

Ferrari-Duell beim Strassenrennen Carrera Panamericana «Mexico» von 1954

Adriano Cimarosti - 01.05.1988

Im **November 1954** lief die **fünfte** und **letzte Auflage** der **Carrera Panamericana**, welche zwar **nicht so hohe Wellen** schlug wie ihre unmittelbaren Vorgängerinnen, denn im Kampf um den Gesamtsieg standen sich für einmal nicht die grossen Werksmannschaften gegenüber.

Daimler-Benz hatte sich 1954 ausschliesslich auf die Formel 1 konzentriert, **Lancia** folgte dem Beispiel, so dass in Mexiko nur einige Privatfahrer mit ihren **Ferrari** als Kronfavoriten antraten. Bei den grossen Sportwagen stand das Rennen ganz im Zeichen des Duells zwischen den beiden Ferrari von **Umberto Maglioli** und **Phil Hill**. Spannende Kämpfe wurden jedoch auch in den übrigen, gutbesetzten Kategorien geboten.

Keine ernsthaften Gegner für Ferrari

Bei der 5. Carrera Panamericana gab es für die Ferrari-Privatfahrer keine ernst zu nehmenden Gegner: Die beiden **Spitzenautos** des Modells **375 Plus** standen Umberto Maglioli sowie dem Amerikaner Jack McAfee zur Verfügung, wobei Magliolis Zweisitzer, ein ehemaliger Werkwagen, Ende Saison via Luigi Chinetti an den Amerikaner Paul Goldschmidt verkauft worden war. Bei diesem 375 Plus mit 4954-cm³-V12-Motor und Pinin-Farina-Karosserie handelte es sich um einen ausgebohrten ehemaligen 375 (4,5 Liter) mit De-Dion-Hinterachse und Doppelzündung, dessen Leistung **zwischen 340 und 350 PS** betragen haben soll. Mit einem gleichen Auto hatten Trintignant/Gonzalez im gleichen Jahr die 24 Stunden von Le Mans gewonnen und dabei den debütierenden Jaguar D geschlagen. Einen gleichen 375 Plus, nämlich das vom Amerikaner John Edgar erworbene Exemplar, fuhr Jack McAfee, der wie gewohnt seinen Freund Ford Robinson als Beifahrer mitnahm, derweil **Maglioli** die Fahrt **solo** bestritt.

Dritter im Bund war der Kalifornier **Phil Hill**, mittlerweile bei seiner dritten Carrera, welcher an der Seite seines Freundes und späteren Formel-1-Fahrers **Richie Ginther** einen vom Texaner Allen Guilberson erworbenen **Ferrari 375 MM** von **Vignale** fuhr. Es handelte sich dabei um dasjenige Auto mit 4,5-Liter-V12-Motor, mit welchem Ascari/Farina im August 1953 das erste 1000-km-Rennen auf dem Nürburgring gewonnen hatten.

Franco Cornacchia, der Mailänder Ferrari-Händler und Chef der Scuderia della Guastalla, trat diesmal höchstpersönlich auf einem **Ferrari 250 Monza** (Typ Monza mit Scaglietti-Karosserie, jedoch mit dem 3-Liter-V12-Motor) an.

Je einen **750 Monza** (3-Liter-Vierzylinder-Motor) pilotierten der spanische Marquis Alfonso de Portago sowie der piemontesische Textilindustrielle Giovanni Bracco. Der berühmte Playboy und Diplomat Porfirio Rubirosa meldete sich auf einem **Ferrari 500 Mondial** mit 2-Liter-Vierzylindermotor von 170 PS Leistung.

Pegaso Z 102 mit V8-Kompressormotor

Interessant war auch die Meldung des spanischen **Pegaso Z 102** mit 3178-cm³-V8-Kompressormotor, der dem ehemaligen dominikanischen Präsidenten Rafa-el Trujillo gehörte und vom Pegaso-Werkpiloten Joaquin Palacio gefahren wurde.

