































Auch im Nachhinein gesehen war die Trofeo Florio auf Sizilien die schönste Rallye der Saison. Bereits vor der Veranstaltung boten die Sizilianer auf ihrer Internetseite die „ISCRITTI“ an: Ständig konnte man sich über die Meldungen zur Rallye informieren. Nein, keine banale Liste, sondern eine Grafik, beispielhaft aufgemacht mit Landesflagge, Konterfei der Piloten, Abbildung des Autos, Logo des Herstellers, sogar das von NSU war „vorrätig“ und weiteren Angaben. Absolute Spitze! Dass man meinen Namen zu „Wolle“ verunstaltete, sei großzügig verziehen!

Am Montag vor Pfingsten kam Manfred nach Freiburg und dann ging's los Richtung Genua. Bei herrlichem Wetter zunächst durch die Schweiz und gleich einem Meeting mit der Aargauer Kantonspolizei. Höflich, einen Papierstreifen mit ausgedruckten Geschwindigkeiten in der Hand, machte man mir klar, dass 119km/h mit einem Gespann eindeutig zu viel seien und die 100er Zulassung in der Schweiz nicht gelte. So um die 90 „Sachen“ seien akzeptabel. Der Eidgenosse war nicht nur höflich, sondern auch offensichtlich gut gelaunt. Nach einer verba-

	Wolle - Feik				T T S		999	1968	1	BIH	G1T1000	
	Imborgia - Carrera				GTAM		2000	1968	2	C3	G2TC2000	
	Salerno - xxx				911 2.2 S		2200	1969	2	C4	G2GT2500	
	Morando - Morando				2002 Tii		1990	1969	2	C3 H	H1TC2000	
	Gay - Chiofalo				911 2.2 S		2200	1970	2	C4 H	G2GT2500	

len Ermahnung wurden wir in Richtung Gotthard entlassen. Dort standen wir dann prompt im Stau und wurden leicht nervös. Gegen 21 Uhr erreichten wir den Hafen von Genua, kurz vor 23 Uhr war das Gespann dann auf der Fähre, und auf die Sekunde genau legte dieselbe ab. Wir bewunderten noch die Silhouette von Genua bei Nacht und bezogen Quartier, oder wie die Kameraden der Marine zu sagen pflegen „gingen auf Kammer“.

Mit einem herrlichen Sonnenaufgang über dem blauen Meer begannen 14 Stunden Müßiggang. Wir hatten viel Zeit und konnten u.a. die Tankstrategie ausführlich besprechen. Gegen 19 Uhr erreichten wir Palermo. Dort mussten sich um diese Zeit so ziemlich alle Verkehrschaoten Nordsiziliens versammelt haben, denn die Fahrt durch die Stadt mit dem Gespann war eine reine Horror-Veranstaltung. Sollte mir jemals die berühmte Fee drei Wünsche erfüllen, wäre sicher einer davon der, an einem Dienstag Abend gegen 20 Uhr mit einem Kampfpanzer durch Palermo fahren zu dürfen. Nach einer Stunde erreichten wir dann Cefalu, Start – und Zielort der Rallye. Eine tolle Gegend, der riesige Felsen, der normannische Dom daneben, das Ganze vom azurblauen Meer eingerahmt.

Wir besichtigten am nächsten Tag die Wertungsprüfungen, zunächst standen uns nur die Angaben aus dem Internet zur Verfügung. Glücklicherweise trafen wir dann in den Boxenanlagen der Targa Florio Alex Beeler. Dessen hübsche Beifahrerin Natascha verriet uns sogar, wo das Roadbook zu bekommen war. Der Eidgenosse trainierte mit dem Rallyeauto, einer Chevrolet Corvette, d.h. jede Menge PS und ein fast unendliches Drehmoment. Die breiten Straßen-Rennreifen waren offensichtlich zu viel für die Antriebswellen, denn die gingen zu Bruch. Und nachdem die hektisch eingeflogenen Ersatzwellen auch den Geist aufgaben, war für den sympathischen Schweizer die Rallye vorzeitig beendet.

Beim Abfahren der superlangen Sonderprüfung „Vincenzo Florio“ trauten wir unseren Augen nicht, die Asphaltdecke der Straße wurde teilweise erneuert und sogar noch mit den weißen Markierungslinien versehen. Die Papierabnahme war dann auch eine recht lustige Veranstaltung, die äußerst attraktiven Damen verstanden kein Wort englisch, geschweige denn deutsch. Erst ein Signore, der wenige Brocken englisch konnte, schloss den Vorgang erfolgreich ab, wir bekamen sogar eine Ausschreibung, allerdings eine rein italienische Version.

