

Der 90. Geburtstag – Hans Herrmann die Rennlegende

Einer der vielseitigsten deutschen Rennfahrer feiert im Jahr 2018 seinen runden 90. Geburtstag: Hans Herrmann.

Der am 23. Februar 1928 in Stuttgart geborene gelernte Konditor trat in den unterschiedlichsten Rennarten auf verschiedensten Marken an. Seine Karriere reicht von der Zusammenarbeit mit Vorkriegsakteuren wie Mercedes-Rennleiter Alfred Neubauer bis zum Beginn der Dominanz von Porsche bei den 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Er startete erfolgreich bei legendären Langstreckenrennen wie der Mille Miglia, Targa Florio und Carrera Panamericana und ist einer der letzten Zeitzeugen aus dieser Ära.

1952 startete Herrmann auf dem Nürburgring mit seinem privaten Porsche erstmals bei einem Rundstreckenrennen und gewann. Schon 1953 gehörte er zum Porsche-Werksteam und nahm erfolgreich u. a. an der Mille Miglia teil, die er mit einem Klassensieg beendete. Bei diesem Rennen quer durch Italien machte er im nächsten Jahr - 1954 - durch eine spektakuläre Aktion auf sich aufmerksam: Als direkt vor ihm die Bahnschranken für den herannahenden Schnellzug nach Rom im geschlossen wurden, konnte und wollte Herrmann nicht mehr bremsen. Er und sein Beifahrer Herbert Linge duckten sich in das Cockpit des flachen Porsche 550 Spyder, und der Wagen fuhr unter den Schranken letzten Moment gerade noch vor dem Zug hindurch. Das Ergebnis waren ein erneuter Klassensieg und der sechste Platz im Gesamtklassement.

Für die Formel-1-Saison 1954 suchte das Mercedes-Werksteam, das mit Juan Manuel Fangio den besten Fahrer der Epoche verpflichtet hatte, zur Ergänzung einen Nachwuchsfahrer für die Grand Prix Boliden wie den späteren Silberpfeil W 196. Herrmann wurde im Herbst 1953 zu einer Fahrerprüfung auf dem Nürburgring eingeladen und ließ dort vier andere Bewerber hinter sich. Nun war er auch im Mercedes-Benz Werksteam für die damalige Formel1.

Da Mercedes 1954 werksseitig aber noch keine Sportwagenrennen bestritt, konnte er auch für Porsche antreten und erreichte mit dem hubraumschwachen Wagen einen vielbeachteten dritten Platz bei der Carrera Panamericana.

Für die Saison 1955 verpflichtete Mercedes zusätzlich Stirling Moss, der Rennen im neuen Mercedes-Benz 300 SLR bestreiten sollte. Bei der Mille Miglia war Herrmann zeitweise schneller unterwegs als der spätere vielumjubelte Sieger Moss – auch Hans Herrmann war in einem SLR gestartet. Er lag einige Zeit an zweiter Stelle. Doch beim Auftanken vergaß der Tankwart den Tankverschluss zuzuschrauben, wodurch Rennbenzin ins Cockpit spritzte. Der Spezialtreibstoff drohte Kleidung und Haut zu zerfressen, sodass Herrmann aufgeben musste.

Herrmann blieb zunächst Porsche-Langstreckenfahrer, wollte aber unbedingt zur Formel 1 zurück. Beim Training zur Targa Florio verunglückte er in einem Ferrari. Trotzdem wurde er zu Testfahrten eingeladen, zusammen mit Wolfgang Graf Berghe von Trips.

1957 und 1958 ging Hans Herrmann außerdem mit einem Borgward 1500 RS bei der Berg-Europameisterschaft an den Start und errang 1957 die Vizemeisterschaft.

Daneben erreichte er achtbare Ergebnisse in Langstreckenrennen (einen dritten Platz beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans 1958) oder in der Formel 2, jeweils mit Modellen des Porsche 718. Während der Saison 1962 verließ er Porsche. Im Jahr 1966 begann mit der Rückkehr ins Porsche-Sportwagenteam sein zweiter Frühling; neben zahlreichen Podiumsplätzen in der Sportwagen-Weltmeisterschaft gewann er 1968 das 24-Stunden-Rennen von Daytona.

Der Gesamtsieg bei den 1000 km Nürburgring, bei denen er an jeder Auflage teilgenommen hatte, ging jedoch auf „seiner“ Nordschleife immer an die zahlreich vertretenen Teamkollegen.

Nach dem 1969 im Porsche 908 nur um etwa 100 Meter denkbar knapp verpassten Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans krönte er dort 1970 seine Langstreckenkarriere mit dem heiß ersehnten ersten Gesamtsieg für die Stuttgarter Marke. Im strömenden Regen konnten er und Teamkollege Richard Attwood sich mit dem Porsche 917 K durchsetzen; nur sieben Fahrzeuge wurden am Ende gewertet. Die fulminante Siegesfahrt in dem als sehr gefährlich und kaum zu bändigenden bekannten Porsche 917 – seinerzeit eine Konstruktion vom damals jungen Ferdinand Piech – bei den denkbar schlechtesten Witterungsbedingungen in Le Mans im 24-Stunden Klassiker macht Hans Herrmann bei allen Motorsportfans und Interessierten schon jetzt zum unvergessenen Helden.

Die Classic Days freuen sich sehr, Hans Herrmann vom 3. bis 5. August 2018 begrüßen zu dürfen – die Fans in der Veranstaltung erwartet ein großer Fan der Veranstaltung – wie Hans Herrmann gerne über sich und sein Verhältnis zum Klassiker- und Motorfestival sagt.