

Das Erbe Rex Gildos oder La Carrera Panamericana

1999 waren wir zum ersten Mal die PanAm gefahren. Zollprobleme in Verbindung mit Hochwasser ließen uns damals den ersten Renntag verpassen, am dritten Tag verbuchten wir einen Überschlag und am letzten Tag fiel die Kupplung aus (Bericht im PK 1/00). Jetzt, im Jahre 2002, fünfzig Jahre nach dem historischen 300 SL Doppelsieg bei der Carrera Panamericana, wollten es wollten es Beifahrer Thomas Leuchtenberger und Fahrer Thomas Hanna noch einmal wissen. Der 190er Ponton, welcher uns schon 1999 begleitete, bekam ein neues Dach, neue Türen und Scheibenbremsen vorne, made by Fritz Wallner. Zusätzlich wurden, gemäß dem Reglement 5-Punkt-Gurte eingebaut und anschließend alles einem Check unterzogen. Das neue Dach lackierten wir mit der Rolle gelb, den Rest wieder in schwarz. Nachdem wir dem Wagen auf diese Weise wieder ein ganz passables Aussehen gegeben hatten, nahmen wir gleich mal an der MVC-Ausfahrt in München teil und sorgten damit für Kontraste in der Parade der chrom- und lackglänzenden Edelgefährte. Dies war auch der letzte Test vor der Verschiffung nach Veracruz in Mexico. Wie schon beim ersten Mal, wählten wir die VW-Fähre als Transportmittel. Sie ist preiswert und verkehrt zwei- bis dreimal pro Monat. Am 18.10.2002 bestiegen wir das Flugzeug und landeten nach 14-stündiger Reise in Mexico City. Mit dabei: Claus Müller, Veranstalter der Classic Mobil in München und Peter Steinfurth, Chefredakteur der Zeitschrift Markt, beide erstmalig bei der PanAm als Fahrer und Beifahrer in einer 200er Heckflosse als Team vereint. Zu viert mischten wir uns unter die 24 Millionen Einwohner dieser Stadt und genossen die Sehenswürdigkeiten wie Templo Major, Zocalo und die zahlreichen Gaumengenüsse der Seitenstraßen. Am Sonntag den 20.10 ging es weiter nach Veracruz, um Montags dann die Entzollung der Fahrzeuge in die Wege zu leiten.

Gegen die relativ kühle Bergluft in Mexico City, immerhin über 2000 m hoch gelegen, kam uns Veracruz auf Meereshöhe wie eine heiße Waschküche vor. Mittlerweile noch um das Team Memmert/Broich auf 300er Heckflosse, Ehepaar Fallet auf Ponton 220S und das Frauenteam Middeldorp/Holtore auf Porsche 911E, verstärkt, wurden wir bei dem von der PanAm-Organisation ausgewiesenen Zollagenten vorstellig. Dort erfuhren wir, dass die Einfuhr jedes Wagens ins Land nochmals mit 610 Dollar (zusätzlich waren schon 100 Dollar für eine Importlizenz und 200 Dollar für Fahrer- und Beifahrerlizenz berappt worden) zu Buche schlägt. Eine glatte Verdoppelung seit 1999 und von Seiten der Organisation nirgendwo erwähnt. Zähneknirschend zahlten wir diese stark im Widerspruch zum mexikanischen Durchschnittslohn stehende Summe und konnten unsere Autos tatsächlich am späten Nachmittag aus dem Hafen fahren. Während der langen Seefahrt war die Batterie meines Ponton wohl etwas in die Knie gegangen, jedenfalls startete der 190er nicht mehr aus eigener Kraft und musste angeschoben werden. Am Dienstag Morgen machten wir uns nach einem guten Frühstück in unserem Hotel (Fiesta Inn) auf den Weg. Wieder musste mein Wagen angeschoben werden. Auf der Ausfallstraße blieb er dann ganz stehen. Irgendwie bekam die Zündung zeitweilig keinen Strom und eine Sicherung war auch durchgebrannt. Anschieben, losfahren, bremsen, Stromausfall! Alles bei 40 Grad und regem Verkehr. Gott sei Dank waren wir ja genug Leute! Beim vierten Mal ortete ich das Zündschloß als Störenfried. Murphy's law - während der Testfahrten in Deutschland hatte es keinerlei Elektrikprobleme gegeben. Das geht ja gut los.....Die weiteren 700 km bis Tuxtla spulten wir problemlos runter und kamen gegen 21 Uhr im Hotel an. Hier waren schon einige Teams versammelt und die Hotelanlage ist für Müßiggang bestens gerüstet: großzügiger Pool, Fitnessbereich, Bar, es bleibt kein Wunsch offen. In Tuxtla ist auch die Eichstrecke für die Tripmaster installiert sowie eine Art Boxengasse für letzte Verfeinerungen an den Fahrzeugen und die technische Abnahme. Hier herrscht dann wirklich buntes Treiben und man lernt die anderen 80 Teams schnell kennen. Manche haben Transporter und Trailer voller Ersatzteilen und ganze Werkstatt-Crews in Divisionsstärke dabei. Wir haben nur die Werkzeugkiste und ein paar Ersatzteile an Bord, sowie den Kofferraum voll mit unseren Klamotten. Mit Aufkleber anbringen und Aufmalen von mexikanischen Motiven durch einheimische Straßenmaler vergeht die Zeit im Fluge. Unsere deutsche Fünfer-Crew hat sich als Unterziel gesetzt, den von Rex Gildo kreierten „Fiesta-Mexicana“-Ruf „Hossa!“ nun auch tatsächlich in den dortigen Sprachgebrauch eingehen zu lassen. Also lassen wir uns als Zeichen der deutsch-mexikanischen Freundschaft alle „Hossa“ auf die Motorhauben pinseln. Während des Rennens wird dies dann auch unsere Begrüßungsformel untereinander. Getreu einem anderen deutschen Schlagerlied: Ein bisschen Spaß muß sein!

