



### Wilde 20er

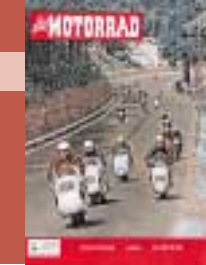
Ein Fafnir-Rennwagen staubt die Solitude-Bergpiste hinauf. 1922 waren die ersten Autos am Start



### RUND UM DIE SOLITUDE IN STUTTGART

### Berg und Tal

Aus dem Bergkurs wurde eine Rundstrecke mit Start und Ziel vor dem Schloss auf den Höhen Stuttgarts



### Auf Seite eins

Die großen Solitude-Rennen waren gute Titelthemen. 1955 lag 'Das MOTORRAD' für eine Mark am Kiosk

100 Jahre Solitude



Start zum 350er-Grand-Prix 1956. Am Ende hatte Bill Lomas auf der Werks-Guzzi (88) die Nase vorn

Das alte Start-Ziel-Haus weckt Erinnerungen an glorreiche Zeiten, ebenso die einschlägige Literatur



# SCHWABENSTREICH

Vom ersten Bergrennen für Fahrräder mit Hilfsmotor vor 100 Jahren bis zum Motorrad-Grand-Prix mit mehr als 400 000 Zuschauern: die Erfolgsstory der legendären Solitude-Rennstrecke vor den Toren Stuttgarts.

Von Mathias Wohlfeld; Fotos: Hartmann, Jahn, Sdun, Solitude Revival e. V., mps-Archiv, mps-Fotostudio

Bis auf den Asphalt geschlossene Leitplanken und alte Tribünen erinnern an der Avus in Berlin unmissverständlich daran, dass dieses schnurgerade Stück Autobahn schon weitaus spektakulärere Szenen als den täglichen Berufsverkehr erlebt hat. Wenn man vor den Toren Stuttgarts auf die Suche nach der Solitude geht, endet die Entdeckungsreise – zumindest bei Ortsfremden – im Hof eines Lustschlosses. Der stattliche Bau aus dem 18. Jahrhundert ist aber lediglich Namensgeber des legen-

dären Grand-Prix-Kurses, dessen Geschichte vor 100 Jahren begann. Und zu dem bis in die sechziger Jahre noch regelmäßig hunderttausende Zuschauer pilgerten. Ganz besonders dann, wenn Motorradrennen gefahren wurden.

Wer die letzten Überbleibsel der Rennbahn westlich von Stuttgart aufspüren will, muss vom Schloss ein paar Kilometer bergab Richtung Leonberg fahren. Am Ende des Mahdental, einer herrlich kurvigen Straße entlang des Flüsschens Glems, stehen sich das ehe-

malige Start-Ziel-Haus und die Reste einer Boxenanlage schräg gegenüber. Gleich um die Ecke befindet sich der Motorradtreff der Region: das Glemseck.

Wo dieser Tage zwischen Kaffee und Kuchen genüsslich Zigaretten ausgedrückt werden, quetschten früher die Großen des Auto- und Motorradsports ihr Werksmaterial aus. Für die Zwei- und Dreiradler ging es sogar sechs Mal um Punkte zur Straßen-Weltmeisterschaft. Eingebettet zwischen Start und Ziel und der überhöhten Hedersbachkurve, war



## Kommentar

„Das MOTORRAD“ kritisiert die schwabische Sparsamkeit, wegen der es 1957 und 1958 keine Rennen gab



## Tausendsassa

John Surtees gewann 1960 auf der 500er-MV Agusta, 1964 startete er im Ferrari-Formel 1 auf der Solitude



## Kurvenlabyrinth

Gut elf Kilometer war der Solitude-Rennkurs zuletzt lang. Wer will, kann die Strecke noch heute befahren



Mit Volldampf ging's vom Glemseck hoch zur Hedersbachkurve. Vorsicht: Heute ist hier Tempo 50 angesagt

## 100 Jahre Solitude

das Glemseck ein beliebter Zuschauerplatz. So beliebt, weil hautnah an der Strecke, dass die Tribünen 1951 unter den vielen Fans teilweise zusammenbrachen.

Fasziniert von der Berg-und-Talbahn, die sich über 11,4 Kilometer ausschließlich auf öffentlichen Straßen durchs Stuttgarter Umland schlängelte, kamen zwischen 1949 und 1965 selten weniger als 200.000 Zuschauer zu den Rennen. Egal, ob WM oder DM – die Massen rückten aus ganz Deutschland an, teilweise in „Verwaltungs Sonderzügen“ und Sonderbussen, die in aller Herrgottsfrühe losfuhren. Oft tummelten sich die Fans schon um drei Uhr morgens an der Strecke, um einen möglichst guten Platz zu ergattern – in Straßengraben, auf Böschungen, Wiesen und selbst gezimmerten Tribünen.

