

Rechts: Mitters Debut auf dem Porsche 718 bei einem WM-Lauf der Formel 1 fand 1963 in den Dünen des holländischen Seebades Zandvoort statt. Die Fahrt dauerte allerdings bloß zwei Runden. Mitte: Die Schuhe werden im Rennwagen hart beansprucht, Qualität macht sich bezahlt. Vor dem GP Deutschland 1963 überlässt Gerhard Mitter auch hier nichts dem Zufall. Unten: Im Juli 1965 steigt Mitter nach dem Formel-2-Rennen auf der Solitude zum Sieger Chris Amon (links) aufs Podium.

Auch wenn die Bilanz am Ende nicht gerade berauschend aussah: Mitter hat alles versucht, um in der Formel 1 Fuß zu fassen. Den Gipfel des Motorsports bildet nun einmal der offene Rennwagen mit freistehenden Rädern. Und dass Mitter gut damit zurecht kam, hatte er mit seinen glänzenden Vorstellungen im Formel Junior bewiesen. Wenn es letztlich nicht klappte, dann lag es am Material. Und am Pech, das ihn oft scheitern ließ, wo anderen Fortuna zulächelte. Immer wieder hat er mit den Monoposti geliebäugelt, manche meinten, seine wahre Liebe habe dieser Art von Rennwagen gegolten.

glänzenden Einstand im Vorjahr, als Innes Ireland im Werks-Lotus siegte, Mitter im DKW Junior im Training Sechster und im Rennen Fünfter wurde – stand unter keinem guten Stern, was die Qualität des Starterfeldes betrifft. Zahlreiche Absagen dezimierten die Konkurrenz: Lola mit Surtees sagte ab, UDT-Laystall mit Ireland und Gregory kam nicht nach Stuttgart, auch die Scuderia Serenissima konnte oder wollte ihre Piloten Nino Vaccarella und Carlo Maria Abate nicht einsetzen.

So blieben die beiden Werksteams von Lotus (Clark, Taylor) und Porsche (Gurney, Bonnier) als Favoriten, den Rest



### Formel 1-Debüt im Lotus 21 auf der Solitude

Erstmals sah man den aufstrebenden Böblinger am Start eines Formel 1-Rennens im heimatlichen Stuttgart, auf der Solitude. Am 15. Juli 1962 fand das 12. Solitude-Rennen über 25 Runden à 11,408 km = 285,2 km statt. Auf der Poleposition stand der Lotus 24 von Jim Clark, der eine Runde in 3'53,9" (175,7 km/h Schnitt) auf die kurvenreiche, nicht ungefährliche Bahn zauberte. Der Sieger aber hieß, und Ferry Porsche wird es mit Genugtuung registriert haben, Dan Gurney auf Porsche 804 F8, der seinen Teamkollegen Joakim Bonnier auf den zweiten Platz verwies.

Trevor Taylor im Lotus 24 Climax V8 rettete als Dritter die Ehre des englischen Rennstalls, den indirekt auch Mitter vertrat, hatte ihm doch die schweizerische Scuderia Filipinetti einen Lotus 21 (mit oranger Lotus 24-Karosserie) zur Verfügung gestellt, mit dem er im Training zwar wegen zahlloser Probleme kaum zum Fahren und auf keine Zeit kam, den er aber zumindest ins Ziel trug, wenn auch zwei Runden hinter dem Sieger zurück.

Die Startnummer, die Mitter bei diesem ersten Formel 1-Einsatz hatte, war „24“. Der BMW 269, mit dem er am 1. August 1969 verunglückte, trug ebenfalls die „24“. Entweder man liest zuviel in solche Dinge hinein oder gar nichts. Es fällt nur auf.

Dieser zweite Formel 1-Lauf auf der Solitude – nach dem

bildeten Privatfahrer. Darunter war das Schweizer Team von Georges Filipinetti, das Jo Siffert und Gerhard Mitter an den Start brachte, beide in Lotus etwas älterer Bauart. Siffert, der sich immer mehr zu einem Star entwickelte, fuhr seinen Lotus auf den fünften Startplatz, also in die zweite Startreihe, während Mitter keine gute Zeit erzielte und den letzten Startplatz einnahm.

