

ADAC RAVENOL 24h Nürburgring vom 14. bis 17. Mai 2026:

Hoher Aufwand für hohe Chancengleichheit

- Transparenz statt Taktikspielchen: 24h-Reglement sorgt für Ausgleich
- BoP: Technische Stellschrauben für mehr Balance
- Musterreifen-Prozedere begrenzt Reifen-Wettrüsten und sorgt für Überblick

Die ADAC RAVENOL 24h Nürburgring erfahren in diesem Jahr einen spektakulären Andrang. Nicht nur Fans aus der ganzen Welt wollen bei dem legendären Langstreckenrennen vor Ort sein, sondern auch immer mehr internationale Teams. Die hohe Nachfrage sorgt auch für eine große Herstellervielfalt: Mit Aston Martin, Audi, BMW, Ferrari, Ford, Lamborghini, McLaren, Mercedes-AMG und Porsche werden voraussichtlich neun verschiedene Marken alleine in der Top-Klasse SP9 vertreten sein. Dazu kommen auch noch acht verschiedene Reifenhersteller! Eine wohl einmalige Kombination im aktuellen internationalen Motorsport. Doch für den ADAC Nordrhein als Veranstalter bedeutet das auch jede Menge Arbeit. Schließlich sollen die Fans spannenden, engen und ausgeglichenen Motorsport auf der schönsten Rennstrecke der Welt erleben. Dafür arbeiten der Veranstalter und der Technikausschuss im Hintergrund an der perfekten Balance der technischen Parameter.

Transparenz statt Taktikspielchen

Auch bei den 24h Nürburgring versuchen Teams und Hersteller naturgemäß, ihre wahre Leistungsfähigkeit möglichst lange zu verbergen. Um das echte Potenzial der Boliden zu kennen, wurde deshalb eine Technikkommission eingerichtet. „Die besteht aus vier Personen“, erklärt Rennleiter Walter Hornung, „und kann inzwischen auf eine jahrelange Erfahrung und viele Daten zurückgreifen. Auch beim vergangenen NLS-Rennen konnten wieder Daten gesammelt und mit bestehenden abgeglichen werden.“ Der Kommission steht ein breites Arsenal an Maßnahmen zur Verfügung. Ein zentrales Werkzeug ist die Balance of Performance (BoP). Denn die Fahrzeugkonzepte der Supersportwagen an der Spitze des Feldes sind höchst unterschiedlich: Front-, Mittel- und Heckmotoren

sind am Start, ein Drei-Liter-Turbo soll ebenso um den Sieg kämpfen wie ein Vier-Liter-Boxermotor oder ein 6,3-Liter-Hubraum-Monster. Die BoP ermöglicht es, die Leistung der unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte durch technische Parameter anzugleichen. Weiterhin gibt es das Musterreifen-Prozedere, das die Kosten und Performanceunterschiede im Bereich der Reifen unter Kontrolle halten soll. Weitere Maßnahmen im Vorfeld des Saisonhighlights sollen Taktikspielchen bei den Rundenzeiten verhindern.

Die virtuelle Ideallinie: Keine Chance für Taktierer

Da die 24h Nürburgring heute eher einem langen Sprintrennen gleichen, hat die Startposition eine höhere Priorität als früher. Deswegen versuchen die Teams alles, um ins entscheidende dritte Top Qualifying zu kommen, in dem die vordersten Startplätze vergeben werden. Einen Teil der Startplätze können sich die Teams vorab bei der NLS und den 24h Qualifiers sichern. Das verringert den Druck auf Fahrer und Team. Um auch hierbei Taktikspielchen zu unterbinden, nutzt der Veranstalter eine sektorbasierte Analyse. Die Rennstrecke ist dafür in zahlreiche Abschnitte unterteilt. Statt nur die Zeit einer gesamten Runde zu werten, werden die theoretisch besten Sektorzeiten (auch aus unterschiedlichen Runden) kombiniert. Nimmt also ein Fahrer in einem Sektor absichtlich Gas weg, um seine Zeit zu verschlechtern, entlarvt ihn die Bestzeit aus einer anderen Runde. So lässt sich die wahre Performance eines Autos nicht mehr so leicht verstecken. „Es ist schon ein gewisses Katz- und Mausspiel“, so Hornung weiter. „Die Hersteller verfügen über eine wahre Armada an Ingenieuren, denen die Technikkommission auf die Schliche kommen soll.“

