



75 Jahre „Ring“

Mythos, Legende, grüne Hölle – kurz der „Ring“. Keine andere Rennstrecke der Welt ist so charismatisch, kein anderer Platz der Eifel so prominent und beliebt wie der Nürburgring. In nicht vergleichbarer Weise vereint er einen alten, sagenumwobenen und weltweit einzigartigen Kurs sowie eine der modernsten Grand-Prix Rennstrecken auf diesem Globus.

75 wird der Ring in diesem Jahr. Anlaß genug, einmal an die Geschichte des Mythos vor unserer Haustüre zu erinnern und dessen Zukunftsaussichten zu präsentieren. Der Nürburgring tat dies in einer Pressekonferenz zum Jubiläumsjahr am 15.02., zu der auch viele prominente Freunde und Förderer der Rennstrecke erschienen. So waren unter anderen Mercedes-Motorsportchef Norbert Haug, Rennfahrer Klaus Ludwig und Hans-Artur Bauckhage als stellvertretender Ministerpräsident für Rheinland-Pfalz erschienen. Aber auch weniger bekannte Gesichter folgten der Einladung in den Filmsaal der Erlebniswelt am Nürburgring. Joseph Wey beispielsweise saß als inzwischen 91 Jahre alter Zeitzeuge in der Riege der Gratulanten, der zum ersten Rennen auf dem Nürburgring „und zu hunderten anderen auch“ mit dem Fahrrad aus dem Nachbarort anreiste. In verschiedensten Ansprachen würdigten die Gäste die berühmte Rennstrecke sowie ihren besonderen Stellenwert. Norbert Haug bezeichnete die Verbindung seines Hauses Mercedes und des Nürburgringes als echte Liebesbeziehung und erinnerte noch einmal an einen berühmten Moment im Sommer 1934. Es war die Geburtsstunde des legendären „Silberpfeils“, jenes Rennwagens, dessen Farbe und Bezeichnung aus der Not heraus gebo-

ren wurde. Als sich Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer am 02. Juni 1934 im Fahrerlager des Rennens den neuen Wagen von der Rennleitung abnehmen lassen wollte, brachte der Flitzer ein Kilo zuviel auf die Waage. 750 Kilo durften es nur sein, und die Ingenieure aus Stuttgart hatten Wochen damit verbracht, den Boliden auf das richtige Gewicht zu trimmen. Ein Mechaniker tat nach dem Wiegen den Stoßseufzer „Jetzt sind wir die Gelackmeierten!“, worauf Neubauer laut „Das istes!“ herausrief. Sofort begab sich der Troß zurück zum Forsthaus, dem damaligen „Mercedes Motorhome“ am Rande des Dorfes Nürburg. Hier kratzte man die ganze Nacht den weißen Lack vom Flitzer und verhalf ihm so zu silbernem Aluminium-Glanz, einem Kilo weniger Gewicht sowie letztendlich dem Rennsieg am nächsten Tag.



Rennfahrer Hans Hermann nimmt im Nachbau des ersten Silberpfeiles Platz - einem Geburtstagsgeschenk von Mercedes, vertreten durch Norbert Haug (r.), an den Eifel-Kurs



Prominente Gäste waren zur Pressekonferenz anlässlich des 75. Geburtstages geladen: (v.r.n.l.) Dr. Wilhelm Dünwald, Minister Bauckhage, Norbert Haug und Klaus Ludwig

Aufgrund des Jubiläums hatte Haug ein Geschenk mit im Gepäck – Eine original Nachbildung des ersten Silberpfeiles, welche im Anschluß feierlich enthüllt wurde und fortan in den Räumen der Erlebniswelt zu bestaunen ist. Besonders Dr. Wilhelm Dünwald freute sich über die Replik und setzte sich gleich einmal hinein. Der Senior war als weiterer Zeitzeuge geladen worden, da seinem Vater die Geburtstätte des Silberpfeiles, das legendäre Forsthaus, gehörte.

Aufgrund der Geschichte und der neuesten Aktivität des Stuttgarter Konzerns in der Welt des Nürburgrings - zur Zeit wird der neue Streckenabschnitt, die „Mercedes Arena“, fertiggestellt - wollte Norbert Haug noch betonen, daß die Strecke „immer noch Nürburg- und nicht Mercedes-Ring“ heiße.

