

# Lancia als Sieger der Carrera Panamericana „Mexico“ von 1953

**Adriano Cimarosti - 01.04.1988**

Die FIA führte 1953 erstmals auch die **Markenweltmeisterschaft** für **Sportwagenkonstrukteure** durch, für welche Langstreckenrennen wie die 12 Stunden von Sebring, die Mille Miglia, die 24 Stunden von Le Mans, das 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring, die 24 Stunden von Spa-Francorchamps, die Tourist Trophy und schliesslich die **Carrera Panamericana** zählten.

**Jaguar** hatte 1953 in Le Mans mit dem Typ C gewonnen (erster Erfolg der Scheibenbremse); **Ferrari** hatte sich bei der Mille Miglia, bei den 24 Stunden von Spa und dem 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring durchgesetzt. Vor der die Meisterschaft abschliessenden Carrera führte Jaguar im Zwischenstand mit 27 Punkten vor Ferrari mit 26. Die Entscheidung im **Kampf um den Titel musste in Mexiko fallen**.

Lancia hatte 1953 erstmals einen Rennsportwagen herausgebracht, den D 20 Coupé, auf welchen noch im gleichen Jahr der D 23 und der D 24 folgten.

## Vier Kategorien

Nachdem die Sport- und die Tourenwagen 1952 separat gewertet worden waren, schuf man 1953 sogar **vier Wertungsgruppen**: Sportwagen über 1600 cm<sup>3</sup>, Sportwagen bis 1600 cm<sup>3</sup>, Tourenwagen mit mehr als 115 PS Leistung (ausschlaggebend waren die Angaben im Werkkatalog) und Tourenwagen bis 115 PS.

Die grossen Limousinen hiessen «internationale Tourenwagen», während die kleineren Produktionsfahrzeuge als «Spezialtoursenwagen» bezeichnet wurden, obschon die Frisiermöglichkeiten eher beschränkt waren. Die zugelassenen Serienmodelle wurden in der Ausschreibung gleich aufgeführt, wobei europäische Autos hier von Anfang an ausgeklammert blieben. Im Reglement wurde auch festgehalten, dass die Fahrzeuge am Abend spätestens drei Stunden nach Zielankunft in den Parc fermé gestellt werden mussten, also durfte man in der Nacht nicht mehr beliebig lange reparieren.

Total meldeten sich **197 Konkurrenten** (nur 177 sind dann gestartet). Auch die Sportwagen waren gut vertreten: 30 Fahrzeuge über 1600 cm<sup>3</sup> und 14 «kleine» Rennzweisitzer. Neben 47 mexikanischen, 39 nordamerikanischen, 9 italienischen oder 4 deutschen Konkurrenten hatten sich nicht weniger als 74 (!) Argentinier angemeldet. Warum? Präsident Peron hatte den Carrera-Teilnehmern die sonst auf der Einfuhr ausländischer Autos lastenden Steuern erlassen, so dass viele Konkurrenten preisgünstig zu ihrer US-Limousine kommen wollten. Daimler-Benz bestritt 1953 keine Sportwagenrennen mehr, man rüstete für das grosse Formel-1-Debüt von 1954.

## Starkes Lancia-Team

Lancia begab sich mit einer **starken Delegation** nach Mexiko: Total wurden **fünf V6-Sportwagen** gemeldet, zwei **D 23** (älteres Modell) mit 220 PS starkem 2963-cm<sup>3</sup>-Motor und drei **D 24** mit dem 230 PS abgebenden 3096-cm<sup>3</sup>-Aggregat.

Eigenartigerweise hatte sich Vittorio Jano für den kleineren 3,1-Liter-V6-4-OHC-Motor entschieden, sonst fuhren die D 24 mit einer 3,3-Liter-Version. **Juan Manuel Fangio** (Weltmeister 1951), **Piero Taruffi** und **Felice Bonetto** traten auf den D 24 an, der junge Eugenio Castellotti und der ein Formtief durchmachende Giovanni Bracco fuhren die D 23.

Mit einem starken Aufgebot privater V12-Wagen war auch **Ferrari** wieder dabei. Die Mailänder Scuderia della Guastalla von Franco Cornacchia meldete **vier potente Pininfarina-Coupés** vom Typ **375 Mille Miglia** mit 320 bis 340 PS starken 4,5-Liter-Motoren, und zwar mit den Fahrern Umberto Maglioli, Antonio Stagnoli, Guido Mancini und Mario Ricci; allerdings brachte nur Maglioli das notwendige Talent mit, um mit den 280 km/h schnellen Boliden umzugehen. Sponsor der Ferrari war die Mario Ricci gehörende Papierfabrik (Cartiere Ricci).