Am Donnerstag Nachmittag ist ein Vorqualifikationsrennen. Ein Amischlitten mit der bezeichnenden Aufschrift „die hard“ streikt schon in der Zeitkontrolle. Wir reihen uns ohne große Hektik und trotz der für uns unvorteilhaften Bergaufstrecke auf Platz 60 von 80 Teilnehmern ein. Damit sind wir am nächsten Morgen um 8.35 startberechtigt. Hossa!

1. Renntag 25.10.2002: Tuxtla-Oaxaca

Bei blauem Himmel und Sonnenschein rollt Wagen um Wagen durch den grünen Startbogen und die enthusiastische Zuschauermenge. Es geht zunächst noch einmal auf die etwas verlängerte Qualifikationsstrecke vom Vortag. Danach beginnt die Transitstrecke zur nächsten Sonderprüfung. Pro Tag legt man auf diese Weise 500 bis 600 km zurück. Eingestreut über den Tag sind bis zu 10 Sonderprüfungen mit nochmals insgesamt 60 bis 80 km, die rein auf Geschwindigkeit gefahren werden. Überall säumen begeisterte Menschen den Straßenrand und winken. Die Polizei regelt fast überall bei Ortsdurchfahrten den Verkehr zugunsten der Rallyeteilnehmer, so dass auch auf den Transitstrecken Schnitte von 80 bis 100 km pro Stunde gefahren werden können, meist nur durch „topes“, eine Art Stolperschwelle vor Ortseingängen, gebremst. So bleibt kaum Zeit für Verschnaufpausen, man fährt von 8 bis 18 Uhr durchgehend, nur unterbrochen durch Tanken und manchmal eine im Roadbook festgelegte Servicepause. Wenn etwas kaputt geht und man die Reparatur nicht schnell genug erledigen kann, hat das zur Folge, bei der nächsten Sonderprüfung aus der Wertung zu fallen und dafür die Maximalzeit für diese Wertung zu kassieren. Schon am ersten Tag fallen 8 Autos aus, darunter in Wertungslauf 3 der 300 SL von Kleißl/Otten der nach einer langgezogenen Linkskurve irreparabel demoliert auf der Fahrbahn steht. Eine Wiederholung des Doppelsieges von 1952 wird damit unwahrscheinlich, da von den zwei verbliebenen 300 SL einer eher vorsichtig bewegt wird. In der nächsten Sonderprüfung geht es wieder mal stark bergauf, so dass wir nicht über den dritten Gang rauskommen. Derweil schließt der uns nachfolgende, über 200 PS starke, Jaguar XK 150 auf und wir lassen ihn passieren. Anschließend geht es bergab und wir holen mit unseren 100 PS wieder auf den Jaguar auf, der lässt uns dann passieren und wir überholen uns mehrfach gegenseitig. Solche Kämpfe machen richtig Spaß! Bei der Tagesabrechnung am Abend haben wir uns dann schon auf Platz 42 im Gesamtklassement nach vorne gearbeitet und finden uns auf Platz 4 in der Vierzylinder-Klasse. Dort kämpfen wir unter anderem gegen gut aufgetunte Volvo P 1800 mit 140 PS und einen sichtbar gut gehenden Alfa GTV mit sicherlich um die 150 PS unter der Haube. Ein 912er Porsche rundet die Mixtur der vor uns liegenden direkten Konkurrenten ab. Alle diese Teams haben Service-Wagen dabei und fahren weder Gepäck noch Ersatzteile bzw. Werkzeugkisten spazieren. Insofern haben wir uns fürs Erste ganz gut geschlagen. In der Sechszylinder-Klasse gibt es einen Kollegen namens Ugo Martelli aus Italien, der mit seinem serienmäßigen 220SE-Heckflosse ebenfalls weitaus stärkeren Fahrzeugen das Nachsehen gibt. Während wir uns am Abend der Darbietung von Volkstänzen nebst mexikanischen Gaumenfreunden hingeben, schraubt das mexikanische Mercury-Team mal eben ihren Wagen über Nacht auseinander. Motor, Getriebe, Vorderachse raus, denn irgendwo auf der Strecke ging es wohl offroad. Am nächsten Morgen sind sie wieder dabei! Hossa!

