

**ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring vom 26. – 29. Mai 2022:**

## **50 Mal Vollgas**

- **Historie der 24h Nürburgring von 1970 bis heute**
- **Entwicklung von der Clubsportveranstaltung zum Welt-Event**
- **Schnellste Rennen und knappste Siege in den vergangenen zehn Jahren**

Ein international beachtetes Motorsporthighlight mit über 100.000 Fans an der Strecke und einem Millionenpublikum vor dem Fernsehen bzw. dem Internet-Stream weltweit: Das war den ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring wahrlich nicht in die Wiege gelegt. Vielmehr würde man das, wozu der MSC Langenfeld ab Mitte der 60er-Jahre einlud, heutzutage wohl eher als „Clubsport“ bezeichnen. Wie sich diese zeittypische Mischung aus Rallye und Gleichmäßigkeitsprüfung zu einem international bestückten Top-Event entwickelte, das ist eine interessante Geschichte, die gleichermaßen gespickt ist mit Anekdoten und mit Heldengeschichten – hier ein historischer Streifzug anlässlich des diesjährigen Jubiläums.

### **Auch die 24h fingen klein an**

Die Vorgeschichte der 24h schrieb der MSC Langenfeld ab Mitte der 60er mit seinen Langstreckenprüfungen auf der Nordschleife. Aus ihnen wurden ab 1967 die „24 Stunden Nürburgring“, bei denen 1969 bereits der ADAC Nordrhein als offizieller Veranstalter auftrat. Was zunächst noch als Gleichmäßigkeitsprüfung ausgeschrieben war, wurde ab 1970 endlich zum waschechten Rennen. Neben den großen internationalen 24-Stunden-Klassikern hatte endlich auch der Nürburgring etwas Vergleichbares zu bieten – nur konzipiert für Amateure. „Anfangs ging es fast gemütlich und familiär zu“, erinnert sich Zeitzeuge Kurt Bernards, der als Mitglied des MSC Langenfeld mit anpackte. „Unser Vorsitzender Otto Paul Rutat war in diesen ersten Jahren bis zur Ölkrise als Rennleiter aktiv, während der ADAC als offizieller Veranstalter das wirtschaftliche Risiko mit abfederte.“

### **Von Beginn an ein Zuschauer magnet**

Wobei das „Amateur“-Thema schon von Beginn nicht durchgängig gilt – an der Spitze des Feldes tobten schon damals werksunterstützte Fahrzeuge, so auch bei der Premiere 1970, die der gerade 19-jährige Hans-Joachim Stuck gemeinsam mit Clemens

ADAC Nordrhein Sportpresse  
Pro Motion GmbH  
Graseggerstraße 113 · 50737 Köln

Telefon +49 221 957434-84  
E-Mail [media@24h-rennen.de](mailto:media@24h-rennen.de)  
[akkreditierung@24h-rennen.de](mailto:akkreditierung@24h-rennen.de)

Internet [www.24h-rennen.de](http://www.24h-rennen.de)  
Mediaseite [www.24h-media.de](http://www.24h-media.de)

Schickentanz im Koepchen-BMW 2002 ti gewinnt. „Das Umfeld für die Fahrer und Teams war natürlich völlig anders“, erinnert sich „Strietzel“ heute. „Man hockte in den alten Boxen auf Klappstühlen und trank Unmengen Cola. Physiotherapeuten und Rückzugmöglichkeiten in Motorhomes gab es nicht. Dafür hatte das Event aber viel Charme und Flair.“ Zuschauer gab es dennoch reichlich. An „bestimmt schon 50.000 Leute“, erinnert sich Stuck, und Organisator Kurt Bernards weiß: „da fuhren nachts die Autos im Renntempo über die Nordschleife, das fanden die Leute natürlich spannend.“ Statt mit Hightech-Boliden gingen auch die Topfahrer damals mit rustikaler Serientechnik auf die Strecke. Hans-Joachim Stuck blickt zurück: „Der Aufwand damals war anders. Das Auto kam auf eigenen Rädern zur Strecke, Anhänger und Lkws gab es nicht. Dann wurden die Stoßstangen losgeschraubt, die so genannten Rennreifen aufgezogen, Lampen vorne abkleben, Beifahrersitz und Rückbank raus – und dann wurde losgefahren.“

### **Schnelle Werkspiloten, visionäre Privatiers**

Aber es wurde auch viel geboten. Auf der Strecke der Kampf der BMW und der werksunterstützten Ford Capri, 1973 gab sich erstmals ein Porsche die Ehre und wurde Neunter. Ein „Lunapark“ genannter Rummelplatz an Start und Ziel, Showprogramm, Tanz zur Musik des RTL-DJ: an tollen Ideen mangelt es nicht. Aber die Ölkrise sorgten für eine zweijährige Zwangspause, nachdem 1973 nachts bereit eine achtstündige Pause eingelegt wird. Erst 1976 geht es weiter, die Veranstalter setzten auf Privatiers, für die seriennahe Fahrzeugklassen eingerichtet wurde. Dennoch: Die Sieger Fritz Müller und Herbert Hechler haben 1978 im Porsche Carrera bereits wieder einen Werksmotor.

