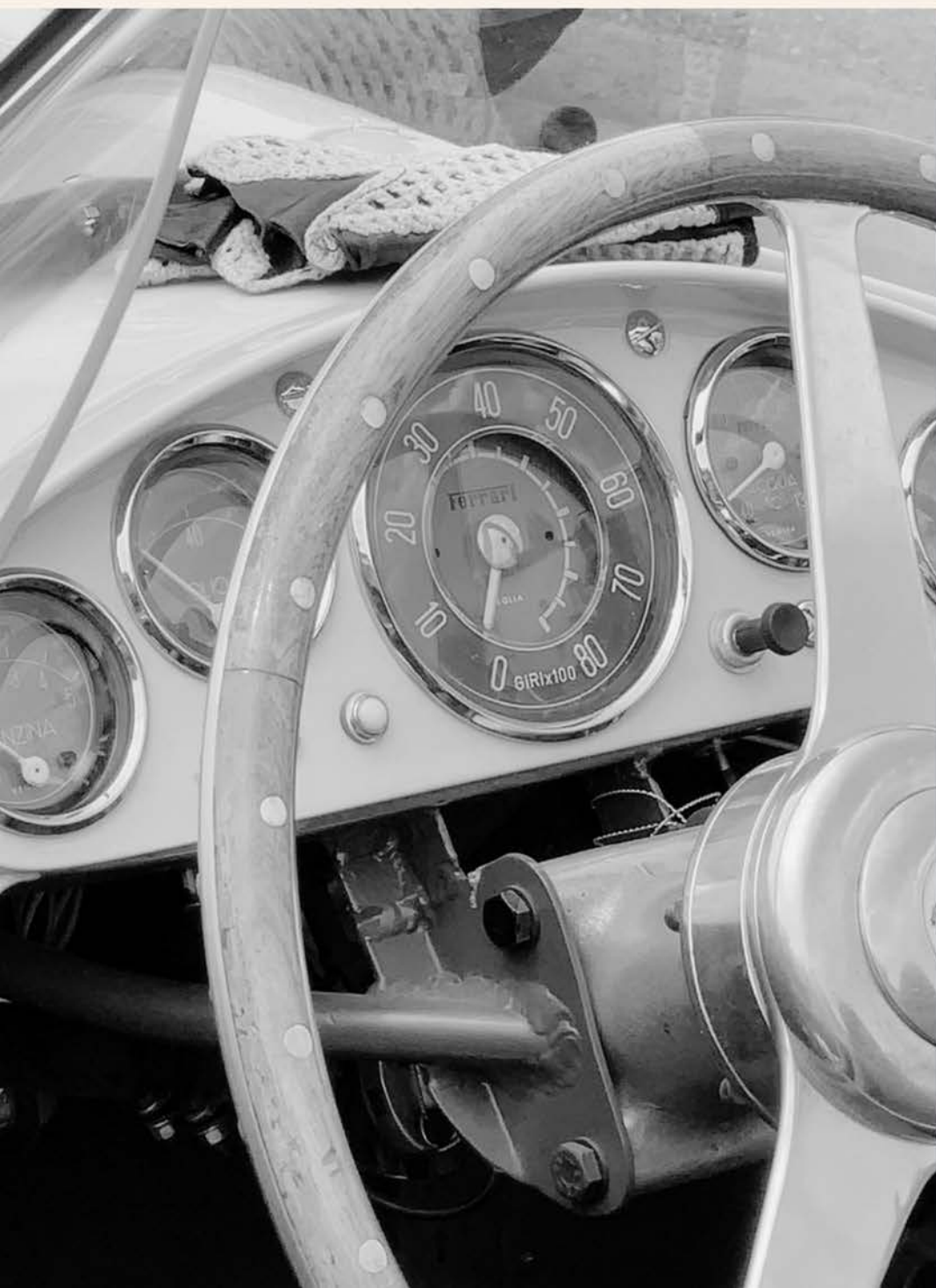


# 5 RENNEN, DIE DEN MYTHOS MILLE MIGLIA BEGRÜNDE



# INHALT

Jedes Kapitel dieses Buches entführt Sie auf eine Zeitreise zu den dramatischsten Momenten der Mille Miglia. Erleben Sie die Geschichten hinter den Rennen, die nicht nur den Asphalt zum Glühen brachten, sondern auch die Herzen der Menschen weltweit. Dieses Buch ist eine Hommage an die Leidenschaft, den Triumph und die Dramen, die die Mille Miglia zu mehr als nur einem Rennen machten – zu einer Legende. Lassen Sie sich auf eine Reise entführen, die Sie niemals vergessen werden.

