

„Hola amigos“ oder „La Carrera Panamericana 2006“

Anfang 2006 formierte sich die Idee, nun zum dritten Mal, das mexikanische Vollgasrennen, die Carrera Panamericana (PanAm) mit zu fahren. Also den altgedienten, bisher unrestaurierten und welterfahrenen (Erstausslieferung Mozambique!) 190er Rennponton von 1958 durchgeprüft. Der Motor sollte diesmal etwas mehr Power bekommen, ansonsten war alles bestens erprobt und für gut befunden. Die technischen Vorbereitungen starteten wir im März. Mein bisheriger Beifahrer war Anfang des Jahres seiner finanziellen und zeitlichen Reserven nicht sicher, also hieß es auch einen neuen Beifahrer finden. Als in der Zeitschrift Markt jemand unter „Leser helfen Lesern“ anfragte, wie man bei der PanAm mitreisender Weise am besten Fotos schießen könnte, schrieb ich zurück, ob er nicht voll drin statt nur dabei sein wolle, sprich Beifahrer machen wolle. Anlässlich der Oldtimermesse in Ulm lernten wir uns kennen. Die Chemie stimmte. Nebenbei stellten wir an Gemeinsamkeiten die Clubmitgliedschaft bei der MB-IG fest und Jörg Müller fährt auch privat eine Mercedes 200 Heckflosse. Der neue Beifahrer war gefunden!

Die Zeit schritt voran, plötzlich war es September und Beifahrer wie neuer Motor wurden anlässlich einer dieser vielen Kaffee- und Orientierungsfahrten erprobt. Guter Durchzug, aber langsamer als zuvor (der alte Motor hatte den Wagen nach langem Anlauf immerhin auf 180 geschoben, nun war bei 155 Schluss). Jetzt kam Hektik auf, denn der Wagen sollte Ende September aufs Schiff um gen Houston/Texas zu schippern. Die vorher einwandfreien Solex-Vergaser erwiesen sich als zu gering bemessen. Also gebrauchte Weber (Abfallware von getunten 190 SL) organisiert. Ebenso einen Fächerkrümmer vom SL, alles aus der Schatzkiste von Fritz Wallner. Alles montiert, lief erst mal gar nichts mehr. Jetzt hieß es probieren und Probe fahren samt CO-Tester im Innenraum. Das habe ich unserem Motorenspezialisten überlassen. Die Nennung zu Sound of Speed am Salzburgring, eigentlich als Abschlusstest gedacht, musste ich sausen lassen, der Motor lief zu zickig. Statt Salzburgring schraubten wir uns in einem 48-Stunden-Marathon der Vergaserabstimmung entgegen, nicht ohne vorher noch einen Haarriss im Vergasergehäuse und verzogene Ansaugstutzen zu analysieren. Zwei Tage später dann der ersehnte Anruf aus der Motorenschmiede. Einleitung: „Sitzt Du?“ Während vor meinem geistigen Auge ein Motorschaden Form annahm, teilte mir der Tuner mit, Ihm sei bei den Probefahrten ein Motorrad hinten in den Kofferraum gekracht. Gott sei Dank ohne Personenschaden, aber der Ponton war massiv getroffen, das Vorderrad der BMW GS 1200 steckte zwischen Hinterachse und Rahmen. Da kam es uns nur recht, das sich der Auslauf des Schiffes um eine Woche verspätete. Der Start der Rallye wurde derweil wegen der politischen Querelen in Oaxaca nach Veracruz verlegt. Am Vortag der Überführung fuhr ich ununterbrochen Probe. Die elektrische Benzinpumpe musste noch einer mechanischen weichen, dann hatten wir endlich bei Vollgas keine Aussetzer mehr. Abends, nach den vielen Probe- und Vollgasfahrten, Ölverlust am Getriebe oder aus der Kupplung. Also noch schnell das Getriebe raus, aber woher das Öl kam, war nicht zu lokalisieren. Um Mitternacht war wieder alles zusammen und ein paar Stunden später Aufbruch zum Emdener Hafen..... Diese letzten zwei Wochen waren eine Belastungsprobe erster Güte für alle Beteiligten. Es sei erwähnt, wir vertragen uns nach wie vor. Die 800 km gen Norden zum Hafen waren die ersten Kilometer die ich mit dem neuen Motor auf Langstrecke fuhr. Analyse: Aussetzer bei 100 bis 110 km/h, sonst brauchbar. Drehfreude ab 5000 U/min eher gedämpft und Aussetzer bei hohen Drehzahlen. Drehmoment um 3 bis 4000 U/min hervorragend. Ich fuhr im Konvoi mit Lars Kroiss aus Österreich, der seinen Volvo Amazon 122 auf dem Trailer zog. Er hatte sich telefonisch bei uns eingeklinkt. Uns soll heißen, Elke Middeldorp aus Berlin samt Porsche 911, die die PanAm seit 2002 ununterbrochen gefahren war. Aber bei ihr sprang die Beifahrerin im letzten Moment ab und der Porsche litt noch unter den Blessuren eines Überschlags bei der PanAm 2005. Absage in letzter Minute (auch ich habe mehrmals daran gedacht!) Als der gelb-schwarze Ponton endlich im Hafen stand, kam ein befreiendes Gefühl auf. 6 Wochen inklusive Wochenenden waren dem Kampf ums Fertigwerden des Autos geopfert worden.

Vier Wochen später, genau am 30.10.2006 stieg ich in München im Morgengrauen in den Flieger nach Frankfurt, in der Hand einen Koffer voller Ersatzteile und zur Nervenberuhigung ein Buch über Weber-Vergaser. In Frankfurt traf ich Beifahrer Jörg Müller und wir setzten den Flug nach Houston fort. Hier holten uns Lars und Martin (Beifahrer im Volvo) gegen Ortszeit 14.30 ab. Da die beiden einen Tag vorher eingetroffen waren, hatten Sie für Ihren Volvo schon alles erledigt.

Nur unser Auto mußten wir noch aus dem Zoll holen. Das ging innerhalb von einer Stunde am nächsten Morgen ohne Probleme über die Bühne. Genau aus diesem Grund hatten wir nicht nach Veracruz verschifft, denn der Zoll dort hatte uns immer wieder Zeit, Geld und Nerven gekostet. Jetzt ging es auf eigener Achse auf die etwa 2000 km lange Strecke nach Veracruz. Wir fuhren bis Kingsville/Texas, wo wir in einem typisch amerikanischen Motel übernachteten. Jörg entdeckte schon den ersten fotogenen Schrottplatz mit 50er-Jahre-Flossenfossilien auf der Gegenfahrbahn. Am nächsten Morgen fuhren wir bei Brownesville völlig unbehelligt über die Grenze. 20km später, am Militärcheckpoint wurden wir zurückgeschickt. Irgendein Dokument hatten wir nicht dabei. Es stellte sich dann heraus, daß wir einen Scheibenaufkleber kaufen mußten, der die Registrierung des Fahrzeuges in Mexiko möglich macht. Vorübergehende Einfuhr eines Fahrzeuges, in amtsmexikanisch. Das kostete uns eine Stunde und 19 USD, dann waren wir zum zweiten Mal eingereist, diesmal amtlich. Es sei noch erwähnt, dass wir weder in USA noch in Mexiko eine Autoversicherung hatten, was keineswegs ungesetzlich ist.

