

Kurvige Zeitreise: Mit dem Cayenne GTS auf den Spuren der Targa Florio

05/07/2024 Mit elf Gesamtsiegen hat sich Porsche bei der Targa Florio den Titel der erfolgreichsten Marke verdient. 60 Jahre nach dem Triumph des 904 Carrera GTS bei der legendären Rallye auf Sizilien unternimmt Ben Weinberger, Pressesprecher Macan und Cayenne, mit den beiden neuesten GTS-Modellen eine Zeitreise auf den Spuren des einst legendärsten Straßenrennens der Welt.

Die ersten Sonnenstrahlen schieben sich immer höher durch die Windschutzscheibe, tauchen die Landschaft in warmes Licht. Vor uns liegt die historische Strecke der Targa Florio, ein legendäres Band aus Asphalt, das sich durch die zerklüfteten Berge der Madonie schlängelt. Hinter uns bläst der Wind über das Tyrrhenische Meer und lässt die Wellen zum Ufer laufen. Dieser Teil des Mittelmeers bildet ein Dreieck zwischen den Inseln Korsika, Sardinien und Sizilien. An diesem Morgen stehen zwei Cayenne GTS – ein karminrotes SUV und ein SUV Coupé in carraraweißmetallic – vor historischer Kulisse. Es ist still an der Starttribüne Floriopoli. Der Zahn der Zeit nagt an den alten Gemäuern. Der Putz bröckelt und die Reklameschriftzüge verblassen zusehends. Für manch einen mag dieser Ort bei Cerda mit der langen Geraden das Herz der Targa Florio sein. Dort, wo einst das Rennen startete und endete, scheint die Atmosphäre der historischen Rallye lebendig für den, der die Augen schließt und sich an die

Geschichten vergangener Motorsport-Zeiten erinnert.

Zurück in die Gegenwart, wir holen uns digitale Unterstützung. Die Routenplaner-App „ROADS by Porsche“ umfasst neben unzähligen anderen Traumtouren auch die Targa Florio. Es findet sich ein kurzer historischer Abriss, und die Streckenführung lässt sich mittels Apple CarPlay oder Android Auto auf den 12,3-Zoll-Bildschirm des Porsche Communication Management (PCM) übertragen.

Und schon beginnt die Fahrt durch pittoreske Dörfer, über schmale Pässe und Serpentinen. Rechts und links ziehen dichte Wälder und karge Schafweiden vorbei, Olivenbäume und Zypressen säumen den Weg. Die Landschaft ist wild und überwiegend ungezähmt. Wir erleben eine Mischung aus herausfordernden Bergstraßen und atemberaubenden Aussichten, die Fahrer und Fans von 1906 bis 1977 – die letzten Male nicht mehr als Weltmeisterschaftslauf – gleichermaßen in ihren Bann zog. Jeder Kilometer erzählt Geschichten von Anstrengung, dem unermüdlichen Streben nach Geschwindigkeit und Perfektion – und im Fall von Porsche auch von Ruhm.

60 Jahre Gesamtsieg Targa Florio – ein Blick zurück auf den Kurvenkönig

7:10:53,300. Sieben Stunden, zehn Minuten, 53 Sekunden und zwei Wimpernschläge lang am absoluten Limit. Der Tag, an dem Lokalmatador Antonio Pucci und Colin Davis die Targa Florio gewinnen, ist 60 Jahre her. Am 26. April 1964 erreichen sie das Ziel im silbernen Porsche 904 Carrera GTS Coupé mehr als 13 Minuten schneller als die zweitplatzierten Teamkollegen Gianni Balzarini und Herbert Linge, die ebenfalls in einem Modell mit Vierzylindermotor starteten. Bis dahin absolviert das italienisch-britische Werksteam mit der Startnummer 86 zehn Runden und legt an besagtem Sonntag eine Gesamtdistanz von 720 Kilometern zurück. Mit einem Schnitt von 100 km/h meistern sie rund 8.000 Kurven. Die Strecke führt gegen den Uhrzeigersinn durch die Madonie, eine Gebirgskette im Norden Siziliens. Mit einem 904 Carrera GTS mit Achtzylinder-Boxermotor und 240 PS gewinnen Edgar Barth und Umberto Maglioli die Prototypenklasse bei der Targa Florio 1964. Porsche feiert damit den Doppelsieg.

Zehn Jahre später wird das Rennen als Teil der Sportwagen-Weltmeisterschaft aus Sicherheitsgründen eingestellt. Bis heute wird die Targa Florio als Rallye-Veranstaltung ausgetragen und nutzt weite Teile der ursprünglichen Routen. Bei der Targa Florio Historic Regularity Rally geht es um Gleichmäßigkeit und nicht um Tempo. Und trotzdem hält die moderne Interpretation der Veranstaltung die Tradition und den Geist des einstigen Straßenrennens am Leben.

