

## Strähle gewinnt das Auto-Marathon

Lüttich–Rom–Lüttich ist die härteste Langstreckenfahrt, die wir in Europa haben – darüber sind sich alle Experten einig. Sie hat eine lange Tradition: schon vor dem Krieg ist sie ausgetragen worden. Jedes Jahr wird sie schwieriger, weil die Veranstalter, die Royal Motor Union in Brüssel, auf dem Standpunkt stehen: die Automobile werden von Jahr zu Jahr besser, also müssen wir auch die Fahrt immer schwerer machen. Die Distanz dieser Langstreckenfahrt, die man in Frankreich und Belgien das Auto-Marathon nennt – ein sehr treffender Name – beträgt etwa 5100 km, die non-stop gefahren werden müssen. Fahrer und Beifahrer sind etwa 91 Stunden unterwegs, quer durch ganz Europa.

Die Veranstaltung heißt Lüttich–Rom–Lüttich, weil sie früher tatsächlich bis nach Rom als Wendepunkt führte, aber schon vor mehreren Jahren haben die Italiener erklärt: in der Ferienzeit wollen wir keine Rallye nach Rom führen, und so müsste man korrekterweise heute sagen: Lüttich–Jugoslawien–Lüttich. Denn die Route führt über Deutschland, Norditalien und Österreich tief nach Jugoslawien hinein, dann über Oberitalien und das südliche Frankreich (die Seeralpen) wieder zurück nach Lüttich.

Wenn man Jugoslawien sagt, denkt man unwillkürlich an schlechte Straßen, und diese jugoslawischen Abschnitte sind auch mit die schwersten der Fahrt, denn hier müssen Straßen, die besser für Jeeps als für Gran Turismo-Wagen geeignet sind, kurvenreiche, geröllige Straßen, in den Bergen mit einem Durchschnitt von 60 km/h bewältigt werden, teilweise bei Nacht. Dazu kommt, daß die Orientierung keine ganz einfache ist: auch der Beifahrer hat ständig eine sehr intensive Beschäftigung und kann selten ausruhen. In diesen 91 Stunden wird Schlaf ganz klein geschrieben.

In den Alpen, in Frankreich wie in Italien, gibt es einige Pässe, für die auch ein Durchschnitt von 50 kaum zu schaffen ist – ich denke da nur an die Gavia, die in diesem Jahr von Ponte di Legno aus gefahren wurde. Die nächste Zeitkontrolle war bereits in Santa Caterina, also unmittelbar hinter dem Paß. Und Paul Ernst Strähle, der mit dem Franzosen Buchet zusammen fuhr – ein hervorragender Mann für die lange Strecke: vor zwei Jahren hat er zusammen mit dem französischen GT-Meister Claude Storez, der leider viel zu früh von uns gegangen ist, ebenfalls auf einem Porsche Carrera diese schwere Fernfahrt im Gesamtklassement gewinnen können –, Paul Ernst Strähle also hat hier an der Gavia

Einer der „klassischen“ Pässe bei Lüttich-Rom-Lüttich ist der Vivione in den Bergamasker Alpen, südlich von Edolo. Er steigt nur auf 1810 Meter Höhe, aber es ist eine sehr schmale, sehr kurvenreiche und geröllige Straße. Hier ist es selbst für die Lüttich-Rom-Lüttich-Experten mit Porsche Carrera oder Ferrari 250 GT schwierig, einen 50er-Schnitt zu halten. Auf unserem Bild Paul Ernst Strähle mit seiner „V2“, wie er seinen Carrera entsprechend der Polizeinummer nennt. Man beachte die drei großen Zusatzscheinwerfer für die Nachtfahrt

One of the classical mountain passes in the Liège-Rome-Liège rally is the Vivione Pass in the Bergamo Alps, south of Edolo. It only rises to 5,500 ft., but is a very narrow road with much rubble and many corners. Here even the Liège-Rome-Liège experts with their Porsche Carreras or their Ferrari GTs have difficulty in holding an average of 31 mph. Our picture shows Paul Ernst Strähle with his "V-2" as he has christened his Carrera, that being its license number. Note the three large extra headlights which he has had fixed on for night driving

