

Das Schildkrötenrennen

von Hubert Enbergs

Teilnahme am Gran Premio Nuvolari 2010

Bei der Teilnahme am Gran Premio Nuvolari 2009 hatten wir ein bisschen die Aufgabe des Petersilienblättchens erwischt. Sieht ganz hübsch aus, ist für den Geschmack nicht so wichtig und bleibt zum Schluss am Tellerrand liegen. Beim diesjährigen Großen Fressen wollten wir uns auch einmal etwas von den Gaumenfreuden aus dem Herzen Italiens schneiden.

Als wir nachmittags in Mantua vor dem Palazzo Té ankommen, begutachten wir zuerst einmal die Zutaten des Menüs. Wie bei heimischen Pilzen, empfiehlt sich eine intime Kenntnis der Spezies, denn es finden sich viele schöne, eine Menge ungenießbare und etliche höchst giftige Objekte im Körbchen Gran Premio Nuvolari 2010.

Als amuse gueule verbringen wir den Abend vor dem Start auf der Piazza Erbe. Unter freiem Himmel, umgeben von Alfa, Bugatti und Amilcar erschnuppern wir die Düfte norditalienischer Küche und glasen ein, zwei Rote ein.

verkehr, der sich bald undurchdringbar staut, weil ..., ja weil das letztes Jahr genauso war.

Es folgt meine erste Zeitprüfung überhaupt. Naja sagen wir mal, ich habe mich zumindest nicht verfahren. Dann endlich freie Fahrt raus aus der Stadt. Flaminia im Porschenest an einem Ensemble von Jaguar, begleitet von einem feinen Jus SL, da läuft einem das Wasser im Munde zusammen.

Über Parma und andere pittoreske Orte brausen wir einer Zeitprüfung auf dem Autodromo R. Paletti entgegen. Immer wieder bilden Durchfahrtskontrollen eine willkommene Gelegenheit, den rechten Fuß zu entspannen. Oft in farbenprächtigen Kostümen, manchmal aber von Kopf bis Fuß in reizlosem Rot, reichen uns die Schönheiten des Landes die Schönheiten des Landes. Käse, Wein, Wurst, Herz was willst du mehr! Aber keine Rose ohne Dornen,



Am nächsten Morgen machen wir uns auf den Weg zum Palazzo Ducale, wo sich bereits das Starterfeld sammelt. Der primo piatto wird aufgetragen, als um 13:00 Tazio Nuvolari mit der Startnummer 1 über die Rampe donnert und die Gleichmäßigkeitsfahrt eröffnet. Wir ordern gerade entspannt unseren dritten Cappuccino. Die Zeit bis zu unserem Start 14:14:20 verbringen wir mit Konkurrenz-betrachtungen und philosophischen Überlegungen darüber, mit welcher Strategie wir am leichtesten nach vorne kommen. Wir entscheiden uns dazu, Weg und Zeitangaben in ein kryptisches Maß umzuwandeln, Ängström pro Woche, das hat sonst keiner. Als wir dran sind, rollen wir zügig über die Rampe und stoßen direkt in den Innenstadt-



kurz abgelenkt durch die schwarzhaarige Schönheit im knallengen, wirklich kurzen Kleidchen, schon quetscht sich der vorher mühevoll niedergerungene MG A an uns vorbei. Die blühende Gestik des Fahrers wollen wir mal so verstehen, dass er sooo gerne wieder hinter seinem Freund im 230 SL herschleichen möchte, und das ohne Störung durch eine Flaminia tedesca.

Die sechs „Farfalle“ der Weber-Batterie knurren in atemberaubender Tonlage, während wir zwischen Alfa 1900 Touring und Spider genussvoll eingeklemmt von Ort zu Ort und von Prüfung zu Prüfung sausen. Es gibt doch nichts schöneres, als rechtzeitig, völlig abgehetzt vor dem



nächsten roten Fähnchen zu stehen, um die bunte Vielfalt der anderen Teilnehmer zu begrüßen. Ein Knittergesicht hier, eine Ölfahne da, vielleicht ein kleines Wasserdampfwölkchen dort ...

Nach Ängström-genauer Durchfahrt durch die Kontrolle zischt unsere Fraktionierkolonne der nächsten Controlo Timbro entgegen, wobei die gewundenen Straßen, Felswände und Mauern unsere Kesselwand bilden. Es dauert nicht lange, da zieht der leicht flüchtige Alfa an einem weniger leicht flüchtigen 11 CV vorbei, nur um direkt danach an einer Mauer tragisch zu kondensieren.

Es ist auch wirklich eng an der Stelle, an Aussteigen ist nicht zu denken, um uns herum nur „fase di evaporazione“, so überlassen wir den Alfa seinem Schicksal. Er taucht bald wieder hinter uns auf, die abgefallenen Karosserieteile hat die Besatzung flugs eingesammelt. Muss man mal beugehen.

Gegen Abend hobeln wir, umgeben von kreischenden Pressbüchsen von Forte dei Marmi aus, die Strandpromenade entlang Richtung Pisa. Es wird langsam dunkel, die Zeit drängt, an jeder roten Ampel fährt der Tross in einer Reihe auf (von links nach rechts, nicht hintereinander). Das Nervenkostüm nimmt langsam die Farbe einer bösen Entzündung an. Warum nur habe ich nicht den 5.7 Liter quatermile-Hammer meines Nachbarn dabei?



