

50 Jahre ADAC TotalEnergies 24h Nürburgring:

Chronik der 24h Nürburgring 1970 – 2022

Es ist das größte Rennen der Welt, aber manchmal ist es auch das kurioseste: das 24h-Rennen auf dem Nürburgring. Die Nordschleife mit ihren schier unzähligen Kurven, blinden Ecken und spektakulären Kuppen und nicht zuletzt das launische Wetter in der Eifel machen die 24h Nürburgring zu einer weltweit einzigartigen Veranstaltung mit absolutem Kultcharakter. Hier die wichtigsten Stationen auf dem Weg zum 50. Jubiläum im Jahr 2022.

1967 – 1969

Vorgeschichte: 24-stündige Leistungsprüfungen des ADAC Nordrhein auf der Nordschleife kommen bei den Teams und Piloten so gut an, dass der Plan für ein „echtes“ Rennen reift. 1969 wird unter großem Jubel der Rennsportfreunde die Idee für das ADAC 24h-Rennen offiziell verkündet.

1970

Premierensieg: Der erst 19-jährige Hans Joachim „Striezel“ Stuck gewinnt die Premiere gemeinsam mit Clemens Schickentanz auf einem Koepchen-BMW. 99 Fahrzeuge sind am Start.

1971

Helmut Kelleners / Georg Prankl / Ferfried von Hohenzollern (BMW Alpina Coupé) bilden die Spitze des BMW-Trios auf dem Siebertreppchen. Alle drei legen 125 Runden zurück, der viertplatzierte Manta hat bereits zwei Runden Rückstand.

1972

Dritter BMW-Sieg in Folge: Die Vorjahressieger Helmut Kelleners / Gerold Pankl (BMW Alpina-Coupé) trotzen diesmal als Fahrerduett der starken Werksmannschaft von Ford.

1973

Neues Format: Acht Stunden Rennen, acht Stunden Pause, acht Stunden Rennen sollen das Rennen für Besucher attraktiver machen, für die zudem ein „Lunapark“ eingerichtet wird. Formel-1- und Tourenwagen-EM-Pilot Niki Lauda gewinnt gemeinsam mit Hans-Peter Joisten auf einem Jägermeister-BMW 3.3 CSL. Joisten kommt einen Monat später beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps bei einem Unfall ums Leben.

1974 – 1975

Zwangspause wegen der Ölkrise.

1976

Mit dem Neustart endet die Ära der frühen BMW-Dominanz. Zwei Porsche Carrera 3.0 und ein Ford Escort RS2000 teilen sich das Podium, der beste BMW landet auf Platz acht.

1977

Neuer Teilnehmerrekord: 112 Starter

1976 – 1978

Porsche-Hattrick: Fritz Müller und Herbert Hechler stehen drei Jahre lang ganz oben auf dem Podest und holen damit im Carrera RS die ersten Porsche-Siege beim 24h-Rennen.

1979 – 1980

24h für Tourenwagen: Das 24h-Rennen ist „Endlauf zur Trans-Europa-Trophäe“ und deshalb nur noch für leicht verbesserte Serien-Tourenwagen der Gruppe 1 b ausgeschrieben (keine GTs der Gruppe 3 mehr). Jetzt schlägt erstmals die Stunde von Ford, die mit dem Escort RS2000 zwei Mal in Folge gewinnen.

1981

Favoritensieg in der Waschküche: Helmut Döring, Dieter Gartmann und Fritz Müller im favorisierten Eichberg-Capri holen den Sieg bei schwierigsten Wetterverhältnissen inklusive Dauerregen und Sturmböen.

