

Motorsport

Stefan Bellof ist und bleibt der König des Nürburgrings

»Wall Street Journal« widmet Gießener eine Seite – A.J. Baime erinnert an den noch heute gültigen Fabelrekord auf der Nordschleife – »Die Leute waren verrückt nach ihm«

(lad) Er war kein Weltstar wie James Dean, Janis Joplin, Heath Ledger oder Kurt Cobain, aber auch Stefan Bellof starb mit gerade einmal 27 Jahren mitten auf (oder nach Ansicht vieler Leute sogar vor) dem Höhepunkt seiner Schaffensphase und sorgte damit für traurige Schlagzeilen. Dass er als einer der weltweit meistversprechenden Hoffnungsträger im Motorsport ausgerechnet bei seiner liebsten Tätigkeit, einem Rennen in einem PS-starken Boliden, ums Leben kam, intensivierte die Tragödie noch.

In seiner Heimatstadt Gießen wird der ehemalige Sportwagen-Weltmeister und Formel-1-Pilot auch heute noch geschätzt – so ist beispielsweise eine Straße nach ihm benannt – aber außerhalb der mittel-hessischen Grenzen schien der 1985 bei einem Langstreckenrennen im belgischen Spa tödlich verunglückte Bellof teilweise vergessen. Doch pünktlich zu seinem 25. Todestag, dem 1. September 2010, wurde der Gießener erneut einem Millionenpublikum vorgestellt und die Erinnerung an ihn weltweit neu belebt. Keine geringere Zeitung als das renommierte »Wall Street Journal« widmete dem Rennfahrer, der vor Kurzem 53 Jahre alt geworden wäre, nicht weniger als eine Seite.

Immerhin ist die 1889 gegründete Tageszeitung traditionell die auflagenstärkste Zeitung der gesamten USA (noch vor der »USA Today« oder der »New York Times«), die auch weltweit vertrieben und bereits mit 33 Pulitzer-Preisen ausgezeichnet wurde. Normalerweise ist das Oberklassenblatt, dessen Hauptquartier lange Zeit am Fuße des World Trade Centers beheimatet war, bei dessen Zerstörung am 11. September 2001 stark beschädigt und 2008 nach der Übernahme durch Rupert Murdoch endgültig von Manhattan nach New York Midtown umquartiert wurde, für Wirtschafts- und Finanzthemen sowie Interviews mit Staatsoberhäuptern bekannt. Große und bewegende Geschichten werden gelegentlich sogar in Buchform herausgebracht.

Dass diese Traditionszeitung nun mit Stefan Bellof einen Gießener ins internationale Rampenlicht stellte, ist dem Journalisten und Schriftsteller A.J. Baime zu verdanken, der die Hommage verfasste. Baime, der mit Vornamen Albert heißt, diesen aus modischen Gründen aber abzukürzen pflegt, ist nämlich ein Autonarr und in journalistischen Kreisen kein Unbekannter. Nachdem der in New Jersey geborene Baime seinen Master in Literaturwissenschaft an der New Yorker Universität machte, verschlug es ihn zu den Zeitungen und Magazinen. So machte er sich ab 1998 einen Namen, indem er für die Zeitschrift »Maxim« Box-Stars wie Mike Tyson oder Lennox Lewis interviewte. Zudem begann er damals bereits, für große Zeitungen wie die »New York Times« oder das Wissenschaftsmagazin »Popular Science« zu veröffentlichen. 2003 vollzog er einen weiteren schriftstellerischen Schritt und brachte seinen ersten Roman »Big Shots: The Men Behind the Booze« heraus. In diesem erzählt er auf lebhafteste Weise die wahren Geschichten der Namensgeber großer Spirituosen wie beispielsweise jene von Jack Daniel, Johnnie Walker, den Smirnoff-Brüdern oder Jim Beam. Im selben Jahr erfüllte Baime sich einen weiteren Traum, indem er Redakteur beim »Playboy« wurde und hier das Auto-Ressort übernahm. Jeder Mann, der schon einmal einen »Playboy« erstand und seiner Frau gegenüber behauptete, er habe diesen nur wegen

der Auto-Seite gekauft, hat also schon einmal etwas von Baime gelesen – oder dies zumindest vorge-täuscht.

