Historie

Wegbereiter

Text
Paul Malorny

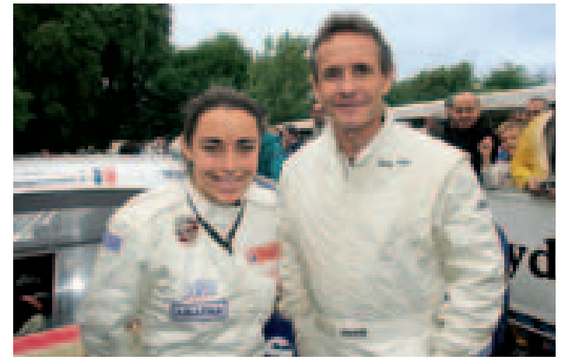
Fotografie
Paul Malorny

Zum 25-jährigen Jubiläum der Rallye Paris–Dakar brachte Porsche beim Goodwood Festival of Speed die Siegerautos von 1984 und 1986 an den Start: den Carrera 4x4 und den wüstentauglichen 959.

Pünktlich zum zweiten Lauf beginnt es zu regnen, und Jacky Ickx wird dann doch etwas nervös. „Sei vorsichtig, die Geländereifen sind auf nassem Asphalt fürchterlich glatt, man fährt wie auf Eis“, warnt der 59-Jährige die Dame, die gerade am Vorstart den Sitz der Gurte im Porsche 959 überprüft. Die junge Dame nickt pflichtschuldig, stürmt mit dem 1986er Paris–Dakar-Siegerauto zum Start und fährt diesmal in der ersten Doppel-Rechts-Kurve gehorsam nur mit zwei Rädern im Gras. Das Talent dazu hat sie vom Papa: Vanina ist die Tochter von Jacky Ickx. „Tolles Auto“, schwärmt die Belgierin anschließend, „der Turbo ist weit weniger brutal, als ich dachte; alles geht sehr weich.“ Mit einem Grinsen fügt sie an: „Dieser 959 gefällt mir beinahe besser als der Geländewagen, den ich bei der letzten Paris–Dakar gefahren bin.“

Mit wenigen wohl dosierten Gasstößen parkt sie den Rallyewagen im Fahrerlager unterhalb von Goodwood House in der Porsche-Reihe. Eine eindrucksvolle bunte Reihe, die dort ▸

Vorführwagen: Vanina Ickx präsentiert in Goodwood den Porsche 959, das Siegerauto der Rallye Paris–Dakar von 1986



Familienangelegenheit (oben): Vanina und Jacky Ickx

Siegertypen (Fotos linke Seite): Der 959, Gewinner der Paris–Dakar 1986 (oben), und der Carrera 4x4, Sieger 1984

Beste Aussichten (Fotos unten): Chad McQueen im Carrera 4x4 und das so erfolgreiche Porsche-Trio in der auffälligen Rothmans-Lackierung

„Der Turbo des 959 ist weit weniger brutal als gedacht. Alles geht sehr weich.“
Vanina Ickx

entsteht. Links vom 959 steht der 1984er Siegerwagen, der Carrera 4x4, rechts davon ruht der Einsatzwagen von 1985, ein Zwitter mit 959-Chassis und Carrera-Motor. Alle drei tragen die auffällige Rothmans-Lackierung und alle drei überragen die übrigen Fahrzeuge um mindestens einen Meter. Klaus Bischof, der Leiter des Porsche-Museums, hat auch diesmal wieder etliche Rennklassiker aus dem Zuffenhausener Werksmuseum mit nach Südengland gebracht: den frisch restaurierten 908/2, den 908/3, das Lieblingsfahrzeug des Hausherrn Earl of March, sowie den 917/30, mit 1100 PS der stärkste Rennsportwagen aller Zeiten. Doch die drei Paris–Dakar-Porsche sind die absolute Attraktion. Das schließt die Fahrer mit ein, Ickx steuert den 1985er Wagen, Schauspielersohn Chad McQueen den 1984er Sieger.

