

Das legendärste Autorennen der Welt, elitäre Veranstaltung für einige Reiche und Aristokraten oder schlicht automobiler Wahnsinn in Italien. Die „Mille Miglia“ zeigt alle Facetten und Emotionen, die das Automobil und der Motorsport zu bieten haben.

von Robert A. Thiem



Mit Vollgas durch die schönsten Regionen Italiens



Man muss die „Mille“ nicht verstehen. Auch nicht unbedingt mögen. Doch wer ihre Faszination einmal erlebt hat, kommt nicht mehr von ihr los – die Tausend-Meilen-Rallye durch die schönsten Landstriche Norditaliens. Die „Tausend und eine Nacht“ im Rallye-Motorsport. Begonnen hat alles in den späten 20er-Jahren, als zwei Sprösslinge des Brescianer Adels, Aymo Maggi und Franco Mazzotti, zusammen mit ihren beiden Freunden, Renzo Castagneto und dem Journalisten Giovanni Canestrini, die Idee hatten, ein Autorennen der Sonderklasse von Brescia nach Rom zu organisieren. Brescia, damals die Heimatstadt des italienischen Motorsports, musste gerade mit der Schmach des „Mailänder Diebstahls“ fertigwerden. Der „Große Preis von Italien“ sollte zukünftig durch den Mailänder Automobilclub in Monza ausgetragen werden. Über fünf Jahre war dieses prestigeträchtige Rennen, der „Gran Premio Automobilistico d'Italia“ in Brescia,

der zweitgrößten Stadt der Lombardei, gestartet worden. Und jetzt sollten die Mailänder plötzlich die Ehre haben. So wollten die vier Musketiere, wie sie später genannt wurden, mit diesem Rennen von Brescia nach Rom die Ehre Brescias verteidigen. Um aber mit den „ausländischen“ Römern nicht den Ruhm des Rennens teilen zu müssen, entschieden sich die vier für einen Rundkurs über Ferrara nach Rom und wieder zurück nach Brescia. Damit war, vier Jahre nach dem französischen Rennklassiker in Le Mans, am 26. und 27. März 1927 das zweite, große europäische Langstreckenrennen, die „Mille Miglia“, geboren. Mitten im Herzen der italienischen Automobilindustrie. Im Juni des gleichen Jahres sollte der dritte große Langstreckenklassiker am Nürburgring/Eifel in Deutschland aus der Taufe gehoben werden. Doch im Gegensatz zu Le Mans und am Nürburgring, wo die Rennen auf einem Rundkurs ausgetragen wurden, fahren die Teilnehmer der Mille Miglia auf öffentlichen, unbefestigten Landstraßen durch die schönsten Landstriche Italiens.

Vorläufiges Ende und Auferstehung

Wie alle Rennklassiker hatte auch die Mille Miglia ihre Höhen und Tiefen. Von 1927 bis 1957 wurde sie als Teil der Sportwagen-Weltmeisterschaft ausgetragen. Die Teilnehmer rasten mit zum Teil weit über 200 Stundenkilometern durch die Toscana und Umbrien nach Rom und wieder zurück. Mit Fahrzeugen, die dem damaligen Stand der Technik entsprachen und weitestgehend ohne Sicherheitsstandards auskommen mussten. Auf zum Teil unbefestigten Straßen, durch enge Dörfer und Gassen. Aber mit großem Gottvertrauen der Fahrer. Und dann dieser verdammt 12. Mai 1957, als der Ferrari von Alfonso Cabeza de Vaca bei fast 300 Stundenkilometern nach einem Reifenplatzer ins Publikum raste. Er, sein Beifahrer und zehn Zuschauer kamen bei diesem schrecklichen Unfall ums Leben. Drei Tage später wurde die Mille Miglia von der italienischen Regierung verboten. Erst 1977, zur 50-Jahr-Feier, also 20 Jahre nach dem schicksalhaften Unfall, wurde dem Automobilclub von Brescia eine historische Fahrt mit etwa 100 Fahrzeugen genehmigt: Die moderne Mille Miglia war als Gleichmäßigkeitsrennen wiedergeboren. Der „Freccia Rossa“ - der Rote Pfeil - hatte erneut beste Voraussetzungen für das exklusivste „fahrende Museum“ der Welt geschaffen. 30 Jahre, von 1927 bis 1957, wurde die Mille Miglia als Geschwindigkeitsrennen ausgetragen. 20 Jahre, bis 1977,



