

ander Champion. Der agile Achtzylinder 910 Bergspyder war ihm sozusagen auf den Leib geschneidert, er kam damit am besten zurecht und dominierte in einer Weise, die seine Konkurrenten zu Statisten degradierte. Edel-



Oben links: 28. Juli 1968 am Schauinsland in Freiburg; in der scharfen Linkskurve hebt der Porsche das Vorderrad, um so alles hinter sich zu lassen, was der vom Meister gesteuerten Rakete 910/8 nahe kommen sollte. Oben rechts: Am Start zum längsten Bergrennen der Saison auf den Mont Ventoux. Ein Porsche-Mechaniker steht hinter dem von ihm betreuten Carrera 6, es ist der 26. Juni 1966. Unten rechts: Hubert Hahne sitzt im BMW Monti, im Training zum allerletzten EBM-Lauf des Jahres 1968. Hinter Mitter und Stommelen bleibt ihm nur der 3. Platz. Hier beugt sich Alex von Falkenhayen, der geniale BMW-Ingénieur, zu Hahne hinunter.

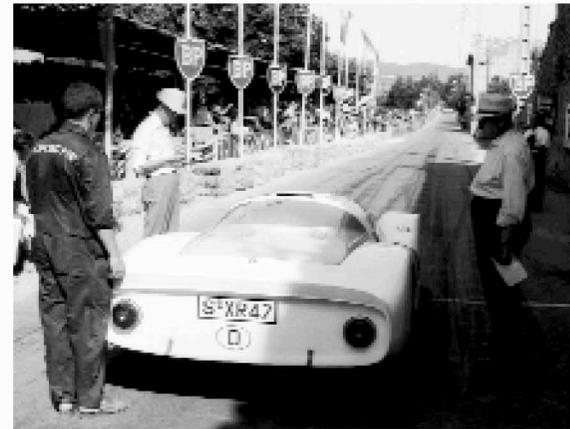
komparsen waren erwartungsgemäß Scarfiotti, Stommelen und Quester. Dodo bot ihm allerdings nur beim ersten Lauf am Montseny Paroli.

Gerhards Waffe war wieder der 910 Bergspyder, allerdings noch leichter als im Vorjahr: Dank Edelmetallen wog er nun sagenhaft geringe 382 kg! Ein extrem leichter Gitterrohrrahmen bildete das Grundgerüst. Die Vorderräder trugen nun Doppelquerlenker, während die Hinterräder an Doppelquerlenkern und Längslenkern geführt wurden. Vorn und hinten waren Drehstab-Stabilisatoren montiert. Die Federung übernahmen Schraubenfedern und konzentrisch angeordnete Bilstein-Stoßdämpfer. Am Heck waren zwei bewegliche Leichtmetallflossen angebracht, deren Anstellwinkel über einen Hebelmechanismus mit den Radträgern der Hinterräder zu betätigen war, wobei das jeweils entlastete Hinterrad in Kurven durch den Fahrtwind über die Heckflosse belastet wurde. Eine messbare Wirkung zeitigten diese Querruder ab 100 km/h.

Der Motor leistete 270 PS, geschaltet wurden fünf Gänge, auf die Hinterräder wirkte ein Sperrdifferenzial. Das ständige Weiterentwickeln und Herumbasteln war dem Auto aber nicht gut bekommen, sein Fahrverhalten wurde immer diffiziler. Eine kleine Unachtsamkeit konnte verheerende Folgen haben, auch deshalb, weil die papierdünne Karosserie keinerlei Schutz für den Fahrer bot.

In der laufenden Saison baute Porsche einen neuen Bergwagen, den Typ 909. Er hatte allerdings nur ein kurzes Leben. Stommelen fuhr dieses Auto beim vorletzten Lauf am Gaisberg und beim letzten, am Mont Ventoux. Es wog 430 kg, hatte den Motor weit vorn, der Fahrersitz rückte entsprechend vor; die Pedale waren vor der Vorderachse angeordnet – die Beine des Fahrers lagen nun im ungeschützten Bereich. Das Besondere an diesem Fahrzeug war

aber die Tatsache, dass es ohne Benzintank und ohne Benzinpumpe auskam – aus Gewichtsgründen. Stattdessen gab es einen Druckspeicher, der aus einer fußballgroßen Titankugel bestand, in der sich eine mit Benzin gefüllte Gummiblase befand. Diese Innovation sollte sich aber nicht durchsetzen, sie bereitete unerwartet viele Probleme und verschwand wieder in der Versenkung. Stommelen lag in beiden Rennen immer hinter Mitter.



In Spanien am 2. Juni 68 blieb Scarfiotti bei seinem letzten Rennen nur vier Sekunden hinter Mitter, obwohl ihm ein schwer zu schaltendes Getriebe zu schaffen machte; damit schlug er sogar noch Stommelen um sechs Zehntel. Auch das Auto des Kölners lief nicht einwandfrei. Nur Mitter hatte offenbar ein tadelloses Gefährt zur Verfügung. Das Glück des Tüchtigen? Die Zeiten jedenfalls lauteten: Mitter 9'30,33", Scarfiotti 9'34,42", Stommelen 9'35,09". Anzumerken ist, dass Mitter seinen Vorjahresrekord um 29 Sekunden unterbot. Hinter dem Porsche-Triple landete Quester im BMW mit 9'51,97", mehr als 20 s hinter Mitter.