„Faszinierend, wie höflich und interessiert die Leute hier sind,“ sagt Vanina Ickx, während sie eifrig Autogramme schreibt. Noch mehr zu signieren hat ihr Vater: Die Fachkenntnis der englischen Motorsport-Fans ist beachtlich, und die meisten wissen, dass der ehemalige Formel-1-Fahrer und Le-Mans-Rekordsieger einst für die Paris–Dakar-Einsätze von Porsche verantwortlich war. Ickx hatte die Langstreckenrallye bereits 1983 zusammen mit dem französischen Schauspieler Claude Brasseur auf einem Mercedes 280 GE gewonnen. Mit seiner Anfrage in Stuttgart, ob er nicht mal mit einem Porsche durch die Wüste fahren könne, rannte er offene Türen ein: Der damalige Entwicklungschef Helmuth Bott beschäftigte sich längst mit dem Thema Allradantrieb, zudem hatte 1983 die Entwicklung des Technologieträgers 959 begonnen.

„Damals glaubte niemand, dass man mit dem 911 nach Dakar kommt“, erzählt Ickx, „dabei vergaß die Konkurrenz zum einen die 911-Erfahrung auf der Safari-Rallye – und zum anderen, wozu Porsche fähig ist.“ Im Handumdrehen entstanden in Weissach drei wüstentaugliche Carrera mit permanentem Allradantrieb, bei denen ein Planeten-Differenzial das Drehmoment im Verhältnis 31 zu 69 Prozent auf Vorder- und Hinterachse verteilte.

Mit den 225 PS des Carrera-Motors stürmte Ickx nun stellenweise mit 150 durch die Wüste, wo man im Vorjahr noch mit 80 unterwegs war. Der Sieg der 1984er Dakar indes ging an Ickx’ Teamkollegen René Metge und dessen Beifahrer Dominique Lemoyne, beides versierte Afrika-Fahrer, die bereits ▸

„Mit dem 959 sind wir mit 200 km/h durch die Ténéré-Wüste gefahren.“
Jacky Ickx

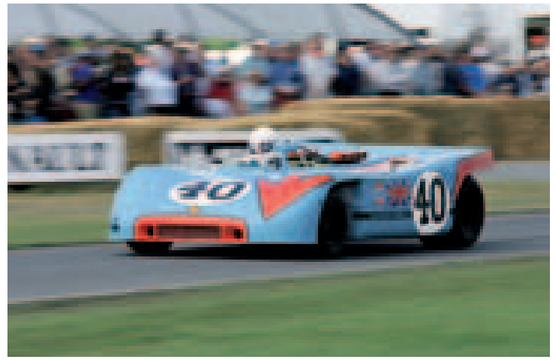
1981 gewonnen hatten. Ickx dagegen musste gleich zu Beginn ein Elektrik-Problem beheben, gewann dafür aber anschließend die meisten Wertungsprüfungen und war sich nicht zu schade, auf schwierigen Etappen für Metge den Spürhund zu spielen. „Eine tolle Mannschaft“, sagte er nach 11 000 Kilometern im Ziel.

Im Jahr darauf wollte Porsche den Erfolg wiederholen und schickte drei Zwitter mit 959-Chassis und Carrera-Motor an den Start, die alle drei ausfielen. Die Revanche kam 1986 mit dem Wunderfahrzeug 959: das aufwändigste, schnellste und aufregendste Fahrzeug, das je zwischen Paris und der Hauptstadt des Senegal unterwegs war. Der 2,85-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit zwei Turboladern liefert selbst mit gepanschtem afrikanischen Sprit gut und gerne 400 PS und 500 Nm Drehmoment, die sich automatisch zwischen Vorder- und Hinterachse verteilen. Die Sperrung von Vorder-, Mittel- und hinterem Differenzial übernimmt ebenfalls der Zentralrechner. Ein technisches Wunderwerk auf Traktorreifen, das die Geschwindigkeiten in neue Dimensionen hob: „Wir sind mit weit über 200 durch die Ténéré-Wüste gefahren, das war beängstigend, viel schlimmer als die Hunaudières-Geraden in Le Mans“, erzählt Ickx.

