

kann. Infolge dieser außerordentlich geschickten Anordnung ist es möglich, Prüfungen *jeder* Art vorzunehmen. Die Höhenunterschiede sind teils durch die natürliche Lage und Coupierung des Geländes gegeben, teils durch die Ausführung geradezu enormer Erdbewegungen. Als hervorstechendste Merkmale sind die Anlage einer 27prozentigen Steigung, welche in ganz raffinierter Weise ausgeführt wird, sowie eine 3 km lange Gerade zu nennen, auf welcher Geschwindigkeiten weit über 200 km/st gefahren werden können. — In erster Linie wird sich jedoch der „Nürburgring“ als Segen unserer *heimischen* Kraftfahrzeugindustrie erweisen. Besser und ungestörter als auf irgendeiner noch so einsam gelegenen Landstraße in Europa ist hier jedem Zweige dieses wirtschaftlichen Machtfaktors die Gelegenheit gegeben, seine neuesten Schöpfungen in Ruhe zu prüfen, um sie als vollkommen gereifte Früchte der Allgemeinheit zu übergeben: die zum dienenden Sklaven der Menschheit gewordene Brisanz des Gemisches aus Benzin und Luft wird hier ausgeklügeltester Ingenieurwissenschaft zu internationalen Triumpfen verhelfen und den Beweis erbringen, daß deutsche Arbeit in der Welt mit in vorderster Linie steht.

Die Gliederung der obenerwähnten drei Rundstrecken ist derart angeordnet, daß „*Start und Zielplatz*“ für jede derselben benutzt werden kann. Die hier geschaffenen Anlagen entsprechen — wie die Gesamtanordnung überhaupt — den allermodernsten Ansprüchen. Dieser Platz, welcher naturgemäß der weitaus interessanteste ist, besteht aus zwei parallel laufenden Geraden, welche durch Schleifen verbunden sind, wodurch den Zuschauern Gelegenheit geboten ist, die passierenden Fahrzeuge — je nach der Größe der gewählten Rundstrecke — ein- oder mehrere Male pro Runde passieren zu sehen, was das Interesse außerordentlich steigern wird. Zudem befinden sich hier auch die sog. „*Stände*“, d. h. Ersatzteillager, an welchen die Fahrzeuge während des Rennens halten müssen, um Reifen zu wechseln, Betriebsstoffe nachzufüllen, kurz alle diejenigen Arbeiten vorzunehmen, welche bei einem Rennen die Umstände mit sich bringen. Große Tribünenanlagen, Wagenabstellplätze, Garagen und Montageräume für Rennteilnehmer, Zeitnehmer, Zielrichterhäuser und große Restaurants befinden sich in harmonischer und zweckentsprechender Gliederung an diesem weitaus wichtigsten Punkt der Strecke. Besonders hervorzuheben ist auch die Breite der Rundstrecken, welche an keinem Punkte 9 m unterschreitet, so daß ein Ueberholen an jeder Stelle möglich ist. Am Start und Zielplatz ist die Bahn auf 20 m erweitert, um sogenannte „*Massenstarts*“ zu ermöglichen, ein für jeden Zuschauer sensationeller Anblick.

Die an Fahrer und Maschine gestellten Anforderungen bei einem Rennen auf dem „Nürburgring“ werden erweisen, daß diese Strecke eine „*Zerreißbahn*“ im Sinne des Wortes darstellt und in erster Linie Fahrer verlangt, welche die Geschwindigkeit ihrer Fahrzeuge nicht unterschätzen. Zahllose Beispiele der letzten Jahre haben bewiesen, daß moderne Renn- oder Sportfahrzeuge ihren eigenen Fahrern auf dem Nürburgring „über den Kopf“ wachsen! Wenn man bedenkt, daß bei einem 600-km-Rennen, welches heute die internationale Limite ist, nicht weniger als 3400 Kurven zu durchfahren sind, von welchen beinahe mehr als die Hälfte im Gefälle liegen, so kommt man zu dem Schluß, daß nur allerbestes Fahrzeug und Fahrermaterial ein derartiges Rennen gewinnen