

Selbst Formel-1-Fahrer saßen an einigen Sommerwochenenden im Cockpit eines Bergrennwagens, Jim Clark etwa, Jo Siffert, Jo Bonnier.

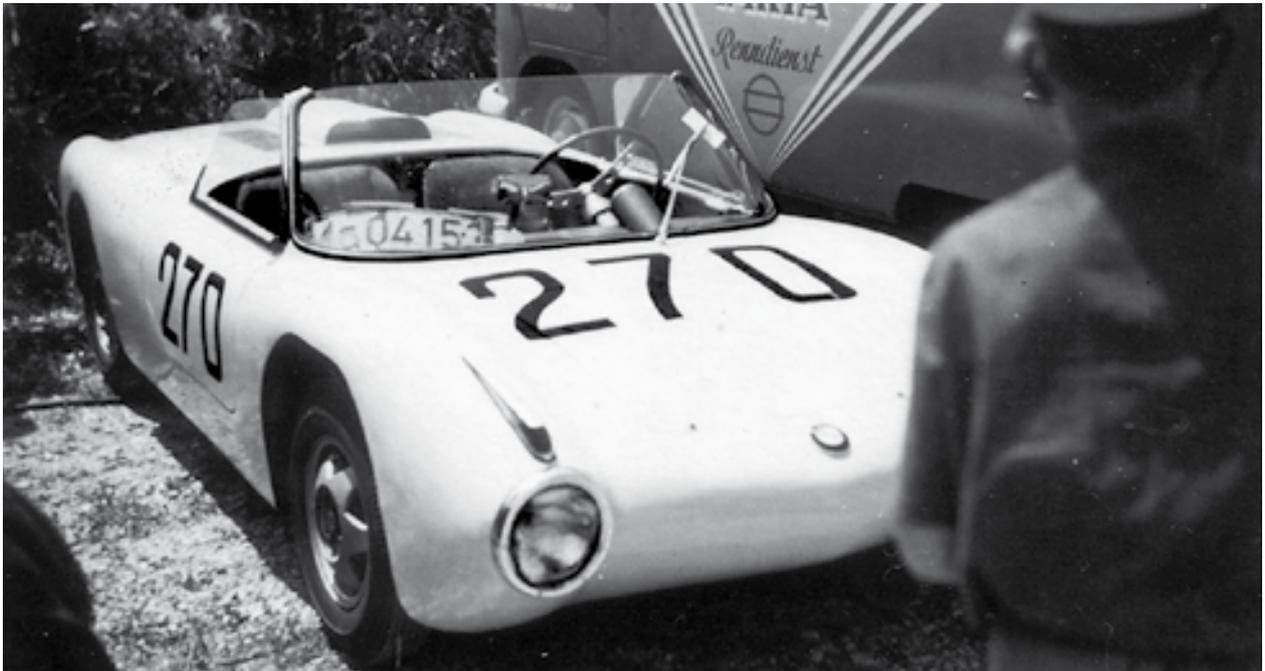
stelle Süd hinauf zum Ahornkaser hinaufjagten: Porsche RSK, Ferrari Dino, Porsche 910 Bergspider, Alfa 33, Abarth 2000, Porsche Carrera 6, um nur die wichtigsten zu nennen.

Sie sind es gewesen, die Tausende, manchmal auch Zigtausende nach Berchtesgaden pilgern ließen, auf den Obersalzberg, der in anderen Büchern meist im Zusammenhang mit den Massenmördern des NS-Regimes genannt wird. Aber die Menschen kamen nicht wegen der dämonisch-spukhaften Schatten einer schrecklichen Vergangenheit. Sie kamen, weil sie ihren Helden am Volant von Rennern neuesten Zuschnitts – Produkte modernster Ingenieurskunst – zujubeln wollten, weil sie sich begeisterten an ihrer Kurventechnik und ihren Mut bewunderten. Für viele war das Brüllen hochgezüchteter Motoren Musik in den Ohren. Sie hoben den Adrenalinpiegel, sie sorgten für den „Kick“ eines begeisternden „Events“.

10 000, 20 000 Menschen erlebten Festtage des Daseins. In den Zeiten des Wirtschaftswunders, als Adenauer, dann Erhard regierten, wollte man ab und zu, selten genug, ausbrechen aus dem Alltag. Und damals gab es noch viele Rennen, auch in der näheren Umgebung, Bergrennen vor allem, zu denen die Menschen strömten. Statt der



1969: Luigi Taramazzo am Start mit dem Fiat Abarth 2000 Sport Spider beim Rossfeldrennen



Hans Stuck, BMW 700 RS

Zweifel schob sich zwischen Boffa und Govoni (Maserati), dann folgten Albert, Greger und Hermann Müller. Am späten Abend wurden die Getriebe zerlegt und ein neuer Tag brach an in Berchtesgaden.