Die Bilanz: Doppelsieg für Metge/Lemoyne und Ickx/Brasseur. Die Helden der 86er Dakar indes waren die Porsche-Techniker Roland Kußmaul und Hendrik Unger im dritten 959: Weil der Service-Lkw häufig erst im Morgengrauen eintraf, hatten sie alles Wichtige an Bord, schraubten im Etappenziel oft die halbe Nacht – und fuhren dennoch als Sechste in Dakar ein.

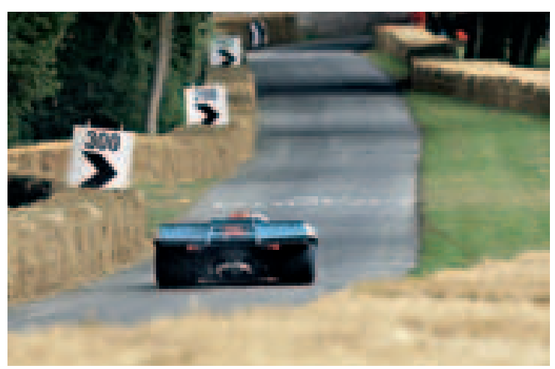
Geduldig erzählt Ickx in Goodwood den Fans diese und andere Geschichten – was insofern bemerkenswert ist, weil der belgische Ausnahmefahrer ansonsten selten zurückblickt. „Er erzählt nie viel aus der Vergangenheit“, bedauert Vanina Ickx. Nur beim Thema Paris–Dakar macht Ickx eine Ausnahme: „Diese Rallye hat mich in vielerlei Hinsicht verändert“, sagt er nachdenklich, „die wichtigste Entdeckung in Afrika war, dass es Menschen gibt, denen es viel schlechter geht als uns Europäern – und die immer noch lächeln.“

Dann schwingt sich Ickx noch einmal in den 1985er-Einsatzwagen und überlässt seiner Tochter erneut den 959. Das 1984er-Siegerauto steuert wieder der Amerikaner Chad McQueen, der



Vorfahrt für Klassiker: Auch der Porsche 908/3 Spyder mit Vic Elford am Steuer zählt zu den Stars

Back to the roots: In Goodwood wird Motorsport-Historie eindrucksvoll in Szene gesetzt



„Der Carrera 4x4 ist großartig.
Er fühlt sich sofort an wie ein Porsche.“
Chad McQueen

Sohn des berühmten Schauspielers und Porsche-Hobbyrennfahrers Steve McQueen. „Ein großartiges Fahrzeug“, sagt der 40-Jährige, „es fühlt sich sofort an wie ein Porsche.“

Der Kalifornier besitzt und bewegt nach wie vor den 911 seines Vaters und er weiß, was sich gehört: Nach dem letzten Lauf auf der 1,86 Kilometer langen Bergrennstrecke steuert er den Carrera 4x4 quer über die weitläufigen Wiesen zum Porsche-Transporter und bedankt sich genau wie Ickx und dessen Tochter artig bei den Mechanikern. Und einige Zeit später erhält Museumsleiter Bischof ein Päckchen mit einigen seltenen Modellen aus der Steve-McQueen-Kollektion: für jedes Teammitglied eines.

Informationen

Seit der Earl of March 1993 erstmals das Festival of Speed im südenglischen Goodwood organisierte und eine kleine, aber feine Fahrzeugschar zur Zeitenjagd auf die 1,86 Kilometer lange Bergrennstrecke bat, ist die Veranstaltung explosionsartig gewachsen. Bald bevölkerten über 100 000 Zuschauer die Parklandschaft rund um den 1687 errichteten Familienstammsitz Goodwood House, im vergangenen Jahr wurde mit 158 000 Besuchern eine neue Höchstmarke erreicht. „Wir mussten den Zustrom bergrenzen“, erklärt der 49-jährige Hausherr. Als Konsequenz gab es die Eintrittskarten (rund 110 Euro fürs Wochenend-Ticket) diesmal ausschließlich im Vorverkauf, „Festival of Speed: sold out“ warnten Schilder bereits an der Autobahn. Der Besucherstrom wurde damit um rund 10 000 auf ein erträgliches Maß reduziert. Wer also im kommenden Juni die aufregendste Gartenparty des Jahres nicht verpassen möchte, sollte sich rechtzeitig um Karten kümmern.