**Die Ergebnisse in Spanien im Überblick:**

1. G. Mitter (Porsche Spyder) 9'30,33" (102,87 km/h)
2. L. Scarfiotti (Porsche Spyder) 9'34,42"
3. R. Stommelen (Porsche Spyder) 9'35,09"



Links: Auf der Bergrekord-Strecke Schauinsland bei Freiburg, 28. Juli 1968, Platz eins für Mitter auf Porsche 910/8 Bergspyder. Unten: Skizze der Bergrennstrecke von Ollon nach Villars in der Schweiz, Schauplatz von Mitters 2. Platz 1965 und Sieg 1967.

4. D. Quester (BMW) 9'51,97"
5. R. Lins (Porsche Carrera 6) 10'17,76"
6. S. Greger (Porsche Carrera 6) 10'31,88"
7. R. Gerin (Porsche Carrera 6) 10'35,28"
8. H. Leuze (Porsche Carrera 6) 10'42,70"
9. D. Rouveyran (Abarth) 10'48,83"
10. S. Zwimpfer (Porsche Carrera 6) 10'58,34"

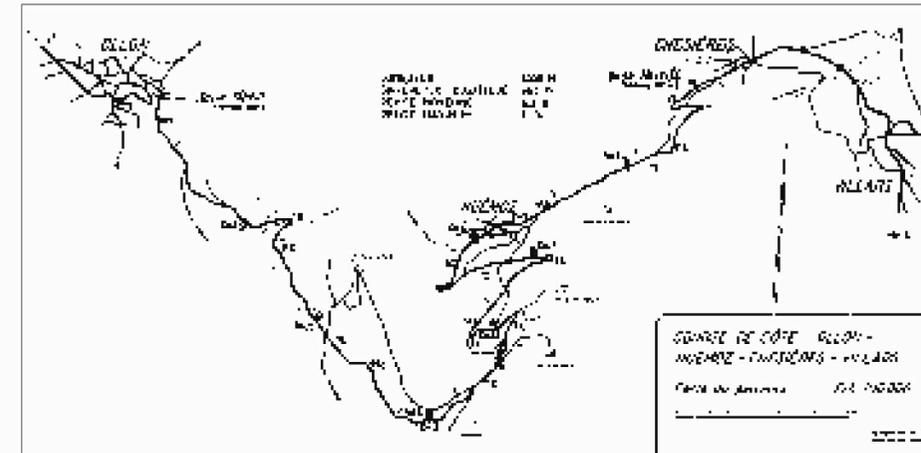
**Chaos nach dem Unfall von Stommelen am Rossfeld**

Ab Freitag, dem 7. Juni, war der Tross der Rennfahrer schon im bayerischen Berchtesgaden, wo am Nachmittag der erste Trainingslauf zum 10. Rossfeld-Bergrennen stattfinden sollte.

An sich ist es ja so, dass ein Training bei Bergrennen nur dem Auffrischen der Streckenkenntnis dient, während man bei Rundstreckenrennen um den günstigsten Startplatz kämpft. Man prüft, was sich seit dem letzten Jahr an der Strecke verändert hat und kümmert sich um eine optimale Abstimmung des Fahrwerks und notwendige Motoreinstellungen. Stimmen die Aufzeichnungen über die richtige Getriebeübersetzung noch?

Scarfiotti war nur ein einziges Mal zuvor auf diesem Berg gewesen, 1966. Und so richtig vertraut konnte er mit dem Bergspyder auch noch nicht sein. Von den vier Sieganwärtern war er der langsamste. Er fuhr aber auch nicht bis an die Grenzen seines Könnens. Mitter war mit 2'55" vor Stommelen (2'58"), Quester (2'59") und Scarfiotti (3'00") am schnellsten. Scarfiotti telefonierte mit seinem Nefen und soll ziemlich frustriert geklungen haben, weil er die Strecke noch nicht beherrschte; er brauchte mehr Training.

Am nächsten Morgen, Samstag, dem 8. Juni 68 um 8 Uhr, startete Stommelen als Erster. Er kam bis Kilometer 3,2,



Sein Spyder touchierte eine Böschung, überschlug sich noch auf der Fahrbahn und rutschte mit den Rädern nach oben von der Piste; Stommelen stürzte auf die Fahrbahn, noch relativ glimpflich davonkommend mit einem Armbruch sowie einer, wie sich herausstellen sollte, äußerst komplizierten Verletzung der linken Mittelhand sowie Schulterverletzungen. Ob nun ein übereifriger Streckenposten den unmittelbar darauf gestarteten Scarfiotti auf der Fahrbahn stehend warnen wollte oder nicht, manche Quellen sprechen von mehreren Leuten, die ihm auf der Strecke entgegenliefen.

Dieser Unfall birgt auch heute noch genügend Rätsel. Stommelens Unfall passierte 33 Sekunden vor dem Scarfiottis. Doch die Meldung von Streckenposten 5 kurz unterhalb der Unfallstelle wurde nicht entgegengenommen,