„Es ging nicht um so viel Geld – das hätten wir ohnehin nicht gehabt“, erzählt Ex-Rennfahrer Hartmut Bauer aus dieser Zeit. 15 Mal trat er zwischen 1970 und 1991 an und erlebte vor allem Motorsport pur: „Die meisten starteten als Idealisten. Das Nenngeld betrug 200 Mark, als Gesamtbudget reichten 3000 bis 5000 DM, die man sich zu Dritt teilte – das war auch für einen Normalverdiener machbar. Die Romantik verschwand mit der zunehmenden Professionalisierung und als die Werke kamen.“ Dass gerade Idealisten zuweilen visionäre Ideen haben, bewies 1978 ein Team von VW-Privatiers, das einen VW Golf mit Dieselmotor einsetzte. Dank niedrigen Verbrauchs und extremer Zuverlässigkeit wurde es 33. von 113 Teilnehmern. „Langstreckenrennen sind ein lohnendes Einsatzgebiet für Dieselfahrzeuge“, so Teamchef Horst von Gundlach hinterher. „Dem sollten Veranstalter und Bewerber in Zukunft Rechnung tragen.“

### „King“ Ludwig schlug den F1-Weltmeister

Die nächste Unterbrechung der Chronologie gibt es 1983, als der Start-und-Ziel-Bereich umgebaut wird. Doch zum Abschied von der „alten“ Südschleife und der historischen Boxenanlage geben sich Prominente die Klinke in die Hand. Sogar der frisch gebackene Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg: „Ich habe sehr viele Erinnerungen an den Ring. Deshalb wollte ich unbedingt dieses letzte Rennen fahren – ob Weltmeister oder nicht.“ Sein Start gemeinsam mit Rallyeweltmeister Ari Vatanen im Eichberg-Capri endet mit einem Ausfall, dafür siegt mit Klaus Ludwig ein deutscher Star, der zu diesem Zeitpunkt bereits auf einen Le-Mans-Sieg und zwei DRM-Meistertitel verweisen kann. In den drei nächsten Jahren haben dafür die privat eingesetzten Budde-BMW die Nase vorne, bevor Ludwig, Klaus Niedzwiedz und Steve Soper 1987 im werksseitig eingesetzten Texaco-Ford Sierra Cosworth die Serie brechen können.

### DTM sorgte für Boomjahre

Die DTM-Fahrer und Fahrzeuge im Rahmenprogramm und im Rennen sorgen ab 1987 für einen weiteren Schub. 100.000 Zuschauer werden in diesem Jahr erstmals gezählt, und Emanuele Pirro, Roberto Ravaglia und Fabien Giroix sorgen für den ersten Schnitzer-Sieg – und den ersten von vier Triumphen des BMW M3 in Folge. Die anschließenden Boomjahre sind auch im Teilnehmerfeld zu spüren: 1990 müssen 30 der insgesamt 250 Nennungen abgelehnt werden. Die BMW-Serie kann in diesen Jahren nur Konrad Motorsport mit dem Sieg auf Porsche Carrera 1993 brechen.

### BMW-Siege dank Eifelblitz und Diesel-Power

BMW gewinnt auch weiter, als das Reglement die PS-stärksten Fahrzeuge ausbremst und auf seriennahe Technik setzt. Das kostet Zuschauer und Teilnehmer: 1996 sind gerade einmal 140 Fahrzeuge am Start, doch die Fans sehen den ersten von zwei Siegen von Johannes Scheid und Sabine Reck (später Schmitz) im „Eifelblitz“-BMW. Die erinnert sich später gerne zurück an die Zeit, als sie mit BMW-Vertrag in der Tasche auch international unterwegs war: „Ich war damals Werksfahrerin und hatte weltweite Einsätze. Aber ich sagte immer zu Paul Rosche (BMW-Motorenpapst): Nürburgring – das ist genau mein Ding. Avus, wo es immer nur geradeaus geht, ist doch langweilig. Ich will mehr Herausforderung – gerade hier auf meiner Heimatstrecke.“ 1997 holt der Eifelblitz gleich noch einen Sieg und im Jahr darauf gelingt gleich noch ein BWM-Coup, als ein Werksteam den ersten internationalen Diesel-Rennsieg einführt.