Einen weiteren 4,5-Liter-Ferrari, jedoch einen Spyder mit der älteren Vignale- Karosserie, fuhr **Luigi Chinetti**, der vom Spanier Alfonso de Portago begleitet wurde [später trat de Portago der Ferrari-Werkmannschaft bei). Es handelte sich bei diesem **Ferrari 375 MM Spyder** um dasjenige Fahrzeug, mit welchem Alberto Ascari/Nino Farina drei Monate zuvor die erste Auflage des 1000-km- Rennens auf dem Nürburgring gewonnen hatten. Chinetti: «Der 375 MM lag furchtbar schlecht auf der Strasse.» Umberto Magliolis geschlossener 375 MM war eine schnellere Version mit Kurzhubmotor (84 x 74,5 mm = 4522 cm<sup>3</sup>) und neuer Karosserie mit breiter Kühleröffnung, während die übrigen 4,5-Liter-Coupés noch die klassische ovale Öffnung aufwiesen. Magliolis Zwölfzylinder war zudem mit einer Lufteintrittsöffnung vor der imposanten Vergaserbatterie bestückt. Der junge Kalifornier **Phil Hill** trat auf dem vom Texaner Alen Guilberson erworbenen vorjährigen **340 Mexico** an; hier handelte es sich um dasjenige Vignale-Coupé, auf welchem Luigi Villoresi 1952 Furore gemacht hatte.

## Franzosen warben für Alkoholgetränke

Der Pariser **Gordini**-Rennstall konnte diesmal auf Sponsorbeiträge der Getränkemarken **Dubonnet** (Behra) und **Pernod** (Lucas) zählen; Behra stand ein 36 S mit 2981 cm<sup>3</sup> grossem und 219 PS starkem Achtzylinder-Reihenmotor zur Verfügung (im Herbst 1953 hatte Behra damit die Tour de France gewonnen), und Lucas fuhr einen **38 S** mit zigarrenförmiger Karosserie und 2472-cm<sup>3</sup>- Sechszylinder-Reihenmotor [174 PS).

Übrigens hatte auch der französische Automobilsportverband (FFSA) einen kleinen Beitrag geleistet, allerdings deckten die Sponsorgelder knapp die Reisekosten.

Eine dritte Getränkemarke, **Cognac Bisquit**, half Louis Rosier unter die Arme, welcher auf einem 1953 von Charles Deutsch und Dupuis modern umkarossierten **Talbot T 26 GS** mit Sechszylindermotor (4482 cm<sup>3</sup>, 210 PS bei 4500 /min) antrat. Hier handelte es sich um dasjenige Fahrzeug, auf welchem Rosier 1950 die 24 Stunden von Le Mans gewonnen hatte, allerdings wies der Talbot damals noch die klassische Karosserie im Monoposto-Look auf.

Dem französischen Quartett gehörte auch noch Jacques Péron auf einem **Osca MT 4-1500** an. Der in Mexiko lebende Jean Trévoux hatte sich einen Packard- Special-Sportwagen bauen lassen, dessen Achtzylinder-Reihenmotor mit vier Stromberg-Vergasern bestückt war und an die 210 PS leistete (wahrscheinlich hatte man den Hubraum auf etwa 6 Liter erhöht). Die an den Patrician erinnernde Aluminiumkarosserie war bei Motto in Turin gebaut worden.

## Porsche gegen Borgward

Bei den kleinen Sportwagen bis 1600 cm<sup>3</sup> meldete das **Porsche**-Werk in Zuffenhausen zwei Spyder des Typs **550**, wobei es sich um den ersten Übersee- Einsatz des Werkes handelte. Noch wiesen die bereits in Le Mans aufgetauchten 550 das **78 PS** starke Stossstangenaggregat auf, obschon Dr. Fuhrmann mittlerweile den berühmten Viernockenwellenmotor konstruiert hatte, mit welchem Hans Stuck versuchsweise am Schauinsland aufgetaucht war. Die beiden offiziellen Porsche wurden von **Hans Herrmann** sowie von **Karl Kling** pilotiert, letzterer war von Daimler-Benz freigegeben worden, denn in Untertürkheim wollte man Kling im Hinblick auf die Formel 1 gewisse Trainingsmöglichkeiten bieten.

