

Champion im eigenen Auto: Der spätere Werksfahrer Rudi Lins in seinem Porsche Carrera 6 (1967)



Roßfeld

60 Jahre und kein bisschen leise

Die Roßfeld-Höhenringstraße hat viel erlebt: Wetterkapriolen, EM-Kämpfe, WM-Punkte und Tragik. Vor 60 Jahren findet das erste Rennen auf Deutschlands höchstgelegener Rennstrecke statt.

Von: Dirk Johae

Nur sechs Kilometer lang ist die Strecke im südlichsten Zipfel Deutschlands, die auf eine Höhe von 1500 Metern führt. Bereits nach drei Austragungen schafft das Rennen um den deutschen Alpenbergpreis die Aufnahme in die Berg-Europameisterschaft – auf Augenhöhe mit so traditionsreichen Strecken wie dem Schauinsland bei Freiburg, Ollon-Villars in der Schweiz oder dem Mont Ventoux in Südfrankreich. Ab 1961 trifft sich die Bergrenn-Elite oberhalb von Berchtesgaden.

Vom Start an der Mautstelle Süd bis zum Ziel unterhalb vom Ahornkaser zählt vor allem ein geringes Leistungsgewicht der Autos. Roßfeld ist eine „Maschinenstrecke“, wie der ehemalige Bergeuropameister Eberhard Mahle die Piste charakterisiert. In der Königsklasse der EM ist der Hubraum auf zwei Liter limitiert: Porsche holt aus seinem Achtzylinder-Boxer bis zu 275 PS heraus und dominiert ab 1963 das Geschehen am Roßfeld – wie bereits in der Europameisterschaft.

Mitters Fabelzeit

1969 sorgt Peter Schetty im 290 PS starken 212/E für den einzigen Ferrari-Sieg und beschließt damit die goldenen 60er-Jahre. Allerdings verpasst er im Regen Mitters Fabelzeit von 1966 um mehr als 26 Sekunden. Mitter, der dreifache Europameister, ist der erfolgreichste Pilot am Roßfeld. Wie kein zweiter Fahrer seiner



Mit wildem Sechszylinder-Gebrüll: Bepp Mayer startet 1973 im BMW 3.0 CS



Erster Gesamtsieg mit Porsche: Mitter im 904/8 Bergspyder „Känguru“ 1965

Zeit gelingt ihm die Balance zwischen hohem Risiko und Sicherheitsreserve. Ein Konzentrationskünstler, der für ein paar Minuten alles um sich herum völlig ausblendet und die 700 Höhenmeter mit einem Schnitt von über 120 km/h überwindet – ein Highspeed-Grenzgang zwischen Felswand und Abgrund.

Selbst in der schwärzesten Stunde der Streckengeschichte vor 50 Jahren kann der Porsche-Werksfahrer seine Gedanken auf das Auto und das Asphaltband fokussieren. Sein neuer Teamkollege Ludovico Scarfiotti ist im Training am Tag vor dem Rennen tödlich verunglückt: Zwei Kilometer nach dem Start kommt er in einer Rechtskurve nach außen von der Straße ab, rutscht die steile Böschung hinunter und wird aus seinem ultraleichten Porsche 910 Bergspyder geschleudert. Für den 33-jährigen Italiener kommt jede Hilfe zu spät. Die Unfallursache wird nie geklärt: An der Technik des 910 kann es nicht gelegen haben, ermittelt Porsche. Ingenieur Peter Falk vermutet, dass Scarfiotti einem Streckenposten ausweichen wollte.