Wir fuhren bis Tampico und fanden dort in einem Motel mit Seeblick Unterkunft. Da wir reichlich Zeit hatten, verblieben wir einen Tag dort und besuchten den Strand. Man fährt mit dem Wagen einfach auf dem Sand bis zu dort installierten Sonnenschirmen und lümmelt sich in die Stühle bis jemand des Weges kommt und die Sitzbenutzung finanziell einfordert. Da es recht windig war, konnten wir diverse Kitesurfer bei ihren Aktivitäten bewundern und unser 190er Ponton wurde regelrecht sandgestrahlt. Nächster Tag: Regen! Euros tauschen will in Tampico niemand! Ein Grund mehr weiterzufahren. Vor der Abreise besuchten wir das Museum welches sich in einem Theater befindet und waren ob der Dimensionen beeindruckt. Think big, nun auch in Mexiko! Mittags brachen wir gen Süden auf und fuhren bis Poca Rica. Lars und Martin waren schon nach der 1. Nacht in Tampico vom Reisefieber gepackt und nach Veracruz aufgebrochen. In Poca Rica übernachteten wir in einem Motel in denen die Zimmer über der Garage liegen. Der Boden der Garage war weiß gekachelt. Zeit einmal den Abschmierservice einzuleiten und den Wagen zu checken. Bisher kein Ölverbrauch und bis auf die vergaserbedingten Aussetzer bei 100km/h nichts zu bemängeln. Die elektronische 123-ignition-Zündanlage bewährte sich bestens. Aus dem Mauerschlitze unter der Klimaanlage schaute uns das beliebteste Haustier Mexikos, ein Gecko, bei der Arbeit zu. Dann ging es weiter bis zur Costa St. Esmeralda. Hier sollte man übernachten, denn dieser Abschnitt bietet viele Strandhotels die jetzt off season sind und liegt nur 70 Kilometer von Poca Rica entfernt. Nach einem Strandbesuch der uns einige Sandflohstiche bescherte, erreichten wir am Samstag, 4.11. spät nachmittags Veracruz. Das Wochenende verging mit Sightseeing. Sitzen und Schauen unter Beschallung von Mariachi-Bands aus allen Himmelsrichtungen auf dem Zocalo, touristisch gleichbedeutend dem Marienplatz in München. Sehr schön das alte Fort mitten im Frachthafen, Eis essen auf der Strandpromenade. Geld tauschen hier selbst am Wochenende völlig problemlos. Am Montag den 6.11. reparierten wir alle "Kleinigkeiten", unter anderem tauschten wir den leicht leckenden Ölkühler (den neuen hatte ich im Koffer mitgebracht), der Ü-Käfig wurde „entklappert“, die Fahrradachses wurden eingestellt u.v.m. Gegen abend trafen die ersten anderen Teilnehmer ein, unter anderem das 220SE-Ponton-Coupé-Team Rich Morrisson und (Lagonda-)Joe Harding. Dieses schöne Coupe hatten wir 2002 in Deutschland technisch aufgepäppelt. Am 7.11. erfolgte die Fahrzeugabnahme. Dazu trafen sich alle Teilnehmer auf dem Parkplatz eines Supermarktes und hier wurde ein Gesundheitscheck, die technische Abnahme der Fahrzeuge und die Beklebung mit Sponsorenlogos in die Wege geleitet. Auch die Fahrer- und Beifahrerlizenzen werden hier ausgegeben. Da hierfür ein Foto notwendig ist, mußten einige unverrichteter Dinge umdrehen. Auch ich hatte kein Foto, aber den Gedankenblitz: Da wir für die zahlreichen Kinder am Straßenrand immer Postkarten mit Auto und Fahrer bereithalten, konnte ich mein Konterfei von einer dieser Postkarten nehmen. Da man hier alle Autos und Fahrer erstmals zu Gesicht bekommt, vergeht dieser Tag im Handumdrehen mit Benzingesprächen und Austausch von Informationen. Auch am folgenden Tag verbringen wir nach der morgendlichen Beifahrerbesprechung die meiste Zeit hier, unter anderem auch um die mexikanischen FMAD-Rennlizenzen, die immerhin 240 USD pro Kopf kostet, in Empfang zu nehmen. Nun ist formal endlich alles erledigt. Am nächsten Tag wartet das Qualifying welches die Startreihenfolge bestimmt und dem schon alle entgegenfiebern. Abends noch Fahrerbesprechung und am Donnerstag dem 9.11. röhren die Motoren erstmals im Rennbetrieb. Es geht 80 Kilometer in eine

wenig besiedelte Bergregion im Hinterland. Dort wartet eine Speed-Sektion. Einige lassen es gleich richtig fliegen und so haben sich nach dieser Prüfung ein Bullet-Nose-Studebaker (do you remember: Das Logo-Auto der Musiksendung Formel 1 mit Kai Böcking und Stefanie Tücking?) und der Mini überschlagen, von diversen Blechschäden gar nicht erst zu sprechen. Der Mini kann gerichtet werden, der Studebaker ist zu stark beschädigt und wird abgeschleppt. Wir finden uns nach diesem Tag auf Platz 26 im Gesamtfeld von 87 Fahrzeugen und sind die schnellsten in unserer Historic-A-Klasse (mild getunte 4-Zylinder). Am Ende der Speedstrecke hatten wir sogar den 220SE Heckflosser überholt. The race is on!

Das Starterfeld in der Klasse Historic A, also weitgehend serienmäßige Vierzylinder-Fahrzeuge :

Startnummer	Fahrzeug	Nationalität
250	Mini Cooper	Mexiko
252	Mercedes 190	Deutschland
253	Volvo P 1800	Mexiko
257	Volvo P 1800	Mexiko
266	Volvo Buckel	USA
277	Volvo Amazon	Österreich
280	Peugeot 404	Argentinien
281	Porsche 356	USA
282	Volvo Buckel	USA
283	Volvo Buckel	USA
296	Saab 92	Schweden
297	Alfa Guilia	USA
299	Datsun Fairlady	USA
254	Alfa Bertone*	Frankreich
255	Ford Lotus Cortina*	Belgien
256	Volvo Buckel*	USA
258	MG/B GT*	Belgien

* diese Fahrzeuge wurden vom Veranstalter eigens gewertet, da entweder konstruktiv nach Baujahr 1965 oder mehr als klassisch getunt.

