

# CLASSIC DRIVER

## Alpentour: Im BMW 328 Rennwagen zur Mille Miglia



**Rennfahrer wie Huschke von Hanstein fuhren in den 1940er Jahren noch auf eigener Achse zur Mille Miglia. Zum 70. Jubiläum des großen Mille-Sieges hat die Klassikabteilung von BMW die Tradition der "Hannibal-Tour" nun wieder aufleben lassen. J. Philip Rathgen hat die abenteuerliche Alpenquerung für Classic Driver im historischen BMW-Rennwagen begleitet.**

In den glorreichen Tagen des Rennsports, in der frühen Mitte des 20. Jahrhunderts, wurde Rennfahrern viel abverlangt. Vor den ohnehin schon körperlich und mental anstrengenden Rennen dieser Zeit stand meist noch das kraftzehrende Überführen der eigenen Rennwagen. Nur wenige Rennställe konnten es sich damals leisten, die Rennwagen auf Transportern zu den jeweiligen Rennveranstaltungen zu transportieren. Getrieben von der Idee, diese Tour – siebzig Jahre nach dem ersten Sieg eines BMW-Teams bei der legendären Mille Miglia – zu wiederholen, rollte eine Delegation der damaligen Rennwagen aus der BMW-Sammlung erstmals auf eigener Achse von München zum Startpunkt der Mille Miglia 2010 nach Brescia. Wie 1940 setzt sich der Konvoi aus dem 328 Touring-Coupé, dem 328 Mille Miglia Roadster und den originalgetreuen Nachbauten der legendären [Bügel Falte](#) und des [Kamm Coupés](#) zusammen. Leider ist nicht überliefert, welche Route über die Alpen der Tross der BMW-Rennsportabteilung wählte. Doch historische Bildmaterial belegt, dass diese Hannibal-Tour in ähnlicher Form stattgefunden hat. Bavariae ante portas.





Im Hof der BMW Classic an der Schleißheimer Straße herrscht an diesem Dienstagmorgen reges Treiben. Eben muss noch der LKW für die SuperGP-Rennen in Monza mit Proviant versorgt werden. Zeitgleich lädt ein Transporter das Tonmodell des [BMW M1 Hommage Concept](#) ab, das für eine Abendveranstaltung benötigt wird. Unberührt vom Trubel warten die vier historischen BMW-Rennwagen sauber aufgereiht auf die Abfahrt in Richtung Brescia. Während sich die Besatzungen der beiden Roadster für eine Schlechtwetterfahrt in wasserdichte Overalls zwingen, gehen die Teams der geschlossenen Coupés noch einmal das Roadbook für die Überführungsfahrt durch. Um 8.30 Uhr werden die Motoren der Wagen zum warmlaufen gestartet, bis sich der silberne Trupp dann 15 Minuten später in Bewegung setzt. Die silberne, laut knatternde Mille-Miglia-Karawane wirkt etwas surreal im morgendlichen Berufsverkehrsalderlei der bayerischen Hauptstadt. Viele Verkehrsteilnehmer reiben sich die Augen oder zücken ihre Fotohandys, um diesen einmaligen Aufmarsch festzuhalten.



Auf dem Co-Pilotensitz des BMW 328 Kamm Coupés sitzend, wird bereits nach den ersten Kilometern klar, dass der 500-Kilometer-Trip eine anstrengende Angelegenheit zu werden verspricht. Sowohl Sicherheitsgurt als auch Kopfstützen fehlen. Konversation ist aufgrund der Lautstärke nahezu unmöglich. Unermüdlich hämmert der auf 136 PS hochgezüchtete 6-Zylinder-Reihenmotor seinen Takt fast direkt unter die Schädeldecke seiner Passagiere. Kaum vorstellbar die Tortur, 1.600 Kilometer permanent diesem Lärm und jeder Bodenwelle ungeschützt ausgesetzt zu sein. Dieser Widrigkeiten zum Trotz siegt die Begeisterung darüber, in den historischen Gefährten den Spuren der großen Rennfahrerlegenden zu folgen.



