

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



GROSSER NATIONEN-VERGLEICH:

VIER LESER TAUSCHEN IHRE AUTOS

ALFA ROMEO 1750 GTV

CITROËN D SUPER 5

MERCEDES-BENZ 280 SL

TRIUMPH TR4A

H-NUMMER
NEUE RICHTLINIE
SO BEKOMM
SIE JETZT I
KENNZEICH



WÄHLEN SIE DIE
**KLASSIKER
DES JAHRES**

GEWINNEN
SIE EINEN
MGB
IM WERT VON
20 000
EURO

EXKLU
FAHRBERICHT
PORSCHE T
BERLIN-ROM-V



**ZWISCHEN PAMPE
UND WAHNSINN**
Christian Geistdörfer über das let
große Abenteuer: Carrera Panam



„DER IST JA COOL“
Porsche 928-Besitzerin tauscht
mit Studebaker-Fahrer

SPORT LA CARRERA PANAMERICANA 2011

Motor Klassik 2|2012

SALUDOS

DIE CARRERA PANAMERICANA GILT ALS EINES DER LETZTEN GROSSEN ABENTEUER DER SEITE VON WALTER RÖHLR, HAT SICH DAS WILDE RENNEN FÜR KLASSISCHE



Bunte Vielfalt: Rund 100 Klassiker gehen bei der Carrera an den Start, die meisten



Siegetyp: Studebaker von Ricardo Trivino und Marco Hernandez



Glück gehabt: Albert und Ute Otten überstanden einen kräftigen Einschlag

AMIGOS!

UNSERER ZEIT. CHRISTIAN GEISTDÖRFER, ZWEIFACHER RALLYE-WELTMEISTER AN AUTOMOBILE QUER DURCH MEXIKO EINMAL LIVE UND IN FARBE ANGESCHAUT.



Europa vs. USA:
ein zarter Maserati
3500 gegen zwei
Ford V8-Dickschiffe

■ Die Geschichte der Carrera reicht zurück bis 1950: Die mexikanische Regierung wollte ihren bereits fertig gestellten Teil der Panamericana, die später von Alaska bis nach Feuerland führen sollte, für Touristen bewerben – mit einem spektakulären Straßenrennen.

1950 gewannen die eher unbekannteren Amerikaner Hershel McGriff und Ray Elliott mit einem Oldsmobile 88, doch dann erschienen große Namen in den Siegerlisten: 1951 Taruffi/Chinetti im Ferrari 212, 1952 Kling/Klenk im Mercedes 300 SL, 1953 Fangio auf Lancia D24 und 1954 Maglioli auf Ferrari 375 Plus. Die Wochenschauen zeigten Filme über Tragödien und halsbrecherische Fahrmanöver in den europäischen Kinos, ein Mythos wurde geschaffen. Leider forderten zahllose Unfälle unter Zuschauern und Piloten ihre Opfer – ein Verbot der Carrera war unvermeidbar.

CARRERA-REVIVAL 1988

Eduardo „Lallo“ Leon hatte dann 1988 die fixe Idee, die Carrera Panamericana wieder aufleben zu lassen. Sein Vater hielt über 200 Patente, war bekannt, hatte gute Verbindungen in der Politik, und so erhielt Lallo direkt vom Präsidenten die Erlaubnis für das Revival der Carrera. Wichtig: Es sollte auf Bestzeit gefahren werden – ein Garant für den Erfolg. Kommandes Jahr wird nun das 25. Jubiläum gefeiert, und der Sohn von Lallo ist inzwischen Rennleiter.

Das Starterfeld ist begrenzt, der Grund dafür simpel: Die mexikanischen Behörden sperren die Staatsstraßen nur für eine Stunde, weil dem öffentlichen Verkehr keine Umleitungen zur Verfügung stehen. Eine nicht unerhebliche Anzahl der Startplätze haben sich



Wo geht's lang? Zur Orientierung dient ein Aufschrieb des Veranstalters –



Neuer Motor, neues Glück: Am meisten gefordert bei der Carrera Panamericana

Zunächst Ärger mit dem Fahrwerk, dann flott unterwegs: Corvette der Bayern Gerhard Pegam und Tom Fischer



Interview mit dem Gesamtsieger Trivino: Im Ziel hatte der Mexikaner genau viereinhalb Sekunden Vorsprung



Beute gemacht: Die mexikanischen Kinder freuen sich über jedes Autogramm wie die Schneekönige