---

01 1928 Beginn einer großen Liebe

---

02 1930 Der unbeugsame Held der Mille Miglia

---

03 1948 Enzo Ferrari *“La corsa più bella del mondo”*

---

04 1955 Husarenritt und Meilenstein im Rennsport

---

05 1957 Das tragische Ende der Mille Miglia

# BEGINN EINER GROSSEN LIEBE

Geschichte 1

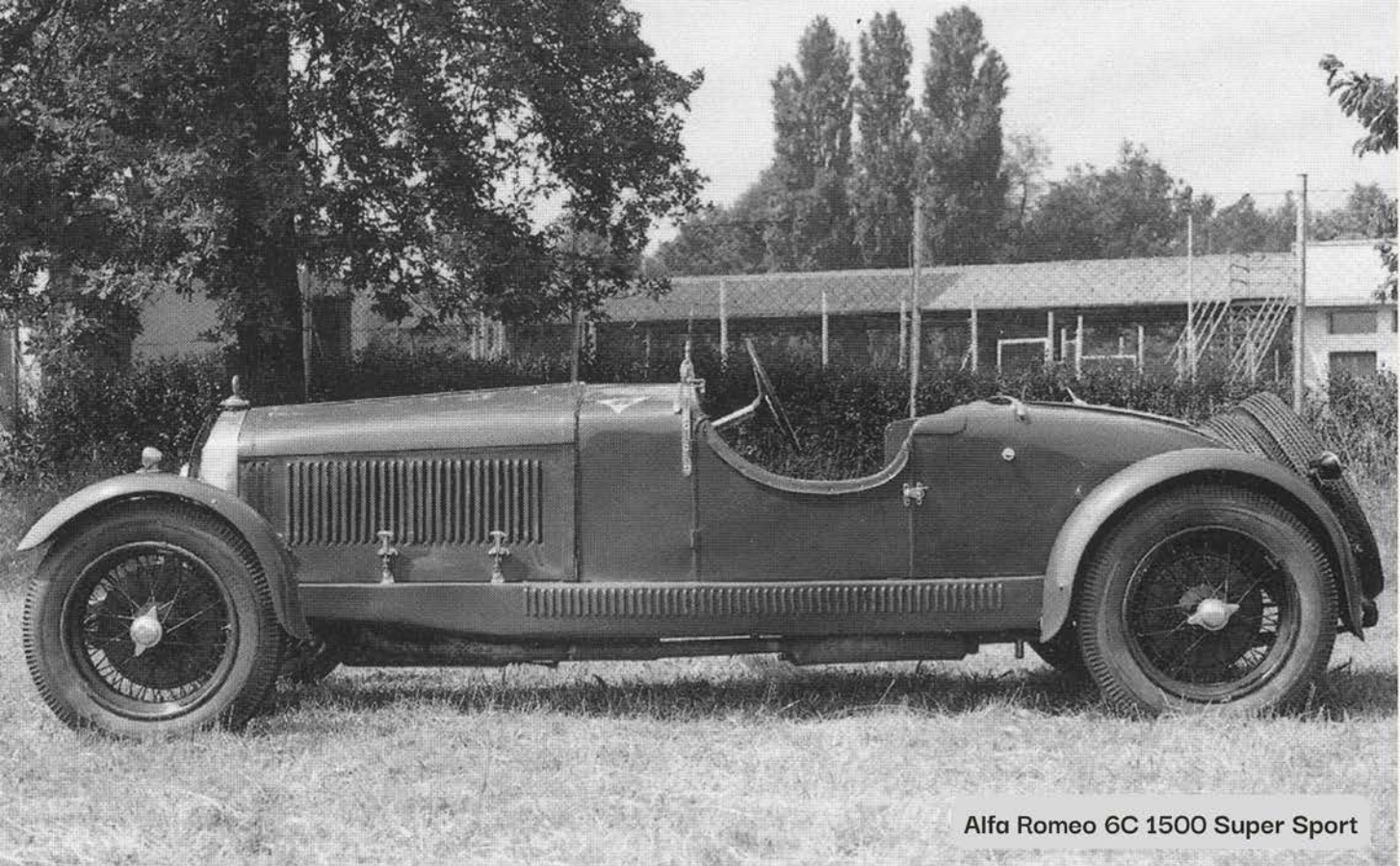
Das Jahr 1928 sah Alfa Romeo, unterstützt durch die Ingenieurskunst von Vittorio Jano und seinen revolutionären Alfa Romeo 6C 1500 Supersport, als strahlenden Sieger hervorgehen. Alfa Romeos Triumph gegen die mächtigen Bugattis symbolisierte nicht nur einen Wendepunkt für das Unternehmen, sondern auch für den italienischen Automobilbau und das Design. Janos Philosophie, dass wahre Rennleistung nicht allein durch Kraft, sondern durch Agilität, Effizienz und eine harmonische Abstimmung aller Komponenten eines Fahrzeugs erreicht wird, führte zu einem Paradigmenwechsel im Automobilrennsport und etablierte Alfa Romeo als dominante Kraft in der Mille Miglia.

## Kapitel 1 - Die Bühne ist bereit

Das legendärste Straßenrennen der Welt, die Mille Miglia, bietet eine faszinierende Bühne, die tief in der reichen Kultur und Geschichte Italiens verwurzelt ist. Die Route zieht sich quer durch das Land, von Brescia bis nach Rom und wieder zurück, und führt dabei durch malerische Dörfer, historische Städte, vorbei an atemberaubenden Landschaften.

Die Vielfalt der Straßenbedingungen in Verbindung mit der Gesamtlänge von 1.000 Meilen, von engen Stadtstraßen bis hin zu kurvenreichen Bergpässen und schnellen Landstraßen, stellt höhere Anforderungen an die Fahrer und ihre Fahrzeuge als auf einer Rundkurs-Rennstrecke. Darüber hinaus müssen sich die Teilnehmer mit wechselnden Wetterbedingungen auseinandersetzen, die von strahlendem Sonnenschein bis zu plötzlichem Regen oder Nebel reichen können.

Das Rennen führt mitten durch das öffentliche Leben, was es zu einem echten Volksfest macht und eine besondere Verbindung zwischen den Fahrern und den Zuschauern schafft. Die technischen und fahrerischen Herausforderungen, wie Ausdauer, Zuverlässigkeit sowie die Notwendigkeit einer präzisen Navigation und einer durchdachten Strategie, machen das Erreichen des Ziels zu einer echten Leistung. Nur die Besten und Zähesten schaffen es, die Herausforderungen der Mille Miglia zu meistern und letztendlich das Ziel zu erreichen.



Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport

## Kapitel 2 - Die etablierten prominenten Herausforderer

Unter den prominenten Teams befand sich Bugatti mit den Fahrern Bordino, Brilli Peri und Nuvolari, die in der Klasse D mit drei T43A antraten, einem Zweisitzer, der die Mechanik des T35B Grand Prix und einen überladenen 8-Zylinder-Motor mit 2262 ccm kombinierte. Maserati trat mit drei 26 MM an, ausgestattet mit einem 8-Zylinder-Doppelnockenwellenmotor. Alfa Romeo hingegen setzte auf die Klasse bis 1500 ccm und brachte ein Fahrzeug mit einem kleinen, aber leistungsstarken 6-Zylinder-Motor mit zwei oberliegenden Nockenwellen an den Start, das beeindruckende Geschwindigkeiten von bis zu 135 km/h erreichte und Geschichte schreiben wird.

