

Classic al dente

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

13/05/2015 Vier Tage Ausnahmezustand, tausend Meilen, achtzig Prüfungen. Das ist hart – das ist Absicht – das ist Mille Miglia. Morgen geht sie in die nächste Runde. Hier eine kleine Einstimmung.

Die Mille Miglia galt als das härteste Rennen der Welt, damals von 1927 bis 1957. Mittlerweile zählt es zu den angesehensten Classic-Events. Dort hat Porsche früher Geschichte geschrieben. Und darf auch heute nicht fehlen. Ehrensache.

Spätestens wenn sich fünf Autos Spiegel an Spiegel auf zwei Spuren zwängen, an Stoppschildern und roten Ampeln Gas geben und dabei von uniformierten Poliziotti vom Straßenrand aus angefeuert werden, weiß man, dass das Wort „Gleichmäßigkeitsfahrt“ wunderbar viel Gestaltungsspielraum lässt. Denn bei der Mille Miglia gewinnt nicht der, der am schnellsten im Ziel ist, sondern das Team, das bei achtzig Wertungsprüfungen und diversen Durchfahrts- und Zeitkontrollen die wenigsten Strafpunkte sammelt.

An Gleichmäßigkeit hatten die Grafen Franco Mazzotti und Aymo Maggi und ihre Freunde Renzo Castagneto und Giovanni Canestrini auch gar nicht gedacht, als sie am 26. Mai 1927 mit ihrer ersten Mille Miglia starteten. Vielmehr ging es um Zeiten feilen und Spitzengeschwindigkeiten. Von Brescia nach Rom und zurück.

Der Fokus bei Mille Miglia liegt auf Zuverlässigkeit

Früher absolvierte man die Strecke in Form einer Acht – bis 1957 an nur einem Tag (!) –, heute lotst einen das Roadbook um den Stiefelschaft herum. Hauptsache, es sind in etwa tausend Meilen. Die man dann mal locker flockig mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 166,7 Sachen absolviert? Nein, schon lange nicht mehr, den bis heute ungeschlagenen Wert erreichte das Siegerteam von 1955 bei der 23. Mille Miglia. Nicht ganz ohne, wenn man bedenkt, dass die Zuschauer schon damals keine Ellbogenlänge entfernt am Streckenrand standen.

Mehr als siebzig Jahre später geht es um einiges schonender für Mensch und Material zu. Es wird nicht mehr permanent Vollgas gefahren, der Fokus liegt auf der Zuverlässigkeit und der Gleichmäßigkeitsfahrt. Aufs Dabeisein. Aufs Ziel erreichen. Und das schafften dieses Jahr immerhin 400 von 435 teilweise millionenschweren Oldtimern. Bis am Ende die Ziellinie überfahren wurde, galt es in den vielen Spitzkehren der Futa- und Raticosa- Pässe so einige Härtetests zu meistern.

Und jeder „Nicht-Oldtimer" vor einem – die Straßen sind nicht gesperrt für die Öffentlichkeit – ließ nach wenigen Sekunden das furchtbare Gefühl aufkommen, das man hätte, würde man seit einer Stunde beim Bäcker anstehen. Ungeduld, kribbeln im Gasfuß und irgendwie ein wenig Lust zu gewinnen. Obwohl es doch nur ums Dabeisein geht. Wie immer. Um Dolce Vita. Und ein bisschen auch ums Wachbleiben, Sinne schärfen und im Dunkeln weiterfahren, schließlich lassen sich tausend Meilen nicht nur bei Tag absolvieren.

Ein Weg gepflastert mit Tradition und Historie

Das Reglement ist streng. So dürfen zum Beispiel nur Autos teilnehmen, die bereits bei den historischen Rennen zwischen 1927 und 1957 dabei waren. Da zeigen die Veranstalter viel conseguenza. Schließlich ist der Weg auf die Startrampe nicht mit großen Scheinen, sondern mit Tradition und Historie gepflastert. Und um die Klassiker auf die Strecke zu bekommen, gilt es eben, einiges nachzuweisen. Wer nicht schon einmal selbst bei der Mille Miglia mitfieberte, der hat noch die Chance, für die Teilnahme seines Oldtimers eine Sporthistorie von internationaler Bedeutung nachzuweisen.

Kein Problem für das Porsche Museum, das über acht von vierzehn bei der Mille Miglia teilnahmeberechtigten Porsche Typen verfügt. Sieben davon sind jederzeit fahrbereit. Auch am 15. Mai 2014 gingen die Stuttgarter erneut mit einzigartigen Fahrzeugen, Piloten und Co-Piloten an den Start. Dr. Wolfgang Porsche, Vorsitzender des Aufsichtsrates, fuhr mit seinem Sohn Ferdinand Porsche in einem 356 Speedster 1500 aus dem Jahr 1955 durch die kurvenreichen Gegenden Lombardei, Emilia-

Romagna, Venetien, Latium, Umbrien, Marken und Toskana.

Rennlegende Jacky Ickx durchquerte die verschiedenen Wetterzonen gemeinsam mit dem CEO von Chopard, Karl-Friedrich Scheufele, in einem Porsche 550 A Spyder von 1957 – ebenfalls ein Fahrzeug aus der erfolgreichen Geschichte der Marke, mit einer nachweislich bewegten Rennhistorie in den USA. Im Rahmen des „Rollenden Museums" präsentierten die Zuffenhausener auch zwei Coupés in Italien: Ein Porsche 356 1500 Coupé aus dem Jahr 1954 und ein 356 A 1600 Coupé, das bereits in seinem Baujahr 1956 bei der Mille Miglia mitfuhr. Und wahrscheinlich so manch einen von uns überleben wird.

Und ganz am Ende der erstmals viertägigen Klassik-Veranstaltung, wenn man den letzten wichtigen Stempel erhalten und die Ziellinie überfahren hat, fühlt man sich in etwa so, als hätte man einen Siebentausender ohne Sauerstoffflasche bezwungen. Atemlos und unendlich stolz. Blickt noch einmal ehrfurchtsvoll zurück auf das Auto, das einem das Mille Miglia-Fieber ermöglichte. Ruft sich das Klackern des mechanischen Wegstreckenzählers und den von Motor und Getriebe aufgeheizten Fußraum in Erinnerung. Denkt an das unermüdliche Service-Team, das nicht nur den Siedepunkt der Bremsflüssigkeit regelmäßig überprüfte, sondern auch jeden noch so kleinen Fliegendreck von der Stoßstange wegpolierte, während man sich von den schönen Strapazen ausruhte. Als Held, der zwar nicht wie Hans Herrmann geduckt in einem Porsche 550 Spyder unter geschlossenen Bahnschranken durchfuhr, dafür aber auch nicht ans Aufgeben dachte. Nicht eine Sekunde.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/historie/porsche-mille-miglia-2015-10936.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/b8d77ac7-5f1a-4aa0-8fbb-7f2ace19431e.zip

Externe Links
http://www.ramp-magazin.de/
http://www.1000miglia.it/index-en.php

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