



 **Porsche Club** 
für den klassischen 911
Südwest





**Zeitreise:
Helden oder Wahnsinnige**

TRAGUARDO
XII TARGA FLORIO
29 MAGGIO 1971

1.000 Höhenmeter – 900 Kurven auf dem 72 km langen Rundkurs. Das Ganze mal 10.
 „Kinder und Haustiere einsperren“ war überlebenswichtig.
 Zwischen 1906 – 1977 war das die härteste Rennstrecke der Welt.
 Sie verlangte von den Rennfahrern alles ab – manchen auch das Leben.

Erstmal wurde die Targa Florio 1906 unter der Schirmherrschaft des italienischen Grafen Vincenzo Florio ausgetragen. Die damalige 148 km lange, später auf 108 km bzw. auf 72 km gekürzte Rennstrecke, in der sizilianischen Madonie hatte im Ursprung mehr als 6.000 Kurven und unzählige Steigungen, die über viele Jahrzehnte hinweg für Mensch und Maschine zu den größten Herausforderungen im internationalen Motorsport gehörten. Kinder und Haustiere einsperren, lautete die

überlebenswichtige Aufforderung in den Tagen der legendären Targa Florio. Ende der 1960er-, Anfang der 1970er Jahre, in der Hochblüte der Sportwagenrennen, donnerten Rennwagen vom Schlage eines Alfa Romeo 33, Ferrari 512 und 312 oder eines Porsche 908 durch die sizilianische Madonie. Bis zu 550 PS stark und bei etwa 860 kg Gesamtgewicht kann man sich gut vorstellen, was es bedeutete, in engen Kurven und Straßen in der sizilianischen Landschaft Gas zu geben, mit Vollgas durch ein Städtchen namens Cerda (45 km südöstlich von Pa-

lermo) zu rasen und das mit wenigen Zentimetern Abstand zu den Zuschauern und den Leitplanken. Waren es Helden oder Wahnsinnige, die sich jedes Jahr für Ruhm und Ehre nach Sizilien aufmachten? Der legendäre sizilianische Rennfahrer Nino Vaccarella schaffte es dreimal, die Targa Florio zu gewinnen. Er war Einheimischer und konnte vor Ort trainieren, also mit großem Heimvorteil! Es gelang nur wenigen Rennfahrern sich die anspruchsvollen 72 Kilometer – Kurve für Kurve einzuprägen. Diese Strecke musste dann >>>



zehnmal abgefahren werden. Der Rundenrekord gelang dem Finnen Leo Kinnunen 1970 mit 33,36 Minuten in einem Porsche 908/3. Das ergab einen Schnitt von 128,571 km/h. Bei nahezu 900 Kurven und gerade einmal einer Geraden von circa sechs Kilometer Länge, bei der sich die Fahrer „ausruhen“ konnten und so „nebenbei“ eine Geschwindigkeit von über 300 km/h erreichten! Rennfahrernamen wie Hans Herrmann, Joachim Bonnier, Antonio Pucci oder Antonio Maglioli bleiben unvergessen sowie der Dreifachsieg mit Rolf Stommelen. UND natürlich... die elf Siege von Porsche! Sie prägten den „Mythos Porsche“ und machten mit dem geschickten Marketing des Renn-

barons Huschke von Hanstein (3.1.1911* 5.1996†) aus dem Automobilunternehmen die erfolgreichste Automobilmarke im Rennsport: PORSCHE.

2015

13 Fahrzeuge mit 26 Teilnehmer, die alle im klassischen Porsche 911er Club unter dem Dachverband des PCD zusammengefasst sind, machten sich Ende September 2015 auf die Straße, um zu erfahren, was es bedeutet, diese einmalige und bedeutende Rennstrecke zu bewältigen. Mit dabei zehn Targa Modelle – zu Ehren des Jubiläums „50 Jahre Porsche Targa“. Das Modell wurde 1965 erstmals vorgestellt.

Die Teilnehmer trafen sich in der Schweiz, um dann gemeinsam über den St. Bernhard an den Lago Maggiore in Richtung Genua und weiter der SSI entlang in die Cinque Terre nach Moneglia zu fahren. Das erste Quartier erreichten sie gegen Abend. Ein typisches ligurisches Essen brachten die ersten gemeinsamen Gespräche und ein Kennenlernen. Die Teilnehmer kamen aus ganz Deutschland zusammen, von Kiel bis zum Bodensee, vom Badener Land bis aus der Schweiz und dem Kanton St. Gallen. Die Porsche waren wohlbehütet und sicher in einer privaten Tiefgarage untergebracht. Am nächsten Morgen führte die Route entlang der SS I weiter in die Toskana über La





