

40 Jahre danach: auf der Suche nach Gerhard Mitter



Oben: Gerhard Mitter auf einem Bilstein-Werbefoto in Siegerpose; links hinter ihm Mauro Bianchi. Rechts oben: 5. September 1965, 500 km Nürburgring; Gerhard Mitter muss sich in einem Abarth 1300 SP den beiden Bianchi-Brüdern Mauro (links) und Lucien, ebenfalls auf Abarth, geschlagen geben. Darunter: Gerhard Mitter bei einer Porsche-Festivität Ende 1967 im Gespräch mit Prof. Helmut Bott (links, Porsche-Chefingenieur 1925-1994); Teamkollege und Bergrivale Rolf Stommelen studiert derweil die Speisekarte.

Am Freitag, dem 1. August 1969, kommt Gerhard Mitter in einem BMW Formel 2 Typ 269 bei Kilometer 4,9 am Schwedenkreuz, einer markanten Stelle des Nürburgrings, aus zunächst ungeklärten Gründen von der Strecke ab.

Das Training zum Großen Preis von Deutschland war, wie üblich, von Einstellarbeiten an den Rennfahrzeugen geprägt. Es war ca. 16 h 20, als der tödliche Unfall geschah. Während der Testarbeiten am BMW 269 hatte Mitter moniert, die Lenkung sei zu leicht, zu schwammig, man solle sie etwas direkter, schwergängiger machen.

Tödlicher Unfall - durch Lenkungsversagen im BMW?

Dieter Quester, der Kontrahent aus der Europa-Bergmeisterschaft 1967 und 1968, nunmehr Teamkollege im BMW Formel 2, der 1987 mit dem Journalisten Helmut Zwickl sein Buch „Wie komm ich bloß vom Rennsport los?“ herausgab, schildert die Vorgänge unmittelbar vor dem Unfall so: Ein Mechaniker sei mit dem Kopf voran in die Tiefen des Rumpfes hinab getaucht, um Mitters Wunsch auszuführen. Es gab dort ein Kreuzgelenk mit einer Sicherungsschraube. Die Schraube wurde aber nur halb auf die Verzahnung gedreht, somit war die Lenkung nicht gesichert. Auf Grund des gelockerten Bolzens an der Lenkstange, dort, wo sie ins Lenkgetriebe hineinragt, ließ sich das Auto nicht mehr steuern, und deshalb schaffte der weiße BMW-Monoposto die lange, schnelle und abschüssige Linkskurve vor Aremberg nicht mehr. Nach knapp 5 Kilometern hatte sich der lose Bolzen gänzlich von der Stange heruntergeschüttelt. Mitter flog von der Straße, durchschlug mit etwa 250 km/h den alten Heckenzaun mit den knorrigen Stämmen, rechts von der Strecke. Das Fahrzeug dürfte sich mehrmals überschlagen haben, bevor es zum Stillstand kam. Weder der dünne Überrollbügel noch der Vollvisierhelm boten Schutz.

Hubert Hahne, in einem weiteren BMW 269, fuhr vorbei, sah die Trümmer und schaltete sofort in den zweiten Gang zurück. Er fuhr die Runde langsam zu Ende, denn er wusste, wer dort rausfliegt, der müsste alles Glück der Welt haben, um lebend davonzukommen. Mitter erlitt beim Aufprall tödliche Kopfverletzungen und verstarb noch an der Unfallstelle. In manchen Quellen ist die Rede von einem Genickbruch, was zum sofortigen Tod geführt habe. Der Fotograf Manfred Förster war Augenzeuge, er sah den Unfall allerdings aus größerer Entfernung. Er erzählt von einem Gespräch mit einem Kollegen, der ganz nahe am Geschehen war. Er berichtet, Mitter habe bewegungslos im Auto gelegen, noch angeschnallt; man habe versucht, ihn herauszuziehen. Danach habe man ihm den Helm abgezogen. Da sah er, dass aus Nase und Ohren Blut kam, was auf einen Schädelbruch hinwies. Der Notarzt sei sehr schnell dagewesen, es war ja ein offizielles Training, dieser konnte aber nicht mehr helfen.

BMW zog die Autos zurück. Der Mechaniker, dem der



verhängnisvolle Fehler an der Lenkung des Mitter-Autos passiert war, verließ das Rennteam. Er arbeitete in einer anderen Abteilung von BMW weiter. Ein gerichtliches Nachspiel oder gar einen Prozess gab es nicht. Untersuchungen der Staatsanwaltschaft Koblenz ergaben einen technischen Defekt, wahrscheinlich an der Lenkung.

Ein Rennunfall, hieß es. Berufsrisiko. Ein lebensgefährlicher Beruf, dem halt leider manchmal Tribut zu zollen sei.