Es verwundert unter diesen Auspizien nicht, dass Harry Zweifel im Lotus im 1. Lauf Schnellster war und alles deutete darauf hin, dass es diesmal der leichtere, mit einem alten 2l-Climax-Motor bestückte Lotus Monte Carlo war, der die Lorbeeren erntete. Spychiger, am meisten vom Getriebeumbau betroffen, wurde im ersten Schlagabtausch gar nur Vierter der 1,6 l-Klasse hinter Walter, Greger und Orthuber. Zweifels 3:36,4 min. waren auf der teils sehr rutschigen Bahn – die Sonne hatte den Asphalt aufgeweicht – ganz exzellent. Aber Mitter fuhr 3:35,5 min.!

Die Tourenwagen bis 600 ccm hatten den Renntag eröffnet, Ortner im Puch 500 dominierte derart, dass er 22 Sekunden vor dem Zweiten im gleichen Auto blieb. Hans Stuck, mit 60 in seinem letzten Rennjahr, gewann seine Klasse (TW bis 700 ccm) vor Behnke und Fischhaber.

Die GT bis 1300 wurden eine Beute von Ernst Furtmayr im Alfa Giulietta Sprint Zagato. Doppelstarter Charles Vögeles Lotus Elite erlitt einen kapitalen Motorschaden. Die Porsche-Carrera-Klasse bis 1600 ccm gewann Siegfried Günther mit hauchdünnem Vorsprung vor Fritz Leinenweber. Sepp Greger kam auf Platz vier, weiter hinten findet man Leute wie Strähle, Federhofer und Michel

Weber, der allerdings keinen Carrera, sondern einen Super 90 fuhr. Stuck versuchte auch bei den Sportwagen bis 1600 ccm, wo die meisten Favoriten auf vordere Plätze antraten, mit einem von BMW neu entwickelten 700 RS mitzumischen, doch nach einer passablen Zeit im ersten Lauf sorgte ein Kupplungsdefekt am Start zum 2. Lauf dafür, dass der hübsche Prototyp nicht von der Rampe wegkam. Von diesem Fahrzeug, das in Alex von Falkenhagens Rennabteilung entstanden war, gab es nur zwei Exemplare, die später an Willi Martini verkauft wurden, der am Nürburgring eine BMW-Werkstätte betrieb und den ehemaligen 700 RS als Martini-BMW 700 erfolgreich einsetzte.

Zweifels Mitstreiter im dünn besetzten „Feld“ der 2-Liter-Sportwagen, Mennato Boffa und Odoardo Govoni, jeweils in einem Birdcage-Maserati Tipo 60, verliehen dem Rennen internationales Flair. Boffa kam im 2. Lauf sogar bis auf 2 Zehntelsekunden an den Lotus heran. Insgesamt aber mussten sich die bildschönen Rennwagen aus Modena dem Leichtgewicht aus Hethel um mehr als 4 Sekunden (Boffa) bzw. 14 Sekunden (Govoni) geschlagen geben.

Den Sieg machten andere unter sich aus. Obwohl Spychiger im 2. Lauf gewaltig Dampf machte, er fuhr 3:35,7 min., blieb Walter um 4/10 Sekunden vorne. Greger rang Orthuber um eine Zehntelsekunde nieder. Selbst Hermann Müller, ebenfalls ein Schweizer, fuhr im 2. Lauf um einen



Melkus FJ



1961: Fahrelager, Odoardo Govoni (273), Mennato Boffa (272), Maserati Tipo 60 „Birdcage“



Eberhard Mahle, neben dem Fiat Abarth Sport 2000 von Tommy Spychiger, dahinter Mahles Fiat Abarth 1000 Bialbero



Nr.46: Mauro Bianchi's Abarth-Simca 1300 Bialbero, Nr.38: Giampero Biscaldis Abarth-Simca 1300 Bialbero, Nr.36: Kurt Zweggs Abarth-Simca 1000. Im Hintergrund Mahles Fiat 2300 S-Coupé

DER LÖWE VON BÖBLINGEN: GERHARD MITTER



DUNLOP

Gerhard Mitter,