fanden keine Rennen statt. Im Mai 2007 wurde sie zum 25. Mal als Gleichmäßigkeitsrennen durchgeführt und hat damit die Anzahl der zwischen 1927 und 1957 durchgeführten Rennen übertroffen. Ganz zum Wohlwollen aller Beteiligten. „Die Mille ist die schönste Möglichkeit, automobile Pretiosen in besonderer Landschaft voll Geschichte und Kultur vor tausenden hochbegeisterten Zuschauern zu fahren“, zeigt sich Ralph Weyler, Audi-Vorstand für Marketing und Vertrieb, nach seiner Teilnahme in Brescia ganz begeistert. „Meine Eindrücke von Automobil und Umgebung sind tief prägend und immer Stoff für eine spannende Geschichte.“ Ganz ähnlich sieht es Michael Bock, Chef der Mercedes-Benz Museum GmbH, nach harten 1.000 Meilen im 300 SL, Baujahr 1955: „Eine einzigartige Veranstaltung, welche die Faszination und Emotion der Fahrzeuge aus der Zeit von 1927 bis 1957 im Rahmen der begeisternden italienischen Landschaft darbietet. Einmalig!“ Doch was macht die Faszination der Mille Miglia aus. Warum zwängen sich selbst Autobosse in enge, alte, wenig komfortable Fahrzeuge, schlagen sich die Nächte um die Ohren, um in kürzester Zeit 1.600 Kilometer quer über norditalienische Landstraßen zu jagen?

Das Prozedere vor dem Rennen

Die Antwort auf diese Frage liefert bereits das Prozedere vor dem Rennen. Heutzutage ist die Teilnahme an der Mille Miglia mehr denn je eine Ehre. Aus über 700 Teilnahmeanträgen wurden auch dieses Jahr wieder 375 Teams aus 26 Nationen ausgewählt. Grundvoraussetzung zur Teilnahme bei der Mille Miglia ist die Fiva-Fahrzeug-Identitätskarte oder das F.I.A. Heritage Certificate. Demzufolge findet traditionell am Donnerstag das Ritual der Registrierung und die technische Abnahme der Fahrzeuge statt. Dieses Jahr musste man in Brescia aufgrund baulicher Maßnahmen auf die Piazza Loggia ausweichen. Ein Schaulaufen, das an Emotion und Faszination schon vor dem Start der Mille Miglia kaum zu überbieten ist. Ein Schaulaufen der Fahrzeuge und des Publikums. So stehen die teilnehmenden Rennfahrer Jackie Ickx und Jochen Maas für alte Motorsportgeschichte. Und immer wieder der Sound der Motoren, der Geruch nach Öl und Benzin, die Atmosphäre und vor allen Dingen der Anblick der knapp 400 Oldtimer aus über

einem halben Jahrhundert feinsten automobilischer Ingenieurskunst. Raritäten mit zum Teil unschätzbarem Wert. Nahezu alle großen, traditionsreichen Automobilmarken sind vertreten. Ob Alfa Romeo, Aston Martin, Audi, BMW, Bugatti, Ferrari, Fiat, Jaguar, Mercedes, Maserati, Porsche oder die italienische Marke „OM – Officine Meccaniche“, die den ersten „Coppa delle Mille Miglia“ 1927 gewinnen konnte. Nicht zu vergessen die raren Marken mit den klingenden Namen wie Amilcar, Bizzarini, Cisitalia, Ermini und Invicta. Nirgendwo auf der Welt ist die ursprüngliche Motorsportatmosphäre so zum Greifen nahe wie in Brescia an diesem Tag. Dabei ist das Scrutineering nicht zu unterschätzen. Die Fahrzeuge werden nicht nur auf ihren technischen Zustand untersucht, sondern auch auf ihre Authentizität geprüft: Fahrzeugrahmen, Motor, etc: alles muss im Originalzustand sein. Sogar den Führerschein müssen die Fahrer vorzeigen. Leider oder zum Glück gab es dieses Jahr für die in Reser- ve bereitstehenden Teams keine Chance, über die Warteliste



einen Startplatz für das Rennen zu bekommen. Alle 375 gemeldeten Teams bestanden die technischen Tests und wurden zum Rennen zugelassen. Dass der Weg bis zur Start am Abend auf der traditionell weißen Rampe in der Viale Venezia weit und lang sein kann, haben manche Teams immer wieder leidlich erfahren müssen. Gerechterweise trifft es nicht nur die kleinen und kleineren Teams, die um ihren Start zittern müssen. So wurde an einem der teilnehmenden Mercedes-Benz 300 SL nach der technischen Abnahme am späten Donnerstag Vormittag ein Getriebebeschaden festgestellt und telefonisch ein Tauschgetriebe aus Stuttgart geordert, das dann rechtzeitig zum Start gegen 21 Uhr geliefert und eingebaut werden konnte. Zeitstress, wie in einem richtigen Rennen.