Der Porsche-Expedition gehörten auch Rennleiter Huschke von Hanstein sowie der junge Mechaniker Herbert Linge an, welche in einem Sportflugzeug von Sponsor Fletcher Aviation (diese Firma hatte die Rechte auf ein Porsche-Patent erworben] mitflogen.

Zwei weitere Porsche 550, allerdings mit Coupédach, wurden von einer Renngemeinschaft aus Guatemala, «**Los Caminos**» (die Rotarier Guatemalas) gemeldet. Die Fahrer waren der Exiltscheche Jaroslav Juhan [Bruder des bekannten Motorradrennfahrers Franta Juhan) sowie der guatemaltekische Kaffeeplantagenbesitzer Jose Herrarte. Ein weiterer Guatemalteke, Guilermo Suhr, trat auf einem ebenfalls berühmten Porsche an, nämlich auf dem **356** mit **Alu**-Karosserie («Alu-Büchse»), auf welchem Helmut Polenski bei einigen Rallyes in Europa angetreten war.

Von grossem Interesse war auch die offizielle Teilnahme der Bremer Marke **Borgward**, nachdem man dort 1951 eine kleine Rennabteilung gegründet hatte, der der ehemalige Mercedes-Fahrer **Hans Hugo Hartmann** als Chef vorstand. Eingesetzt wurden zwei Rennsportwagen mit **originell gelochtem Rohrrahmen**, welche von einem 1492 cm<sup>3</sup> grossen und vom **Hansa-1500-Triebwerk** abgeleiteten **100-PS-Motor** angetrieben wurden (**Spezialzylinderkopf**), wobei das Stossstangenaggregat sein Drehmoment über ein Fünfganggetriebe weitergab. Die beiden Borgward-Fahrer waren Hans Hugo Hartmann und Adolf Brudes.

## Lincoln ohne Gegner

Bei den zahlreichen Tourenwagen stachen in der Kategorie der über 115 PS starken Limousinen erneut die offiziellen **Lincoln Capri** mit 5203 cm<sup>3</sup> grossem V8-Motor hervor, die erneut in Kalifornien von Bill Stroppe und dessen Freund Clay Smith minutiös vorbereitet worden waren. Die Normalleistung des Achtzylinders betrug damals 205 PS, also dürften die Einsatzwagen so gegen **240 PS** stark gewesen sein. In den sechs Lincoln-«Werkwagen» (offiziell waren sie von Vertretern gemeldet, um nicht als Werkwagen zu gelten) sassen wiederum **Indianapolis-Piloten**, nämlich John Mantz, Chuck Stevenson, Walt Faulkner, Bill Vukovich (Indianapolis- Sieger der Jahre 1953 und 1954), Jack McGrath und Ray Crawford. Stroppe war Beifahrer bei Mantz, und Smith sass bei Stevenson auf dem Nebensitz.

Bei den grossen Tourenwagen war **Chrysler** durch mehrere **New Yorker** vertreten. In der Kategorie der «kleinen» Tourenwagen bis 115 PS Leistung (Spezialtouren- wagen) gab es zahlreiche **Ford «six»**, **Chevrolet 2100** oder **Dodge**.

Schon bei der ersten Etappe, von Tuxtla Gutierrez nach Oaxaca (530 km), rissen die **Lancia** die Führung an sich; Bonetto gewann in neuer Rekordzeit, vor Taruffi und Fangio, wobei Bonetto mit zwei Minuten Vorsprung im Ziel eintraf. Maglioli auf dem 4,5-Liter-Ferrari, vor welchem sich die Lancia-Fahrer am meisten fürchteten, wurde um gute zehn Minuten zurückgeworfen, weil ein **Wasserschlauch**, der geplatzt war, mit einer Notverpackung unterwegs repariert und auch zweimal Wasser nachgefüllt werden musste. Die beiden **Porsche 550** von Herrmann und Kling dominierten bei den 1600ern, und bei den grossen Tourenwagen setzte sich Stevenson auf **Lincoln** an die Spitze. Leider wurde diese erste Etappe von einem schweren Unfall überschattet: Auf der langen Geraden von Tehuantepec platzte beim Ferrari 375 von **Antonio Stagnoli** bei Höchsttempo ein abgefahrener Reifen: Ferrari-Werksmechaniker **Giuseppe Scotuzzi** konnte nur noch als **Leiche** aus dem brennenden Wrack geborgen werden, und Stagnoli verschied in der folgenden Nacht. In dieser ersten Etappe fiel auch Adolf Brudes auf dem Borgward 1500 wegen eines Unfalls aus.