Nach dem Qualifying war eine grobe Abschätzung möglich. Der zuerst als heiße Waffe lokalisierte Mini schien nicht allzu standfest, technisch wie physisch. Durch den Überschlag dürften die Insassen, die übrigens im Vorjahr mit einem 6-Zylinder-Ponton gestartet waren, etwas eingebremst sein. Unser Auto erwies sich als durchzugsstark, was in der PanAm wo viel in Steigungen gefahren wird, von Vorteil sein dürfte. Einer der Volvo P 1800 wurde von Luis Barona gefahren, der uns schon 2002 am letzten Tag, dank der hohen Endgeschwindigkeit seines Volvos, den dritten Platz abgenommen hatte. Der P 1800 den er diesmal fuhr, war der ehemalige Rennwagen von PanAm-Urgestein Bill Shanahan aus USA, der sich diesmal mit einer Corvette vorankatapultierte. Dieses Auto dürfte also eher noch besser sein, als der von 2002. Den Barona-P 1800 von 2002 fuhr diesmal der Ex-Rennstall-Leiter von Lotus, Jo Ramirez. Barona hatte ihm den Wagen für das Rennen geliehen. Die Buckel-Volvo sind nicht zu unterschätzen, leichter als der Amazon aber die gleiche Motorisierung. Lars hatte uns seine Rundenzeiten auf dem Salzburgring für den Amazon offenbart. Unter 2 Minuten sind dort ein Wort. Wir haben in Salzburg, allerdings ohne Rennreifen, immer ein paar Sekunden mehr gebraucht. Dafür war der Motor von Lars Volvo etwas kränklich, was sich am blauen Ölfähnchen am Auspuff zeigte. Der Peugeot 404 sah etwas gebraucht aus, genau wie unser Ponton. Besitzer solcher Fahrzeuge sind meist mehr auf die technischen Qualitäten aus, statt sich mit toller Optik aufzuhalten. Könnte spannend werden, zumal der Wagen im Qualifying nicht weit hinter uns lag. Porsche 356 waren schon in der Vergangenheit keine wirklichen Gegner, was mich immer verwundert hat. Der zweitaktende Saab war exotisch, zumal von einem Damenteam gesteuert. Leicht, Frontantrieb und eine grosse Service-Crew samt Trailer. Da kommt es wohl stark auf den Mut der Frauen an. Der Alfa Guilia 1600 war von zwei jungen Kaliforniern an den Start gebracht worden. Ein Alfa hat natürlich von Haus aus gute Voraussetzungen, fahrwerkstechnisch wie motorisch. Der Datsun Fairlady ist motorisch Lichtjahre voraus, Drehzahlorgien bis 9000 U/min soll er klaglos wegstecken. Leicht wird es auf keinen Fall, vorne mitzumischen. Allerdings ist die PanAm auch

eine Durchhalte-Rallye. Viele fallen mit technischen Defekten aus. Die Autos mit Stern* sind zwar Vierzylinder, aber moderner oder über ein gewisses Maß hinaus verbessert. Ein Lotus Cortina war schon zu seiner Zeit ein Renngeschoss, da sehen wir wahrscheinlich nur den Auspuff. Der Alfa Bertone hatte sich schon 2002 in unserer Klasse befunden und sich vor uns platziert. Also auch hier vermutlich keine Chance. Der MG/B war sehr ordentlich aufgemacht. Dicke Spurverbreiterungen ließen Potential vermuten.

1. Renntag Veracruz – Veracruz / Freitag, 10. November / Streckenlänge 300 km

Wir erwähnten es schon, die politische Lage in Oaxaca ließ es der Rennleitung sinnvoll erscheinen, den Start nach Veracruz zu verlegen. Insofern wurde das Roadbook für die ersten Tage auch von jemand anderem als gewohnt erstellt. Das kann dazu führen, dass eine scharfe Dreier-Kurve aus der Sicht des anderen Roadbook-Erstellers nur eine harmlosere Zweier ist. Also Vorsicht! Vermutlich um den Organisationsaufwand gering zu halten, fuhren wir am 1. Tag die Qualifying-Strecke noch zwei Mal. Einmal bergauf und dann noch einmal so, wie im Qualifying. Bergauf verabschiedeten sich Jerry Churchill und Beifahrer Jim Roxbury im Oldsmobile aus der Königsklasse in einer Linkskurve mit einem Vierfach-Längsüberschlag in die Büsche und aus dem Rennen. Bergab zeigte sich der zweite Bullet-Nose-Studebaker im Polizei-Look solidarisch mit seinem am Vortag abgeflogenen Pendant. Auf einer Brücke die im Linkskurvenausgang lag, ging es direkt in den Bach darunter, immerhin auf den Rädern. Auch hier waren die Beschädigungen am Fahrzeug so, dass der Wagen aus dem Rennen genommen wurde. Ansonsten verlief der Tag mit insgesamt 7 Speedsektionen auf teilweise üblen Schotterpisten mit tiefen Löchern in Kanaldeckelgröße ohne weitere spektakuläre Abflüge. Nur der einzige, wirklich originale PanAm-Teilnehmer, ein Lincoln von 1950, steht nach der letzten Sonderprüfung mit Löschschaum verunziert am Straßenrand – Motorbrand. Unser Ponton lief abends nicht mehr richtig rund und humpelte im Leerlauf. Alle Schrauben nachziehen und ein paar Öltropfen auf die beanspruchten Stellen des Gasgestänges sollten als Prophylaxe genug sein. Beim Fahrermeeting am Abend stehen wir zur Einstimmung gleich mal auf dem Treppchen: 1. Platz in unserer Klasse! 2. Platz MG/B 3. Platz Volvo P 1800/Barona. In der Gesamtwertung finden wir uns umringt von diversen PS-Boliden auf Platz 18.

2. Renntag Veracruz-Puebla / Samstag, 11. November / Streckenlänge 380 km

Beim Start im Hafen von Veracruz war der unrunde Motorlauf noch immer da. Also Haube auf und im Tageslicht offenbarte sich der Grund: Eine Schraube am Vergaserflansch, eine unsägliche Lösung mit zwei Gummiplatten und einer 8er Schraube samt Distanzbolzen, hatte sich trotz selbstsichernder Mutter, verabschiedet. Noch 5 Minuten bis zum Start. Derweil kommt das deutsche Fernsichteam (geleitet von Kai Böcking – ja, die Formel 1 Musiksendung lässt noch mal grüßen) und stellt Fragen für die ich gerade kein Ohr habe. Das übernimmt Beifahrer Jörg Müller. Ich finde in meinem Race-Pack noch eine 8er Auspuffschraube, derweil hat Lars aus seinem Amazon den Ratschenkasten herbeigezaubert. Eine 8er Mutter findet sich irgendwo zwischen den Kofferraumritzen und eine große Unterlegscheibe habe ich in der Mittelablage gesehen. Etwas Loctite vom belgischen MG/B Team und die Sache nimmt Form an. Eine Minute vorm Start läuft der Ponton wieder wie er soll! Die erste der Sonderprüfungen erweist sich als relativ gut geeignet für den Ponton, enge Kurven, kaum starke Steigungen. Die zweite wird wegen Straßenbauarbeiten gecancelt. Die dritte wirft uns weit zurück, der 190er hat die ersten zwei Minuten keine Leistung und stottert erbärmlich. Vermutlich Dampfblasen im schlechten Sprit bei hohen Außentemperaturen (30-38 Grad) Wir werden vom 356er Porsche und vom MG/B, die im 30-Sekunden-Takt nach uns starteten, nach kurzer Zeit überholt. In Tehuacan, einem sympathischen mexikanischen Städtchen welches wir am Nachmittag erreichen, tobt die Willkommensparty am Zocalo. Jörg will angesichts der anstürmenden Mengen gar nicht aussteigen. Wir verteilen Unmengen unserer Ponton-Bildkarten, die alle unterschrieben werden müssen. Das macht das schlechte Abschneiden in der zweiten Prüfung vergessen. Trotzdem: Am Abend in Puebla sollten wir eigentlich laut Liste Platz 2 innehaben. Da der MG/B eigentlich in der A-Stern-Gruppe startet, wird dieser auf Einspruch von Barona am selbigen Abend in eine eigene Wertung überführt. Dank dieser Wirrnisse geht unser Pokal an die Jungs vom Alfa und wir