Auch die junge Marke **Austin-Healey** war vertreten: Donald Healey meldete zwei vierzylindrige Roadster des Typs **100** mit dem Texaner **Carroll Shelby** (später als Le-Mans-Sieger und dann auch als Cobra-Konstrukteur berühmt) und dem Engländer Lance Macklin (dieser wurde 1955 in die Le-Mans-Katastrophe verwickelt).

Bis 1500 cm³: Porsche, Borgward und Osca

In der Kategorie der kleinen Sportwagen (diesmal bis 1500 cm³) standen sich die **Porsche, Borgward** und **Osca** gegenüber. Bei Porsche hatte man mittlerweile schon die ersten Erfolge mit dem **Viernockenwellenmotor** von Dr. Fuhrmann herausgefahren, so dass die Werkwagen in Mexiko mit dieser an die **110 bis 115 PS** starken Vierzylindermaschine — im Fahrgestell des **550** eingebaut — antraten. Mit den 550 fuhren Hans Herrmann, Jaroslav Juhan und Fernando Segura.

Borgward brachte die **RS 55** mit dem gelochten Rohrrahmen nach Mexiko, wobei die Bremer Zweisitzer diesmal von einem neuen und vom **Hansa-1500-Motor** abgeleiteten Triebwerk mit von Ing. Karl Ludwig Brand konstruiertem **Spezialzylinderkopf** aktiviert wurden. Die beachtliche **110 PS** leistende Stossstangenmaschine wies eine **direkte Bosch-Einspritzung** auf. Die Kraftübertragung erfolgte via **Fünfganggetriebe**. Die Borgward-RS-55-Fahrer waren der Deutsche Karl Günter Bechern sowie der Schweizer Franz Hammernick.

Auch drei private italienische **Osca MT 4 1500** waren gemeldet, deren Vierzylindermotoren — mit doppelten Nockenwellen und Doppelzündung — auf **120 PS** kamen. Auf Osca fuhren der Monegasse **Louis Chiron** (seinen Einsatz finanzierte das Fürstentum an der Côte d'Azur), der Argentinier Roberto Mieres (sein Osca gehörte de Portago) und der Guatemalteke Lippman.

US-Tourenwagen unter sich

Bei den Tourenwagen der Grossserienproduktion gab es diesmal drei Kategorien, nämlich die sogenannten «Internationalen Tourenwagen» von mehr als 3,5 Liter Inhalt, dann die «Spezialtourenwagen» der mittelgrossen Hubraumklasse aus den USA, wobei in diesen beiden Kategorien nur beschränkt frisierte Modelle amerikanischer Provenienz startberechtigt waren (die zugelassenen Typen waren in der Ausschreibung aufgeführt). Um jedoch auch die europäischen Marken anzulocken, schrieb man in Mexiko erstmals auch die Kategorie der «europäischen Tourenwagen bis 2000 cm³» aus.

Bei den grossen Limousinen stachen wieder die bei Bill Stroppe in Los Angeles vorbereiteten offiziellen **Lincoln Capri** mit 5203 cm³ grossem V8-Motor hervor. Lincoln hatte keinen Aufwand gescheut. Als Fahrer verpflichtete man wieder Indy-Koryphäen wie Vukovich, Stevenson, Faulkner, Mantz, McGrath und Crawford. Die Lincoln wurden unter anderem mit **automatischen Wagenhebern** bestückt, welche an eine Pressluftflasche angeschlossen wurden, ebenso standen der Fahrer und der Beifahrer via Bordfunk in Verbindung. Am Ende einer Etappe wurde jeder Lincoln von zehn Mann in die Kur genommen. Die in der Serienausführung 205 PS leistenden Lincoln dürften in der Rennversion gegen **250 PS** abgegeben haben, dieser Leistung stand allerdings ein Wagengewicht von 1,7 Tonnen gegenüber.

