Betonschleife des Nürburgrings

Start- und Zielschleife

Schlagwörter: Automobilrennstrecke
Fachsicht(en): Landeskunde
Gemeinde(n): Müllenbach (Landkreis Ahrweiler), Nürburg
Kreis(e): Ahrweiler
Bundesland: Rheinland-Pfalz





Innenbereich des historischen Fahrerlagers und ein moderner Anzeigeturm mit BMW-Werbung am Nürburgring (2013).
Fotograf/Urheber: Knöchel, Franz-Josef

Die so genannte „Betonschleife“ führte als schmale Runde über den Start-und-Ziel-Bereich des historischen Nürburgrings und verband dessen Nord- und Südschleife miteinander. Die lediglich 2,292 Kilometer kurze Betonschleife wurde aber auch als eigenständige Streckenvariante für verschiedene Rennen zwischen 1931 und 1934 sowie ab 1970 bis 1982 genutzt.

Die Betonschleife als Start- und Zielbereich des historischen Nürburgrings
Die Start- und Zielschleife als eigenständige Rennstrecke ab 1931
Die erneute Nutzung der Betonschleife ab 1970 bis 1982
Streckenrekorde
Das Ende der Betonschleife und die heutige Situation
Quelle, Internet, Literatur

Die Betonschleife als Start- und Zielbereich des historischen Nürburgrings

Die auch „Start- und Zielschleife“ genannte „Betonschleife“ ist ein Teil des 1925-1927 erbauten historischen Nürburgrings. Sie verband den Hauptkurs der 22,810 Kilometer langen Nordschleife mit der 7,747 Kilometer langen Südschleife. Ihren volkstümlichen Namen verdankt der Streckenabschnitt den hier bis in die 1950er-Jahre als Belag verbauten Betonplatten. Von diesen versprach man sich im besonders strapazierten Bereich von Start- und Ziel, wo zudem mit erheblichen Bodensenkungen gerechnet werden musste, eine deutlich bessere Haltbarkeit.
Der Start- und Zielbereich war das Zentrum bei allen Rennen auf der Nord- und Südschleife und dem in der Kombination von Nord-, Beton- und Südschleife befahrenen 28,265 Kilometer langen Gesamtkurs des historischen „Rings“. In dieser Form wurde dieser beim Eröffnungsrennen am 18. Juni 1927 befahren, aber zuletzt 1931 genutzt. An Start und Ziel befanden sich die zentralen Gebäude für den Rennbetrieb (vgl. den historischen Lageplan unter den Abbildungen), darunter das Start-und-Ziel-Haus, die Boxen mit Tank- und Waschanlage, das Fahrerlager und die Haupttribüne mit dem angrenzendem „Sport-Hotel-Tribüne“.
Auf dem Dach des Hotels befand sich die ursprüngliche Kabine des Streckensprechers. Dieses so genannte „Vogelnest“ ist erhalten und steht heute auf einer großen Ausstellungsvitrine mit alten Zapfsäulen an der Einfahrt zum alten Fahrerlager (vgl. Abb.).

Die Start- und Zielschleife als eigenständige Rennstrecke ab 1931

Die Betonschleife konnte aber auch ohne Nord- und Südschleife als eigenständige Strecke genutzt werden. Die kurze Kursvariante an der Start- und Zielschleife war ursprünglich vorrangig für die Austragung von Motorradrennen vorgesehen, da sich hier für die Zuschauer ein besonders guter Überblick über das gesamte Renngeschehen bot.
Die im Uhrzeigersinn zu befahrende Runde hatte eine Länge von 2,292 Kilometern und lediglich fünf Kurven, von denen zwei als besonderer Reiz für Motorradfahrer als Steilkurven überhöht ausgebaut waren (Betonkurve und Südkehre). Die beiden abgewinkelten Nord- und Südkehren verbanden die etwa 750 Meter lange Gerade an Start und Ziel und die seinerzeit hinter den Boxen zurückführende, rund 800 Meter lange Gegengerade. Immer wieder wird fälschlich die ursprünglich einmal geplante Streckenlänge von 2,238 Kilometern angegeben, die auf einem Rechenfehler beruht (vgl. Semmeling 2009 und www.pro-steilstrecke.de).

Als Jungfernrennen auf der separaten Betonschleife gilt das im April 1931 ausgetragene Motorradrennen der „Westdeutschen Kraftradmeisterschaft“. Dieser folgten bis 1934 noch eine Handvoll kleinere Veranstaltungen, bevor die Start- und Zielschleife nur noch für kleinere Trainingsläufe oder kurze Aufwärm- oder Einführungsrunden bei Rennveranstaltungen auf der Nord- oder Südschleife genutzt wurde.