## Kapitel 3 - Der Underdog macht das Rennen 1928

Im Mittelpunkt dieser epischen Schlacht standen die Alfa Romeos, leichte und wendige Fahrzeuge, die sich gegen die dominierenden, kraftvollen Bugattis behaupten mussten. Unter diesen war Tazio Nuvolari, ein Titan des Rennsports, der einen schweren Bugatti steuerte, bekannt für seinen gewaltigen Motor und seine brutale Kraft. Die Herausforderung schien überwältigend: die Alfa Romeos, bis dahin eher als Außenseiter betrachtet, mussten ihre Geschicklichkeit und Agilität gegen die schiere Stärke der Bugattis unter Beweis stellen. Doch was auf dem Papier wie ein ungleicher Kampf aussah, entpuppte sich auf den Straßen Italiens als Bühne für eine außergewöhnliche Wendung.

Am Anfang des Rennens spielten die Bugattis unter der Führung von Großmeisters Tazio Nuvolari ihre Stärken auf den vielen Geraden in der Poebene aus. Als das Rennen die malerischen und herausfordernden Wege des Apennins erreichte, wurde die wahre Stärke der Alfa Romeos offenbar. Hier, wo jede Kurve und jede Steigung zählte, bewiesen die Fahrer der leichten und wendigen Alfa Romeos, dass wahre Größe nicht in Kubikzentimetern gemessen wird, sondern im Mut und in der Fähigkeit, unter Druck zu glänzen. Am Wendepunkt in Rom lagen die Alfa Romeos bereits in Führung. Nuvolari und sein mächtiger Bugatti leisteten erbitterten Widerstand, doch die Geschwindigkeit, mit der die Alfa Romeos die kurvenreichen Straßen meisterten, war unübertroffen.



Campari/ Ramponi auf Alfa Romeo 6C 1750 SS

## Kapitel 4 - Triumph und Erbe

Als die Fahrzeuge das Ziel in Brescia erreichten, ging Alfa Romeo unangefochtener Sieger hervor mit dem Team Campari/ Ramponi, das Geschichte schrieb. Dieser Sieg markierte nicht nur den Beginn der Dominanz von Alfa Romeo in der Mille Miglia, sondern auch einen Wendepunkt in der Wahrnehmung italienischer Ingenieurskunst und Design. Der Stern eines ganz Großen im Automobilbau war aufgegangen: Vittorio Jano, der Baumeister des Alfa Romeo 6C 1500 Super Sport.



# JANO



Vittorio Jano vor einem Alfa Romeo GT Tipo P2 1925

\* 22. April 1891 in San Giorgio Canavese

† 13. März 1965 in Turin

Chefingenieur bei FIAT, Alfa Romeo, Lancia  
und Ferrari

Visionär & Genie

## VITTORIO JANO

# 01.

---

### In den Kurven werden Rennen gewonnen

Jano erkannte früh, dass der Schlüssel zum Erfolg nicht in der schieren Kraft, sondern in der Agilität und Effizienz liegt. Unter seiner Leitung entstand ein Rennwagen, der in vielerlei Hinsicht von den damals gängigen Normen abwich: geringer Hubraum, kleiner Motor, reduziertes Gewicht und eine optimale Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Diese Innovationen waren nicht bloß technische Spielereien, sondern Ausdruck einer tieferen Philosophie – der Überzeugung, dass Rennen in den Kurven gewonnen werden, wo Präzision und Fahrzeugbeherrschung über rohe Geschwindigkeit triumphieren.

# 03.

---

## Alfa Romeo Chef- Ingenieur

Vittorio Jano, ein Name, der in der Welt des Automobilrennsports eine außergewöhnliche Bedeutung hat, revolutionierte das Verständnis und die Konstruktion von Rennwagen grundlegend. Jano, ein Visionär seiner Zeit, durchbrach die traditionelle Vorstellung, dass die Leistung eines Rennwagens direkt proportional zu Größe und Hubraum seines Motors sei. Er verwarf die Idee, dass einzig und allein hohe Geschwindigkeiten auf den Geraden über Sieg oder Niederlage entscheiden.

# 02.

---

### Paradigmenwechsel im Rennsport

Jano's Herangehensweise brachte einen Paradigmenwechsel in der Konstruktion von Rennwagen mit sich. Sein Design fokussierte sich auf die Balance des Fahrzeugs, die es dem Fahrer ermöglichte, Kurven mit bisher unerreichter Geschwindigkeit und Kontrolle zu meistern. Dieser Ansatz versprach nicht nur eine bessere Handhabung und Fahrbarkeit, sondern stellte auch sicher, dass der Wagen effizienter und wettbewerbsfähiger war, selbst auf Strecken, die weniger von langen Geraden und mehr von technisch anspruchsvollen Abschnitten geprägt waren.

# UNBEUGSAMER HELD DER Geschichte 2 MILLE MIGLIA

Dies ist die Geschichte eines Mannes und seines Alfa Romeo, die gemeinsam eine der beeindruckendsten Leistungen in der Geschichte des Motorsports vollbrachten. Die Mille Miglia, das berühmteste Straßenrennen der Welt, war Schauplatz unzähliger dramatischer Momente, heldenhafter Triumphe und herzerreißender Niederlagen. Während viele Fahrer durch ihre Siege in die Geschichte eingingen, waren es oft jene, die außergewöhnliche Herausforderungen meisterten und unvergleichliche Leidenschaft zeigten, die in den Herzen der Fans unsterblich wurden. Unter diesen Legenden ragt ein italienischer Volksheld besonders heraus: Tazio Nuvolari.

## Kapitel 1 - Neue & etablierte Herausforderer

Die IV. Coppa delle Mille Miglia brachte eine neue Herausforderung mit sich – die Einführung einer Kategorie für Serienfahrzeuge. Diese Änderung sollte die Konkurrenz beleben und mehr Fahrzeuge in den Wettstreit ziehen. Alfa Romeo, durch frühere Siege gestärkt, antwortete mit der Produktion der vierten Serie ihres 6C, genannt Gran Sport, sowohl in der 1750- als auch in der 1500-Version, ausgestattet mit verbesserten Motoren und einer leichten Karosserie. In jenem Jahr zählten zu den Favoriten auf den Gesamtsieg: Mercedes, Maserati, und natürlich Alfa Romeo. Unter den Fahrern stach ein Team besonders hervor – Nuvolari und sein treuer Beifahrer Guidotti, vereint in ihrem unerschütterlichen Willen, die Mille Miglia nicht nur zu fahren, sondern sie zu beherrschen. Ihre Rivalen waren Legenden wie Fangio, Caracciola und Herrmann, doch Nuvolari, bekannt für seine Fähigkeit, das Unmögliche möglich zu machen, war bereit, Geschichte zu schreiben.





