

La Carrera Panamericana 2008



die **XXIigste**

Volvo Evolution II

Einmal gehts noch... zwei Jahre Pause sollten genug sein, um unser Trauma Panamericana 06 zu verdrängen und einen Neustart zu wagen. Sie war nicht fair zu uns - die erste Panamericana. 6. vierter Platz und kein Pokalchen.

Aus Erfahrung wird man klug und Scientia potentia est - Wissen ist Macht, wie wir Lateiner sagen. Ausschlaggebend fürs gute Gelingen war, dass wir unsere klare Absicht zum Sieg erkennen und dementsprechend agieren. Wie schon 2 Jahre zuvor, sind die wichtigsten Komponenten zuerst abzuhaken. Damals - Die La Cucaracha Hupe. Dieses mal - Die Optik.

Xy Sponsoren Kleber und Wischiwaschi Pickerl habe ich mir nicht vorgestellt und durch einen Zufall kam ich auf Florian Satzinger. Er kommt aus der Schule des legendären Disney und Hanna-Barbera Altmeisters Ken Southworth, am Vancouver Institut für Medien-Künste in Kanada. Er ist lead artist bei Satzinger & Hardenberg Features, einem österreichischen Animations Studio. Seine StarDucks passen auf den Volvo wie die Faust aufs Auge. Der StarDucks PanamRacer. Die Profis der SOPP Werbegrafik haben die Datei von Florian auf eine hauchdünne Folie gedruckt und Millimeter für Millimeter genau auf das Auto geklebt. Das Ergebnis ist eine einmalig umwerfende Optik. Erster Punkt abgehakt!

Für das technische und der Nebensächlichkeiten wie dem Antriebsaggregat gab es nur die Gebrüder Buttke in Duisburg. Diese Connection besteht seit zwei Jahren. Seit seiner ersten Kur 2006 wird der Volvo von Buttke bestens betreut. Damals kam er als Geschmetzeltes aus Mexico zur Firma Buttke. 2008 sollte ein 2 Liter (B20) mit 2 Weber Vergasern bestückter Motor dieses Massaker verhindern.

Zur Sicherheit haben wir noch 5 Liter Fuchs Titan Öl eingepackt. Unsere Schiffsroute direkt nach Veracruz machte es möglich, auch Flüssigkeiten mitzunehmen. Im nachhinein wäre eine Kiste Stiegl Bier auch nicht schlecht gewesen - zur Sicherheit!



Ready to go in Mexico!

12 Stunden dauerten die Freilassungsverhandlungen aus dem Hochsicherheitshafen in Veracruz. +1.000 Pesos extra für die Agenten. Summasummarum wars Ok. Wir haben uns 1.200 Kilometer und viele Coronas erspart. Trotzdem blieben noch 550 km Anfahrt zum Start nach Tuxtla. Topes, Nebel, Sturm, Topes...usw. - Elendig. In Tuxtla fanden wir bald unsere Basisstation für 3 Nächte, die Cantina de Zapata. Für ein freies Mexico haben wir gekämpft und Emiliano Zapata hochleben lassen. Viva la Mexico.



- 1 Außen an Ramirez vorbei.
- 2 Etappenziel mit Damen.
- 3 In Tequila veritas - VIVA.
- 4 Bleekemolen auf Porsche Carrera
- 5 Party in Tehuacan

The Race.

Die Abnahme war nicht Mexican-like. Ziemlich genau war es diesmal und wir schlitterten knapp an einem „You are Out“ vorbei. Der Käfig entspricht nicht ganz den Sicherheitsbestimmungen und der Fahrersitz ist zu locker. Mit Holzspreiseln verklebten wir den Sitz und beim Käfig erging Gnade vor Recht - Aber beim nächsten Mal...! (erhobener Finger des Commissarios).

Tuxtla - Oaxaca.

Der erste Tag barg auch die erste Überraschung in sich. Ein gewisser „Blee-kee-mol-eeen“ aus Holland, mit einer Sportversion des Porsche 356 A, bzw. ein Porsche Carrera mit 100 PS war schneller als wir. Diese Sensation konnte er nur durch sein besseres Leistungsgewicht geschafft haben. Die Bergetappe mit den engen Kurven - das wirds gewesen sein. Ab Morgen wird's schneller - dann gibt es Feuer hinterm Holzpantoffel.

Oaxaca - Mexico City.

Zuerst zum 1. Etappenziel Tehuacan. Welcome in Hollywood. Megastimmung und Millionen(!) begeisterte Mexicaner begrüßen die Fahrer. Hier lässt man sich feiern, es werden Autogramme geschrieben und Fotos mit Fans gemacht. Nach einer Stunde Rambazamba geht es weiter Richtung Mexico City.

Die Ankunft in der Millionenmetropole (25 Mill. Menschen) wurde von der Policia Federal unterstützt. Im Konvoi fuhren wir zu unserem Ziel. Das Rennergebnis brachte eine Ernüchterung, wieder Zweiter - müssen wir uns Sorgen machen? Die Tulpenkutscher haben uns wieder Zeit abgenommen und ihr Zeitpolster auf eine Minute und eine Sekunde ausgebaut. Aber auch unser Vorsprung zum dritten bleibt stabil.

Mexico City - Queretaro.

Die erste Speedetappe ist auch gleich die unglaublichste des ganzen Rennens. Mitten in der Megastadt wird die Stadtautobahn für das Rennen gesperrt. Zur Hauptverkehrszeit am Morgen. 6,3 Kilometer volle Tube mit 2 leichten Kurven. 2min 16sec. war unsere Zeit und damit 19. dieser Etappe. Der Overdrive ließ sich bis 7.000 U/min drehen. Die Bleekies waren mit 2min 41sec. unter ferner liefen :-)

Die beste Zeit war 1min 43sec. Die dabei gemessene Höchstgeschwindigkeit von 291 kmh. wurde auf einem Studebaker gefahren. Bis Queretaro ließen wir uns den Vorsprung nicht mehr nehmen. Erster 1. Platz.