Coca-Cola meldete ein Team mit mexikanischen Piloten, welche auf fünf **Buick Century** mit 5276-cm³-V8-Motor antraten. Als gefährlichste Rivalen der Lincoln entpuppten sich die **Cadillac V8**. Bei den mittelgrossen Tourenwagen wurde das Bild von den **De Soto, Chevrolet, Dodge, Hudson** oder **Willys** beherrscht. Piero Taruffi, der drei Jahre später noch die letzte Mille Miglia auf einem Ferrari gewinnen sollte, fand für einmal kein

Spitzenauto, sondern er musste mit einem bescheidenen Ford Six vorliebnehmen, der maximal 155 km/h lief. Das Fahrzeug hatte der kalifornische Verleger Floyd Clymer zur Verfügung gestellt.

Alfa-Romeo-Werkmannschaft

Neues Interesse weckte die **Klasse der europäischen Tourenwagen bis 2 Liter Hubraum**, wobei **Alfa Romeo** ein **sechs Wagen** starkes Werkteam mit den an die **100 PS** starken und 185 km/h laufenden **1900 TI** meldete. In Mailand bereitete man sich gründlich vor und liess zum Beispiel jede Mannschaft in Italien eine Runde auf dem Mille-Miglia-Kurs drehen, um sich einzufahren. Am Steuer der temperamentvollen Limousinen sassen Consalvo Sanesi, Sergio Mantovani, Mario Deila Favera, Piero Carini, Bruno Bonini und der Mexikaner Jose Antonio Solana [Vater des späteren gelegentlichen Formel-1-Fahrers Moises Solana).

In dieser Kategorie konkurrierte auch der alte deutsche Haudegen **Adolf Brudes** auf einem recht harmlosen **Borgward Isabella 1500**, welcher mit seinem 60-PS-Motor maximal 135 km/h lief.

Starke Beteiligung von Volkswagen

Der in Mexiko ansässige Alfonso von Hohenlohe, der Wagen von VW und Porsche importierte, meldete ein Team von **VW Käfern**, welche damals **1,2 Liter** grosse Motoren besaßen und mit **31 PS 110 km/h** liefen. Dem VW-Importeur ging es in erster Linie darum, mit den Käfern eine **Demonstration** der **Qualität** und **Ausdauer** zu liefern. Man hatte die Motoren und Getriebe vor der Carrera plombieren lassen.

149 Wagen auf der Startliste

Diesmal standen total 149 Wagen auf der Startliste, nämlich 20 Sportwagen über 1500 cm³, 13 bis 1500 cm³, dann 29 «grosse» Tourenwagen und 67 «mittlere» Tourenwagen der US-Produktion. Die Klasse der europäischen Tourenwagen bis 2 Liter wurde von 19 Einheiten gebildet. Mexiko stellte mit 45 Mannschaften das stärkste Kontingent, gefolgt von Argentinien mit 41, den USA mit 31, Italien mit 7, Deutschland mit 6, Guatemala mit 4 Konkurrenten usw.

Bestzeit für Phil Hill auf der ersten Etappe

Die erste Etappe von **Tuxtla Gutierrez nach Oaxaca** war wie gewohnt **ereignisreich** und **dramatisch**. Die Bestzeit fuhr Phil Hill mit dem nunmehr zweijährigen Ferrari 375 MM. Der grosse Favorit, Umberto Maglioli auf dem 375 Plus, verlor beim vorgesehenen Reifenstopp mehr Zeit als Hill, weil ihm beim Radwechsel kein Beifahrer zur Verfügung stand, da es der Italiener vorgezogen hatte, solo zu starten. Maglioli: «Aber eigentlich halfen mir die Zuschauer, was zwar verboten war.» Der 375 Plus erlitt zudem später einen Reifenschaden und traf dann mit rund drei Minuten Rückstand auf den 375 MM Phil Hills am Ziel ein. Cornacchia auf dem 250 Monza mit V12-Motor wurde Dritter, hingegen fielen die vierzylindrigen 750 Monza von Bracco (Wasserleitungsbruch) und de Portago (Kolbenschaden) aus. Rubirosa auf dem 500 Mondial zog es nach dieser schwierigen Bergetappe freiwillig vor, auf die Weiterfahrt zu verzichten. Lance Macklin auf Austin-Healey wurde wegen eines Motorschadens eliminiert.

