



Mille Miglia 2007

Op donderdag 17 mei startte de meest prestigieuze rally ter wereld, de Mille Miglia 2007. Voor de Zwolse equipe Han Brouwers / Frank X. Sorée ging een droom in vervulling na het doorstaan van het koortsachtige selectieproces van een van de beroemdste races ter wereld. Ze bemachtigden één van de felbegeerde 375 startplekken. Het team doet verslag.

DOOR FRANK SORÉE

Technische keuring.

In het slaperige Brescia klonk op 27 maart 1927 het eerste startschot voor wat de meest legendarische race van Italië zou worden: de Coppa Mille Miglia. Sinds 1982 staat de Mille Miglia Revival jaarlijks op de internationale rallykalenders. Opnieuw wordt er van Brescia naar Rome en terug gereden, zoals dat gedaan werd in de jaren dertig, echter in drie etappes in plaats van non-stop. Deelname is uitsluitend mogelijk met raceauto's die tussen 1927 en 1957 al eens eerder hebben meegedaan aan 's werelds zwaarste straatrace van weleer en wij gingen dat doen met een uiterst zeldzame Talbot-Lago.

'Deel uit maken van de Mille Miglia line-up is niet alleen een jongensdroom die in vervulling gaat, maar in alle opzichten ook vreselijk spannend,' vertelt Han Brouwers, 'Als je weet dat er vorig jaar bijna 1.800 inschrijvingen uit de hele wereld binnenkwamen, waaruit er op basis van strenge criteria maar 350 mochten starten, ga je er niet zonder meer van uit dat je bij je allereerste poging meteen op de startlijst wordt gezet. Je zult geloven dat Frank en ik er wel een klein feestje van hebben gemaakt toen we hoorden dat we mochten meedoen...'



En daar hield het geluk voor de Zwolse ondernemers niet op. Han: 'Een goede relatie van me, Albert Westerman van State of Art, reed maar liefst negen keer de Mille Miglia. En sinds vorig jaar werpt hij zich met passie op als teamcaptain van het State of Art-team. Naast zijn ondersteuning ten tijde van de inschrijfprocedure, bood hij ons de kans om aan te sluiten bij zijn team. Geweldig! Want buiten de leerzame ervaringen, heeft State of Art zaken als hospitality en technische support erg goed geregeld. Samen met de drie State of Art-Porsches gaan we een goeie gooi doen om in de top-100 terecht te komen', sprak Brouwers ambitieus, voorafgaand aan de start. De Talbot Lago kwam als 220ste over de finish. (Zie voor de Porsche-teams het interview met Gijs van Lennep elders in dit blad).

Dag 1: Brescia - Ferrara

Na een fantastische woensdag, inclusief afscheidsfeest en een indrukwekkende technische keuring en inschrijfformaliteiten op de donderdag, maken we ons na het diner op voor de start. Als eenmaal de start/finish in zicht is, blijkt dat we ons precies aan de verkeerde kant én in de verkeerde richting van de 1000-mijl bevinden. De tijd begint nu echt te tikken. Op een doodlopend stuk zien we tussen de mensenmenigte door de eerste vintage-auto's starten. Wij beginnen ons terecht zorgen te maken. De wanhoop

moet van onze gezichten af te lezen geweest zijn, want een kleine horde politieagenten begint onmiddellijk en even nerveus collega's op te roepen. Binnen twee minuten rijdt een cordon motoragenten op ons af. Met loeiende sirenes, dwars over busbanen, blind door rood en vooral véél snelheid leggen we onder deskundige begeleiding ruim twintig kilometer door Brescia af om, hemelsbreed gezien, precies 450 meter verderop aan te kunnen sluiten in de startrij. Op tijd, dat spreekt voor zich. Elke twintig seconden wordt er op het podium een startnummer afgeroepen. Onder luid gejuich en het typerende geklik van de ontelbare digitale camera's verdwijnen we in de nacht. Gelukkig hadden we de tegenwoordigheid van geest om midden op het podium (de startlijn) zowel de Halda als de klokken nog even 'op 0' te zetten. De proeven van de Mille Miglia zijn lastig. Met regularities zijn we natuurlijk wel bekend, maar om op honderdsten van seconden afgerekend te worden, is nieuw voor ons. En vervelend. Want het zijn de Italianen, Argentijnen en Duitsers die het hele jaar door niets anders te doen lijken te hebben. Wij moesten met 0.61 en 2.36 seconden op respectievelijk proef 1 en 2 duidelijk nog even wennen. De aankomst om ongeveer 02:00 uur in Ferrara was bijna net zo overweldigend als het vertrek in Brescia.

