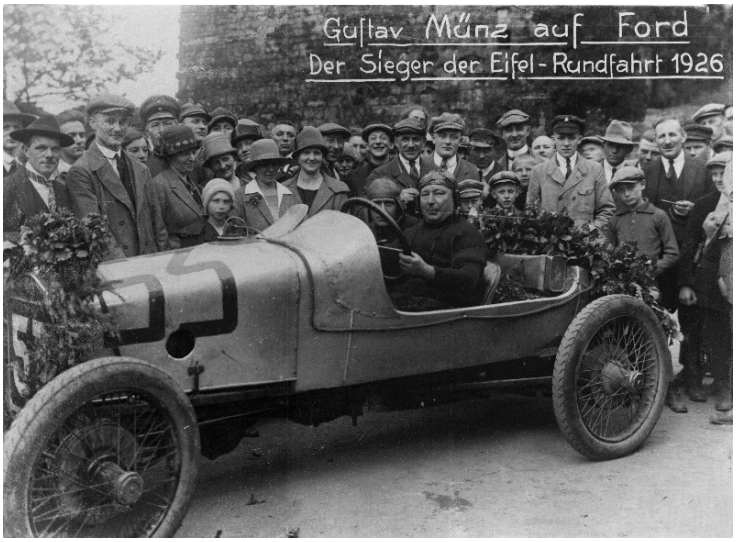
Strecke der ADAC-Eifelrennen

Motorsport-Rundkurs der Eifelrundfahrt, Deutsche Tourist Trophy Nidegger Burgring, Eifelring

Schlagwörter: Automobilrennstrecke, Fahrerlager, Motorsportanlage, Außerortsstraße
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Gemeinde(n): Heimbach (Nordrhein-Westfalen), Nideggen
Kreis(e): Düren
Bundesland: Nordrhein-Westfalen



Historische Aufnahme von der "Eifel-Rundfahrt" 1926 (ADAC-Eifelrennen): Der siegreiche Lokalmatador Gustav Münz (1881-1963) aus Düren mit seinem selbst umgebauten Ford T Speedster umringt von Zuschauern.
Fotograf/Urheber: unbekannt



Der vom Allgemeinen Deutsche Automobil-Club e.V. (ADAC) ausgerichtete Motorsportwettbewerb einer „Eifelrundfahrt“ für Automobile und Motorräder wurde zwischen 1922 und 1926 insgesamt viermal auf einem Rundkurs durch die Nordeifel ausgerichtet. Die Eifelrennen gelten als die bedeutendsten westdeutschen Rennsport-Veranstaltungen der 1920er-Jahre (Semmeling 2009).
Die historische Route führte mit einem Höhenunterschied von 265 Metern über 86 Kurven von Burg Nideggen aus über Berg – Wollersheim – Vlatten – Heimbach – Hasenfeld – Schmidt – Brück zurück zum Startpunkt. In einem Rennen waren je nach Fahrzeugtyp und Reglement bis zu 15 Runden à 33,2 Kilometer zu absolvieren, was eine Gesamtstrecke von bis zu 495 Kilometern entsprach. Ab 1927 fand das „Eifelrennen“ auf dem neu erbauten Nürburgring statt.

Der Rundkurs des Eifelrennens
Entwicklung und „Drumherum“ der Eifelrennen
Das erste Eifelrennen, 15. Juli 1922
Das zweite Eifelrennen, 17. bis 19. Juli 1924
Das dritte Eifelrennen, 18. bis 20. Juni 1925
Das vierte Eifelrennen, 11. bis 13. Juni 1926
Die weitere Geschichte der Eifelrennen
Quellen, Internet, Literatur

Der Rundkurs des Eifelrennens

Der hier verzeichnete Streckenverlauf folgt den in der Literatur benannten Abschnitten der Route anhand des Straßennetzes, wie es sich sowohl in den historischen Karten der *Preußischen Neuaufnahme* (1891-1912) wie auch den *Topographischen Karten* 1936-1945 fast identisch aufzeigt (vgl. Kartenansicht).