Der vor Scarfiotti gestartete Rolf Stommelen ist ebenfalls verunglückt – etwa einen Kilometer oberhalb der Scarfiotti-Unfallstelle. Der junge Kölner erleidet mehrere Brüche. Diese Unfälle sind für Mitter jedoch kein Anlass, auf seinen Start zu verzich-

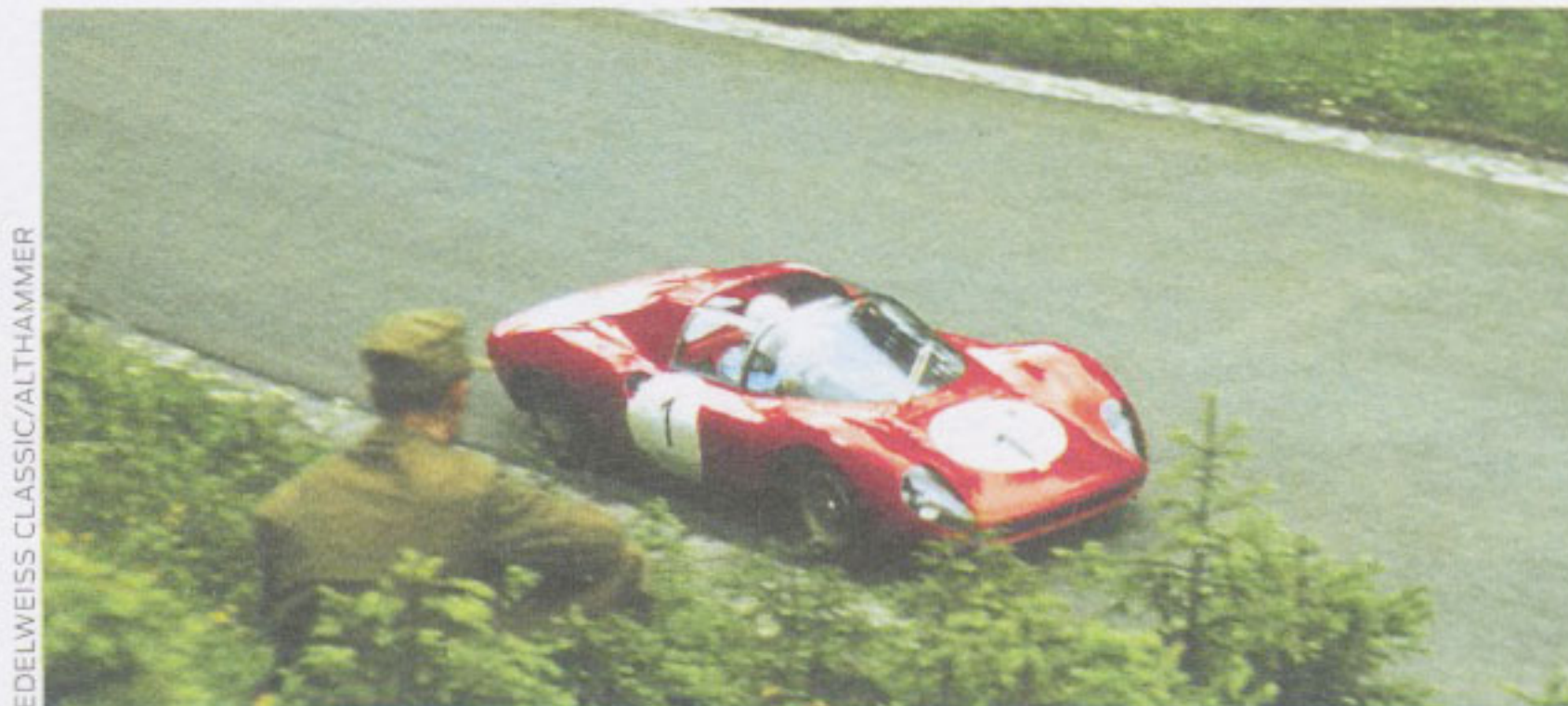
ten. Er hat den Erfolg fest im Blick und gewinnt. Diese EM-Zähler vom Roßfeld ebnen ihm den Weg zum dritten Titel in Folge. Ende 1968 verlässt Porsche das Championat und der Glanz ermattet: Mit dem Niedergang der EM schwindet auch der Reiz des Roßfelds. Die Starterzahlen gehen zurück, spektakuläre Autos werden zur Mangelware: 1970 erfreut der Routinier Sepp Greger mit seiner Bestzeit zwar Lokalpatrioten, sein Porsche 910 ist jedoch ein betagtes Auto.