2. Renntag 26.10.2002: Oaxaca-Puebla

Bei bestem Wetter geht es durch bergige und kurvenreiche Sonderprüfungen. Der Porsche 912 hat scheinbar Kühlprobleme und fährt deshalb permanent mit offener Heckklappe. Wir laufen zweimal kurz vor Ende der Prüfungen auf ihn auf. Phantastische Ausblicke in die umliegenden Bergketten und Täler bringen einem die Schönheit Mexicos näher. Die Kakteen wirken wie Streichhölzer an den Berghängen. Das Pech der 300 SL setzt sich heute fort. Der von dem fünfmaligen Vorjahressieger Pierre de Thoisy, bisher immer auf Studebaker, gesteuerte SL klatscht mit dem Heck gegen ein Hindernis. Der Wagen ist jedoch weiterhin fahrbereit. Aber der 1. Platz rückt nach diesem Malheur weiter in die Ferne. Zusätzliche Probleme mit der Benzinpumpe hatten den Wagen schon am Anfang etwas zurückfallen lassen. Aber die PanAm ist ja bekannt für Überraschungen jeglicher Art, und oft fallen die direkten Konkurrenten eben einfach aus. Alles ist noch offen! Wir geben uns wieder eine Hatz mit dem XK 150 und den weißen 912 verputzen wir auch noch. So erreichen wir den Zocalo von Puebla ohne Probleme und mit dem Gefühl nicht gerade langsam unterwegs zu sein. Das übliche Bad in der Menge beginnt und diesmal haben wir vorgesorgt: Zahlreiche Postkarten vom Rennwagen liegen im Gepäck und werden begierig von den Kindern eingesammelt, nicht ohne vorher noch eine Unterschrift zu verlangen. Während die Sponsor-Girls von Corona auf einer Bühne abrocken, verkrümele ich mich in eine Seitenstraße und lasse mir endlich die Haare schneiden. Mit mexican style auf dem Kopf verlasse ich die drei Friseurinnen und kaum bin ich wieder am Wagen, verrät mir eine Mexikanerin in brüchigem Englisch, dass Sie meine Augen schön findet. Meine Antwort, dass ich Ihr ein Glasauge dalassen würde, versteht Sie allerdings nicht.

Abends bei der Siegerehrung im Rahmen der Fahrerbesprechung stehen wir erstmals mit auf dem Treppchen. 3. Platz in der Tageswertung in unserer Klasse! Platz 38 in der Gesamtwertung. Hossa!