Die Geschichte des nach dem Aerodynamik-Spezialisten Wunibald Kamm benannten 328 Coupés ist etwas verwirrend. Der Wagen unserer Mille Miglia-Kolonne ist nicht das Original, welches vor siebzig Jahren bei der Mille Miglia an den Start ging. Dieses wurde nämlich in den 1950er-Jahren nach einem Unfall verschrottet. Rund vierzig Jahre später keimte die Idee, diesen wichtigen Teil der BMW-Geschichte wiederauferstehen zu lassen. In minuziöser Kleinarbeit wurde das Kamm Coupé auf dem leicht verlängerten Chassis eines BMW 328 Roadster von Hand Teil für Teil wieder aufgebaut. Da keine Baupläne mehr existierten, wurde das „neue“ Kamm Coupé nur anhand von Bildern aus dem hauseigenen Archiv wieder zum Leben erweckt. Nach fast zehn Jahren Recherche und Bauzeit wurde der Stromlinien-BMW in diesem Jahr erstmals beim [Concorso d'Eleganza Villa d'Este](#) öffentlich Präsentiert.



Die Route führt größtenteils über Landstraßen, doch aus Zeitgründen wird ein Teil der Strecke auch auf Autobahnen zurückgelegt. Auf der A8 zwischen München und Salzburg donnert die mattsilberne Rennwagen-Baggage mit rund 120 km/h gen Süden. Schon bei diesen Geschwindigkeiten sollte der Beifahrer eine gehörige Portion Vertrauen in die Fahrkünste des Lenkers setzen. Die großen aber zugleich relativ dünnen Reifen folgen blindlings jeder Bodenwelle, jeder Spurrille und schon ein kleiner Sog beim Überholen eines LKW bringt den Rennwagen aus der Spur. Kaum auszumalen, wie sich das Coupé wohl beim Erreichen der angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 230 Stundenkilometern verhält. Glücklicherweise steht keinem der Teams Sinn danach, dies einmal auszuprobieren, schließlich darf den edlen Fahrwerken nichts geschehen, hat doch BMW bei der diesjährigen Mille Miglia einiges vor. Insgesamt zwölf Werkteams gehen in Brescia an den Start, um in diesem wichtigen Jubiläumsjahr den Titel für sich zu entscheiden.





Gegen 11.00 Uhr sorgt ein erster Stopp an der österreichischen Grenze für kurzzeitige Erholung. Die von der Enge der Sportwagen gestauchten Glieder werden gestreckt, man erfreut sich an der Ruhe nach den sich immer wiederholenden Klangsonaten der Zweilitermotoren oder sucht Erleichterung in einem kleinen Waldstück am Wegesrand. Die Szenerie der geparkten Rennwagen vor dem kleinen Grenzhaus und den im Hintergrund durch tiefhängende Wolken schimmernden Alpenzügen, lässt einen kurz in eine andere Zeit entschwenden. Und tatsächlich, es existieren historische Aufnahmen von der einstigen Überführungsfahrt der Rennwagen aus dem Jahr 1940. Sie zeigen die Kolonne vor einer ähnlichen Kulisse, und man fühlt sich wieder daran erinnert, dass man bei der Wiederholung eines historischen Ereignisses zugegen sein darf.



Für wehmütige Gedanken an die guten alten Tage des Rennsports bleibt keine Zeit, nötigt doch die pünktliche Ankunft in Brescia zur Weiterfahrt. Die nächsten 250 Kilometer erledigen die betagten Klassiker ohne Probleme. Selbst die kurvenreichen Steigungen in Richtung Brenner stecken die Rennmaschinen trotz Dauerregens ohne weiteres weg. Doch plötzlich geht im „Kamm“ nichts mehr: Totalausfall der Elektrik. Kontrolliert läßt [BMW Classic](#) Chef Karl Baumer den Wagen ausrollen. Sofort eilt die dem Treck folgende Service-Crew herbei. Nach einer kurzen Anamnese folgt die erleichternde Diagnose: Batterieschaden. Während sich die anderen Teams bereits in Richtung Lunch-Zwischenziel bewegen, bekommt der Kamm ein neues Strompaket und die Reise mit kann fortgesetzt werden. Dieses sollte im übrigen der einzige Zwischenfall während der gesamten Überführungstour bleiben.