Im zerrinnenden Tageslicht durchfahren wir den Zielbogen der prima tappa, rechterhand den Turm und selber auch schon etwas schräg im Kopf, als uns auffällt, dass ein 356A aus einem bestimmten Blickwinkel einer Schildkröte sehr ähnlich sieht. Ab morgen Schildkrötenjagd!!! Der secondo piatto stellt zweifellos das Filetstück der gesamten Veranstaltung dar. Die Strecke entwickelt schon bald nach dem Start ein Aroma, welches man weder mit Gault Millau noch mit Michelin-Sternen beschreiben kann. Wir schneiden von den Kurven, wie vom prociutto di Parma, raspeln die Höhen wie tartufi bianchi und hacken durch Serpentine wie spezzatini di porcini.

Und dann die Fahrten durch Volterra, Siena und Arezzo. Enge, steile Gassen, sich plötzlich öffnend auf eine Piazza voller Menschen, eingerahmt von alten, Geschichte atmenden Gebäuden im hellen Sonnenlicht, dazu die Musik der Motoren. Lancia, Bugatti, Maserati, man könnte meinen die Welt sei in Ordnung. Mittags überfluten die Competitori den Landsitz des Barone Ricasoli, sechzig Parkplätze für einhundert zwanzig Renner. In den Gewölben des Weingutes kann man die Fließ-geschwindigkeit des Rotweins ein wenig durch ein paar Bissen Weißbrot drosseln, wenn man das will. Inmitten dieses quirligen Chaos der Start zum nächsten Abschnitt. Davor, wie könnte es anders sein, alles voller Schildkröten, die alle auch mit auf die Arche wollen. Allein, Kurven, Kuppen alles mit AK Voraus.



Wir haben uns langsam akklimatisiert, so dass der Beifahrer zwischendurch ein paar Video-Clips drehen kann (Überholmanöver, versteht sich), zumindest bis zu dem

Wir haben uns langsam akklimatisiert, so dass der Beifahrer zwischendurch ein paar Video-Clips drehen kann (Überholmanöver, versteht sich), zumindest bis zu dem Moment, wo wir im Prinzip superleicht eine Kuppe im Flug verlassen. Es ist nichts passiert, die Straße geht Gott sei Dank an der richtigen Stelle weiter. Nicht ganz so viel Glück hat eine Bee-Venti-Besatzung, die Ihren Wagen auf der Vorderstoßstange abgestellt hat, das Heck eineinhalb Meter hoch an die Felswand gelehnt. Warum sind es eigentlich immer die Aurelias, die solche Einlagen geben?

Am Abend nach wohlbehaltener Ankunft in Rimini genießen wir den Festabend und knüpfen Kontakte mit anderen Teilnehmern. Es geht hoch her, jeder hat seine Höhepunkte und Erlebnisse noch plastisch vor Augen. Auch eine 300SL Besatzung ist dabei, mit der wir am folgenden Tag Teile der Strecke gemeinsam bestreiten werden. Der Teutonen-Superleggera stellt meine Liebe zum Halb-Boliden jedoch auf eine Probe. Hier 1340kg mit 140PS, dort 1210kg mit 215 PS, da entgleisen einem beim Gas geben schon mal die Gesichtszüge. Naja, meiner klingt besser und die Türen vom 300SL sind auch nur Effekthascherei und sowieso viel zu klein!!!

Der terzo piatto am Sonntagmorgen ist schon fast Routine. Natürlich brettern wir sekundengenau über die Startlinie, fressen Kilometer mit stetig steigendem Reisetempo, meditieren kilometerlange flache Geraden herunter bis zur explosionsartig auftauchenden 90°-Kurve.

Erst Zehn-Minuten-Sauna, dann Schwalldusche. Da diese Gangart nicht verhindern kann, dass der übermotorisierte hintere Teil des Feldes unsere Reisegruppe zusammenstaucht wie die Presse die Olive, gehen wir lieber etwas vom Gas und freuen uns auf Ferrara, wo wir vor der Einfahrt in die Stadt Teile der beeindruckenden Stadtmauer passieren.

Gemessen an den ersten beiden Tagen ist heute ein bisschen wie Fastfood und auch die Zielankunft in Mantua erinnert mehr an die Schlange in der Mensa als an den Speisesaal von Schloss Lerbach.

Immerhin, wir erreichen den Piazza Sordello pünktlich in körperlicher Unversehrtheit an Mann und Maschine. Es bleibt sogar noch Zeit, der vor uns schiebenden Rennwagenbesatzung fünf Liter Benzin zu schenken, man hat gerade kein Geld dabei. Wenn die piloti mit den fünf Litern und ohne Geld noch bis nach Bremen kommen wollen, müssen sie sich allerdings etwas einfallen lassen.

Am Ende des GPN 2010 sahen wir viele erschöpfte, glückliche Gesichter und selbst unsere Platzierung konnte sich sehen lassen. Von 224 auf 148, nicht schlecht für eine Equipe, die mehr mit dem Fotoapparat rumgespielt hat, als mit der Stoppuhr.

Und was ist mit dem Nachtisch? Den nehmen wir nächstes Jahr, „Trofeo irgendwo“, da soll es erst so richtig zur Sache gehen!