3. Renntag 27.10.2002 Puebla-Mexico-City-Morelia

Zum 15. Jubiläum der neu aufgelegten PanAm soll es heute nach Mexico-City gehen. Diese Stadt wird aufgrund ihres Verkehrsdschungels normalerweise nicht mehr angefahren. Aber die Veranstalter wollten diesmal in Mexico-City einige altgediente Teilnehmer ehren und auch die Polizei sollte für Ihren wirklich perfekten Einsatz gelobt werden. Den 300 SL war auch heute das Glück nicht hold. Kurz nach dem Start in Puebla fuhr ausgerechnet dem vorsichtig gefahrenen 300 SL aus Namibia ein Taxi in die Seite und lenkte den Wagen so von der Straße ab, dass er mit Totalschaden in einem Laden steckenblieb. Gott sei Dank ohne Personenschaden. Wir hatten hingegen Glück und trafen vor Mexico City auf drei weitere Rennteilnehmer. Studebaker, Mini, Ponton 220SE Coupé und unser Ponton 190. So fuhren wir aufeinandergerichtet durch den Verkehrsmoloch bis zum Treff auf einem weitläufigen Supermarktparkplatz. Dort war Service an den Fahrzeugen angesagt und da nichts zu reparieren war, verfolgten wir die Ehrungen. Nachdem dieser Programmpunkt vorbei war, geht es auf dreispurigen Autobahnen bis auf 2700 Meter hinauf aus dem Hochtal von Mexico-City weiter Richtung Morelia. Vor Morelia lauert die fahrerische Herausforderung namens „mil cumbres“, zu übersetzen mit „tausend Hügel“. Hier geht die Straße äußerst kurvenreich durch den Dschungel und nicht selten wird das dunkle Grün durch diverse abgeflogene Fahrzeuge unterbrochen. Es erwischt im Laufe von „mil cumbres“ Ex-Formel 1 Rennfahrer Clay Regazzoni in seinem Alfa 1900 Limousine, den er kalt zum Coupé umformt. Auch der zweite Alfa 1900 von Cajani lügt uns in einer Kurve aus dem Grün entgegen. Der 356er aus Californien hingegen dreht hier eine Rolle. Ehepaar Fallet legen ihren 220S Ponton in die stabile Seitenlage. Zuvor hatten Sie die Bestzeit ihrer Klasse vorgegeben. Auf dem Weg zum Krankenhaus dürfen Sie ihre logistischen Fähigkeiten von der Bahre aus einbringen, dieses überhaupt zu finden. Beim Ponton sind die Achsschenkel der rechten Seite rechtwinklig abgeknickt und an der nachgerüsteten Scheibenbremse fehlt einfach ein Stück. Doch Mexico wäre nicht Mexico wenn das nicht doch noch irgendwie wieder zum Laufen gebracht wird. Und gerade als die Fallets nach der Prophylaxeuntersuchung im Hotel einlaufen in das auch ihr havariertes Auto transportiert wurde, kommen schon ein paar Mexikaner des Weges, die mehrere Pontons gesammelt haben. Ja, auch Vorderachsen wären ausgebaut da. Während wir radebrechen wie und wann die Teile zur Verfügung stehen, kommt ein weiterer Mexikaner des Weges. Auch er hätte eine Achse. Genaues Nachfragen ergibt, dass er meint, eine in seinem Besitz befindliche Heckflossenachse würde auch in den Ponton passen. Das nun gerade nicht, aber die Scheibenbremse können wir verwenden. Da alle Mechaniker von Morelia Nachtschicht an den anderen beschädigten Fahrzeugen einlegen, verspricht eines dieser Allroundgenies, anzufangen, sobald er im Volvo-Team alles gerichtet hat. Kurz, am nächsten Morgen ist der Wagen wieder fahrbereit und vom Abnahmekommissar wieder zum Rennen freigegeben. Allein der steife Hals vom Überschlag hält Ehepaar Fallet davon ab, unter Rennbedingungen weiterzufahren. Wir finden uns an diesem Abend auf Platz 35 im Gesamtklassement und müssen dank des wieselflinken Mini der an diesem Tag aus dem Nichts an Platz 2 schießt, mit Platz 4 in der Klassenwertung vorlieb nehmen. In der Sonderprüfung hatte uns der Alfa GTV bergauf überholt, doch auf der Abwärtspassage schlossen wir wieder auf und klebten an seinem Heck. Letztendlich trennten uns nur 20 Sekunden auf der über 20 km langen Strecke! Auf dem Zocalo von Morelia schießen wir noch ein Mercedes-Ensemble-Foto. An diesem Abend muß ich zum ersten Mal den Schraubenschlüssel, Größe 12, herausholen. Richtig geraten: Die Auspuffschrauben hatten sich gelockert, das wars dann auch schon.

