

MOTOR

WELT AM SONNTAG, 9. OKTOBER 2011, SEITE 91

Porsche-Museums-Chef Achim Stejskal und Autor Roland Lösslich im Steuer des 911 Targa

ROLAND LÖSSLICH PORSCHE

Neulich bei der Targa Florio

Nach langer Pause ist Porsche wieder zu einem der schönsten Autorennen angetreten. Am Steuer: die „Welt am Sonntag“

■ Unser Rennwagen war 41 Jahre alt und hatte nur über 100.000 Kilometer. Aber einen Ferrari konnten wir trotzdem damit überholen

■ Am Ende reichte es leider nur zum 18. Platz. Weil der Tacho ausfiel und irgendjemand die Stoppuhr geklaut hatte

ROLAND LÖSSLICH

Du kannst bis 7000 gehen“, ruft Achim Stejskal mir vom Beifahrersitz zu. „Das kann der!“ Wirklich? Der rote Bereich auf der Skala des Drehzahlmessers beginnt zwar erst bei 7200 Umdrehungen, der Chef des Porsche-Museums und ich sitzen allerdings in einem mehr als 40 Jahre alten Wagen – einem 911 S 2.1 Targa, frisch aus der

richtet, die jedes Frühjahr auch die berühmte Mille Miglia zwischen Brescia und Modena. Derzeit hat in der Klassik-Gruppe diesmal nur 50 Modelle, die zwischen 1906 und 1977 tatsächlich die Targa gefahren sind, zugelassen. Im kommenden Jahr wollen wir hier 150 Autos haben.“ Grund genug für Porsche, genau das Auto an den Start zu bringen, dessen Dachkonstruktion nach eben diesem Rennen benannt wurde: den Targa. Eine Karosserieform mit breitem Überrollbügel samt fester Heckscheibe und herausnehmbarer Dachleiste.

Unser Auto wurde 1970 gebaut, ist aber nicht alt: nur 45.000 Kilometer. „Und völlig serienmäßig“, wie Stejskal versichert. Der Erstbesitzer orderte Leder, Radio, das Dachteil als faltbare Variante, Chrom an den Radläufen und Sportitze. Die nehmen die Insassen perfekt auf und halten sie dank kräftiger Wangen in Kurven aufrecht. Die Bremsen beißen fest zu (was in Palermo zwei verkrüppelte Teenager vor dem Hospital bewahrt), nur der Motor hält Drehzahlen unter 2000 für unter seiner Würde.

Darum gelingt es mir nicht immer, auf die Hundertstelkunde über die Druckluftschlüssel zu rollen, die in den Sonderprüfungen das Gleichmäßigkeitsfahren dokumentieren sollen. Außerdem hat jemand noch vor Rennbeginn das Klammernetz mit den Stoppuhren gestohlen, mit denen Achim Stejskal die Zeit in den Prüfungen hätte nehmen können, und am zweiten Tag fallen Tacho und Kilometerzähler aus. Aber die Verbindungsstappen, auf de-

ANZEIGE



Sammlung entliehen. VW-Konzernchef Martin Winterkorn hängt sehr an dem Auto, er orderte es zur vergangenen Porsche-Hauptversammlung als Jubiläumsgeschenk. Und will es beim nächsten Mal wieder dort sehen. Unversehrt.

Andere rufen vor uns ein Ferrari Dino 246 GTB die Stadtkönigin des Alfa hoch, kein Schleicher, aber auch nicht wirklich sportlich. Außerdem war es schon immer befreiend für einen Porsche-Mann, einen Ferrari zu überholen: „7000“, ruft Stejskal noch einmal, „Joa!“ Ein Druck aufs Gaspedal, und der Sechszylinder-Boxer im Heck arbeitet auf Hochtour. Mit der Kraft von 180 PS überholen wir den erstauften Italiener und stürmen bergauf. So muss es bei der alten Targa Florio gewesen sein.

Mit dem Werks-Porsche kehrt einer der wichtigsten Protagonisten zum sizilianischen Straßenrennen zurück: Eif Mal gewonnen die Zuffenhauser zwischen 1956 und 1973 hier, als es noch um Tempo ging. Nach mehreren Unfällen wurde die Targa Florio als Highspeed-Veranstaltung 1977 verboten und umgewandelt in ein Gleichmäßigkeitsrennen für historische Sportwagen. Bislang war das ohne Reiz für Porsche.