Der im Uhrzeigersinn befahrene Kurs begann am Berger Berg und führte aus Nideggen heraus über eine Senke entlang der heutigen Landstraße L 11 nach Berg vor Nideggen (seit 1972 Teil des Stadtteils Berg-Thuir) und von dort zunächst bergab und dann wieder ansteigend nach Wollersheim (ebenfalls seit 1972 Stadtteil von Nideggen).
Weiter ging es – teils entlang der heutigen Bundesstraße B 265 – über Vlatten (heute Ortsteil der Stadt Heimbach) den steilen Serpentinenanstieg des ‚Vlattener Köpfchens' hinauf über die heutige L 218 mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 185 km/h in Richtung Heimbach, wo die Rur in Richtung des heutigen Ortsteils Hasenfeld überquert wurde.
Durch den dichten Wald der Forste Heimbach bzw. Gemünd führte ein schwieriger Teil der Strecke, ebenfalls die heutige L 218, nach Schmidt (seit 1972 Stadtteil von Nideggen) und von dort an der Siedlung Harscheidt vorbei durch den dichten Wald der Hetzinger Heck.
Einem kurvenreichen Abschnitt der heutigen L 246 folgend, ging es weiter nach Brück-Hetzingen an der Rur (1936 nach Nideggen eingemeindet, heute Brück). Nach der Überquerung von Rurtalbahn und Rur führte der Kurs am Ende einer Runde über weitere Serpentinen westlich der ‚Danzley' (heutige L 11) schließlich wieder hinauf nach Nideggen.

Entwicklung und „Drumherum" der Eifelrennen

Die Veranstaltung einer „Eifelrundfahrt" geht auf einen Beschluss der Versammlung des Regionalverbands Gau IV des ADAC vom Frühjahr 1922 zurück. Der Sportleiter Max Schleh hatte bereits eine durch zahlreiche Kurven und Steigungen attraktive Rundstrecke über öffentliche Straßen ausfindig gemacht. Diese soll der Strecke des von 1906 bis 1977 in Sizilien ausgetragenen legendären Langstreckenrennens *Targa Florio* verblüffend geähnelt haben.
Die Planungen wurden dem Landrat des damaligen Kreises Schleiden, dem Regierungsrat Josef Graf von Spee (1876-1941, Landrat von 1916 bis 1933), vorgestellt und dieser war offenbar nicht nur dem Motorsport freundlich gesonnen, sondern versprach sich wohl auch positive Entwicklungsmöglichkeiten für seinen Kreis in der infrastrukturell schlecht aufgestellten armen Hocheifel („preußisch Sibirien"), zumal *„die Strecke ganz danach angetan* [war, um künftig] *die klassische Bahn für deutsche Automobilrennen zu werden"* (www.eifelrundfahrt1922.de).
Da das Rennen durch mehrere Orte führte, wurde das Tempo bei den Ortsdurchfahrten neutralisiert. In den Wettbewerben gab es noch keine strenge Einteilung nach Sport-, Touren- oder Rennwagen und auch keine Unterscheidung zwischen Privat- und Werksfahrern.
„Bauern wandelten ihre Scheune in Fahrradwachen um und verlangten 5 Pfennig dafür. Im abgeriegelten Wiesenkaree am Start und Ziel in Höhe der Burg drängten sich über 200 Autos von Zuschauern. Die stolzen Autobesitzer mussten pro Benzinkutsche 3 Mark Parkgebühr aufwenden. Ein schöner Batzen Geld im Jahre 1922, doch wer damals so ein ‚neumodisches Kolbenroß' besaß, zählte ohnehin nicht zu den Ärmsten." (ebd.)

Das Fahrerlager war auf einer eingezäunten Wiese an der Burg Nideggen im Bereich des heutigen Parkplatzes eingerichtet. Wer nicht als Lokalmatador antrat, der übernachtete in der Burg: *„Die Fahrer schliefen, für die damalige Zeit exklusiv, im Turm der Burg."* (de.wikipedia.org)
Andere richteten sich in der nahen Umgebung ein, wie z. B. die beiden Cousins Johann „Hans" von Opel (1899-1948) und Friedrich „Fritz" von Opel (1899-1971), die im Premierejahr 1922 als professionelle Fahrer für ihr Familienunternehmen antraten und ihre Klasse mit rennmäßig präparierten Fahrzeugen gewannen. Sie hatten sich eine Art Fahrerlager und Hauptquartier im Gasthaus „Eifeler Hof" in Heimbach eingerichtet (www.eifelrundfahrt1922.de).

Das erste Eifelrennen, 15. Juli 1922

Dass sich die Wettfahrten früher Automobile und Motorräder mit heutigen Rennen kaum vergleichen lassen, zeigt ein Blick in die technische Ausschreibung des ADAC für das Rennen 1922, wobei die seinerzeit einzig aus dem Hubraum berechneten „Steuer-Pferdestärken" dabei nicht auf die heute genormte Umrechnung von 1 PS = 0,735 Kilowatt Leistung zu übertragen sind.
Die im Regelwerk so genannten „Hilfsmotorräder" hatten lediglich 1,5 bis 2 PS, was in etwa einem heutigen Mofa entspricht und die Automobile verfügten über gerade einmal 5 bis 18 Steuer-PS, wie z.B. das Köln-Dellbrücker Fox-Kleinauto, das laut „Start-Karte No. 5" mit 4 PS zum Rennen angemeldet wurde (vgl. Worthingon-Williams 1991 und Abbildung). Eine handschriftliche Korrektur auf dieser Meldekarte – das Datum wurde vom 9. auf den 15. Juli 1922 geändert – lässt darauf schließen, dass das Rennen möglicherweise kurz vorher noch einmal verlegt worden war. Analog zu den englischen *Tourist Trophy Races* wurde die Eifelrundfahrt als *Deutsche Tourist-Trophäe* ausgeschrieben.

Bei der Abnahme der Fahrzeuge am Vortag wurde geprüft, dass sämtliche Fahrzeuge über zwei unabhängig voneinander wirkende Bremsen, eine vorschriftsmäßige Signalanlage, Kotschutzflügel und die „vorgeschriebenen polizeilichen Erkennungszeichen" verfügten.
Nachdem in einer Vorbesprechung der Fahrer letzte Unklarheiten zum Reglement (u.a. bezüglich der strittigen Unterscheidung zwischen Privat- und Industriefahrern) geklärt werden konnten, konnte das erste Rennen stattfinden. Vor dem ersten Wettbewerb –

um 5:25 Uhr morgens! – hatte es geregnet, so dass die antretenden Motorräder *„durch knöcheltiefen Schlamm“* auf den zumeist noch unbefestigten Straßen fuhren (Zitate nach www.eifelrundfahrt1922.de und www.eifelbiker.de, dort auch einzelne Ergebnisse der Rennen).

Gesamtsieger des Automobilrennens über fünf Runden (166 km) wurde der Düsseldorfer Ingenieur Kurt C. Volkhart (1890-1959), der im Jahr zuvor als Konstrukteur in die Geschäftsleitung der Kölner Priamus AG eingestiegen war. Als Werksfahrer für die Burgriedener *Steiger AG* gewann er in der Klasse bis 18 PS nach 2:07 Stunden mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von gut 78 km/h vor seinem Werkskollegen Alfred Noll mit 2:18 in der Klasse bis 10 PS (beim Rennen 1924 belegte Volkhart nochmals einen 2. Platz in der Klasse über 2 Liter auf *Steiger*). Die vorgenannten Fritz und Hans von Opel wurden 1922 Dritte der Gesamtwertung und Klassensieger bis 8 PS in 2:19:30 Stunden. Bei den Zweirädern lag das Siegtempo bei einem Schnitt von etwa 60 km/h.
Als typischer „Herrenfahrer“ seiner Zeit – diese waren meist begüterte Amateure, die mit eigenen Wagen antraten – nahm der junge Remagener Rudolf „Karratsch“ Caracciola (1901-1959) teil, der zwar in den beiden ersten Eifelrennen jeweils nicht ins Ziel kam, in seiner weiteren Karriere aber u.a. noch sechs Siege bei Großen Preisen von Deutschland erringen konnte.

Das erste Eifelrennen wurde als voller Erfolg bewertet: *„Begeistert sprachen sowohl Teilnehmer als auch Zuschauer über den Verlauf dieser auf hoher sportlicher Stufe stehenden Fahrt. Der Industrie waren wertvolle Fingerzeige gegeben worden, die Leistungsfähigkeit der Maschinen zu steigern.“*
Die erhoffte Wiederholung im Folgejahr musste jedoch aufgrund der allgemeinen Notlage in der Phase des passiven Widerstandes der 1923 akuten „Ruhrkrise“ der Rheinlandbesetzung ausfallen. So berichtete die Adenauer Zeitung, dass die im Jahr zuvor erstmals vom Gau IV (Rheinland) des ADAC veranstaltete „Deutsche Tourist Trophy“ über 33 Kilometer im Raum Nideggen, die sich großer Besucherzahlen erfreute, wegen „wirtschaftlicher Not“, abgesagt werden musste (hier nach www.volksfreund.de).

