
Im Rückspiegel: 100 Jahre Avus – Jubelfeier mit PS und Promis

Von Axel F. Busse

Für viele Pendler ist es einfach nur ein Stück Autobahn auf dem Weg zur Arbeit, für andere die heilige Wiege des Motorsports: Die Berliner Avus wird 100 Jahre alt, mit PS und Promis soll das Jubiläum der Einweihung vom 24. September 1921 an historischer Stätte gefeiert werden.

Dafür empfängt die alte Tribünenanlage am Messedamm die Besucher in neuem Glanz. Der Berliner Unternehmer Hamid Djadda hat das Bauwerk mit den damals maroden Zuschauerrängen 2015 gekauft und es unter den Auflagen des Denkmalschutzes wieder herrichten lassen. Das Dach war nicht mehr zu retten und musste durch ein neues ersetzt werden, im Bereich der ehemaligen Sprecherkabine ist nun ein Veranstaltungsraum untergebracht. Helle Farben dominieren, demnächst will der Fernsehsender Hauptstadt TV dort mit Büros und Studio einziehen. Rund sechs Millionen Euro, so berichten Berliner Medien, habe sich der unter anderem durch Kristallglas und Konfekt zu Wohlstand gekommene Geschäftsmann sein Steckenpferd kosten lassen.

Zwar ist „Avus“ eine weltweit bekannte Namensmarke, tatsächlich wurde die Strecke allerdings als „Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße“ gebaut. Schon 1913 hatten die Arbeiten begonnen, doch der Erste Weltkrieg sorgte für eine mehrjährige Unterbrechung. Deutsche Rennwagen waren zu Beginn des vorigen Jahrhunderts im internationalen Vergleich nicht besonders erfolgreich, weshalb durch eine Erprobungsstrecke die Wettbewerbsfähigkeit erhöht werden sollte. Sie gilt als erste ausschließlich für Autos zugelassene Straße überhaupt und wurde mit einem Rennen zwischen Berlin und Wannsee eröffnet.

Am 11. Juli 1926 wurde der Große Preis von Deutschland auf der Avus ausgetragen, den der damals noch weitgehend unbekannt Rudolf Caracciola gewann. Die schnurgerade Streckenführung mit jeweils einer Kurven in den Bereichen Westend und Nikolassee erlaubte zwar enorme Geschwindigkeiten, offenbarte aber auch bald Defizite in der Beschaffenheit des 19 Kilometer langen Rundkurses. Einerseits fehlte es dem einfachen Teerbelag an Griffigkeit, andererseits entstanden durch den damals üblichen Fahrbahnaufbau mit mangelnder Verdichtung des Untergrunds Bodenwellen mit bis zu zehn Zentimeter Höhe. In den Folgejahren wurde die Avus deshalb auch zu einer Versuchsstrecke für Straßenbau, auf der noch heute gebräuchliche Elemente des Straßenbaus erstmals getestet wurden.

Zwei Jahre später war die Avus Schauplatz eines spektakulären Rekordversuchs: Fritz von Opel, der Enkel des Firmengründers Adam Opel, erreichte mit dem von einem Feststoff-Raketenantrieb befeuerten Opel Rak2 die sagenhafte Geschwindigkeit von 238 Stundenkilometern. Mitte der 30er Jahre schraubten die Fahrer von stromlinienverkleideten Boliden die Bestleistungen immer weiter in die Höhe. Die Wagen von Mercedes Benz und Auto Union näherten sich bereits der 400-km/h-Marke, so dass eine Verkürzung der Strecke aus Sicherheitsgründen unausweichlich schien. Hans-Joachim Stuck, Sohn des legendären Rennfahrers Hans Stuck: „Mein Vater hat sich im Auto Union ständig die Füße verbrannt wegen der durch den Innenraum laufenden Wasserleitungen, zudem gab es keine Servolenkung. Das schafft heute keiner mehr“.

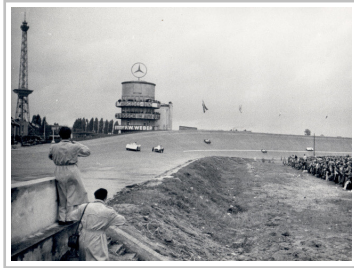
Ein Umbau der Nordkurve sorgte 1937 für eine zuschauerfreundliche Veränderung. Der Radius der Kehre wurde verringert, gleichzeitig eine Steilkurve aus Ziegelsteinen errichtet, die eine Fahrbahneigung von mehr als 43 Grad aufwies. Das Durchschnitts-Tempo je gefahrene Runde stieg dadurch erneut an. Bernd Rosemeyer war es, der am

30. Mai desselben Jahres den „Ewigkeitsrekord“ mit einem Schnitt von 276 km/h aufstellte, der bis zur Einstellung des Rennbetriebs auf der Avus Bestand haben sollte. Auch die Südkurve sollte überhöht werden, doch der bereits aufgeschüttete Wall blieb wegen des Zweiten Weltkriegs unvollendet. 1959 war die Formel 1 zu Gast auf der Avus. Sieger wurde Tony Brooks, der mit 2:04 Minuten auch die schnellste Rennrunde fuhr.