Kakteen und Klassiker irgendwo in der Pampa, das Klischee der Carrera

ERGEBNIS CARRERA PANAMERICANA 2011

21 bis 27. Oktober 2011, Gesamtstrecke rund 3000 km, davon 600 km WP

1. Trivino/Hernandez (MEX) Studebaker
2. Mockett/Fuentes (USA/ENG) Oldsmobile
3. Damiron/Chousal (F/MEX) Buick
11. Mass/Pabst (D/D) Ford Mustang
18. Rehkopf/Scheufen (D/D) Ford Falcon
28. Bollmann/Ulbrich (D/D) Ford Escort
43. Wagner/Lindner (D/D) Porsche 911
44. Ledergerber/Schmid (D/D) Mercedes
50. Körner/Füglisterl (CH/CH) Porsche 911
54. Mälzer/Meyer (D/D) Ford Mustang

Alle Ergebnisse unter www.lacarrerapanamericana.com.mx



Trotz vieler technischer Probleme am Mustang Platz 11: Jochen Mass und



Kann nicht nur kochen, sondern auch heizen: Tim Mälzer hat offenbar Gefallen



Von wegen zartes Damenteam: Dani Wagner und Silvia Lindner ließen wieder

2011 Fahrer aus Deutschland, der Schweiz und Österreich gesichert. Der fahrbare Untersatz wurde dabei von einigen vor Ort angemietet, zum Teil aber auch aufwändig aufgebaut und zusammen mit Ersatzteilen nach Mexiko verschifft.

LAMPENFIEBER

Der Begrüßungsabend am Pool des Hotels in Huatulco bei lauen Temperaturen und mexikanischen Klängen ist ungezwungen und fröhlich, dennoch kann man die Anspannung der Neulinge spüren. Die Prominenz dagegen war schon oft am Start und zeigt sich gelassen. Jo Ramierez, einst Teammanager von McLaren, meint: „Das ist die beste Woche im Jahr, es gibt nichts Besseres als die Carrera. Ich bin so stolz, Mexikaner zu sein.“ Der Bruder des Präsidenten Calderon nickt zustimmend, etwas abseits stehen seine Bodyguards.

Am nächsten Morgen geht es endlich los. Fünf Wertungsprüfungen über 58 km sind bis zur Servicepause in Tehuantepec zu absolvieren, und die haben es in sich – zumal sich der fahrplanmäßig agierende Fahrer des Regionalbusses von den Sperrungen nicht beeindruckt lässt und in den WPs immer wieder überholt werden muss.

Es ereignen sich die ersten Unfälle, zudem kämpfen die Mechaniker mit den unterschiedlichsten technischen Problemen: Überhitzung, verstopfte Benzinfilter und Blasenbildung bei der Kraftstoffversorgung werden die Teams noch Tage begleiten. Ein prominentes Opfer gibt es auch schon: Jo Ramierez fällt mit Motorschaden an seinem Volvo 1800 aus.

Ein Schweizer 911 muss aus dem Wald geborgen werden, nur Blechschaden, es kann später weitergehen. Eine holländische Corvette, die vor lauter Kraft nur schwarze Striche auf der Straße produziert, überfordert ihren Chauffeur:

Eine schnelle Kurvenfolge resultiert in einem kapitalen Abgang, zum Glück sind die Insassen wohlhabend. Die Reparatur wird sechs Tage in Anspruch nehmen.

Eine Eigenheit der Carrera sorgt dabei für Verwirrung: Teilnehmer, die technische Probleme haben oder verunfallen, können sich nach erfolgter Reparatur wieder einreihen. Darunter gibt es Teams, die ganze Tage versäumen, Maximalzeiten kassieren und dennoch im Klassement vorn dabei sind. Ein mexikanisches Mysterium.

Die Europäer runzeln die Stirn, erklären aber, dass es im vergangenen Jahr noch chaotischer war. Egal: Hauptsache, es macht Spaß – und das macht es im Überfluss. Das Bad in der Menge bei den Pausen oder die Sonderprüfungen mit den freundlich lächelnden und disziplinierten Zuschauern, das alles ist viel wichtiger als die Platzierung.

Dazu sorgt der Schweizer Uhrenhersteller Frederique Constant zumindest bei der Zeitnahme für die erforderliche Präzision. Leider glückt die Zusammenführung der Zeiten in der Ergebnisliste nicht immer – vielfältiger Gesprächsbedarf mit der Organisation ist daher an der Tagesordnung.