## Führungsduell zwischen Bonetto und Taruffi

Am folgenden Tag standen zwei Etappen auf dem Programm: Oaxaca—Puebla (407 km) sowie Puebla—Mexico City (128 km). Er stand erneut im Zeichen des **Duells** zwischen den **Lancia-Piloten Bonetto und Taruffi**, die schon immer ein etwas gespanntes Verhältnis zueinander hatten und sich stark rivalisierten. Taruffi gewann die zweite Etappe und nahm Bonetto etwas von dessen Vorsprung vom Vortag ab. Hinter den beiden hielt sich wiederum der vorsichtiger zu Werke gehende Fangio.

Bei den kleinen Sportwagen gab es ein **Porsche-Debakel**, indem die zwei Werks-550er in derselben Etappe ausfielen: Kling schied wegen einer abgescherten Antriebswelle aus, und Hans Herrmann prallte seitlich gegen einen **Felsen**, weil sich die

Lenkung urplötzlich abgemeldet hatte. Juhan auf dem «guatemaltekischen» Porsche gewann die Klasse vor Hans-Hugo Hartmann auf Borgward. Diese beiden Fahrer lieferten sich in den folgenden Etappen ein spannendes Duell um den Klassensieg.

Bei den grossen Tourenwagen fuhr **Chuck Stevenson** in den beiden ersten Etappen einen ziemlichen Vorsprung auf seine Lincoln- Teamkollegen heraus, der es ihm dann ermöglichte, später den Fuss etwas zu heben und die Etappensiege den andern Capri-Piloten zu überlassen.

**Chinetti** auf dem Ferrari 375 MM Spyder von Vignale und dessen Kopilot Alfonso de Portago (Chinetti: "De Portago hatte ich in Paris während des Autosalons zufällig an einer Bar getroffen. Sogleich schlug er mir vor, als Beifahrer nach Mexiko zu kommen.") hatten dauernd **technische Probleme** und gaben auf, weil sie nicht innerhalb der Maximalzeit ins Ziel kamen. Taruffi fuhr bei «seiner» Etappe, Puebla—Mexico-City, welche bis auf 3196 m führte, wiederum Bestzeit und lag in der Hauptstadt nur noch knapp hinter Bonetto, während Maglioli trotz spektakulärer Fahrweise als Dritter ins Ziel kam. In den kurvenreichen Partien waren die von der Leistung her schwächeren **Lancia** einfach **überlegen**. Kurz vor Mexico-City kam Fangio mit seinem Lancia wegen des aus seinem Öltank ausfliessenden Öls ins Schleudern und prallte gegen einen Bordstein, so dass er mit krummer De-Dion-Achse und vermindertem Tempo ins Ziel rollen musste. In den drei verfügbaren Stunden richteten die Lancia-Mechaniker jedoch den D 24 wieder her.

## Das Unglück von Silao

Dann kam die **tragische vierte Etappe**, von Mexico City nach Leon über 420 km. Die im Gesamtklassement führenden Bonetto und Taruffi mussten wie gewohnt als erste starten (1 Minute Abstand zwischen den Fahrzeugen). Taruffi holte Bonetto allmählich ein, und wenige Kilometer vor der Ortschaft Silao lag er im Windschatten seines Kollegen (damit lag Taruffi auch in Führung), der so tat, als hätte er Taruffi nicht bemerkt. Vor einer Rechtskurve, die nach einer langen Geraden folgte, bremste Bonetto (laut Taruffi) früher als erwartet, und zwar ziemlich brüsk, so dass **Taruffi** nun in Schwierigkeiten kam und nach einer Notbremsung **in eine Wiese flog**, von wo er nur mit Mühe zu einer in der Nähe liegenden Tankstelle rollen konnte, um die Lenkung notdürftig zurechtzubiegen und nach etwa zwanzig Minuten Verzug weiterzufahren.