Das zweite Eifelrennen, 17. bis 19. Juli 1924

Auch während des ersten Renntags der nun auf drei Tage angesetzten zweiten Eifelrundfahrt regnete es ununterbrochen. Am zweiten Tag bot die raue Eifel dann Stürme und Hagelschauer auf, denen einige Tribünen und Zelte zum Opfer fielen. Beim Einsturz einer von einem Hotelier erbauten Tribüne an der ‚Danzley‘ bei Nideggen war sogar ein Todesopfer zu beklagen.
Nach dem Abtrocknen der Strecke erschwerte dann wiederum die Staubentwicklung die Verhältnisse in den Rennen, so dass sich weitere tödliche Unfälle ereigneten und in allen Klassen die Geschwindigkeiten von 1922 bei weitem unterschritten wurden.

Die Austragung 1924 wurde auch von Dr. Otto Creutz, der von 1924 bis 1932 Landrat des Kreises Adenau war, und seinen Mitstreitern für eine eigene Automobilrennstrecke bei Adenau bzw. Nürburg besucht. Aufgrund der chaotischen Umstände beim Eifelrennen – Besucher, Bewohner und auch Vieh liefen trotz der Absperrungen ständig über die Strecke – reifte in der Folge die Idee einer dortigen Gebirgsrennstrecke, die *„ganz losgelöst vom normalen Verkehr“* verlaufen sollte. Dr. Creutz argumentierte: *„Ich lasse mir doch meine Kühe nicht über den Haufen fahren. Ich bin in erster Linie Landrat für die Bauern hier und dann erst für die Autofahrer.“* (zitiert nach Ridder 2019)

Das dritte Eifelrennen, 18. bis 20. Juni 1925

An der dritten Eifelrundfahrt nahmen aufgrund der inzwischen gewachsenen Bedeutung namhafte italienische Motorradfahrer teil, die sich mit Kölner Clubfahrern erbitterte Duelle lieferten. Bereits im Training hatte es zwei tödliche Unfälle gegeben und am dritten Renntag bezahlte der seinerzeit sehr bekannte Kölner Paul Jessen seine Rennleidenschaft mit dem Tod.
1925 wusste vor allem Gustav Münz (1881-1963) die Massen zu begeistern, ein Ford-Händler aus Düren, der vor Jahren bereits Kaiser Wilhelm II. im Auftrag von Daimler durch Deutschland chauffiert hatte (oldtimer-haubrich.de). Der Lokalmatador startete auf dem „Eifelring“ mit viel Pech auf einem getunten Ford T-Modell:
„Gleich zu Beginn des Rennens wurde er aus der Kurve getragen und verbog sich die Vorderachse. Münz hielt bei einer Schmiede, baute die Achse aus und richtete sie. Doch kaum wieder im Rennen, ging das Kupplungsgestänge drauf, die Bremsen qualmten und die Karosserie zerfiel in ihre Einzelteile.“
In der Klasse „Sportwagen bis 4 PS“ siegte ein Fahrer Polak aus Köln auf einem Amor-Fahrzeug über 198 Kilometer in 3'22:03 Stunden, was einem Schnitt von knapp 59 km/h entspricht (Mikloweit 2002, S. 100).

Der seinerzeit immense Betrag von 70.000 Mark (heute in etwa 280.000 € entsprechend), den das Rennen den ausrichtenden ADAC kostete, ferner die längst nicht mehr zeitgemäße Form der Rennen über öffentliche Straßen und durch Ortschaften sowie nicht zuletzt auch die zahlreichen Todesfälle förderten die Idee zum Bau einer wirklichen *„Gebirgs-, Renn- und Prüfungsstraße“* in der strukturschwachen Eifel als Wirtschaft und Tourismus fördernde Arbeitsbeschaffungsmaßnahme. Am 1. Juli 1925 begannen rund 75 Kilometer entfernt die Arbeiten am Nürburgring (Haffke u. Knöchel 2013, S. 231f.).

Das vierte Eifelrennen, 11. bis 13. Juni 1926

Zum letzten Mal fand die Eifelrundfahrt 1926 statt. Erneut stand der Vorjahresheld *„Münze Gustav“* im Mittelpunkt, der sein Eigenbaumodell nochmals verbessert hatte:
„Er baute ein 5-Gang-Getriebe ein (die meisten anderen hatten nur 2 Gänge), ließ aus Paris einen Spezial-Zylinderkopf mit obenliegender Nockenwelle kommen und vergrößerte den Hubraum von 2 auf 3 Liter.“
Mit zahlreichen Rundenrekorden wurde der „tollkühne Gustav“ nach zwölf Runden in 6:07:07 Stunden Sieger seiner Klasse und zweiter im Gesamtklassement. Die Dürener Lokalzeitung lobte den „Eifelkönig“ überschwänglich (zitiert nach oldtimer-haubrich.de):

„Hoch unser Gustav! Welch ein Glück, drei erste Preise und ein
Ehrenpreis bringt er uns mit aus der Eifel heißer Schlachtenglut.
Gepriesen sei die starke Hand, sein Mut.
Was bisher keinem dort gelingen sollt, ihm war jedoch Fortuna dreifach hold.
Hoch Gustav! Von den Heimatauen kehrst Du sieggekrönt zurück.
Von Herzen gönnen Dürener Dir dies Glück!
Ficht ein in Deinen Ruhmeskranz dies Blatt,
'Ein Hoch' Dir Sieger aus der heißen Schlacht!“

Und selbst der amerikanische Automobil-Magnat Henry Ford ließ es sich nicht nehmen, Gustav Münz persönlich per eigenhändig geschriebener Postkarte zu den Erfolgen zu gratulieren.

Der NSU-Motorradfahrer Ernst Islinger erzielte in diesem Jahr mit einer Zeit von 25:44 Minuten (d.h. einem Durchschnitt von 77,4 km/h) die insgesamt schnellste Runde der Eifelrennen; zeitgenössische Berichte erwähnen, dass ein Steyr-Fahrer namens Heuser im Training sogar Rundenzeiten unter 25 Minuten erreicht haben soll (Semmeling 2009).

Die weitere Geschichte der Eifelrennen

Ab 1927 fand das Eifelrennen mit Unterbrechungen auf dem Nürburgring statt, beginnend am 18. Juni 1927 als Eröffnungsveranstaltung der neu erbauten Automobilrennstrecke als „5. ADAC-Eifelrennen“ für Motorräder und tags darauf als Automobil-Rennen mit Rudolf Caracciola als Sieger.
Bis zum letzten Eifelrennen in herkömmlicher Art im Jahr 2004 wurden die Wettbewerbe für die verschiedensten Rennfahrzeug-Klassen ausgerichtet: Neben Grand-Tourismo-Fahrzeugen, Sport- und Tourenwagen traten hier ab 1950 u.a. auch Rennwagen der Formel 2, der Formel Junior und Prototypen der Gruppe C an.

Nachdem inzwischen die Nutzungsrechte des Titels „ADAC Eifelrennen“ ausgelaufen waren, wurden seit 2011 unter verschiedenen Namen von unterschiedlichen Veranstaltern Traditionsveranstaltungen als Demonstrationsfahrten oder Rennen für historische Automobile, Motorräder und Gespanne auf dem Nürburgring ausgetragen, darunter ein „ADAC Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal“ und eine „Historic Trophy Nürburgring“.
Vor Ort in Nideggen hat sich der Motorsportclub „MSC Burgring Nideggen – Eifel Classic e. V. im DMV“ der Erinnerung an die frühen Eifelrennen verschrieben.

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2019/2026)

Quellen

- Worthingon-Williams, Michael: The Fox-Kleinauto, A sidelight to the German automobile industry, in: The Automobile, Vol. 9, Nr. 3, May 1991, S. 36-38.
- Ridder, Klaus: Recherchen über den Nürburgringerbauer Dr. Otto Creutz, in: Blick aktuell Mayen / Vordereifel, Nr. 32/2019, S. 42.
- Freundliche Hinweise von Herrn Heinz Haubrich, Langerwehe, 2019.