Nuvolari/ Guidotti im Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport 1930

## Kapitel 2 - Nuvolari taktiert

Die ersten Kilometer der Strecke waren wie ein Tanz mit dem Schicksal. Nuvolari, im Bann seiner eigenen Strategie, ließ zunächst andere die Führung übernehmen. Doch jedes Rennen erzählt seine eigene Geschichte, und die von Nuvolari begann erst später im Rennverlauf. Als die Sonne über den italienischen Straßen höher stieg, begann Nuvolari, sein wahres Können zu zeigen. Einer nach dem anderen sah sich gezwungen, dem unermüdlichen Druck Nuvolaris und seines 1750 Gran Sport nachzugeben. Mit Präzision und Geschick übernahm Nuvolari die Führung, ein Husarenritt, der jeden Zeugen in Ehrfurcht versetzte.

## Kapitel 3 - Das legendäre Duell in der Dunkelheit

Die Geschichte wäre jedoch nicht vollständig ohne die Erzählung des legendären Duells zwischen Nuvolari und seinem Teamkollegen Achille Varzi. In einer Nacht, die dunkler und nebliger nicht hätte sein können, traf Nuvolari eine Entscheidung, die in die Annalen des Motorsports eingehen sollte. Er schaltete seine Scheinwerfer aus und tauchte in die Dunkelheit ein, ein Phantom auf der Jagd. Diese kühne Taktik ermöglichte es ihm, unbemerkt an Varzi, auch er unterwegs in einem Alfa Romeo 6C 1750 vorbeizuziehen und die Führung zu übernehmen.

Dieser Moment der Kühnheit und des taktischen Geschicks verankerte Nuvolaris Status als Volksheld und zeigte seine unvergleichliche Fähigkeit, das Blatt zu seinen Gunsten zu wenden. Was ermöglichte Nuvolari diesen legendären Sieg? Es war eine Kombination aus unübertroffener Fahrkunst, einem Auto, das wie für ihn geschaffen schien, und einer Strategie, die später von Stirling Moss und Jenkins perfektioniert wurde. Nuvolari und sein Beifahrer hatten die Strecke studiert, jeden Winkel, jede Kurve. Sie wussten, wann sie das Tempo forcierten und wann Vorsicht geboten war – eine Revolution im Rennsport, die den Grundstein für alle zukünftigen Siege legte. Die Fahrt von Tazio Nuvolari bei der Mille Miglia 1930 bleibt ein unvergleichliches Zeugnis menschlichen Mut und technischer Brillanz. Sie erzählt von einem Mann, der schneller war als seine Zeit.

## TAZIO NUVOLARI

# 01.

---

1927 wechselte Nuvolari ins Automobilrennen und gründete ein privates Team mit Achille Varzi. Mit einem Bugatti startete er fulminant in seine Autorennkarriere, was bald zu einer erbitterten Rivalität mit Varzi führte. Die beiden wurden zu Ikonen der Mille Miglia, einer der berühmtesten Bühnen im Motorsport dieser Zeit. Nuvolari, oft in Konflikt mit Teamleitern und Konkurrenten, ließ sich nie von seiner Leidenschaft abbringen. Sein spektakulärer Sieg gegen die "Silberpfeile" von Mercedes-Benz am Nürburgring zählt zu den herausragendsten Leistungen seiner Karriere und demonstriert seinen unvergleichlichen Mut und seine Fähigkeiten als Fahrer.

# 03.

---

Tazio Giorgio Nuvolari, geboren am 16. November 1892 in einem kleinen Dorf nahe Mantua, Italien, begann seine außergewöhnliche Karriere auf zwei Rädern. Inspiriert durch seinen Onkel, einen Motorradhändler, fand Nuvolari zunächst als Motorradrennfahrer zu Erfolg, bevor er seine Leidenschaft auf die Automobilrennen übertrug. Seine frühen Erfolge auf Motorrädern von Norton bis Bianchi zeigten Nuvolaris außergewöhnliches Talent und seinen unerschrockenen Willen, was besonders deutlich wurde, als er ein Rennen mit zwei gebrochenen Beinen gewann – ein Ereignis, das seinen legendären Ruf begründete.

# 02.

---

Tazio Nuvolari's Sieg gegen die "Silberpfeile" am Nürburgring 1935 ist eine der bemerkenswertesten Leistungen im Motorsport. Die "Silberpfeile" galten als unschlagbar, doch Nuvolari, der für Alfa Romeo fuhr, stellte sich der Herausforderung mit außergewöhnlichem Mut und Können. Seine Fähigkeit, sich schnell an wechselnde Wetterbedingungen anzupassen, als Regen das Rennen erschwerte, verschaffte ihm einen entscheidenden Vorteil. Während andere Fahrer mit den rutschigen Bedingungen kämpften, zeigte Nuvolari eine meisterhafte Kontrolle und überholte seine Konkurrenten. Sein Sieg über die technisch überlegenen deutschen Autos wurde nicht nur zum Symbol für fahrerisches Genie, sondern auch für den Geist des Wettbewerbs und die Überzeugung, dass Entschlossenheit technische Grenzen überwinden kann.

# LA CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO

Geschichte 3

Die Geschichte Enzo Ferraris und der Mille Miglia ist eine Erzählung von Leidenschaft, Innovation und unvergesslichen Momenten im Motorsport. Von den frühen Tagen als Rennfahrer bis zu den triumphalen Siegen seiner eigenen Marke – Ferraris Weg war geprägt von Erfolgen, Herausforderungen und der ständigen Suche nach Perfektion.