De straten van Brescia staan bomvol met de fraaiste auto's.



Fred Brom, de trotse eigenaar achter het stuur van zijn fraaie Alfa Romeo 1900 SS.



Italië anno 2007, alsof de tijd heeft stilgestaan.



Berend en Let Hulshoff in de prachtige Lagonda.

Dag 2: Ferrara - Roma

Als we met de auto's op de Via Montebello opgelijnd worden voor de start, kunnen we nog niet vermoeden dat pal om de hoek héél Ferrara is uitgelopen om zich rondom het Piazza Ariostea te groeperen om de deelnemers aan te moedigen vooral heel bruto, hard en met brullende motoren de eerste paar honderd meter van deze etappe dwars door hun wonderschone parkje af te leggen. Wel, wij zijn de vervelendste niet en leggen en passant met de juiste gasdosering ook nog even een mooi stofgordijn voor onze achtervolgers neer. Ze blijven verrassen, die Talbot Lago sidepipes.

Deze dag staan ons maar liefst vijftien proeven te wachten en hopen we na ruim 536 kilometer vóór middernacht in Rome te finishen. Rond lunchtijd (alhoewel ze daar in deze rally heel anders over schijnen te denken) arriveren we in Ravenna. Het is een prachtige stad waar we enthousiast worden verwelkomd. Na een relaxte 'doppio' in Ravenna zetten we de achtervolging in op de State of Art-Porsche van

Harm Lagaay en Allard Kalff en zo rond Gambettola begint het landschap van aard te veranderen. De tot op heden vrij vlakke wegen worden bochtig van structuur en ook de hoogteverschillen maken aansprekende indrukken op de auto en niet in de laatste plaats op de stuurmanskunsten van de drivers. We stevenen af op San Marino, een minuscuul staatje dat vrijwel in zijn geheel bestaat uit het stratencircuit én



Heel Italië loopt uit als de Mille Miglia aan de gang is.



een doolhofje van straatjes en steegjes op de top van de berg. Kort na de lunch komen we erachter dat we het systeem nog niet helemaal hebben begrepen. We scoren maximale strafpunten (300) door te laat te verschijnen op de tijdcontrole, lezen de reglementen er nog maar eens op na en besluiten rationeel wanhopig te worden voor wat betreft onze klassering. De Italiaanse rallymethodieken lijken ondoordringelijk en daar waar je de systemen nét onder de knie lijkt te krijgen, doet een volgende verrassende uitzondering zich voor. Vervolgens wordt Terni aangedaan en daarna is Rome aan de beurt. Bij het Vaticaan komt alles tot stilstand. Alles staat muurvast. Na een uur blijkt waarom. De organisatie heeft gemeend de groep nog een laatste stempel te laten halen even voorbij het Colosseum op het Piazza Ugo La Malfa. Een toeristisch rondje om de kerk, zeg maar. Tijdens die gezellige en late vergadering waarop dat besloten werd, hebben ze er nooit bij nagedacht, waarschijnlijk, dat Rome best wel een druk dorp is. En dat er mensen zijn die met de auto naar huis moeten. Omringd door motoragenten mogen de deelnemers -in groepjes van zes- door Rome. Daarbij moet de rest van het verkeer maar even wachten, ook al is hun licht groen. Niet om 23.00 uur, maar pas om ongeveer 01.00 uur schuiven we in Hotel Midas aan bij het diner. Pasta, inderdaad.

Dag 3: Roma - Brescia

Met een eerste bol-pijl deze rally, verlaten we Rome en cruisen we zo'n zestig kilometer in noordelijke richting. Bij Gabelletta verlaten we de wat grotere wegen om in Ronciglione tegen PC's 21 tot en met 26 aan te lopen. De teleurstellende resultaten van gisteren hebben ons op scherp gezet en het nachtelijke bestuderen schept niet alleen vertrouwen maar wekt ook verwachtingen. Onze nieuwe strategie is om zo snel mogelijk naar de zogenaamde 25-meterlijn te rijden, vlak daarvoor te stoppen en op precies zes seconden uiterst regelmatig naar de finishlijn te rijden en weer van voren af aan te beginnen. De trajectafstanden van deze serie proeven zijn divers. Er zijn stukjes van 600 en 900 meter, maar ook van 3,2 en 5,8 kilometer. We krijgen het door! PC 22 doen we met slecht 0.18 seconden afwijking. PC 24 slechts met 0.04 seconden! Daar pak je punten mee. Op PC 25 en 26 verliezen we nodeloos punten door pure obstructie van één van de State of Art Porsches. Harm en Allard moeten onze hete adem in hun nek gevoeld hebben en meenden, binnen de 25 meter lijn, tot stilstand te