Die technische Abnahme an der Uferpromenade war, abgesehen von einem wenig erfreulichen Dialog mit einem österreichischen FIA Kommissar, ein weiteres Erlebnis, wurden wir doch von vielen deutschen Landsleuten angesprochen und natürlich von Italienern unseres Jahrgangs, die sich noch zu gern an ihren „Prinze“ erinnerten. Nicht unerwähnt bleiben soll der Einsatz von Mr. Petterson, dem äußerst sympathischen finnischen FIA Kommissar, dem es gelang, seinen Kollegen umzustimmen, sodass wir fahren konnten.

Go Go Girls auf der Startrampe waren das nächste High-Light, und dann ging es auf die Strecke, die Motorsportgeschichte geschrieben hat:

1906 wurde von dem sizilianischen Conte Vincenzo Florio das älteste Straßenrennen der Welt ins Leben gerufen. Mehrfach wurde die Streckenführung geändert, schließlich blieb ein Rundkurs von 72km Länge. Davon ca. 8km an der Küste entlang, dann ging's in die Berge, einschließlich der Ortsdurchfahrt Cerda. Es soll Plakate mit dem Hinweis gegeben haben, dass Hunde und Kinder während des Rennens einzusperren sind. Erster Sieger war Vincenzo Lancia, der bereits ein Jahr später eine eigene Firma gründete. Die Reihe der Sieger wie Nuvolari, Stirling Moss, Juan Manuel Fangio, Jo Siffert, Wolfgang Graf Berghe von Trips, Lorenzo Bandini, Christian Werner, Joakim Bonnier, Umberto Maglioli, Herbert Müller und

viele andere sind ein Lexikon der Motorsportgeschichte. 1922 belegte ein gewisser Enzo Ferrari einen zweiten Platz. Der spätere Rennleiter von Mercedes Benz, Alfred Neugebauer, nahm im gleichen Jahr am Rennen teil. Die letzte (Spitzengeschwindigkeiten um die 350 km/h auf der Küstengeraden wurden zu riskant) der insgesamt 57 Targa Florios fand 1973 statt, die Sieger hießen Müller/van Lennep auf einem Porsche Carrera, Rolf Stommelen fuhr die letzte und gleichzeitig schnellste Runde auf einem Alfa Romeo T33.

Auch die 7,3km lange Sonderprüfung von Cefalu nach Gibilmanna hatte ebenfalls Tradition, denn auf dieser Strecke wurden 1978 und 1980 Wertungsläufe zur Europa Bergmeisterschaft ausgetragen.

Eine Informationsschrift berichtete über die aktuelle und die Veranstaltung des letzten Jahres. So konnte ich mich über den Starter direkt hinter mir, einem Lancia Aurelia, informieren. Der war im vergangenen Jahr sauschnell, ich musste davon ausgehen, dass dieser mich bei der langen Sonderprüfung „Vincenzo Florio“ ein - und überholt. Tat der dann auch, zunächst ca. zwei Kilometer vor dem Ziel, dann nur 800m davor und beim dritten Durchgang überhaupt nicht mehr. Erst an der Zeitkontrolle trafen wir uns wieder, im Rückspiegel konnte ich sehen, wie der Fahrer mir Beifall klatschte, Bilder, die ich nie vergessen werde.

Das Nachtanken gestaltete sich zunächst zu einem Problem, die Verbindungsetappen mit Tankstellen waren einfach zu kurz. Unser tschechischer Freund Vladislav Veselay hatte da eine einfache und clevere Lösung, die hieß: „Benzinkanister verstecken“. Wir suchten uns also einen geeigneten Platz mit Büschen, hinter denen wir die Kanister verstecken konnten. Die leeren stehen wohl heute noch dort.

In unserer Klasse startete ein Fiat-Abarth, ein 1000er Mini und ein 1150er Gordini. Mit einem Vorsprung von knapp 4 Minuten gewannen wir. Die Siegerehrung dauerte knapp zwei Stunden, es wurde viel geredet, geklatscht und gelacht. Wir verstanden zwar kein Wort, machten aber kräftig mit. Wir trafen auch unsere Go Go Girls wieder, deren Kleider hatten sich angenehm verändert, sie waren oben wie unten kürzer und enger. Da bekommt man doch gerne einen Pokal mit Küsschen überreicht. Auch der aus sizilianischer Keramik war wie alles etwas Besonderes.

Einen Tag Kultur gönnten wir uns noch mit dem Besuch auf dem Ätna. Man muss den Vulkan einfach gesehen haben, um beurteilen zu können, mit welcher Macht hier die Naturgewalten toben. Schon etwas wehmütig verließen wir Bella Sizilia.