4. Renntag 28.10.2002 Morelia-Aquascalientes

Zum Auftakt fährt man die schönen „mil cumbres“ noch mal in der anderen Richtung. 11 Sonderprüfungen sollten es an diesem Tag insgesamt werden. Das sieht nach einem langen Tag aus! Die Sonne lacht uns entgegen als wir gegen 9 Uhr auf die erste Sonderprüfung gehen. Die Morgenfeuchte liegt noch auf der Straße, aber unsere 185er-Semperit M+S greifen so gut wie sie laut quietschen. Wie sagte doch Lagonda-Joe(Bild:PanLJRM) vom 220SE Ponton-Coupé-Team: "Only singing tyres are happy tyres!" Also machen wir unsere Reifen ziemlich glücklich und schließen auf den eine halbe Minute vor uns gestarteten Ford V8 auf. Ab der Mittagszeit wird die Strecke spürbar flacher und die Vegetation beschränkt sich auf Steppengras mit eingestreuten Steinfeldern. Man denkt unweigerlich daran wie die ersten Siedler hier mit ihren Planwagen entlang rumpelten und sich wahrscheinlich fragten, was sie hier anbauen sollen. Während mein Beifahrer die Transitstrecke runterspult, fängt der Wagen an zu ruckeln. Die Benzinuhr steht allerdings auf „Viertel“ und war bisher korrekt gegangen. Im Renneinsatz gurgeln so um die 17 Liter auf 100km durch die Doppelvergaser. Die nächste Tankstelle ist ca. 10 km entfernt. Nach weiteren zwei Kilometern stehen wir auf der Standspur und die Vermutung des Spritmangels bestätigt sich im Schauglas des Benzinfilters. Reservekanister sind bei der Rallye strengstens verboten. Also bleibt uns nur zu hoffen, dass jemand uns rechtzeitig sieht und anhält. Einige Teilnehmer rasen hupend vorbei. Humor ist wenn man trotzdem lacht! Dann hält ausgerechnet unser stärkster Widersacher, der rote Volvo P 1800 mit den Mexikanern Luis Barona und Co Javier Valdovinos an Bord. Wir pumpen mit Hilfe einer Flasche aus Ihrem Sicherheitstank zwei Liter in unser Auto und weiter geht es bis zur Tankstelle. Das ist der Geist der Carrera - danke für diese unkomplizierte Hilfe! Nach dem Servicepoint in Leon

fängt es an zu regnen wie man es hier wohl selten erlebt. Die Hurrican-Ausläufer lassen grüßen. Insofern blasen die Veranstalter die restlichen Sonderprüfungen ab. Schade eigentlich, denn im Regen sind wir mit unserm schwachen Gefährt im Vorteil. Claus Müller, mit seiner 200er Heckflosse auch einer der Schwachen bringt es auf den Nenner: Die Starken könnten doch das Hirn einschalten und Gas wegnehmen, aber wir können in den Bergprüfungen nichts zulegen! Auch das Rundstreckenrennen welches als letztes Highlight des Tages geplant war, fällt den Wassermassen zum Opfer. Der Ort Aquascalientes macht seinem Namen alle Ehre! Am Ziel erwartet uns der ortsansässige Oldtimerclub und es ist gerade ein Oldtimermarkt zugange, auf dem unter anderem der Renn-Facel-Vega vom Vorjahr zum Verkauf steht. Auch ein Fiat Multipla in rostfreiem Zustand hat seinen Weg irgendwann mal nach Mexico gefunden. Abends müssen wir zur Fahrerbesprechung von unserem Hotel aus erst durch den ganzen Ort fahren, werden aber dann abermals als Tagesdritte aufs Podest gebeten. In der Gesamtwertung sind wir jetzt auf Platz 27. Am nächsten Morgen kommt das örtliche Fernsehen und interviewt die Fahrer. Wir erklären Ihnen das „Hossa“ ein altes Wort der deutsch-mexikanischen Freundschaft ist und sie filmen die Schriftzüge auf allen fünf Autos ab. Damit ist uns ein weiterer großer Schritt bei der Implementierung dieses Begriffes in Mexico gelungen. Hossa!