Schon kurz nach der ersten Motorsport-Veranstaltung war die Avus für den öffentlichen Verkehr frei gegeben worden. Allerdings war ihre Nutzung ein kostspieliges Vergnügen. Zehn Mark waren für das einmalige Durchfahren fällig, und das in einer Zeit, in der das durchschnittliche Monatseinkommen eines Vollzeitbeschäftigten knapp über 300 Mark lag. Nach Ende der Mautpflicht und dem Anstieg der privaten Nutzung der nun zum Berliner Autobahnnetz gehörenden Avus war die Verträglichkeit von Individualverkehr und Motorsport nicht mehr zu gewährleisten. Mehrtägige Sperrungen für die Öffentlichkeit, wie sie Trainings- und Rennbetrieb erforderlich gemacht hätten, erschienen nicht mehr vertretbar. Am 3. Mai 1998 fand das letzte Rennen statt, das Stefan Kissling aus dem rheinischen Schuld gewann und sich mit seinem roten Opel Calibra die Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft sicherte.

Zu den Jubiläums-Feierlichkeiten wird Hans-Joachim Stuck erwartet, der im Auto Union Typ C Silberpfeil seines Vaters Hans Stuck aus den 1930er-Jahren Platz nehmen wird. Auch die Motorsport-Legende Kurt Ahrens ist anwesend. Er nahm unter anderem zwischen 1966 und 1969 am Großen Preis von Deutschland teil. Außer einer Rennwagen-Ausstellung mit Fahrzeugen aus sieben Jahrzehnten wird die Zieleinfahrt der Youngtimer-Rallye Creme 21 Teil des Programms sein. Details zum Event sind auf www.avus100.de zu erfahren. Allerdings fordert auch bei dieser Veranstaltung Corona Tribut: Die Teilnehmerzahl auf dem Gelände der ehemaligen Nordkurve ist auf 2000 Besucher begrenzt. (aum/afb)

Bilder zum Artikel



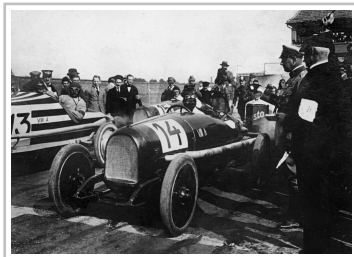
100 Jahre Avus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/



100 Jahre Avus.

Foto: Autoren-Union Mobilität/



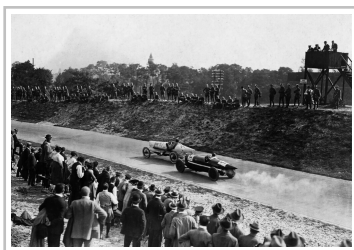
Fritz von Opel am Steuer seines Rennwagens beim Eröffnungsrennen der Avus 1921.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Fritz von Opel am Steuer seines Rennwagens beim Eröffnungsrennen der Avus 1921.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Fritz von Opel am Steuer seines Rennwagens mit der Nummer 14 beim Eröffnungsrennen der Avus 1921.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



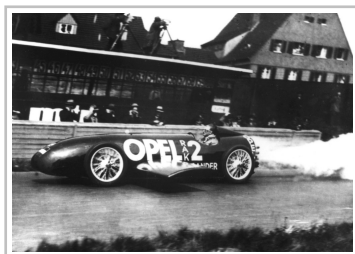
Zeitgenössische Werbung für die Eröffnung der Avus 1921.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Programmheft für die ersten Autorennen auf der Avus 1921.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Fritz von Opel, genannt der „Raketenfritz“, erreicht mit seinem RAK2 am 23. Mai 1928 auf der Berliner Avus einen Geschwindigkeitsrekord von 238 km/h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Opel



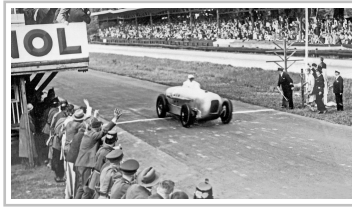
Fritz von Opel mit dem RAK 2 nach seiner Rekordfahrt 1928 auf der Avus (Kolorierung: Axel Wierdemann/Leif Rohwedder).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Fritz von Opel am Steuer seines Rennwagens beim Eröffnungsrennen der Avus 1921.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Am 22. Mai 1932 gewann Manfred von Brauchitsch das Avus-Rennen in Berlin auf Mercedes-Benz SSKL mit Stromlinienkarosserie und stellt dabei mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 194,4 km/h über eine Distanz von 200 Kilometern einen Klassenweltrekord auf.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Hans Herrmann während der Startvorbereitungen zum Großen Preis von Berlin auf der Avus, 1954.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



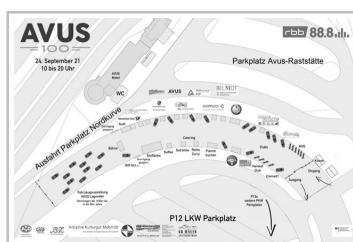
100 Jahre Avus - Zeitplan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/



100 Jahre Avus - Poststempel.

Foto: Autoren-Union Mobilität/



100 Jahre Avus - Übersichtsplan.

Foto: Autoren-Union Mobilität/