«Jetzt hat Bonetto endgültig gewonnen!», meinte Taruffi für sich. Aber dem war nicht so: **Bonetto** war nun als alleiniger Leader auf die Ortschaft Silao zugeschossen. Er **übersah nun ein Zeichen**, welches auf die Vados (ausgetrocknete und bis zu einem halben Meter oder noch tiefere Wasserläufe, welche nur in der Regenzeit voll waren] hinwies, und kam nun **mit unvermindertem Tempo** auf die gefährliche Stelle zu: Der Lancia wurde **gegen** einen **Laternenpfahl** aus Beton und anschliessend gegen eine **Hauswand katapultiert**, wobei **Bonetto auf der Stelle verschied**.

Am Ziel in Leon (bei zwei Tagesetappen gab es dazwischen nur 30 Minuten Pause) vernahmen die Fahrer, dass mit Taruffi und Bonetto «etwas passiert sei», viele hatten die Staubwolke am Unfallort bemerkt, aber die dichtgedrängten Zuschauer verdeckten das Lancia- Wrack, so dass niemand beim Vorbeifahren bemerkte, was wirklich geschehen war. Die Etappe gewann **Maglioli** auf Ferrari; im Gesamtklassement war **Fangio** an die Spitze gerückt. Am Nachmittag folgte die Etappe nach Durango, die wieder von Taruffi gewonnen wurde. Erst in Durango verbreitete sich die Kunde vom Tode Bonetto.

Nun beschloss Lancia-Rennleiter Attilio Pasquarelli nach Absprache mit Gianni Lancia, den Stand an der Spitze mit den drei führenden Lancia **einzufrieren**: Fangio vor Taruffi und Castellotti.

## Lancia in Einerkolonne

In dieser Reihenfolge starteten nun die V6 in den folgenden Etappen, wobei Castellotti und Taruffi, die mit ein oder zwei Minuten Rückstand loszogen, bis auf den Argentinier aufschliessen, diesen aber **nicht überholen** durften. Angesichts dessen, dass

Fangio mit mehreren Minuten Vorsprung führte, konnte er auch dann nicht von der Spitze verdrängt werden, wenn seine beiden Kollegen bis zu ihm aufschlössen. Fangio selbst hatte den Befehl erhalten, die **Höchstzahl um 500/min tiefer** anzusetzen.

Fangio: «In den drei letzten Etappen spazierten wir mehr oder weniger.» Vorsichtshalber gab man den bisher solo fahrenden Lancia-Piloten noch je einen Mechaniker als Beifahrer mit. **Maglioli** konnte die Lancia übrigens nicht mehr gefährden, denn auf der Etappe von Leon nach Durango (530 km) hatte sich an seinem **375 MM** ein Antriebsrad wegen eines **Lagerschadens** selbständig gemacht (Maglioli: «Plötzlich überholte mich mein eigenes Rad»), so dass der schnellste 4,5-Liter-Ferrari ausser Gefecht war und mit relativ wenig Schaden auf einer Wiese zum Stillstand kam. In Durango bot der überforderte Papierfabrikant Mario Ricci Maglioli das Volant des eigenen 375 MM an (das Reglement erlaubte dies), derweil Ricci auf dem Beifahrersitz des mittlerweile um fast zwei Stunden zurückliegenden Ferrari Platz nahm. (Maglioli: «Ricci hatte nun neben mir derartige Ängste auszustehen, dass er jeweils eine Zeitung aufschlug und so tat, als würde er bei vollem Tempo lesen.») Maglioli gewann nun auf dem Ricci-Auto die drei verbleibenden Etappen, ohne allerdings die Lancia gefährden zu können, wobei **Maglioli den Rückstand von rund zwei auf etwa anderthalb Stunden verminderte**. Braccos Lancia D 23 war schon längst mit einem Radlagerschaden (Radverlust) ausgefallen.

Bei den kleinen Sportwagen war es **Hartmann** gelungen, Juhan von der Führung zu verdrängen, um so mehr als der **Borgward klar schneller als der Porsche 550** war und auch über ein Fünfganggetriebe verfügte. Juhan hatte wegen des **verschmutzten Treibstoffes** mal ziemlich Boden verloren. Die beiden **Gordini** mit Behra und Lucas waren längst **Defekten** zum Opfer gefallen und hatte nie ein Wort im Führungskampf mitreden können.