Test für die Geschwindigkeit, Ausdauer und Können

Mit unseren beiden Cayenne GTS steht Fahren im Grenzbereich für die heutige Tour nicht zur Debatte. Es reicht völlig aus, mit den Nachkommen des Gesamtsiegers von 1964 die Vergangenheit in der

Gegenwart zu erfahren. Auf den Spuren der legendären Targa Florio zu wandeln bedeutet schließlich auch, sich immer mal wieder nur auszumalen, wie es wäre, die 800 Kurven pro Runde in einem Rennen gegen die Stoppuhr zu meistern. Sich vorzustellen, wie die steilen Anstiege und abrupten Abfahrten sowohl Fahrer als auch Fahrzeug an seine Grenzen brachten. Schließlich gilt die Targa Florio ab ihrer Gründung durch den Conte Vincenzo Florio im Jahr 1906 nicht nur als Test für die Geschwindigkeit, sondern auch für die Ausdauer und das Können von Mensch und Maschine. Mit dem Gesamtsieg vor sechs Jahrzehnten schreibt nicht nur das zweisitzige Coupé mit Mittelmotor und glasfaserverstärkter Kunststoffkarosserie Geschichte, sondern auch das Konzept des „Gran Turismo Sport".

Bezeichnet das Kürzel „GTS" zunächst ein Mehr an Komfort in einem rassigen Rennwagen, wandelt es sich mit der Zeit zum Etikett für ein Plus an Sportlichkeit bei gewohnt hohem Komfort. In den 1980er- und 1990er-Jahren werden die Sportwagen-Modelle 924 und 928 mit dem Zusatz „GTS" nachgeschärft, ehe Porsche das klangvolle Kürzel ruhen lässt. Die Initialzündung für die heutigen GTS-Modelle von Porsche liefert das erste SUV des Sportwagenherstellers: 2007 wird der erste Cayenne GTS auf der IAA in Frankfurt präsentiert. Er verfügt über einen V8-Motor mit geänderter Ansaugung und 298 kW (405 PS) sowie über ein manuelles Sechsgang-Getriebe. Fahrwerk-Optimierungen steigern Längs- und Querdynamik deutlich. Man erinnert sich bis heute gern an das markante Exterieur und den kernigen V8-Sound. Der Erfolg des Cayenne GTS motiviert Porsche, das Konzept auf weitere Modelle zu übertragen. Jede Baureihe verfügt inzwischen über einen oder mehrere GTS-Ableger. Das gilt für die klassischen Verbrenner-Modelle ebenso wie für den vollelektrischen Taycan.

Kurven, Kultur und Kopfsteinpflaster

Während wir den neuen Cayenne GTS ohne Zeitdruck und ohne jubelnde Zuschauer am Streckenrand durch die Serpentinen der größten Mittelmeerinsel pilotieren, bildet das serienmäßig luftgefederte Fahrwerk inklusive Tieferlegung um zehn Millimeter die perfekte Grundlage für hohen Komfort und sportliche Präzision. Die adaptiven Dämpfer des Porsche Active Suspension Management (PASM) hält die unzähligen Unebenheiten im abwechslungsreichen Asphalt dank ihrer neuartigen Zwei-Ventil-Technologie von den Passagieren weitgehend fern. Gleichzeitig beweist das geländetaugliche SUV in jeder Kehre zwischen Cerda und Caltavuturo, dass es auch ein dynamischer Sportwagen ist. Einen großen Beitrag leisten die Schwenklager an der Vorderachse, die den negativen Sturz der Räder im Vergleich zu den meisten anderen Cayenne-Modellen um 0,58 Grad vergrößern. Das Ergebnis ist ein auffallend direktes Kurveneinlenkverhalten und eine außergewöhnliche Querdynamik, die sich am Steuer des mit Racetex bezogenen GT-Sportlenkrads erleben lässt. Für zusätzliche Fahrstabilität sorgt das serienmäßige Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus).

Auf den Spuren des vielleicht spektakulärsten Langstreckenrennen der Welt darf ein Besuch der Via Polizzi 2 nicht fehlen. In Collesano, 70 Kilometer östlich von Palermo, wartet eine der prägnantesten Kehren der Targa Florio. Eine Haarnadelkurve führt um ein altes Gebäude herum, von den steilen Hängen drumherum feuerten die Zuschauer früher die Rennfahrer an. Etwas weniger als 4.000 Einwohner leben in dem Örtchen, das für seine bunten Wandfliesen bekannt ist. An vielen Stellen erinnern diese Kunstwerke an die wichtigsten Siege und Fahrer der Targa Florio. Das Rathaus befindet

sich in der Corso Vittorio Emanuele, einer malerischen Straße mit Kopfsteinpflaster, rechts davon ist der Eingang zum Targa Florio-Museum, im Hintergrund baut sich der Monte Cucullo auf. Das kleine, aber feine Museum beherbergt eine eindrucksvolle Fotosammlung und viele Dokumente über das Langstreckenrennen, Erinnerungsstücken und Devotionalien.