Internet

www.msc-burgring-nideggen.de: MSC Burgring Nideggen – Eifel Classic e. V. im DMV (abgerufen 02.04.2019)
web.archive.org: Archivierte Version von „ADAC-Eifelrennen um den Jan-Wellem-Pokal“ (vormals unter www.adac-eifelrennen.de, dort nicht mehr verfügbar; archivalisch abgerufen 02.04.2019)
de.wikipedia.org: Eifelrennen (abgerufen 02.04.2019)
www.volksfreund.de: Vor 100 Jahren „Im Walde liegend soll sie in keiner Weise auffällig wirken“: So entstand der Nürburgring (Text Jürgen Braun, Volksfreund vom 30.09.2025, abgerufen 30.09.2025)
www.eifelrundfahrt1922.de: Eifelrundfahrt (abgerufen 20.02.2026)
www.eifelrundfahrt1922.de: Historie (abgerufen 02.04.2019, Inhalt nicht mehr verfügbar 07.02.2020)
www.auto-motor-und-sport.de: Die Geschichte des Eifelrennens (abgerufen 04.04.2019, Inhalt nicht mehr verfügbar 13.09.2023)
www.eifelbiker.de: Historisches Eifelrennen 33,5 km (abgerufen 02.04.2019, Inhalt nicht mehr verfügbar 13.09.2023)
oldtimer-haubrich.de: Chronik und Zeitungsberichte zu Gustav Münz unter „Eifelring“ (abgerufen 02.04.2019, Inhalt nicht mehr verfügbar 13.09.2023)
www.heimat-geschichtsverein-nideggen.de: Eifelrennen 1922 bis 1926 (abgerufen 02.04.2019, Inhalt nicht mehr verfügbar 13.09.2023)

Literatur

Behrndt, Michael; Behrndt, Matthias; Födisch, Jörg Thomas (2008): ADAC 1000-Km-Rennen. Königswinter.

Behrndt, Michael; Födisch, Jörg Thomas (2009): ADAC Eifelrennen. Die Geschichte der traditionsreichsten Motorsportveranstaltung Deutschlands seit 1922. Königswinter.

Haffke, Jürgen; Knöchel, Franz-Josef (2013): Die Eifel als Tourismusgebiet. In: Die Eifel - Beiträge zu einer Landeskunde (Festschrift 125 Jahre Eifelverein 1888-2013, Band 2), S. 227-246. Düren. Online verfügbar: weinbau-ahrtal.de, PDF „Die Eifel als Tourismusgebiet“ , abgerufen am 12.02.2020

Mikloweit, Immo (2002): 125 Jahre Automobiles aus Köln. Autos, Motorräder & Flugzeuge. Köln (1. Auflage).

Semmeling, Rob (2009): Rennen! Races! Vitesse! Racing Circuits Netherlands, Belgium, Germany, Austria, Luxembourg, Switzerland. S. 96, o. O. Online verfügbar: www.wegcircuits.nl , abgerufen am 18.06.2020

Strecke der ADAC-Eifelrennen

Schlagwörter: Automobilrennstrecke, Fahrerlager, Motorsportanlage, Außerortsstraße
Straße / Hausnummer: Burg Nideggen
Ort: 52385 Nideggen
Fachsicht(en): Kulturlandschaftspflege, Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, mündliche Hinweise Ortsansässiger, Ortskundiger
Historischer Zeitraum: Beginn 1922, Ende 1926
Koordinate WGS84: 50° 41 20,4 N: 6° 28 42,47 O / 50,689°N: 6,47846°O
Koordinate UTM: 32.321.895,93 m: 5.618.274,75 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.533.854,98 m: 5.617.158,86 m

Empfohlene Zitierweise

Urheberrechtlicher Hinweis: Der hier präsentierte Inhalt steht unter der freien Lizenz CC BY 4.0 (Namensnennung). Die angezeigten Medien unterliegen möglicherweise zusätzlichen urheberrechtlichen Bedingungen, die an diesen ausgewiesen sind.

Empfohlene Zitierweise: „Strecke der ADAC-Eifelrennen“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-290445 (Abgerufen: 10. November 2026)

Copyright © **LVR**