Informationen unter Telefon +44-1243-75 50 55 oder www.goodwood.co.uk

Historie

Originale

Text
Michael Sönke

Fotografie
Dieter Röscheisen

Bei der Ennstal-Classic geht traditionell jede Menge Prominenz an den Start. Auf 710 Kilometern wird im österreichischen Tauerngebirge mit erlesenen Fahrzeugen um hundertstel Sekunden gekämpft. Immer dabei: das Porsche-Museum.

Manche Menschen bereiten allein durch ihre Anwesenheit Freude. Dazu gehört Rowan Atkinson, alias „Mr. Bean“. Atkinson muss nur tun, was alle anderen Fahrer bei der Ennstal-Classic auch tun, und schon breitet sich bei allen Umstehenden ein Lächeln aus. Zum Beispiel, wenn er vor dem Start intensiv das Roadbook studiert – eben genau wie alle 180 Starter dieser Kultveranstaltung mit Ausgangspunkt Gröbming.

Ohnehin verbreitet das einzigartige Starterfeld gute Laune. Prominenz wie die Rennfahrer John Surtees, Stirling Moss, Jochen Mass oder Gerhard Berger sorgen ebenso für Glanz wie Schauspieler Atkinson und Tobias Moretti („Kommissar Rex“) oder Unterhaltungskünstler Peter Kraus sowie die Sporthelden Franz Klammer, Michael von Grünigen oder Thomas Muster.

Tobias Moretti fuhr mit Ehefrau Julia den Porsche RS 60 Spyder (Baujahr 1960) mit offenem Sebring-Auspuff aus dem Porsche-Museum. Dialogbereitschaft im Cockpit ist notwendig, schließlich verlangen 19 Sonderprüfungen nach intensivem Austausch zwischen Fahrer und Beifahrer. Erfahrene Teams ermitteln alle hundert Meter, ob der geforderte 50-km/h-Schnitt eingehalten ist. Da ist viel Gefühl gefragt – und damit sind Künstler augenscheinlich reichlich gesegnet. Ebenso ein Kandidat für den Gewinn der Soundwertung war der Porsche 356 Carrera Abarth. Der von Natur aus ohnehin geräuschreiche „Fuhrmann“-Motor des GT-Weltmeisters der Jahre 1961 bis 1963 wurde in der ungedämpften Alu-Karosserie um ein Vielfaches verstärkt. Museums-Leiter Klaus Bischof und sein Beifahrer brüllten sich regelrecht an – trotz bester Stimmung.

Mit Porsche im Porsche: Dr. Günther Horvath lässt sich von Dr. Wolfgang Porsche im 356 Speedster chauffieren

Blickfang: Porsches Museumschef Klaus Bischof im 356 Carrera Abarth (oben) und Gerhard Berger im 908/2 Spyder

Originalgetreuer geht es kaum noch. Dr. Wolfgang Porsche und Dr. Günther Horvath sorgten dafür, dass der Porsche 356 Speedster das erfolgreichste Fahrzeug des Museums-Fuhrparks war. Sie kamen der Idealzeit bereits bei der ersten Wertungsprüfung hinauf zum Stoderzinken bis auf eine hundertstel Sekunde nahe. Dr. Wolfgang Porsche über den Speedster: „Wunderbar, wie der Motor aus den Ecken zieht.“ Das Duo lag bis ins Ziel immer im ersten Viertel des Teilnehmerfeldes. „Ist doch eine wirklich gute Leistung“, kommentierte der Fahrer. ◂

Informationen unter
www.ennstal-classic.at