Nach dem Servicehalt in Tehuantepec geht es in die Berge, auf dem Zeitplan stehen fünf WP über 77 km. Das Etappenziel im Zentrum der historischen Innenstadt von Oaxaca de Juarez direkt neben der beeindruckenden Kathedrale bringt tausende Menschen auf die Beine. Der Garten des Hotels ist der Servicepark der Teams, viele arbeiten die ganze Nacht durch.

So geht es die nächsten Tage: Am Tag geben die Fahrer kräftig Gas, abends und nachts wird geschweißt, gehämmert und geflucht. In Pueblo ist der Ford Mustang von Fernsehkoch Tim Mälzer an der Reihe. Zu den vielen kleinen Problemen gesellen sich gebrochene

Stoßdämpfer als Folge einer übersehenen Bodenwelle, die Instrumente verweigern die Anzeige, und die Lichtmaschine hat auch ihre Macken. Mälzer ist dennoch total begeistert und erzählt seine Erlebnisse mit glänzenden Augen.

Dass man zwischen durch auch einen Schutzengel braucht, zeigt der Abflug von Albert und Ute Otten in der WP „Mineral de Pachuca“: Beim Abgang über alle vier Räder in einer Linkskurve trifft ihr Mustang breitseits einen massiven Baum. Das Dach der Beifahrerseite wird trotz Käfig extrem eingedrückt, die Käfigaufnahmen bohren sich durch den Boden. Der Überlebensraum für Ute Otten ist damit stark reduziert – wie durch ein Wunder kommt sie mit Rippenprellungen davon.

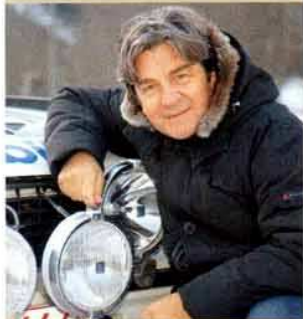
Zu den Abflügen kommen die Ausfälle: Bei Jo Ramierez hat sich sein zwischenzeitlich reparierter Motor zum zweiten Mal verabschiedet, der Mustang von Jochen Mass läuft zum Teil nur auf sieben Töpfen, und die Vergaser des Damenteam Dani Wagner und Silvia Lindner neigen zur Selbstentzündung.

Der Morgen des letzten Tages beginnt mit einer organisatorischen Panne – der Mann mit den Bordkarten fehlt. Mit 40 Minuten Verspätung geht es los, der Tag verspricht noch einmal richtig Spannung: Die Spitze trennen nach sechs Tagen magere sechs Sekunden. Am Ende sind es genau 4,5 Sekunden, mit denen der Mexikaner Ricardo Trivino im Studebaker vor dem Amerikaner Douglas Mockett im Oldsmobile liegt.

Die Zielankunft in Zatecas bringt die ganze Stadt auf die Beine, die Siegerehrung findet in der alten Stierkampfarena statt. Etwas langwierig, aber was soll's: Alle sind überglücklich, das Abenteuer Carrera Panamericana überstanden zu haben.

TEXT CHRISTIAN GEISTDÖRFER
BILD ROB SCORAH

KOMMENTAR



CHRISTIAN GEISTDÖRFER ÜBER SICHERHEITSMÄNGEL IM HISTORISCHEN MOTORSPORT

Die Begeisterung für klassische Automobile wächst in allen Bereichen rasant und hat sich zum Multi-Millionen-Euro-Markt entwickelt. Die Nachfrage boomt, und Veranstaltungen für historische Fahrzeuge können den Andrang nicht bewältigen. Wöchentlich neue Events und lange Wartelisten bei begehrten Veranstaltungen sind die Folge.

Vor allem die Wiederbelebung ehemals renommierter Wettbewerbe weckt großes Interesse – die Faszination der klingenden Namen ist ungebrochen, das große Abenteuer lockt. Leider hat sich damit zum Teil eine Veranstaltungsszene entwickelt, die außerhalb des Regelwerks der FIA und deren hohen Sicherheitsstandards oft nur minimalistische Anforderungen erfüllt. Zum Schutz von Teilnehmern und Zuschauern ist es längst an der Zeit, diesem auswachsenden Markt die notwendigen Regeln aufzulegen.

Ich habe das Verbot der Gruppe B-Fahrzeuge im Ralliesport hautnah miterlebt. Die Forderungen der Aktiven nach mehr Zuschauersicherheit wurden von den Verantwortlichen lange ignoriert, bis es im Supergau endete. Einer Wiederholung von massiven Einschränkungen und Verboten, diesmal im historischen Bereich, muss man vorbeugen. Die Szene sollte Defizite klar und deutlich kommunizieren. Sicherheit muss stets höchste Priorität vor Profit haben.