

(Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen). Der 18-Jährige ist seit zwölf Jahren im Trial aktiv und freut sich auf seine Revanche. „Die letzten beiden Jahre musste ich mich in Ingolstadt immer mit dem zweiten Platz zufriedengeben, dieses Mal möchte ich gewinnen“, verrät er. Nicht leicht machen werden es ihm der amtierende Europameister Gianluca Tournour, der Österreichische Staatsmeister 2015 Manuel Vollgger, der Tschechische Meister 2015 Martin Matejíček und der Drittplatzierte in der Deutschen Meisterschaft, Jarmo Robrahn. Mit dem Norwegischen Meister 2015 Håkon Pedersen hat Kadlec bereits in der Weltmeisterschaft auf Augenhöhe gekämpft und freut sich nun auf das erneute Aufeinandertreffen.

Jetzt Tickets sichern

In einer Autogrammstunde vor Veranstaltungsbeginn stellen sich die Fahrer mit ihren

Maschinen im Foyer der Saturn Arena dem Publikum vor. Dort informieren zudem bekannte Hersteller über Neuheiten auf dem Motorradmarkt. Der Einlass in die Saturn Arena ist ab 13.00 Uhr. Um 15.30 Uhr fällt der Startschuss zu den Vorläufen. Erwachsene zahlen ab 19,50 Euro, Kinder bis 14 Jahre ab 10,50 Euro. Tickets sind erhältlich in allen an Eventim angeschlossenen Vorverkaufsstellen, im Internet unter www.muenchenticket.de sowie in allen ADAC Geschäftsstellen. Aktuelle Informationen unter www.hallen-trial.de.

ZEITPLAN

Einlass	13.00 Uhr
Autogrammstunde	14.30 Uhr
Beginn	15.30 Uhr
Finale	18.00 Uhr



Spannung nonstop: Die Trial-Piloten müssen in sechs Sektionen ihr Können unter Beweis stellen.

IM BLICKPUNKT

Was macht eigentlich Monika Eckardt?

Ein Besuch bei der Rallye Co-Pilotin in Gilching

„Das war schon eine voglwuide Zeit“, schmunzelt Monika Ziebegk, besser bekannt unter ihrem früheren Familiennamen „Eckardt“, während sie im Album blättert. Vor ihr ein Bild, auf dem gerade ein Golf GTI über eine Kuppe fliegt. „Das war beim Rigi Sprint 1990. Kurz drauf hat's mi sauber überschlagen“, erzählt die 56-Jährige. Es war eine der wenigen Rallyes, die sie selbst aus Spaß an der Freud fuhr. Denn gleich zu Beginn ihrer Karriere war ihr schnell klar, dass ihr die Rolle als Co-Pilotin wie auf den Leib geschnitten war. 1979 ging sie als Zuschauerin auf ihre ersten Motorsportveranstaltungen. „Des, was die können, bring i auch zamm“, dachte sich die Informatik-Studentin. Also studierte sie das Buch „Der 2. Mann im Rallye-Auto“. So weit die Theorie. Die Praxis ließ nicht lange auf sich warten. Die Münchnerin trat der Scuderia Magra bei und war fortan bei zahlreichen Orientierungsfahrten mit von der Partie. Was dann kam, konnte keiner ahnen.

Tag und Nacht nur Rallye

Es dauerte nicht lange, ehe man in der Rallye-Szene auf Monika Eckardt aufmerksam wurde. Und das nicht nur, weil sie eine Frau war. „Ich wollte immer perfekte Arbeit abgeben“, war die Maxime in ihrer 18-jährigen Karriere – und ihr Erfolgsrezept. 1980 saß sie das erste Mal bei der Rallye München auf dem Beifahrersitz. In Wertungsprüfung 4 knallte sie mit ihrem Fahrer rückwärts gegen einen Baum. „Wurscht“, sagte sich Monika Eckardt. Schon einen Monat später dirigierte sie ihren damaligen Fahrer Johann Kastenberger im BMW 1602 bei der Inn-Chiemgau-Rallye über die Piste. Mitte 1982 kam Skoda auf sie zu. Ob sie denn als Beifahrerin im Werksteam sein wolle, fragte man sie. Voraussetzung: Englisch. „Des pack ich schon“, ihre lapidare Antwort. Mitt-



