

Renovierte Hölle

An der alten Raubritterruine Nürburg sagen sich nach einigen Jahren nicht mehr Fuchs und Igel gute Nacht. Am kommenden Wochenende heulen wieder Rennmotoren durch die Eifel.

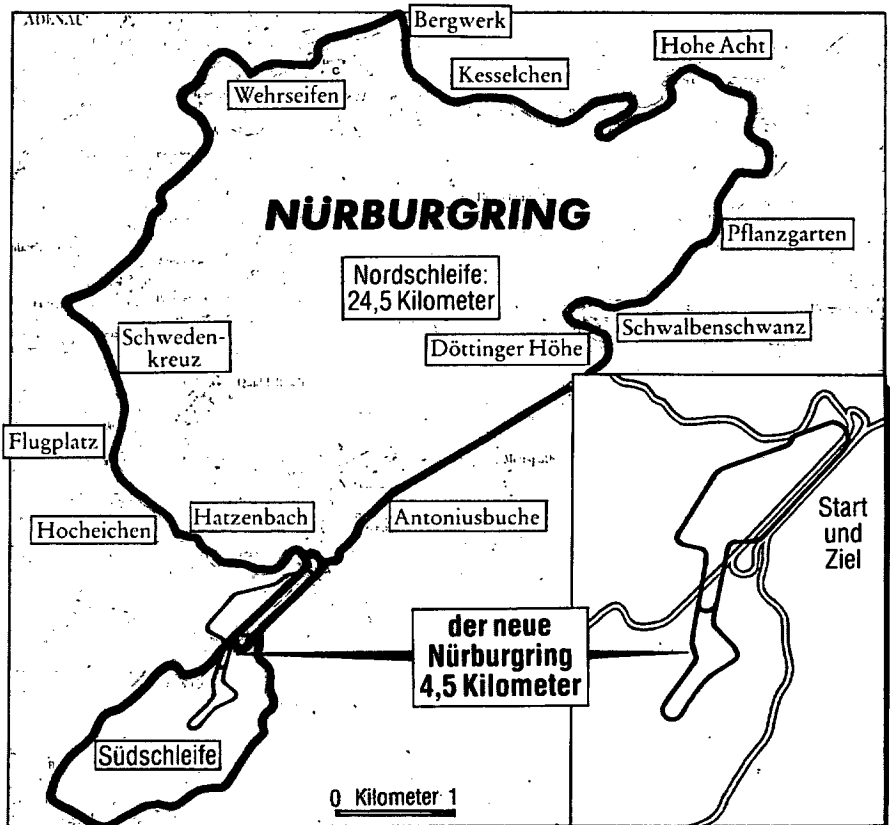
Von Tod und Knochenbruch redet keiner mehr. Als Martin Wimmer auf seiner 250er Yamaha im Training mit Tempo 220 über die Ziellinie raste, erfaßte ihn ein „irres Glücksgefühl“. Hinterher wurde er präziser: „Die Strecke ist einfach super, ich tippe auf Rundenzeiten unter zwei Minuten.“

Es geht noch schneller. Die Erbauer halten 1:35,13 Minuten für die 4,5 Kilometer auf dem neuen Nürburgring in der Eifel für möglich. Mittlerweile erhob der Betreiber, die Nürburgring GmbH, Rundenrekorde für 1984 zum Totospiel. Wer bis zum Ende der Saison im Oktober für Rennwagen und Motorräder die richtigen Rekordzeiten angibt, gewinnt für die Saison 1985 zwei Freikarten. Am kommenden Wochenende beginnt die Rekordjagd auf dem neuen Nürburgring.

Daß aus dem Tototip kein Todesspiel wird, dessen sind die Motorsportfunktionäre sicher. „Selbst wenn hier ein Fahrer stürzt, und damit müssen wir immer rechnen“, sagt der Schweizer Luigi Brenni vom Internationalen Motorradsport-Verband, „dann gibt es hier nichts Gefährliches, wogegen er prallen könnte.“

Einen einzigen Krisenpunkt hatte zuvor Rennfahrer Wimmer entdeckt: „Der Anzeigturm in einer Kurve steht so dumm, daß ein stürzender Fahrer drauf zufliegen könnte.“ Nun polstern Strohbällen den Turm ab.