Doch nun hat zum ersten Mal die MAC-Gruppe die Targa Florio ausge-



In Pausen und vor Sonderprüfungen konnte das Publikum die Oldtimer bestaunen

nen es an jedem der drei Rallyetage schneller geht, machen sowieso mehr nur leicht auf dem unebenen Asphalt, nichts knarnt oder quietscht. Die Targa Florio wurde 1906 zum ersten Mal ausgetragen, benannt nach dem Erfinder und Großindustriellen Vincenzo Florio. Sie war das schwierigste Straßenrennen ihrer Zeit (die Mille Miglia wurde erst 1927 aus der Taufe gehoben). Die Rundstrecke über Ställen führte über 148,8 Kilometer, mehr als 900 Kurven galt es zu meistern. Die Strecke musste dreimal bewältigt werden, die Straßen waren nicht abgesperrt. Sieger des ersten Rennens wurde Alessandro Cagna auf einem 40-PS-Itala dank 7,5-Liter-Motor. Er benötigte neun Stunden, 32 Minuten und 23 Sekunden, sein Tempodurchschnitt lag bei 46,8 km/h. Ferdinand Porsche hinterließ schon früh Spuren auf Ställen. 1923 gewann der von Porsche konstruierte Austro-Daimler „Sascha“ die 11-Liter-Klasse, 1924 holte ein Mercedes 2-Liter den Gesamtsieg, entwickelt von Porsche bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Porsche als Werk nahm zum ersten Mal 1956 teil, mit einem 550 A Spyder. Das Auto, das erst elf Tage zuvor beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring debütierte, ließ mit Umberto Maglioli am Steuer die gesamte Konkurrenz hinter sich und siegte auf Anhieb – mit lediglich zwei Litern Hubraum gegen die sonst mächtigen Riesennoren der Konkurrenz. Maglioli schaffte ein Durchschnittstempo von 90,9 Stundenkilometern auf der zu diesem Zeitpunkt 770 Kilometer langen Strecke. Heute ist aus Versicherungsgründen ein Tempodurchschnitt von höchstens 50 km/h erlaubt – der allerdings nicht von allen Teilnehmern auf den Verbindungsstappen eingehalten wird.

Für 2012 will MAC-Präsident Binelli noch einige Dinge ändern: Vor allem könnte die Veranstaltung mehr Publikum am Straßenrand vertragen, hier müsste sich dieselbe Begeisterung auslösen lassen wie bei der Mille Miglia. Zumindest hat es auch auf Ställen niemanden gestört, wenn die Klassiker durch die Dörfer dröhnten oder wenn die Polizei Autobahnzufahrten sperrte, damit der Tross ungestört vorankam. Porsches Rückkehr nach Ställen endete übrigens mit dem 18. Platz – keine Chance gegen die Profis, die ihre Oldies mit der allerneuesten Navigations- und Zeitmesserelektronik aufrüsten (aber ein modernes Radio für Frevel halten). Trotzdem kommt Porsche wieder, wie Achim Stejskal auf der Zielrampe in Palermo verkündete: „Nachstes Jahr mit drei Wagen.“

NACHRICHTEN

kurz & knapp

Bentley plant erstmals einen Geländewagen

LUXUS-SUV Der britische Autohersteller Bentley will seine Modellpalette ausweiten und plant den ersten Geländewagen in der Firmengeschichte. Das hat Wolfgang Dürheimer, Chef der britischen Volkswagen-Tochter, bestätigt. Die Vorentwicklungen laufen, und noch in diesem Jahr sollte der Konzernvorstand über das neue Modell entscheiden, sagte er. Das Luxus-SUV könnte in drei bis vier Jahren auf die Straße kommen. *dpa*

Wartezeiten für Neuwagen etwas kürzer

LIEFERUNG Der Aualieferungstau bei Neuwagen baut sich allmählich ab. Zwar lag die durchschnittliche Wartezeit auch Anfang Oktober unverändert bei 3,6 Monaten, betroffen sind aber fast nur noch neue Modelle und besonders gefragte SUV. Allen voran reduzierte Audi die Wartezeit seiner Kunden laut einer Studie des Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen um 0,8 auf 4,3 Monate. VW und BMW verkürzten die Lieferzeiten um 0,2 beziehungsweise 0,4 Monate auf 5,0 und 2,9 Monate. *dpa*

MELDUNGEN AKTUELL www.welt.de

Partnersuche:

Sportlicher Typ sucht neue Liebe.