Im Sommer 2009 war schließlich

sein zweiter Roman fällig: »Go Like Hell: Ford, Ferrari, and Their Battle for Speed and Glory at Le Mans«, in dem er beschreibt, wie Henry Ford II. in den 1960ern die Vormacht von Fer-

rari beim weltberühmten 24-Stunden-Rennen brechen wollte und dies unter der Investition vieler Millionen Dollar im Jahre 1966 im dritten Anlauf auch schaffte. Zu diesem Zeit-

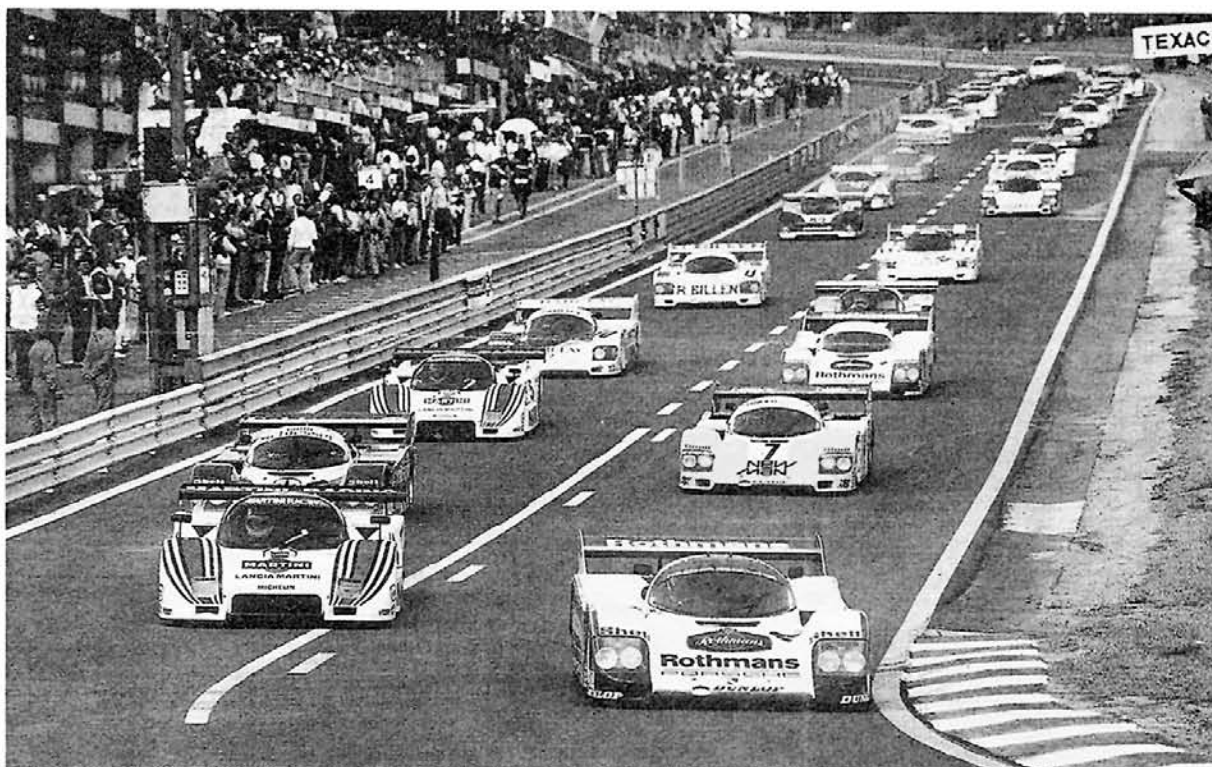
punkt hatte Baime auch begonnen, für das »Wall Street Journal« (WSJ) über seinen Lieblingssport zu schreiben. Entsprechend puzzelt sich allmählich das Bild zusammen, wie es durch seine Kontakte zum WSJ und sein Insiderwissen zustande kam, dass A.J. Baime die Geschichte »Honoring the King of the Ring« (zu deutsch: »Zu Ehren des Königs des Ringes«) im Journal veröffentlichen konnte.

