



De Mille Miglia is de ultieme rally voor klassieke auto's. Duizend mijl lang worden de Alfa's, Bugatti's, Lancia's en Porsches vooruit geschreeuwd. Van Brescia naar Rome en terug. 'In het Italiaanse bloed zit zo geweldig veel passie...'

Euforisch, dat is het gevoel. Bijna drie dagen met kippenvel over je lijf. De technische keuring op Piazza Duomo trekt tienduizenden mensen. De spanning bouwt op, de auto's worden uitgeschreeuwd. Dan duik je de nacht in temidden van een karavaan van autoclubs, serviceteams, *safety cars* en politie. Over de middenstreep raas je door het verkeer. Soms maant de politie je om nóg harder te gaan.' Frank Sorée is een van de Nederlandse deelnemers aan de Mille Miglia 2008. Ooit 's werelds zwaarste race, nu de ultieme rally voor klassieke auto's. Samen met Han Brouwers kruipt hij 15 mei aanstaande achter het stuur van de Talbot Lago T26 Grand Sport. Net als vorig jaar. Toen reden ook Ben Pon en Gijs van Lennep, beiden oud-Formule 1-coureurs en inmiddels rally-

legendes. Of Allard Kalff, eveneens oud-coureur en pitreporter, en Harm Lagaay, voormalig designchef van Porsche.

Racelegende

De Mille Miglia is een levende racelegende. Op zwart-witfoto's in het Museo Mille Miglia te Brescia spat de passie na ruim vijftig jaar nog van het beeld. Stof, olie, zweet en remgruis kleven op de verhitte gezichten. De wangen strak en stoppelig. Rond de ogen ligt het bleke vlees waar de bril beschermde tegen vuil en de Italiaanse zon. Die ogen staan wijd van adrenaline. Ondanks de felheid een beetje wezenloos, want nog met duizend razendsnelle mijlen achter het netvlies en elke kiezel op het wegdek voelbaar in de botten. >



Een stel jonge coureurs richtte in de jaren twintig de *Automobile Club Brescia* op. Voorzitter werd Franco Mazzotti Bianchelli. Volgens de geschreven overlevering is de naam Mille Miglia door hem bedacht. In het bestuur van de *Club* kwamen politici, die wisten wat het was om aan de touwtjes te trekken van de Mussoliniaanse macht. Autosport en geld gingen toen en nu samen, dus voldoende lires waren er ook. Snel was de nieuwe club het erover eens: er moest een langeafstandrace komen voor productiewagens. Een race anders dan bijvoorbeeld de Coupe Rudge Whitworth, later bekend als de 24 uur van Le Mans. De race mocht zich niet beperken tot een circuit, maar moest de wagens het Italiaanse heuvelland inbrengen. Over landwegen, door dorpen, stadjes en duizelingwekkende haarspeldbochten. Dat idee verwarmde de harten van de automobielbouwers. Zo konden ze tonen dat ze mooie en degelijke auto's bouwden: Alfa Romeo's, Bugatti's, Isotta Fraschini's en Lancia's Lambda. De Italiaanse overheid was enthousiast. Italië was een land van vooruitgang, de auto-industrie was ermee gebaat en dat

leverde weer werk en geld op. Om de politiek verder te behagen, werd besloten de race van het Noord-Italiaanse Brescia naar de hoofdstad Rome te leiden.

Heilige Mis

Als de zon haar hoogste punt bereikt, komen de auto's brullend samen voor de Heilige Mis. Het zijn goed-gepoetste klassiekers. Gebouwd met de glooiing van de heuvels nog in hun koetswerk. Allemaal uit de periode tot 1957. De keurmeesters der karossen bewaken hun authenticiteit. Geen stiekeme schijfremmetjes of Japans motortje onder de kap. Zoiets betekent diskwalificatie.

Vroeg in de avond gaan ze van start. Langs het Gardameer, door Peschiera del Garda en de stad Verona. Rond middernacht komen ze aan in de stad Ferrara. De volgende dag naar Ravenna, klimmen naar San Marino, vervolgens richting Urbino, waarna door Assisi en af op Rome. De route terug voert door het landschap rond Siena en het centrum van Florence. De wagens klimmen naar de kilometerhoge Passo della Futa en gaan dan naar Bologna, Modena, Reggio Emilia, Cremona en eindigen weer thuis in Brescia.