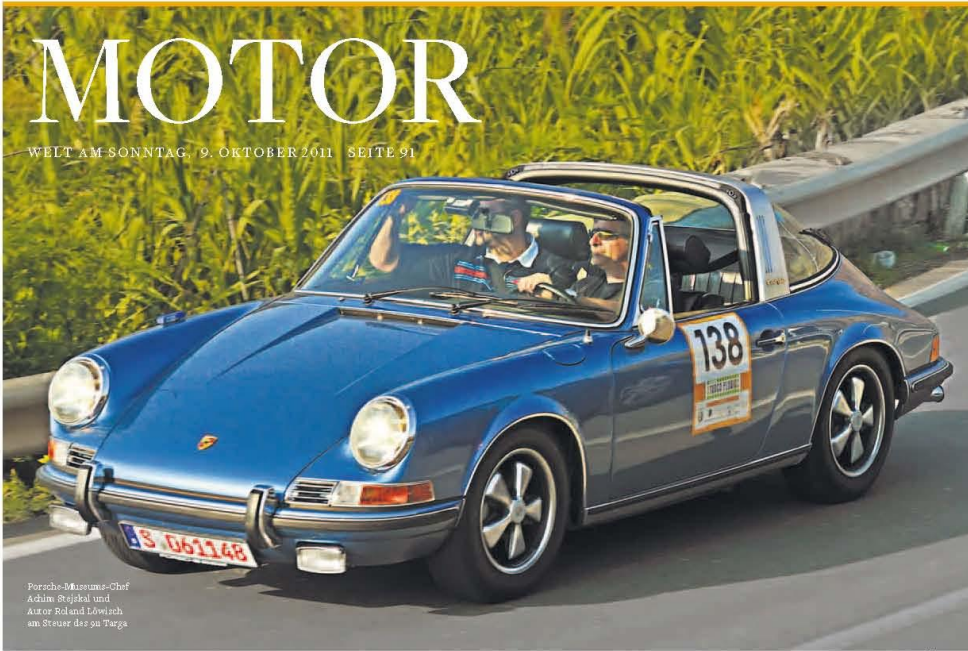
Den gebrauchten Golf, der zu Ihnen passt, finden Sie bei uns.

Die Jahreswagen von Volkswagen.

Wer einen zuverlässigen Partner sucht, sollte sich nicht mit dem Erstbesten zufriedengeben. Darum bieten wir eine Vielzahl von werksartgeprüften Modellen, die sich mit dem Finanzierungsangebot der Volkswagen Bank obendrein besonders einfach finanzieren lassen. So steht Ihrem neuen Glück nichts mehr im Weg. Schauen Sie einfach bei Ihrem Volkswagen Partner vorbei und überzeugen Sie sich.

Jetzt mit günstiger Finanzierung

Das Auto.



Porsche-Museum-Chef Achim Stejskal und Autor Roland Löwisch am Steuer der 50 Targa

ROLAND LÖWISCH/PORSCHE

Neulich bei der Targa Florio

Nach langer Pause ist Porsche wieder zu einem der schönsten Autorennen angetreten. Am Steuer: die „Welt am Sonntag“

■ Unser Rennwagen war 41 Jahre alt und hatte nur 130 PS. Aber einen Ferrari konnten wir trotzdem damit überholen

■ Am Ende reichte es leider nur zum 18. Platz. Weil der Tacho ausfiel und irgendjemand die Stoppuhr geklaut hatte

ROLAND LÖWISCH

D u kannst bis 7000 gehen“, ruf Achim Stejskal mit vom Fahreritz zu. „Das kann der!“ Wirklich? Der rote Bereich auf der Skala des Drehmoments beginnt zwar erst bei 7200 Umdrehungen, der Chef des Porsche-Museums und ich sitzen alle Dinge in einem mehr als 40 Jahre alten Wagen – einem 9A S 2.2 Targa, frisch aus der

nicht, die jedes Frühjahr auch die berühmte Mille Miglia zwischen Brescia und Rom veranstalten. MAC-Chef Sandro Binelli hat in der Klassik-Gruppe diesmal nur 90 Modelle, die zwischen 1966 und 1977 tatsächlich die Targa gefahren sind, zugelassen. „Im kommenden Jahr wollen wir hier 100 Autos haben.“ Grund genug für Porsche, genau das Auto an den Start zu bringen, dessen Dachkonstruktion nach eben diesem Rennen benannt wurde: den Targa. Eine Karosserieform mit breitem Überrollbügel samt fester Heckscheibe und herausnehmbarem Dachteil.