haben Ihnen die Freude gegönnt und den Ehrenteller nicht mehr zurückgefordert. Platz 1 in unserer Klasse für Luis Barona mit dem P 1800 und auf dem 3. Platz der Peugeot 404 vom argentischem Rennfahrer Carlos Behety (Europcar Argentinien) und seinem Sohn (Pepsi und Emperador-Kekse – lecker!). Die Spitze formiert sich. Um den Dampfblasen und der Überhitzung in den nächsten Tagen Herr zu werden, fahren wir eine Tankstelle an und verbessern im Schein der Tankstellenbeleuchtung die Kühlung. Der thermostatgesteuerte elektrische Lüfter wird zusätzlich mit einem Schalter vom Innenraum aus ansteuerbar. Die Benzinpumpe bekommt eine Wicklung mit einem alten Lumpen, den wir zukünftig vor jedem Start mit Wasser tränken. Von unserem Hotel sehen wir diese Nacht ausschließlich die Bettzipfel.

3. Renntag Puebla-über Mexico-City-nach Queretaro / Sonntag 12.November / 530 km

Wir starten so früh wie sonst nie, gegen 7 Uhr ist Start in Puebla. Das heißt gegen 6 Uhr aus den Betten krabbeln. Es geht dann im Höchsttempo im normalen Verkehr über die 130km lange Transitstrecke nach Mexiko-City, wo der Formel-1-Rennkurs in der Innenstadt für uns bis 10 Uhr reserviert ist. Dann startet ein anderes Rennen. Obwohl Sonntag, Mexiko-City ist schon frühmorgens voller Leute. Wir überholen auf den 4-5spurigen Einfallstraßen wie unter Rennbedingungen. Wer zu spät am Rennkurs ist, bekommt Strafpunkte. Die Herzfrequenz ist schon vor dem Formel-1-Kurs deutlich gestiegen. Einfahrt auf die Strecke mehr oder weniger übergangslos aus dem Straßenverkehr. 4 Runden sollen wir fahren, die letzte Runde schon als Abgangsrunde irgendwo am Rande. Als wir auf die Strecke fahren, regnet es schon seit 10 Minuten in Strömen. Genau die richtige Schmierage auf der Piste, die niemand mag. Das Chevrolet-Corvette-Cabrio hängt schon mit der Schnauze in der Bande, als wir passieren, Fieberglasfetzen liegen herum. Die lange Gerade sieht gut aus, Barona mit dem 1800er ist 400 Meter vor uns. Wir lassen es richtig fliegen und beim Bremsen tut sich *n i c h t s* !!! Der schmierige Belag verträgt sich nicht gut mit unseren Fulda-Reifen. Wir schlittern geradeaus und ich lasse den Ponton durchs Kiesbett gleich wieder auf die Piste rollen. Die restlichen Runden gehen wir vorsichtiger an, in der Ausrollrunde suchen wir verzweifelt den Ausgang. Angeblich soll die schnellste Runde gewertet werden, am Abend erfahren wir, dass die ganze Distanz gemessen wurde. Nachdem wir die Rennstrecke verlassen haben, geht nach 150 km die Lautstärke des Auspuffes nach oben. Wir halten mehrfach an, können aber keine Brüche im Sichtbereich feststellen. Letztendlich offenbart sich ein Ausbruch in dreieckiger, daumengroßer Form direkt am Sammler des Fächerkrümmers unter den Weber-Vergasern als des Lärmes und Gestankes übel. Natürlich an einer Stelle, an die man weder von oben noch von unten gut herankommt, schon gar nicht unterwegs. Ich versuche in der Mittagspause mit Hilfe einer Cola-Dose einen Flicker zu platzieren, aber die Cola-Dosen von heute sind so dünn, dass das Provisorium genau drei Kilometer hält. Also fahren wir mit aufgesetzten Helmen als Lärmschutz und offenen Fenstern gegen die drohende CO₂-Vergiftung weiter. Gleich nach der Mittagspause verfransen wir uns und fahren 20 km durch die Gegend. Gerade als wir uns verloren geben, stehen wieder viele Menschen am Straßenrand und winken. Ein deutliches Zeichen, dass hier vor uns schon Rennautos durchgebrettert sind. Back on the road! Der Lotus Cortina steht an einer Ampel und wird angeschoben. Diesen Wagen haben wir seit Tagen nicht gesehen, da er weit hinter uns fährt. Scheinbar ist der Motor angeschlagen. Wir geben Gas, damit wir rechtzeitig am Start zu nächsten Speed-Etappe ankommen. Start bergauf. Unsere Kühlungsmaßnahmen haben Erfolg, kaum Aussetzer. Trotzdem holt uns der nagelneue Lotus Elise von „chica logo“ (so der Aufkleber am Heck) mit der tätowierten Fahrerin Rachel Larrat nach kurzer Zeit ein. Klar, so ein moderner Sportwagen (sollte ein Test sein, ob man so etwas zukünftig in der PanAm auch zulässt) hat mit unserem Ponton bergauf leichtes Spiel. Doch kaum ist der Lotus vorbei, kommt die Kuppe und es geht bergab. Wir halten uns im Rückspiegel des Lotus, natürlich mit dem Messer zwischen den Zähnen. Lohn des Einsatzes: 2. Platz in unserer Klasse, vor dem Peugeot 404 und hinter dem P 1800 von Jo Ramirez auf Platz 1. Die Siegerehrung nahm Jörg auf sich. Währenddessen lag ich unter dem Ponton und zapfte die diversen Renn-Crews nach Blechstreifen, Abstützböcken und Schlauchschellen an. Nach 3 Stunden unter dem Auto hatte ich das Loch im Auspuff einigermaßen abgedichtet. Der nächste Tag kann kommen!

