

## Triumphe am Berg und bei der Targa Florio, Pech in Le Mans Mit Porsche wie verwachsen

Nach seinem glänzenden vierten Platz beim Großen Preis von Deutschland im privaten Porsche-Formel 1 Carel Godin de Beauforts hatte der „Böblinger Löwe“ (so ein enthusiastischer Richard von Frankenberg) Blut geleckt. Zugleich aber musste er zur Kenntnis nehmen, dass seine finanzielle Ausstattung ein künftiges Mitmischen in der Formel 1 wohl nicht erlaubte, etwa als Privatfahrer im Stil des reichen Holländers. Er träumte weiter den Traum von einem deutschen Formel 1 und sprach bei jeder Gelegenheit öffentlich darüber. Aktiv und intensiv

arbeitete er in Richtung Formel 1 über die Schiene Formel 2, indem er in seiner Werkstatt einen Motor für diese Formel baute. Das ehrgeizige Projekt sollte – man hat es geahnt – an den Kosten scheitern. Ein einziges Mal wurde der Motor im Heck eines Lotus zu Testzwecken auf einer Rennstrecke montiert – auf dem Nürburgring. Danach verschwand er in der Versenkung.

### Sieg beim ersten Einsatz mit dem Porsche 904

Die berufliche Existenz Mitters beruhte seit 1961/62 auf der Tankstelle mit Werkstatt in Böblingen und einem weiteren Betrieb in Tübingen, er vertrat die Marken Porsche und Simca. Die losen Kontakte zu Porsche vertieften sich allmählich durch die Bekanntschaft mit dem Technischen Direktor Tomala, mit dem er sich über seine Vierzylinder-Konstruktion austauschte und von dem er Porsche-Teile bekommen haben wird. Schließlich baute Graf Beaufort – die Monza-Geschichte war vergessen – Gerhard nochmals eine Brücke für seine weitere Rennkarriere: Er kaufte einen der rigoros auf Leichtbau getrimmten Porsche-„Kunststoffbomber“ vom Typ 904 und überließ dem Schnelleren das Cockpit für den ersten Renneinsatz in Trier. Dem Sieger des Flugplatzrennens winkte angeblich – hat Ing. Tomala das halb im Ernst angekündigt? – ein Werksvertrag mit Porsche. Edgar Barth war zwar unumstritten, doch war die Rede von seinem Rücktritt am Ende der Saison. Gerhard gewann das Rennen.

Von nun an pilotierte er Sportwagen und Prototypen der Stuttgarter Marke und führte seine Karriere als Rennfahrer zu neuen Höhen. Er sollte in kürzester Zeit zum Stammpiloten heranreifen, dreimal Europa-Bergmeister werden und in seinem letzten Lebensjahr die Targa Florio in Sizilien gewinnen. Einen Werksvertrag erhielt er übrigens erst 1965, das Jahr zuvor war eine Art Probezeit und umfasste nach Trier vor allem das 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring, zusammen mit Herbert Linge, auf einem 904 GTS vom Werk, sowie die 24 Stunden von Le Mans auf Porsche 904/8 mit Colin Davis.

Denkt man heute an Gerhard Mitter, dann tauchen vor dem geistigen Auge zunächst mit Schneeflecken durchsetzte felsige Grasmatten im Hintergrund, mit Serpentina in Vordergrund auf, deren Räden von einem weißen Porsche Bergspyder durchschnitten werden. Die Nummer eins prangt auf den papierdünnen Türklappen, im Cockpit sieht man den Meister im weißen Overall mit roten Flankenstreifen; das Helmdesign zitiert dieses Muster. Punktgenau setzt er die 380 kg leichte Flunder auf den

Rechts: Huschke von Hanstein mit seinem neuen Fahrer in Le Mans 1964.  
Unten: Herbert Linge und Gerhard Mitter stießen beim 1000 km-Rennen auf dem Nürburgring am 31. Mai 1964 im Porsche 904 GTS sensationell bis auf den 3. Platz im Gesamtklassement vor.



Links: Gerhard Mitter am Volant des Porsche 910 Achtzylinder beim 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring am 28. Mai 1967. Zusammen mit Teampartner Lucien Bianchi erringt Mitter den Klassensieg und wird Vierter im Gesamtklassement. Zeitweise sah es sogar nach einem Gesamtsieg aus.