



Det Grønne Helvete

Tittelen henspiller på en av motorsporthistoriens desidert mest legendariske racerbaner – Nürburg Ring – i Eifelområdet i Tyskland. For oss som er gamle nok til å huske de store "slag" som sto mellom legendene fra femti- og sekstitallet har de 22 kilometerne en helt egen betydning. Et par runder her er som en gjenoppliving av historien.

TEKST: MARTIN ØKSHED
FOTO: OLIVER WEGEN

Motorhistorie i 79 år

En lørdag i juni 1927 startet en gylden og dramatisk æra i europeisk, for ikke å si verdens, motorhistorie. Etter to års byggetid, ble racerbanen Nürburg Ring åpnet. Banen skulle i de neste årene bli kjent som "verdens vakreste og vanskeligste racerbane". Da hadde opptil 3000 arbeidere vært i virksomhet i et prosjekt som til dels var igangsatt som "tiltaksarbeid" i en for Tyskland, vanskelig økonomisk periode, preget av depresjon og høy arbeidsledighet.

Anlegget var knapt åpnet før motorsyklene la i vei på Nürburg Rings første konkurranse. Bilene slapp til dagen etter. Banen ble en suksess, både sportslig og økonomisk, fra dag en. Allerede i anleggets første år ble det avviklet tre store konkurranser; Motorsykel Grand Prix, Det Tyske Grand Prix for racerbiler og Verdensmesterskapet på Sykkel. Alle de store har

vært der, første vinner på banen var legendariske Rudolf Caracciola. Senere kom Hermann Lang, Bernd Rosemeyer, Juan Manuel Fangio, Alberto Ascari, Stirling Moss, Phil Hill, Graham Hill, Jackie Stewart, Jacky Ickx og mange flere. Alle har vært der og satt en rekord og/eller vunnet.

I mange år var Nürburg Ring banen hvor det tyske Formel 1 Grand Prix ble avviklet. Imidlertid, med årene løp utviklingen fra "Det Grønne Helvete" som banen ble kalt, og formelførerne begynte å sette spørsmålsteget ved sikkerheten. "Ringene" hadde fått en oppgradering ved reparasjonene etter allierte stridsvogners herjinger under annen verdenskrig, men det holdt ikke i det lange løp. Problemene toppet seg mot slutten av sekstitallet, etter en serie alvorlige ulykker, da formelførerne med østerrikeren Jochen

Rindt som talsmann, forlangte betydelige utbedringer fordi banen var for farlig. Millioner av tyske mark ble brukt på kanting, autovern og kollisjonsbarrierer. Dette gjorde banen sikrere, men også raskere. Men fremdeles manglet avkjøringssoner. Disse forbedringene holdt frem til 1974 da motorsyklisterne boikottet Nordsløyfen under verdensmesterskapet. Kort etter kastet formelfolket seg inn i debatten igjen og forlangte enorme og kapitalkrevende ombygginger.

Debatten fortsatte frem til 1976, da den kjente østerrikske føreren Niki Lauda så vidt berget livet etter en ulykke. Året etter ble "Det Grønne Helvetes" lisens som Formel 1 arena ikke fornyet. En fantastisk epoke var over. Ti år senere lå det en ny og moderne racerbane like syd for den gamle Nordsløyfen.



Die Nordschleife er 22 km lang og har mer enn 70 fantastisk svinger. Denne svingen heter Hocheichen og kommer etter ca 1 km.



Fremdeles i drift

Du kan også få oppleve et snev av følelsene fra den gyldne tiden. Det er fremdeles fullt mulig å sette seg inn i hvordan gårsdagens formelførere opplevde "verden"; hvordan tidligere tiders veddeløp tok seg ut fra førerplass.

Til tross for at Nordsløyfen ble vraket som formelarena, ble ikke banen "lagt på skraphaugen". Historien fra 1927 talte for bevaring, og resultatet var at de 22 kilometerne som utgjorde "Det Grønne Helvete" ble innlemmet i det tyske riksveinettet og åpnet for allmennheten i den utstrekning det er mulig. Dessuten har man bygget opp et "opplevelsessenter" i nær tilknytning til den nye banen. Her tar man sikte på å vise "Ringens" historie og aktiviteter på en litt annerledes måte. Fremdeles foregår det konkurranser, trening og testing på den gamle banen, som fikk sitt dramatiske navn på grunn av den vakre naturen rundt og at den med sine utallige kurver og hårnålssvinger ble ansett som meget krevende og farlig.