Auf der Solitude wurde gutes Startgeld gezahlt. Alles, was man dafür tun musste, war, im Rennen mindestens zwei Runden zu fahren. Unter unglaublichen Umständen tat genau dies Siffert, der sich in der ersten Runde gedreht hatte, irgendwo anstieß und sofort Feuer fing. Siffert sprang aus dem Wagen und eilte zum nächsten Marschall, entriß ihm den Feuerlöscher und schaffte es, das kleine Feuer im Keim zu ersticken. Dann eilte er zurück ins Cockpit und fuhr die Runde zu Ende. Startgeld gerettet, Veranstalter frustriert.

Damit blieben noch Heinz Schiller in einem Porsche 718 und eben Gerhard als Repräsentanten der Scuderia im Rennen, mit dessen Ausgang sie allerdings nichts zu tun hatten. Nach souveräner Führung des Trainingsschnellsten Jim Clark siegte nach einem seltenen Fehler des Schotten Dan Gurney vor Jo Bonnier. Nur der Dritte, Trevor Taylor, war noch in der gleichen Runde. Mitter war am Ende zwar Sechster, was nach dem verheerenden Training eine achtbare Leistung darstellte, er war aber zwei Runden zurück,



doch noch vor Schiller. Es muss wohl am Fahrzeug gelegen haben, an schlampiger Vorbereitung und veralteter Technik, dass dieses Debüt nicht allzu glänzend verlief. Gerhard wollte einen guten Eindruck hinterlassen. Sein Auto ließ nicht mehr als einen Achtungserfolg zu.

### Den Fuß in der Tür: von Hanstein nimmt Notiz

Aber er hatte zumindest den Fuß in der Tür. Und er hatte Porsche-Rennleiter Huschke von Hanstein so beeindruckt,

dass er in dessen berühmtes Notizbuch aufgenommen wurde. Er empfahl dem AVD Mitters Teilnahme am GP Deutschland. Gemäß Reglement musste jemand aber an drei Formel 1-Rennen teilgenommen haben, bevor er bei einem Grand Prix starten durfte. Darauf berief man sich, als man Mitters Nennung ablehnte.

Heini Walter aber, der genauso wenig die besagte Bedingung erfüllte, durfte starten und erwies sich als rolende Schikane. Hanstein hatte Walter für seinen Bergmeistertitel belohnen wollen. Mitter aber hatte keine Lobby, obwohl ein Jahr nach dem Tod des Grafen Trips die Chance bestanden hätte, dass ein Deutscher beim Grand Prix Deutschland startete. Begeistert von Mitter war auf der Solitude auch jener Mann, der vor ihm auf dem fünften Platz gelandet war, der holländische Privatier Carel Godin de Beaufort. Er bot Mitter ein Jahr später seinen „Ersatzteil-Porsche“ 718 für den holländischen GP in Zandvoort am 23. Juni 1963 an. Huschke von Hanstein wird bei diesem Deal nobel im Hintergrund gestanden sein, denn Carel galt bei den Stuttgartern als halber Werksfahrer, der seine eigenen Gefährten auf die Piste brachte. Die orangefarbenen Schlachtrösser aus dem Beaufortschen Stall hatten gut 40 PS weniger als die englischen V8, und sie stammten aus dem Jahr 1960. Aber man muss nehmen, was man bekommt. Und Mitter wahrte seine Chance und blieb im Training im holländischen Seebadeort um eine halbe Sekun-

Oben: Mitter (rechts) vor seinem Chef Beaufort während des Deutschland-Grand Prix 1963, beide auf Porsche 718. Während der Neue einen glänzenden vierten Platz einfuhr, schied der Graf und Rennstallbesitzer nach neun Runden aus. Links: Vor dem Deutschland-GP saß Mitter schon auf der Solitude im 718 der Ecurie Pan American des Carel Godin de Beaufort und landete auf dem 5. Platz.