

powerslide

Historischer Motorsport

PORTRÄT JÜRGEN NEUHAUS

„ICH HABE DIE KISTE
 FLIEGEN LASSEN...“

SPECIAL
 HIER FUHREN NOCH MÄNNER

DIE 1,5-LITER-
 FORMEL 1

1961-1965

JACK BRABHAM, JIM CLARK,
 GRAHAM HILL, JOHN SURTEES
 UND VIELE MEHR!



AUSSERDEM:

AUKTIONSERGEBNISSE, STECKBRIEF
 LANCIA 037, RENN- UND RALLYEREPORTS,
 AUFBAUBERICHTER UND VIELES MEHR!

PORSCHE 910

EIN UNRESTAURIERTER ZEITZEUGE

EIN EVENT OHNEGLEICHEN



CARRERA PANAMERICANA — 21.-27. OKTOBER 2011

Text und Fotos: Andreas Beyer

DIE HOMBRES AUS HAMBURGO

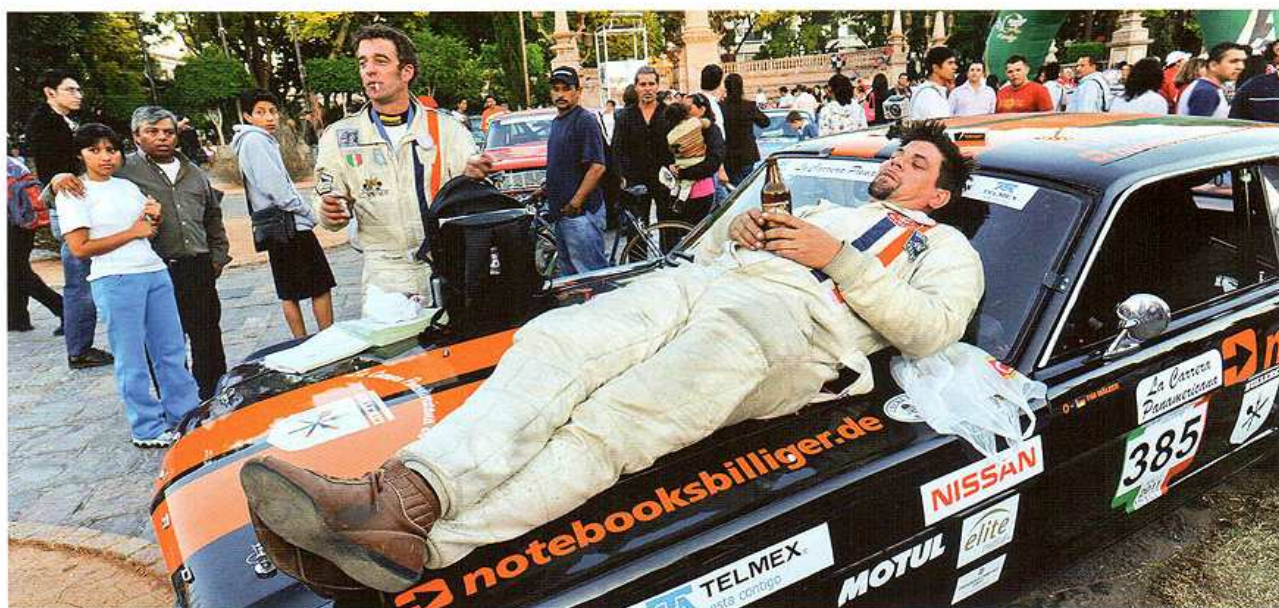
MIT TIM MÄLZER BEI DER CARRERA PANAMERICANA IN MEXIKO

Carrera Panamericana — das heißt Abenteuerurlaub auf vier Rädern. Genauer: 3000 Kilometer Strecke in sieben Tagen und davon 600 km, auf denen hemmungslos geheizt werden darf. Genau das richtige für zwei Hamburger Jungs, für die ein Oldtimer nicht nur ein schöner Blickfang sein soll.