Die I. Etappe: zum Aufwärmen

Der Start zur Mille Miglia erfolgt traditionell nach Abschluss der technischen Abnahme und dem gemeinsamen Abendessen der Teilnehmer um 20 Uhr. Gestartet wird im 20-Sekunden-Rhythmus. Für Fahrer und Zuschauer immer ein großer Moment. Stille, wie in Wimbledon beim Ballwechsel, herrscht auf der Viale Venezia vor dem Start trotz tausender Menschen.

Bis dann 375 Teams, nach dem Alter ihrer Fahrzeuge sortiert und von den Zuschauern bejubelt, über die Startrampe fahren. Sie alle machen sich auf die erste Etappe, die von Brescia über Desenzano und Verona nach Ferrara führt. Fünf Gleichmäßigkeitstest müssen bereits auf dieser ersten Etappe absolviert werden. Für manche ein verbissener Kampf um Tausendstel-Sekunden. Sie trainieren das ganze Jahr in ihren Clubs, nur für das eine Ziel, einmal die Mille zu gewinnen oder wenigstens ganz vorne mit dabei zu sein. Bugatti „eins“, Bugatti „zwei“, Alfa Romeo „drei“, war die sportliche Platzierungsfolge nach der ersten Etappe in Ferrara. Doch für die meisten gilt das klassisch-olympische „Dabei-sein-ist-alles-Prinzip“. Für sie ist die Teilnahme an der Mille Miglia gleichbedeutend mit einer Entdeckungsfahrt der drei „K“: „Kultur-Kunst-Küche“. Für sie beginnt der eigentliche Stress erst nach dem Erreichen des Etappenziels. Einige kommen nicht vor Mitternacht in Ferrara an und erleben doch ein unvergleichliches Fest aus Kunst, Musik und kulinarischen Köstlichkeiten der heimischen Bevölkerung. Viel Zeit bleibt ihnen allerdings nicht, da sie am nächsten Tag, nach wenigen Stunden Schlaf, schon um neun Uhr wieder zur zweiten Etappe an den Start müssen.

Die II. Etappe: zum Genießen

Freitag, Mille Miglia, die Zweite. Jetzt verschmelzen Kopf und Bauch wie Motor und Chassis. Und wieder geht es mit Vollgas durch klassisch-italienische Urlaubsdestinationen: Venetien, die Gestade der Romagna bis hin zu den Hügeln in Marken, Umbrien und Latinum. Nur sporadisch nehmen die Mille Miglia-Teilnehmer die Begeisterung der Bevölkerung wahr, wie die der Grundschulklasse aus Savignano, die mit ihrem selbstgemalten Banner ihren Favoriten grüßt oder die Leiterin des Kindergartens aus Gambettola mit ihren jubelnden Minis. Viel zu beschäftigt sind Fahrer und Beifahrer mit der Strecke und ihren Fahrzeugen. Zurecht. Immer wieder diese technischen Probleme. Streikende Benzinpumpen, steigende Kühlwassertemperaturen, Getriebebeschäden, brüchige Radaufhängungen oder schleifende Kuppelungen. Elektronikprobleme kannten die Oldtimer allerdings nicht. Obgleich die Mille Miglia kein klassisches Wettrennen im eigentlichen Sinn ist, bewegt sich das Teilnehmerfeld der Mille Miglia mit rasanter Geschwindigkeit in Richtung Süden, dem zweiten Etappenziel in Rom. Und mittendrin: die mitfahrende Polizei - um das Tempo einigermaßen einzugrenzen. Speedlimit auf italienisch, mit zwei zuge-



Die heutigen Protagonisten: Vertreter aus Showbiz wie Thomas Gottschalk (links) mit seinem Beifahrer, Audi-Vorstand Ralph Weyler.