Unser Auto wurde 1970 gebaut, ist aber nicht älter als nur 40.000 Kilometer. „Und völlig serienmäßig“, wie Stejskal versichert. Der Erstbesitzer orderte Leder, Radio, das Dachteil als fahrbar Variante, Chrom an den Radläufen und Sportitze. Die nehmen die Insassen perfekt auf und halten sie dank kräftiger Wangen in Kurven aufrecht. Die Bremsen bleiben fest zu (was in Palermo zwei verärrte Teenager vor dem Hospital bewahr, nur der Motor hält Dröhahlen unter 2000 für unter seiner Würde.

Darum gelingt es mir nicht immer, auf die Hundertstunde über die Druckluftschläuche zu rollen, die in den Sonderprüfungen das Gleichmäßigkeitsfahren dokumentieren sollen. Außerdem hat jemand noch vor Rennbeginn das Klemmbrett mit den Stoppuhren gestohlen, mit denen Achim Stejskal die Zeit in den Prüfungen hätte nehmen können, und am zweiten Tag fällt Tacho und Kilometerzähler aus. Aber die Verbindungsstappen, auf de-

nen es an jedem der drei Rallyetage schneller geht, machen sowieso mehr Spaß. Der alte Wagen verwirndet sich nur leicht auf dem unebenen Asphalt, nichts Inzert oder glücklos.

Die Targa Florio wurde 1906 zum ersten Mal ausgetragen, benannt nach dem Erfinder und Großindustriellen Vincenzo Florio. Sie war das schwierigste Straßrennen ihrer Zeit (die Mille Miglia wurde erst 1927 aus der Taufe gehoben). Die Rundstrecke über Sizilien führte über 48,8 Kilometer, mehr als 900 Kurven gibt es zu meistern. Die Strecke musste dreimal bewältigt werden, die Straßen waren nicht abgesperrt. Sieger des ersten Rennens wurde Alessandro Cagna auf einem 40-PS-Itala dank 7,8-Liter-Motor. Er benötigte neun Stunden, 32 Minuten und 22 Sekunden, sein Tempodurchschnitt lag bei 46,8 km/h.

Berndt Porsche hinterließ schon früh Spuren auf Sizilien. 1902 gewann der von Porsche konstruierte Austro-Daimler „Jascha“ die 13-Liter-Klasse, 1904 holte ein Mercedes 2-Liter den Gesamtsieg, entwickelt von Porsche bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft.

Porsche als Werk nahm zum ersten Mal 1956 teil, mit einem 550 A Spyder. Das Auto, das erst elf Tage zuvor beim 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring debütierte, ließ mit Umberto Maglioli am Steuer die gesamte Konkurrenz hinter sich und siegte auf Anhieb – mit lediglich zwei Litern Hubraum gegen die sonst mächtigen Riesennmotoren der Konkurrenz. Maglioli schaffte ein Durchschnittstempo von 90,9 Stundenkilometern auf der zu diesem Zeitpunkt 770 Kilometer langen Strecke. Heute ist aus Versicherungsgründen ein Tempochschnitt von höchstens 90 km/h erlaubt – der allerdings nicht von allen Teilnehmern auf den Verbindungsstappen eingehalten wird.

Für 2011 will MAC-Präsident Binelli noch einige Dinge ändern: Vor allem könnte die Veranstaltung mehr Publikum am Straßenrand vertragen. Hier müsste sich dieselbe Begeisterung auslösen lassen wie bei der Mille Miglia. Zumindest hat es auch auf Sizilien niemanden gestört, wenn die Klassiker durch die Dörfer strömen – aber wenn die Polizei Autobahnzufahrten sperrt, damit der Tross ungehindert vorankommt.

