



AUTO-KULTUR – PORSCHE DIESEL

# FAHREN UND FEIERN

Huschke von Hanstein, Porsche und die Solitude-Rennstrecke bilden den Stoff für diese ungewöhnliche Geschichte, die sich am 22. Juli vor 60 Jahren abspielte. Und so ganz nebenbei überliefert diese Story die Kameradschaft, die in den sechziger Jahren noch zwischen den Spitzenfahrern herrschte.

Sie waren Kollegen, Freunde, eine Schicksalsgemeinschaft.



**S**olitude-Rennen, 22. Juli 1961. Mit Spannung erwarten rund 60.000 Zuschauer das Training der Formel-1-Fahrzeuge, die erstmals auf der Rennstrecke vor den Toren Stuttgarts gastieren. Erst wenige Monate vor dem Rennen hat die FIA die frühere Formel 2 zur Formel 1 befördert. Das macht den „Großen Preis der Solitude“ im Jahr 1961 zu einer der größten motorsportlichen Veranstaltungen Deutschlands, mit insgesamt über 300.000 erwarteten Zuschauern. Und es haben die wichtigsten Rennställe mit den besten Rennfahrern der Welt gemeldet – nur Ferrari fehlt, weil das Solitude-Rennen nicht zur Weltmeisterschaft zählt.

Lotus ist mit Innes Ireland, Jim Clark und Trevor Taylor, also gleich drei Werksfahrern vertreten, für Cooper steigen Jack Brabham und Bruce McLaren ins Cockpit und für Porsche drehen gleich vier Fahrer ihre Runden, nämlich Joakim Bonnier, Hans Herrmann, Dan Gurney und Edgar Barth. Doch die Liste der Spitzenfahrer ist damit noch lange nicht erschöpft: Stirling Moss und Michael May fahren für private Lo-

tus-Teams, Graf Godin de Beaufort für einen holländischen Porsche-Rennstall, Maurice Trintignant steuert einen Osca Maserati und Peter Monteverdi einen MBM. Die Weltelite steht am Start. Die Dichte der Favoriten ist 1961 auf der Solitude so imposant wie niemals zuvor.

16:00 Uhr. Ein Tosen der Motorengeräusche überzieht das Fahrerlager. Die ersten Fahrzeuge rollen auf die Strecke und beschleunigen auf der Start-und-Ziel-Geraden in Richtung „Glemseck“. Nach der ersten 90-Grad-Kurve folgt eine schnelle Links in Richtung der scharfen Rechtskurve „Hadersbach“, dann führt die Strecke bergauf in Richtung „Frauenkreuz“. Die Fahrer drehen die Gänge voll aus, auf der Anhöhe beschleunigen die Rennwagen nach links über den „Dreispitz“ in Richtung „Schattengrund“. Dann sind sie für einige Augenblicke nicht mehr zu hören, bevor sie über das „Mahdental“ den Startbereich erstmals wieder passieren. Der Solitude-Ring gehört zu den wenigen Rennstrecken, die linksherum gefahren werden.

**BESTZEIT FÜR PORSCHE**

Die Trainingszeiten in der Formel 1 sind an diesem Tag sensationell. Sieben Fahrer liegen bereits nach wenigen Runden einige Sekunden unter dem Rundenrekord des Vorjahres. Joakim Bonnier fährt seinen 718 F1 mit 4,015 Minuten Bestzeit für Porsche, nur vier Zehntelsekunden langsamer ist sein Markenkollege Dan Gurney. Platz 10 belegt Edgar Barth, der in seinem Porsche vom Typ 787 erstmals das neu entwickelte Achtzylinder-Triebwerk montiert hat und gleichzeitig auch die neue Vorderachse mit Scheibenbremsen testet. Die Spitzenfahrer fahren auf den 11,4 Kilometern durchschnittlich über 170 Stundenkilometer.

Um 16:45 Uhr winkt Rennleiter Erwin Illg das Training ab. Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein kann zuversichtlich auf das Rennen am Folgetag blicken. Seine F1 sind mit den betagten Fuhrmann-Vierzylinder-Motoren mit Königswelle noch gut für die vorderen



**INNES IRELAND, FORMEL-1-SIEGER 1961, GEHÖRTE ZU DEN GRÖSSTEN SPASSVÖGELN.**



Rustikale Einladung: Mit Schlepper und Anhänger sammelt Huschke von Hanstein (am Steuer) die Piloten ein und fährt sie zur Feier.