1982

Abschiedsvorstellung: Ein mit Stars gespicktes Teilnehmerfeld beim letzten Großereignis für die historische Nürburgring-Boxenanlage: Formel-1-Weltmeister Keke Rosberg und Rallye-Weltmeister Ari Vatanen sind dabei, außerdem Manfred Winkelhock (Formel 1), Stefan Bellof und Frank Jelinski (Formel 2). Dazu kommen deutsche Top-Piloten wie Rolf Stommelen, Hans-Joachim Stuck, Klaus Ludwig, Dieter Quester oder Harald Grohs. Den Sieg holen aber die Nürburgring-Experten Gartmann, Ludwig und Niedzwiedz (Ford Capri 3.0).

1983

Umbaupause: Strecke und Boxengasse sind wegen des Umbaus nicht nutzbar.

1984

Neues Layout: Axel Felder, Franz-Josef Bröhling und Peter Oberndorfer (Auto Budde, BMW 635 CSi) holen den Sieg auf der Strecke, deren Layout aus Grand-Prix-Kurs und Nordschleife erstmals annähernd so aussieht wie heute noch. Pech dagegen für Stuck/Quester/Grohs, deren BMW am frühen Morgen ausfällt. „Um die Uhrzeit schließt der Grohs normalerweise seinen Club in Essen ab, hier haut er die Karre weg“, sagt der stocksaurer Stuck im Interview.

1985

Denkwürdiger Doppelsieg: Auto Budde holt zum ersten Mal in der 24h-Historie den zweiten Doppelsieg in Folge. Axel Felder bringt es in diesem Jahr fertig, auf dem Podest die Wahl zwischen dem ersten und dem zweiten Platz zu haben, denn neben dem siegreichen BMW 635 CSi greift er auch im zweitplatzierten BMW 528i ins Volant.

1986

Budde zum Dritten: Markus Oestreich/Otto Rensing/Winfried Vogt machen im Budde-BMW 325i den dritten Triumph für das Bochumer Team in Folge klar.

1987

„Cossi“-Sieg: Klaus Niedzwiedz, Klaus Ludwig und Steve Soper vereiteln bei teilweise sintflutartigem Regen im Werks-Ford Sierra Cosworth den vierten Auto Budde-Sieg in Folge. Für das Budde-Trio Axel Felder, Franz-Josef Bröhling und Volker Strycek (BMW 325i) bleibt nur Platz zwei.

1988

Geburtstagsgeschenk: Der Porsche 911 wird 25 Jahre alt, und passend dazu gibt es einen Doppelsieg für den Carrera RSR. Hinter Dören/Holup/Faubel und Dorr/Doebler/Barth landet der Werks-Opel Manta 400, in dem sich mit Norbert Haug und Karl Mauer zwei Journalisten, die Lenkrad mit Joachim Winkelhock teilen, die später bekannte Motorsport-Manager werden sollten.

1989

Zuschauer magnet: Die DTM startet vor vollen Zuschauerrängen nicht nur im Rahmenprogramm, auch beim 24h-Rennen gibt sie den Ton an. Schnitzer feiert den ersten 24h-Sieg mit Emanuele Pirro, Roberto Ravaglia und Fabien Giroix im BMW M3.

1991

BMW-Dreier: Joachim Winkelhock/Kris Nissen/Armin Hahne (BMW M3) markieren den dritten Sieg eines „3ers“ in Folge. Sie landen vor zwei seriennahen Porsche 911 Carrera.

1992

Verregnetes Jubiläum: Die 20. Auflage des 24h-Rennens gewinnen nach Regen, Gewitter, Pace-Car-Phasen, Abbruch und Re-Start Johnny Cecotto, Christian Danner, Jean-Michel Martin und Marc Duez im Fina-BMW M3. Die Nacht gehört aber Doppel-Rallyeweltmeister Walter Röhrl im Porsche Carrera, der zeitweise eine Minute schneller als die Spitzenreiter fährt. Dennoch landet er gemeinsam mit Stuck, Manthey und Bila am Ende nur auf P3.

1993

Knappe Sache: Der Siegreiche Konrad-Porsche Carrera und die zweitplatzierten Markenkollegen von Freisinger Motorsport liegen nur 53,2 Sek. auseinander – so eng war es vorher nie ausgegangen. Damit endet auch die Serie von vier BMW-Siegen in Folge.