Laudas Unfall am „Bergwerk“ 1976: Nur noch schaurige Erinnerung



„Die grüne Hölle“, wie der Automobilweltmeister Jackie Stewart den alten, 22,853 Kilometer langen Nürburgring genannt hatte, jene „Todesschaukel“ und „mörderische Strecke“, so der französische Grand-Prix-Fahrer Louis Chiron, liegt künftig nebenan.

Zwischen 1927 und 1977 kamen mehr als 300 Menschen am Nürburgring um, zehn Grand-Prix-Fahrer, aber auch Streckenposten, Zuschauer und Amateurfahrer, die für fünf bis zehn Mark

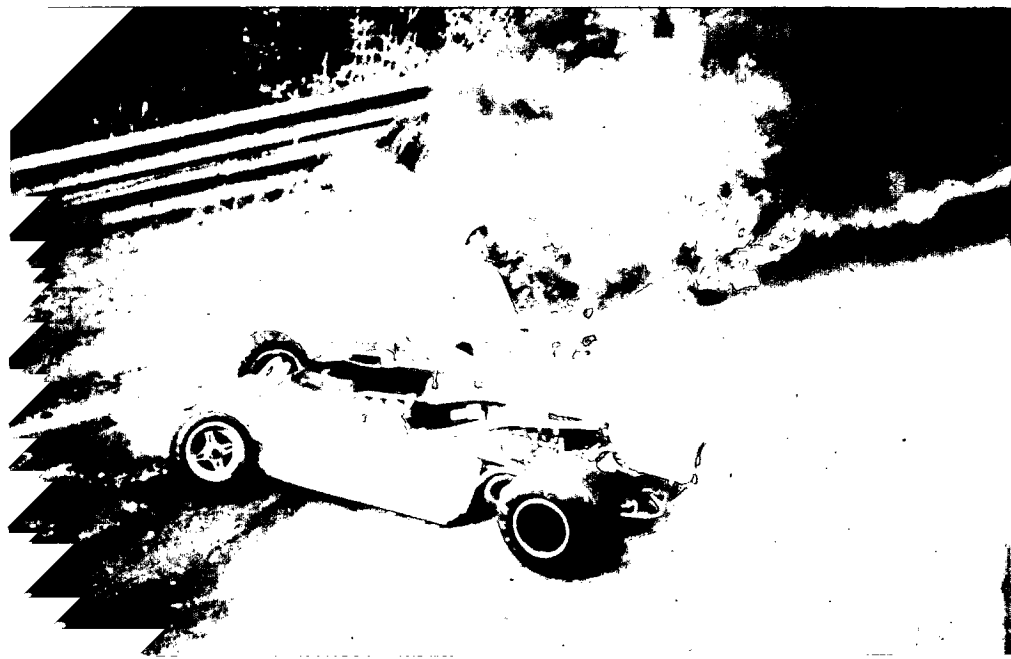
eine Privatrunde drehen durften. Heute gehört nur der Flachteil des Kurses zur Rennstrecke.

Der Schweizer Automobilverband plant bereits, einen Meisterschaftslauf seines Landes in der Eifel auszutragen.

Statt 174 Kurven auf dem gesamten Nürburgring gibt es auf der ehemaligen Südschleife nur noch 14, sechs links, acht rechts rum. Statt der Höhendifferenz von etwa 320 Metern früher weist der neue Kurs nur 56 Meter Unterschied auf. Anstelle der Leitplanken, die für stürzende Fahrer zur Guillotine werden konnten, sichern nachgiebige Fangzäune die neue Strecke. Die Sturzräume dehnen sich bis zu 100 Metern aus.

„Den Deutschen ist hier etwas Einmaliges gelungen“, bekräftigt der österreichische Automobilweltmeister Niki Lauda. Er erlitt 1976 den schweren Sturz auf dem alten Nürburgring, der das Ende der Formel-1-Rennstrecke bedeutete. Fast wäre Lauda im brennenden Wagen verkohlt, hätte ihn nicht ein anderer Fahrer aus dem Wrack herausgezogen.

Zehn andere Grand-Prix-Fahrer kamen um. Aber sie starben, wie Zyniker bemerkten, in schöner Umgebung; das verraten die Namen der Unfallorte. Peter Collins verbrannte am „Pflanzgarten“. Gerhard Mitter und John Taylor stürzten an der „Hatzenbach“ zu Tode, Ernst von Delius und Hans Laine verunglückten an der „Antoniusbuche“.