Bei **Louis Rosiers Talbot 4500** gab es anfänglich grosse Bremsprobleme, die dann behoben werden konnten. Bei den grossen Tourenwagen hielt Stevenson durchgehend die Führung inne, obschon sich Mantz mittlerweile einige Etappensiege gesichert hatte, und bei den Tourenwagen bis 115 PS Leistung lag der mit 54 Jahren älteste Konkurrent, nämlich der aus El Paso stammende C. D. Evans, mit seinem Chevrolet des Typs 2100 ständig vorne. Die vorletzte und von Parral nach Chihuahua führende Etappe, welche praktisch aus reinen Geraden bestand, bewältigte **Maglioli** (mit dem zeitungslisenden Ricci auf dem Nebensitz) mit **205,1 km/h**, womit Klings Rekord aus dem Vorjahr wieder eingestellt war. Guido Mancini auf dem bestplatzierten 4,5-Liter-Ferrari verlor nun wegen eines Differentialschadens viel Zeit. Bei den 1600ern war Juhans 550 schon ziemlich angeschlagen, und **Hartmanns Borgward vergrösserte seinen Vorsprung auf mehr als 19 Minuten**.

## Hartmans Drama

Die achte und letzte Etappe, die nur aus Geraden bestand und von Chihuahua nach Ciudad Juarez an der Grenze zu Texas führte, brachte einen **inoffiziellen «Weltrekord»**: **Maglioli** auf dem Ferrari Riccis siegte mit **222,59 km/h Durchschnitt**; vorher und auch nachher ist es nie mehr gelungen, bei einem Strassenrennen ein derartiges Tempo zu erreichen. Maglioli dazu: «Eigentlich hatte ich das Gefühl, Riccis Auto laufe noch besser als mein 375 mit Kurzhubmotor, der laut Werk so um die 20 bis 30 PS mehr abgegeben haben soll.»

Maglioli kassierte schöne Prämien für die Etappensiege, aber im Gesamtklassement blieben die Lancia vorne. Im Verlaufe der letzten Etappe wickelte sich ein unglaubliches **Drama** ab: Juhan blieb unterwegs mit einem abgescherten Antriebsritzel des Zündverteilers liegen. Juhan: «Vor dem Rennen hatten wir das Zahnradchen vorsichtshalber ersetzt, worauf ich das alte Stück tagelang in der Hosentasche herumtrug. Dann schmiss ich es weg. Jetzt hätte ich es dringend gebraucht!» Beim **Borgward** des in der Klasse mit einem Riesenvorsprung von anderthalb Stunden auf den Guatemalten Herrarte führenden Hartmann stellte sich ein **Schaden im Ventiltrieb** ein, aber Hartmann quälte sein todkrankes Fahrzeug noch auf zwei Zylindern mit stark vermindertem Tempo ins Ziel. Der Sieg bis 1600 cm<sup>3</sup> war Borgward trotzdem gewiss, denn Herrartes Porsche lag um anderthalb Stunden zurück. Dann kam die Zeitnahme, und hier wurde festgestellt, dass Hartmann die letzte Etappe in 3 Stunden

und 7 Sekunden bewältigt hatte, derweil das maximale **Zeitlimit auf 3 Stunden** angesetzt gewesen war. Hartmann war damit im Ziel **ausgeschieden** und **José Herrarte**, der guatemaltekische Kaffeeplantagenbesitzer, der in Mexico-City das Rennen aufgeben wollte, weil er erschöpft war und keine Lust mehr empfand, weiterzukämpfen, ging **kampflos als Klassensieger** hervor.

## Lancias grösster Sieg

**Fangio** auf **Lancia D24** gewann die 4. Carrera Panamericana mit einer **Gesamtzeit von 18 Stunden und 11 Minuten**, das ergab den neuen **Rekorddurchschnitt** von **169,221 km/h**. Der Argentinier hatte dabei bei keiner einzigen Etappe die Bestzeit aufgestellt. Mit 7' 51"

Rückstand schloss **Taruffi** auf dem **zweiten Platz** ab, gefolgt vom jungen **Castellotti** auf dem **D 23**. **Guido Mancini auf Ferrari 375 MM** wurde mit anderthalb Stunden Rückstand auf Fangio Vierter und sicherte Ferrari damit 3 WM-Punkte, so dass die erste Sportwagen-WM von der Marke aus Maranello gewonnen wurde, denn Jaguar hatte nur einen unbedeutenden XK 120 eines Privatfahrers in Mexiko im Einsatz gehabt, welcher bald ausschied. **Rosier** auf Talbot T 26 GS kam auf den fünften Rang, gefolgt von **Maglioli/Ricci** auf demjenigen Ferrari, der in den letzten Etappen aufsehenerregende Durchschnitte hingelegt hatte.