Met de vlam in de pijp.

moeten komen. Vlak voor het historische centrum van Siena lopen de weggetjes weer dicht en staan we ruim een half uur vast. Pas voordat we het grote plein op rijden, zien we waarom. De weggetjes er naar toe lopen behoorlijk stijl op en door de grote hoeveelheid auto's staat iedereen vaak en nét iets te lang met lopende motor stil. Resultaat: overlopende carburateurs. De motor van één van de deelnemende auto's vliegt in de brand en het duurt even voordat de weg is vrijgemaakt. Jammer, een onnodige uitval... Kort na dit ongeval krijgen we de State of Art-Porsche met Chris Zegers en prins Bernhard junior in het vizier. Het typerende geluid van de Talbot Lago maakte het duo meer dan strijdlustig. Een venijnig duel door het stadscentrum leidt tot over en weer inhalen, maar al binnen vijftien minuten moeten we ons, gedwongen achter een 550 Maranello safety car, gewonnen geven. Jammer, want juist nu staat ons het allermooiste deel van de route te wachten.

Aankomst van Evert Louwman.



De drie wagens van de Louwman Collection zijn altijd goed voor veel bewonderende blikken.

Eindsprint

De bergweggetjes tussen Montecarelli, Monte di Fo', Passo della Futa en Passo della Raticosa zijn ronduit fenomenaal. Net iets voorbij Monghidoro staat het State of Art team ons op te wachten. Om iets mee te krijgen van de race, zijn ze een paar honderd kilometer naar het zuiden gereden, en zullen, zodra wij zijn gepasseerd, met een serie Porsches weer naar Brescia snellen om ons aldaar aan de finish te kunnen verwelkomen. Heerlijk om weer bekende, niets minder enthousiaste gezichten te hebben gezien! Wij sturen door via Bologna naar Modena en starten bij de firma Ferrari (Stabilimento Scaglietti, een thuiswedstrijd voor ruim honderd deelnemers) de allerlaatste serie van vier proeven dwars door Modena. Allemaal ongeveer een halve seconde afwijking, dus onvoldoende voor punten. De beste zeven equipages van de laatste proef reden het 120 meter lange traject allemaal(!) zonder ook maar een honderdste afwijking. Petje af.

Ter hoogte van Cremona begint het schemerig te worden. Tijdens de laatste zestig kilometer tot aan Brescia staan alle rotondes bomvol. In bermten staan stoeltjes en tafeltjes en zelfs op daken van auto's, bussen en huizen juichen de mensen ons toe. Dit kan alleen in Italië. Zeg nou zelf: zie je het al gebeuren, daar vlak voor de finish van bijvoorbeeld de Gelderlandrit? Louter lyrische buurtbewoners die tot op het dak van de Peerdestal in Ellecom zijn opgestapeld om de heroïsche heldendaden van de rallyrijders te bejubelen? Wij niet. In de verte zien we de tribunes, de camerateams en de enorme lampen die de nacht verlichten. We bevinden ons aan het begin van de Viale Venezia. We zijn weer terug bij af. De zogenaamd eenvoudige regelmatigheidsrally bleek toch een monsterrit te zijn. En we zijn blij. Vreselijk blij. Dat we het gehaald hebben. Dat we erbij mochten zijn. Niet zozeer dat-ie voorbij is, integendeel. Als het kon, deden we nóg een rondje. Heel stoer in één keer het liefst. Net als vroeger maken we elkaar gek terwijl we in de richting van het tumult rollen. De ontlading komt als Albert en zijn team ons tegemoet komt rennen met een paar flessen champagne en we door niemand minder dan Constantini Franchi worden binnengevlagd. Pfew. Terug in Ca Noa worden we, op



Ook de Topolino's reden vroeger mee en daarom ook nu.



Prins Bernhard Junior met Chris Zegers zijn bijna beroemd in Italië.



Met de knabbelzak aan het reservewiel van de fragiele Bugatti.

volgorde van binnenkomst, door State of Art beloond. Wat zal dat kleine ventje thuis trots zijn als Papa en Han derde zijn geworden in het State of Art-team. De glazen bokaal glimt er niet minder op... Volgend jaar weer? En dan wel in de top 100? Wij zijn er klaar voor! ■



Frank Sorée is duidelijk blij dat de eindstreep gehaald is en Han Brouwers (achter het stuur) zit nog na te genieten.