

CLASSIC DRIVER

Mille Miglia 2011: 1000 Meilen für die Ewigkeit



So etwas kann es nur in Italien geben: Ein Wochenende lang ist der Verkehr im halben Land lahm gelegt, Innenstädte sind gesperrt, Landstraßen blockiert und Autobahnen dicht gemacht. Doch statt zu hupen und zu schimpfen, stehen die Italiener am Straßenrand, jubeln, schwenken tausende von Fähnchen, inhalieren dieses unvergleichliche Gemisch aus heißem Benzin, verbranntem Öl und quietschenden Reifen und feiern eine furiose PS-Party: Es ist Mille Miglia-Zeit, und einmal mehr stürzen sich fast 400 Rennwagen in ein Abenteuer, das 1.000 Meilen währt, vielen wie eine Ewigkeit vorkommt und am Ende doch wieder viel zu schnell vorbei ist.

Die spektakuläre Oldtimer-Rundfahrt folgt den Spuren des berühmten Langstreckenrennens auf den rund 1.700 Kilometern von Brescia nach Rom und zurück und hat nichts von ihrer Anziehungskraft verloren: Millionenteure Schätze aus den Werksmuseen der Fahrzeughersteller, die Schmuckstücke aus Sammlergaragen in aller Herren Länder und die Oldtimer bescheidener Privatiers formen ein mobiles Museum, das in einem Affenzahn über den Stiefel stürmt.





Weil fast nur echte Rennwagen zugelassen sind, könnte das Feld kaum spektakulärer sein: Wie vor über 50 Jahren ringen deshalb auch diesmal wieder Ferrari, Maserati und Mercedes aus den Fünfigern um die Bestzeiten. In der Vorkriegswertung starten alte Alfa, Fiat und Bugatti, und immer wieder bollert zwischendurch ein gewaltiger Bentley über die Piste, macht sich ein Austin Healy bemerkbar oder mogelt sich ein MG durch den Stau. Die größte Schau macht allerdings BMW mit einem glatten Dutzend [328ern](#). Der Münchner Sportwagen feiert nicht nur gerade seinen 75. Geburtstag, sondern hat das Rennen 1940 mit einer Coupé-Karosserie von Touring sogar gewonnen. Dazu gibt es noch eine Handvoll Autos, von denen man nun wirklich keinen Renneinsatz erwartet hätte. Aber offenbar waren auch schon zu den Zeiten von Stirling Moss & Co VW Käfer oder Citroen 2CV auf der Strecke. Und der Mercedes 180D hat früher sogar einmal die Wertung in seiner Klasse gewonnen.



So bunt wie die Flotte sind auch das Feld der Fahrer und die Auswahl ihrer Pässe. Es reicht von PS-Promis wie Mika Häkkinen oder Jochen Mass und TV-Berühmtheiten wie Mr. Bean bis zur Bäckereifachverkäuferin aus Basel und spannt den Bogen vom hintersten Orient bis nach Australien. Allein im Prolog aus über 200 aktuellen Ferrari-Fahrzeugen sieht man Kennzeichen aus Amerika, Südafrika, Hong Kong, Russland, Japan oder China: „Die Mille Miglia ist die Mutter aller Straßenrennen, ein Traum für jeden Fahrer, da muss man einfach hin“, sagt Juan Manuel Fangio II. Der Argentinier ist der Neffe des fünffachen Weltmeisters, der in diesem Jahr 100 Jahre alt geworden wäre, fährt bereits seine zweite „Mille“ und sitzt genau wie früher sein berühmter Onkel am Steuer eines Mercedes 300 SLR.

Im offiziellen Feld sind zwar nur Autos aus den Jahren von 1929 bis 1957, die technisch mit den Rennwagen von einst identisch sind. Doch jeder, aber wirklich jeder, der ein halbwegs interessantes Auto hat, reiht sich unterwegs einfach ein. Zwei Dutzend Ferrari, ein paar alte Peugeot, der örtliche Lamborghini-Club oder der

Freundeskreis Fiat 500 – man hupt ein bisschen, hängt ein paar Mille-Miglia-Fahnen aus dem Fenster und gibt einfach Gas. Nicht umsonst führt die Rallye über öffentliche Straßen durch den normalen Verkehr. Nur in den Altstädten, etwa in Florenz, Siena oder Pienza, machen die Organisatoren dicht und trennen die Spreu vom Weizen.