Parallel dazu verwandelte sich Stuttgart in eine Party-Meile im Ausnahmezu-

stand: Die Sperrstunde außer Kraft gesetzt, manche Straßen in der Innenstadt für den Durchgangsverkehr gesperrt, glühte die Schwabenmetropole an Rennwochenenden die Nächte durch.

Im selben Jahr geboren wie „Das Motorrad“, entwickelte sich die Solitude schrittweise von einer knapp vier Kilometer langen Bergrennstrecke zu dem Rundkurs, der bis heute fast vollständig existiert und von jedermann befahren werden kann. 1903 veranstaltete der „Radfahrer-Verein Schwaben“ das erste Solitude-Bergrennen für Fahrräder mit Hilfsmotor. Von ein bis drei PS unterstützt, strampelte die Meute damals an gut 2000 Zuschauern vorbei vom Stuttgarter Westbahnhof über kaum befestigte Staubstraßen hinauf zum einsamen Schloss Solitude. 1906 zog es zwar schon 15.000 Schaulustige an die Schotterpiste, doch anschließend erteilte das württembergische Innenministerium aus Sicher-

heitsbedenken striktes Rennverbot. Erst 1922 ging es an der Solitude wieder steil bergauf: vor 50.000 Zuschauern und erstmals auch mit Autos.

Danach wurde die Strecke Stück für Stück ausgebaut und auf 22,3 Kilometer verlängert – der erste Rundkurs war geboren. Den man 1931 und 1935 dann wieder auf fast die Hälfte zusammenkürzte. Im Zuge dessen erhielt die Solitude ihren extrem anspruchsvollen Verlauf: mit 26 Links- und 19 Rechtskurven sowie Steigungen und Gefällen von über zehn Prozent.

Schon kurz nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs standen die ersten Motorradfahrer wieder an der Startlinie. Dem offiziellen Neuanfang 1949 kam zugute, dass Deutschland noch nicht wieder für internationale Rennen zugelassen war. Somit galt kein Verbot für Kompressormaschinen, was die Nennungen in die Höhe trieb. Mit dem Triumph

Ob WM oder nationale Rennen, der Solitude-Straßenkurs zog die Zuschauermassen geradezu magisch an



In den sechziger Jahren war das Hanging off noch den Beifahrern in den Gespannen vorbehalten



Jeder hat mal klein angefangen, auch die heute so starken Japaner

## Solitude-Revival

Der Mythos Solitude lebt weiter. Ende Juli, zur schönsten Sommerzeit, findet westlich von Stuttgart die Jubiläumsveranstaltung „100 Jahre Solitude-Rennen“ statt.

Vor 100 Jahren wurde das erste Solitude-Rennen gestartet – das schreit nach einem Fest, dachte der Solitude Revival e.V. (www.solitude-revival.de). Deshalb soll vom 25. bis 27. Juli mit einer Jubiläums-Veranstaltung auf einem Teilabschnitt der ehemaligen Rennstrecke rund um das Schloss Solitude der Mythos wieder lebendig werden. Rund 175 Wettbewerbs-Fahrzeuge aus den glorreichen Tagen der Rennpiste werden dazu erwartet. Der dafür vorgesehene 4,6 Kilometer lange Kurs entspricht größtenteils der Streckenführung der zwanziger Jahre. Im Schlossareal wird wie damals das Fahrerlager untergebracht sein. Die Klasseneinteilung, Nennungsformale und die Liste der zugelassenen Fahrzeuge sind im Internet unter [www.solitude-rennen.de](http://www.solitude-rennen.de) und [www.solitude-memorial.de](http://www.solitude-memorial.de) zu finden (Kartenvorverkauf unter Telefon 07 11/2 55 55 55).