**„DIE FAHRER VON DAMALS WAREN VIEL EHER ZU SPÄSSEN UND UNSINN AUFGELEGT ALS DIE HEUTIGEN LENKRADDREHER.“**

*Huschke von Hanstein*



### HUSCHKE VON HANSTEIN

Der Nachfahre von Raubrittern war seiner Zeit weit voraus, ein Meister der Kommunikation und Public Relations. Bei Porsche gingen seine Tätigkeiten zwischen 1951 und 1969 weit über das Kommunikations-Handwerk hinaus: Fritz Huschke von Hanstein (1911–1996) war nicht nur PR-Chef, Fotograf und Kameramann, sondern in Personalunion auch Rennfahrer, Rennleiter, Erfinder und Neuerer. Der Schutz der Rennfahrer durch Helme und später durch Sicherheitsanzüge sowie die Werbung auf Rennfahrzeugen (Fletcher Aviation auf dem 550 Spyder im Jahr 1953) waren ebenso sein Werk wie die Einführung des Zebrastrreifens. Sein allzeit souveränes Auftreten, das von wahrer aristokratischer Weltläufigkeit geprägt war, faszinierte Mitstreiter und Rivalen. Die ritterliche Abstammung und preußische Erziehung waren niemals zu leugnen. Er war ein Grandseigneur, wie er besser nicht hätte erfunden werden können.

1938 wurde er Motorsportmeister von Deutschland und im Jahr 1940 gewann er die Mille Miglia. Er etablierte die Marke Vespa in Deutschland und trug die Porsche-Erfolge in alle Welt, sodass noch erfolgreichere Teams deutlich weniger Beachtung fanden. Als die Porsche-Armada bei einem Grand Prix in Monaco die Plätze 2 bis 4 belegte, erfand Huschke von Hanstein kurzerhand eine Marken-Weltmeisterschaft und verkündete in aller Welt, dass Porsche nun Markenweltmeister sei. Der eigentliche Sieger, ein Ferrari, geriet in Vergessenheit.

Ränge. Die leichten Lotus 21 Climax können auf der Solitude die technische Überlegenheit nicht ausspielen.

Während sich die Fahrer mit den Mechanikern besprechen und sich in den Servicefahrzeugen umziehen, läuft von Hanstein mit schnellen Schritten zum Waldrand hinter dem Hotel Glemseck. Dort hat er einen ganz besonderen Porsche abgestellt, mit dem niemand rechnen wird: einen Diesel. Der Rennbaron hat sich für 1961 einen besonderen Shuttle ausgedacht, um auf das Spektrum erfolgreicher Porsche-Entwicklungen hinzuweisen. Schließlich steckt hinter jeder Handlung Huschkes Kalkül oder zumindest eine Marketingstrategie. Porsche fertigt noch Anfang der sechziger Jahre in Manzell am Bodensee die unterschiedlichsten Diesel-Traktoren, mit Ein-, Zwei-, Drei- und schließlich auch Vierzylinder-Motoren.

Kurzer Szenenwechsel: Bei Ursula von Hanstein geht es in ihrer Villa am Stuttgarter Kräherwald rund. Das nette Häuschen ist längst ein Treffpunkt internationaler Rennfahrergrößen und Persönlichkeiten aus der Industrie, die Dame des Hauses genießt weit über die Landesgrenzen hinaus den Ruf als hervorragende Gastgeberin. Schließlich schrieb sie sogar ein „Benimmbuch“ – und Kochbücher. Legendar und hoch geschätzt war beispielsweise das „Fondue Le Mans“ mit Apfeln und Kirschen.

Gegen 19:00 Uhr erwartet die Gastgeberin die Formel-1-Fahrer, Politiker und Funktionäre des Solitude-Rennens. Deshalb herrscht an diesem Nachmittag Hochbetrieb in der Villa Hanstein. Im Garten wird ein großes Zelt aufgestellt. In der Garage richtet sich der Koch ein, der mit drei Frauen aus der Markthalle Hähnchen grillen wird. Ehegatte Huschke hat 50 Personen angekündigt. Da Ursula ihren Mann kennt, richtet sie sich auf 90 Personen ein – letztendlich kommen 200. Das dem Autor vorliegende Gästebuch gibt darüber fein säuberlich Aufschluss.

