

# SPORT

## FERRARI

Von Enzo Ferrari, Besitzer des berühmten italienischen Grand-Prix-Rennstalls, wurde bekannt, er wolle seinen Betrieb für zehn Millionen Dollar an den Konstrukteur Lance Reventlow (USA), Sohn Barbara Huttons, verkaufen. Fachleute sehen den Verkaufsplan als Scheingefecht an, mit dem Ferrari die italienische Regierung und die Shell-AG, die ihn finanziell unterstützen, zur Erhöhung der Erfolgsprämien bewegen will.

## AVUS

### Rutschbahn in den Himmel

Ein Betonsockel — im Krieg das Fundament eines Luftabwehrgeschützes — ist seit Montag vergangener Woche außerplanmäßiges Touristenziel französischer Berlin-Reisender. Der Betonklotz liegt auf dem Rand der steilen Nordkurve des Avus-Rennkurses und wurde zur Sehenswürdigkeit, weil an ihm der Porsche-Rennsportwagen zerschellte, mit dem der französische Rennfahrer Jean Behra am 1. August in den Tod fuhr.

Auch der für Pflege- und Ausbesserungsarbeiten an der Nordkurve verantwortliche Baudirektor Werner Leopold kraxelte am Tage nach dem Rennen um den „Großen Preis von Deutschland“ auf dem Kurvenwulst herum, wo der an dritter Stelle der Rennfahrer-Weltrangliste geführte 38jährige Behra sich das Genick brach. In amtlicher Eigenschaft forschte der Baubeamte nach den Spuren, die das Unglücks-Auto des prominenten Rennfahrers gekratzt hatte, als es rückwärts von der Ziegelpiste über den Rand torpediert wurde.

Der amtliche Kurvenpfleger konnte bei der Zeitungslektüre feststellen, daß aus dem durch Behras Todessturz entfesselten Pressegewitter kein Blitz in sein Ressort schlug. Ohne auf bauliche Schäden der Nordkurve einzugehen, richtete sich der vereinigte Zorn der Sportkritiker vielmehr gegen die Rennleitung und den „Automobilclub von Deutschland“ (AvD) als Veranstalter.

Die „Bild“-Zeitung dröhnte: „Rennleitung hat versagt! Warum wurde das Rennen... gestartet, solange die Nordkurve schlüpfrig war, als läge Seife auf ihr?“ Die Berliner „Morgenpost“ wettete: „Unverantwortlich!“ Der „Tagesspiegel“ befand, „daß die Rennleitung von... Leichtfertigkeit nicht freizusprechen ist (und) auch das Leben anderer Fahrer durch ihren Starrsinn (das Rennen nicht abbrechen oder nicht bis nach Abtrocknen der Bahn zu verschieben) aufs Spiel setzte“.

Ulbrichts „Neues Deutschland“ schrieb: „Die Hauptschuldigen... sind der Westberliner Senat, sind Brandt und Lemmer... Der französische Meisterfahrer Behra wurde ein Opfer der Frontstadt-Politik Brandts und Lemmers.“ Für internationale Assistenz im Verfechten dieser absonderlichen These sorgte das Pariser Schwesterblatt „L'Humanité“, indem es verbreitete, der in einem braunen Eichensarg nach Frankreich übergeführte Rennfahrer sei „der erste Franzose, der für Berlin sterben mußte“.

Gewiß sind diese Schlußfolgerungen überspitzt; sie enthalten jedoch als harten

\* Bisher ist noch kein Rennen für europäische Renn- oder Sportwagen wegen Regens abgebrochen worden. Nur amerikanische Spezial-Rennwagen sind für Regen-Rennen technisch ungeeignet.

Kern die Tatsache: Eine Grand-Prix-Rennveranstaltung wurde bewußt zu einem Politikum erhoben — „ein weiterer Baustein der Aktion „Macht das Tor auf“ schrieb die Fachzeitschrift „Das Auto, Motor und Sport“ — und infolgedessen auf einer baulich ungeeigneten Bahn ausgetragen. Schon am 9. Mai konnte man dem „Auto“ entnehmen, „es herrschte bei den Mitgliedern des (Berliner) Senats echte Rennsportbegeisterung“. Der Senat wußte dem AvD die Avus für die Austragung des „Großen Preises“ derart schmackhaft zu machen, daß der Club wider seine Gewohnheit darauf verzichtete, den deutschen Weltmeisterschafts-Grand-Prix auf dem eigens für diesen Zweck geschaffenen und hervorragend geeigneten Nürburgring zu starten.

Nicht allein eine vom Senat gewährte 50 000-Mark-Ausfallbürgschaft lockte den AvD nach Berlin. Der Club konnte sich noch auf andere Weise berechnete Hoffnungen machen, in Berlin stärker zu profitieren als am Nürburgring, wo ihm keine Ausfallbürgschaft geboten wurde. Berlins rennbegeisterte Regierung wollte nämlich auch Ostberliner Zuschauer für die Avusrennen interessieren und hatte daher dem Veranstalter zugesichert, die aus Ostberliner Portemonnaies in die Avuskasse geflossenen Eintrittsgelder bis zu einer Höhe von 60 000 Mark zum noblen Kurs von 1:1 umzutauschen.