5. Renntag Aquascalientes - Zacatecas

Der Start ist das Ziel vom Vorabend. Also können wir uns noch einmal die schönen Oldies anschauen und fahren dann zum Rundkurs. Hier wird wie immer im Halbminutenabstand gestartet und dann sechs Runden gefahren. Zeitweise geht es auf der Strecke recht eng her. In packende Kurvenkämpfen kann man hier auch mal gegen die ganz vorne liegenden, die man sonst kaum sieht, kämpfen. In den Kurven haben wir ganz gute Karten, auf den Geraden ziehen uns die PS-stärkeren Wagen deutlich von dannen. Auch die Volvo P 1800 und der Alfa GTV zeigen hier, dass sie mindestens 50 PS mehr haben. Die nächste Sonderprüfung ist eine ellenlange Gerade die mit einer milden Kurve gewürzt permanent bergauf geht. Da kommen wir kaum auf 100km und können uns noch so sehr bemühen über den 3. Gang zu kommen, es ist einfach nicht unser Ding. Da ist die Strecke vor Zacatecas namens „la bufa“ schon eher für uns geschnitzt. Enge Kurven mit anschließendem Abgrund lassen viele vor Erfurcht den Gasfuß lupfen. Hier können wir wieder etwas gut machen. Trotzdem fallen wir leicht ab, Platz 30 im Gesamtklassement. Das Ziel ist in der historischen Altstadt von Zacatecas und wir werden wieder einmal von einer Kapelle empfangen. Der ganze Ort ist auf den Beinen um die Autoparade abzunehmen und wir begießen unser Ankommen mit zwei bis dreizehn Coronas. Der Abend in Zacatecas ist immer von besonderer Güte, da man am nächsten Tag endlich mal ausschlafen kann und kein Hotelwechsel ansteht. „La bufa“ eignet sich für zwei Tage Aufenthalt! Abends ist die Diskothek des Ortes für die Fahrerbesprechung samt Siegerehrung reserviert. Vorher geht es mit Bläser-Combo und reichlich Alkohol in Form von Mescal-Gaben begleitet von vielen Einheimischen erst mal durch die Gassen von Zacatecas. Das ist wie Bergsteigen, es geht treppauf, treppab. Das Ganze in einer Höhe von über 2000 Metern. Aber alle halten durch! Mittlerweile geht uns der „Hossa“-Ruf leicht von den Lippen und auch andere Rallyeteilnehmer haben sich daran gewöhnt. Als ein Amerikaner laut niest und wir im Übermut „Hossa“ brüllen, sagt er nur völlig ungerührt, „Thank you!“.

6. Renntag 30.10.2002 Zacatecas-Zacatecas

Da uns der zweite P 1800 der hinter uns liegt bedenklich nahe kommt, beschließen wir doch unser Gepäck zumindest an diesem Tag im Hotel zu deponieren. Also werden Werkzeug, Ersatzteile und Gepäck ausquartiert. Das bringt ca. 100 kg und vielleicht in den Bergaufpassagen endlich den Anschluß an den 4. Gang. Ja und tatsächlich gelingt es uns in den Kurven von „la bufa“ unsere direkten Verfolger auf Distanz zu halten. Nur der bärenstarke Mercury, schon deutlich mit Kampfspuren gezeichnet, holt uns in der Bergaufpassage ein. Doch wer uns überholt, wird sofort bestraft Viermal „la bufa“ hoch und runter, dann in die Corona-Brauerei zum (Nach-)Mittagessen mit nettem Empfang. Dort tafelt man wirklich nur vom Feinsten auf, Coronas Bierspezialitäten runden das Ganze auf der flüssigen Seite ab. Die Tagesergebnisse werden dort ebenfalls bekannt gegeben und wir finden uns ein drittes Mal als Tagesdritte auf dem Siegerpodest, ganze vier Sekunden vor unseren Verfolgern im P 1800 und im Gesamtklassement auf Platz 32. Das Gepäckausräumen hat sich also gelohnt! Jedoch zeichnet sich das Ende des Rennens zugunsten des P 1800 ab, denn der letzte Tag ist eine reine Vollgasbolzerei auf schnurgeraden Strecken. Da kann uns nur noch ein Motorschaden der Konkurrenz helfen. Das passiert relativ häufig, denn gerade unter der Hitze der Wüste in Verbindung mit dem Bleifuß kollabieren die hochgetunten Motoren gerne einmal. Hossa la vista!