Hier beschreibt Baime zwar auch die Umstände des Todes von Stefan Bellof am 1. September 1985, doch der Artikel ist kein Nachruf; nein, im Gegenteil, das Herzstück des Werkes ist der noch immer bestehende Rekord Bellofs auf dem Nürburgring, den der Amerikaner als »einen der erstaunlichsten Rekorde des Rennsports« beschreibt. So raste Stefan Bellof auf der berühmten Nordschleife des Nürburgrings im Jahre 1983 zu einem Fabelrekord, der noch heute gültig ist: In 6:11,13 Minuten fuhr er die 20,8 km lange Strecke satte fünf Sekunden schneller als die zweitschnellste jemals gefahrene Zeit und schaffte hier als einziger Fahrer überhaupt einen Geschwindigkeitsschnitt von über 200 km/h. Dass dieser Rekord auch 27 Jahre später unerreicht ist, »verfestigt seinen Platz unter den größten Erfolgen der Geschichte des Rennsports«, so Baime über den Mann, nach dem inzwischen auch die Anfahrtsstraße zum Nürburgring benannt ist. Über einen Link auf der Seite des »Wall Street Journals« bei Baimes Bericht kann man auf Youtube auch heute noch Zeuge davon werden, wie rasant und dicht Bellof bei seiner Rekordfahrt an seine Vordermänner heranprescht, sich kurz im Windschatten aufhält und schließlich vorbeifliegt.

Es war die Furchtlosigkeit Bellofs, die am meisten beeindruckte: »Mit seiner Fähigkeit, Sekundenbruchteile durch das Fahren an den Grenzen der Physik, wenn nicht sogar des gesunden Verstandes, herauszuholen, war er eine Sensation geworden«, erklärt Baime. Auch Bellofs einstiger Teamkollege Derek Bell berichtet im selben Artikel vom Hype, der um den Deutschen auszubrechen begonnen hatte: »Die Leute waren verrückt nach ihm – er hatte eine unglaubliche Ausstrahlung.« Dies steigerte sich selbstverständlich, nachdem Bellof 1983 und 1984 insgesamt neun Siege in der Sportwagen-WM errang, sich hier zum Weltmeister kürte und nach seinem Einstieg in die Formel 1 im verregneten Monaco im unterlegenen Tyrrell bis auf Platz drei vorraste.

Doch die Kombination aus dem angstlosen Fahrer und einem 620 PS starken Renner mit knapp 390 km/h Spitzengeschwindigkeit ließ laut Baime so manchen bereits Böses ahnen: »Wer ihn kannte und ihn fahren sah, war nicht völlig überrascht«, gibt der Journalist die Reaktionen von Bellofs Kritikern wieder, als dieser in Spa, in der Kurve Eau Rouge, einer Passage, in der Überholmanöver als unmöglich eingestuft wurden, an Jacky Ickx vorbeizuziehen versuchte und dabei tödlich verunglückte. Doch trotz dieses folgenschweren Manövers glaubt auch Bellofs Ex-Konkurrent David Hobbs, dass aus dem Gießener eine noch viel größere Legende hätte werden können: »Viele glauben, dass er, wenn er am Leben geblieben wäre, Formel-1-Champion geworden wäre.« Dies ist zwar nur Spekulation, aber eine Tatsache ist, dass die Hommage im WJS auf ein Neues beweist, dass sich Bellof auch ohne Formel-1-Weltmeistertitel bereits in der Erinnerung seiner Mitmenschen unsterblich gemacht hat.

SPORTS



Stefan Bellof, in blue car at left, in third place, is shown shortly before he was killed at the Spa 1,000-kilometer race in Belgium on Sept. 1, 1985. Below, Mr. Bellof the year he died.

Honoring 'the King of the Ring'

Driver Stefan Bellof, Who Died 25 Years Ago, Set One of Racing's Most Astonishing Records

By A.J. BAIME

Twenty-five years ago Wednesday, a 27-year-old German driver named Stefan Bellof lost control of his Porsche 956 on a downhill turn at a track in Belgium and hit a wall. A fire erupted. An hour later, he was pronounced dead.

Those who knew him and had watched him race weren't entirely surprised. Mr. Bellof had, in his short career, become a sensation for his ability to shave fractions of seconds off lap times by riding closer to the edge of physics, if not sanity, than almost any other driver. If he'd lived, many think he would have been a Formula 1 champion.