4. Renntag Queretaro – Morelia / Montag 13.November / Streckenlänge 270 km

Ungewohnt leise starten wir am Morgen in Richtung „mil cumbres“, übersetzt ungefähr „tausend Hügel“. Diese Rennstrecke ist legendär und sicher einer der Highlights der Rallye. Man fährt im übertragenen Sinn Achterbahn durch eine dichte Waldlandschaft. Kleine, überhöhte Kurven wechseln in dichtem Takt mit langgezogenen, uneinsichtigen Kurven. Es geht in einer Tour auf und ab. Und die Distanzen sind lang, die Konzentration lässt merklich nach. Beim Start zur ersten Mil cumbres Speed-Section nieselt es leicht. Der Regen nimmt nach 3 Kilometern stark zu, um in einem Wolkenbruch zu enden. Unsere Scheibenwischer schaufeln das Wasser nur noch so von den Scheiben, von klarer Sicht kann keine Rede sein. Es macht sich jetzt bezahlt, dass wir schon auf der Fahrt von Houston nach Mexiko unsere Scheibenwischer getauscht haben. Auch haben wir die Heizung unseres Fahrzeuges an Bord belassen. So können wir das Beschlagen verhindern. Während wir durch die Kurven fetzen und das Wasser nur so spritzt, kommt der Volvo P 1800 unseres Hauptkonkurrenten Barona in Sicht. Wir ziehen locker vorbei. Scheinbar sind seine Scheibenwischer ausgefallen. Kurz darauf der 356 Porsche am Straßenrand. Auch keine Wischer? Nach weiteren 5 km lässt der Regen nach, am Ziel ist alles trocken. Die vor uns gestarteten können nicht glauben, was wir berichten. Sie hatten keinen Regen! Die zweite Speed-Sektion naht. Hier ist es nur stellenweise feucht auf der Straße, kein Regen mehr. Nach ein paar Kilometern winken mir Zuschauer am Straßenrand entgegen. Sollte ein Wrack im Wege liegen? Ich lupfe den Gasfuß, nichts! Wir brettern die Straße entlang, durch Bachläufe die im Kurvenscheitel die Straße queren, einmal in voller Dripteinlage in die sich einspurig, weil abgerutscht, verengende Straße. Gefühlsmäßig dürfte das ziemlich gut gelungen sein. Gut gelaunt fahren wir in unser Hotel in Morelia, sogar die Auspuffreparatur hat die Schüttelei überstanden! Das Hotel in Morelia hält einen Pool bereit und ich bin der einzige der ihn nutzt. Ich lasse mich treiben, toter Mann, und schaue in einen klaren Sternenhimmel. Bei der allabendlichen Fahrerbesprechung dann die Nachricht, dass der Schweizer Erich Schellinger mit seinem Jaguar E-Type Cabrio an der Stelle wo die Passanten winkten, wohl gerade 70 Meter den Abhang heruntergestürzt ist. Das Auto wurde abends auf den Parkplatz des Hotels gebracht, und das sah gar nicht gut aus. Der Beifahrer, ein junger Mexikaner, Sohn einer den Veranstaltern nahestehenden Familie, hatte eine Gehirnprellung und andere Verletzungen davongetragen. Wenn man das Auto sah, hätte man nicht geglaubt, dass hier überhaupt noch jemand am Leben war. Der Fahrer war wohl ohne größere Blessuren davongekommen und noch in der Lage aus eigener Kraft vom Wrack wieder zur Fahrbahn zu klettern. 1999 war auf selber Strecke eine Volvo Besatzung abgestürzt und erst Stunden später gefunden worden, beide tot! Aus diesem Grund wurden dieses Jahr erstmals Satellitenboxen in den Fahrzeugen installiert, die das orten nach einem Abflug erleichtern sollen. Man tut von seiten des Veranstalters viel, aber Unfälle lassen sich im Rennsport nicht vermeiden. An diesem Abend stehen wir wieder an 1. Stelle, 2 Platz Peugeot 404, 3. Platz Volvo P 1800 mit Jo Ramirez als Fahrer. Unser bisheriger Hauptkonkurrent, Luis Barona auf dem zweiten P 1800 hatte sich durch nicht vorhandene Scheibenwischer selbst aus dem Rennen geworfen. Auf meine Frage diesbezüglich antwortete er mir, der Verkäufer des Wagens und selbst Rennteilnehmer, Shanahan, hätte ihm geraten wegen der Endgeschwindigkeit auf die Wischer zu verzichten. Was soll man dazu sagen? Wir fahren neben unserem gesamten Werkzeug, den Ersatzteilen auch noch unsere Koffer im Rennauto spazieren. Gar nicht erst zu reden von einer Stereoanlage und der Anhängerkupplung.

5. Renntag Morelia-Aquascalientes / Dienstag, 14.November / Streckenlänge 580 km

Heute geht es zurück durch „mil cumbres“ und dann folgen weitere drei Speed-Etappen über den Tag. Wir haben uns jetzt einen kleinen Vorsprung von rund 5 Minuten auf unsere Verfolger, den Peugeot 404 vom argentinischen Rennfahrer Menendez und den P 1800 von Ex-Formel-1-Rennstall-Leiter Jo Ramirez. Der schwere Unfall des Jaguar E-Type vom Vortag, morgendlicher Tau auf der Straße und unser Vorsprung lassen uns in mil cumbres nicht übermütig werden. In der Gesamtwertung über alle Klassen liegen wir auf Platz 19. Direkt vor uns auf Platz 18 ist die ultralauten Chevrolet Corvette vom Team Lebek/Schuhmacher. Jedes Mal, wenn uns dieses Geschoss überholt, hat man das Gefühl dem Ausbruch eines Vulkans beizuwohnen. Die zwei Autos dieses deutschen Teams waren allerdings etwas vom Pech verfolgt. Der lila Mustang, gesteuert vom Damenteam Lebek/Wolf, lag in der Gesamtwertung weit hinter uns, an diesem