Im Vorfeld der 1933er Ausgabe des hier ausgetragenen Motorradrennens „Goldener Kranz des Nürburgrings“ berichtet der Ohligser Anzeiger am 24. Juni:
„Die ältere Generation unserer westdeutschen Motorsportfreunde erinnert sich wohl noch gerne jener Rennen, die in den ersten Jahren nach dem Kriege unter der Bezeichnung ‚Goldener Kranz des Siebengebirges' auf der Rundstrecke Königswinter-Honnef-Oberpleis ausgetragen wurden ... [dieses] *erlebt aber jetzt eine Wiederauferstehung auf der schönen Betonschleife des Rings an Start und Ziel, wo wir schon so oft die wundervollsten motorsportlichen Kämpfe erlebten. Leider muß gesagt werden, daß das westdeutsche Motorsport-Publikum die Bedeutung dieser Rennen bisher völlig verkannt hat. Gewiß, es ist schon ein Erlebnis, da oben am Start- und Zielplatz zu stehen und den Kampf der großen internationalen Rennkanonen mitzuerleben. Nun aber vergegenwärtige man sich, daß bei einem Rennen auf der Betonschleife ein fortwährender Kampf zu beobachten ist, daß in jeder Minute, ja, in jeder Sekunde da oben was zu sehen ist.“*

Jahrzehntelang erlebte die Betonschleife keine Rennen als eigenständiger Kurs, sieht man von vereinzelten unbedeutenden Slalomrennen und kleineren Läufen im Rahmen größerer Rennen ab, wie etwa einem über 10 Runden ausgetragenen Werberennen für die damals neue Marken-Rennserie Formel V (mit fast serienmäßigen Teilen des VW-Käfers) im Programm zum „Großen Preis von Deutschland“ der Formel 1 am 1. August 1965.

Die erneute Nutzung der Betonschleife ab 1970 bis 1982

Erst ab 1970 wurden wieder Rennen auf der kurzen Betonschleife ausgetragen. Eine der ersten Veranstaltung war das ADAC-Motorradrennen „Rund um den Contiturm“ am 4. Juli 1970, dem weitere historische Veranstaltungen wie der „Oldtimer Grand Prix“ oder die regelmäßig ausgetragenen Rennen „Rund um das Bayerkreuz“ folgten, das bereits in den 1950er-Jahren als Ersatz für das bis 1952 bei Leverkusen ausgetragene Rennen auf der Südschleife stattgefunden hatte.

Aber auch „echte“ Sportwagenrennen, die teils zu nationalen oder internationalen Meisterschaften zählten, kehrten in diesen Jahren auf die Betonschleife zurück, darunter (nach touringcarracing.net und www.pro-steilstrecke.de):

- der ADAC „Super-Sprint“ am 8. September 1974, 6./7. September 1975, 11./12. September 1976, 1./2. Oktober 1977, 30. September-1. Oktober 1978, 21.-23. September 1979, 19.-21. September 1980, 19.-20. September 1981 und 25.-26. September 1982,
- die Internationale ADAC „Nürburgring Trophy“ am 9./10. Oktober 1976 und 27./28. August 1977,
- Motorradrennen der „Deutschen TT“ (Deutsche Tourist Trophy) am 17.-18. September 1977 und 25.-26. August 1979,
- ADAC-Rundstreckenrennen „Solinger Waffenschmied“ am 9. April 1978 und 31. Mai 1981,

- als Rundstrecken- bzw. Formel-3-Rennen ausgetragene Veranstaltungen „Jan-Wellem-Pokal“ am 7. Mai 1978, 6. Mai 1979, 4. Mai 1980, 3. Mai 1981 und 2. Mai 1982, sowie

- Rennen im Rahmen der Internationalen Adenauer ADAC „Rundstrecken-Trophy Nürburgring um die Gilden-Kölsch-Pokale“ am 18. Mai 1980.

Eine besondere Rolle nahmen die 1974 vom Automobil-Club 1927 Mayen e. V. im ADAC (AC Mayen) begründeten Rennen „Super-Sprint“ ein, die sich rasch zu einer der größten Veranstaltung am „Ring“ entwickelten. Das Sprintrennen von 1977 war als Saisonfinale der seinerzeit überaus populären Deutschen Rennsport Meisterschaft (DRM) ein dramatischer Höhepunkt im so genannten „Porsche Krieg“ zwischen den erbittert miteinander konkurrierenden Kölner Teams GELO-Racing und Kremer Racing. In teils strömendem Regen siegte der Kölner Formel-1-Pilot Rolf Stommelen (1943-1983) nach 44 Runden in 44:58,4 Minuten vor dem für Kremer startenden Franzosen Bob Wollek (1943-2001) mit 45:28,8 Minuten und gewann damit den DRM-Titel für GELO 1977 denkbar knapp (Büsing / Mahla 2020, S. 112-125 u. 269-271).

