

Targa Florio 1966

Der lachende Dritte

8. Mai 1966. Piccolo Circuito delle Madonie: An diesem Sonntagmorgen startet die 50. Targa Florio, das legendäre Rennen in den sizilianischen Bergen, ausgetragen auf öffentlichen Straßen – die stellenweise noch ein wenig schmutziger und rutschiger sind als sonst auf der Mittelmeerinsel. Am Abend vor dem Spektakel, dessen schnellste Teilnehmer gut 9000 Kurven vor sich haben, hat ein Gewitter mediterranen Temperaments Sizilien heimgesucht.

So haben die Massen der Motorsport-Begeisterten – und die kommen bei weitem nicht bloß aus dem ohnedies begeisterungsfähigen Italien – in der bekannten Risikofreude die Straßen kuschelig eng gesäumt und obendrein beim unbekümmerten Hin- und Herlaufen auf der Suche nach dem besten Platz ganz nah an Boliden und Fahrern reichlich Matsch auf die Strecke getreten. Der für Abflüge bestens geeignete Kurs bringt nun also diesmal gern noch ein paar Piloten mehr als sonst ins Schwimmen.

Nichtsdestotrotz hat die Sonne ausreichend Strahlung durch die löchrige Wolkendecke des Morgens gebracht und zumindest den Start zu einem trockenen gemacht. Wie das bereits seit einiger Zeit so ist, erwartet das Publikum erneut ein Duell zwischen den beiden Marken, die jeweils ein steigendes Pferd im Schilde führen.

Die Teamleitung der Scuderia Ferrari hat vier Renner über die Straße von Messina gebracht. Die Modeneser setzen auf den Dino – drei sind gemeldet, einer offiziell von der Scuderia Sant Ambroeus -, haben zur Sicherheit aber auch einen 330 P3 präpariert, den Vaccarella/Bandini