Dort und auf den unzähligen Infotafeln am Straßenrand erfährt man, dass die Routenführung der Targa Florio im Verlauf ihrer Geschichte mehrmals geändert wurde und man sie heute in drei Distanzen unterteilt: Die 72-Kilometer-Runde, der „Piccolo Circuito delle Madonie", ist die kürzeste, wurde aber am häufigsten gefahren. Es lohnen auch Abstecher auf den „Circuito Medio" mit 108 Kilometern und den „Circuito Grande" mit 148 Kilometern. Letzterer führt durch das auf einem Felsvorsprung gelegenen Städtchen Petralia Sottana, dem Geburtsort von Baron Pucci, dem Rallye-Sieger von 1964. Zeit für einen Espresso und ein Pistazieneis in den engen und von fast ausschließlich historischen Fassaden gesäumten Gassen.

Symbiose aus Vergangenheit und Gegenwart

Mit dem neuen Cayenne GTS die historische Strecke der Targa Florio zu fahren, fühlt sich an wie die Verbindung der Vergangenheit des Motorsports mit den technischen Möglichkeiten der Gegenwart. Dort vereint sich die eindrucksvolle Landschaft Siziliens mit der modernen Ingenieurskunst von Porsche. Der Cayenne GTS spielt seine Stärken auf der Reise voll aus. Neben seinem besonders sportlich ausgelegten Fahrwerk ist der Achtzylinder-Biturbomotor mit vier Litern Hubraum ein weiteres wichtiges Merkmal. Nach einer tiefgreifenden Überarbeitung ist der jetzt 368 kW (500 PS, **Cayenne GTS (WLTP)*:** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7 – 12,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 289 – 277 g/km; CO_2-Klasse: G) starke V8 noch leistungsstärker. Das Herausbeschleunigen ist aus jeder Serpentine eine wahre Freude. 660 Nm Drehmoment, kurze Reaktions- und Schaltzeiten der überarbeiteten Achtgang-Tiptronic S und ein emotionales V8-Konzert über die serienmäßige Sportabgasanlage erzeugen pures GTS-Gefühl.

Damit der Antriebsstrang des Cayenne sowohl auf den kurvenreichen Bergstrecken von Sizilien als auch auf einer Rundstrecke selbst bei sportlicher Fahrweise stets „cool" bleibt, verfügt das Verteilergetriebe des Allradantriebs über einen eigenen Wasserkühlkreislauf.

Die schroffen Felsen des Madonie-Gebirges bieten eine dramatische Kulisse, die sich ständig verändert. Plötzlich öffnet sich die Landschaft und mit ihr der Blick auf das glitzernde Meer in der Ferne. Bevor wir am Ende wieder in Richtung Tribüne Floriopoli abbiegen, geht es ab Campofelice di Roccella zum ersten Mal für eine Weile schnurgeradeaus. Auf der Buonfornello-Geraden, die mehr als sechs Kilometer lang am Meer entlangführt, durften die Boliden bei der Targa Florio dereinst auf Höchstgeschwindigkeit beschleunigen. Im Wissen um die 275 km/h, die der neue Cayenne GTS erreichen könnte, halten wir uns auf der zweispurigen Superstrada an das heutige 70er-Limit und genießen unsere sizilianische Zeitreise ganz entspannt.

Der Roadtrip ist an seinem Ende nicht nur eine Hommage an die glorreiche Vergangenheit der Targa

Florio, sondern auch eine Feier der Gegenwart. Mit jedem Kilometer, den wir zurücklegen, spüren wir einerseits die Verbindung zu den Fahrern, die hier Geschichte geschrieben haben und sinnieren gleichzeitig über die technischen Innovationen, die es uns am Beispiel des neuen Cayenne GTS ermöglichen, die historischen Kurven heute nicht nur sportlich und präzise, sondern auch entspannt und komfortabel zu meistern. Gran Turismo Sport per definitionem. Die Targa Florio lebt nicht nur in Überlieferungen weiter, sondern in all denen, die die Strecke selbst erleben. Und danach ihre eigene Geschichte erzählen.

Info

Copyright: Die in diesem Artikel veröffentlichten historischen Bilder unterliegen dem Copyright. Eine Reproduktion oder Wiedergabe des Ganzen oder von Teilen ist ohne die schriftliche Genehmigung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht gestattet. Bitte kontaktieren Sie newsroom@porsche.com für weitere Informationen.

MEDIA ENQUIRIES



Ben Weinberger

Spokesperson Cayenne und Macan
+49 (0) 170 / 911 2097
ben.weinberger@porsche.de

Verbrauchsdaten

Cayenne GTS (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7 – 12,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 289 – 277 g/km; CO_2-Klasse: G

Cayenne GTS Coupé (WLTP)*: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7 – 12,1 l/100 km; CO_2-Emissionen kombiniert: 290 – 277 g/km; CO_2-Klasse: G

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2024/produkte/porsche-cayenne-gts-targa-florio-36708.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/87823ac4-0a4b-4328-a79b-5845a1e2c2cf.zip

Externe Links
https://roads.porsche.com/content/routes/targa-florio-from-catania-to-palermo
https://newsroom.porsche.com/de/pressemappen/der-neue-cayenne-gts.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart