

Impressum Inhalt

Bildnachweis

Detaillierte Angaben s. Seite 268

Dankadresse des Autors

Seite 263

Umschlaggestaltung:

Valentin Schneider, unter Verwendung folgender Fotos:

Hans Peter Seufert (Fahraufnahmen Vorderseite, Rückseite oben links und unten links), RR Renn-Report München (Porträt Vorderseite, Archiv G. Mitter jun.), A. H. Rottensteiner (Rückseite Mitte links, Archiv G. Mitter jun.), Erwin Jelinek (Rückseite oben rechts, Archiv Jörg-Thomas Födisch)

Copyright 2010 by

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.

1. Auflage, Originalausgabe

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Wiedergabe durch elektronische Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung und Nutzung auf elektronischen Datenträgern und Netzwerken inkl. Internet u. ä. verboten, vor allem auf Portalen wie Mygazines, Googlebooks u. ä. Jeder Ersteller von Raubkopien, auch auf elektronischem Wege, wird strafrechtlich verfolgt.

Herstellung

Seitenaufbau, Gestaltung und Bildredaktion:

Hans-Jürgen Schneider

Scan, Produktion:

Valentin und Vincent Schneider

Schlußredaktion: Gabriele Schneider,

Druck: Westermann Druck Zwickau GmbH

ISBN D, A, CH: 978-393182443-3

Verlag

SCHNEIDER MEDIA UK LTD. GB-Portsmouth

e-mail: info@schneider-text.com

website: www.schneider-text.com

Der Verlag dankt Mila Schrader

und der Edition :anderweit GmbH

herzlich für besondere Unterstützung.

website: www.anderweit.de

e-mail: edition@anderweit.de

- 5 Vorwort Gerhard Mitter jun.
- 6 Vorwort von Peter Falk, ehemaliger Porsche-Rennleiter
- 7 Vorwort von Eberhard Mahle
- 8 Vorwort von Adriano Cimarosti, Journalist
- 10 Prolog von Siegfried C. Strasser: Auf der Suche nach Gerhard Mitter
- 15 Kindheit und Jugend: vom Flüchtlingskind zum talentierten Mechaniker
- 24 Motorradrennen auf NSU Fox, DKW, MV Agusta 1952-1957
- 28 Formel Junior mit Eigenbau Mitter-DKW 1958-1959
- 37 Formel Junior mit Mitter DKW und Lotus 18 DKW 1960
- 41 Formel Junior mit Lotus 18 DKW 1961
- 48 Formel Junior mit Lotus 18 und 22 DKW 1962
- 56 Formel Junior mit Lotus 22 DKW 1963
- 64 Hommage an Mitter-Kampfgesossen Roman Dirschl alias Franz Müller
- 68 Formel 1 und Formel 2 mit Porsche 718, Lotus 25 und 44, Brabham BT 23, BMW F 269 1962-1969; Eigenkonstruktion Vierzylinder-Zweitaktmotor; Formel Vau
- 88 Mitter als Porsche-Werksfahrer auf 904, 906, 907, 908, 910, 911, 917 1964-1969 inkl. Le Mans, Targa Florio, Nürburgring; Einsätze auf Abarth 2000 OT, Ford Escort TC, Lamborghini
- 116 Einsätze in Brands Hatch, Sebring, Daytona auf Porsche 904/8, 904 GTS, 906 E, 907, 908 LH, 910 1965-1969
- 128 Mitter als dreifacher Europa-Bergmeister auf Porsche Bergspyder 1965-1968
- 161 Mitters Karriere in Farbe auf zwei und vier Rädern
- 172 Zeitzeuge Dieter Munz (Elektriker, Sammler): mit Mitter in der Lehre
- 174 Zeitzeuge Paul Ernst Strähle (Porsche-Legende): „Wahsinns-Gespür fürs Auto“
- 180 Zeitzeuge Eberhard Mahle (Kolbenbauer, Rennfahrer): Mitter als Kunde und Konkurrent
- 189 Zeitzeuge Herbert Linge (Porsche-Werksfahrer): „Er war letztlich ein Pechvogel“
- 197 Zeitzeuge Hans Herrmann (Mercedes-Legende): „Kämpfer mit kleinen Schwächen“
- 200 Zeitzeuge Toni Fischhaber (BMW- und -Alfa-Fahrer): „Mitter war ungeheuer ehrgeizig“
- 205 Zeitzeuge Klaus Steinmetz (BMW-Rennleiter): Aussagen zum tödlichen Unfall 1969
- 212 Zeitzeuge Hubert Hahne (BMW-Rennsport-Legende): „Mitter war immer fair“
- 215 Zeitzeuge Peter Falk (Porsche-Rennleiter): „Er war von Natur aus misstrauisch“
- 219 Zeitzeuge Udo Schütz (Mitter-Copilot und Porsche-Legende): „Intelligent und smart“
- 225 Zeitzeugen Harry Schätzle, Helmut Pietsch: als Mechaniker bei Mitter
- 234 Postscriptum: Gerhard Mitter und seine Freunde
- 236 Die Familie erinnert sich: Inge Mitter, die Ehefrau
- 240 Die Familie erinnert sich: Gerhard Mitter jun., der Sohn
- 245 Die Familie erinnert sich: Christa Wurst und Eva Kühnel, die Schwestern
- 248 Die Familie erinnert sich: Andrea Mitter, die Tochter
- 251 Epilog: Was von Gerhard Mitter bleibt in unserer Erinnerung
- 263 Dankadresse des Autors
- 264 Alle Autorennen Mitters 1959-1969: Zeitdaten, Orte, Plätze, Fahrzeuge, Startnummern
- 268 Alle Motorradrennen Mitters 1952-1956: Zeitdaten, Plätze, Fahrzeuge; Bildnachweis
- 269 Index Namen, Orte; Quellenverzeichnis
- 272 Ausklang, Angaben zum Autor