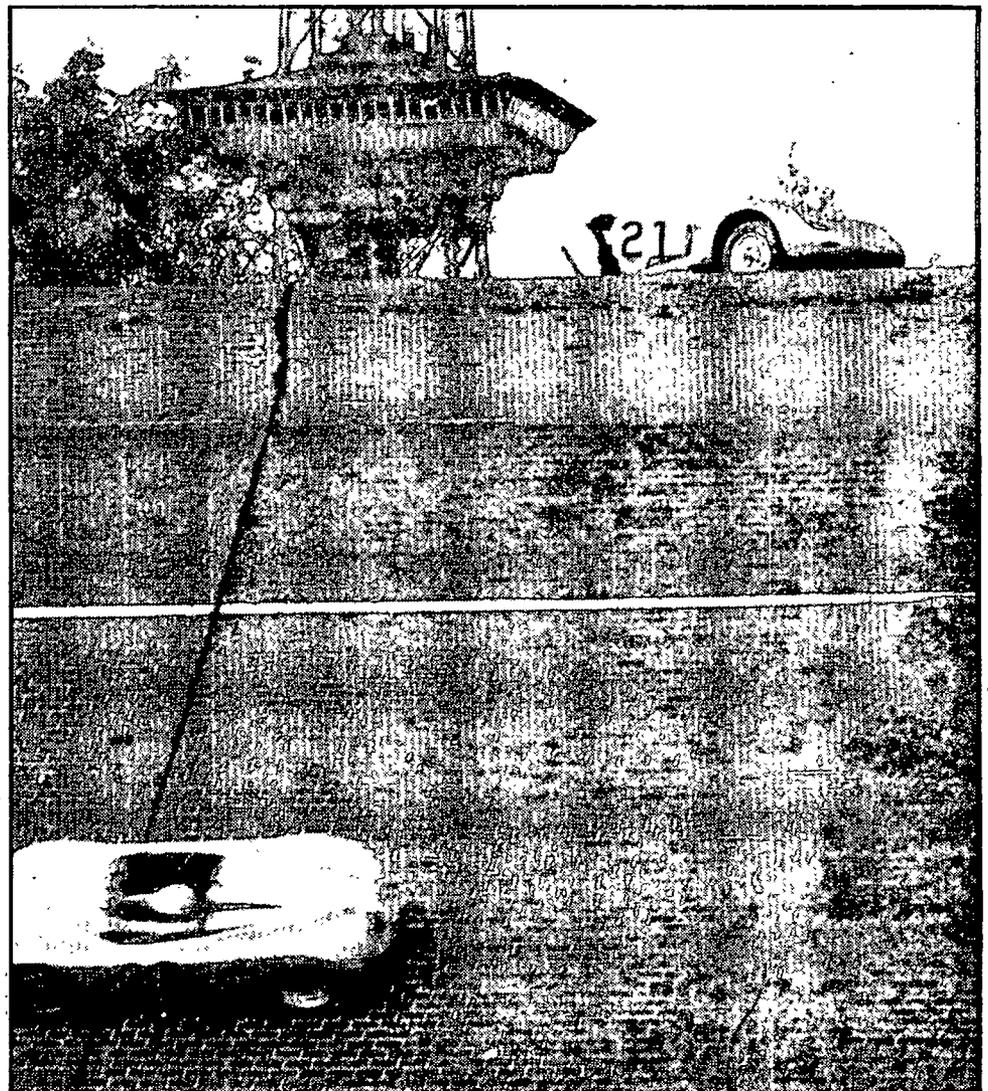
Überdies sparte der AvD auf dem aus zwei parallellaufenden Geraden und zwei Kurven bestehenden, nur 8,3 Kilometer

langen Avus-Hochgeschwindigkeitskurs erheblich an Startgeldern, die für schwere Rennwagen durchschnittlich 8000 Mark pro Stück ausmachen: Auf dem 22,8 Kilometer langen, kurvenreichen Nürburgring hätte das nach Berlin verpflichtete Starterfeld von 15 Rennwagen um rund zehn verstärkt werden müssen, damit das Publikum auf seine Kosten gekommen wäre.

Unter derart günstigen Finanz-Aspekten fühlte sich der AvD-Präsident Gottfried Fürst zu Hohenlohe-Langenburg nach dem Rennen beim Empfang im Schöneberger Rathaus verpflichtet, „der Stadt Berlin für ihr Entgegenkommen“ zu danken.