Schliesslich gab es noch den **tragischen Unfall** des Amerikaners **Jack McAfee** auf dem zweiten Ferrari 375 Plus mit 4,9-Li-ter-Motor, welcher kurz vor dem Stopp beim Reifendepot von der Strecke geriet, wobei **Beifahrer Ford Robinson** den **Tod** fand.

Bei den kleinen Sportwagen bis 1500 cm³ wurde Herrmann auf Porsche 550 von Reifenproblemen behindert, Bechem auf Borgward gewann die Klasse vor Juhan auf Porsche und dem Basler Franz Hammernick auf Borgward.

Verluste auch bei Lincoln

Bei den grossen Tourenwagen gab es zwar den erwarteten Sieg eines **Lincoln** mit Ray Crawford, der übrigens in Kalifornien Besitzer einiger Einkaufszentren war, aber Mantz und Stevenson fielen mit Kolbenschaden aus, und McGrath wurde schon nach 40 km durch einen Unfall eliminiert, so dass Lincoln in der ersten Etappe gleich drei Autos verloren hatte.

Bei den kleinen Tourenwagen bis 2 Liter hatten die **Alfa Romeo keine Gegner**, bei zwei Etappen (durch die Berge) gelang es dann den italienischen Limousinen sogar, die Lincoln zu schlagen. Bill Vukovich, der Indianapolis-Sieger von 1953 und 1954, geriet im Verlaufe der zweiten Etappe von der Strasse und überrollte sich seitwärts eine Böschung hinunter. Sein Beifahrer erzählte später, dass ihm «Vuky» noch während des Tonneaux zugerufen habe: «Jetzt kannst du weiterfahren!»

Maglioli als Schnellster der zweiten Etappe

Maglioli gewann die zweite Etappe, aber Phil Hill behielt die Führung. **Carroll Shelby** auf Austin-Healey erlitt einen schweren **Unfall** und musste mit einem gebrochenen Arm aus dem Wrack geborgen werden. "Es dauerte mehrere Stunden, bis man mich dann per Ambulanz weitertransportierte. Mittlerweile brachten mir Einheimische eine Flasche Tequila, so dass ich beim Eintreffen der Ambulanz total betrunken war."

Bei den kleinen Sportwagen siegte wieder Bechem auf **Borgward**, gefolgt von den Porsche von Juhan und Herrmann sowie von Chiron auf Osca, während Mieres auf Osca von der Strasse abkam und ausfiel.

Den führenden Lincoln heizte Cadillac-Fahrer Andrews ordentlich ein. Der Schweizer Hammernick auf Borgward fiel während der zweiten Etappe durch einen Unfall aus: Ein **Hund** war **vor dem Borgward über die Fahrbahn** gesprungen.

Wieder Phil Hill an der Spitze bei der Kurzetappe nach Mexico

Die Kurzetappe von Puebla nach Mexiko gewann wieder **Phil Hill** auf dem 4,5-Liter-Ferrari, wobei der Amerikaner im Gesamtklassement noch einen **Vorsprung von 39 Sekunden auf Maglioli** aufwies. Eine grosse Überraschung gab es bei den kleinen Sportwagen, indem der von der Principauté von Monaco finanzierte Chiron (55jährig) mit seinem **Osca** die deutschen Wagen schlug. Bei dieser Etappe war Sergio Mantovani auf dem 1,9-Liter-Alfa-Romeo um 31 Sekunden schneller als der Sieger bei den grossen Tourenwagen, Faulkner auf Lincoln.

Die kleinen **VW 1200 De Luxe** pflegten meistens in **Einerkolonne** — Stossstange an Stossstange — zu fahren, um den Luftwiderstand zu reduzieren; das heisst, die hinteren Wagen, welche mit einem kleineren Luftwiderstand konfrontiert wurden, schoben das führende Auto vor sich her, so dass die kleine Gruppe damit ihr Tempo leicht erhöhen konnte.