Die Geschichte aufarbeiten

Als Siegfried Strasser mich bat, ein Vorwort zu diesem Buch zu schreiben, musste ich lange überlegen, was ich über meinen Vater, an den ich mich kaum erinnern kann, wohl schreiben könnte. Als mein Vater starb, war ich sieben Jahre alt. Deshalb sind meine Erinnerungen an ihn nur vage; als Kind hatte ich wenig Ahnung von dem Schaffen und Wirken meines Vaters. Durch die Faszination Motorsport, die mir wohl im Blut liegt, habe ich durch Verknüpfung verschiedener Umstände meinen Vater viele Jahre nach seinem Tod doch noch kennen lernen dürfen.

Zwei Ereignisse sind mir besonders in Erinnerung geblieben. Es war an einem der wenigen Wochenenden, an dem mein Vater mal zu Hause war. Wir sind in seinem roten 911 Targa nach Malmsheim zu seinem Segelflugverein gefahren. Nach Weil der Stadt kommt eine S-Kurve, die unter einer Eisenbahnbrücke hindurchführt. Er muss wohl sehr sportlich gefahren sein, denn ein Fußgänger, der ebenfalls auf der Straße unterwegs war, sprang in den Straßengraben, was ja eigentlich nicht lustig war.

Die andere Geschichte ist wirklich sehr traurig. Es war am Rossfeld 1968. Im Training verunglückte Ludovico Scarfiotti tödlich. Er war jahrelang der härteste Gegner meines Vaters in der Europa-Bergmeisterschaft. Trotz des Todes seines Teamkollegen ist er das Rennen gefahren und hat es gewonnen. Bei der abendlichen Siegerehrung hat er mir den Pokal geschenkt. Ich war damals sehr stolz auf meine Errungenschaft. Über die Bedeutung für meinen Vater habe ich mir als Sechsjähriger keine Gedanken gemacht.

