

# Elf Werksrennställe 1956 auf der Solitude

Text und Fotos: Günter Geyler

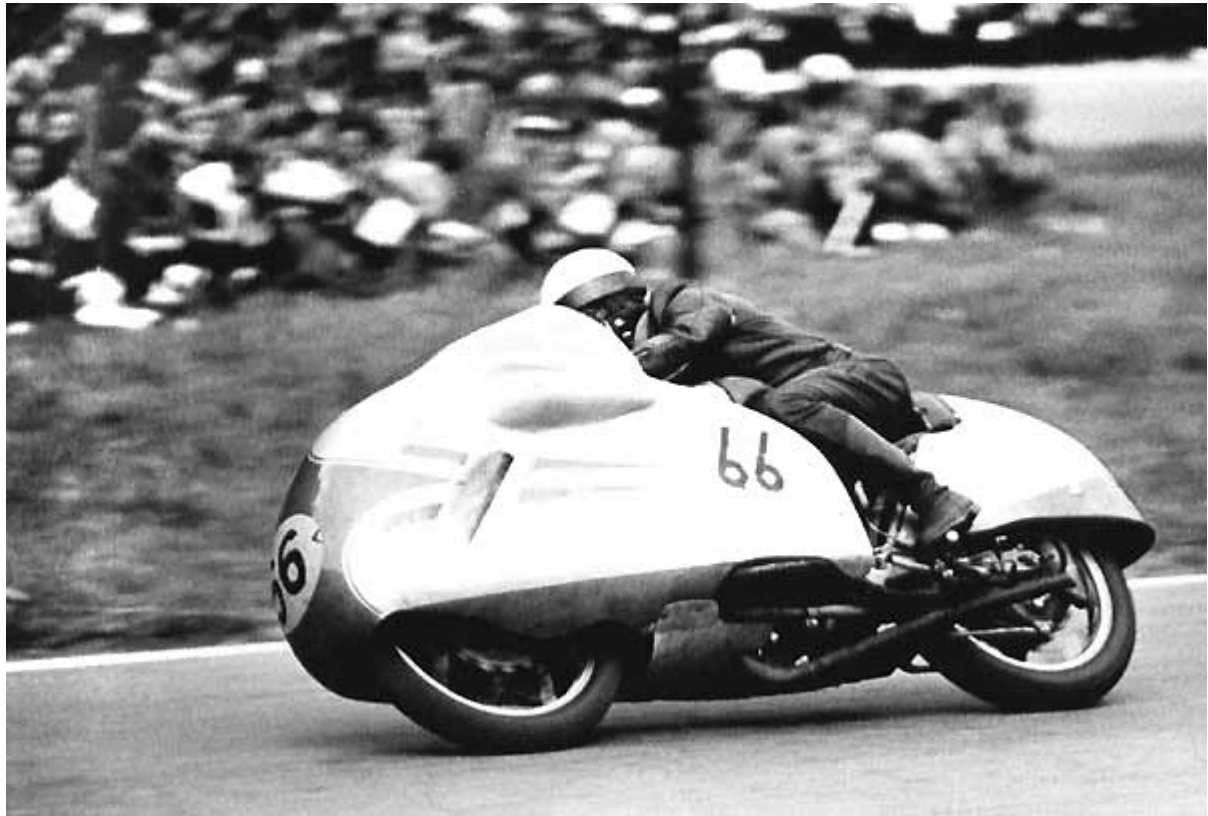
Wenn man die 30 „so ganz knapp“ überschritten hat – ich bin Jahrgang 1937 – denkt man an große Motorenschlachten, bei denen das Wort SPORT noch ganz groß geschrieben wurde, gern mit Freude zurück. Wenn ich heute gefragt werde, welche Rennveranstaltungen mich besonders beeindruckt haben, so rangieren das Eifelrennen 1955 und der Motorrad-WM-Lauf 1971 auf dem alten Sachsenring



bei dem Dieter Braun auf seiner Siegesfahrt 250 000 Zuschauer begeisterte und dabei ein paar rote Funktionäre ärgerte - in meiner Hit-Liste an der Spitze. Das technisch interessanteste Motorsport-Ereignis aber war für mich der Große Preis von Deutschland auf der Stuttgarter Solitude 1956. Auf der 11,5 Kilometer langen idealen „Fahrer-Strecke“ kämpften in den damals fünf aktuellen Motorrad-Klassen die internationalen Spitzenfahrer um Weltmeisterschaftspunkte. Bei keinem Motorrad-WM-Lauf, den ich nach diesem Solitude-Rennen erlebte, konnte ich eine solche Markenvielfalt beobachten. Elf Werksrennställe hatten bei den Motorrädern 1956 in Stuttgart gemeldet. Allein in der Achtelliterklasse gingen die Werksfahrer acht verschiedener Marken an den Start: Neben den Firmen Gilera, MV Agusta, Mondial, Ducati und KTM, die Viertakter ins Rennen schickten, beteiligten sich die Hersteller der Zweitakt-Motorräder von DKW, MZ und Montesa am 125er Lauf. Nach anfänglichem Dreikampf der italienischen Spitzenpiloten Tarquinio Provini auf Mondial, Carlo Ubbiali auf MV Agusta und Romolo Ferri auf Gilera (Foto oben rechts) gewann überraschend Ferri auf dem vollverkleideten Zweizylinder Renner, der 20 PS leistete, vor dem Seriensieger Ubbiali und dem tollkühnen Provini. Die MV und auch die Mondial liefen mit Einzylinder Motoren. August Hobl aus Ingolstadt belegte als bester Deutscher mit der Einzylinder DKW Platz fünf.