Dort befindet sich heute der Zugang zur neuen Rennstrecke. Ohne weiteres könnten Rallyefahrer auch künftig Zutritt zur „Hölle“ für waghalsigere Rennen erlangen. Privatfahrer erhalten weiterhin für ein Eintrittsgeld das Anrecht auf Nervenkitzel bei Berg- und Talbahnfahrten im eigenen Auto oder auf dem selbst frisierten Motorrad.

Dennoch gilt die Nordschleife mit dem berühmten „Bergwerk“, wo schon 1928, ein Jahr nach der Eröffnung, Vincenz Junek und Ernst von Holle tödlich verunglückten und wo Lauda 1976 fast verbrannt wäre, nur noch als schaurig-schöne Erinnerung.

Sogar der Gründer des Rings, Landrat Dr. Otto Creutz, starb eines gewaltsamen Todes. Im Verdacht, von den 14 Millionen Mark Baugeldern einen Teil

mehrfach überschlug und fast in seine Einzelteile auflöste. Aber Winkelhock blieb unverletzt. „Ich kann bis heute noch nicht viel davon schildern, es ging alles blitzschnell“, bewältigt er immer noch seine „schlimmste Vergangenheit“.

Tatsächlich gab es in den vergangenen Jahren, seit der Große Preis von Deutschland statt auf dem Nürburgring im badischen Hockenheim ausgetragen wird, kaum noch Tote. Nachdem an der Nordschleife mehr als 17 Millionen Mark für Umbauten und Verbesserungen der Todesstrecke ausgegeben worden waren, entschied die Nürburgring GmbH den totalen Umzug in die sicherste Ecke des Rings, zur Südschleife.

Für 79 Millionen Mark entstand dort ein neuer Kurs, der sowohl in der Länge als auch in der Linienführung den übr-

„Keiner von uns hat das gern getan“, sagt Lauda, „und der größte Blödsinn ist es, mich als Nürburgschreck zu brandmarken, denn nur noch Monte Carlo besitzt in der ganzen Welt ein Renn-Image wie der Nürburgring.“

In den vergangenen Jahren überbrückten Radrennen, Wettläufe der Leichtathleten und Hundeschlitten-Jagden die Zeit, in der die Grand-Prix-Autos nicht mehr rollten. „Ein Terminkalender ohne ein Nürburgrennen war eigentlich nicht vollwertig“, behauptet Rennfahrer Winkelhock.

Zur Wiedereröffnung des kleinen, aber modernen Rings am 12. Mai 1984 erscheinen viele noch lebende Ringhelden, so auch der Argentinier Juan Manuel Fangio, obwohl er mehrere Herzinfarkte erlitten hat.

Der amtierende Formel-1-Weltmeister Nelson Piquet und der frühere Motorradweltmeister Giacomo Agostini haben ihre Teilnahme ebenso zugesagt wie Formel-1-Fahrer Manfred Winkelhock, der deutsche Motorradweltmeister Toni Mang und der Deutsche Rennsportmeister Klaus Ludwig.

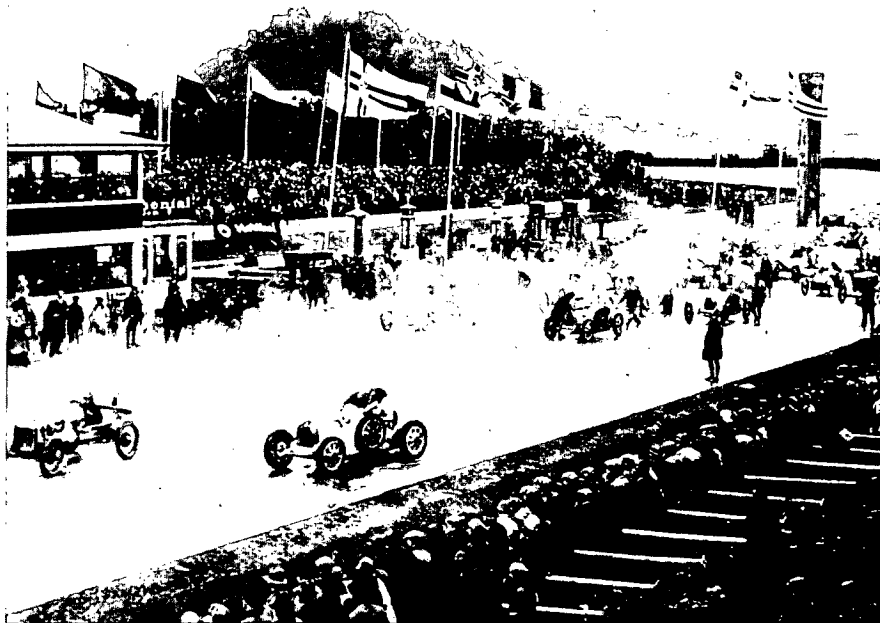
Als ginge es um die Texte für einen Werbefilm, hielt jeder eine Lobrede, auch wenn sie wie Lauda noch gar nicht an der neuen Strecke gewesen sind. „Ich bin überzeugt, daß hier in den nächsten 15 Jahren nichts Schlimmes passieren wird“, sagte Lauda. „Der neue Ring ist sicher ein Hochgeschwindigkeitskurs, auf dem Rekorde purzeln werden“, erklärte Autorennfahrer Ludwig.