Ich möchte hier noch schildern, wie ich viele Jahre später wieder persönlichen Zugang zu meinem Vater fand. Im Herbst 2002 fand im Boxenstop Museum in Tübingen eine Sonderausstellung zum Thema „Siebzig Jahre MAICO“ statt. Zwei meiner Motorräder waren Teil dieser Ausstellung und so habe ich Rainer Klink, den Besitzer des Museums, kennen gelernt. Er erzählte mir, dass er ein Fan meines Vaters war und dass man die Geschichte des Gerhard Mitter wieder aufleben lassen sollte.

Im Sommer des Jahres 2003 wurde ein Mitter-DKW Formel Junior in einer englischen Fachzeitung angeboten. Klink erwarb diesen Rennwagen und ich durfte ihn im September des Jahres, bei der Retromotor, erstmalig fahren. Dies war für mich nicht nur der Einstieg in den historischen Motorsport, sondern auch der Anfang der Beschäftigung mit dem kurzen, aber intensiven Leben meines Vaters.

Bei zahlreichen Veranstaltungen habe ich Rennfahrerkollegen, Mechaniker, Ingenieure und Freunde meines Vaters kennen gelernt, die mir über ihn und die damalige Zeit Geschichten erzählt haben. Auf diese Weise wurde in mir großes Interesse geweckt, über den Menschen und Rennfahrer Gerhard Mitter, über meine eigenen Erinnerungen und Informationen seitens der Familie hinaus, noch mehr zu erfahren.

Im April 2006 wurde im Boxenstop-Museum die Gerhard-Mitter-Sonderausstellung eröffnet. Wir hatten über



Links: Gerhard Mitter jun. am Nonnberg in Salzburg anlässlich eines Besuchs beim Autor am 24. März 2007.



120 geladene Gäste. Bis auf wenige Ausnahmen sind alle Eingeladenen gekommen. Rennfahrer aus dem zwei- und vierrädrigen Bereich, Mechaniker, Mitarbeiter, Freunde, Familie und nicht zuletzt Vertreter der nationalen und internationalen Presse. Die Ausstellung ging über acht Wochen und war laut Rainer Klink ein voller Erfolg.

Kurz vor Eröffnung der Ausstellung habe ich Post aus Salzburg bekommen, Absender Dr. Siegfried C. Strasser. Der Name war mir ein Begriff, da ich wenige Wochen zuvor sein Buch „Der Rennberg“ gelesen hatte. Wir verabredeten uns im Boxenstop-Museum und haben dort entschieden, dass Siegfried ein neues, umfassenderes Buch über Gerhard Mitter schreiben wird.

Gerhard Mitter jun.

Oben: Bild von der Sonderausstellung „Gerhard Mitter“ im Museum Boxenstop in Tübingen vom 1. April bis 28. Mai 2006. Gerhard vor dem Porsche 908/2, mit dem sein Vater zusammen mit Udo Schütz einen letzten Sieg für Porsche bei der Targa Florio 1969 eingefahren hat; rechts Museumsdirektor Rainer Klink.



Oben: Mitter siegt beim Flugplatzrennen Pferdsfeld am 7. Mai 1961 auf Lotus 18-DKW. Unten: Ob dieser Bügel wirklich schützt? Das Auto liegt jedenfalls wie ein Brett, und alles spielt sich am Limit ab.

Die Antwort hieß: Mitter. Er war ein Meister, wenn es darum ging, diesen leichten Lotus um die Kurven zu werfen, von denen es in Freiburg eine reiche Zahl gab. Besonders auf den ersten 8,5 km bot die Strecke nur Schlingkurven an, und alle waren im Wald, ohne dass es irgendwelche auffälligen Punkte gegeben hätte, an denen man sich hätte orientieren können. Für Neulinge war dieser Berg besonders schwer zu lernen. Ein alter Hase wie Heini Walter entledigte sich seiner Aufgabe, die EM-Wertung zu gewinnen, in souveräner Manier. Sepp Greger hatte sich im ersten Lauf gedreht, am Ende blieb ihm nur der vierte

Platz. Vor ihm lagen der Tiroler Franz Albert und der Schweizer Herbert Müller, alle auf Porsche. Post scriptum: Herbert Linge überschlug sich in der Linkskurve hinter der Holzschlägermatte mit seinem BMW 700, als die Vorderachsbremse blockierte, blieb aber unverletzt.