Tag auf Position 38. Man hatte sich in den ersten Tagen wohl mit einem Motorentausch im Mustang beschäftigen müssen. Die Corvette stand auch des öfteren mit Defekten am Straßenrand, vermutlich wäre sonst eine andere Reihung entstanden. Ein weiteres deutsches Team, Ehepaar Haase aus Hamburg mit einem Jaguar, sahen wir mal vor, mal hinter uns, heute auf Position 26. Hier waren wohl Einstellungsprobleme in den ersten Tagen ausschlaggebend. Man sieht, die PanAm wird auch vom Durchhaltevermögen der Autos stark beeinflusst. Vor unserem ersten Klassenkonkurrenten dem Peugeot 404 auf Platz 24, liegt das Ponton-Coupé-Team Morrison/Harding an 23. Stelle. So sind die beiden teilnehmenden Mercedes-Ponton in Sichtweite. Auch das Coupé ist in seiner Klasse, der „original Panam“ auf Platz 1 und bisher ohne Störungen unterwegs. Sehr erfreulich für mich, denn letztendlich haben wir das Auto 2002 präpariert und wenn es Defekte gibt, bin ich mit am Schrauben. Weder das Ponton-Coupé-Team noch wir haben eine Service-Crew. So auf sich selbst gestellt fährt auch das 220SE-Heckflossen-Team Walters mit Beifahrerin Janet McFarland, heute auf Position 42 und nur noch wenige andere. Weit vorne auf Position 9 mischt noch eine weitere Dame deutscher Abstammung, jedoch wohnhaft in Belgien, das Feld der 6-Zylinder auf. Lisa Lankes mit Beifahrer Paul Neeskans auf Austin Healey. Dieses Team haben wir noch gar nicht näher zu Gesicht bekommen, denn wenn die Reihenfolge einmal steht, sieht man maximal 5 Autos vor und 5 Autos hinter sich sowie deren Besatzungen. Der Tag vergeht ohne besondere Ereignisse, wir fahren konstant und gleichmäßig auf Sicherheit. Es wäre ja zu ärgerlich, jetzt wegen eines Abflugs die Wertung zu riskieren. Beim Einlauf in Aguascalientes steht der 500PS-Studebaker vom Team Thoisy/Schockaert die seit Jahren auf den Gewinn oder Plätze ganz vorne abonniert sind, am Straßenrand – Kupplungsschaden. Das Ziel ist heute unter einem Zeltdach à la Olympiastadion München, wo alle Teilnehmer ihre Autos parken und die übliche Empfangsparty nimmt ihren Lauf. Wir lassen uns von den Emperador-Keks-Damen Süßigkeiten für den nächsten Tag überreichen und trinken ein paar Coronas mit dem argentinischen Peugeot 404 Team auf unsere Positionierung und die schöne Strecke. Vor der Fahrerbesprechung gibt es in einer Hahnenkampfarena noch folkloristische Einlagen zu bewundern. Lasso schwingende Mexikaner zeigen perfekte Seilbeherrschung. Landestypische Tänze werden zum besten gegeben. Bei der Siegerehrung zeigt unsere Strategie Erfolg: Platz 1 vor Peugeot und P 1800/Ramirez.

6. Renntag Aguascalientes-Zacatecas / Mittwoch, 15.November / Streckenlänge 240 km

Zacatecas ist immer etwas besonderes. Diese Silberminenstadt in den Bergen war in früheren Rennen immer für zwei Übernachtungen gut, inklusive einer ausgelassenen Party, zumal der bisherige Sponsor Corona dort eine Produktionsstätte betreibt. Dieses Jahr allerdings war alles etwas anders: Weder Corona als Sponsor, der Start der Rallye verlegt und nur eine Übernachtung in Zacatecas und statt Nuevo Laredo hieß das Endziel Monterrey. Das Ziel der Tagesrallye liegt mitten in der Altstadt von Zacatecas und man ist sozusagen im historischen Rahmen mit alten Autos in einem harmonischen Gesamtzusammenhang. Die Strecken um Zacatecas sind vorwiegend schnellere Strecken mit weiten Kurven und tiefen Abgründen. Für unseren eher leistungsschwachen Ponton nicht so geeignet. Deshalb war es um so interessanter was die Volvos hier vorlegen würden. Beim Start zur ersten Etappe plagten uns wieder Aussetzer die sich in schnellen Linkskurven wiederholten. Unser Zeitvorsprung würde schmelzen, das war sicher. Mittlerweile wurde auch der brüchige Auspuff wieder lauter. Bei der zweiten Etappe zog der Motor sogar bergab kaum im vierten Gang durch. Die dünne Bergluft macht sich bemerkbar. Nun, die Siegerehrung wird es zeigen. Beim Zieleinlauf wie immer reger Anteil der Bevölkerung. In einer kleinen Bar in einer Seitenstraße werden sämtliche Filme über die PanAmericana gezeigt. Natürlich auch der mit Pink Floyd, in dem Drummer Nick Mason eifrig am Steuer dreht und die passende Musik im Hintergrund läuft. Hier flossen die Biere reichlich und wir trafen das Alfa Giulia Team wieder. Sie hatten gleich am ersten Tag Motorschaden und den Wagen nach zwei Tagen wieder repariert. Am Abend war der Motor dann endgültig hin und nun fuhren Sie dem Tross hinterher. Unser Hotel, das Emporio, in dem ich nun zum dritten Mal übernachtete durfte, liegt direkt am Ziel. Es ist ein schönes, altes Haus mit dicken Mauern. In diesen Höhen sind auch in Mexiko die Häuser solide gebaut. Man schaut aus dem Hotelfenster direkt auf den Zocalo und die aus rotem Stein erbaute Kathedrale, die im Jahre 1752 fertiggestellt wurde. Bisher war ich immer der Ansicht, dieses Hotel sei das schönste am Ort. Bei der Siegerehrung wurde ich

eines besseren belehrt. Das Hotel Quinta Real (in dem auch einige Teilnehmer untergebracht waren) ist noch beeindruckender. Es wurde um eine Stierkampfarena herum gebaut und schließt Teile des kolonialen Äqudukts ein. In diesem historischen Rahmen unter freiem Himmel (bei Temperaturen um 5 Grad) und einem leckeren Buffet, war die Siegerehrung ein unvergessliches Ereignis. Und es sollte noch einmal richtig spannend werden: 1. Platz Jo Ramirez mit dem Volvo P1800, 2. Platz Wir, 3. Platz: Luis Barona mit dem zweiten P 1800. Die Volvos zeigen ihre Zähne und der nächste Renntag ist auf hohe Geschwindigkeiten zugeschnitten. Ich vergaß zu erwähnen, dass es auch Tradition in Zacatecas ist, alle Teilnehmer in einer Art Umzug durch die Stadt zum jeweiligen Punkt der Fahrerbesprechung und Siegerehrung zu geleiten. Laut Gerüchten sollte dieser Umzug gegen 20 Uhr auf dem Zocalo starten. Da solche Zeitangaben immer mexikanisch sind, trollten wir uns kurz nach 20 Uhr dorthin und fanden niemanden vor. Nach einigem Umherirren, erfuhren wir dann vom rückkehrenden Fernseheteam, dass der Zug schon lange unterwegs sei, natürlich wie immer unter Konsum von reichlich Mescal. Unsere Lehre: Manchmal sind auch Mexikaner pünktlich!

7. Renntag Zacatecas-Monterrey / Donnerstag, 16. November / Streckenlänge 570 km

Morgens starteten wir noch einmal auf der Zacatecas-Rennstrecke vom Vortag in anderer Richtung. Unser Auto spitzte und röchelte sich erst nach 30 Sekunden frei, so dass wir beim Start einiges an Sekunden verloren. Unser Vorsprung schmolz mit jedem Aussetzer, denn die Volvos hatten gestern bewiesen, dass sie deutlich schneller sind als wir. Dann überholt uns der Hudson und wir bekommen ein bisschen Windschatten ab. Wir können uns im Sichtbereich des Hudson bis zum Ende der Strecke halten.