Un des cols «classiques» du trajet Liège-Rome-Liège est celui du Vivione dans les Alpes Bergamasques, au Sud d'Edolo. Il ne monte qu'à 1810 m d'altitude, mais la route qui y conduit est riche en virages et passablement rocailleuse. Même les experts de la Liège-Rome-Liège sur Porsche Carréra ou Ferrari 250 GT n'y pourront que difficilement rouler à 50 km/h en moyenne. Sur notre image Paul Ernst Strähle avec sa «V2», comme il a l'habitude de nommer sa Carréra en raison de sa plaque d'immatriculation. Remarquez les trois grands phares supplémentaires pour les trajets nocturnes





PAUL ERNST STRÄHLE



ROBERT BUCHET

sein Meisterstück geliefert. Denn er fuhr diesen Paß ohne den zweiten Gang! Schon auf dem Weg nach Jugoslawien hinunter ging der zweite Gang nicht mehr hinein, es lag am Schaltgestänge, es war aber keine Zeit zum Reparieren da. Infolgedessen fuhr er die Gavia fast ganz im ersten Gang hinauf — fragen Sie nicht mit welchen Drehzahlen. Die Nadel stand meist bei 8000, und so betrachtet war es auch ein Meisterstück des Motors (den Paul Ernst Strähle in seiner eigenen Porsche- und VW-Werkstatt in Schorn-dorf genauestens vorzubereiten pflegt), daß er trotzdem diesen 5100 km-Wettbewerb ausgehalten hat. Nach der Gavia-Etappe erst gab es ein Stück, wo man zwischen zwei Kontrollen genügend Vorsprung herausfahren konnte, um das Schaltgestänge zu reparieren.

Es gibt bei diesem Auto-Marathon aber auch einige Etappen, die niemand in der vorgeschriebenen Zeit absolvieren kann. Zum Beispiel mußten die Fahrer über den Col d'Allos im südlichen Frankreich mit 72 Schnitt hinüberfahren, 24 km in 20 Minuten — das war unmöglich. Strähle als bester Mann des ganzen Feldes brauchte 24:27, das gibt dann 4:27 Strafminuten. Das Teilnehmerfeld war zusehends kleiner geworden. Daß dies die härteste Rallye in Europa ist, kann man auch statistisch beweisen. Diesmal starteten 104 Wagen, besetzt mit ausgesucht guten Leuten. Denn Anfänger probieren es gar nicht. Und von diesen 104 Wagen kamen noch 14 in Lüttich an... Aber nicht nur Strähle/Buchet hatten Erfolg, sondern auch eine ganze Reihe anderer Privatfahrer: Die Franzosen Estager/Dutoit kamen mit ihrem

1600 Super auf einen hervorragenden 4. Platz in der Gesamtwertung. G. und W. Sander — ebenfalls auf einem 1600 Super — wurden Fünfte, Schlottler kam auf Platz 7. In der Gran Turismo-Gesamtwertung rangiert damit Porsche auf den Plätzen 1—2—3. Wenn wir zurückblicken auf die Geschichte dieser Fahrt, so begegnen uns immer wieder Porsche-Wagen an der Spitze der Gesamtwertung: es sei nur an die Gesamtsiege von Helmut Polensky 1952 und 1954 erinnert (einmal mit Schlüter, einmal mit Linge zusammen), und an jenen Storez/Buchet-Erfolg 1957. Paul Ernst Strähle gebührt unser herzlicher Glückwunsch. Er ist 1959 zum sechsten Male bei diesem Auto-Marathon gestartet. Im vorigen Jahr war er mit Buchet zusammen bereits Zweiter in der Gesamtwertung gewesen, dieses Jahr kam der Sieg — ein Sieg, der ihm nicht in den Schoß fiel, und das sind die schönsten Erfolge!

R. v. F.

### **Heini Walter Deutscher Sportwagenmeister**

Die Deutsche Sportwagenmeisterschaft ist 1959 genau wie 1958 international ausgeschrieben gewesen: es konnte also auch ein ausländischer Fahrer zu dieser Meisterehre in der 1500er-Klasse kommen. Und der Schweizer Privatfahrer