## Kapitel 1 - Neue & etablierte Herausforderer

Enzo Ferrari startete seine Karriere im Motorsport als Rennfahrer für Alfa Romeo in den 1920er Jahren. Sein Debüt als Rennfahrer gab er 1919, doch seine bedeutendsten Erfolge erzielte er in den frühen 1920er Jahren. Obwohl Ferrari nie die Mille Miglia als Fahrer gewann, zeigten seine Teilnahmen bei der Targa Florio, insbesondere sein zweiter Platz im Jahr 1920, sein tiefes Verständnis und seine Leidenschaft für den Rennsport. Diese Erfahrungen legten den Grundstein für seine spätere Karriere als Teamchef und Konstrukteur bei Alfa Romeo und danach bei der Scuderia Ferrari.

## Kapitel 2 - Der Aufstieg zum Teamchef von Alfa Romeo

1932 übernahm Enzo Ferrari die Leitung des Alfa-Romeo-Rennteam, das unter seiner Führung zu neuen Erfolgen strebte. In seiner Rolle als Teamchef führte Ferrari Alfa Romeo zu vier Siegen bei der Mille Miglia (1933, 1934, 1935 und 1936). Diese Erfolge waren nicht nur ein Beweis für Ferraris Fähigkeiten als Manager und Stratege, sondern auch für seine Fähigkeit, talentierte Fahrer wie Tazio Nuvolari zu fördern, der 1930 und 1933 spektakuläre Siege für das Team errang.



## Kapitel 3 - Die Gründung der Scuderia Ferrari und die Siege bei der Mille Miglia

1929 gründete Enzo Ferrari die Scuderia Ferrari, die zunächst als Rennabteilung von Alfa Romeo begann, bevor sie zu einem unabhängigen Rennstall wurde. Von 1929 bis 1938 gewann Alfa Romeo unter Beteiligung von Enzo Ferrari insgesamt 10-mal die Mille Miglia. Doch es waren die Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg, in denen Ferrari mit seinen eigenen Fahrzeugen bei der Mille Miglia zu dominieren begann. Besonders hervorzuheben ist der Sieg von 1948, als Clemente Biondetti in einem Ferrari 166 MM die Mille Miglia gewann. Dieser Erfolg markierte den Beginn einer neuen Ära, in der Ferrari-Rennwagen die Rennen bei der Mille Miglia dominierten, mit weiteren Siegen in den Jahren 1949, 1950, 1951, 1952, 1953 und 1956. Die Ablöse Alfa Romeos als großer Dominator der Mille Miglia war vollzogen.

## Kapitel 4 - Das Rennen 1948 Triumph und Niederlage

Tazio Nuvolari, der die Mille Miglia in den 1930ern zweifach für sich entscheiden konnte, sehnte sich nach einem letzten großen Sieg als Höhepunkt seiner beeindruckenden Karriere. Doch das Schicksal schien gegen ihn zu spielen, als sein Cisitalia unmittelbar vor dem Rennen beschädigt wurde und nicht mehr rechtzeitig instandgesetzt werden konnte. Es sah so aus, als wäre Nuvolaris Traum vom Sieg schon vor dem Start zerplatzt. In dieser aussichtslosen Situation bot Enzo Ferrari, Nuvolaris ehemaliger Weggefährte aus Zeiten, als sie beide für Alfa Romeo an den Start gegangen waren, eine unerwartete Lösung an. Ferrari, der mittlerweile mit der Fertigung eigener Rennautos begonnen hatte, verfügte über einen Ferrari Tipo 166 Spyder Corsa, der eigentlich Prinz Igor Troubetsky gehörte. Da dieser aber kurzfristig verhindert war, bot Ferrari kurzerhand dessen Wagen Nuvolari an.



Tazio Nuvolari "Der fliegende Mantuaner"

Nuvolari, nun am Steuer des Ferrari, zeigte sofort, dass er noch immer zu den Besten gehörte. Trotz schwerer gesundheitlicher Probleme hielt er die Führung und baute seinen Vorsprung unaufhörlich aus. Der Ferrari begann unter der rücksichtslosen Gangart Nuvolaris buchstäblich auseinanderzufallen – Motorhaube und Kotflügel verabschiedeten sich, und selbst der Fahrersitz wurde durch einen Sack Orangen ersetzt. Doch Nuvolari dachte nicht ans Aufgeben. Bei der Durchfahrtskontrolle in Maranello war Enzo Ferrari schockiert über Tazios Gesundheits-Zustand, er bat ihn eindrücklich aufzugeben, auch auf die Gefahr hin, den ersten Mille-Miglia-Sieg für Ferrari zu verlieren. Nuvolari jedoch lehnte ab, getrieben von der Erkenntnis, dass dies seine letzte Chance sein könnte. Die Hoffnung auf einen finalen Triumph ließ ihn alle Bedenken in den Wind schlagen.

Die letzte Etappe führte ihn durch die Po-Ebene, doch kurz vor dem Ziel in Brescia versagte die Hinterachsabhängung seines Wagens. Am Straßenrand zum Stillstand gekommen, war Nuvolaris letztes großes Rennen beendet. Aus dem Auto gehoben und in ein Bett gelegt, endete eine Ära und eine neu begann. Ferrari triumphierte mit dem Team Biondetti/Navone bei der Mille Miglia und dominierte den Rennsport in den nächsten Jahrzehnten ähnlich wie Alfa Romeo in den 30er Jahren.

## Kapitel 3 - Das Vermächtnis von Enzo Ferrari

Enzo Ferraris Beitrag zur Mille Miglia und zum Motorsport im Allgemeinen ist unermesslich. Seine Vision und seine Leidenschaft für den Rennsport haben eine Marke geschaffen, die Synonym für Geschwindigkeit, Innovation und italienischem Flair ist. Die Siege seiner Scuderia bei der Mille Miglia sind legendär und spiegeln Ferraris Engagement für Exzellenz wider. Sein Erbe lebt in jedem Ferrari weiter, der die Straßen und Rennstrecken der Welt beherrscht.