Euphorische Artikel erschienen in der Fachpresse über den „Neuschwaben“, den besten deutschen Formel-Junior-Piloten, dessen fahrerische Qualitäten internationalem Standard entsprächen. Hingerissen waren die Sportjournalisten auch vom technischen Fortschritt. Mitters Rekordschnitt von 94,17 km/h, erzielt mit einem 1,0-Liter-Zweitakter, erhält seine Bedeutung durch einen Vergleich mit dem Vorkriegsrekord eines Bernd Rosemeyer, der mit dem V16-Zylinder-Auto Union mit über 600 PS auf 90,4 km/h Schnitt gekommen war. Richard von Frankenberg stellte die Frage, welche Zeit wohl ein Graf Trips im 190-PS-Formel 1-Ferrari fahren würde. Fünf Wochen hatte der in der WM führende Deutsche noch zu leben. Doch das konnte sich natürlich niemand an jenem Festtag des Motorsports vorstellen...

Gute Vorstellungen in Zandvoort und Pirmasens

Viel Zeit zum Feiern blieb Mitter nicht – was ihm wohl gerade recht war –, denn schon am 3. September war er im Seebad von Zandvoort. Nicht zum Baden, sondern um 25 Runden des sandbewehrten Dünenkurses möglichst schnell zu bewältigen, was dem Südafrikaner Tony Maggs im Cooper, der im Sold von Uncle Ken stand und schon das Training dominiert hatte, am besten gelang. Mike McKee im Lotus 20 sowie David Piper, den man heute eher mit Sportprototypen wie einem Ferrari P4 assoziiert, damals aber einen schlanken Lotus 20 pilotierte, folgten auf den Plätzen. Den vierten Platz erwähnt man in diesem Kontext gern: Mitter.

Am Pirmasenser Berg (17. September 1961) stand er wieder ganz oben, Runde acht wurde seine Beute, die ihm sein hartnäckigster Verfolger in Gestalt des Ahrens-Vaters, der sich einen Lotus 20-Ford besorgt hatte, nicht entreißen konnte.

Auf ging's nach Österreich ins schöne Land Tirol: Am Innsbrucker Alpenflughafen war Curt Bardi-Barry in glänzender Form. Im ausgezeichnet präparierten Cooper T56-Ford-Superspeed der Ecurie Vienne, für die ja auch Jochen Rindt fahren sollte, fuhr der Wiener zunächst Pole in 1'01,5", bevor er dann in einer knappen Dreiviertelstunde (43'54,6") den Siegeslorbeer einheimste, woran ihn auch Gerhard Mitter (Zweiter in 44'19,6") nicht hindern konnte. In den Ergebnislisten findet man am fünften Platz den später so grandios auftrumpfenden und dann tragisch verunglückenden „Geki“ Giacomo Russo in einem Lotus 20-Ford. Ganz hinten taucht ein Mitter-Kunde auf: Roman Dirschl, der sich des Pseudonyms „Franz Müller“ bediente und in Tirol am 8. Oktober 1961 einen Mitter-DKW pilotierte.