Maglioli an der Spitze des Gesamtklassements ab der fünften Etappe

In der grossen Sportwagenkategorie, und damit auch im Gesamtklassement, riss Maglioli die Führung ab der fünften Etappe endgültig an sich und fuhr auch **einen Etappensieg nach dem andern** heraus, so dass **Phil Hill** vor der Schlussetappe **25 Minuten und 47 Sekunden** zurücklag.

Bei den kleinen Sportwagen hatte **Hans Herrmann** auf **Porsche** mächtig auf den führenden Kollegen Juhan aufgeholt, nachdem Bechem auf **Borgward** schon während der vierten Etappe durch Unfall **ausgefallen** war. In ein und derselben Kurve geriet zuerst Bechem von der Strecke, dann verlor auch **Palacio** die Herrschaft über seinen Achtzylinder-**Pegaso**, schoss aus der Kurve heraus und **prallte gegen den stillstehenden Borgward**, worauf der spanische Bolide in Flammen aufging.

Bei den grossen Tourenwagen dominierten zwar die **Lincoln** das Geschehen, aber ständig hatten sie den zähen und schnellen **Cadillac** im Nacken. Hingegen gab es für die flinken **Alfa Romeo 1900 TI** **keinerlei Probleme**, Consalvo Sanesi, der ehemalige Grand-Prix-Pilot, lag von der ersten bis zur letzten Etappe in Führung. Er gewann vier Etappen, Montovani deren zwei, je eine Bestzeit mit den 1900 TI fuhren noch Carini und Deila Favera.

Brudes auf dem unterlegenen Borgward Isabella spulte sein Pensum problemlos ab, hatte aber in seiner Kategorie keinerlei Wünsche gegen die überlegenen Alfa «Millenove». Weit abgeschlagen kämpften sich die VW Käfer gen Norden, stets in Einerkolonne fahrend, um etwas schneller zu sein. Der Trick funktionierte; die **VW** erzielten **Renndurchschnitte**, welche sogar leicht **über dem im Katalog** angegebenen **Spitzentempo** lagen.

Bei den Spezialtourenwagen der US-Mittelklasse stritten sich die **Ford** und **Dodge** um die Krone, wobei Drisdale auf Dodge nach drei Etappensiegen auch als Klassensieger am Endziel eintraf. Evans auf Dodge gewann zwei Etappen und kam auf den Ehrenplatz.

Cadillac zeigt die Zähne

Bei den zwei letzten Etappen mit den berühmten **Vollgasgeraden** mussten die sieggewohnten Lincoln je eine Schlappe hinnehmen, denn Cadillac-Fahrer Andrews kam als erster ans Etappenziel. Seit Piero Taruffi 1952 auf einem Oldsmobile 88 die Kurzetappe von Puebla nach Mexico City bei den Tourenwagen gewonnen hatte, waren die Lincoln nie geschlagen worden. Die grossen Amerikaner hatten oft arge Schwierigkeiten mit den Bremsen, so dass die **Piloten ihre Autos wie Skifahrer, mit geschicktem «Wedeln», abbremsen** mussten, was aber nur den grossen Könnern gelang.

Vor der letzten Etappe war Magliolis Vorsprung auf Phil Hill derartig gross, dass er bei der abschliessenden Vollgasfahrt von Chihuahua nach Ciudad Juarez den Fuss leicht hob und seinem direktesten Rivalen den Etappensieg überliess, wobei Maglioli im Schlussklassement immer noch mit fast 24 Minuten Vorsprung auf den Amerikaner dastand.

Sehr spannend war die Situation vor der letzten Etappe bei den kleinen Sportwagen: Nach dem Ausfall Bechems auf Borgward hatte Juhan auf dem Werk-Porsche die Führung übernommen, aber am Auto des Exiltschechen war der Motor schon ziemlich angeschlagen, so dass der Vierzylinder nicht mehr auf volle Touren zu bringen war. **Hans Herrmann** lag noch 23 Sekunden hinter Juhan zurück. Bei der letzten Etappe holte der mit einer Minute Rückstand losgefahrene Herrmann den führenden Juhan ein, und mit leicht gedrosselter Gangart fuhren die

beiden 550 hintereinander dem Ziel entgegen, womit Herrmann knapp vor seinem Rivalen als Klassensieger hervorgegangen war.