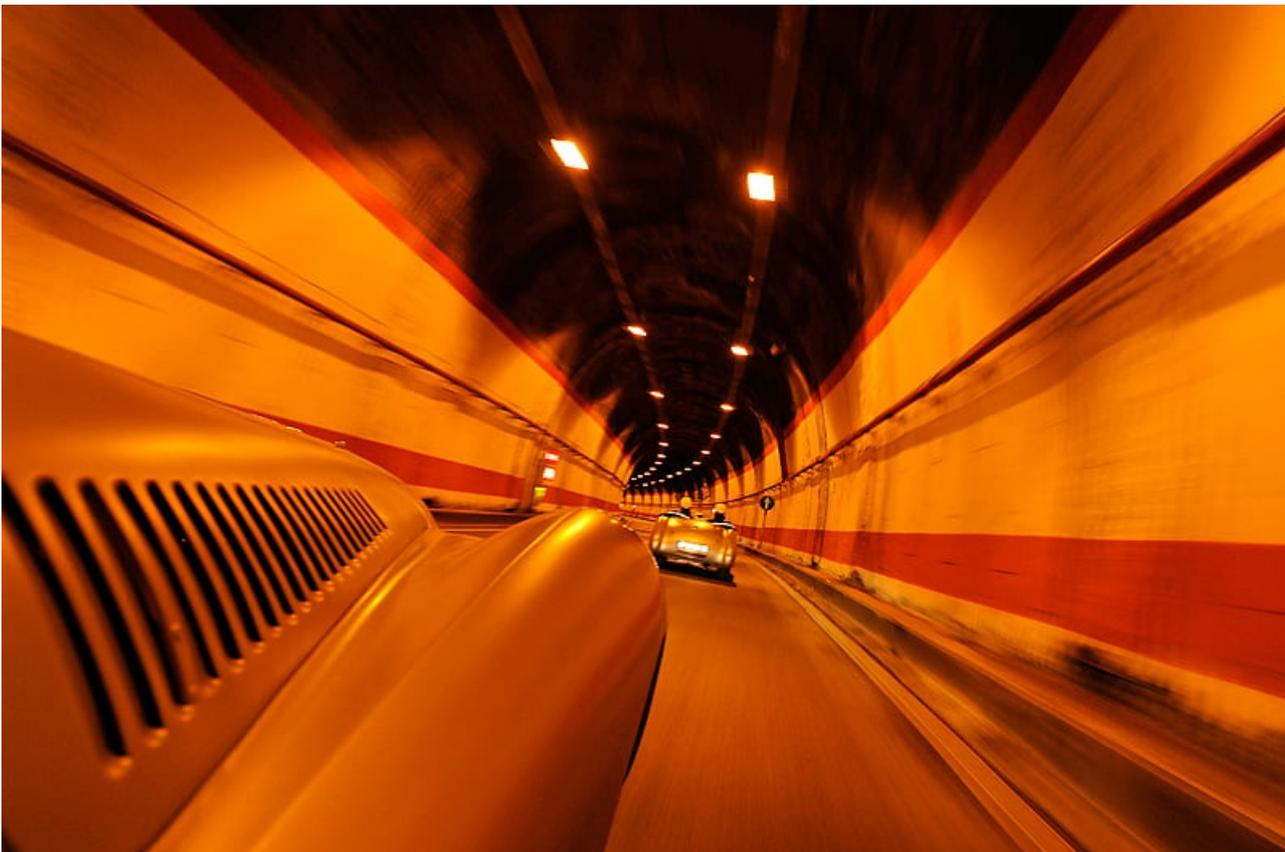
Nach einem Lunch tauschen die Coupé-Besatzungen untereinander die Fahrzeuge. Die restlichen 300 Kilometer legt unser Team im originalen Mille Miglia-Siegerwagen von 1940, dem 328 Touring Coupé, zurück. Das Touring Coupé verhält sich wesentlich sportlicher – und das, obwohl es bei weitem nicht so lärmt wie sein größerer Stiefbruder. Vielleicht trägt die das Auto umgebende Aura des Sieges die Wahrnehmung, aber wer dieses Auto bewegt, bewegt ein Stück Rennsportgeschichte.

Im engen Cockpit des Mille Miglia Coupés herrscht eine völlig andere Atmosphäre als im Kamm Coupé. Weder oben noch zu den Seiten bietet der Rennwagen viel Raum, mit angewinkelten Beinen und leicht gesenktem Haupt versucht man, sich den Fahrbewegungen so gut wie möglich anzupassen. Mit jedem Kilometer steigt die Temperatur im Auto auf tropischere Temperaturen. Nicht vorzustellen, welchen Belastungen Huschke von Hanstein und sein Teamkollege Walter Bäumer beim Rennen vor siebzig Jahren

ausgesetzt waren. So legten die beiden nicht 500 Kilometer zurück, sondern fast das Dreifache und dies mit sehr viel höheren Geschwindigkeiten.