Burritos, Tacos und Enchiladas interessieren den Hombre aus Hamburgo jetzt weniger. Barbacoa, Arrachera oder Pollo a la plancha — völlig egal. Tim Mälzer, Fernsehkoch aus Deutschland, sammelt heute keine Rezepte. Stattdessen schlendert er durch den Parc Fermé im Startort Huatulco und interessiert sich für etwas völlig anderes: „Mann, das ist hier schon alles ziemlich abgedreht. Wenn ich mir diese Kisten so ansehe: die sind der Hammer, echt.“ Und damit keiner auf die Idee kommt, hier sei ein Promi mal eben auf Urlaub, dem sei gesagt: Mälzer fährt in diesem Rennen einen schönen Ford Mustang mit 302-Cubic-inch-Maschine und rund 330 PS. Die feuerfesten Klamotten liegen noch im Kofferraum, aber ab morgen sind sie Pflicht. Frank Meyer, Mälzers Vertrauter und Kumpel aus alten Zeiten wird das Roadbook lesen. Es ist ihr erstes richtiges Oldtimerrennen. Muss es da gleich das gefährlichste sein? Darauf Mälzer: „Warum nicht, wir machen ungern halbe Sachen.“

Beim Gang durch den Parc Fermé entdecken wir noch andere deutsche Teams. Wiederholungstäter wie Thomas Ledergerber und Tino Schmidt im Mercedes 280 SE 3,5 oder Daniela Wagner und Silvia Lindner in ihrem 1965er Porsche 911. Auch Albert und Ute Otten in einem Mustang sind wieder dabei. Und es gibt weitere Carrera-Neulinge wie Martin Jörgens oder Stefan Rehkopf (beide mit Ford Falcon). Und natürlich einen Profi in Sachen Motorsport: Jochen Mass. Er will es noch einmal wissen, hatte er doch im vergangenen Jahr wegen eines Unfalls am vorletzten Tag den Zielbogen in Zacatecas nicht erreicht. Natürlich ist er mit dem Mustang Fastback vom letzten Jahr dabei und mit Manuel Pabst als Co-Pilot.

110 Teams sind es insgesamt, die bei diesem faszinierenden Oldtimerrennen antreten. Und alle fiebern dem Start entgegen. Das Qualifying am Donnerstag sorgt bereits für Nervenkitzel und drei Ausfälle, aber am 21. Oktober geht die langersehnte Reise erst richtig los. >>



GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

Cars und Kathedralen: Der Mustang der Hamburger Muchachos in Aguascalientes, dem sechsten und vorletzten Etappenziel der Carrera Panamericana.

DIESE SEITE

Mach mal Pause: Nach Tausenden von Kurven, Bremsmanövern und Vollgas-Attacken kehrt endlich Ruhe ein. Tim Mälzer und Frank Meyer mal ganz relaxed mit Cerveza und Cigarro. Mexiko kann so schön sein...

GEGENÜBERLIEGENDE SEITE

OBEN Schrauben unter Palmen: Sieht toll aus, ist aber bei 40 Grad im Schatten und gefühlten 100 Prozent Luftfeuchtigkeit eine arge Quälerei. Schauplatz ist der Startort Huatulco am pazifischen Ozean.

UNTEN LINKS Ausritt ohne gravierende Folgen: Das ist bei der Carrera Panamericana eher selten. Umso glücklicher waren die argentinischen Falcon-Treiber Marcelo Bonafina und Alejandro Allende, denn es ging immerhin weiter.

UNTEN RECHTS Start zur zweiten von 49 Sonderprüfungen: Martin Lauber und das schnellste Taxi Mexikos (in Wahrheit natürlich ein heißer ein Alfa Romeo Giulia)

An diesem Morgen gehen Tim Mälzer und Frank Meyer noch einmal die kritischen Stellen des Roadbooks durch. „Das ist ja fett wie ein Telefonbuch, macht aber einen ordentlichen Eindruck“, sagt Meyer, und mit einem dicken Marker unterstreicht er schwieriges Terrain. Die Aufgabenteilung ist klar. Mälzer fährt, Meyer referiert den Schwierigkeitsgrad der Kurven in den Speed-Etappen. Rund um die beiden Carrera-Rookies und ihren Mustang brabbeln und brüllen die Motoren der Konkurrenz um die Wette. Noch eine halbe Stunde bis zum Start. Nervosität weicht einem gewissen Fatalismus. Und dann ist es soweit: Pünktlich um acht Uhr dreißig entläßt Organisator Eduardo Leon die Wagen im 30-Sekunden-Takt ins Kurvenwirrwarr des pazifischen Küstenlandes.