Damit war auch die fünfte Carrera Panamericana gelaufen, mit **Umberto Maglioli als Gesamtsieger**, welchem es auf dem 4,9-Liter-Ferrari des Typs 375 Plus gelungen war, den **Rekorddurchschnitt auf 173,702 km/h** hinaufzudrücken. Phil Hill auf dem 4,5-Liter-Ferrari 375 MM folgte auf dem Ehrenplatz. Cornacchia auf dem Ferrari 250 Monza holte sich bei den grossen Sportwagen die dritte Position, dahinter trafen Luigi Chinetti auf dem 375 MM und dann der **überraschende Hot-Rod-Spezialist Akton Miller** auf seinem **Miller Special** mit Oldsmobile-Motor im Ziel ein.

36 Sekunden Differenz

Bei den kleinen Sportwagen gewann Herrmann mit 36 Sekunden Vorsprung auf Juhan, und das nach über 3'000 km Distanz. In dieser Gruppe wurde Fernando Segura auf einem weiteren Porsche 550 Vierter, nachdem dieser Porsche bei zwei Etappen vom Porsche-Mechaniker Herbert Linge gefahren worden war, zumal Segura eine Erholungspause benötigte.

Louis Chiron auf dem **Osca MT4 1500** schloss in **dritter** Position ab.

Bei den grossen Tourenwagen gab es einen **Doppelsieg der Lincoln Capri** vor zwei Cadillac, und bei den **Spezialtourenwagen** wurden die vier ersten Positionen von den **Dodge** belegt. Bei den **europäischen Tourenwagen** bis 2 Liter gingen die ersten sechs Plätze an die **Alfa Romeo 1900 TI**, auf die der Borgward Isabella von Brudes folgte. Zuhinterst in dieser Gruppe lagen die VW Käfer. Der alte Kämpfer Piero Taruffi auf seinem serienmässigen Ford Six fuhr das Rennen ebenfalls zu Ende und belegte in der Klasse der Spezialtourenwagen den 8. Rang.

Schluss für immer!

Die Carrera Panamericana hätte auch 1955 wieder stattfinden sollen, aber die **6. Auflage des Rennens kam nie**. Im Juni **1955** ereignete sich die **Le-Mans-Katastrophe**, die eine **weltweite Welle gegen den Automobilsport** auslöste.

Aber das war nicht der Grund, weshalb es keine Carrera mehr gab. In Mexiko hatte jede Auflage der Carrera Panamericana einen **riesengrossen finanziellen Aufwand** erfordert, denn die Carrera Panamericana, das heisst die lange Strasse, auf der das Rennen jeweils lief, musste immer wieder auf die Grossveranstaltung hin hergerichtet werden. Schliesslich war die **mexikanische Regierung nicht mehr gewillt**, die notwendigen Mittel bereitzustellen, und das Rennen war damit für immer ad acta gelegt.

Leider hatte jede Auflage der Carrera auch Menschenleben gefordert, so dass die Zeit gekommen war, auch in dieser Hinsicht einen **Schlussstrich** zu ziehen. Damit gehörte die Carrera Panamericana für immer der Vergangenheit an. Innerhalb weniger Jahre hatte sie eine unglaubliche Popularität erlangt, ebenso hat es weder vorher noch anschliessend je eine vergleichbare Veranstaltung gegeben; ein Rennen, wie es nur in Lateinamerika denkbar war, eine Schlacht, welche immer wieder die **Leidenschaft eines begeisterungsfähigen Volkes** zu entfachen vermochte.