### 200 GÄSTE KOMMEN ZUR FEIER IN DIE VILLA HANSTEIN

Zurück auf den Solitude-Ring zu Huschke von Hanstein, der inzwischen auf dem blechernen Sitz des Traktors Platz genommen hat. Der Steckschlüssel mit dem geschwungenen Bakelitkopf steckt, von Hanstein drückt ihn hinunter, bis die rote Anzeige für Zündung leuchtet. Dann zieht er den Aluminiumknopf der Vorglüh-Einheit und hält diesen geduldig unter leichter Spannung. Erst als unter dem Chromgitter des Sichtglases die Glühleinheit orangefarben leuchtet, zieht er den Knopf ganz nach oben. Der Gas-Handhebel ist ganz nach unten gezogen, zu der zum Start notwendigen Vollgas-Stellung. Langsam kommt der Zweizylinder auf Touren. Das Handgas nimmt der Rennbaron sofort wieder in die obere Stellung zurück. Nun kann es losgehen.

Porsche-Rennleiter und PR-Chef Huschke von Hanstein fährt mit dem Porsche Diesel und dem angehängten Erntewagen mitten ins Fahrerlager und positioniert die ungewöhnliche Fuhre direkt vor dem Areal der Formel-2-Teams. Sofort springt Porsche-Werksfahrer Joakim Bonnier neben Huschke auf die schmale Holzstuhlbank und lässt sich die simple Technik des Zweizylinders erklären. Nur den Namen des Herstellers haben sein filigraner Dienstwagen und Huschkes Traktor gemeinsam. Trotzdem: Er will unbedingt einmal fahren.



Nach und nach schwingen sich immer mehr Fahrer auf den mit Girlanden verzierten Anhänger, auf dem Strohhallen als Sitzgelegenheiten ausliegen. Die Lotus-Piloten Jim Clark, Innes Ireland und Stirling Moss machen den Anfang. Es folgen die Cooper-Fahrer Jack Brabham und Bruce McLaren sowie die Porsche-Piloten Dan Gurney und Edgar Barth. Dann dampft der 1,6-Liter-Diesel mit seinen 20 PS davon, über den Solitude-Ring in die Kräherwaldstraße am Stuttgarter Killesberg hinüber zur Villa Hanstein.

Anfangs laufen noch zahlreiche Besucher mit, und als der Traktor mit Bonnier am Steuer seine 19 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit erreicht, gibt noch ein Fahrrad-Pulk Geleit, ab der Wildpark-Schnellstraße schließlich folgen nur noch weitere geladene Gäste in sportlichen Automobilen. Der Porsche-Rennleiter hat alle Formel-Piloten und weitere Gäste zum Abendessen eingeladen. Im Laufe des Abends finden sich noch Rennleiter, Funktionäre, Konstrukteure und Designer wie Cholin Chapman und F. A. Porsche ein. Der als Letztes eintreffende Gast ist schließlich König Juan von Spanien, einer der prominentesten Porsche-Fans jener Jahre.

Dieses Ereignis ist so unglaublich und unbekannt zugleich – und doch ist es ein wichtiges Stück Zeitgeschichte, das die Kameradschaft unter den Rennfahrern und Teams von damals überliefert. Huschke von Hanstein brachte es im Interview wie folgt auf den Punkt: „Die Fahrer waren damals alle viel eher zu Spaß und Unsinn aufgelegt als die heutigen Lenkraddreher, die ja nur noch Getriebeübersetzungen und Drehzahlen im Kopf haben. Mein Gott, wenn ich an all die Anekdoten rund um die Solitude-Rennen denke. Heute wäre das undenkbar.“ Übrigens: Innes Ireland, Formel-1-Sieger im Jahr 1961, gehörte zu den größten Spaßvögeln.

#### BONNIER ÜBERNIMMT STEUER

Rechtzeitig zum 60. Jubiläum dieser schönen Neben-der-Rennstrecke-Geschichte begeben sich Tobias Aichele und sein Freund Rainer Kühlwein mit zwei Porsche Diesel-Traktoren auf eine Zeitreise. Kühlwein besteigt den Standard wie Huschke von Hanstein vor 60 Jahren, Aichele nimmt den Junior, seinerzeit das kleinste Modell des damaligen Porsche-Portfolios. Nagelnd nehmen die Traktoren Fahrt auf. Die Route führt über Leonberg durch das

**Start und Ziel: Die Tour auf Porsche Diesel Junior (r.) und Standard auf den Spuren des Rennens von 1961 und seiner Akteure führt über die alte Solitude-Rennstrecke.**

Glemstal zum Start-und-Ziel-Häuschen der ehemaligen Solitude-Rennstrecke und vor die damalige Boxengasse.