# HUSARENITT UND MEILENSTEIN IM RENNSPORT

Geschichte 4

Jeder Mille Miglia Fan sollte sie kennen: die unglaubliche Geschichte der berühmten Triumphfahrt von Stirling Moss im Mercedes-Benz SLR bei der Mille Miglia 1955. Sie schrieb unvergessene Rennsportgeschichte. Das Rennduo Moss-Jenkinson bewältigten den 992 Meilen Rundkurs in 10 h 7 m 48 s, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 160 km/h entspricht. Eigentlich unvorstellbar, wenn man bedenkt, dass die Mille Miglia auf Landstraßen abgehalten wurde, die nicht für den Verkehr gesperrt waren. Jederzeit mussten die Rennfahrer damit rechnen, einem Hindernis auf der Fahrbahn zu begegnen. Bis heute gilt die Fahrt von Stirling Moss als Husarenritt und Meilenstein des Motorsports. Der zweitplatzierte Mercedes-Benz – gesteuert von einem der Besten aller Zeiten, Juan Manuel Fangio – kam mehr als eine halbe Stunde später ins Ziel.

## Kapitel 1 - Die Top-Favoriten auf den Sieg 1955

Ferrari, Maserati und Aston Martin waren gemeinsam mit den Rennwagen aus Stuttgart die Titelaspiranten. Doch bei den Piloten war das Team von Mercedes-Benz der Konkurrenz weit überlegen: Stirling Moss, Juan Manuel Fangio, Hans Herrmann und Karl Kling gehörten zur absoluten Weltspitze. Jeder einzelne von ihnen hatte das Zeug zum Mille Miglia Sieger. Allerdings waren die Gegner nicht zu unterschätzen: Paolo Marzotto, Piero Taruffi, Peter Collins, Graf Trips und Umberto Maglioli.



## Kapitel 2 - Traumstart: Ferrari eilt den Mercedes-Benz Teams davon

Der Start des Rennens verlief für Moss nicht ideal. Gleich drei Ferraris lagen nach dem Start vor Moss im Rennen. Nichts ließ vermuten, dass das britische Duo im Mercedes-Benz auf dem Weg zu einem unschlagbaren Fabelrekord war. Denn Castelotti auf Ferrari legte einen Traumstart hin. Er war auf dem ersten Teilstück der Mille Miglia unschlagbar schnell unterwegs. Doch seine Fahrweise ging so sehr ans Limit, dass der Ferrari in der Gegend um Pescara liegen blieb. Sein Teamkollege Marzotto auf dem zweiten Ferrari musste leider aufgeben, weil er einen Reifenschaden hatte und der Ersatzreifen auf der falschen Felge montiert war, die nicht auf den Rennwagen passte.

## Kapitel 3 - Moss auf Mercedes-Benz schlägt zurück

Die beiden härtesten Konkurrenten waren aus dem Rennen. Durch einen schnelleren Tankstopp konnte sich Moss zum ersten Mal an die Spitze des Rennens setzen, als er den in Führung liegenden dritten Ferrari von Taruffi überholte. Bis zur Einfahrt in Rom baute Moss seinen Vorsprung zum zweitplatzierten Taruffi auf mehr als eine Minute aus. Fangio hatte Motorprobleme, Kling einen Crash vor den Toren Roms. Rom war der Scheitelpunkt des Rennens. Noch nie hatte ein Fahrer die Mille Miglia gewinnen können, der zur Halbzeit in Rom an der Spitze lag.

Die Rückfahrt von Rom nach Brescia entwickelte sich zu einer wahren Triumphfahrt für das Spitzenduo. Bereits in Siena lag Moss mit über fünf Minuten vorne. Nach Florenz kam der berühmtberüchtigte Passo della Futa. Auch ihn meisterten Moss und Jenkinson bravourös. Hinter Bologna folgte wieder ein flacheres Teilstück nach Modena. Dort, in der Heimat von Enzo Ferrari, hatte das Dreamteam bereits 27 Minuten Vorsprung auf den Zweitplatzierten Fangio. Und mit Karl Herrmann musste ein weiterer Favorit nach einem Unfall aufgeben. Sämtliche Mitfavoriten waren zu diesem Zeitpunkt bereits ausgeschieden oder vernichtend geschlagen. Bis zur Ankunft im Ziel in Brescia hatte Team Moss über einen halbe Stunde Vorsprung auf den Zweitplatzierten Fangio und knapp 45 Minuten vor dem besten Ferrari von Umberto Maglioli auf Platz drei.



## Kapitel 4 - Das Geheimnis der Rekordfahrt

Wie konnte es zu einem derartig bahnbrechenden Triumph kommen?

Stirling Moss war ein begnadeter Rennfahrer. Er zählte allerdings bis dato nicht zu den ganz großen Fahrern. Er konnte nie die Weltmeisterschaft gewinnen, war vier Mal (nur) Vize-Weltmeister und gewann insgesamt 16 Rennen.

Der Mercedes-Benz SLR war ein Siegerauto. Er lag aber zu dem Zeitpunkt in der Weltmeisterschaft deutlich hinter den Ferraris zurück. Die Kombination Fangio und Mercedes-Benz SLR war deutlich stärker einzuschätzen und galt als Top Favorit auf den Weltmeistertitel. Was jedoch kein einziges Rennteam zu der damaligen Zeit machte, war die aufwendige Streckenbesichtigung. Heute gilt diese als Geheimnis des Erfolgs auf Langstreckenrennen. Was im Rallye Sport heute zum Standard gehört, hat das britische Erfolgsduo der Mille Miglia erfunden: ein detailliertes, schriftliches Bordbuch, das den Streckenverlauf akribisch beschreibt und es dem Piloten ermöglicht, auch an unübersichtlichen Stellen die maximale Geschwindigkeit zu fahren, welche die Strecke erlaubt.

Der Copilot und Motorsport-Journalist Jenkinson verbrachte vor Rennbeginn Monate damit, die Strecke der Mille Miglia zu besichtigen und in ein Logbuch zu übertragen. Moss vertraute den Aufzeichnungen seines Co-Piloten blind und spielte diesen Vorteil gegenüber seinen Konkurrenten aus. Bestes Wetter und etwas Rennglück gehörten natürlich auch dazu und begünstigten die Fahrt - mit der Moss Rennsportgeschichte schrieb und einen Rekord für die Ewigkeit aufstellte.