Schlussklassement Sportwagen über 1500 cm3

Datum: 19. bis 23. November 1954

Distanz: total 3077 km [8 Etappen von Süden nach Norden)

1. Umberto Maglioli (I), Ferrari 375 Plus Pinin Farina, Totalzeit 17h 40' 26" = 173,702 km/h
2. Phil Hill (USA), Ferrari 375 MM Vignale, 18h 04' 50"
3. Franco Cornacchia (I), Ferrari 250 Monza Scaglietti, 19h 45' 06"
4. Luigi Chinetti (I), Ferrari 375 MM Pinin Farina, 20h 10' 18"
5. Akton Miller (USA), Akton Miller Special, 20h 21' 09"
6. Jean Trévoux (F), Packard Special, 20h 48' 31"

Schlussklassement Sportwagen bis 1500 cm3

1. Hans Herrmann (D), Porsche 550, 19h 32' 33" = 157,198 km/h
2. Jaroslav Juhan (GUAT), Porsche 550, 19h 33' 09"
3. Louis Chiron (MC), Osca MT 4-1500, 20h 34' 56"
4. Fernando Segura (RA), Porsche 550, 20h 46' 23"
5. Lopez Chavez (MEX), Porsche 356, 22h 56' 31"
6. Becker Estrada IMEX), Porsche 356, 26h 07' 56"
7. Hirz (D), Porsche 356, 26h 22' 24"

Schlussklassement Europäische Tourenwagen (bis 2000 cm3)

1. Consalvo Sanesi (I), Alfa Romeo 1900 TI, 21h 50' 42" = 140,535 km/h
2. Sergio Manlovani (I), Alfa Romeo 1900 TI, 22h 06' 25"
3. Mario Della Favera (I), Alfa Romeo 1900 TI, 22h 06' 50"
4. Piero Carini (I), Alfa Romeo 1900 TI, 22h 19' 04"
5. Velazquez (MEX), Alfa Romeo 1900 TI, 23h 00' 57"
6. Adolf Brudes (D), Borgward Isabella, 27 h 02'36"
7. Alfonso von Hohenlohe (MEX), Volkswagen 1200 De Luxe, 30 h 14'12"
8. Hinke, Volkswagen 1200 De Luxe, 30 h 15'54"
9. Wyers, Volkswagen 1200 De Luxe, 30h17'56"
10. De la Peña, Volkswagen 1200 De Luxe, 31h 01' 43"

Schlussklassement Internationale Tourenwagen (über 3500 cm3)

1. Ray Crawford (USA), Lincoln Capri, 20h 40' 19" = 148,510 km/h
2. Walt Faulkner (USA), Lincoln Capri, 20h 42' 07"
3. Andrews (USA), Cadillac, 20h 43' 14"
4. Stringer (USA), Cadillac, 21h 15' 13"
5. Leal Solares (MEX), Buick Century, 21h 51' 17"
6. R. Ramirez (MEX), Buick Century, 21h 59' 34"
7. Ehlinger (MEX), Packard, 22h 23' 34"
8. «Yuyo» Mariscal (MEX), Buick Century, 22h 30' 39"

9. Corona (MEX), Packard, 22 h 51'20"
10. F. Ramirez (RA), Lincoln, 22h 51' 38"
11. De Rosa (MEX), Lincoln, 23h 27' 31"
12. Suhr (RA), Oldsmobile, 24h 42' 00"
13. Acosta (MEX), Buick, 25h 15' 09"

Spezialtourenwagen (mittlere Hubraumklasse)

1. Drisdale (USA), Dodge, 22h 35' 53" = 135,852 km/h
2. Evans, Dodge, 22h 50' 44"
3. Elliott, Dodge, 22h 52'16"
4. Tostato, Dodge, 23h 00' 18"
5. Yantis, Studebaker, 23h 02' 04"
6. Solana, Dodge, 23h 08' 40"
7. Cabalen, Ford, 23h 08' 55"
8. Taruffi, Ford, 23h 15' 21"
9. Aguillar Jr., Dodge, 23h 18' 45" □ 10. Anza, Ford, 23h 19' 06"

Quelle: 