Für den nächsten Sonntag hatte Paul-Ernst Strähle einige zugkräftige Namen für sein Schorndorfer Bergrennen eingeladen. Favoriten waren Mitter und Ahrens. Bei einem Bier, so erzählte Ahrens später einmal, hätten sie einander versichert, diesen neunten Meisterschaftslauf ritterlich auszufechten. Der Ehrgeiz muss Mitter übermannt haben, denn er warf seinen Lotus in den Graben und Kurtchen siegte vor Ott und „Franz Müller“, der hier einen TCA 61-DKW einsetzte, also einen Trips-Junior; der seltsame Name



Links: Mit dem DKW-Monza gewinnt Mitter zur Abwechslung die Tourenwagen-Klasse beim Flugplatzrennen in Pferdsfeld am 19. März 1961; es ist Saisonbeginn für die Deutsche Meisterschaft. Unten: Freund Mahle gewinnt am Wallberg 1959 mit seinem Volvo PV 544.

bedeutet Trips-Colotti-Auto Union. Colotti, berühmt für seine Getriebe, baute die Fahrzeuge im Auftrag von Trips, der damit den deutschen Nachwuchs fördern wollte.

Ein Draufgänger aus Köln: Hans-August Stausberg

Ein Freund des Grafen, der Kölner Hans-August Stausberg, machte sich ab 1960 einen Namen in der Formel Junior, unter anderem mit einem TCA. Da er zur gleichen Zeit wie Gerhard Mitter in dieser Kategorie antrat und es zu einigen Begegnungen miteinander kam, sollte man ihn nicht unerwähnt lassen. Wahrscheinlich taucht sein Name in den Archiven des Motorsports eher im Zusammenhang mit den Martini-BMW 700 auf, mit denen er auf dem Nürburgring Wunderdinge vollbrachte. Etwa beim 500-km-Rennen am 3. September 1961, als er gemeinsam mit Hülbusch die Tourenwagenklasse bis 700 cm³ gewann.

Geboren am 1. September 1937, begann der Spross einer Metzger-Dynastie in Köln 1957 erstmals mit einem Ford 15 M an einer Rallye in Bad Homburg teilzunehmen. Es folgten weitere Ausflüge mit diversen Geräten, u.a. mit Trips altem Porsche 1300, der „Donnerbüchse“, einem als Rallyeauto schwer vorstellbaren Mercedes 170 D, später sah man ihn in einem neuen Porsche Carrera, der einem Freund gehörte. Ab 1959 fuhr er seinen eigenen Volvo 1600 bei Bergrennen. Ein solches gab es am 1. Mai 1959 auf dem Nürburgring, und zwar zwischen Breitscheid und dem Eingang zur Fuchsröhre. Klassensiege häuften sich, sodass er in der Deutschen Bergmeisterschaft dieses Jahres hinter Mahle Zweiter wurde.

