



## Die Geschichte des Eifelrennens

Das **Eifelrennen** ist ein Motorsportwettbewerb und wurde von 1922 bis 1926 auf öffentlichen Schotterstraßen auf einem Rundkurs Nideggen-Wollersheim-Vlatten-Heimbach-Hasenfeld-Schmidt-Brück-Nideggen in der Eifel vom ADAC veranstaltet.

Es handelte sich um einen 32,2 km langen Rundkurs. Es waren 86 Kurven bei 265 m Höhenunterschied auf dem Kurs zu überwinden. Damit ähnelte die Strecke der Targa Florio in Sizilien.

Das Fahrerlager war eine eingezäunte Wiese an der Nidegger Burg. Die Fahrer schliefen, für die damalige Zeit exklusiv, im Turm der Burg. Beim ersten Rennen hatte es geregnet und alle fuhren durch knöcheltiefen Schlamm auf dem Parcours.

Das "1. ADAC-Eifelrennen" startete am 15. Juli 1922 vom Parkplatz der Burg Nideggen. Eine Einteilung nach Sport-, Touren- oder Rennwagen sowie nach Privatfahrern und Werksfahrern gab es noch nicht. Die Sieger Fritz und Hans von Opel schafften die 5 Runden (166 km) in 2,19.30 Stunden. Bereits um 5,25 Uhr starteten die Hilfsmotorräder. Sie hatten außer den Motoren mit 1,5 bis 2 PS noch Pedale zum Mitretten. Sie mussten 2 Runden (66,4 km) fahren. Sieger wurde Volkhard aus Laupheim auf einem *Steiger*. Ein junger Mann namens Rudolf Caracciola nahm mit einem Wagen teil, den sein Onkel ihm in Aachen in seiner Fafnir-Werkstatt gebaut hatte. Er kam aber nicht ans Ziel. Später wurde er ein berühmter Rennfahrer.

1923 fiel das Rennen in der Zeit des passiven Widerstandes gegen die Besatzungsmacht aus.

Das 2. Eifelrennen dauerte drei Tage, nämlich vom 17. bis 19. Juli 1924. Am ersten Renntag regnete es fast ununterbrochen. Danach staubte es nur noch. Die Straßen waren noch nicht asphaltiert. Beim Motorradrennen am ersten Tag siegte Bieber aus München auf einer BMW.

Der zweite Tag war stürmisch mit Hagelschauern. Der Nidegger Hotelier hatte unterhalb der Danzley, einem Felsen in den Serpentin von Nideggen nach Brück, für 3000 Zuschauer eine Holztribüne mit Dach aufbauen lassen, die ein Opfer des Unwetters wurde. Wetzka und Haide aus Wien siegten in 5 Stunden 10 Minuten auf der 330 km langen Strecke (10 Runden).

Das 3. Eifelrennen vom 18. bis 20. Juni 1925 kostete den ADAC bereits 70.000 Mark, eine damals sehr hohe Summe. Italienische Fahrer aus Genua und deutsche aus Köln lieferten sich erbitterte Gefechte. Die Italiener siegten. Das Rennen forderte drei Menschenleben. Gustav Münz aus Düren fuhr mit einem umgebauten Ford Modell T und musste mehrmals das Rennen wegen Schäden unterbrechen.

Das 4. ADAC-Eifelrennen fand 1926 statt. Die Dürener feierten Gustav Münz als Sieger, aber nach Prüfung der Resultate wurde Felten aus Wermelskirchen zum Sieger

erklärt. Trotzdem gratulierte Henry Ford persönlich Münz in einer automobilhistorischen Postkarte.



Seite 1 - Historie des Eifelrennen

Seite 2 – Historie des Eifelrennen

Da die Durchquerung von Ortschaften im Renntempo besonders gefährlich war und die Rennen bis 1926 drei Todesopfer forderten, kam man auf die Idee, eine permanente Strecke zu erbauen, den Nürburgring. Dieser wurde am 18. und 19. Juni 1927 mit den „Eifelrennen“ eingeweiht, das heißt mit Motorradrennen am Samstag und einem Autorennen am Sonntag, das Rudolf Caracciola mit einem kompressor aufgeladenen Mercedes gewann.

Fortan wurden die Eifelrennen dort ausgetragen, meist im Frühjahr und sowohl für Zwei- als auch für Vierräder.

Beim Eifelrennen im Jahr 1934 wurde der Begriff Silberpfeil geprägt, mit dem fortan die erfolgreichen Rennwagen von Mercedes bezeichnet wurden.

Beim Eifelrennen 1974, bei dem abwechselnd Rennen von Autos und Motorrädern stattfinden sollten, kam es zum Boykott der Motorrad-Spitzenfahrer aufgrund der für den Mischbetrieb nötigen Kompromisse bei der Streckensicherung (Strohballen für Motorradfahrer sind eine Feuergefahr für Autos). Vor einigen Jahren musste ein Eifelrennen Anfang Mai wegen Schneefalls abgesagt werden.

Im letzten Jahr kehrte das Eifelrennen als historische Revival-Veranstaltung eindrucksvoll an den Nürburgring zurück. Rennporsche und Aluminium-Modelle aus Zuffenhausen gingen an den Start. Modelle wie 906, 904 aber auch 956, 962 und 917 gingen an den Start. Das Mercedes Museum brachte Tafelsilber mit dem Seaman-Fahrzeuge – einem Silberpfeil W 125 aus 1939 mit an den Ring, im historischen Fahrerlager trafen sich über 100 Vorkriegsfahrzeuge und im neuen Grand Prix Fahrerlager zeigte die FIA Formel 1 Historic wie sich die Renngeschichte der Grand Prix Boliden bis in die 80iger fortsetzte. Vielfältige Gleichmäßigkeitsprüfungen und Clubläufe boten Nordschleifen-Sport für Klassikerbesitzer und die Starter im Langstreckenrennen über 400 km gaben was Material und Team leisten konnten auf dem Gesamtkurs. Das Eifelrennen 2008 zeigt bei einer Vielzahl von Revival-Fahrten auf der Nordschleife, daß der Motorsport und die Historie auf vier Rädern an den Ring und auf die 21 km der grünen Hölle gehören.

Nun setzt sich das Eifelrennen in 2009 fort. Es ist das Jubiläumsjahr der Silberpfeile. Hier – beim Eifelrennen 1934 ereignet sich die Renngeschichte besonderer Art als Alfred Neubauer aufgrund des neuen Reglements entscheiden muß, wie die Renn-Wagen-Monoposto aus Sindelfingen das Gewichtslimit erreichen können. Über Nacht wird der weiße Lack von den Karossen geschliffen und Mercedes kann mit dem richtigen Gewicht starten. Die Silberpfeile kehren 2009 zurück an den Ring.

Im historischen Fahrerlager werden sie ebenso zu sehen sein wie mehr als 100 Vorkriegs-Klassiker.



Starterfelder aus der großen internationalen Welt des historischen Motorsports werden erwartet:

Gruppe C Fahrzeuge aus England, die historische Formel 1 der FIA, die historische Formel Junior startet in die Kämpfe in der Lurani Trophy und das Langstreckenrennen wird wieder mehr als 150 Starter auf 300km – Renngefechte um den Pokal des Eifelrennens schicken.

*Weitere Starterfelder:*

HRA Graf Berghe von Trips Pokal

Eifelsprint mit der GT / TC und Teilnehmern aus der 100 Milen-Trophy

Youngtimer und Triumph Competition