Hysterie

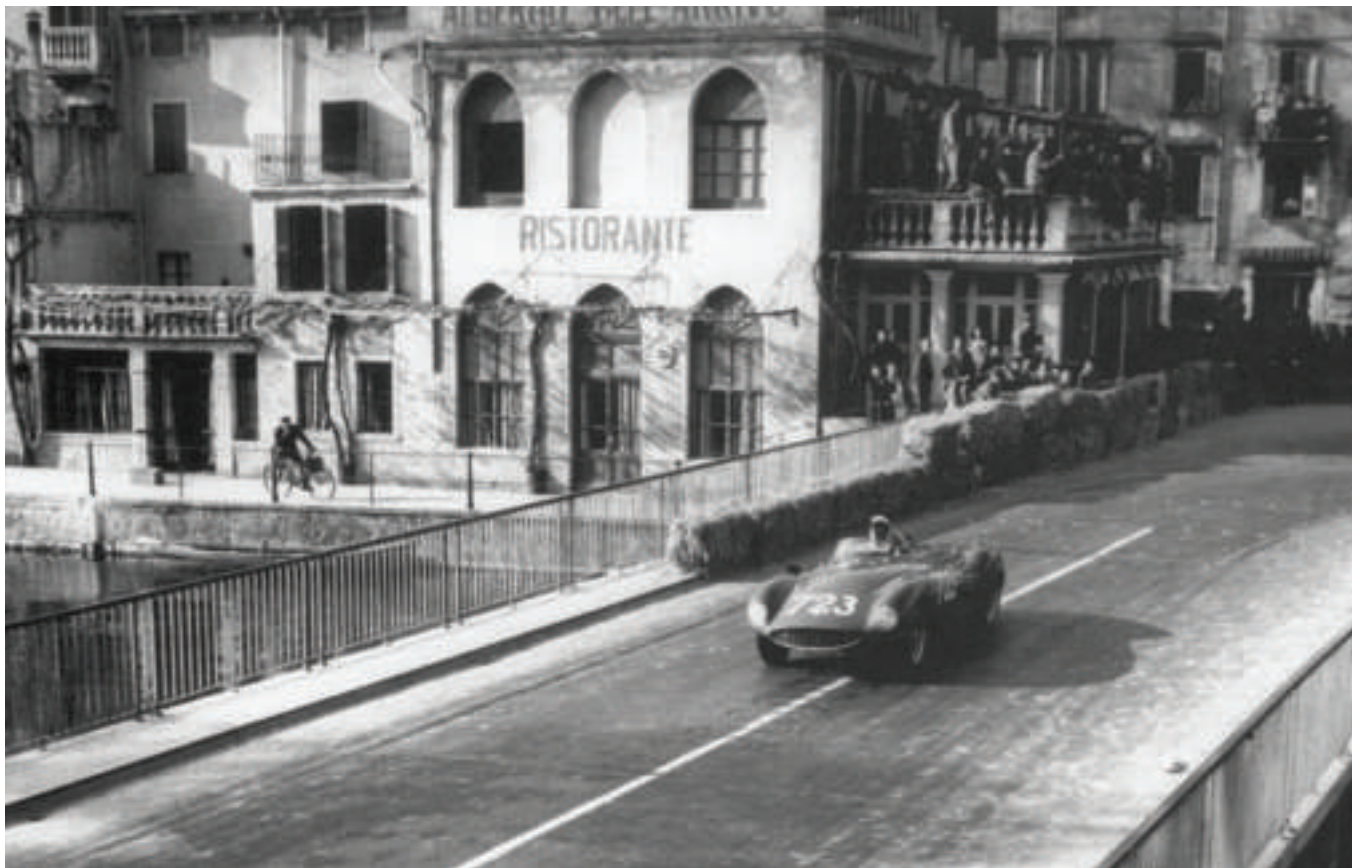
'Elke bocht in de weg, elke straathoek is volgepakt met mensen. Hele gezinnen met flessen wijn, kaas en pizza. Het houdt niet op... tot je finisht.'