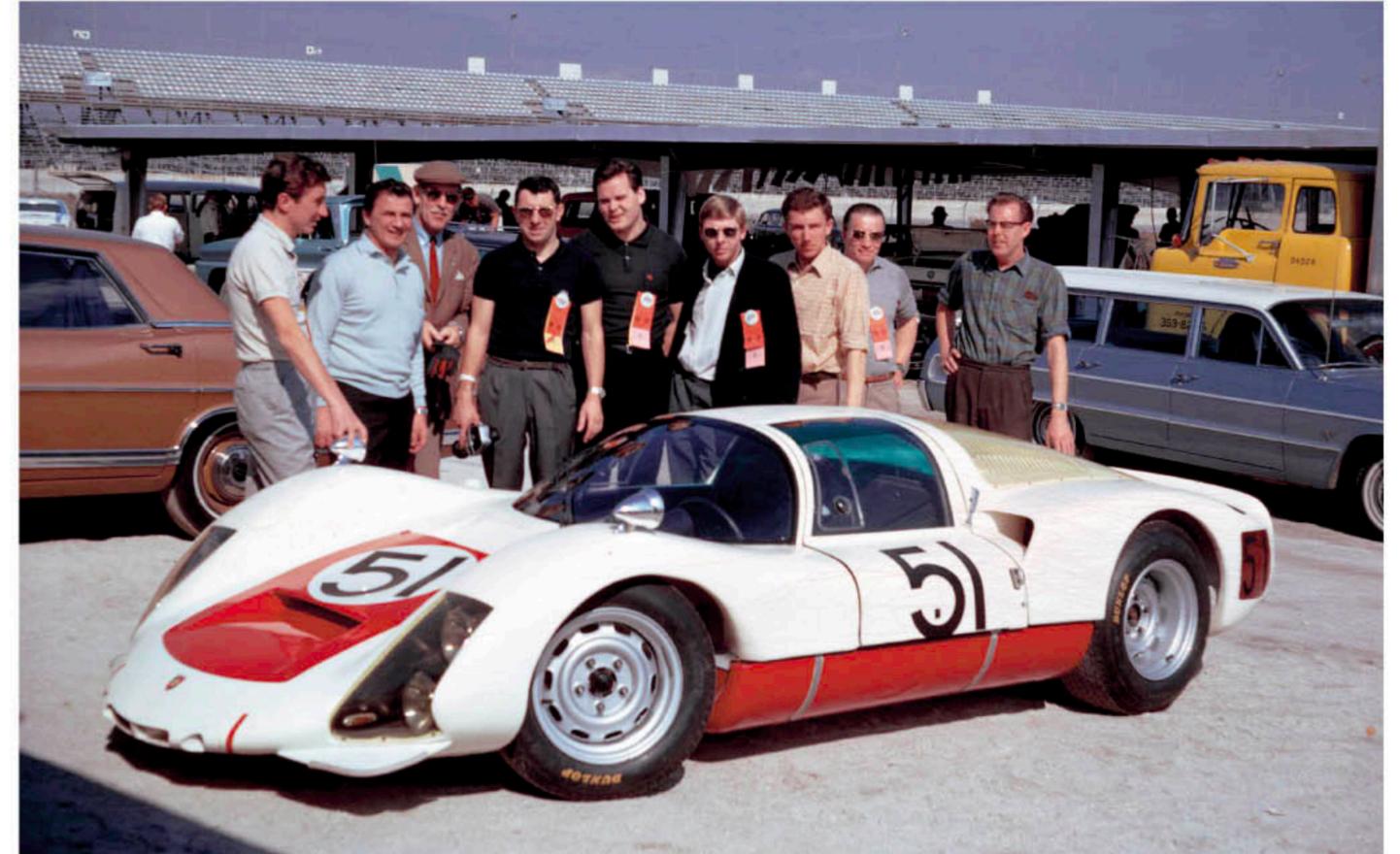
Dann wollte er ernsthaft mitmischen und fuhr ab 1960 in der Formel Junior, zunächst auf Stanguellini und TCA. Doch die Frontmotor-Zweitakter waren zu dieser Zeit



schon hoffnungslos veraltet. Stausbergs Teilnahme mit einem Stanguellini am Easter-Monday-Meeting in Goodwood am 18. April 1960 brachte einen ernüchternden 15. Trainingsrang, gefolgt von einem neuen Platz im Rennen. Der Gewinner hieß Jim Clark.

Acht Tage später drehte Stausberg sich beim Bergrennen La Roche im Regen schon in der ersten Linkskurve dreimal, touchierte mit Schnauze und Heck die einladenden Felswände. Ende des Stanguellini. Der für ihn vorgesehene TCA kam sehr spät aus Modena zum FJ-Grand Prix nach Monte Carlo. Das Training war schon zu Ende. Im

Rechts: Am 17. Oktober gewinnt Mitter auf Porsche 904 GTS das Flugplatzrennen Wien-Aspern. Kleines Bild: Der Porsche 909 Bergspyder, den Mitter für einen ausgezeichneten Wagen hielt, im Rennen fuhr ihn aber nur Rolf Stommelen. Unten: Brands Hatch 1968 bot die größte Chance auf einen Sieg in einem Sportwagen-WM-Lauf vor der Targa 1969.