Schon nach wenigen Minuten dieser ersten Etappe von Huatulco nach Oaxaca (400 Kilometer, zehn Sonderprüfungen) machen die ersten Teams Bekanntschaft mit den Tücken des Parcours. Eine Corvette aus Holland landet nach einem wuchtigen Überschlag auf dem Dach. „Wir waren einfach zu schnell“, erklärt Michel Campagne, während Gattin Karen ein paar nötige Utensilien aus dem Wrack räumt.

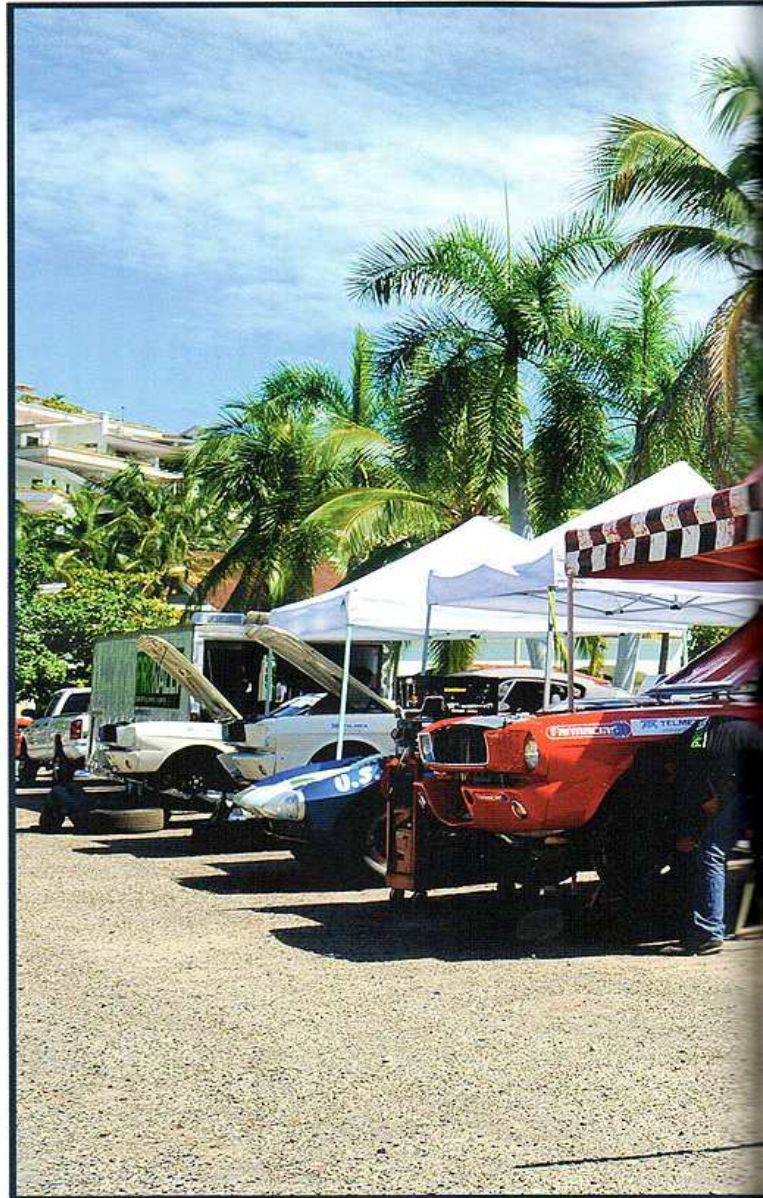
Mälzer und Meyer meistern die erste SP problemlos. Aber direkt nach der zweiten, die mit 20 Kilometern Länge ein ordentlicher Brocken ist, hält Mälzer an. Dazu Frank Meyer: „Ich hatte viel zu wenig getrunken, es war brutal heiß, höllenlaut, und dann die engen Gurte - da wär' ich fast kollabiert.“ Tim lenkt also den Wagen in eine geschotterte Parkbucht. Kumpel Frank kann erst einmal durchatmen, trinken, und sich ne Kippe reinschrauben. Die paar Minuten Erholungspause sind gut investiert. Für den Rest der Woche ist Meyer der perfekte Co-Pilot.