Immer schnellere Autos

Einige Rennen werden durch Wetterkapriolen geprägt: Als es 1963 am Roßfeld erstmals auch um Punkte für die Sportwagen-WM geht, gewinnt Edgar Barth die Gesamtwertung in einem GT-Porsche. Er startet bei besserem Wetter als später die Rennsportwagen. 1973 verzögert dichter Nebel den Start, die Strecke wird auf 3,2 Kilometer gekürzt. Bereits im Training erreicht der spätere Sieger Reinhold Joest in seinem Porsche 908/3 eine neue Rekordzeit mit einem Schnitt von rund 127 km/h. Die immer schnelleren Autos mit Slicks und auch Flügeln werden zum Sicherheitsproblem. 1977 führt der Franzose Debias das Feld mit 181 Autos an: Mit seinem 300 PS starken F-2-Monoposto fährt er eine neue Rekordzeit. Doch die Zeit für das Rennen ist abgelaufen. ■



Bei Bergrennen selbstverständlich: Offenes Fahrerlager am Roßfeld (1967)



Titelverteidiger: Ludovico Scarfiotti 1966 im Werks-Ferrari Dino 206 SP

DIE GESAMTSIEGER

1958	Sepp Greger (D)	Porsche 356 Carrera	80,680 km/h (trocken)
1959	Ernst Vogel (A)	Porsche RSK	91,060 km/h (Regen)
1960	Gerhard Mitter (D)	Mitter-DKW Formel Jun.	93,648 km/h (trocken)
1961	Gerhard Mitter (D)	Lotus 18-DKW FJ	100,230 km/h (trocken)
1963	Edgar Barth (D)	Porsche Carrera Abarth	97,500 km/h (Regen)
1964	Edgar Barth (D)	Elva Mk7-Porsche	108,600 km/h (trocken)
1965	Gerhard Mitter (D)	Porsche 904/8 Bergsp.	112,900 km/h (trocken)
1966	Gerhard Mitter (D)	Porsche 906/8 Coupé	120,500 km/h (trocken)
1967	Rolf Stommelen (D)	Porsche 910 Bergspyder	114,306 km/h (trocken)
1968	Gerhard Mitter (D)	Porsche 910 Bergspyder	105,210 km/h (tw. Regen)
1969	Peter Schetty (CH)	Ferrari 212/E	109,509 km/h (Regen)
1970	Sepp Greger (D)	Porsche 910/6	114,619 km/h (trocken)
1971	Johannes Ortner (A)	Abarth 3000	105,566 km/h (tw. Schauer)
1973	Reinhold Joest (D)	Porsche 908/3	110,945 km/h (Nebel, Niesel)
1977	Christian Debias (F)	Ralt RT1-BMW (F2)	132,836 km/h (trocken)

Rekord: 2.23,99 min = 147,26 km/h (Christian Debias, Ralt-BMW F2, 1977)

STRECKENDATEN

Lage:	16 km östlich vom Ortskern Berchtesgaden	Rechtskurven:	6
Länge:	6,000 km (1958–1963), größte Steigung: 13 %	Linkskurven:	7
Breite:	7,0–9,0 m	Schnellster Teil:	Ofnerboden
		Langsamster Teil:	Continental-Kurve
		Streckenvarianten:	5,9 km (1964–1977)



TERMIN

ROSSFELD-REVIVAL:

Am 29. und 30. September erinnert der Edelweiß-Bergpreis an die Geschichte des ehemaligen WM- und EM-Laufs. Im Mittelpunkt: Erinnerung an Ludovico Scarfiotti und DTM. Infos: www.rossfeld-rennen.de