

Tausendmal die Kurve gekriegt

Die Targa Florio mit ihren ungezählten Windungen war bis in die Siebzigerjahre ein gefürchtetes, einzigartiges Autorennen. Wir haben auf der Originalstrecke von 1906 glühende Landschaften und wahre Legenden entdeckt

Wo früher Fans auf den Tribünen jubelten, herrscht Leere. Die Durchfahrt des alten Start-Ziel-Bereichs bei Cerda hat etwas Geisterhaftes. Danach wird es zauberhaft



Wilder Rennsport 1973: Ein Zuschauer steht fast auf der Strecke der Targa Florio, als Herbert Müller im Porsche vorbeirast. Der Schweizer Rennfahrer starb 1981 auf dem Nürburgring

In ihren Glanzzeiten war die Targa Florio lebensgefährlich. An engen Stellen versuchten Zuschauer, die Rennwagen zu berühren. 1977 wurde die Veranstaltung eingestellt



Von links: Küstenstraße zwischen Finale und Castel di Tusa östlich von Cefalù. Rentner sitzen in Collesano an der Strecke, als gäbe es das Rennen noch immer. Autobeherrschte Polizisten halten unseren Alfa Giulietta an, um ihn zu bestaunen

TEXT: Detlef Dreßlein
FOTOS: Jozef Kubica

Nein, geliebt hat er sie nicht, die Hatz um tausend Kurven. Und dennoch: Überall, wo Nino Vaccarella auftaucht, sagen Motorsportfreunde nach „Guten Tag“ gleich „Targa Florio“. Sein Name ist verquickt mit diesem Rennen auf sizilianischen Berg- und Dorfstraßen, das bis 1977 die Sportwelt begeisterte. In Le Mans fuhr Vaccarella gern. Auch auf dem Nürburgring. Nur in seiner Heimat nicht.

Nein, Spaß hatte der in Palermo geborene Rennfahrer nicht dabei, obwohl er zwischen 1959 und 1975 15-mal an den Start ging und dreimal gewann. Vaccarella wird erstaunlich beweglich, als er sich erinnert. Mit links packt er ein unsichtbares Steuerrad, mit rechts rührt er am nicht vorhandenen Schalthebel und macht Ge-

räusche wie ein nervöser Wolf. Das Jaulen produzierte damals sein Motor. Der Ferrari 512 S mit dem 5-Liter-V12-Motor und den 600 PS, in dem er 1970 die Targa fuhr, war zu wuchtig und eigentlich chancenlos gegen die flinken, leichten Porsches. Die tanzten förmlich auf den von Lastwagen zerfurchten Straßen. Trotzdem wurde er mit diesem Ungetüm Dritter. An Steinhäusern, Felswänden und Hunderttausenden Zuschauern vorbei, von denen nicht wenige die Rennwagen berühren wollten – all das war nicht Vaccarellas Ding. „Ich war immer fix und fertig“, sagt er.

77 Jahre alt ist Nino Vaccarella, mit seinen weißen Haaren und der Lesebrille wirkt er wie ein Professor. Er lebt in einem quaderförmigen Siebzigerjahre-Wohnblock an der lauten Via dell'Autonomia Siciliana in Palermo. Die Wohnung ist ein kleines Museum mit großen Fotos an der Wand, Pokalen und Plaketten auf den Tischen und Kommoden. Sogar das Telefon ist ein roter Plastik-Ferrari. Natürlich holt er bald einen Ordner aus dem Regal. Schwarzweißfotos hat er hinter Klarsichtfolien gesteckt: Vaccarella im Rennwagen, Vaccarella mit Enzo Ferrari, Vaccarella mit Papst Paul VI. Er war eine Heldenfigur der Sech-

ziger- und Siebzigerjahre, als sein Sport noch nach Benzin, Schweiß und Tränen roch. Aber auch nach tödlicher Gefahr.

Am 6. Mai 1906 startete die erste Targa Florio, organisiert von Vincenzo Florio, einem Sohn reicher Eltern, der dem Rennsport verfallen war. Zehn Pioniere tuckerten über die meist ungeteerten Straßen der Madonie-Berge. Dreimal wurde die 148 Kilometer lange Runde absolviert. Der Sieger Alessandro Cagno brauchte gut neunehalb Stunden. Ab Mitte der Fünfzigerjahre gehörte die Targa Florio zur offiziellen Sportwagen-WM.