Doch auch die Strukturprobleme der Eifel sollen wieder durch Autorennen gemindert werden. Die Gründung des alten Nürburgrings diente schon 1927 als Arbeitsbeschaffungsprogramm und zur Landschaftserschließung. Auch 1984 sichert die Rennstrecke rund 1300 Arbeitsplätze und verspricht der Region aus dem wieder ansteigenden Fremdenverkehr etwa 50 Millionen Mark Umsatz. Die verkleinerte neue Strecke weist 120 000 Tribünenplätze auf.

Allerdings heißen die Kurven und Kehren heute nicht mehr Schwalbenschwanz und Kesselchen, sondern Shell-Kurve und Dunlop-Kehre, Castrol- oder Veedol-Schikane. Das bringt zusätzlich eine Million Mark Werbegelder ein.

Während früher, in den Kurven und Waldgebieten des alten Rings, die Zuschauer das Feld der Rennwagen auf dem mehr als 22 Kilometer langen Kurs nur einmal pro Runde sahen, vermitteln jetzt Computertafeln den Besuchern auf der alten, doch modernisierten Tribüne Bilder von allen Streckenteilen.

Die renovierte Hölle Nürburgring soll am 7. Oktober auch wieder das erste Formel-1-Rennen erleben. Doch in diesem Punkt hat der Ringkritiker Lauda Bedenken: „Dieser Termin muß geändert werden, denn am 7. Oktober kann in der Eifel schon Schnee liegen.“ ♦



Start des Eröffnungsrennens 1927: Der Gründer beging Selbstmord

für sich abgezweigt zu haben, erschöß er sich. Später stellte sich seine Unschuld heraus.

„Der alte Ring bleibt uns als schönste Rennstrecke in Erinnerung“, sagt der Präsident des Automobil-Weltverbandes Paul Alfons Fürst von Metternich-Winneburg. „Der neue Ring ist jetzt die modernste Rennstrecke der Welt.“

Fürst Metternich hatte selber noch auf dem alten Ring Rennwagen gesteuert, „zwar nie in einem Grand-Prix-Feld, aber bei verschiedenen Rallyes.“ Dort erlebte er noch, was die Ringhelden mit „Hecke auf, Hecke zu“ umschrieben, wenn sie bergauf, am Flugplatz etwa, auf der höchsten Kuppe meterhohe Luftsprünge vollführten.

Den bis heute spektakulärsten Sturz hatte der deutsche Grand-Prix-Fahrer Manfred Winkelhock in einem Formel-2-Rennen erlebt, als sich sein Wagen

gen Grand-Prix-Strecken der Welt angepaßt worden ist.

„Es ist ist vernünftig und auch riesig, daß die Deutschen als einzige es gewagt haben, in dieser miesen Zeit eine fast völlig neue Formel-1-Rennstrecke zu bauen“, erklärt Lauda, dem noch immer die Schuld an der Verdammung der alten Rennstrecke zugeschrieben wird. „Laudas Denkmal“ nennen Motorsportfans noch heute die Nordschleife. Wenn der Österreicher am Ring erschien, dann sah er Transparente wie „Der Ring ist gut, Lauda, nimm deinen Hut“.

Der zweifache Weltmeister wehrt sich gegen die Diskriminierung: „1976, also nach meinem schweren Unfall auf dem Ring, lief der Vertrag sowieso ab.“ Die Fahrergewerkschaft, deren Sprecher Lauda damals war, sprach sich gegen eine Fortführung der Formel-1-Rennen auf dem Nürburgring aus.