7. Renntag 31.10.2002 Zacatecas-Nuevo Laredo

700 km müssen an diesem letzten Tag bewältigt werden! Allerdings eher belanglose Strecken, teilweise auf abgesperrten Autobahnen. Ein bisschen spannend wird es aber doch: Nebel und Regen verschlimmern die Sicht und wir Europäer kommen damit „sichtlich“ besser zurecht. Trotzdem gelingt es unserem Verfolgerteam sich 64 Sekunden vor uns zu platzieren und auch der wieder erstarkte Porsche 356 nimmt uns noch 17 Sekunden ab. Damit sind wir nur 5. in der Tageswertung. Wir hatten uns auf dieses Ergebnis aber schon seelisch und moralisch vorbereitet und trösten uns mit reichlich Corona über den Abend. Insgesamt haben wir über das ganze Rennen in unserer Klasse den 4. Platz erreicht, in der Gesamtwertung liegen wir auf Platz 31 vor wesentlich potenteren Autos. Und das Beste: Diesmal haben wir nicht mal einen Kratzer im Wagen! 1 Liter Öl und zweimal Auspuff nachziehen, das wars. Hossa! Im Ziel treffe ich die Mexikaner die mir 1999 mit einer Kupplung aus ihrem Ponton weitergeholfen haben. Sie sind immer noch am restaurieren! In Mexico laufen die Uhren etwas langsamer.... Die Helden der Siegerehrung sind für uns die in der B-Klasse für Sechszylinderfahrzeuge gestarteten Memmert/Broich auf ihrer 300 SE Heckflosse. Sie sind Klassensieger und dürfen deshalb einen Motor von Sponsor Renosa-Motorenüberholungen aus dem Katalog auswählen. Dann kommt die Porsche Rennwagen-Replika und dann zur großen Überraschung aller, Ugo Martelli mit seinem serienmäßigen 220SE, den er kurz vor dem Rennen von einem Schrottplatz gerettet hat. Man sieht also, man kann die PanAm auch ohne großen Aufwand bestreiten und auch gewinnen! Das macht dieses Rennen immer wieder attraktiv und kaum hat man eigentlich genug vom täglichen Autofahren, juckt es einen schon wieder im Gasfuß. PanAm, wir kommen wieder, schon alleine wegen der schönen Landschaft! Und vielleicht werden wir ja dann mit einem schallenden „Hossa“ begrüßt.

Was danach geschah:

Am Tag nach der Siegerehrung verließen wir Nuevo Laredo um die Mittagszeit, um die Wagen die 1500km nach Veracruz zurückzufahren. Ugo Martellis 220SE sollte auch mit, ebenso ein 300SE vom Kleißl-Team. Also wechselten die bisherigen Beifahrer Peter Steinfurth und der Münchner Immobilienwirt Thomas Leuchtenberger ihre Rolle und fuhren diese Autos, da deren bisherige Fahrer aus Termingründen zurückfliegen mussten. Bis zum Abend schafften wir es bei zunehmend starkem Regen bis zu einer wunderschönen Hazienda namens St. Engrasia. Ein Tipp von Juan Stanglmaier, der als Deutsch-Mexikaner dem 300SE- Team Memmert/Broich als Mechaniker zur Seite stand. Er organisiert Motorradreisen durch Mexiko und kennt deshalb einige schöne Orte. Am nächsten Mittag starteten wir wieder und kamen ohne Probleme bis Tuxpan, wo der Regen nur so niederprasselte. Die Mexikaner feiern am 1.11. eine Art Totenfest. Dazu werden überall Totenköpfe und Skelette aufgehängt, selbst Kuchen in Sarg- und Grabform wird dafür gebacken. Nach einer daraufhin gruselig ruhigen Nacht in Tuxpan kamen wir dann am dritten Tag um die Mittagszeit in Veracruz an. Nach mehr als 6000 km in 11 Tagen war jetzt keiner mehr aufs Fahren scharf und wir waren alle ein bisschen froh, unsere Autos im Parkhaus des Hafens verschwinden zu lassen. Anfang Dezember werden sie wieder in Emden ankommen und dann bekommt mein Rennwagen einen Ehrenplatz zwischen den anderen Pontons in der Verkaufshalle. Da kann er den anderen in den kalten bayrischen Winternächten von seinen Abenteuern in Afrika und Mexiko erzählen, bis es wieder heißt: „Hossa!“