Die Bedingungen waren skurril. 1971 lag der Franzose Gérard Larrousse im Porsche 908 vorn, als ein Reifen barst. Er versuchte, ihn zu wechseln, wurde aber von Zuschauern mit Steinen beworfen, sodass er auf der Felge weiterfuhr. Als er die Box erreichte, war die Aufhängung kaputt. Nino Vaccarella im Alfa Romeo zog vorbei – die Sizilianer hatten ihn zum Sieger gemacht. Porsche führte seinen Fahrern in Ermangelung von Trainingszeit auch Filme der Strecke vor. Manchem Profi wurde davon so schlecht, dass er sich übergeben musste. 1974 verlor die Targa Florio ihren WM-Status. Nach dem letzten schweren Unfall, bei

dem zwei Zuschauer starben, wurde sie 1977 eingestellt. Die Legende lebt heute nur noch in entschärften Varianten als lokale Rennveranstaltung und als Rallye ohne allzu großes Gefahrenpotenzial fort.

Wir begeben uns in einem Alfa Giulietta von 2010 auf die Reise in die Vergangenheit. Fast jeder Mann auf unserer Tour starrt das rote Auto an. Einige berühren es. Die Autoleidenschaft der Sizilianer ist nicht die einzige Spur, die vom legendären Rennen geblieben ist.

Kurz vor Cerda passieren wir den Start-Ziel-Bereich: Tribünen, die Boxengasse, eine Linkskurve. Erst viele Kilometer später, im Museum in Collesano, werden wir die Magie des Ortes begreifen: Dort sehen wir Bilder von Männern mit rußigem Gesicht und Clark-Gable-Bärtchen, umgarnt von Frauen mit abenteuerlicher Frisur. Und Tausende Fans. In der Gegenwart ist alles dem Verfall überlassen. Das Haupthaus ein Betonskelett. Nur ein Wort ist im zerbröselnden Putz zu lesen: „Florio“. Nebenan verrottet eine Tribüne, die Neonröhren an der Decke sind staubschwarz, Risse durchziehen das Mauerwerk wie Adern.

Ein paar Kilometer weiter: Cerda. Die Hauptstraße des Ortes hat eine →

Foto: Getty Images



Heimspiel 1965: Der Sizilianer Nino Vaccarella und sein Kollege Lorenzo Bandini passieren im Ferrari eine Haarnadelkurve in Collesano. Ihre Fans jubeln. Zuvor hatten sie die Namen der Fahrer auf die Hauswand geschrieben

rund 1400 Meter lange Gerade. Auf halber Höhe, an der zentralen Piazza La Mantia, stehen am Straßenrand drei Tanksäulen. Männer mit stachligem Bart erinnern sich an die großen Tage der Targa und an ihre Jugend. Nicht ohne Stolz erzählen sie, wie die Boliden hier an Gemüseläden und Rentnern auf Klappstühlen vorbeidonnerten. Dass es die Targa nicht mehr gibt, jedenfalls nicht so wie damals, werden sie nie verstehen.

Einer holt Totò Riolo hinzu. Der 45-Jährige ist eine lokale Rallye-Größe und gewann mehrmals die neuzeitliche Variante des Rennens. Früher war alles anders, schneller, wilder: „Mit 200 rasten sie durchs Dorf“, erzählt er, und sein Arm saust fast ebenso schnell von rechts nach

links, „deshalb wurde den Leuten gesagt, sie sollen Türen und Fenster verrammeln und Haustiere und Kinder wegschließen.“

Nach Cerda wird die Strecke der Targa Florio zum Landschaftswunder. Der Verkehr scheint abzusterben. Wir halten an, mitten auf der Straße. An den Seiten des unebenen Asphalts wuchert die Flora, als arbeite die Natur an der Rückeroberung. Tiefe Senken, Brüche, fleckige, ausgebesserte Stellen. Wir fahren vorsichtig und langsam, auch um uns Seitenblicke zu erlauben. Bäume, Wiesen und Felder tünchen die Hügel grünbraun. Regelmäßig bewegen sich weiße Flächen durchs Bild, die zähflüssig eine Form suchen: Schafherden.

Einst soll ein Rennfahrer bei einem verbotenen Training ein Tier überfahren ha-

ben. Weil der eine offizielle Testtag nicht reichte, um sich die Kurven einzuprägen, schraubten die Piloten Nummernschilder an ihr Auto und übten illegal im Alltagsverkehr. Dabei erwischte es jenes arglose Schaf. Um die Sache aus der Welt zu schaffen, drückte der Fahrer dem Schäfer ein Bündel Lire in die Hand, ein Vielfaches des Viehmarktpreises. Am nächsten Tag, so heißt es, seien ungewöhnlich viele Herden in Streckennähe unterwegs gewesen.