Die 136 Sonderprüfungskilometer des ersten Tages gehen mächtig an die Substanz. Rund ein Fünftel der Wagen erreicht das erste Etappenziel Oaxaca nicht. Wir sehen die erschöpften Teams am Wegesrand schrauben oder wie die Falcon-Piloten Lutz Rathenow und Umberto Schläpfer sehr eigenwillig zwischen zwei Felsen geparkt. Für den deutschen und seinen Schweizer Kollegen war es ein kleiner Ausflug jenseits der Straße, der glimpflich verlief.

Aber ob Unfall oder technisches Desaster: Viele Autos werden ruckzuck wieder hergerichtet. Allerdings schieben die Mechaniker dafür auch eine Nachtschicht nach der andern. Denn wer seine Kiste wieder zum Laufen bekommt, kann bei der Carrera jederzeit wieder einsteigen. „Das ist eben der ganz besondere ‚Spirit‘ der Carrera“, freut sich Umberto Schläpfer.

In Oaxaca heißt es dann Autogrammkarten verteilen, und jede Menge Fotos mit den Fans schießen. Die Handykameras laufen heiß. Hier ist jeder Fahrer ein Held. Genauso wie am nächsten Mittag bei der Riesenfiesta in Tehuacan. Doch die erleben unsere Hamburger Mustangtreiber nicht, denn Mälzers Wagen rollt kurz davor aus. Leider nicht in einem hübschen Städtchen sondern irgendwo im kargen Kakteenhochland. Stoßdämpfer gefetzt, Karre läuft nicht und zu allem Überfluß gibt's auch kein Mobilfunknetz.

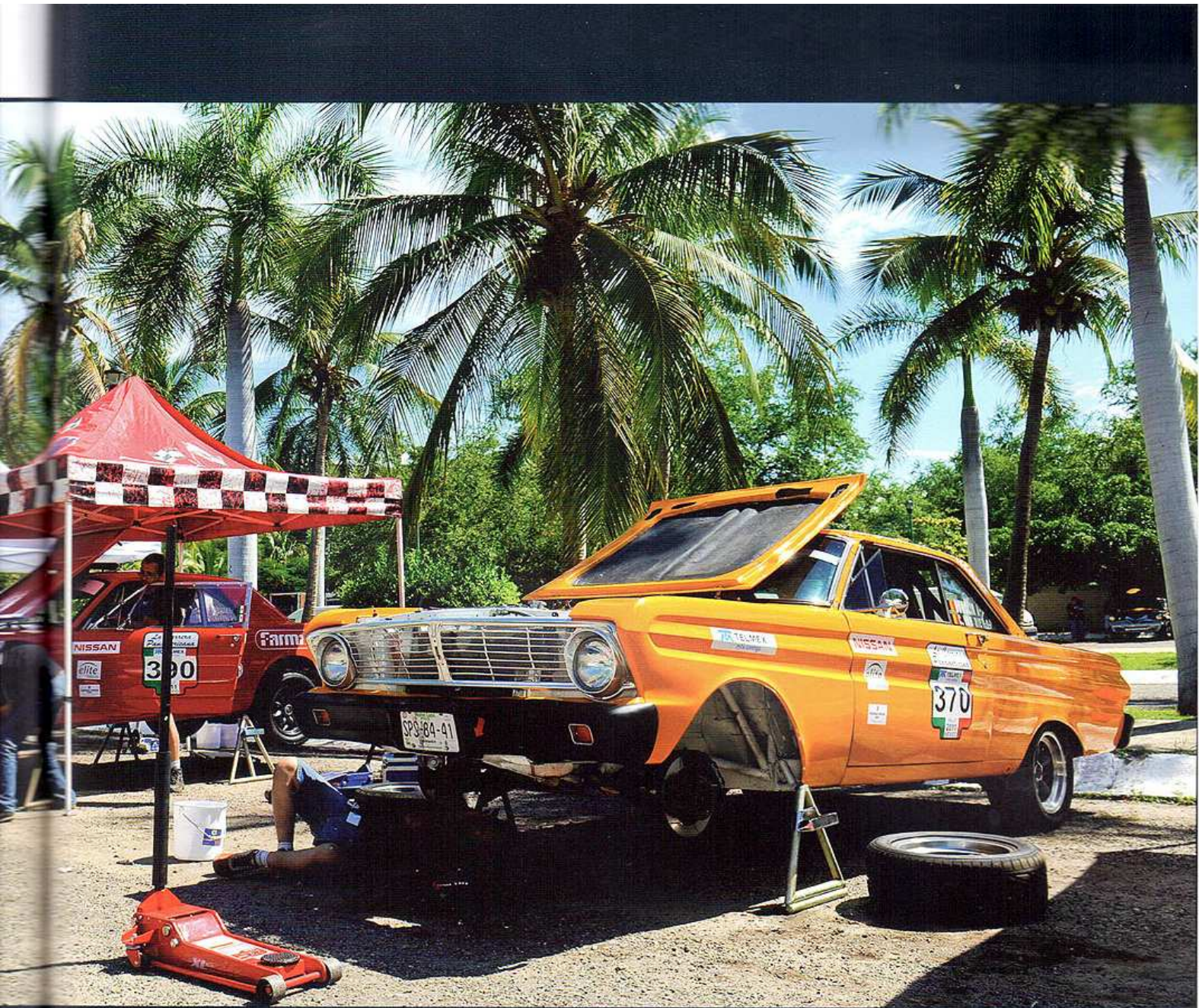
Derweil liefern sich auf den vorderen Rängen wie gewohnt Studebaker, Oldsmobile und Buick ein hartes Gefecht um den Gesamtsieg. Der mexikanische Rallyeprofis Ricardo Triviño und Rundstreckenass Michel Jourdain (beide Studebaker) versuchen das Carrera-Urgestein Doug Mockett im Oldsmobile auf Distanz zu halten. Rund 600 PS