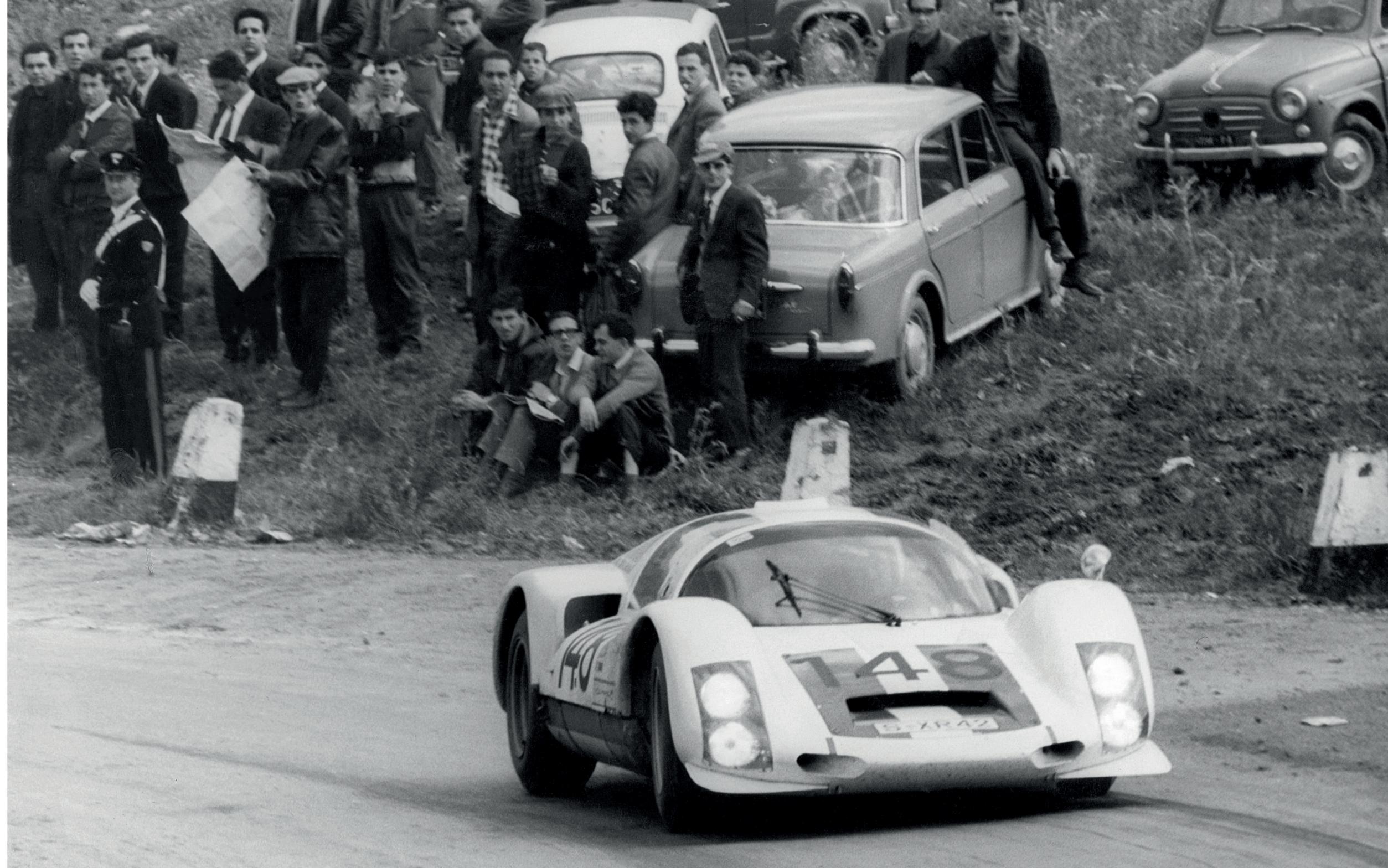


1

1 *Geschlossener Parkplatz, offenes Grinsen: Herbert Müller weiß sich mechanisch in guten Hände, fährt mit Willy Mairesse ein gleichmäßig gutes Rennen und steht am Ende nicht bloß links am Treppchen, sondern ganz obendrauf.*

2 *Da ahnt noch niemand, dass Ferrari einmal zu Fiat gehören wird: Die Kundschaft der Turiner staunt, wie die Zuffenhausener es den Modenesern schon wieder einmal zeigen.*

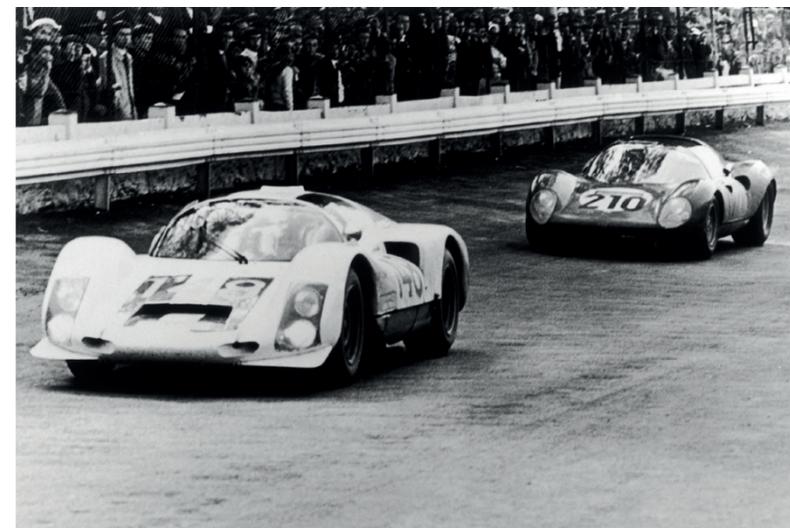
2





Unternehmensarchiv Porsche AG

3



Unternehmensarchiv Porsche AG

4



Unternehmensarchiv Porsche AG

5

- 3 *Epidermico: Hautnah dran sind die Fans, wenn auf Sizilien die Boliden vorüberdonnern. Sie haben Logenplätze an den meisten der gut 900 Kurven des Inselkurses.*
- 4 *Wenn alles bleiben soll, wie es ist, muss sich alles ändern: Im Duell V6 gegen Sechszylinder-Boxer haben am Ende Willy Mairesse und Herbert Müller die Nase vor Giampiero Biscaldi und Mario Casoni auf Dino.*
- 5 *Ich hab' für dich 'nen Blumentopf bestellt: Ein bisschen mehr gibt es dann schon für die Porsche-Sieger der Scuderia Filipinetti.*

fahren. Auf Dino 206 S starten Scarfiotti/Parkes (Einspritzer, Doppelzündung), Guichet/Baghetti (Vergaser, Doppelzündung) und Biscaldi/Casoni (Vergaser, normale Zündung). Porsches Trumpfkarte heißt Carrera 6, auch 906 bezeichnet, und das Blatt umfasst gleich sechs der Renner in mehrerlei Variationen. Klass/Davis mit 2,2-liter-Achtzylinder sowie zwei Sechszylinder mit Einspritzung für Herrmann/Glemser und Mitter/Bonnier fahren in der Prototypen-Klasse, die übrigen mit Vergaser bei den Sportwagen. Zu ihnen zählt das von der Scuderia Filipinetti gemeldete Auto, das sich Müller und Mairesse teilen. Dazu kommen fünf weitere private 906, zwei 911 und sogar ein betagter 356 SC.