# MERCEDES- BENZ 300 SLR



ist ein Fahrzeug, das in der Automobilgeschichte einen legendären Status genießt. Mit der Unterstützung seines Beifahrers Denis Jenkinson, der ihm mit zuvor angefertigten Notizen - den Vorläufern der heutigen Pacenotes im Rallyesport - assistierte, erreichten sie einen Durchschnitt von 157,650 km/h (97.96 mph) über die 1.600 km (992 Meilen) lange Strecke und setzten damit einen Rekord, der bis heute unübertroffen ist

Technisch gesehen war der 300 SLR ein Meisterwerk seiner Zeit. Er verfügte über einen vorn mittig montierten, längs eingebauten Motor, der hinter der Vorderachse platziert wurde, um eine bessere Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse zu erzielen. Das Fahrzeug besaß eine extrem leichte Magnesium-Legierungskarosserie auf einem geschweißten Stahlrohr-Fahrgestell, was erheblich zur niedrigen Masse des Fahrzeugs von 901 kg für den Roadster beitrug. Der Wagen bot Platz für einen Beifahrer, Mechaniker oder Navigator, je nach Rennveranstaltung, was beim Mille Miglia-Rennen 1955 notwendig war, als die ursprünglich geplante Carrera Panamericana wegen des tragischen Unfalls beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans abgesagt wurde.

Der Motor, ein M 196 S, war ein natürlich aspirierter Reihenachtzylinder mit einem Hubraum von 2.982 cm<sup>3</sup> (182 cu in), der eine Spitzenleistung von 310 PS (228 kW) bei 7.400 U/min und ein maximales Drehmoment von 31,7 kp · m (311 N · m) bei 5.950 U/min lieferte. Diese außergewöhnliche Kraft wurde durch ein innovatives Design ergänzt, das den Motor zur rechten Seite um 53 Grad neigte, um das Profil des Autos niedriger zu halten und damit aerodynamischer zu gestalten. Dies führte zu einem unverkennbaren Buckel auf der Beifahrerseite der Motorhaube, der auch bei dem Stromlinien-Formel-1-Wagen Typ Monza zu finden war. Um Torsionen der Kurbelwelle zu reduzieren, erfolgte die Leistungsabnahme in der Mitte des Motors über ein Zahnrad, anstatt am Ende der Kurbelwelle.



# DAS TRAGISCHE ENDE DER MILLE MIGLIA

Geschichte 5

In ihrer 30jährigen Geschichte bescherte die Mille Miglia Rennsport Fans jedoch nicht nur Adrenalin und Freudentaumel. Lesen Sie, wie 1957 eine Tragödie das Rennen in seiner ursprünglichen Form für immer beendete.

## Kapitel 1 - Volksfeststimmung bei der Mille Miglia

In den Dörfern und kleinen Städtchen der Provinz Mantua, die zur italienischen Region Lombardei gehört, war 1957 der Fortschritt noch nicht angekommen. Industrie gab es kaum, die Menschen arbeiteten in der Landwirtschaft und im Kleingewerbe, es reichte gerade für ein bescheidenes Auskommen.

Zwar sorgte zeitgleich der wirtschaftliche Aufschwung im Dreieck der Industriestädte Mailand-Turin-Genua dafür, dass sich eine Mittelschicht bildete, welche sich eine Waschmaschine, ein Auto, später einen Fernseher leisten konnte. An den verschlafenen Nestern dieser Provinz ging er jedoch vorbei. Umso freudiger wurden in dieser Gemeinschaft außergewöhnliche Ereignisse begrüßt, die Abwechslung versprachen von der tristen Routine zwischen Feldarbeit und Kirchengang. Wenn alljährlich die Volkshelden der Mille Miglia mit ihren futuristischen Rennwagen die Gegend passierten, war jeder wie elektrisiert und konnte es vor Spannung kaum erwarten, das Brüllen der Motoren zu hören.



## Kapitel 2 - Das Schicksalsjahr 1957

So war es auch am 12. Mai 1957, einem warmen, wolkenlosen Sonntag im Frühling in der Gemeinde Cavriana. Hunderte Menschen waren gekommen: zu Fuß, per Fahrrad oder dem Postauto. Gesellten sich zueinander in den vereinzelt Gehöften, welche die Strada Statale 236 Goitese säumten – ein schmales asphaltiertes Band, umrahmt von Bewässerungsgräben. Einmal im Jahr schlug hier der Blitz der Zukunft ein, donnerte an diesem Sonntag im Mai der Fortschritt durch die trostlose Campagna, – in Gestalt hunderter Sportwagen bei der Mille Miglia.

Von hier aus waren es nach mehr als 1500 Kilometern Rennstrecke nur noch knappe 50 km zur Ziellinie in Brescia. Hier war der Sieg gewissermaßen zum Greifen nah. Auch diese besagte 24. Auflage der Mille Miglia, des Tausend-Meilen-Rennens über die italienische Halbinsel, verwandelte die Felder und Dörfer entlang der Strecke wieder in ein Pulverfass aus Volksfest und Moderne. Die Helden saßen in ihren laut röhrenden Boliden, der Geruch von Benzin und Reifen war so ganz anders als der trostlose Alltag.

## Kapitel 3 - Die roten Ferraris dominieren die Mille Miglia

Der achtjährige Giovanni Conzato vertrieb sich die Wartezeit mit seinen Spielkameraden im Gehöft „Corte Colomba“. Froh darüber, dass an diesem Sonntag die kirchlichen Aktivitäten aufgrund der Durchfahrt der „Mille Miglia“ aufgehoben worden waren. Mit ihm die Geschwister Virginio und Valentina Rigon, zehn und sechs Jahre alt. Das Rennen fand auf öffentlichen Straßen statt, Absperungen gab es wenige. Und noch viel weniger Personal, um diese zu kontrollieren. Die Zuschauer vertrauten den tollkühnen Fahrern und mehr noch ihren Rennwagen. Diese möglichst nahe zu erleben war der Adrenalinschub und Nervenkitzel, der Männer, Kinder und Frauen gleichermaßen begeistert vom Straßenrand winken ließ. An diesem unbeschwerten Renntag im Mai lagen die im nahen Modena gebauten Wagen von Enzo Ferrari weit vorne. Er war es, der sich zwei Jahrzehnte vorher bei der Mille Miglia um die Rennwagen von Alfa Romeo gekümmert hatte. Bevor er seine eigene Automobilfirma gründete.



