
Im Bücherregal: Eberhard Mahle – der vergessene Champion

Von Walther Wuttke, csn

Der Mann hat in seiner Rennkarriere eine hervorragende Bilanz erreicht. Bei 210 Rennen stand er mit seinem Rennwagen am Start, und 150-mal am Ende als Sieger auf dem Podest. Doch seltsamerweise ist den meisten Menschen zumindest sein Nachname ein Begriff, doch die sportlichen Leistungen von Eberhard Mahle sind in Vergessenheit geraten. „Dafür interessieren sich zu wenig Leute“, antwortete er deshalb auch, als Tobias Aichele ihm vorschlug, seine Karriere in einem Buch zu würdigen. Dann stimmte er zum Glück doch zu und lässt den Leser nun teilhaben an seinem rasanten Leben.

Eberhard Mahle (genannt Ebs), der am 21. Dezember 2021 gestorben ist, stammt aus der Unternehmerfamilie, die im Laufe der Jahrzehnte einen der weltweit bedeutendsten Automobilzulieferer geschaffen hat. Sein Vater Ernst Mahle schätzte die Rennleidenschaft seines Sohnes allerdings gar nicht, und deshalb war „Ebs“ stets darauf angewiesen, seine Karriere selbst zu finanzieren. Den Anfang machte er in einem DKW 3=6, mit dem er auf Anhieb erfolgreich war. Es folgten Erfolge mit Alfa Romeo. Mit der Marke wurde er 1957 Deutscher Meister bei den GT-Fahrzeugen bis 1,3 Liter.

In seinem Buch beschreibt Aichele nicht nur die Laufbahn von Eberhard Mahle, sondern auch ein Motorsport-Zeitalter, das noch nicht allein von Marketing und Finanzkontrolleuren bestimmt war. Damals fuhr Mahle zum Beispiel mit seinem Alfa zum Nürburgring, nahm am Rennen teil, kehrte nach Stuttgart zurück, von dort nach Mailand, um den Alfa warten zu lassen und dann wieder zurück nach Stuttgart. Insgesamt kamen so 2720 Kilometer zusammen, die Mahle stets selbst fuhr.

Ein Grund, warum Mahle stets im Schatten der großen Piloten fuhr, ist wahrscheinlich seine Leidenschaft, immer wieder Modelle und Marken sowie die Rennen (Rallyes, Berg- und Rundrennen) zu wechseln. Der Mann startete im Goggomobil ebenso wie im NSU Prinz oder Ford Taunus. Auch Volvo gehörte zu seinen Wettbewerbsfahrzeugen. Ein Höhepunkt war ohne Zweifel die Teilnahme 1959 bei der Targa Florio als Fahrer für den Stuttgarter Porsche-Händler Strähle. Der Stuttgarter wurde Zweiter, doch auf dem Podium wurden die Fahrer Herbert Linge und der Italiener Scagliarini gefeiert. „Erst als Porsche dann, zurück in Stuttgart, eine Pressemitteilung verschickt hatte, kam ich zu meinem wohlverdienten Ruhm“, erinnerte er sich später. Zusammen mit Hans Herrmann fuhr Mahle in drei Werksteams von Borgward, Mercedes und Abarth.

Angesichts der Nähe der beiden Werke war es irgendwann einfach logisch, dass Mercedes auf den erfolgreichen Motorsportler aufmerksam wurde, und 1960 wurde Mahle tatsächlich in das Mercedes-Werksteam aufgenommen. Zum Auftakt nahm er im Januar 1960 mit einem Werks-Mercedes 220 SE die Rallye Monte Carlo teil, die er auf dem dritten Platz beendete. 1961 folgten weitere Erfolge für Mercedes mit dem 220 SE (Heckflosse) und weitere Rundstrecken-Einsätzen mit einem 300 SL.

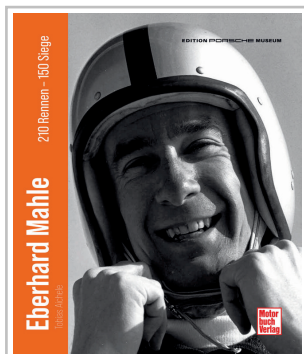
Nach einem skurrilen Unfall im Jahr 1964 spezialisierte sich „Ebs“ Mahle auf Bergrennen. Mahle war bei einem Kart-Rennen auf einem Bundeswehrgelände ohne eigenes Verschulden schwer verunglückt und hätte beinahe ein Bein verloren. Wieder zu Hause in Stuttgart, beschloss er schließlich, in der Europa-Bergmeisterschaft anzutreten. Nachdem Ferrari und Ford abgewinkt hatten, kaufte er von Porsche-Werkspilot Gerhard Mitter einen Porsche 911, den er von Mitter für die Aufgabe vorbereiten ließ. Mitter war damals einer der bekanntesten deutschen Rennfahrer und Tuner. „Mitter hatte einen 65er 911 im Hof stehen mit 20.000 Kilometern. Wie sich später herausstellte, waren es bereits 40.000 Kilometer.“ Während Mitter 1966 die Europa-Bergmeisterschaft in der Sportwagen-Klasse

gewann, siegte Mahle bei den Gran-Turismo-Fahrzeugen.

Mit seinem Portrait von Eberhard „Ebs“ Mahle ist Aichele nicht nur die Würdigung eines zu Unrecht vergessenen Champions gelungen. Gleichzeitig lässt er in seinem lesenswerten Buch eine Epoche wiederaufleben, als Motorsport noch eine gewisse Unschuld besaß und Geld zwar wichtig war, aber nicht so beherrschend wie heute. Die Piloten fuhren mit ihrem Rennwagen zu den Strecken, das Sponsoring war eher dezent, und die Fahrer vielseitig eingestellt. Sie fuhren an einem Wochenende Bergrennen, um eine Woche später auf der Rundstrecke anzutreten.

„Eberhard Mahle: 210 Rennen – 150 Siege“ von Tobias Aichele hat 256 Seiten mit 350 Abbildungen. Das Buch ist im Motorbuch-Verlag erschienen und kostet 49,90 Euro. (Walther Wuttke/cen)

Bilder zum Artikel



„Eberhard Mahle: 210 Rennen – 150 Siege“ von Tobias Aichele.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Motorbuch-Verlag