---

Gegen die MV Agusta-Werksfahrer Carlo Ubbiali, den Schweizer Luigi Taveri und den Italiener Remo Venturi mit den 250er Einzylinder Motorrädern konnte sich der gute Hans Baltisberger in der Viertelliterklasse auf seiner privaten NSU-Sportmax trotz seines fahrerischen Talents nicht durchsetzen. Hauptsächlich am Berg erwies sich das Viergang-Getriebe der 28 PS Sportmax als ein Handicap. (Die MV Agusta verfügte über sechs Gänge). Für den Schwaben blieb der undankbare vierte Rang. Die weiteren NSU- und Adler-Privatfahrer landeten im Mittelfeld.



Im Rennen der 350er Klasse dominierten die Akteure von Moto Guzzi, MV Agusta und DKW mit ihren Werksmaschinen. Anfangs lagen die Engländer John Surtees (MV Agusta) und Bill Lomas (Moto Guzzi) zusammen mit August Hobl (DKW) an der Spitze. Nach Halbzeit des Rennens stürzte Surtees mit der Vierzylinder MV und brach sich dabei den Arm. Lomas behauptete die Führung und gewann den Lauf vor Hobl (Foto oben) und dem zweiten britischen Guzzi-Werksfahrer Dickie Dale. Die DKW-Piloten Cecil Sandford aus England und der Bayer Hans Bartl beendeten das Rennen an vierter und fünfter Position. Es stellte sich heraus, dass die Dreizylinder DKW mit ihren 45 PS der jahrelang erfolgreichen Einzylinder Guzzi nahezu ebenbürtig war. Erfolglos blieben die vielen Norton-Privatfahrer.

Unvergesslich war der Dreikampf, den ich zusammen mit den rund 300 000 Zuschauern beim Lauf der Halbliterklasse erlebte, wenn die drei Spitzenreiter Geoff Duke aus England auf der Vierzylinder Gilera.



Bill Lomas auf der Achtzylinder Guzzi und der Bayer Walter Zeller auf der PS-unterlegenen Boxer-BMW vorbeijagten (im Foto rechts Duke vor Lomas). Leider aber muteten die drei Weltklassefahrer ihren Maschinen zuviel zu und fielen noch vor Halbzeit des Rennens aus. Danach kämpfte eine weitere Dreiergruppe um den Sieg: Der Ire Reginald Armstrong und der Franzose Pierre Monneret auf Gilera und dazu MV-Pilot Umberto Masetti aus Italien. Im Ziel lag Armstrong vor Masetti und Monneret. Regenspezialist Gerold Klinger aus Österreich rettete als Privatfahrer mit Platz vier die

Ehre von BMW.

---

War das eine Freude, als bei den Seitenwagengespannen anfangs die drei führenden weißen BMW-Werksmaschinen von Noll/Cron, Hillebrand/Grunwald und Schneider/Strauß im „Formationsflug“ die Strecke umrundeten.



Noll und Hillebrand fuhren mit Einspritz-Motoren, die rund 60 PS leisteten. Schneiders Maschine mit Vergasermotor bekam kurzzeitig Triebwerksprobleme, so dass sich die BMW-Privatfahrer Fath/Ohr auf den dritten Platz hinter Noll/Cron (Foto links) und Hillebrand/Grunwald setzen konnten. Das beste Norton-Gespann, Smith/Dibben aus England, landete auf Rang fünf.

---

Die Leistung der Rennmotoren stieg in den letzten 50 Jahren enorm: 1956 gab das Triebwerk der schnellsten 125er Maschine, der Gilera, 20 PS ab. Heute erreichen die stärksten Achtellitermotorräder reichlich 45 PS. Die Rennen wurden immer schneller. Ehemalige Straßenrennstrecken mussten permanenten Rennbahnen weichen. Leider aber sind die Spitzenkämpfe jetzt viel härter geworden und teilweise nicht immer fair verlaufen. Ich erinnere mich an den WM-Lauf 1999 auf dem Sachsenring (danach wurde ich als Motorsportfotograf in Hohenstein ausgebootet): Kenny Roberts jun. kämpfte in der 500er Klasse um den Sieg und beförderte dabei den braven Alex Barros in den Dreck! Solche Attacken sind bedauerlicherweise kein Einzelfall! Positiv hingegen: Sicherheitsvorkehrungen für Akteure und Zuschauer genießen heute den Vorrang! Die Rennpisten verfügen über genügend große Sturz- und Auslaufzonen. Außerdem trägt die derzeitige Schutzkleidung der Rennfahrer erheblich zu deren Sicherheit bei Rennunfällen bei. Nur ganz selten erschien in den letzten Jahren in den Motorsport-Fachzeitschriften das Bild eines derzeitigen Rennpiloten mit schwarzem Rand!