Technische Stellschrauben für mehr Balance

Die Technikkommission kann an verschiedene Stellschrauben drehen, um einen ausgeglichenen Kampf zwischen den Herstellern und Fahrzeugen herzustellen. Die Balance of Performance (BoP) bietet die Möglichkeit, performancerelevante Parameter zu ändern. Dazu gehören unter anderem: das Fahrzeugmindestgewicht, Luftmengen- und Ladedruckbegrenzung, das maximal zulässige Kraftstoffvolumen, Veränderung aerodynamischer Hilfsmittel und damit verbunden auch Bodenfreiheit, Mindestfahrhöhe, Anstellwinkel und nicht zuletzt

die Boxenzeit und die Stintlänge. Der Rennleiter hat die Möglichkeit – in Abstimmung mit den Sportkommissaren notfalls auch während der Veranstaltung – Änderungen an diesen Parametern vorzunehmen. Bei diesen kurzfristigen Anpassungen werden häufig das Mindestgewicht und der Ladedruck geändert, da dies für die betroffenen Teams am schnellsten umsetzbar ist.

Das Musterreifen-Prozedere für besseren Überblick

Bis 2017 führten die Hersteller einen wahren „Reifenkrieg“ mit unzähligen Spezialmischungen. Das ließ nicht nur die Kosten explodieren, sondern machte eine BoP fast unmöglich, da die unterschiedlichen Reifen zu starke Auswirkungen auf die Performance des Fahrzeuges hatten. Das heute geltende Musterreifenprozedere sieht deshalb klare Regeln vor: Die Hersteller müssen Referenzreifen beim ADAC Nordrhein e. V. hinterlegen, die als Vergleichsobjekte für chemische Analysen dienen. Pro Fahrzeugmodell ist in diesem Jahr die Reifenauswahl für 24h Nürburgring und die NLS-Läufe inklusive der 24h Qualifiers auf nur vier Spezifikationen (Mischungen) limitiert. Neue Hersteller oder Fahrzeughomologationen erhalten als „Starthilfe“ die Chance, zusätzliche Spezifikationen zu benennen. Vor jeder Veranstaltung müssen von diesen drei Spezifikationen nominiert werden, die dann verwendet werden dürfen. Der Tausch einer Spezifikation ist während einer Veranstaltung ausgeschlossen. Auch die Zahl der insgesamt eingesetzten Slicks ist begrenzt. Für die 24h Qualifiers liegt sie bei 48 Reifen (maximal 24 Stück je Rennen), für die 24h Nürburgring dürfen bis zu 116 Slicks pro Fahrzeug verwendet werden.

Maßnahmen greifen bereits im Vorfeld

Dass diese Maßnahmen funktionieren, zeigte der zweite NLS-Lauf Ende März. Hier platzierten sich sechs verschiedene Marken in den Top 10 – abzüglich eines Mercedes-AMG GT3, der nachträglich disqualifiziert wurde: Das Team hatte einen Reifensatz mehr genutzt als in der NLS zugelassen. „Die Rennergebnisse der vergangenen Jahre sprechen für sich“, lobt Rennleiter Hornung die Arbeit der Technikkommission. „Auch nach rund 4.000 Kilometern Renndistanz sind am Ende der 24 Stunden meist noch mehrere Fahrzeughersteller in einer Runde – eine Dominanz einer Marke gibt es nicht. So konnten wir im vergangenen Jahr



etwa auch noch am Sonntagvormittag einen engen Kampf an der Spitze sehen.“
Die Fans können sich also darauf verlassen, dass sie vom 14. bis 17. Mai 2026 ein spektakuläres Wochenende erleben werden.