Spezia, im Westen von Ferne über das Wasser einen Blick auf die Insel Elba werfend, weiter nach Grosseto. Bei unserer Mittagsrast im Hafen besuchten wir einen renommierten Autosattler aus Deutschland, der seine Geschäfte nach Italien verlegt hat und jetzt hier hauptsächlich Oldtimer restauriert. Weiter ging es nach Civitavecchia, dem Mittelmeerhafen von Rom, indem unsere Fähre nach Sizilien ankerte. In Palermo angekommen, fuhren wir der Küste entlang und quartierten uns in der Nähe von Cefalù ein, einem ehemaligen Kloster, das zu einem 4-Sterne-Hotel mit angrenzendem Weingut umgebaut wurde. Das Hotel liegt zwei Kilometer neben der historischen Strecke und

wir hatten genügend Zeit, um Teilstrecken abzufahren und ein bisschen zu üben. Auch standen Ausflüge auf den Ätna, nach Taormina oder Enna auf dem Programm. Der Höhepunkt war für den Sonntag, den 4. Oktober geplant. Bei vorausgesagtem guten Wetter stand die 72 km lange Strecke auf dem Plan. Um 9.30 Uhr fuhren wir los. Nach unseren Recherchen die beste Zeit, da um diese Zeit die meisten Sizilianer in der Kirche beten. Bei Sonnenschein ging es gegen den Uhrzeigersinn in Richtung Cerda, entlang der sechs Kilometer Geraden (damals konnten die Teilnehmer noch mit über 300 km/h über die Straße donnern und sich ... „ausruhen“) bis zur Boxengasse, die heute

Targa

Namensgeber des Porsche Targa war der damalige Vertriebschef bei Porsche: Harald Wagner

noch steht, ebenso die Zuschauerränge, die schon sehr einsturzgefährdet sind. In der Boxengasse residiert noch der Automobilclub von Palermo, der das Museum der Targa Florio aufrechterhält. Weiter ging es durch Cerda, das heute außer den immer noch engen Gassen, einer Pfarrkirche aus dem 16. Jahrhundert und einem Barons-Palast nicht mehr viel >>>



zu bieten hat, bis zu einer 20 km langen kurvenreichen Strecke, die fast unpassierbar ist. Kurz darauf machte eine fast ein Meter hohe abgerutschte Straßenhälfte eine „Kurvenhatz“ fast unmöglich. Ab Insella wurde es wieder besser. Die Straßen sind aber im allgemeinen in einem desolaten Zustand. Immerhin, im Jahr 2016, zum „100jährigen Jubiläum“, will man die Strecke in Ordnung bringen. Mit etlichen Fotostopps waren alle am Sonntagnachmittag wieder am Startpunkt angekommen und ließen die Tour bei einem guten Glas sizilianischen Rotwein nochmals Revue passieren. Alle waren glücklich und stolz, diese einmalige und historische Strecke abgefahren zu sein. Wir konnten uns, welch ein unbeschreibliches Gefühl, der damaligen Euphorie auch nicht entziehen, besonders, weil uns die alten Malereien, wie „Nino Nazionale und Forza Vaccarella“ auf den Stützmauern entlang der Strecke für immer im Gedächtnis bleiben werden. Weiter folgten noch Ausflüge nach Palermo und nach Capo San Vito. Am letzten Tag hatte man die Gelegenheit auf Einla-

derung eines Mitglieds des Autoclubs von Palermo ein Privatmuseum in Cerda zu besichtigen. Signore Capuano, Teilnehmer der Targa Florio, der mit einem Porsche Carrera 6 unterwegs war, zeigte uns hunderte von historischen Fotos und alte Schilder. Er kannte immer noch alle Personen und verstärkte so die Eindrücke der letzten Tage zum Thema Zeitgeschehen.

12 Tage Sizilien lagen hinter uns, unzählige Kurven mit Hindernissen von Ziegenherden bis zu den Baustellen und Straßenabstürzen. ABER: Außer einem gerissenen Keilriemen und einer leckenden Benzinpumpe gab es keine Vorkommnisse bei unseren „alten“ Porsche. Die Heimreise gestalteten wir bequemer mit der Fähre von Palermo über Nacht nach Genua und dann direkt auf den Straßen in Richtung Heimat. Mit dem Auslaufen der Fähre vom Hafen Palermo und einem letzten Blick auf die Berge Siziliens stellten sich alle Teilnehmer die Frage: Einen Rundendurchschnitt mit 128km/h zu fahren, wie ist das möglich? Ist man ein Wahnsinniger? Ist man ein Held?

Zeitgeschichte:

Am 10. Juni 1956 errang die heutige Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, einen ihrer größten und wichtigsten Rennsieg. Mit einem Porsche 550 A Spyder erzielte der italienische Rennfahrer Umberto Maglioli überraschend den Gesamtsieg bei der Targa Florio, dem damals traditionsreichsten und schwersten Straßenrennen der Welt. Das junge Unternehmen Porsche sicherte sich mit diesem Sieg weltweite Anerkennung. Es gelang erstmalig einem Fahrer mit einem Fahrzeug der kleinen Rennklasse bis zwei Liter Hubraum, die wesentlich leistungsstärkeren Wagen der größeren Hubraumklassen zu schlagen. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90,9 m/h und einem Vorsprung von fast 15 Minuten auf den Zweitplatzierten deklassierte Maglioli nicht nur die Konkurrenz, sondern erzielte für Porsche auch den ersten Gesamtsieg in der Markenweltmeisterschaft. Dieser Erfolg kam umso überraschender, als der Porsche 550 A Spyder erst elf Tage vor dem Termin Targa Florio sein Renndebüt beim 1.000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring gegeben hatte.