Farlig er den fremdeles, og selv om den administrativt tilhører veinettet, fungerer den likevel som en racerbane – all trafikken går samme vei og varselflagg og signaler/tegn er det samme som anvendes på moderne baner under løp. Hvor farlig det skal bli bestemmer du selv, kjør i takt med dine evner. Virkelig farlig blir det først om du lar deg beruse og kjører over evne.

Mitt råd er: Sett deg litt inn i historien (dersom du ikke kjenner den) og la beretningene synke inn etter som du kjører. Opplevelsen er garantert spesiell og minneverdig. Se det ikke som ditt mål å slå banerekorden første gang. Rundt neste sving kan du hente igjen en turistbuss som tar hele veibredden. Ta det pent til å begynne med. Ekspertene anser at det trengs 50 til 100 runder før du "kan" banen. Nordsløyfen ligner nemlig ikke på noen av de moderne banene som du har sett på Eurosport – fri sikt fremover kan være meget begrenset og svingene uoversiktlige – uten at det ødelegger gleden. Dessuten finnes det ikke avkjøringssoner - husk det!



Selv om raske biler og motorsykler er i flertall, finnes det alle mulig slags kjøretøyer på banen. Bli ikke overrasket om du tar igjen en turistbuss.



Ringen er veldig kupert. Her fra et parti som heter Quiddelbacher Höhe.



Fra "depotet" ved Nürburg, der runden starter. Her får man få kjøpt billetter og her finnes restaurant og informasjon.



Adenau er den byen som passer best for overnatting. Her finnes hotellet Die Blaue Ecke som tilbyr parkering i låst garasje, samt flere andre overnattingssteder. Også naboen Breidscheid har satset en del på å tilby overnatting til ringenfarere og det finnes tilbud tilpasset nær sagt, enhver lommebok. Camping er mulig i umiddelbar nærhet til banen. Felles for hele dette området, er grønn og frodig natur, flotte motorsykkelveier i overflod, og du kommer inn i det likegyldig hvilken retning du kommer fra.

Gjør deg selv en tjeneste – ta en tur til Nürburg Ring i sommer. Opplevelsen bare ligger der og venter.

Men la ikke dette ta motet fra deg. En dag på Ringen er motorsykkelopplevelse så det holder.

Men det koster å drive den gamle banen etter de linjene som blir fulgt i dag – på den ene siden vei, og på den andre siden racerbane, med den infrastrukturen detter krever. Dette gjenspeiler seg dessverre i den avgiften som kreves av dem som vil benytte banen. I de senere år er dette ordnet gjennom et bomsystem som brukeren opererer selv med innkjøpt billett. Automaten som selger billettene befinner seg ved nordre påkjøring hvor også bommen er. For hver runde må du innom bommen.

Det er lagt stor vekt på sikkerhet og miljø. Av motorsyklistene kreves full sikkerhetsutrustning – ikke bare hjelm som på det øvrige veinettet. Dessuten vil du bli nektet adgang dersom sykkelen avgir mer støy enn 95 dba + 5 prosent. Altså, eksosanlegg type street legal.

Finne fram

Nürburg Ring ligger i Eifel-området. Nærmere bestemt syd for Bonn vest for Koblenz og ca. 50 km. Nord for Cochem i Moseldalen. Den enkleste måten å komme dit på for oss fra Norge, er å legge seg på A1 etter Elbentunnelen i Hamburg. Da er det i grunnen bare å holde seg på denne veien til den ender i en kornåker ved Blankenheim. Da er det kun tre kvarter på fantastiske motorsykkelveier, igjen til "Ringen". Fra motorveiens slutt kan skilte til Nürburg Ring eller Adenau følges. De førstnevnte leder deg inn til den nye GP-banen og sistnevnte fører inn i Adenau vestfra.



Noen kjører grisefort...



...mens andre er på sighthseeing