In der Mittagspause kam das österreichische Volvo-Amazon-Team und berichtete, dass der Volvo P 1800 von Ramirez hätte in der 2. Sonderprüfung eine große Öllache hinterlassen und wäre am Straßenrand gesichtet worden. Je mehr Teilnehmer eintrafen, um so mehr verdichteten sich die Aussagen hinsichtlich Öl und Defekt. Der P 1800 kam relativ spät auf eigener Achse zum Checkpoint, keine Zeit mehr für direkte Fragen, wir müssen los. Sicher ist nur, dass der Volvo in dieser Etappe gegenüber uns zurückgefallen ist.

Bei der dritten Prüfung am Nachmittag, eine reine Vollgaspassage, überholen uns die dicken V8-Brummer und wir haben das Gefühl bei 160km/h zu parken. Nachdem der Hudson Hornet in der Ferne verschwindet, nimmt der 54er Ford V8 im Rückspiegel Kontur an. Da es gerade etwas kurvig wird, will heißen für uns Vollgas für den Ford Bremsen antippen, können wir uns in den Windschatten mogeln. Der Ford zieht uns in dieser Passage im Windschatten immerhin auf die höchst gemessene Geschwindigkeit von 178km/h auf den Fahrradachsen, die absolut genau anzeigen. Bei diesen Drehzahlen plagten den Motor jedoch wieder vergaserbedingte Fehlzündungen. Insofern gibt es zu Hause noch einiges zu tun und der Motor hat sein Potential noch gar nicht richtig offenbart. Den Abschluß des Tages soll die Rennstrecke in Monterrey bilden. Da können wir noch einmal ein bisschen was gut machen, im Ernstfall sogar unseren Ballast, sprich Werkzeug und Koffer, am Streckenrand ausladen, falls es wirklich hart auf hart geht. Die letzte Transitstrecke geht über eine Autobahn, die in Mexiko alle mautpflichtig sind. Nach dem Mauthäuschen dann Stop für alle Teilnehmer. Bis alle versammelt sind, vergeht eine Stunde. Dann die Mitteilung, die Rennstrecke sei gecancelt, warum auch immer. Wir sollen direkt zur Universität von Monterrey fahren, wo der Zieleinlauf geplant ist. Wir starten die Motoren, aber einer der superschnellen Studebaker springt nicht mehr an. Die Stunde unserer Anhängerkupplung naht. Wir hängen den Studebaker kurzerhand mit Hilfe eines Abschleppseiles an den Haken und können sogar mit dem Anhängsel zum Feld aufholen. Der Studebaker ist verblüffend leicht und strömungsgünstig, wir merken ihn kaum und erreichen locker Geschwindigkeiten von 100km/h. In der Stadt wird das Abschleppen dann etwas akrobatisch, aber wir erreichen das Ziel und ziehen den Studebaker hinter uns durchs Ziel. Monterrey ist eine moderne Hochhausstadt und wir beziehen Quartier im 9. Stock des Fiesta Inn Hotel mit Blick über ganze Stadt. Der Teppich im Zimmer schließt mit der Außenfassade ab. Man hat das Gefühl völlig frei zu stehen, vorm Absturz nur durch eine dünne Glasscheibe getrennt. Mexiko, Land der

Gegensätze. Eben noch im Outback der glutheißen Wüste, nun im klimatisierten, sterilen Hotelzimmer. Die Siegerehrung findet Gott sei Dank in unserem Hotel statt, wir müssen nicht mehr ins Auto steigen. Zwei Stunden später geht die Abschlusszeremonie über die Bühne. Die Sieger der letzten Tagesetappe werden bekannt gegeben. Ein letztes Mal haben wir den Tagessieg errungen, gefolgt von Volvos. Aber nicht den gewohnten! Die Buckel-Volvo haben aufgeschlossen, Barona und Ramirez mit den P 1800 scheint an diesem Tag das Glück nicht hold gewesen zu sein. Und wieder einmal finden sich Lars und Martin mit Ihrem Volvo Amazon auf dem undankbaren 4. Platz. Aber fürs erste Mal ist das durchaus nicht schlecht, es zählt schon allein angekommen zu sein. In der Tageswertung liegt das Ponton-Coupé genau vor uns auf Platz 26. Das Coupé ist damit auch Gesamtsieger in der Klasse original PanAm, wir in Historic A. Ein schöner Doppel-Doppelsieg (Tages- und Gesamtsieg) für Mercedes. Der erstmalig teilnehmende 220SE-Heckflosser landet auf Platz 42 in der Tageswertung und ist unbeschädigt über die Distanz gekommen. In der Gesamtwertung bedeutet dies immerhin Platz 5 in Historic B, der 6-Zylinderklasse. An diesem Abend lernen wir dann auch noch Lisa Lankes kennen, die ihren Austin Healey souverän auf Platz 1 in Historic B gelenkt hat, gefolgt von den Haases auf Jaguar, ebenfalls zum ersten Mal dabei. Anerkennung auch an den MG/B aus Belgien, der direkt vor uns in der Gesamtwertung liegt. Das erste Mal dabei und gleich Sieger in Historic A Plus! In der Spitzenklasse ist diesmal auch alles anders: Der sieggewohnte Studebaker mit Pierre Thoisy und Pierre Schockaert landet aufgrund der technischen Probleme nur auf Platz 6, der erste Platz geht an Gabriel Perez und seine Beifahrerin Angelica Fuentes auf Ford. Wie immer hat sich bewiesen, dass bei der Carrera Panamericana nicht nur die Leistung des Fahrzeuges, sondern auch das Durchhaltevermögen zählt. Wir jedenfalls fallen nach der Feier mit dem Wissen ins Bett: Mehr geht nicht!

Und was dann geschah:

Am nächsten Morgen trafen wir uns mit Lars und Martin um wieder in gewohnter Manier gen Houston zu cruisen. Zuerst einmal verfransten wir uns richtig schön in Monterrey, einem Moloch von Stadt. Dann ging es zur Grenzstadt Nuevo Laredo. Dort habe ich seit 1999 treue Freunde, die Gebrüder Gonzales. Sie hatten mir aus ihrem Ponton damals die Kupplung geliehen, so dass ich meinen Rennponton wieder fahrbereit machen konnte. So wurde der geplante Urlaub auf der Bahia California 1999 doch noch möglich. Diese wollten wir besuchen. Durch Zufall gerieten wir dabei wieder ins Hotel von 2002, als die PanAm noch in Nuevo Laredo endete. Die Gonzales-Brüder sind selbst Oldtimersammler. Sie haben mittlerweile neben Porsche 912, Ponton, MG/A auch einiges an amerikanischen Modellen im Garten stehen. Alles nicht fahrbereit, aber die Hoffnung überwiegt. Unser gemeinsames Festessen, von uns Winner-Dinner getauft, hatte neben sättigender Wirkung auch den Erfolg, dass wir den Gonzales-Brüdern ausreden konnten, den schon erstandenen „Plastikmüll“ in Form von Stoßstangen des G-Modells an den wunderschönen, rostfreien 66er Porsche 912 zu schrauben. Jörg, der fotosüchtige Beifahrer, wollte nun endlich „sleeping beauties“, sprich amerikanische Straßenkreuzer auf Schrottplätzen, vor die Linse bekommen. Die Gonzales-Brüder sind beim Zoll in Nuevo Laredo und dort scheint es eine Enklave von beschlagnahmten Fahrzeugen seit 1960 zu geben. Diese Autos sind unangetastet, aber gestapelt. Da es mittlerweile Sonntag war, konnten wir keinen Zugang bekommen. Aber dafür wurden wir auf das Grundstück eines amerikanischen Sammlers geführt, auf dem ca. 70 Fahrzeuge der Flossenepoche in der Sonne vor sich hinrosten. Die meisten sind gute Basis für eine Restaurierung. Das ist wohl auch der Sinn des ganzen. Der Sammler lässt die Autos peu a peu in Mexiko reparieren und verleiht sie dann der Sammlung in St. Louis ein. Jörg knipste was das Zeug hielt und ging um 300 Fotos reicher aus dem Gelände. Am späten Nachmittag brachen wir gen USA auf. Die Grenzbrücke von Nuevo Laredo hatte den ganzen Vormittag über Wartezeiten bis zu 5 Stunden. Wir brauchten eine Stunde Stop and Go. Nächstens erreichten wir eine dieser kleinen no-where-places mit Motel. Ein dickes Steak (hallo Texas!) im Bauch und die Bettdecke senkte sich über denselben. Am nächsten Morgen passierten wir den Schrottplatz den Jörg schon auf der Hinfahrt ausgemacht hatte. U-Turn und nichts wie hin. Das Volvo-Team war schon vorausgefahren und so durchkämmten Jörg und ich den Schrottplatz. Ausbeute: Weitere 300 sleeping beauties-Fotos und man höre und staune: Ganz hinten im Gelände stand ein schöner 200er Diesel-Heckflosser. Neben dem Schrottplatz, ich traute meinen

Augen kaum, ein Funkmast von T-Mobile. Und siehe da, mein Mobilphone schaltete gleich auf T-Mobile und ich meldete mich bei einem Schulfreund meines Vaters der seit 30 Jahren in Houston lebt, an. Der Abend endete für uns in einem jener prachtvollen Häuser (Die Partridge-Family-Sendung aus den 70ern) mit Riesengarage und Swimming-Pool, diversen Bädern etc. Wir wurden prachtvoll bewirtet und in den american-way-of-life eingeführt. Herr Bürgermeister, so der Name von Vaters Schulfreund, ließ es sich auch nicht nehmen, uns noch bis in den Hafen zu begleiten, wo wir Lars und Martin zum Heimflug nach Salzburg verabschiedeten. Wir wollten eigentlich last-minute nach Cancun in die Sonne fliegen. Doch Thanksgiving brachte alle Planungen durcheinander. Keine Flüge, alles überbucht. Also meinen Schulfreund Joe aus Jugendtagen in Raleigh/Cary heimgesucht. Sein Freund Doug schleuste uns in eine Thanksgiving-Partie ein. Bevor wir jedoch dort ankamen, bog er mit seinem Saab in einen Wald ab. Dort sollte jemand wohnen, der Autos sammelt und ihm vor 15 Jahren einmal ein Auto lackiert hatte. Wir scheuchten im dunklen Wald einen Rentner aus seiner Behausung. Ein schönes 39er Lincoln Zephyr Coupé in der Einfahrt lies Jörgs Herz schon höher schlagen. Der Rentner murmelte etwas von „Bruder“ und „tiefer im Wald“. Nun, es war mittlerweile stockdunkel, ganz Amerika aß Truthahn und wir waren drauf und dran zu einer Einladung die vor einer Stunde begonnen hatte noch später einzulaufen. Doug meinte nur, die Gastgeber seien so etwas von ihm gewöhnt und schlug sich tiefer in den Wald. Auf einmal das „Hänsel-und-Gretel-Erlebnis“. Eine Hütte mitten im Wald und erleuchtet. Wir öffnen die Tür. Die Hexe, nein, die Mutter des gesuchten, Alter etwa um die 80, öffnet uns im Bademantel die zweite Tür. Wir stehen in einer Lackierkabine, schön eingheizt von der alten Lady, ein frisch gefüllter 56er Lincoln Continental Mark II vor uns. Der Herr des Hauses wurde geholt und nun begann etwas, das Jörg wohl nie vergessen wird: Trotz Thanksgiving und Dunkelheit setzte sich der alte Herr auf einen elektrischen Golf-Caddy der mit seinem Scheinwerfer den Weg zu diversen auf dem Gelände verstreuten Hallen und Schuppen leuchtete. Am Ende der etwa eineinhalb Stunden dauernden Führung, hatten wir ca. 120 Oldtimer vorwiegend amerikanischer Herkunft gesehen. Aber nicht so den üblichen Verhauf eines krankhaften Sammlers, nein, Pretiosen im millionenwert. Dodge Charger mit Flügel, originale Muscle-cars auf engstem Raum, 50er Jahre, 60er Jahre, alle Corvetten, eine nagelneu mit nur neun Meilen auf dem Tacho. Drei Ford Thunderbird. Auf die Frage ob das der Häufigkeit wegen sein Lieblingsauto sei, die klare Antwort: Es sind nur so viele hier, weil immer noch ein besserer gefunden wurde. Autos zu verkaufen? Kurze Antwort: Nein! Letztendlich hatte der Herr des Hauses zeit seines Lebens Autos gekauft und restauriert. Das brachte ihm einen Job an der Highschool in Raleigh ein, wo er „Autorestaurierung“ als Fach anbietet. Dort werden die Autos restauriert, was den alten Herrn nicht abhält, auch am Thanksgiving spät abends noch mal selbst ein Auto zu lackieren. Zum Abschied drückt uns der Mann diverse Papiere in die Hand. Beim genauen Hinschauen entpuppen sich diese als Broschüren der „70-Tage-Adventisten.“ So klärt sich das freundschaftliche Entgegenkommen letztendlich auf: Wir waren von Gott gesandt und um solche Leute kümmert man sich. Oder würden Sie am Weihnachtsabend wildfremde Leute die an Ihre Zimmertür klopfen durch Ihre private Oldtimersammlung führen? Nun, dieses Erlebnis der amerikanischen Art war wohl kaum mehr zu toppen. Doch! Als wir dann Stunden zu spät bei der Thanksgiving-Party einliefen, tat man so, als sei das völlig normal. Wir bekamen von allen Speisen reichlich und wir unterhielten uns mit den Gastgebern bis weit nach Mitternacht. Denn: Wer von einer Rallye kommt, der hat viel zu erzählen!

Thomas Hanna