Los geht es am frühen Abend in Brescia nahe dem Gardasee. Dort starten die Autos im 30 Sekunden-Takt und jagen nach Bologna der Nacht entgegen. Von dort geht es am zweiten Tag weiter nach San Marino. Auf Kopfsteingassen, die so schmal und steil sind, dass manche Oldtimer sie kaum erklimmen können, kämpft sich die Mille Miglia hinauf in die Altstadt und bekommt einen eindrucksvollen Empfang bereitet. Dabei ist es den Fans beinahe egal, ob gerade das BMW 328 Touring-Coupé, das 1940 die Mille gewonnen hat, über die Piazza rollt, sich ein VW Käfer auf die Kuppe gekämpft hat, die armdicken Endrohre eines Bentley durch die

Altstadt blasen oder ob die alten Formel 1-Asse kommen – wer es bis hierhin geschafft hat, dem ist begeisterter Applaus sicher.

Zwar wurde das Tempo natürlich mittlerweile ein wenig eingebremst, und streng genommen werden die Teilnehmer mit GPS-Überwachung und vielen Zeitkontrollen zumindest halbwegs in die Verkehrsregeln gezwungen. Doch wie bei den originalen Rennen quält sich der Pulk zwischen Lieferwagen, Touristen und Berufspendlern hindurch. Der ganz normale Wahnsinn in Italien. Nur dass der Verkehr an diesen Tagen dichter ist als irgendwann sonst im Jahr.



Den Spaß an den schnellen Autos lässt sich davon aber niemand verderben: Wo die Mille auftaucht, feiert Italien eine rauschende PS-Party: Kindergärten schicken ihre Schützlinge fahnschwingend an die Straße, die Bauern stellen den Traktor ab, die Innenstädte stehen voller Menschen und an jeder Kreuzung, in jedem Weinberg und auf allen Terrassen warten Horden von Fans auf die Kolonne der Klassiker.

Nach der traditionellen Wende in Rom führt der Weg am dritten Tag durch die Toskana zurück an den Gardasee. Vor allem die Stadtdurchfahrten in Pienza oder Florenz sind Magnete für die Massen. Doch nirgends ist die Stimmung an der Strecke besser als am Passo della Futa, wo die Route zwischen Florenz und Bologna den Apennin überwindet und sich dafür in wunderschönen Kurven auf immerhin 900 Meter schraubt. Vor der einfachen Kneipe auf der Passhöhe stehen hunderte von Fans, die oftmals eigens für diese Vorbeifahrt aus dem Norden gekommen sind, und bejubeln ein rasendes Museum von bald 100 Kilometern Länge.





Allerdings haben es längst nicht alle Autos bis hierhin geschafft. Schwarze Flecken auf dem Teer zeugen von der Inkontinenz der alten Rennmotoren, dunkle Rauchwolken lassen auf vielleicht nicht mehr ganz so dichte Zylinderköpfe schließen, und immer mal wieder steht an der Strecke ein Abschleppwagen, um einen kollabierten Klassiker Huckepack zu nehmen: Wer sein Schätzchen schonen will, ist auf der Mille fehl am Platz.



Die schärfste Fahrweise, das beste Geschick bei der Routensuche und die größte Präzision bei den vielen Sonderprüfungen – all das mag den Teilnehmern Punkte für den Gruppen- oder Gesamtsieg bringen. Doch die entscheidende Marke hat Bestand: Keiner schafft die Mille Miglia so schnell wie Stirling Moss. Er hat die Strecke 1955 in wahnwitzigen 10 Stunden, sieben Minuten und 48 Sekunden absolviert und damit einen Rekord gesetzt, an dem keiner mehr rüttelt, sagt einer der Teilnehmer: „Der gilt für die Ewigkeit.“

Text: [Benjamin Bessinger](#)

Fotos: SP-X

Galerie

