

CLASSIC DRIVER

Timewalkers, 1983: Stefan Bellof stellt am Ring einen neuen Weltrekord auf - zumindest inoffiziell

Lead

Es ist der 28. Mai 1983 und das Qualifying für den dritten Lauf der Sportwagenweltmeisterschaft steht bevor. Manche Fahrer haben großen Respekt vor dem neuen Kurs auf der Nordschleife, aber der 25-jährige Stefan Bellof ist heiß darauf, sich gerade hier zu beweisen.

Seit 20 Jahren wuchs bei Fahrern, Konstrukteuren und der FIA selbst die Sorge um die Sicherheit vieler Rennkurse innerhalb der Formel 1 und der Sportwagenmeisterschaft - das Augenmerk liegt vor allem auf dem Nürburgring, sprich der berühmten Nordschleife. Man hatte sich zwar über die Jahre angestrengt, um die Geraden langsamer zu machen und einige der Unebenheiten zu glätten, aber es reichte einfach nicht aus. Erst Niki Laudas berühmter, grauenvoller Crash sieben Jahre zuvor führte dazu, dass ein umfassendes Sicherheitskonzept in Angriff genommen wurde. So begannen 1981 die Arbeiten an einem 4,5 Kilometer langen Rennkurs, der auf und rund um das alte Boxenareal entstand. Die Nordschleife wurde auf 20,76 Kilometer verkürzt. An diesem Tag sollte in der Grünen Hölle zum ersten und zum letzten Mal der dritte Lauf der Sportwagenweltmeisterschaft ausgetragen werden - die 1.000 Kilometer des Nürburgrings.

Der perfekte Sturm



Der neue Rundkurs war für die meisten Fahrer eine Herausforderung: gerader, kürzer und rutschiger als vorher. Aber für Stefan Bellof enthielt er die Komponenten für den perfekten Sturm, denn schon sein Rothmans' s Porsche 956 stellte eine Urgewalt dar - angetrieben von einem aufgeladenen Sechszylinder-Boxermotor mit 2,65 Litern Hubraum und 620 PS. Aber ein wirklich grundlegender Aspekt des Fahrzeugs war der speziell gearbeitete Bodeneffekt, der enormen Abtrieb erzeugte und zu den ersten, so ausgestatteten Sportwagen zählte. Statt der üblichen Nürburgring-Wetterküche mit Regen, Schnee, Graupel und Eis, war der Himmel klar, die Temperatur angenehm und kühl und der Asphalt knochentrocken, als Bellof hinter Steuer seines 956 mit der Chassisnummer 007 kletterte. Da war er, der perfekte Sturm.

Benchmark



Die Rundenzeit von Jochen Mass mit 6:16,85 fürs Qualifying hatte sich Bellof eingepreßt, als er mit entschlossenem Blick über die Start-Ziellinie spurtete. Ob er kämpfen muss, um das Auto in der Spur zu halten, vor allem im Karussell, schafft er eine *Hot Lap* und überholt sogar locker Formel 1-Weltmeister Keke Rosberg, der noch seine liebe Mühe mit den aufgeladenen Porsches hat. Weil Bellof während seiner Formel 2-Karriere zahllose Kilometer auf dem Nürburgring abgespulte, sind die vielen tückischen Stellen buchstäblich in seinen Muskelfasern gespeichert, er weiß, wo die Linie verläuft, wo der optimale Bremspunkt ist. Gegen Ende der Runde schließt Bellof auf Jackie Ickx auf, ohne langsamer zu werden. Er attackiert auf der Geraden kurz vor der Ziellinie, schlüpft kurz in den Windschatten von Ickx und schießt dann an ihm vorbei, um die Linie mit voller Beschleunigung zu passieren.

Die Runde hat sich gut angefühlt, nur wie gut, das sollte für alle ein Schock sein: 6:11,13! Fünf Sekunden schneller als die Qualifikationsrunde von Mass und über 16 Sekunden schneller als Ickx - nicht zu vergessen, dass Bellof damit auch eine halbe Minute schneller als Rosberg unterwegs war. Obwohl er eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 200 Stundenkilometern erreichte und somit einen neuen Rekord für die schnellste Runde auf dem Nürburgring aufgestellt hatte, glaubt er, dass er „noch schneller hätte fahren können. Aber ich habe zwei Fehler gemacht und dann war noch ein 911 kurz im Weg.“

Der offizielle Held



Bellof wollte, dass diese Fehler - und der 911 - ihm am Tag des Rennens nicht in die Quere kommen sollten. Und es schien, also ob er zu Anfang des Rennens alles richtig machte, denn nach nur sechs Runden führte er mit 36 Sekunden vor Mass und gleich zweieinhalb Minuten vor Rosberg - gegen die ausdrückliche Vorgabe von Porsche-Rennleiter Norbert Singer, Sprit zu sparen. Nach Teamkollege Derek Bells Stint, war der Vorsprung erheblich geschmolzen und Bellof fuhr los mit nur einem Ziel vor Augen. Leider sollte dieser Tunnelblick Bellof zum Verhängnis werden, denn bei der Einfahrt in die Pflanzgartenkurve verlor er die Kontrolle über den 956 und raste mit 257,5 Stundenkilometern in die Barriere. Zum großen Glück stieg Bellof mit nur leichten Blessuren an Körper und Ego aus dem Crashwagen aus. Im Jahr 1984 würde Bellof an der Seite von Bell in einem Porsche 956 Sportwagenweltmeisterschaft gewinnen, ein Jahr später überlebte er leider nicht die Kollision mit Ickx während des 1.000-Kilometer-Rennens von Spa. Seine Fabelrundenzeit von 6:11,13 sollte nie ins offizielle Rekordbuch eingetragen werden, wurde sie doch während einer Qualifikationsrunde eingefahren. Aber er bleibt als „König des Rings“ unvergessen - ein würdiger Titel für den - inoffiziell - schnellsten Mann.

Fotos: Stefan Bogner / Shutterstock

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/timewalkers-1983-stefan-bellof-stellt-am-ring-einen-neuen-weltrekord-auf-zumindest-0>
© Classic Driver. All rights reserved.