Rom: die ewige Stadt, immer gut für ein Gänsehautfeeling, besonders bei Nacht.

drückten Augen. Bald tauchen die Alleen der ewigen Stadt von Rom auf, die mit ihrer nächtlichen Beleuchtung immer für einen besonderen Reiz und Gänsehaut-Feeling sorgen. Nicht nur bei den Teilnehmern. Gleich an der Engelsburg werden die im Rennen verbliebenen 350 Fahrzeuge gesammelt und in 20er- und 30er-Gruppen von der Motorrad-Brigade der römischen Polizei in die Stadt bis zum Parc Fermé geleitet. In der Rallye-Punktewertung führen am Abend des zweiten Tages nach 20 von 40 Prüfungen Vater und Sohn Ferrari in ihrem 1927 Bugatti T37.

Die III. Etappe: die Hatz zurück ins Ziel

Gnadenlos reißt der Wecker die Teams allzufrüh am Morgen des dritten Tages aus dem Schlaf. Start des Rennens ist um 6.30 Uhr! Von Rom geht es über Siena, Florenz, Bologna und Modena zurück nach Brescia. Eine ewig lange Strecke, besonders in einem automobilen Klassiker. Doch immer wieder belohnt durch die wunderschönen Landschaften. Von Rom führt die Mille Miglia Storica durch die frühere Papststadt Pienza einem weiteren Höhepunkt der Rallye entgegen: die Begegnung mit den Fans auf der Piazza del Campo mitten in Siena. Hier herrscht eine Begeisterung fast wie im Juli und August

beim Palio an gleicher Stelle, wenn 17 Contraden (Nachbarschaftsgemeinden) gegeneinander antreten. Nur dass es sich dieses Mal um Pferdestärken und nicht um echte Pferde handelt und die Wahrzeichen nicht Kauz, Gans oder Giraffe sind, sondern ein springendes Pferd, ein Panther oder schlicht ein dreizackiger Stern. Weiter geht es durch das Chianti-Gebiet und das Elsa-Tal nach Florenz und über den nördlichen Appenin hinunter in die Poebene über Bologna wieder zurück ins Ziel nach Brescia.

Und es wird noch einmal richtig spannend in der Punktewertung. Nach der 36. Prüfung in Modena wird das lange führende Vater-Sohn-Duo in ihrem Bugatti von den beiden Norditalienern Viaro-Bergamaschi in ihrem Alfa Romeo, Baujahr 1928, überholt. Sie geben diese Führung bis zum Ende der Mille Miglia nicht mehr ab. Endlich, um 21.45 Uhr, erreichen die ersten Fahrzeuge nach drei Tagen und 1.600 Kilometern die Ziellinie in der Viale Venezia in Brescia.

Die Mille Miglia - eine lebende Legende

Legendär, elitär oder einfach eine Motorsportveranstaltung mit einer großen Geschichte? Ein 80-jähriges Jubiläum feiern zu können ist in der heutigen Zeit

nichts Außergewöhnliches mehr. Im knapp 120-jährigen Automobilzeitalter schon eher. Eine Motorsportveranstaltung mit großen Namen und spannenden Geschichten hat nicht nur Italien zu bieten, sondern auch alle klassischen Automobilnationen wie England, Frankreich, Deutschland oder Amerika. Und trotzdem ist die Mille Miglia etwas Besonderes. Sie erzählt nicht nur Geschichten, sondern ist selbst eine lebende Geschichte. Sie hatte nicht nur große Namen hervorgebracht, sondern es kommen immer wieder neue hinzu. Es sind nicht mehr die Namen großer aktueller Rennfahrer. Die Protagonisten sind heutzutage andere. Es sind Vertreter aus dem Showbiz, der Wirtschaft, der Industrie. Heute heißen sie Thomas Gottschalk, Peter Kraus oder sind blaublütiger Abstammung wie König Carl Gustav von Schweden oder Prinz Anton von Liechtenstein. Aber es sind auch die Sammler und Liebhaber zeitloser Automobile. Manchmal etwas verrückt, manchmal etwas schräg und skurril. Sie alle verbindet die Liebe zum Automobil, zur Technik, zum edlen Design, gepaart mit viel Begeisterung und Emotionalität. Sind es doch letztlich die schönen, seltenen, kaum erklärbaren mystischen Dinge des Lebens, die uns am meisten faszinieren. Wie eben die Mille Miglia. ■



Bekannt für sein Palio, das weltbekannte Pferderennen: Siena. Dieses Mal geht es auch um Pferdestärken, doch diese sind mindestens 30 Jahre alt.