Erzählt von ihren wilden Jahren: Monika Ziebegk mit Tochter Michaela.

lerweile war Monika Eckardt zu einer festen Größe über die Grenzen Deutschlands hinaus geworden. Bei der Internationalen Rallye Tatry in Tschechien stürzten sich die Journalisten auf der Zielrampe nicht wie sonst üblich auf ihren damaligen Fahrer Reinhard Veit. „The German Co-Driver“ Monika Eckardt stand im

Mittelpunkt. „Der hat mir richtig leidgetan“, bedauert sie heute noch. Zu der Zeit gab es für sie nur eins: Rallye, Rallye, Rallye. Sonst nichts. Zu ihren Eltern sagte sie, sie würde an die Uni gehen. Tatsächlich lag sie in der Werkstatt eines Kollegen överschmiert unterm Auto. Und dann erinnert sie sich noch an tage-

lange „Horror-Rallyes“. Zum Beispiel 1984 an die internationale Rallye Monte Carlo. Fünf Tage, nur zwei Mal schlafen und teils 24 Stunden nonstop im Auto. Heute unvorstellbar, damals „ging das halt irgendwie“, erzählt sie rückblickend. Ihre Bilanz: In den 18 Jahren kämpfte sie in mehr als 100 internationalen

Wettbewerben, davon elf Weltmeisterschaftsläufe, mit Fahrern aus fünf Nationen um Punkte und Titel. National dürften nochmals um die 100 Rennen hinzukommen.



In mehr als 200 Rennen kämpfte Monika Eckardt um Punkte und Titel.

Zurück ins richtige Leben

1997 war dann Schluss. Mit 37 Jahren heiratete sie, wurde Mutter von Zwillingen und legte das Kapitel Motorsport ad acta. „Es gibt no a bissl mehr als Roadbooks und Rallye“, sagte sie sich mit Vorfreude auf das Familiendasein. Was sie nicht ahnte: „Jede Rallye war ein Klacks gegenüber der Aufgabe, Zwillinge großzuziehen“, erzählt sie. Den Schritt bereut, hat sie jedoch nie. 2007 und 2008 hatte sie ein kleines Comeback mit ihrem früheren Fahrer Matthias Moosleitner. In den zwei Jahren ist sie mit „Moosi“ die Admont-Rallye in Österreich gefahren. „Wir haben gestrahlt wie die Honigkuchenpferde. Alles war wie früher“, erinnert sie sich. Heute lebt Monika Ziebegk mit ihrem Mann und den mittlerweile volljährigen Kindern im idyllischen Gilching in unmittelbarer Nähe zum 5-Seen-Land und genießt ihre Rolle als Hausfrau. Ihren Elan von damals hat sie sich bis heute erhalten: Ehrenamtliches Engagement, Nachhilfe in Mathe und Englisch und die Scuderia Magra, in der sie das Clubleben aktiv mitgestaltet: Da ist jeder Tag gut



Auf der Rallyepiste zuhause.

ausgefüllt. Die Wochenenden gehören aber ganz der Familie. Oder sie besucht mit ihrem Mann die eine oder andere Motorsportveranstaltung. Wenn sie dann so am Strecken-

rand steht, kann es schon vorkommen, dass es in den Fingern mächtig kribbelt und mit etwas Wehmut Erinnerungen an die „voglwuide Zeit“ aufkommen.

Ausflug in die Welt des Spielzeugs

Wieder Kind sein: In Hans-Peter Porsches TraumWerk ist das sogar ausdrücklich gewollt.

Der Enkel des Volkswagen-Erfinders Ferdinand Porsche hat sich mit dem Erlebnismuseum „TraumWerk“ einen Kindheitswunsch erfüllt. Auf 3.500 Quadratmetern Ausstellungsfläche unternimmt der Besucher in Anger/Aufham, mitten im Berchtesgadener Land, eine spannende Zeitreise durch das vergangene Jahrhundert des Spielzeugs. Herzstück ist eine der größten Modelleisenbahnen der Welt. Für Ortsclubs des ADAC Südbayern ein lohnenswerter Ausflugstipp.