## Kapitel 4 - „Vinca Taruffi!” – Enzo Ferraris fatale Forderung

Der 29jährige spanische Aristokrat Alfonso de Portago hatte bereits eine Karriere als Jockey und Bobrennfahrer hinter sich, als ihn wenige Jahre zuvor Le-Mans-Sieger Luigi Chinetti als Beifahrer für die Carrera Panamericana anwarb. 1956 bot Enzo Ferrari dem Newcomer einen Platz in seinem Werksteam an. Und kurze Zeit später, an diesem 12. Mai 1957, saß er im Cockpit eines Ferrari 335 S und hatte beim letzten Servicestopp erfahren, dass er auf dem Weg zum vierten Platz war. Etwas früher an diesem Morgen hatte der Spanier beim Frühstück etwas Milch verschüttet. Ein schlechtes Omen.

Vor dem Start des Rennens überreichte er dem Rennleiter der „Scuderia Ferrari” einen Zettel mit den Kontaktdaten seiner Frau. Als ob er ahnte, was passieren würde. Um 14.30 Uhr an diesem Sonntag ließ sich Enzo Ferrari bei der Durchfahrt von Bologna bei seinen Fahrern sehen. Er ordnete an: „Vinca Taruffi!” (Taruffi soll gewinnen.) Für Ferrari zeichnete sich ein grandioser Sieg ab: Nach dem Ausfall von Werksfahrer Peter Collins lagen Piero Taruffi und Wolfgang Graf Berghe von Trips auf Rang eins und zwei, gefolgt von Gendebien, allerdings mit einem schwächeren Modell, einem 250 GT Scaglietti.

Währenddessen grämte sich Alfonso de Portago. Vielleicht war die Aussicht auf den vierten Platz für den ehrgeizigen adeligen Lebemann eine Erniedrigung. Denn er wusste insgeheim, dass er mit seinem hubraumstärkeren 4,1-Liter-Zwölfzylinder eine Chance hatte – und zwar auf der 5 km langen Geraden hinter Goito Richtung Guidizzolo. In einem früheren Interview hatte sich de Portago über Angst geäußert: „Angst ist das Wissen um die Gefahr... mir gefällt das Gefühl der Angst. Am Ende ist man sie gewohnt und braucht sie in immer höheren Dosen.”

## Kapitel 5 - Das Unglück nimmt seinen Lauf

Was genau kurz nach 16.00 Uhr an diesem Sonntag in der norditalienischen Provinz passierte, blieb umstritten. Auch in jahrelangen Gerichtsverhandlungen konnte man es nicht klären. Sicher ist, dass der Wagen von de Portago auf der langen Geraden, der Strada Statale 236 Goitese bei Santa Colomba, mit mehr als 200 km/h – manche behaupteten sogar 250 bzw. 270 km/h – unterwegs war. Und dann geschah es.

Schuld war wohl ein Reifen (der nach widersprüchlichen Quellen vorher beschädigt war und mutmaßlich nicht getauscht wurde, um Zeit zu sparen). Er touchierte den Randstein. Platzte. De Portago verlor die Kontrolle über den Ferrari. Krachte erst gegen einen Telegrafmast. Stürzte dann in den angrenzenden Wassergraben. Wurde von dort wieder herauskatapultiert. Und flog in die Zuschauer. Erst hundert Meter weiter kam das völlig zerstörte Fahrzeug zum Stillstand.

Mit Alfonso de Portago und seinem Beifahrer, dem amerikanischen Journalist Edward Gurner Nelson, starben Roberto, Virginio und Valentina, zwei weitere Kinder und vier Erwachsene. Zwanzig Menschen wurden schwer verletzt. Während die Toten auf Küchentischen in den Gehöften aufgebahrt wurden und Pfarrer Pio mit dem Fahrrad zu den Verletzten eilte, um Trost zu spenden, improvisieren die Umstehenden Tragebahnen aus landwirtschaftlichen Geräten für die Verletzten. Die staatliche italienische Nachrichtenagentur ANSA verbreitete die Nachricht der Tragödie.

## Kapitel 6 - Enzo Ferrari, der Sündenbock

Enzo Ferrari hatte schon viele Rennfahrer durch tödliche Unfälle verloren. Doch die Ereignisse des 12. Mai 1957 erschütterten ihn zutiefst. Nach der nur zwei Jahre zurückliegenden Katastrophe von Le Mans mit 84 Toten hatten sich auch in Italien die Gegner von öffentlich ausgetragenen Autorennen formiert. Selbst aus seinen eigenen Reihen mutmaßt man, de Portago habe nur widerwillig an dieser Mille Miglia teilgenommen, da er die Gefahr nicht abgesperrter Rennstrecken kannte. Er ließ sich wahrscheinlich von Enzo Ferrari überreden.

Nicht verbrieft ist, dass Ferrari noch in Bologna de Portago anstachelte, weil er einen Ausfall Gendebiens fürchtete. Der Sieg bei dieser 24. Auflage der Mille Miglia ging unter im landesweiten Aufschrei, der vor allem in der Person von Enzo Ferrari den Schuldigen ausmachte. „Mille Miglia – Friedhof für Männer und Kinder – Schluß damit“, geißelten die Gazetten den Mann aus Modena. Dass Autorennen wie die Mille Miglia auf nicht gesperrten Straßen nicht mehr zeitgemäß seien, wurde nun machtvoll unterstützt durch Kirche und Politik.

Die moralische Verantwortung für die Katastrophe wurde klar bei Enzo Ferrari gesehen. Obwohl mehrere Gerichtsverfahren sowohl gegen den Reifenhersteller als auch den „Commendatore“ keine Schuldprüche ergaben. Enzo Ferrari rang lange mit sich und erwog, sich ganz aus den Rennen zurückzuziehen. Letzten Endes entschied er sich dagegen, blieb aber den Rennveranstaltungen fortan mit wenigen Ausnahmen fern.

# CONTACT US



Nostalgic Driving Experience

[www.nostalgic.de](http://www.nostalgic.de)

+49 89 5454060

Copyright by Nostalgic GmbH & Co. KG  
Bilder: mit freundlicher Genehmigung von  
Mercedes-Benz AG / Alfa Romeo  
Stellantis NV / Shutterstock / Nostalgic