Bei den grossen Tourenwagen holten sich die **Lincoln Capri** einen **vielfachen Sieg** mit Stevenson (149,91 km/h) vor Faulkner, McCreath und Mantz, auf welche zwei Chrysler New Yorker folgten. Bei den Tourenwagen bis 115 PS Leistung blieb **C. D. Evans** mit dem **Chevrolet 2100** bis nach Ciudad Juarez vorne.

Diese vierte Carrera Panamericana ist wohl als die **dramatischste in die Geschichte dieser faszinierenden Motorenschlacht** eingegangen; leider aber hatten **mehrere Menschen (drei Fahrer und auch einige Zuschauer) ihr Leben lassen müssen**, was weltweite Polemiken auslöste.

Für **Lancia** hatte «Mexico» den bisher weitaus **bedeutendsten Sporterfolg der 1906 gegründeten Marke** gebracht, aber es war ein Sieg, der mit dem Tode Felice Bonettos in Zusammenhang stand, so dass man sich in Turin kaum freuen konnte.

## Schlüsseldaten der vierten Carrera Panamericana Mexico 1953

Datum: 19. bis 23. November 1953

Distanz: total 3077 km (8 Etappen von Süden nach Norden]

## Schlussklassement "Internationale Tourenwagen" (über 115 PS)

1. Chuck Stevenson (USA), Lincoln Capri, 20h 31' 32" = 149,911 km/h
2. Walt Faulkner (USA), Lincoln Capri, 20h 32' 55"
3. Jack McGrath (USA), Lincoln Capri, 20h 33' 07"
4. Johnny Mantz (USA), Lincoln Capri, 20h 33' 30"
5. Tommy Drisdale (USA), Chrysler New Yorker, 21 h 21'19"
6. Rüssel (USA), Chrysler New Yorker, 21h 34' 26"
7. Galvaz (RA), Lincoln Capri, 22h 18' 44"
8. Desconte (RA), Lincoln Capri, 22h 27' 01"
9. Petrini (RA), Lincoln Capri, 22h 28'3 6"
10. Ehlinger (MEX), Packard Mayfair, 22h 34' 40"

### **Schlussklassement "Spezialtourenwagen" (bis 115 PS)**

1. C. D. Evans (USA), Chevrolet 2100, 24h 48' 21" = 124,043 km/h
2. Patterson (USA), Ford «8», 24h 58' 55"
3. Cabalen (RA), Ford «8», 25h 03' 48"
4. Yantis (USA), Chevrolet 2100, 25h 09' 51"
5. Eckart (USA), Hudson Jet, 25h 17' 05"
6. Maneglia (RA), Ford «8», 25h 34' 27"
7. Ortiz (MEX), De Soto Diplomat, 25h 53' 31"
8. Ramirez (MEX), Hudson Jet, 25h 59' 48"
9. Paredes (MEX), Hudson Jet, 26h 00' 42"
- 10. Taddia (RA), Chevrolet 2100, 26h 01' 53"

### **Schlussklassement "Sportwagen" (über 1600 cm3)**

1. Juan Manuel Fangio [RA], Lancia D 24, Totalzeit 18h 11' 00" = 169,221 km/h
2. Piero Taruffi (I), Lancia D 24, 18h 18' 51"
3. Eugenio Castelloti (I), Lancia D 23, 18h 24' 52"
4. Guido Mancini (I), Ferrari 375 MM, 19h 40' 29"
5. Louis Rosier (F), Talbot T 26 GS, 20h 11' 22"
6. Umberto Maglioli/Mario Ricci (I), Ferrari 375 MM, 20h 16' 28"
7. Efraim Ruiz Echevarria (MEX), Ferrari 250 MM, 20h 48' 29"
8. Akton Miller (USA), Akton Miller Special, 22h 07' 36"
9. Giron(MEX), Jaguar XK 120, 23h 01' 49"

### **Schlussklassement "Sportwagen" (bis 1600 cm3)**

1. Jose Herrarte (GUAT), Porsche 550, 23h 57' 04" = 128,470 km/h
2. Fernando Seguara (RA), Porsche 356/1500 Super, 24h 18' 25"