Oben: Sebring 1966 mit Porsche 906 und Porsche-Team, v.l.n.r. Siffert, Herrmann, von Hanstein, Mitter, Schütz, van Lennep, Stommelen, Bott, Falk. Unten: Auf der Rumpelpiste von Sebring liegt der bestplatzierte (4. Platz) Porsche mit Herrmann, Buzzetta und Mitter vor dem Ford GT 40 von Skip Scott/Peter Revson. Kleines Bild: Ein Abschiedsgruß von Gerhard Mitter im Porsche, Nürburgring, 1000 km, 1.6.1969.

Gerhard Mitter fuhr sehr gerne Motorrad. Hier nimmt er Udo Schütz am Nürburgring (1000-km-Rennen 1969) auf den Sozius seiner exklusiven BMW R 69 S in US-Ausführung.



Rechts: Schütz, Mitter und vermutlich der Verleger begutachten den Rennkalender für das Jahr 1967.



stofften auf Öl, wofür große Mengen an Behältern nötig wurden. Diesem Geschäft verschrieb sich der Jungunternehmer. Die Container-Firma wuchs rasch, Jahr für Jahr verdoppelte sich der Umsatz, das technische Know-how entwickelte sich im Gleichschritt mit der ständig steigenden Produktion.

Nach Intermezzo bei Alfa reumütig zu Porsche zurück

Doch es gab auch ein zweites Leben. Schon für das Kind war der Rennsport „die große Liebe“ gewesen. Verantwort-

lich dafür war zunächst ein Motorradrennen kurz nach dem Zweiten Weltkrieg in der Nähe des Heimatorts; dann aber der Nürburgring, an dem an Rennwochenenden oftmals 300.000 Zuschauer lagerten, die nach Jahren der Nöte und Entbehrungen diesen Großereignissen für Augen und Ohren nach Herzenslust frönten.

„Die Lust an diesen Dingen steigerte sich, als junger Mensch kann man sich ja auch in etwas verrennen.“ Der Wunsch, selbst Rennen zu fahren, wollte endlich in die Tat umgesetzt werden. Man schrieb das Jahr 1958, als Schütz das verdiente Geld in den Erwerb eines Autos steckte und alles fuhr, „was ihm vor die Flinte kam“, um Punkte für eine Lizenz zu sammeln. Er kaufte sich einen Porsche 356, dann fuhr er die Abarth-Varianten und ab 1964 wurde es mit dem 904 ernst, dem ersten Mittelmotor-Rennwagen; dann kam der Carrera 6, dem nur noch die nötigen PS fehlten, um Gesamtsiege einzuheimen.

Zwei Saisons war Schütz Privatfahrer, bis er in Aspern 1965 von Porsche gefragt wurde, ob er nicht für sie fahren wolle. Und so saß er ab 1966 im Werks-Porsche, auch 1967, dann gab es Probleme mit dem Vertrag, den Plöch offerierte, sodass Schütz bei Alfa anheuerte, wo der großartige Motorenmann Carlo Chiti stets nach „cavalli“ Ausschau hielt und sie auch fand, beim Thema Chassis etc. aber wogte. Auch die Organisation war nach der teutonischen Genauigkeit bei Porsche ein *grande casino*. Reumütig, wenn man so will, kehrte Udo Schütz ab 1969 wieder in den Schoß von Mutter Porsche zurück, wo er mit Gerhard Mitter eine heute legendäre Fahrgemeinschaft bildete. Nach Gerhards Tod war er nahe daran, für Martini Racing das Steuer zu übernehmen, erkannte aber bald, auf welchen schwachen finanziellen Beinen dieses Unternehmen stand; drei Porsche 917, zwölf Motoren, da musste man einen potenten Sponsor haben. Schütz hörte auf.