Große Party vor Schloss Solitude – MOTORRAD feiert mit



## Flaniermeile

Das Glemseck war erst Kurhaus, dann Logenplatz Ausgangs der Startkurve, und heute treffen sich hier die Biker

## 100 Jahre - 100 Preise

**A**uch in dieser Ausgabe haben Sie wieder die Chance, etwas zu gewinnen. 100 Original-Zippo-Feuerzeuge mit MOTORRAD-Logo werden unter den Lesern verlost, die folgende Frage zum letzten internationalen Solitude-Rennen im Sommer 1964 beantworten können: Welcher berühmte Rennfahrer ist damals auf der Stuttgarter Rennstrecke am selben Tag sowohl auf dem Motorrad als auch in einem Formel-1-Renner gestartet? Aufmerksamen Lesern fällt die Antwort sicher nicht schwer. Also schnell das Lösungswort in den unten stehenden Coupon eintragen, diesen auf eine Postkarte kleben und dann an folgende Adresse schicken:

### Redaktion **MOTORRAD** 100-Jahre-Gewinnspiel 70138 Stuttgart

Noch einfacher geht's per Fax unter  
**07 11/1 82-25 50**

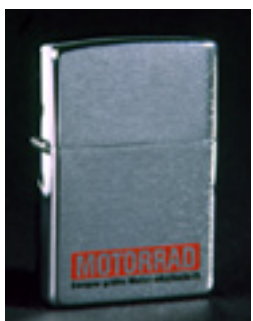
Einsendeschluss ist der 9. April 2003 (Datum des Poststempels). Mitarbeiter der Motor-Presse dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Slides sind keine Erfindung der Neuzeit, wie das Solitude-Foto aus den Fünfzigern beweist



Hab mein Wagen voll geladen – die Fans waren praktisch veranlagt



### MOTORRAD Zippo

Wie versprochen: Mit etwas Glück könnte dieser Original Zippo Ihnen gehören. Wer also startete 1964 auf der Stuttgarter Solitude sowohl auf dem Motorrad als auch im Formel-1-Renner?

Das Lösungswort lautet:

Name, Vorname (Absender bitte ausschreiben)		Alter									
Straße											
Postleitzahl/Wohnort											
Telefon	<table border="0"> <tr> <td></td> <td>Abonnent</td> <td>Käufer</td> </tr> <tr> <td>e-mail (freiwillig)</td> <td><b>MOTORRAD</b> <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Mittleser bei <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>			Abonnent	Käufer	e-mail (freiwillig)	<b>MOTORRAD</b> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Mittleser bei <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Abonnent	Käufer									
e-mail (freiwillig)	<b>MOTORRAD</b> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
	Mittleser bei <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									

Ich bin damit einverstanden, dass mir der Verlag interessante Angebote telefonisch oder schriftlich unterbreitet (ggf. streichen)

## 100 Jahre Solitude

von Schorsch Meier auf 500er-Königswellen-BMW und geschätzten 300 000 Zuschauern startete die Solitude in ihre große Zeit. Nach der Rekordmarke von 435 000 Zuschauern zum WM-Lauf im Jahr 1954 investierte man nochmals richtig Geld, so dass sich die Solitude zum Grand Prix 1956 als eine der modernsten europäischen Rennpisten jener Zeit präsentieren konnte. 1957 und 1958 scheiterten die Rennen jedoch am Weigern der Landesregierung, ein eventuelles finanzielles Minus mit Zuschüssen zu decken.

Die Länge der Strecke trieb die Unterhaltskosten in enorme Höhen. Zwar mangelte es nicht an Fans, wohl aber an deren Zahlungsmoral: Die Ticketschalter ließen sich in dem weitläufigen Terrain leicht umgehen. Das Ende der Solitude zeichnete sich Anfang der sechziger Jahre auch aus politischen Gründen ab, denn die Landesregierung favorisierte den Bau

einer permanenten Rennstrecke – und votierte für den neuen Hockenheimring.

1964 verabschiedete sich die Solitude vom internationalen Rennsport mit einem fürstlichen Highlight: neben dem Motorrad-Grand-Prix wurde ein hochkarätig besetztes Formel-1-Rennen gestartet. Jim Redman verewigte sich auf seiner 350er-Honda mit einer Rekordrunde von 4.15,9 Minuten (Durchschnitt 160,641 km/h). Mike Hailwood hatte vormittags auf MV Agusta das 500er-Rennen gewonnen, nachmittags stand der später ganz zum Autosport gewechselte Motorradstar mit einem Lotus in der zweiten Startreihe der Formel 1 – hinter den damaligen Superstars Jim Clark, John Surtees, Graham Hill und Lorenzo Bandini.

Ein Jahr später fiel bei einem nationalen Rennen dann endgültig der Vorhang. Zum 100. Geburtstag wird in diesem Sommer der Mythos der Rennstrecke aber noch einmal lebendig: mit dem Solitude-Revival vom 25. bis 27. Juli. ■