leisten ihre mit Nascar-Technik verfeinerten Boliden und spielen daher in einer wirklich anderen Liga. Allerdings ist in diesem Jahr erstmals die Höchstgeschwindigkeit limitiert. Ein Eingriff ins Motormanagement begrenzt die Maximaldrehzahl im letzten Gang derart, dass die Topp speed „nur noch“ bei etwa 230 Sachen liegt. Früher fuhren die schnellsten US-Kisten knapp über 300 km/h Spitze.

Viel Autopista und verhältnismäßig wenige Sonderprüfungskilometer bestimmen die dritte Etappe von Puebla nach Queretaro. Und ausgerechnet an diesem Vormittag in einer kurzen aber kniffligen Sonderprüfung geht dem Mustang-Treiber Albert Otten plötzlich die Straße aus. In einer Linkskurve kommt der Wagen von der Piste ab und kracht mit dem Dach voran gegen einen ziemlich stabilen Baumstamm. Viel Glück für Otten und seine Ehefrau Ute. Das hätte böse ausgehen können.

Zwischen Queretaro und Morelia (260 Kilometer, davon 60 km Sonderprüfung) wartet dann am Nachmittag ein besonderes Highlight. Manche sagen, es sei fahrerisch der absolute Höhepunkt dieser rabiaten Woche. Es ist das Kurvengeschlängel von Mil Cumbres - zwei Sonderprüfungen direkt hintereinander und zusammen 35 Kilometern lang. „Einfach nur geil, geil, geil“, schwärmt Tim Mälzer nach diesem Ritt, „besser als jede Achterbahn.“ In Morelia im Schatten der Kathedrale wandern dann die „Cervezas“ völlig ungebremst über den Tresen. Durstige Kehlen wollen eben geschmiert werden. >>





Schnell, robust, zuverlässig: Nach 3000 schnellen Kilometern quer durch Mexiko waren die Rosenheimer Carrera-Rookies Richard Pegam und Tom Fischer mit der Performance ihrer Corvette äußerst zufrieden.

Weiter geht es über das Weltkulturerbe Guanajuato mit seiner untertunnelten Altstadt nach Aguascalientes. Und überall herrscht Partystimmung wo der Carrera-Tross Einzug hält. Beste Deutsche sind zur Zeit das Team Mass/Pabst. Und es könnte noch besser laufen, wenn nicht auch hier abgerissene Stoßdämpfer und ein gebrochener Kipphebel die Fahrt verlangsamen würden. „Die Prüfung hoch nach Villa Hidalgo auf sieben Zylindern war natürlich nicht optimal“, berichtet Mass mit fast britischer Zurückhaltung. Gerne würden wir ihn mal in einem der starken Studebaker sehen!