Die entscheidende Frage: Familie oder Rennsport

Der „Stier von Selters“, wie ihn Rainer Braun nannte, dessen Trauzeuge der großgewachsene, kräftige Pilot 1967 war, ist ein Mann, der keine spontanen Entscheidungen trifft. Nach der Katastrophe vom 1. August 1969 sah er sich zwar mit einem Ultimatum seiner Ehefrau konfrontiert, die nicht mit zwei kleinen Kindern an der Hand an einem Grab stehen wollte, wie Frau Bianchi, wie Frau Mitter und so weiter. „Du kannst es dir aussuchen, aber wenn du weiterfährst, bin ich weg.“ Frau Schütz hatte immer dann, wenn ihr Mann Rennen fuhr, die Firma geführt. Also war er auf sie angewiesen. Porsche war an Gulf-Wyer ausgelagert, der für 1970 ausverhandelte Ferrari-Vertrag für Mitter-Schütz obsolet. Zwei Jahre lang rang er mit sich selbst, die gar nicht rosigen Aussichten mit dem Martini-Porsche gaben dann den Ausschlag: Statt auf Asphalt fuhr er in Zukunft auf dem Wasser.

Mitter kannte er seit dessen Formel-Junior-Zeit. Für Schütz kam ein Formel-Auto ja schon wegen seiner Körpergröße nicht in Frage. Aber Gerhard wollte „unbedingt in die Formel kommen“, wiewohl das damals, Anfang der sechziger Jahre, ziemlich aussichtslos war. Der Weg ging immer über England, und wenn man dort keine Eintrittskarte hatte, gab es höchstens einmal im Jahr beim Großen Preis von Deutschland eine Chance auf einen Monoposto, wenn der veranstaltende AvD einen Deutschen in ein Cockpit hievte. Gerhards Auftritt 1963 im Beaufort-Porsche



Nürsring, 17. Juli 1966; Gerhard in seinem privaten 911, links Udo Schütz, rechts Ben Pon. Mitter siegt im Int. ADAC-Rennen auf Carrera 6 vor Schütz, van Lennepe und Pon. Unten: Vor dem Rennen am nächsten Tag, dem 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring, ist man guter Dinge: Von links erkennt man Helmut Bott, David Hobbs, Gerhard Mitter, Horst Ehmke (Bilstein), Jo Siffert, einige Porsche-Leute und den 908/02.

war Resultat eines solchen Deals. Sich redlich schlagen damit, ja das ging. Aber gewinnen konnte man mit solchen Autos nicht. Oder man fuhr einen Formel 2. Und Gerhard fuhr ja privat eine Zeit lang einen Brabham BT 23. Und schließlich einen BMW.

Le Mans 1969: Kollision beim Überholen

Eine zentrale Frage unseres Gesprächs betraf Le Mans 1969. In manchen Berichten der sogenannten Fachpresse las man, dass Schütz dieses Rennen für die Mitter-Schütz-Mannschaft vermasselt hätte, weil er völlig unnötigerweise den weit zurückliegenden Larrousse aus falschem Ehrgeiz rücküberholt habe und dabei von der Strecke geflogen sei. In Wahrheit war es aber wohl ganz anders.

Schütz wusste über den Rückstand von Herrmann/Larrousse genau Bescheid. Er nimmt den Faden auf: „In der Nacht bilden sich auf der Geraden Pulks. Wer vorne fährt, ist der Depp, er bekommt das ganze Licht hinein, das Flackern, die Reflexe, das stört ganz schön. Es war so zwischen drei und vier Uhr nachts. Da schert einer aus, es ist der Larrousse, wegen eines Kupplungsschadens war er lange an der Box, er muss aufholen. Er will an mir vorbei, kurz vor dem Rechtsknick am Ende der Geraden. Man fährt 350 km/h. Man muss, will man den Knick voll fahren, ganz präzise sein. Wir haben uns ganz leicht berührt, damit verlängerte sich die Ideallinie um 1/10-Sekunde vielleicht. Die erste Korrektur ging noch, doch