1994

Eingebremst: Nachdem nur noch die FIA-Gruppen A, N und Class II startberechtigt sind, kommen im deutlich geschrumpften Feld die seriennahen Teams zum Zuge. Karl-Heinz Wlazik, Frank Katthöfer und Fred Rosterg im Gruppe-N-BMW M3 E36 des Heico-Teams holen schließlich den Pokal des Gesamtsiegers.

1995

Bigazzi vorne: Eine beeindruckende BMW-Armada fegt beim Start an der Spitze des Feldes vorneweg. Diesmal ist es ein 320i von Bigazzi, der sich durchsetzen kann, während die beiden anderen Werksfahrzeuge ausfallen: Roberto Ravaglia, Marc Duez und Alexander Burgstaller haben beim 13. Sieg der Münchner einen Rekordvorsprung von acht Runden.

1996 / 1997

Überfälliger Sieg: Endlich holt Johannes Scheid mit dem Eifelblitz diesmal den 24h-Sieg, nachdem er auf der Nordschleife bereits zahlreiche Triumphe feierte. Mit ihm auf dem Podium: Hans Widmann und – als erste Frau überhaupt beim 24h-Rennen – Sabine Schmitz, die zu diesem Zeitpunkt noch Reck heißt. Scheid und Reck (Schmitz) wiederholen den Triumph im kommenden Jahr gemeinsam mit Hans-Jürgen Tiemann und Peter Zakowski.

1998

Überlegener Diesel: Marc Duez, Andreas Bovensiepen, Christian Menzel und Hans-Joachim Stuck holen am Nürburgring den weltweit ersten 24h-Sieg für ein Dieselfahrzeug. Vor 63.000 Zuschauern fahren sie im drehmomentstarken BMW 320d sechs Runden Vorsprung heraus.

1999

Vorsicht bissig: Hans-Jürgen Tiemann, Peter Zakowski, Klaus Ludwig und Marc Duez fahren in der überlegenen Chrysler Viper GTS-R von Zakspeed zum ersten Viper-Sieg, dem noch zwei Triumphe (2001 und 2002) folgen werden. Durch das deutlich liberalisierte Reglement gibt es ein Rekord-Teilnehmerfeld von 201 Teilnehmern – und darüber hinaus müssen sogar noch Nennungen abgelehnt werden. Über 1.500 Fahrer mit gut 700 Rennwagen versammeln sich dank des riesigen Rahmenprogramms schließlich am Ring – das beschert dem 24h-Rennen einen Eintrag im Guinness-Buch der Rekorde.

2000

24h im Boom! Rekorde wo man hinschaut: 222 Starter, Rekorddistanz von 145 Runden, Riesenkulisse und ultravolles Rennprogramm. Bernd Mayländer, Michael Bartels, Uwe Alzen und Altfried Heger holen im Porsche 996 GT3-R den ersten Sieg für die Zuffenhauser seit sechs Jahren und können dabei sogar die starke Zakspeed-Viper hinter sich lassen.

2001

Viper zum zweiten: Bei Traumwetter verbessern Peter Zakowski, Michael Bartels und Pedro Lamy beim zweiten Viper-Sieg den Distanzrekord auf 147 Runden (3727,73 km).

2002

... und zum dritten: Peter Zakowski, Pedro Lamy und Robert Lechner können die Chrysler Viper GTS-R zum dritten und letzten Mal zum Sieg pilotieren.

2003

Blitzschnell: Vor Riesenkulisse (194.000 Zuschauer) und im gigantischen Starterfeld (216 Fahrzeuge am Start) setzt sich erstmals Opel durch: Manuel Reuter, Timo Scheider, Marcel Tiemann und Volker Strycek gewinnen nach 143 Rennrunden im Phoenix-Astra V8 Coupé.