Von Hanstein und Bäumer siegten zwar offiziell bei der Mille Miglia des Jahres 1940, doch muss auf eine Besonderheit hingewiesen werden: Aufgrund vieler tödlicher Unfälle in den Vorjahren wurde die Ausgabe der 1.000-Meilen Hatz von 1940 nicht auf öffentlichen Straßen zwischen Brescia und Rom ausgetragen, sondern auf einem abgesperrten 167 Kilometer langen Dreieckskurs zwischen Brescia, Cremona und Mantua, der neun Mal gefahren werden musste. Dennoch stellt auch dieser Sieg einen Meilenstein in der bewegten Geschichte der BMW Rennsportabteilung dar.



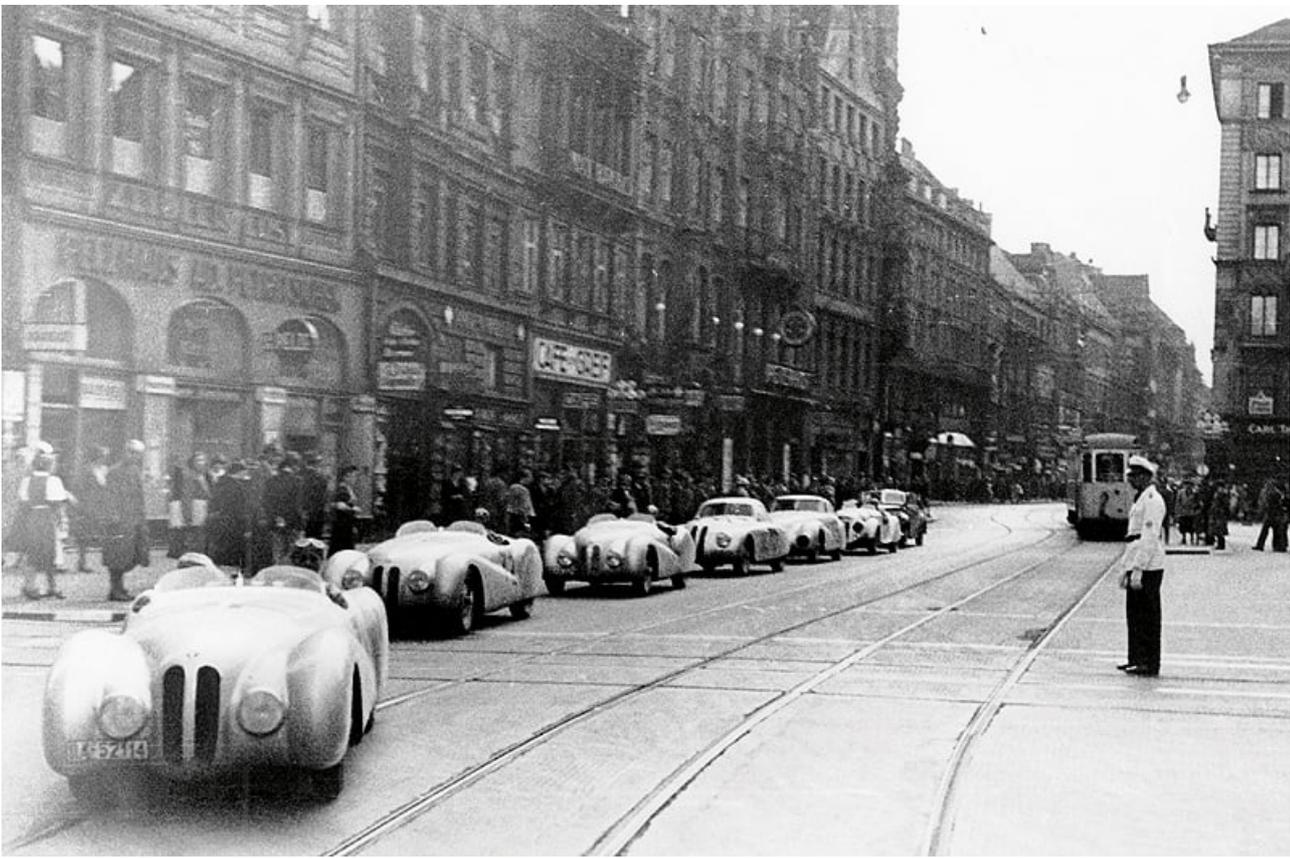


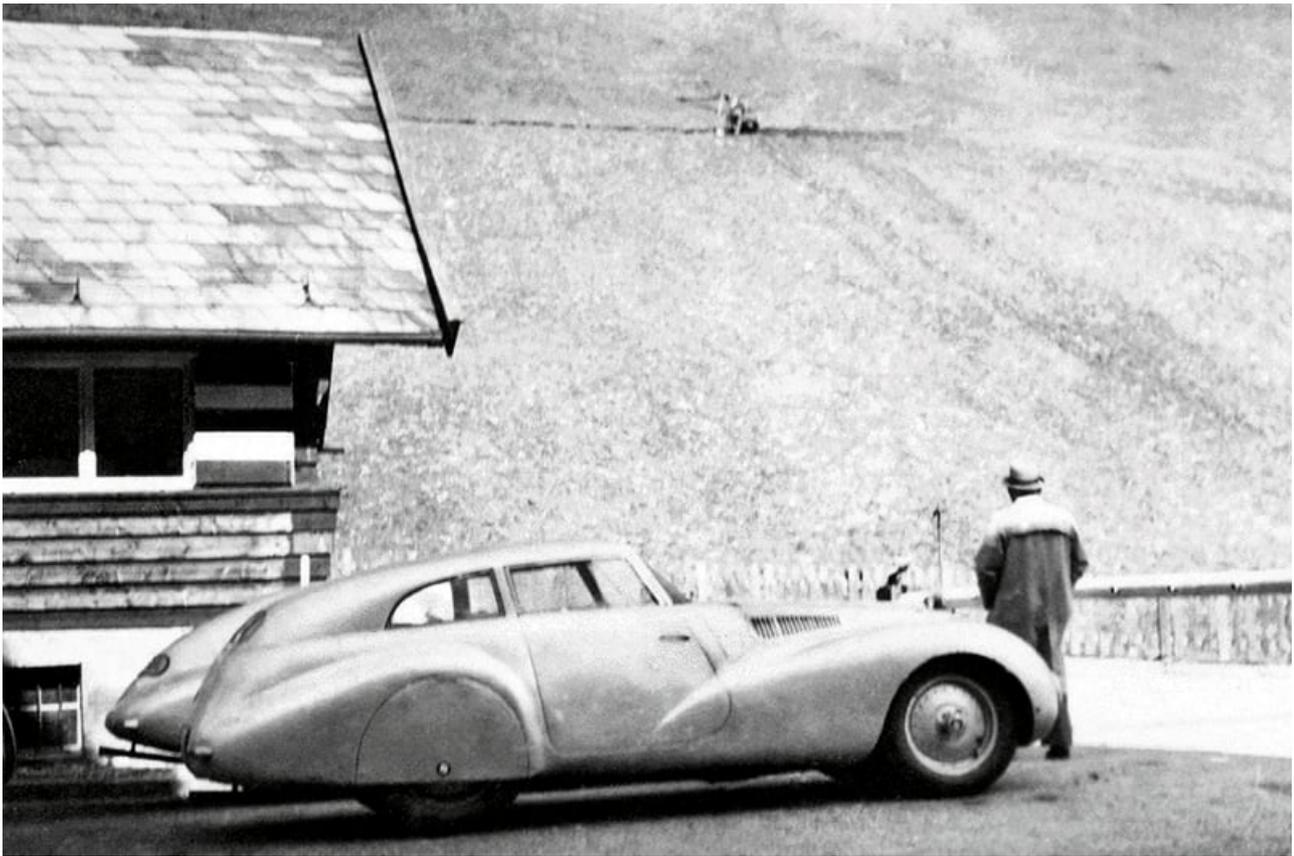