"He was blindingly quick," said former teammate and sports-car champion Derek Bell. "Everyone is always looking for the next superstar. People were over the moon about Stefan. He had such incredible flair."

"Stefan was fearless," said David Hobbs, who raced against Mr. Bellof in the 1980s and is now a Speed Channel commentator. "He did things other drivers wouldn't do."

Though he has largely been forgotten outside Germany, Mr. Bellof left behind one accomplishment that has stood the test of time—in fact, with every passing year, it has solidified its place among the greatest achievements in racing history.

On May 29, 1983, at the age of 25, Mr. Bellof climbed into the cockpit of a 620-horsepower Porsche racing sports car to turn a qualifying lap before the Nürburgring 1,000 Kilometers, a race that was held at the world's most challenging racetracks, Germany's Nürburgring Nordschleife.

Built during the 1920s, this

12.94-mile ribbon of pavement, which is known as the Ring, winds through the Eifel mountains with a dizzying combination of 33 left-hand turns, 40 right-handers and massive elevation changes. "The Nürburgring has been the greatest challenge of any form of motorsport in the world," said Sir Jackie Stewart, who nicknamed the Ring "The Green Hell." "It's the giant of them all," he continued. "Anyone who says they like the Nürburgring either is lying or hasn't driven it to the limit. Such high speed and so many corners. Up hills and down dales. It was almost a suicidal experience."

Mario Andretti, who also raced against Mr. Bellof in the early 1980s, said some of the most intimidating aspects of the track are the places where a car reaches "terminal speed" while going downhill and into a hairpin turn. "Any problem with the brakes," he said, "and you're dead."

When his turn came to qualify, Mr. Bellof roared onto the track in his twin-turbo Porsche 956—a car that was capable of 240 miles per hour and had proved nearly unbeatable in the early 1980s. Mr. Bellof knew the course intimately, his teammates say, but the combination of the Porsche's power and Mr. Bellof's hellbent driving style made some of them nervous. "He took ridiculous chances," said Mr. Bell.

During the qualifying lap, Mr. Bellof whipped past other cars, shaving hundredths of seconds through turn after turn, easing within a hair of catastrophe. When it was over, he crossed the line in six minutes, 11.13 seconds.

As he nonchalantly stepped out of the car—as if he'd just



commuted to work in his coveralls—fans and teammates were shocked by the record time. "Six eleven," said Mr. Hobbs. "It was staggering, unheard of."

In the time since that run, the world championship sports-car racing circuit has stopped holding events at the Nordschleife—it's seen as too dangerous. The Ring has been modified over the years to make it more safe, but the configuration today is

about 98% the same as it was in 1983. Today it's a tourist attraction for automotive thrillseekers: for a fee, drivers can take their own cars or rented sports cars onto the track at their own risk (and every season, people die doing so).

The track also has become a proving ground for manufacturers who use it to market their new models by turning fast lap times.

For a street-legal production car, anything under eight minutes around the Ring is considered world-class. Just two months ago, Pagani, an Italian supercar manufacturer, drew headlines in the car world by claiming a time of six minutes 47.5 seconds for its Zonda R.

Despite the millions of increments of technological improvement in cars—from engines to tires to brakes—no one has yet come within five seconds of matching Mr. Bellof's time, and it's becoming increasingly likely that nobody ever will.

After setting the record, Mr. Bellof won the World Sportscar Championship in a Porsche the following year and began racing in Formula 1, international racing's pinnacle. On Sept. 1, 1985, at Belgium's Spa-Francorchamps, he was maneuvering his 956 along a high-speed downhill turn called Eau Rouge, trying to overtake the star driver Jacky Ickx. "Stefan got it all wrong," remembered Mr. Hobbs, who was there that day. "There's a very violent change of direction while almost flat out."

Mr. Bellof clipped Mr. Ickx's car, spun out of control and hit the wall. He was pronounced dead an hour later at the track medical center.

This weekend in his hometown of Giessen, crowds will gather for the Stefan Bellof Memorial Days. He remains a national hero across Germany, where he's known as "the King of the Ring." When you drive the ring today, you can get there via the Stefan Bellof-Strasse.

To those who saw him break the record in 1983, the tributes are more than fitting. "I'm sure he would've been [Formula 1] World Champion if he'd lived," said Mr. Hobbs.