2004

BMW schlägt zurück: Doppelsieg für Schnitzer BMW heißt es in diesem Jahr, als Jörg Müller, Dirk Müller und der zum dritten Mal siegreiche Hans-Joachim Stuck das „Stockerl“ erobern. Ihr Schlüssel zum Erfolg ist die glücklichste Reifenwahl bei den herrschenden Mischbedingungen.

2005

Farewell für ein Erfolgsmodell: Pedro Lamy, Boris Said, Duncan Huisman und Andy Priaux sitzen beim letzten Einsatz des M3 E46 GTR am Steuer des siegreichen BMW, der vor dem Schwesterfahrzeug (Müller/Müller/Stuck) im Ziel landet. Die äußeren Bedingungen an diesem Wochenende bieten von Sonne bis Schneetreiben wieder einmal das volle Programm.

2006

Was lange währt ... wir endlich gut: Olaf Manthey gelingt als Teamchef der 24h-Sieg, der ihm bei 15 Starts als Fahrer nicht vergönnt war. Lucas Luhr, Timo Bernhard, Mike Rockenfeller und Marcel Tiemann verbessern bei ihrem Sieg im Manthey-Porsche 996 GT3 den bis dato gültigen Distanzrekord gleich mal um 104,31 km.

2007

Teilnehmerrekord: Den zweiten Sieg des Manthey-Teams holen Timo Bernhard, Marc Lieb, Romain Dumas und Marcel Tiemann im Porsche 997 GT3-RSR im größten 24h-Starterfeld aller Zeiten: 224 Fahrzeuge treten an!

2008

Never change a winning Team: Die gleichen Piloten wie im Vorjahr, der gleiche RSR und das gleiche Team setzen sich beim dritten Manthey-Gesamtsieg in Folge durch. Das Team holt zudem Platz zwei und fährt mit zwei weiteren Fahrzeugen in den Top Acht.

2009

Durchmarsch! Der vierte Manthey-Siege in Folge (und der dritte mit unveränderter Fahrerbesetzung) markiert einen Rekord, der den Teamchef überglücklich macht: „So alt kann ich gar nicht mehr werden, um das zu toppen!“, sagt Olaf Manthey, dessen Porsche GT3-RSR eine Runde Vorsprung auf den zweitplatzierten Audi R8 von Abt Sportsline hat.

2010

Schnitzer kontert diesmal mit einem Hammer-Auto: Jörg Müller, Augusto Farfus, Uwe Alzen und Pedro Lamy brechen mit ihrem Sieg im BMW M3 GT2 die Manthey-Serie.

2011

Und Manthey schlägt zurück: Marc Lieb, Lucas Luhr, Romain Dumas und Timo Bernhard (Manthey-Porsche 997 GT3-RSR) stellen beim fünften Manthey-Sieg einen Distanzrekord auf (156 Rd. = 3958,968 km). Sechs siegfähige Hersteller sind am Start, von denen drei auf dem Podium landen.

2012

Standesgemäßes Jubiläum für das größte Rennen der Welt: 30 Mal wechselt die Führung im Rennen, vier Marken sammeln Führungskilometer, Start- und Schlussphase sind atemberaubend und am Ende holen Marc Basseng, Christopher Haase, Frank Stippler und Markus Winkelhock im Audi R8 LMS ultra den ersten Sieg der Ingolstädter. Zudem schafft es mit dem drittplatzierten Mercedes SLS AMG GT3 erstmals ein Fahrzeug mit Stern aufs Podium.

2013

Erster Sieg für Mercedes und fieses Wetter: Bernd Schneider, Jeroen Bleekemolen, Sean Edwards und Nicki Thiim setzen sich im Mercedes-Benz SLS AMG GT3 von Black Falcon durch. Zuvor gibt es an diesem Pfingstwochenende von Nebel am Freitag über Frühsommer am Samstag bis extremen Starkrennen in der Nacht von Sonntag auf Montag wiederum das volle Programm.