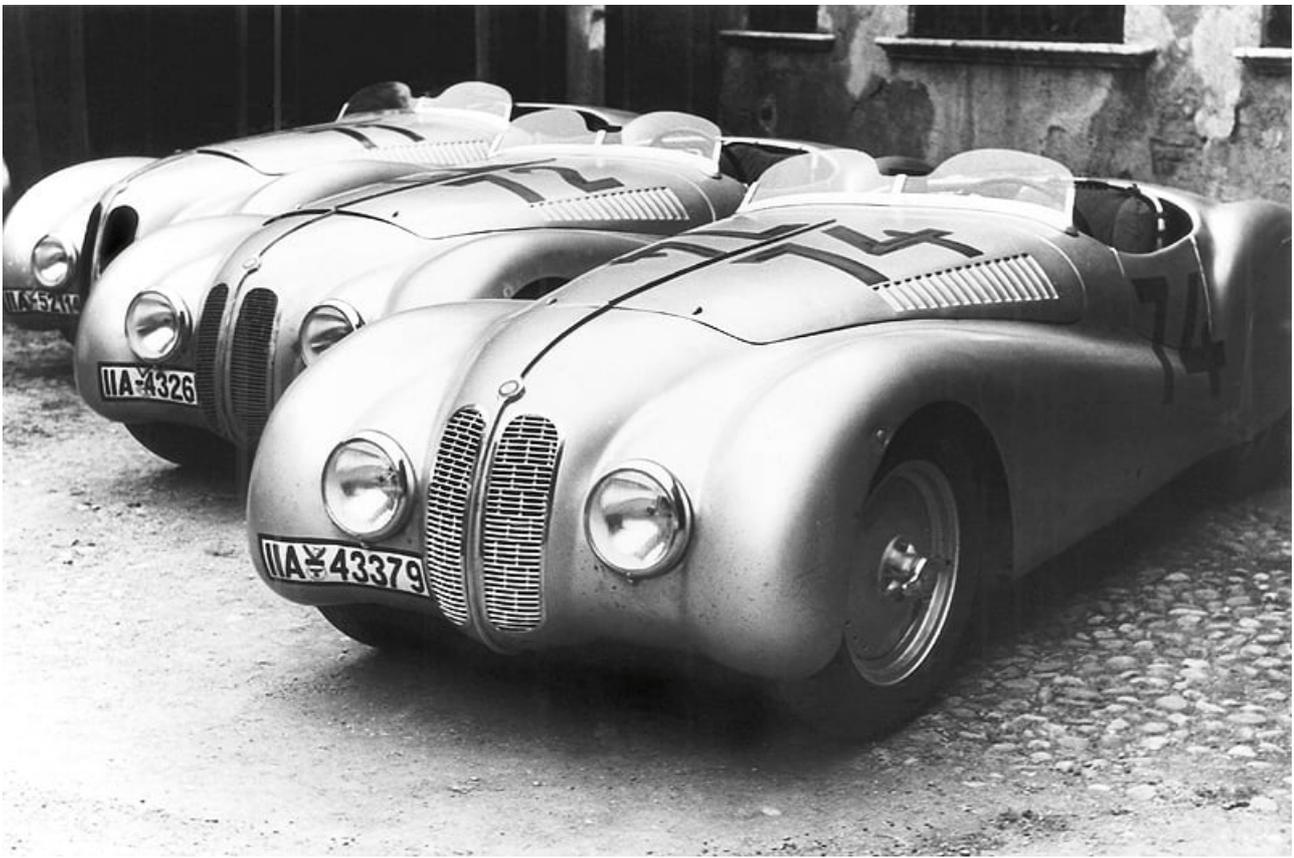
Nach zwölfstündiger Reise über die Alpen erreicht die BMW-Rennwagen-Karawane bei strömendem Regen endlich Brescia. Wir parken unsere Gefährte in einer Tiefgarage genau hinter dem Hotel Vittoria an der gleichnamigen Piazza. Es ist im übrigen dieselbe Herberge, in der auch die Teams von damals eincheckten, und man hat das Gefühl, als würde einem jeden Moment Herr von Hanstein auf den Mamorfluren in den langen Gängen des Grand Hotels begegnen. Erschöpft aber glücklich darüber, die Rennwagen heil zum Start der Mille Miglia überführt zu haben, beenden die Teams die „Hannibal Tour“ über die Apen mit einem Abendessen. Von nun an liegt es an Giuliano Cané und Lucia Galliani, nach siebzig Jahren an den großen Erfolg des BMW 328 Touring Coupés [anzuknüpfen](#).

*Text: [J. Philip Rathgen](#)*

*Fotos: Hardy Mutschler, BMW Classic Archiv*

**Historische Impressionen: BMW bei der Mille Miglia**













**ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter**  
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)  
**Galerie**

























**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/alpentour-im-bmw-328-rennwagen-zur-mille-miglia>  
© Classic Driver. All rights reserved.