Apropos Studebaker: Im Ziel in Zacatecas hat schließlich der Mexikaner Triviño die Nase vorne, aber nur um Haaresbreite vor Doug Mockett im Oldsmobile. Die beiden ehrgeizigen Teams trennen lediglich fünf Sekunden. Und das nach 49 Sonderprüfungen. Ein solches Finish gab es bislang noch nicht. Tim Mälzer und Frank Meyer lassen sich natürlich auch gebührend feiern, denn jeder, der es bei der Carrera bis ins Ziel schafft, ist ein Sieger. Rang 54 lautet ihre Platzierung. Jochen Mass und Manuel Pabst sind und bleiben beste Deutsche (Rang 11). Auf einen sehr guten 18. Platz kommen Stefan Rehkopf und Peter Scheufen in einem von Euro-Latino-Racing vorbereiteten Ford Falcon. Das einzige Damenteam im Feld, Daniela Wagner und Silvia Lindner (Porsche 911), musste sich mit Rang 43 begnügen. Ein Vergaserbrand und Probleme mit der Zündung verhinderten ein besseres Ergebnis. Pech auch für Thomas Ledergerber und Tino Schmidt. Sie crashten ihren Mercedes ausgerechnet am letzten Tag. Die berühmte Prüfung „La Congoja“ abwärts wurde ihnen zum Verhängnis. Aber immerhin kamen sie aus eigener Kraft über die Ziellinie. Auch zwei weitere Falcon-Teams schafften es sicher ins Ziel: Lutz Rathenow und Umberto Schläpfer (35. Platz) sowie Martin Jörgens und Detlef von der Lieck (Rang 52).

Lange noch wird auf dem Zocalo von Zacatecas gefeiert, und manchen Teilnehmer ertappt man schon beim Schmieden interessanter Pläne: „Ich bin zwar Koch und kein Rennfahrer, aber ich komme

THUMBS UP?

ORGANISATION



TEILNEHMERFELD



SCHWIERIGKEITSGRAD



ATTRAKTIVITÄT FÜR ZUSCHAUER



Anscheinend ist es den Organisatoren immer noch nicht ganz gelungen, die Zeitnahme präzise und korrekt durchzuführen. Auch 2011 hörte man Klagen verschiedener Teilnehmer über ungenaue Zeiten. Der Ablauf ist ansonsten für mexikanische Verhältnisse reibungslos. Und der gute Wille auf jeden Fall da.

Das Teilnehmerfeld ist nun sein einigen Jahren konstant in Menge und Vielfalt. Mehr als 120 Autos gehen nicht, sagt der Veranstalter, weil es sonst Probleme mit den Streckensperrungen gibt. Da die meisten Boliden mittlerweile aus den Sechzigern und ganz frühen Siebziger (z.B. Klasse Historic A plus) stammen, wirkt das Feld manchmal etwas eintönig. Deswegen wieder der übliche Aufruf: Gerne würden wir mehr Autos der originalen Epoche (1950 bis 1954) sehen. Denn das ist die Ära, der das Rennen seinen legendären Ruf verdankt. Auch die Original Panam Class, die eigens für weitgehend originale Wagen geschaffen wurde, war mit nur drei Fahrzeugen nicht gerade gut besetzt.

Nach wie vor ist die Strecke saugefährlich. Und selbst das gut gemachte Roadbook bewahrt niemanden vor Fahrfehlern oder übertriebenem Ehrgeiz. Auch die Verbindungsetappen (Transitos) werden sehr schnell gefahren. Das macht die Sache insgesamt äußerst anspruchsvoll. Gut ist, wer seine Kräfte sinnvoll einteilt. Streckenführung, Kurvenreichtum und die einzigartige Landschaft sind nach wie vor über jeden Zweifel erhaben.

Wer gerade in Mexiko Urlaub macht oder tatsächlich den weiten Weg fürs Zuschauen in Kauf nimmt, findet überall tolle Stellen für Foto- und Videoaufnahmen. Informationen zum Streckenverlauf sind in der Regel kurz vor der Veranstaltung im Internet abrufbar.



www.lacarrerapanamericana.com.mx

garantiert noch mal zu Carrera“, verspricht Tim Mälzer mit einem breiten Grinsen im Gesicht. Die nächste Gelegenheit hierzu gibt es 2012, bei der 25. Neuauflage des mexikanischen Straßenrennens.

Weitere Ergebnisse, eine Teilnehmerliste und Details zur Strecke finden Sie auf www.lacarrerapanamericana.com.mx ■