Porsches Rückkehr nach Sizilien endet übrigens mit dem 18. Platz – keine Chance gegen die Profis, die ihre Oldies mit der neuesten Navigations- und Zeitsmesslektronik aufrüsten (aber ein modernes Radio für Freerä halten). Trotzdem kommt Porsche wieder, wie Achim Stejskal auf der Zielrunde in Palermo verkündete: „nächstes Jahr mit drei Wagen“.

Die Reise zur Targa Florio wurde unterstützt von Porsche.

ANZEIGE

Sittensen Mercedes-Schulz	Stegen Mercedes-BAU11
---------------------------	-----------------------

www.AMG-Fahrzeuge.de

Sammlung entliehen. VW-Konzernchef Martin Winterkorn hängt sehr an dem Auto, er orderte es zur vergangenen Porsche-Hauptversammlung als Bühnendekoration. Und will es beim nächsten Mal wieder dort sehen. Unversehrt.

Andererseits ruft vor uns ein Ferrari Dino 246 GT3 die Südfanke der Atina hoch, kein Schlichter, aber auch nicht wirklich sportlich. Außerdem war es schon immer befriedigend für einen Porsche-Mann, einen Ferrari zu überholen. 2000“, ruf Stejskal noch einmal, „Jo!“ Ein Druck aufs Gaspedal, und der Sechszylinder-Boxer im Heck arbeitet auf Hochtour. Mit der Kraft von 180 PS überholen wir den erstauften Italiener und stürmen bergauf. So muss es bei der alten Targa Florio gewesen sein.

Mit dem Werks-Porsche kehrt einer der wichtigsten Protagonisten zum sizilianischen Straßenrennen zurück: Bif Mal gewonnen die Zuffenhausener zwischen 1966 und 1973 hier, als es noch um Tempo ging. Nach mehreren Unfällen wurde die Targa Florio als Highspeed-Veranstaltung 1977 verboten und umgewandelt in ein Gleichmäßigkeitsrennen für historische Sportwagen. Bislang war das ohne Preis für Porsche.

Doch nun hat zum ersten Mal die MAC-Gruppe die Targa Florio aus-



In Pausen und vor Sonderprüfungen konnte das Publikum die Oldtimer bestaunen

NACHRICHTEN

kurz & knapp

Bentley plant erstmals einen Geländewagen

LUXUS-SUV Der britische Hersteller Bentley will seine Modellpalette ausweiten und plant den ersten Geländewagen in der Firmengeschichte. Das hat Wolfgang Dürheimer, Chef der britischen Volkswagen-Tochter, bestätigt. Die Vorentwürfungen laufen, und noch in diesem Jahr solle der Konzernvorstand über das neue Modell entscheiden, sagte er. Das Luxus-SUV könnte in drei bis vier Jahren auf die Straße kommen. *dpa*

Wartezeiten für Neuwagen etwas kürzer

LIEFERUNG Der Auslieferungstau bei Neuwagen baut sich allmählich ab. Zwar lag die durchschnittliche Wartezeit auch Anfang Oktober unverändert bei 3,6 Monaten, betroffen sind aber fast nur noch neue Modelle und besonders gefragte SUV. Allen voran reduzierte Audi die Wartezeit seiner Kunden laut einer Studie des Center Automotive Research (CAR) an der Universität Duisburg-Essen um 0,8 auf 4,1 Monate. VW und BMW verkürzten die Lieferzeiten um 0,2 beziehungsweise 0,4 Monate auf 5,0 und 2,9 Monate. *dpa*

MELDUNGEN AKTUELL www.welt.de

Partnersuche:

Sportlicher Typ sucht neue Liebe.

Den gebrauchten Golf, der zu Ihnen passt, finden Sie bei uns.

Die Jahreswagen von Volkswagen.

Wer einen zuverlässigen Partner sucht, sollte sich nicht mit dem Ersten zufrieden geben. Darum bieten wir eine Vielzahl von werkstatgeprüften Modellen, die sich mit dem Finanzierungsangebot der Volkswagen Bank obendrein besonders einfach finanzieren lassen. So auch Ihrem neuen Glück nichts mehr im Weg. Schauen Sie einfach bei Ihrem Volkswagen Partner vorbei und überzeugen Sie sich.

Jetzt mit günstiger Finanzierung

Das Auto.