Offen bleibt, ob der Rennbaron damals die vier genutzten Vorwärtsgänge geräuschärmer einlegen konnte als die Diesel-Fahrer von heute. Das Getriebe ist nicht synchronisiert, und die Bremse erfordert einen guten Fußdruck, da lediglich die Hinterräder gebremst sind.

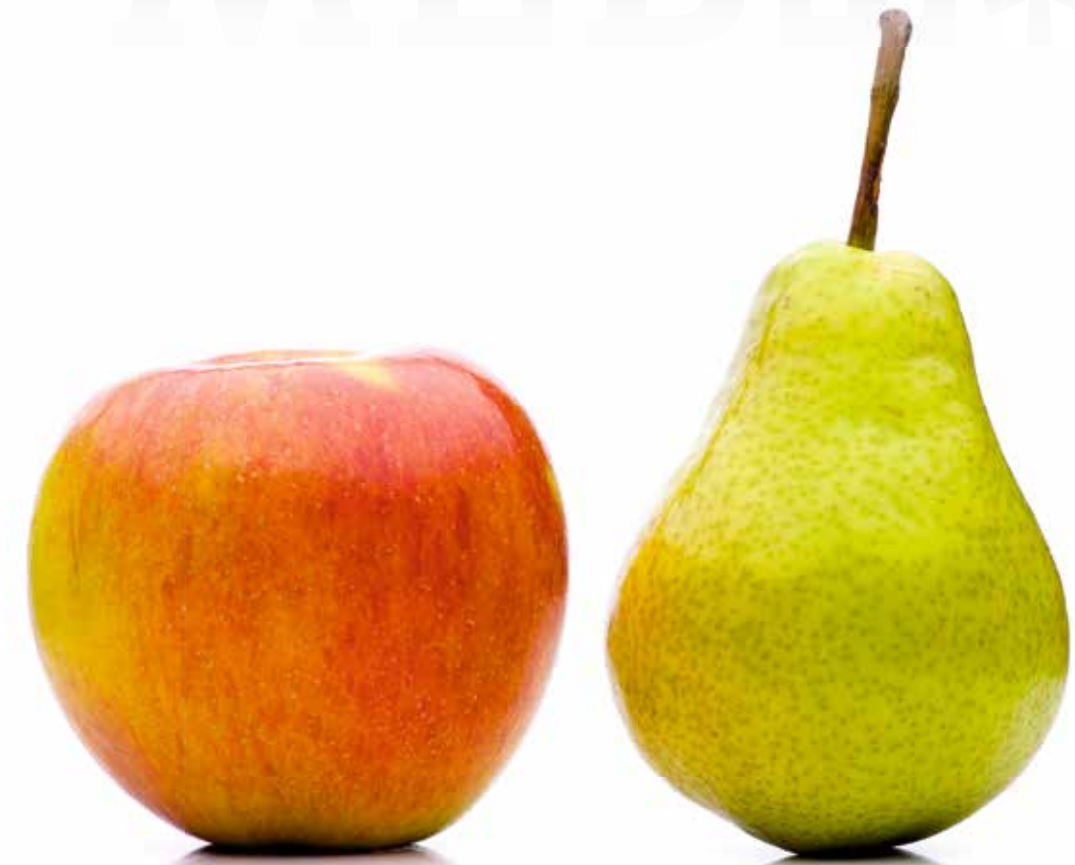
Vor der alten Boxengasse, teilweise mit dem Start-und-Ziel-Häuschen im Hintergrund, posieren die Traktoren in verschiedenen Formationen. Aber noch ist das Ende der Zeitreise nicht erreicht. Nach dem Passieren des Hotel Glemseck geht es rechts in jenen Waldweg, in dem Huschke den Standard am 22. Juli 1961 parkte. Angekommen im Heute und Damals. ◀

*Text: Tobias Aichele · Bilder: Dino Eisele*

DATEN & FAKTEN  
FÜR DIE FAHRZEUGBEWERTUNG

# WERT\*

Unterschiede erkennen.



\* Wir erkennen den Porsche 912 auch wenn Porsche 911 drauf steht.



Classic Data