Die neue Arena wird, laut Nürburgring-Geschäftsführer Walter Kafitz, absolut im Zeitplan, also Mitte April, fertiggestellt werden können. 10.000 Rennsportbegeisterte werden in dem neuen, stadionähnlichen Bauwerk Platz finden. Zusätzlich erweitert sich der Grand-Prix-Kurs von 4,556 auf 5,139 km und wird durch die neue Schleife ein weiteres Plus an Attraktivität gewinnen, nicht zuletzt durch spannendere Überholmanöver. Am 23. Juni soll dann Bundeskanzler Gerhard Schröder am Tag des großen Preises von Europa die neue Arena feierlich eröffnen. Der Nürburgring hat sich innerhalb der letzten 75 Jahren zu einem einzigartigen Freizeitziel gemausert und bietet viel mehr als „nur“ Renn-



Die Nordschleife, die „grüne Hölle“, zieht auch heute noch die „wahren“ Ring-Fanatiker in ihren Bann. Während der großen Highlights wie etwa dem 24-Stunden-Rennen, verschmelzen Fans und Rennfahrer zum puren Kult

sport der verschiedensten Arten und Klassen. Europas größtes Musikfestival „Rock am Ring“ brachte er ebenso hervor, wie die „Erlebniswelt“. In diesem überdachten Freizeitpark findet der Besucher seit 1998 eine Mischung aus spannend gestaltetem Museum, interaktiven Elementen und actiongeladenen Attraktionen und Simulatoren. Bereits zwei hochmoderne Fahrsicherheitszentren sowie eine Rennfahrerschule beherbergt der „Ring“ außerdem. Die Formel-1 bleibt übrigens, vertraglich garantiert, bis 2004 in der Eifel. Mit einer Verlängerung wird allerdings gerechnet, denn auch Bernie Ecclestone ist ein bekennender „Ring-Fan“. Auch zur Pressekonferenz wäre er gerne erschienen, entschuldigte sich aber aus terminlichen Gründen mit einem persönlichen Brief.



Die neue Grand-Prix-Strecke mit der Mercedes-Arena (roter Kreis), die im Juni eröffnet werden wird

alexander kuffner kuffner/nürburgring



Geschichte eines Mythos

1925 – 1927: Bis zu 3000 Arbeiter erbauen den Nürburgring für 14,1 Mio. Reichsmark

1934: Die ersten Jahre bringen Namen wie Rudolf Caracciola (Foto links) sowie weitere bauliche Veränderungen und das Sporthotel „Tribüne“. Die Ära der Silberpfeile beginnt.

1938: Weitere umfangreiche Umbauten ermöglichen die getrennte Nutzung von Nord- und Südschleife. 200.000 Besucher erleben den Großen Preis von Deutschland.

1947: Die schwer von Panzeraufmärschen geschädigte Südschleife wird instandgesetzt. Das „Eifel-Pokal-Rennen“ ist die erste Nachkriegsveranstaltung.

1954: Der Große Preis von Europa ist mit mehr als 400.000 Besuchern ein Besucherrekord

1968: Der WM-Lauf für Motorräder muß mitten im Rennen wegen eines Waldbrandes abgebrochen werden.

1970: Die Formel-1 Fahrer boykottieren den Ring wegen fehlender Sicherheitsmaßnahmen. Sofort wird ein Umbauprogramm von 20 Mio. DM beschlossen.

1971: Wieder Formel-1 auf dem Ring

1974: Die Motorrad-Spitzenfahrer boykottieren die Nordschleife - auch Formel-1 Piloten fordern wieder Umbauten.

1976: Niki Lauda verunglückt schwer.

1977: Keine Formel-1 Zulassung mehr für den Nürburgring. Überlegungen führen zu einem Ziel: Bau einer völlig neuen Grand-Prix Strecke für geschätzte 82 Mio. DM.

1984: Am 12. Mai wird die neue Rennstrecke eröffnet. Erster Grand Prix von Europa im Oktober.

1985: Der große Preis von Deutschland wird auf dem Ring ausgetragen – „Rock am Ring“ feiert Premiere.

1986: Die Formel-1 verabschiedet sich wieder nach Hockenheim – der Truck Grand Prix wird ins Leben gerufen.

1987-1994: In dieser Zeitspanne entstehen das Dorint Hotel, die Rallye-Cross-Strecke, das Fahrsicherheitszentrum sowie das Rennsportmuseum. Außerdem werden an der Grand-Prix-Strecke für zwei Mio. DM neue Kiesbetten angelegt und die Veedol-Schikane umgebaut.

1995: Die Formel-1 kehrt zurück, der Sieger heißt Michael Schumacher.

1998: Die Erlebniswelt am Nürburgring eröffnet (Kosten: 50 Mio DM).

1999: Ein neues Boxengebäude entsteht für 30 Mio. DM

2000: Das neue Start- und Zielgebäude wird errichtet

2001: Im September Spatenstich für die neue Mercedes-Arena, welche die Strecke auf 5.139 Meter verlängern wird.

2002: Jubiläumsjahr – Fertigstellung der Mercedes-Arena zum Saisonbeginn