



Solitude Revival: Das große Get-togetherle

Das Solitude Revival ist weit mehr als nur eine Motorsportveranstaltung. Wenn auf der ehemaligen Rennstrecke im Stuttgarter Westen zahlreiche Porsche Klassiker ihre Runden drehen, werden Erinnerungen wach – an Zeiten, in denen in der Schwabenmetropole noch echte Wettkämpfe ausgefahren wurden.

Die Solitude ist Rennsporttradition, die spürbar ist – im Fahrerlager, auf der Strecke und auch am Streckenrand. Und sie ist vor allem eine Tradition, die hörbar ist. Etwa wenn ein Porsche 718 die Steigung am Glemseck hinaufzieht. Am Steuer des früheren Formel 2-Rennwagens: Matthias Müller, früher Porsche Chef und nun Vorstandsvorsitzender von Volkswagen. Klar, dass er sich als früherer Porscheaner dieses Meet & Greet nicht entgehen ließ. Denn vor allem ist die Solitude eines: ein Porsche Heimspiel. 300 Fahrzeuge waren diesmal an den beiden Tagen am Start, alleine 10 Rennlegenden stellte das Porsche Museum.

Klassiker im Glemseck ruft Erinnerungen wach

Das Besondere am Solitude Revival: An beiden Tagen hieß es im Porsche Fahrerlager „Tag der offenen Tür“. So kamen Zuschauer wie Rennlegenden miteinander ins Gespräch, philosophierten über die seltenen Fahrzeuge und gerieten über der stolzen Vergangenheit von Porsche Klassikern wie dem Formel 1-Wagen Porsche 804 ins Schwärmen, an dessen Steuer unter anderem der letztjährige Le Mans-Sieger Marc Lieb Platz nahm.

Natürlich haben sich die Zeiten geändert: Einst säumten Hunderttausende die Rennstrecke im Stuttgarter Westen. Diesmal zählten die Veranstalter rund 10.000 Zuschauer entlang des von dichtem Wald umgebenen Rings. Früher erreichten die Rennwagen auf dem knapp zwölf Kilometer langen Rundkurs, der nach dem nahe gelegenen gleichnamigen Lustschloss benannt ist, Spitzengeschwindigkeiten von um die 180 km/h.

Nunmehr sorgten Bremsschikanen und ein Führungsfahrzeug dafür, dass die Fahrer ab und an den Fuß vom Gaspedal nahmen. Auch die Zeit wurde nicht mehr genommen. Kurz: Das heutige Solitude Revival ist keine Rennsportveranstaltung. Vor allem aber soll es genau das auch nicht (mehr) sein. Vielmehr erinnerten die Veranstalter mit dem Kultevent in der Porsche Heimat an legendäre Rennfahrer-Pioniere, die mit ihren Porsche den Kurs einst unter Wettkampfbedingungen unter die Reifen nahmen – und den internationalen Motorsport von Stuttgart aus ein Stück weit prägten. Kein Rückschritt also, sondern ein Rückblick, ein Revival eben.

Rennfahrer-Größen, Lokalmatadoren und zahlreiche Porsche Klassiker

Eines aber, das noch immer all das zu bieten hatte, wofür die Tradition des Solitude-Kurses die Macher geradezu verpflichtet: Zahlreiche Motorsport-Größen tummelten sich an beiden Tagen etwa an der Strecke im Glemseck. Einer der Bekanntesten unter ihnen: Hans-Joachim Stuck. In Stuttgart war der frühere Formel 1- und DTM-Fahrer am Steuer des legendären Porsche 962 unterwegs. Mit einem solchen gewann der Bayer 1986 auch den 24 Stunden-Klassiker von Le Mans. Dass einer wie Stuck beim Solitude Revival vorbeischaute, ist keine Selbstverständlichkeit. Es zeugt allerdings vom großen Renommee, das der Stuttgarter Event bis heute genießt. Für Veranstalter wie Zuschauer ebenfalls großartig: dass die Lokalmatadoren Hans Herrmann und Herbert Linge bei den Demonstrationsfahrten mit von der Partie waren. Die beiden ehemaligen Rennfahrer jagten einen 550 Spyder über den Asphalt. Mit einem solchen Spyder hatten Herrmann und Linge 1954 bei der Mille Miglia für eine der bekanntesten Rennszenen gesorgt. Mit eingezogenen Köpfen jagten die beiden unter einer geschlossenen Bahnschranke durch. Sie heute noch einmal in demselben Fahrzeug Seit' an Seit' zu sehen, dürfte einer der Höhepunkte mit Gänsehautfaktor gewesen sein.

Eberhard Mahle kann's noch immer

Dass er es noch immer kann, zeigte auch Eberhard Mahle. Der mittlerweile 84-Jährige, der seine Karriere 1954 in einem DKW eben auf der Solitude begonnen hatte, drehte am Steuer eines silbernen Porsche 356 Carrera GT mit Baujahr 1960 seine Runden. Wie auch zahlreiche andere seltene Modelle hatte das Porsche Museum diesen Vierzylinder-Boxer gestellt. Dessen heutiger Wert: rund eine Million Euro. Bei Mahle aber, der für die Solitude extra seinen alten hellblauen Overall ausgegraben hatte, war der stolze Porsche Oldtimer mit dem dröhnenden Klang in sehr guten Händen. Ein Funkeln in den Augen entlockten ferner der Porsche 928 Trigema aus den 80er-Jahren mit den Transaxle-Experten Günter Steckkönig und Hans Clausecker am Steuer, Kurt Ahrens auf einem 718 Formel 2 und Rudi Lins im 908/3.

Spagat zwischen Alt und Jung

Ein Youngster unter den Legenden und erst 37 Jahre jung ist Marc Lieb. Der Stuttgarter, der 2016 Le Mans und den Fahrertitel in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft für Porsche entschied, setzte sich ans Steuer eines 804 Formel 1. Mit diesem Achtzylinder-Einsitzer triumphierte Dan Gurney 1962 beim „Großen Preis der Solitude“. Wie kaum ein anderes Fahrzeug steht der 804 für die glorreiche Motorsporttradition des legendären Stuttgarter Rings. Und wenn heute Marc Lieb die Achtzylinder-Legende um die Solitude-Kurven jagt, dann ist es genau das, was das Solitude Revival auszeichnet: Die Kultveranstaltung im Herzen Baden-Württembergs schlägt den Spagat zwischen Jung und Alt, Tradition und Moderne – so bravourös wie kaum eine andere Motorsportveranstaltung.