Queretaro - San Luis Potosi.

Aufi auf'n Berg. Damit ist alles gesagt. Es war der Tag der elendigen Bergetappen und es kam, was kommen musste. Die Hollandaise Fraktion ließ nichts anbrennen. Das bessere Leistungsgewicht und die Erfahrung eines Formel A1 Fahrers bescherte ihnen den nächsten Tagessieg. 2. wurde der Mini. Der dritte Platz gehörte uns. Ziemlich knapp, denn dahinter folgte die restliche Volvo Armada.

San Luis Potosi - Aguascalientes.

Die Halbzeit ist erreicht und erste Anzeichen von Konzentrationsschwäche machen sich bemerkbar. Die Nächte sind kurz, die Tage lang und anstrengend. Durch unsere gute Position sind wir genötigt, früh aufzustehen, um rechtzeitig am Start zu sein. Am Abend beginnen die Fahrerbesprechungen nie vor 22 Uhr. Um Mitternacht ist man in seinem Zimmer. Frühstück um halb 7. Für mein Renntagebuch fehlt die Zeit, es geht leider nichts weiter. Einen kleinen Vorteil hat es aber schon. 4 Kilo an meiner mittleren vorderen Problemstelle sind futsch. Der Overall passt besser!

Die Tagesetappen liegen uns. Ohne nennenswerte Vorkommnisse saugen wir uns auf 2 Sekunden an die Söhne von Frau Antjes heran. Nach fast 2.600 Kilometern ist die Historic-A Klasse vollkommen offen. Aber die wirklich schnellen Etappen kommen noch ;-)

Aguascalientes - Zacatecas.

Die alte Silberminenstadt und La Bufa, klingende Namen unter den La Carrera Panamericana-Fans. Teams wechseln ihre Getriebe und Achsen. Ab jetzt wird es wirklich schnell. Das Tempo der ersten ist beeindruckend. Kolportierte 350 kmh werden gefahren - sollen es 10 kmh weniger sein. Ist eh wurscht - auf jeden Fall, sauschnell für öffentliche mexicanische Strassen. Das Tempo fordert auch seinen Tribut. Die



schlimmste Blessur bleibt der gebrochene Fuss einer Copilotin. Auf 10 Sekunden können wir unseren Vorsprung ausbauen. Den ex fliegenden Holländern haben wir den Wind aus den Segeln genommen und am letzten Tag schauts für die zwei ziemlich nach Flaute aus.

Zacatecas - Nuevo Laredo - Ziel.

697 Kilometer liegen vor uns, davon 52 Kilometer Speedetappen. Fast schnurgerade Strecken, um aufs Tempo zu drücken. Wenn nichts mehr dazwischen kommt, sollten wir den Sack zumachen können. Und es kam nix mehr dazwischen. Bei der Zieldurchfahrt war es klar. Erste der Klasse Historik-A. Die ganze Anspannung der letzten Tage ließ nach. Eine geile Zielankunft mit Rampe und Foto und allem Pipapo. Auch dem Wunsch des Commissarios folgten wir, als es hieß - zur Motorinspektion und Abwaage - Bitte? Jetzt wurde es noch einmal eng. Meiner Meinung, die Klassen teilen sich nur nach Baujahr und Zylinder, konnte man nicht folgen. Auch Gewicht und Hubraum ist reglementiert. 10% mehr Hubraum ist gestattet. Gewichtslimit ist laut Homologationsblatt mit 1013 Kg. vorgegeben. Schon beim Hinaufschieben des PanamRacer's auf die Waagen war mir klar - das passt. Mit dem ganzen Gepäck und Werkzeug im Auto dürfte das kein Problem sein. Mit 1.154 Kilo (leerer Tank) wurden wir zusätzlich zum Heavy-Wight Champ gekürt. Der Porsche brachte mit 864 Kilo die bessere Performance. Damit erklärten sich auch die Ergebnisse der ersten Tage. Zum Auslitern ist es dann doch nicht mehr gekommen, es wäre aber kein Problem gewesen. Die Siegerehrung am Abend verließen wir standesgemäß als Letzter.

- 1 Apple Farmer auf Volvo 122S
- 2 Stig Blomquist - Gesamt 3.
- 3 Doppeldecker a la Panamericana.

Resumé.

Hitze, Staub, Stress, Anspannung, tolle Typen in ihren fliegenden Kisten - kurz „a Rießen Hetz“. Der herzliche Charme, den die Bevölkerung von Mexico ausstrahlt, freundlich und hilfsbereit. Muchos Gracias!

Trotz gründlichster Vorbereitung haben wir viel Glück gehabt. Was uns die vielen Ausfälle, ob technisch oder durch Unfall, täglich gezeigt haben. Das Pech von Christine und Albrecht Haase mit der - einfach so - zerbrochenen Windschutzscheibe, die Elektrik-Probleme vom Huber/Lang Porsche, der Ausrutscher von Christian Zink auf Mustang und...und. Nur 300 Kilometer später hatten wir einen Reifenschaden. Was wäre, wenn das vorher passiert? Auf ein Serviceauto würde ich nicht mehr verzichten. Obs 2010 soweit ist?

Ohne meinen Anwalt sag ich nichts.

Lars Kroiss



Ergebnis der Historik-A Klasse.

- 1. Lars Kroiss/Martin Rettenbacher - AUT - Volvo 122S
- 2. Sebastian/Jeroen Bleekemolen - NL -Porsche 356A
- 3. Luis Barona/Gael Rodriguez - MEX - Volvo 1800