Wir erreichen das Örtchen Caltavuturo und erleben Sizilien wie im Bilderbuch. Touristen verirren sich kaum hierher, die Straßen haben ein abenteuerliches Gefälle und messen kaum eine Fahrzeugbreite. Die Gassen duften nach feuchter Wäsche, die auf den Balkonen trocknet. Bei Caltavutu-

Foto: Corbis

Tief in den *Madonie-Bergen* zeigt das Display des Navigationsgeräts eine unheimliche *Schlange* an, als hätte hier jemand nach drei Flaschen Marsala versucht, Kreise zu malen



Von links: Blick über die Madonie-Berge, die auch ein wunderbares Wandergebiet sind. Rennfahrer-Legende Nino Vaccarella in seiner Wohnung in Palermo. Abschüssige Straße in Caltavuturo

ro muss abbiegen, wer sich mit der kleinen Runde begnügen will. 72 Kilometer ist sie lang. 1970 bezwang sie der Finne Leo Kinnunen in 33 Minuten und 36 Sekunden.

Wir bleiben auf der Strecke der Urtarga. Auch unser Tempo erinnert eher an 1906. Den Höhepunkt unserer Tour erreichen wir hinter dem Dorf Castellana Sicula: Bis auf 1147 Meter führt die Straße hinauf nach Petralia Soprana, der höchstgelegenen Gemeinde der Madonie-Berge. Von hier bietet sich ein kolossaler Ausblick zum Ätna mit seinem Schneekragen, der am Horizont gelassen seine Rauchwolken auspufft. Schon bei der Kurvenfahrt hinauf sehen wir die Häuschen des Ortes, wie auf den Bergkamm geklebt. In einer Ecke des Dorfplatzes hat Lombardo di Francesco seine Bar und verkauft Zigaretten, Schnaps und Lotterielose. Eine große Eistruhe schränkt die Bewegungsfreiheit ein. In einer Ecke staubt eine Vitrine vor sich hin. Pokale und ein Foto eines Porsche 911 aus den Siebzigern. Spuren der Targa.

In der zweiten Tageshälfte geht es bergab. Hinter Geraci Siculo wächst entlang der gewundenen Straße dichter Wald. Die Kurven werden immer herausfordernder. Im Navi-Display erscheint eine seltsame,

unheimliche Schlange, als hätte hier jemand nach drei Flaschen Marsala versucht, Kreise zu malen.

Erst bei Collesano vereinen sich die kurze und die lange Runde wieder. Wie bereits in Castelbuono ist hier mehr Trubel als in den Bergen. Collesano ist ein mythischer Ort. Die Kurve der Via Isnello, links hinab in die Ortsmitte, ist auf Fotos und Plakaten verewigt: Rennautos dicht an Mauern, auf denen Halbstarke sitzen und ihre Beine baumeln lassen, Laden- und Straßenschilder, die in die Straße ragen. Und daneben, darüber, davor, dazwischen: Zuschauer, die ihren Hals recken und die Arme emporreißen. Kein Motiv bildet Charme und Wahnsinn dieser Rundfahrt so gut ab wie die Isnello-Kurve. Hier geschah es 1967 auch, dass Nino Vaccarella als Führender in eine Mauer krachte. An den Tagen danach kehrte er zurück und brach am Ort des Unfalls in Tränen aus.

Collesano ist der ideale Ort für ein Museum. Nach gefühlten hunderttausend Kurven müssen wir uns eine Pause gönnen. Nach ein paar Metern auf der Via Roma erreichen wir das Museo Targa Florio. Kalter Marmor umfängt uns und lässt die Nachmittagschwüle vergessen. Rennan-

züge und Schirmmützen mit dem „Gulf“-Aufnäher liegen in Vitrinen, Pokale, außerdem Helme, Rennfahrerbrillen und Automodelle. Das ist hübsch anzusehen, aber erst die chronologisch geordnete Fotosammlung an der Wand vermittelt einen Eindruck von der Zeit, als hier Rennsport zu atmen war. Von der grau verbliebenen Jahrhundertwende über die Dreißiger- und Fünfzigerjahre bis in die farbigen Siebziger. Wer soeben die Strecke abgefahren ist, noch die Bilder vom Start-Ziel-Bereich im Kopf hat, das Lenkgefühl der Haarnadelkurven in den Fingern spürt, für den wirkt hier alles überwältigend. Erst nach zwei Stunden gibt einen die Faszination der Bilder wieder frei.

Dann weicht die Sehnsucht nach verblichenen Rennsport-Zeiten. Vernunft kehrt ein. Auch Nino Vaccarella ist nicht sentimental. Er war zuletzt hier oben, als 2004 das Museum eröffnet wurde. „Molta fortuna“, sagt er mit grollender Stimme und holt mit den knochigen Armen weit aus, „wir hatten so viel Glück. Es ist ein Wunder, dass nicht mehr Unfälle passiert und noch mehr Menschen umgekommen sind.“ Unsterblich sind nur die Legenden.

—> Info Targa Florio ab Seite 106