Sizilien ist nicht unbedingt das ideale Terrain für die Ford GT, dennoch schickt man unter der französischen Ford-Flagge einen GT40 mit Ligier/Greder. Andere sind wiederum zahlenstärker vertreten, etwa Lancia mit gut einem Dutzend Fulvia HF, dazu Alpine und natürlich Alfa Romeo. Lancia-Fahrer Giuseppe Garofalo ist der erste auf der Piste, allerdings kommt Leo Cella auf der

Werks-Fulvia als Erster wieder aus der ersten Runde zurück, nachdem er die acht vor ihm gestarteten Wagen überholt hat. Die Führung wird er bis in die dritte Runde behalten, in der dann die starken Rennwagen das Feld von hinten aufgerollt haben und die Spitze übernehmen. Cella/Marzi behalten dennoch die Nase vorn, und den GT-Klassensieg bis 1300 ccm kann ihnen keiner mehr abspenstig machen.

Alle Welt aber hat nun die schwäbischen Boxer und die V6 und den V12 aus der Emilia-Romagna im Blick. Zunächst setzt sich Nino Vaccarella im großen Ferrari an die Spitze. Gerhard Mitter im Zweiliter-Einspritzer-Porsche kommt aber lediglich drei Sekunden dahinter. Günter Klass auf 906/8 übernimmt und schafft es eine Runde später, den Abstand auf den Lokalmatador auf 21 Sekunden zu vergrößern. Als es dann bald wieder donnert, handelt es sich nicht um die Lautäußerungen ungezügelter Explosionsmotoren, sondern um das nächste Gewitter. Die Folge sind kräftiger Regen, reichlich Matsch und etliche Ausflüge der Straßenrenner in denkbar ungeeignetes Terrain. Einigermaßen wohl fühlen sich da höchstens die notorischen Schlechtwetter-Spezialisten. Rallye-Ass Timo Mäkinen auf MGB etwa lieferte schlichtweg eine tolle Show.

Klass übergibt an Colin Davis, der nur eine Runde fährt, in der Vaccarella wieder nach vorn kommt. Mitter hat ein ähnliches Problem mit Bonnier, der wohl nicht so recht in das Auto des kleineren Deutschen passen will. Unterdessen hat Parkes seinen Dino auf die zweite Position hinter dem Mann aus Palermo gesetzt, bekommt aber Probleme mit dem Gasgestänge – die etwas schwächlichen Dino-Scheibenwischer machen den Ferrari-Piloten ohnehin das Leben schwer - und bleibt am Ende an einem Baum liegen.

Weitere Ausfälle, die am Ende das Rennen entscheiden sollen, folgen. Bandini, der nun das führende Auto lenkt, muss irgendwann am einzigen 250 GTO vorbei. Adriano Reale macht ihm Zeichen, er solle sich besser noch zurückhalten, was Bandini dummerweise komplett falsch und somit als freundliche Aufforderung zum Überholen versteht. Vaccarellas Co hat dann plötzlich viel zu



wenig Straße für das Manöver übrig und landet kopfüber im Graben. Weil Reale so nett ist, ihn bei den Boxen abzusetzen, ist tatsächlich einmal einer der obligatorischen Beifahrersitze bestimmungsgemäß genutzt. Klass und Mitter sind nun an der Spitze des Feldes, und es hätte ein extrafeines 1-2-3 für Zuffenhausen werden können, immerhin hatten sie Mairesse und Müller als stabile Dritte hinter sich. Ein unnötiges Teamduell macht den Dreifach-Triumph aber zunichte. Bei einem Überholmanöver touchiert Mitter mit seinem Porsche den von Klass, verbiegt dessen Fahrgestell gründlich und verlässt darauf die Straße, um nicht mehr zurückzukehren. Und so kommt es, wie es dann auch ausgehen soll. Kamikaze-Willy und Stumpen-Herbie fahren

stetig und schnell, haben keinerlei nennenswerte Probleme mit ihrem Carrera 6 und bleiben für die letzten drei ihrer zehn Runden auch stur dabei. Am Ende der achten Runde hatte Mairesse die Spitze übernommen. Zum Schluss hat das Porsche-Duo die zehn Runden und 720 Kilometer in 7:16.32,3 zurückgelegt und siegt mit mehr als acht Minuten Vorsprung auf den zweitplatzierten Ferrari Dino 206 S.

Die „Targa“ war eine der Lieblingsstrecken Herbert Müllers, auf der er 1973 noch einmal siegen und sich damit in den illustren Kreis derjenigen einreihen sollte, die den anspruchsvollen Kurs mehr als einmal bezwangen.

6 Rustikale Straßenverhältnisse: Gleich zwei Unwetter hindern Müller und Mairesse nicht daran, Porsches sechsten Gesamtsieg in zehn Jahren perfekt zu machen.

7 Fare bella figura: Da haben ein Belgier (in Lorbeer, links) und ein Schweizer (dito, rechts) mit einem deutschen Sportwagen und immerhin aus einem italienisch klingenden Rennstall das ultimative sizilianische Rennen gewonnen, obwohl weiß Gott oft genug „Viva Nino“ an den Wänden gestanden hat, und der Maresciallo ringt sich dennoch ein wahrhaft nettes Lächeln ab. Chapeau!