De hartstocht van de coureur was de hysterie van de toeschouwers. Fellini, filmregisseur, zag als knaap in Rimini de wagens voorbij razen. En liet ze zien in de film *Amarcord* over zijn stad in de jaren dertig. Zo hitsig als de sigarenverkoopster in Fellini's film, zo vurig het publiek. Bijgeenepakt stonden de Italianen

Rechtsboven: Stirling Moss, met bijrijder Dennis Jenkinson, in 1955 in Brescia aan de start in een Mercedes 300 SLR. Zij wonnen de race dat jaar vóór Juan Manuel Fangio, eveneens in een Mercedes.

Rechtsonder: Eugenio Castellotti met een 4,4 liter Ferrari Tipo 121 LM op de brug voor Hotel Bell'Arrivo in Pechiera (1955).





langs de route, wachtend op de racemonsters. Dan hoefde er maar dit te gebeuren...

Alfa Romeo was in de beginjaren van de race de grote winnaar van de Mille Miglia. Niet in het eerste racejaar 1927, maar wel vanaf het hier opvolgende jaar kwam ze (met uitzondering van 1931) bij elke duizend mijl als eerste over de eindstreep. Tien jaar na het begin van de succesvolle race was er een dodelijk ongeval in het centrum van Bologna. Het racen in of door de steden werd verboden, de Mille Miglia werd een jaar overgeslagen en het jaar daarop, in 1940, op een route van 165 kilometer in negen rondjes afgelegd. Voor het eerst won het Duitse merk BMW. Pas in 1947 werd de volgende Mille Miglia gereden. Winnaar was weer Alfa Romeo, die hierna echter door Ferrari aan de kant werd gezet.

De kwaliteit van de auto's deed uiteindelijk de Mille Miglia de das om. Ze werden te sterk, te snel en te gevaarlijk. In het dorp Guidizzolo kwamen coureur Alfonso de Portago, zijn bijrijder en ruim tien toeschouwers om het leven. Oorzaak: een klapband. Het was het einde van de Mille Miglia in zijn oorspronkelijke vorm. Na de viering van haar vijftigste verjaardag in 1977 wordt de duizend mijl jaarlijks als klassieke rally verreden.

Exclusief gezelschap

Frank Sorée en Han Brouwers doen ook dit jaar mee met de Mille Miglia. Opnieuw in de Talbot Lago T26 Grand Sport. Het kledingmerk State of Art (lees Albert Westerman) vaardigt net als vorig jaar de Porsche 550's af. Die Nederlandse bijdrage is bijzonder.

State of Art was in 2007 de eerste Nederlandse sponsor van Mille Miglia. Westerman zelf reed de duizend mijl trouwens al verschillende keren in een van zijn Porsches. Het maximum aantal deelnemende wagens is vastgesteld op 375. Je moet van goeden huize komen om bij dat exclusieve gezelschap te zitten. Huize Louwman, bijvoorbeeld. Evert Louwman is de grootste verzamelaar van klassieke auto's in ons land. In Raamsdonksveer staat zijn Nationaal Automobiel Museum. Hij is een Mille Miglia-man, verslaafd aan het ultieme klassieke auto-evenement. Met nummer negentig reed hij een Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans uit 1933.

De Mille Miglia is dus allang geen puur Italiaanse affaire meer. Het is een wereldwijd export- en promotieproduct voor de auto-industrie en Italië. Zo zijn al La Festa MM in Japan georganiseerd, de California Mille en de Mil Millas in Argentinië. Gesproken wordt over een Mille Miglia in het Midden-Oosten.

Kun je de Mille Miglia nu werkelijk uit het hart van Italië halen? Want in welke opzet ook en waar ter wereld, puur Italiaans blijft de hartstocht. Waarbij de onderlinge competitie tussen de coureurs 'm nu niet zozeer zit in de levensgevaarlijke snelheden, maar juist in de beheersing ervan. Passeer maar eens op een honderdste seconde precies de lijnen op het parcours. 'De Mille Miglia is een fantastische straatrace', zegt Frank Sorée. 'Nog nooit heb ik zo leuk en zo hard gereden. Die gezonde kleur na afloop is allemaal vuil, rubber en rotzooi. Geen betere rally is denkbaar. In het Italiaanse bloed zit zo geweldig veel passie voor de klassieke autosport.' ■



Boven: attributen voor de kaartlezer, het is niet ingewikkeld, wel enerverend.

Rechts: Frank Sorée (rechts) en Han Brouwers afgelopen jaar bij de terugkeer in Brescia met hun Talbot Lago. Ze eindigden op de 255^{ste} plaats.