Streckenrekorde

Als Rekordrunden für die 2,292 Kilometer lange Betonschleife gelten die einem Schnitt von 172,619 km/h entsprechenden identischen Zeiten von 0:47,80 Minuten, die von dem später auf der Nordschleife tödlich verunglückten Schweizer Rennfahrer Herbert Müller (1940-1981) auf Porsche 917/30 TC im Rennen des „Super-Sprint“ 1974 und von dem Australier Tim Schenken (*1943) auf Porsche 917/10 im „Super-Sprint“ 1975 erzielt wurden.
Eine Zeit von 0:46,53 Minuten (= 177,331 km/h) fuhr Bob Wollek im Training für den „Super-Sprint“ 1982 auf Porsche 936 (Semmeling 2009).

Das Ende der Betonschleife und die heutige Situation

Die letzten Rennen auf der ursprünglichen Betonschleife bzw. dem „alten“ Nürburgring fanden im Oktober 1982 statt. In den Folgejahren wurde die 1984 eröffnete heutige Grand-Prix-Strecke als „neuer Ring“ erbaut, die seitdem getrennt oder verbunden mit der etwas verkürzt erhaltenen Nordschleife genutzt werden kann.
Die Südschleife und die Betonschleife kamen in diesen Jahren „unter den Bagger“ und wurden weitestgehend abgerissen oder überbaut.

Es gab immer wieder Bestrebungen, erhaltene historische Teile des Nürburgrings unter Denkmalschutz zu stellen. Die Denkmalliste des Kreises Ahrweiler weist jedoch bisher keine Teile des „Rings“ als Denkmale aus (vgl. Denkmalverzeichnis 2013; ebenso die aktuelle Liste im Stand 12. Mai. 2020).

(Franz-Josef Knöchel, Digitales Kulturerbe LVR, 2020/23)

Quelle

- Ohligser Anzeiger vom 24. Juni 1933, online im Zeitungsportal zeit.punktNRW unter zeitpunkt.nrw (abgerufen 06.10.2023).

Internet

www.pro-steilstrecke.de: Start- und Zielschleife (abgerufen 01.07.2020)
www.pro-steilstrecke.de: Start- und Zielschleife 1965-1974 (abgerufen 01.07.2020)
www.pro-steilstrecke.de: Start- und Zielschleife 1975-1984 (abgerufen 01.07.2020)
www.nuerburgring.de: Historie (abgerufen 01.07.2020)
de.wikipedia.org: Start-und-Ziel-Schleife (abgerufen 01.07.2020)
de.wikipedia.org: Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1977 (abgerufen 03.07.2020)
touringcarracing.net: German Touring Car Races - non-championship (abgerufen 03.07.2020)
www.acmayen.de: AC Mayen, Clubgeschichte (abgerufen 03.07.2020)
www.rheinische-geschichte.lvr.de: Der Nürburgring 1925-1945 (abgerufen 01.07.2020)

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.

Büsing, Gustav; Mahla, Uwe (2020): Einfach eine geile Zeit. Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1972-1985. Duisburg (3. erweiterte Auflage).

Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz (Hrsg.) (2023): Nachrichtliches Verzeichnis der Kulturdenkmäler, Kreis Ahrweiler. Denkmalverzeichnis Kreis Ahrweiler, 12. Juni 2023. Mainz.

Haffke, Jürgen (2010): Der Nürburgring - Tourismus für Millionen. Bonn.

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

Semmeling, Rob (2009): Rennen! Races! Vitesse! Racing Circuits Netherlands, Belgium, Germany, Austria, Luxembourg, Switzerland. S. 111-112, o. O. Online verfügbar: www.wegcircuits.nl , abgerufen am 18.06.2020

Betonschleife des Nürburgrings

Schlagwörter: Automobilrennstrecke
Straße / Hausnummer: Otto-Flimm-Straße
Ort: 53520 Nürburg
Fachsicht(en): Landeskunde
Erfassungsmaßstab: i.d.R. 1:5.000 (größer als 1:20.000)
Erfassungsmethoden: Auswertung historischer Fotos, Literaturauswertung, Geländebegehung/-kartierung, Auswertung historischer Karten
Historischer Zeitraum: Beginn 1925 bis 1931, Ende 1982 bis 1984
Koordinate WGS84: 50° 20 14,02 N: 6° 56 54,99 O / 50,33723°N: 6,94861°O
Koordinate UTM: 32.354.019,50 m: 5.578.138,51 m
Koordinate Gauss/Krüger: 2.567.577,73 m: 5.578.349,63 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: „Betonschleife des Nürburgrings“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-315856 (Abgerufen: 13. November 2026)

Copyright © **LVR**