Wer die Modelleisenbahnhalle betritt, taucht sofort in eine faszinierende Miniaturwelt ein, ganz viel Klein ergibt eben auch Groß, und das Hier und Jetzt wird sofort zur Nebensache. Detailgetreue Nachbauten der Alpenregionen Süddeutschlands, Österreichs und

der Schweiz bilden eine landschaftlich reizvolle Bergkulisse, durch die sich 40 von insgesamt 180 Zügen gleichzeitig winden können. Drum herum Szenen wie aus dem Leben gegriffen: Auf einem Marktplatz herrscht geschäftiges Treiben, ein Gelber Engel behebt eine Panne, ins Nachbardorf muss er nicht mehr fahren, dort löscht die Feuerwehr ein brennendes Fahrzeug.

Gigantische Sound- und Lichteffekte

Sound und Licht jedoch haben mit der Spielzeugwelt des vergangenen Jahrhunderts nichts mehr zu tun, sondern sind das Modernste, was der Markt zurzeit hergibt. Aus 4D-Lautsprechern tönt eine auf das Geschehen

abgestimmte Geräuschkulisse, 30 Videoprojektoren simulieren in knapp acht Minuten einen kompletten Tagesablauf. Setzt die Abenddämmerung ein und die Hintergrundgeräusche verstummen, zieht eine einzigartige Multimedia-Show die Besucher in ihren Bann. Plötzlich flackern Bauwerke, Strecken oder Brücken im Laserlicht zu eigens komponierter Musik, und auf der 360-Grad-Panoramaleinwand funkeln die Sterne am Nachthimmel. Hans-Peter Porsche hat alles bis zur Perfektion geplant. „Mit 13 Jahren habe ich meine erste Eisenbahn gebaut und die Landschaft dazu modelliert. Am nächsten Tag habe ich wieder alles neu gemacht, weil es mir nicht gefiel“, erinnert er sich.

Oldtimer und Carrera-Bahn

Sein Name verpflichtet natürlich auch zu ein paar automobilen Exponaten. In einer Sonderausstellung setzt Hans-Peter Porsche Oldtimer aus seiner Privatsammlung in Szene, darunter wertvolle Raritäten wie einen Porsche Carrera



Leidenschaftlicher Sammler: Museumsgründer Hans-Peter Porsche.

904 GTS von 1964 oder einen Porsche 550 Spyder, der zwischen 1953 und 1957 für Sportwagenrennen gebaut wurde.

Auch die Spielzeugsammlung lässt den Besucher zurück in seine Kindheit reisen. Auto-, Schiffs- oder Flugzeugmodelle, Tretautos, Puppenstuben und Dampfmaschinen zeigen die Entwicklung der Spielzeuge über mehr als ein Jahrhundert. „Seit meiner Kindheit habe ich mich für das Sammeln von Spielzeug verschiedenster Epochen begeistert. Ich hoffe, dass ich den Besuchern damit eine Freude bereite“, erklärt der 74-Jährige. Endgültig geht das Herz auf, wenn sich die Besucher auf einer Carrera-Bahn spannende Duelle um die Pole Position liefern. Draußen schlängelt sich derweil eine Schmalspurbahn auf 1,6 Kilometern Länge über die 20.000 Quadratmeter große Gartenanlage. 30 Personen finden dadrin Platz – wenn es denn gelingt, sie von der Carrera-Bahn wegzuholen.



Der Gordon Bennett-Rennwagen von 1909 als Blechspielzeug mit Federwerkantrieb.

Info

Das Hans-Peter Porsche TraumWerk hat dienstags bis sonntags von 9.30 – 17.00 Uhr geöffnet. Erwachsene zahlen 14 Euro, Kinder von 7 – 17 Jahren 9 Euro. Ortsclubs mit mehr als 15 Personen zahlen 12 Euro pro Besucher. Das Hans-Peter Porsche TraumWerk liegt direkt an der A8 München – Salzburg, Ausfahrt Bad Reichenhall. Von dort Richtung Urwies/ Teisendorf fahren, in Aufham nach der Autobahnunterführung rechts abbiegen und der Beschilderung folgen. Mehr Informationen finden Sie im Internet unter www.hanspeterporsche.com.