Dagegen mußte sich der AvD von seinen Kritikern sagen lassen, daß das kommerziell so ersprießliche Unternehmen Avus-Rennen sportlich ein Mißerfolg war. Unverblümt verdammt die Rennfahrer die AvD-Entscheidung, den seit 1927 auf dem Nürburgring abgehaltenen Grand-Prix auf die von der „Welt“ als „museal“ bezeichnete Avus-Strecke zu legen. Zürnte der britische Meisterfahrer Stirling Moss: „Die Avus ist die schlechteste Rennstrecke der Welt; sie ist gefährlich, uninteressant und erfordert nur wenig fahrerisches Können.“ Behras Landsmann Maurice Trintignant: „Die nasse Nordkurve ist eine Rutschbahn in den Himmel.“ Ferrari-Werksfahrer Phil Hill (USA): „Die Avus ist bei nassem Wetter nicht zu fahren. Die Nordkurve... ist nicht korrekt gebaut. Sie hat einen Winkel von 44,6 Grad und ist dabei flach. Sie sollte aber parabolisch sein.“

Just in der Nordkurve machte der bei allen Avusrennen der vergangenen vier



Sieger Graf Trips, Behra-Wrack: Gestorben für Berlin?

Jahre an diesem Streckenbereich als Funktionär eingesetzte Berliner AvD-Angehörige Siegfried Wilhelm eine Entdeckung, die ihm zu denken gab: Die Schleuderbewegungen der hier verunglückten oder im letzten Moment von den Fahrern abgefangenen Wagen entstanden durchweg an der gleichen Stelle kurz vor dem Scheitelpunkt der Kurve:

▷ Richard von Frankenberg wurde 1956 über den Kurvenwulst getragen und schwer verletzt;

▷ Edgar Barth schleuderte im gleichen Rennen;

▷ Joakim Bonnier geriet 1958 ins Schleudern; dasselbe passierte ihm beim Training zum diesjährigen Avusrennen;

▷ William Dodd schleuderte beim Abschlußtraining 1959 mit einem Vorderrad über den Kurvenwulst,

drehte sich und entkam um Haaresbreite einem schweren Unfall;

▷ Graf de Beaufort wurde eine Runde vor Behras Todessturz über den Kurvenrand gerissen: „Der Wagen reagierte nicht mehr.“

Von diesen Fällen ereigneten sich nur die Stürze Behras und de Beauforts auf nasser Piste. Somit liegt der Verdacht nahe, daß mit der Bahn etwas nicht in Ordnung ist. Meint AvD-Funktionär Wilhelm: „An dieser Stelle hat sich die Bahn gesenkt.“ Dieser Meinung ist auch der AvD-Generalsekretär Hans von Rosenthal: „Da muß eine Welle sein, aber sie ist optisch nicht wahrnehmbar.“

Schon 1954 hatten sich Fahrer nach einem Avusrennen über „Huckel“ auf der Bahn beklagt: Beim Durchfedern schlugen die Bodenflächen der Wagen hart auf, so daß meterlange Funken sprühten. Daraufhin verlangte der Westberliner Senat für auf der Avus startende Rennfahrzeuge mehr Bodenfreiheit; die Klagen der Fahrer aber verstummten nicht.

Infolge von Kriegsschäden und Witterungseinflüssen war die aus einzelnen mit einer Fugenvergußmasse verbundenen Feldern bestehende Kurve derart lädiert worden, daß 1953 35 000 Mark und danach je 10 000 Mark pro Jahr für Reparaturen aufgewendet werden mußten, wobei man entweder ganze Felder auswechselte oder Unebenheiten nur abschliff. Der Schleifprozeß wurde beispielsweise dann verfügt, wenn sich ein Feld gesenkt hatte und zu dem Nachbarfeld eine Treppenstufe bildete. Das Schleifgerät fräste zwar die Kante weg, doch der für die Sicherheit der Fahrer bei hohen Geschwindigkeiten notwendige Zustand konnte offensichtlich nicht wieder erreicht werden.

Noch kurz vor dem Rennen hatte Baudirektor Leipold auf der von zahllosen Narben und Schleifspuren bedeckten Nordkurve für 8000 Mark schleifen lassen. Leipold: „Die von der Abnahmekommission des Internationalen Automobil-Sportverbandes geprüfte und nicht beanstandete Strecke war absolut einwandfrei.“

„Daß jedoch die Fahrer an einer bestimmten, „optisch nicht wahrzunehmenden“ Stelle der Nordkurve die verhängnisvollen Unebenheiten zu spüren bekommen, bestätigt der Düsseldorfer Rennfahrer Wolfgang Seidel, der in Behras letztem Rennen mitfuhr: „Hier wird das Wagenheck bei Nässe seitlich versetzt — der Rest ist Lotteriespiel.“



Behra



## HENKELL PIKKOLO

Es gilt als gute Lebensart, auch zum „Kleinen Anlaß“ ein Gläschen Sekt zu trinken. Ebenso selbstverständlich ist es, daß man dabei auf höchste Qualität achtet. Der Kenner weiß das und besteht — wo es auch sei — auf dem echten

HENKELL PIKKOLO.



*Gute Art, sich froh zu stimmen!*