Rivalität zwischen Mitter, Stommelen, Scarfiotti

Wer war Gerhard Mitter? 1967 kam der blutjunge Rolf Stommelen ins Porsche-Berg-Team, und sofort entwickelte sich eine Rivalität zwischen dem Kölner Jungspund und dem Meister (Mitter hatte 1966 seine erste EM gewonnen). Rennfahren ist kein Mannschaftssport. Friktionen zwischen Teamgefährten sind normal, denn der erste Rivale, den man schlagen muss, ist der Kollege im eigenen Team. Trotz dieses Zweikampfs – Quester meint, sie hätten sich „bis aufs Blut“ bekriegt – engagierte Porsche für 1968 als

dritten Bergsteiger den Italiener Ludovico Scarfiotti. Möglicherweise ahnte man in Stuttgart, dass die Konkurrenz von Alfa, Ferrari und Abarth mit ihren Prototypen dieses Jahr zu Hause bleiben könnte angesichts der drückenden teutonischen Überlegenheit. Oder, wie es im Quester-Buch melodramatisch formuliert wird, „ein teuflischer Schachzug“, den zweifachen Europa-Bergmeister, den einzigen Fahrer, der Porsche seit seiner Teilnahme an dieser Serie geschlagen hatte, ins eigene Boot zu holen, um die Rivalität zwischen den Lenkadvirtuosen Mitter und Stommelen noch anzuhetzen. Wozu? Quester/Zwickl: „Die Kulissen für eine weitere Tragödie waren aufgestellt.“

Eine Anspielung auf den Tod von Bobby Klass, der 1967 beim Training zum Rundstreckenrennen von Mugello mit dem Gruppe 7-2-Liter-Dino, den Scarfiotti in der EBM einsetzte und beim Bergrennen Trento-Bondone auf Platz zwei gesteuert hatte, aus einer 130 km/h schnellen Bergab-Rechtskurve rutschend – der Asphalt war schmierig wegen der Hitze – gegen einen Baum gefahren war. Kurz zuvor war Klass vom Porsche 910 Hans Herrmanns überholt worden. Es ist denkbar, dass Günter, in diesem Jahr erstmals im Ferrari-Team, hinter dem weißen Überdrüberflieger aus Stuttgart im brandneuen Stolz von Maranello nicht zurückfallen wollte und einen Moment unaufmerksam war oder einfach zu schnell.



Wille zum Sieg und psychologische Kriegführung

Bei Mitter mussten jedenfalls die Alarmglocken schrillen: Er hatte jetzt Stommelen und Scarfiotti am Hals, um sie niederzuringen, war er gezwungen, all seine Fähigkeiten einzusetzen, als da waren: härteste Selbstdisziplin und absoluter Einsatz für ein Ziel, optimale Vorbereitung und Umsetzung seines eisernen Willens zum Sieg. Mitter war hart gegen sich und gegen andere, meint Quester. Er war

ein Meister der psychologischen Kriegführung, indem er unter Einsatz von Ironie und spöttischem Witz seine Gegner verunsicherte. Er studierte die Schwächen seines Gegners, und wenn er sie erkannt hatte, stieß er „ein glühendes Schwert in die Wunde“, formuliert Quester (Zwickl?) etwas pathetisch. Auf alle Fälle melodramatisch.

Das Geheimnis des Erfolgs, das wusste man spätestens seit Edgar Barth, den Mitter im Porsche-Team nach dessen Krebstod 1965 ersetzte, lag in der Intensität des Trainings. Und Mitter war ein verbissener Trainerer. Quester schildert diese Eigenschaften seines Kontrahenten am Beispiel der südfranzösischen Bergstrecke auf den Mont Ventoux, den „Berg der Winde.“ Auf dieser 22 km langen, äußerst selektiven, sprich kurvenreichen Rennstrecke, spulte Quester pro Tag 500 Trainingskilometer ab. Zehn Tage lang. Mitter übertraf diese Leistung, indem er von früh am Morgen bis zum Einbruch der Dunkelheit unterwegs war. Er kannte kein Pardon gegen sich, eiserne Disziplin war ihm eingeschrieben von Kindesbeinen an.

Jahrgang 1935, war der Zehnjährige mit seiner Mutter und seiner 1 1/2-jährigen Schwester Christa im Jahr 1945 aus dem Heimatort Schönlinde im Sudetenland vertrieben worden, vor allem auch deshalb, weil sein Vater Mitglied einer SS-Einheit gewesen war. Unter Lebensgefahr und großen Entbehrungen, vor allem Hunger und schlim-

Das Foto zeigt Gerhard Mitter am 27. April 69 beim Eifelrennen auf der Nordschleife im BMW F 269, wo ihn eine defekte Lenkung zum Aufgeben zwang. Es war sein letzter Renneinsatz in der Formel 2. Die Lenkung des F 269 war es schließlich auch, die Mitter am 1. August 1969 beim Training zum Großen Preis von Deutschland zum Verhängnis wurde.