2014

Marathondistanz: Christopher Haase, Christian Mamerow, René Rast und Markus Winkelhock siegen diesmal im Phoenix-Audi R8 nach 159 Rennrunden (4.035,102 km) – eine größere Distanz als je zuvor oder hinterher. Ebenfalls bemerkenswert: 32 Führungswechsel und fünf Marken auf den ersten sechs Plätzen.

2015

Hartumkämpft: Christopher Mies, Edward Sandström, Nico Müller und Laurens Vanthoor (WRT-Audi R8 LMS) siegen im hart umkämpften Rennen nach 33 Führungswechseln. Erstmals gilt auf der Nordschleife ein stellenweises Tempolimit, das seit einem schweren Unfall bei einem Rennen im Frühjahr in diesem Jahr galt, um die Unfallgefahr der Top-Fahrzeuge kurzfristig zu minimieren.

2016

Herzschlagfinale: Die beiden führenden Mercedes liegen eingangs der letzten Runde 0,78 Sekunden zusammen und liefern sich einen spektakulären Schlusskampf. Schließlich lässt Christian Hohenadel in der Ravenol-Kurve die Tür auf und Maro Engel sticht hinein – er steht deshalb am Ende mit Bernd Schneider, Adam Christodoulou und Manuel Metzger ganz oben auf dem Treppchen. Der 5,697-Sekunden-Vorsprung zu den zweitplatzierten Markenkollegen ist der knappste Zieleinlauf der 24h-Historie.

2017

Herzschlagfinale 2: Nach fast 17 Stunden Führungsarbeit verliert der Land-Audi beim letzten (scheinbar vermurksten) Boxenstopp die Führung. Als Regen einsetzt, entscheidet sich das Team blitzschnell für Regenreifen und konnte das Rennen so in letzter Minute für sich entscheiden. 29,418 Sekunden Vorsprung auf den zweitplatzierten Rowe-BMW M6 hatten Connor De Phillippi, Christopher Mies, Markus Winkelhock und Kelvin van der Linde (Audi R8 LMS) am Ende.

2018

Glück im Unglück: Die späteren Sieger Richard Lietz, Patrick Pilet, Frederic Makowiecki und Nick Tandy (Manthey-Porsche 911 GT3R) sammelten nach einem Reifenschaden in der Startrunde drei Minuten Rückstand auf die Spitze ein, doch am Sonntagmittag erzwang Nebel eine Unterbrechung, nach der die Abstände beim Restart egalisiert wurden.

2019

Phoenix vorn: Pierre Kaffer, Frank Stippler, Frédéric Vervisch und Dries Vanthoor (Phoenix Racing, Audi R8) holten den fünften Sieg für ihr Team. Dabei hatte Manthey lange als Favorit dagestanden. Doch zunächst kostete eine Zeitstrafe den ersten Platz auf dem Podium, wenige Tage später zeigen sich bei einer technischen Nachuntersuchungen Unregelmäßigkeiten am Motor und führen zur Disqualifikation.

2020

BMW auch nach 50 Jahren vorne: Rowe Racing beschert den weiß-blauen 50 Jahre nach dem Erfolg bei der Premiere 1970 auch diesmal den Sieg, der in einem Herzschlagfinale fällt. Alexander Sims, Nicky Catsburg und Nicholas Yelloly fahren den BMW M6 GT3 aber vor fast leeren Rängen zum Sieg, denn durch die Corona-Pandemie müssen die Zuschauerränge rund um die Strecke leer bleiben.

2021

Kurz wie nie: Eine Nebelunterbrechung erzwingt eine Fahrzeit von nur knapp zehn Stunden, von denen sich Manthey nicht irritieren lässt: Matteo Cairoli, Michael Christensen und Kévin Estre gewinnen den Schlussspurt und liegen im Porsche 911 GT3 R am Ende gerade mal 8,817 Sekunden vorne!