### **Viper: Vorsicht, bissig!**

Die Trendwende gelinkt, als das Reglement liberalisiert wird und neue, attraktive Fahrzeuge anlockt. Der Teilnehmerzuwachs füllt auch die Zuschauerränge – und in diese Atmosphäre passt ein Fahrzeug wie kein zweites: Die Zakspeed-Viper. Marc Duez saß zuvor noch im Ausdauerwunder von BMW, ein Jahr später nimmer er im Über-Auto dieser Jahre Platz: „1998 war mein bedeutendster Erfolg bei den 24h: der erste Sieg eines Dieselaautos bei einem FIA-Rennen“, bilanzier der Belgier. „Zwischen den Tankstopps saßen wir 3.55 Stunden im Auto, so gering war der Verbrauch. Ein Jahr später mit der Viper war alles prima und ein toller Erfolg, aber wir flogen mit einem derartigen Überschuss an den anderen Autos vorbei ... Das war manchmal schrecklich, aber immer interessant.“ Im Jahr 1999 gibt es den ersten von drei Viper-Siegen. Überraschend können Bernd Mayländer, Uwe Alzen, Altfried Heger und Michael Bartels zwar im Phoenix-Porsche die Viper im Folgejahr niederringen, 2001/2002 beißt aber wieder die Schlange, die bis 2007 noch in der Spitzengruppe mitmischt. Doch die Konkurrenz wird immer schärfer und bringt einige der unvergessenen Boliden hervor, ab 2003 bis 2005 gewinnen Opel und Schnitzer-BMW.

### **Manthey-Jahre, Schnitzer-Jahre**

Die nächsten acht(!) Jahre gehören eigentlich nur zwei Teams: Manthey-Porsche und Schnitzer-BMW wechseln sich oben auf dem Siegertreppchen von 2004 bis 2011 ab und treiben sich zu immer neuen Höchstleistungen. Mit seinem Sieg als Teamchef gelingt Nürburgring-Legende Olaf Manthey 2006 endlich der erste Sieg, dem bis 2021 sechs weitere folgen. „2008 war es vielleicht am schönsten“, erinnert er sich später. „Wir haben gleich am Anfang fast 17 Minuten mit einer aufgesprungenen Schelle an einer Wasserleitung gestanden. Dann sind die Jungs wie Götter gefahren. Morgens um halb vier waren wir vorne und haben gewonnen.“ Schnitzer kontert 2010 mit dem M3 GT2, dann beginnt die GT3-Ära. Und auch hier wird das Team geprägt vom Mann an der Spitze: Charly Lamm. Selbst für den erfolgshungrigen (und -verwöhnten) des Freilassinger Rennstalls – mit ihm gewann Schnitzer in der Tourenwagen-EM und -WM, in der DTM und in Le Mans – haben diese Siege einen besonderen Stellenwert. „Wir sind auf jeden dieser Gesamtsiege mächtig stolz“, wagt er später einmal. „Denn mit dem Formel-1-Grand-Prix, dem Lauf zur Rallye-WM und der DTM auf dem Norisring sind die 24h Nürburgring im deutschen Motorsportjahr etwas ganz Besonderes.“

## Goldene Jahre

Der nächste Phoenix-Coup gelingt 2012: Bei der 40. Auflage der 24h gewinnen die Eifler mit einem Audi R8 LMS ultra, von nun an gibt die GT3-Klasse bei den 24h den Ton an. Vor allem Audi, BMW, Mercedes-AMG und Porsche liefern sich beinharte und ultraspannende Duelle. Dazu kommen immer wieder vermeintliche „Exoten“ vor allem von Ferrari, Lamborghini und Glickenhaus. 2014 fällt der Distanzrekord, 2015 die meisten je gezählten Führungswechsel (33), 2016 und 2017 gibt es unglaubliche Herzschockfinals. Und ein Ende ist kaum abzusehen. 2022 wird endlich wahr, worauf die Organisatoren und Aktiven zwei Jahre lang gewartet haben: Endlich kehren die Zuschauer an die Strecke zurück und machen die 24h Nürburgring pünktlich zum Jubiläum wieder zu dem, wofür sie international berühmt sind: als größtes internationales Rennen auf der längsten, schönsten und spektakulärsten Rennstrecke der Welt!

Die (vorläufige) Bilanz dieses Events zu ziehen, dazu war wohl keiner mehr berufen als der „Mr. 24h-Rennen“ selbst. Der 2021 verstorbene Peter Geishecker prägte als Rennleiter (1981–95), als Orgaleiter (1996–2014) und später als Ratgeber im Hintergrund die 24h Nürburgring wie niemand sonst. Schon 2012, als die 24h ihre 40. Auflage feierten, zog er ein Fazit, an dem sich bis heute nichts geändert hat: Es ist die stetige Veränderung, die das 24h-Rennen groß gemacht hat. Oder, um es in den Worten des Kölners zu sagen: „Manche Veranstaltungen haben ihren Charakter geändert, manche zu ihrer Zeit erfolgreiche Events finden heute nicht mehr statt. Im schnelllebigen Motorsport ist das der Lauf der Dinge. Aber ein Event haben wir dabei seit über 40 Jahren mit nahezu ununterbrochener Kontinuität durchführen können: das 24h-Rennen. Und darauf sind wir ganz schön stolz.“