

Rallye Panamericana 1999 oder "Lokari goes america"

Nachdem wir, wie schon geschildert unseren Lokari-Renn-Ponton in Emden aufs Schiff gebracht hatten, flogen wir am 19.10.99 von München über Atlanta nach Mexico City. Nach einer durchzechten Nacht in der Flughafenbar ging es am 20. morgens um 8 Uhr weiter nach Vera Cruz. Dort standen wir gegen 11 Uhr tatsächlich in einem Lagerschuppen am Hafen vor unserem „Gustl“. Guter Dinge packten wir unser Gepäck in den Kofferraum und sahen uns schon am Hotelpool im 500 km entfernten Tuxtla mit den anderen Rallyeteilnehmern plaudern. Doch wir hatten die Rechnung ohne den Zoll gemacht. Mit unseren spärlichen Spanischkenntnissen kamen wir nicht weiter. Für solche Fälle hat die Rallyeleitung einen Ansprechpartner in Form eines freien Zollagenten namens David King. Einer seiner Mitarbeiter stand dann auch kurze Zeit später vor uns. „Ja, es gäbe große Probleme, entscheidende Papiere würden fehlen und auch andere hierher verfrachtete Rallyeaautos säßen noch fest“, erklärte uns dieser. Aber heute Abend gegen 17 Uhr wäre vermutlich alles erledigt. Damit können wir leben, denn schließlich hätten wir dann noch einen Tag bis zum Start, dachten wir. Der Abend kam und Johnny Walker auch, nur der Zollagent nicht. Letztendlich zog sich die Prozedur bis zum nächsten Abend 19 Uhr hin und kam auch nur unter dubiosen Umständen und gegen Zahlung von 300 USD zustande. Jetzt noch schnell die 500 km nach Tuxtla runterreißen und mit etwas Glück könnten wir noch etwas an unseren schon seit zwei Tagen gebuchten Betten horchen. Nach einer Stunde Fahrt setzt Regen ein. Die auch in der deutschen Presse angekündigten Überschwemmungsgebiete kommen uns in den Sinn. Gegen Mitternacht hängt auf einmal ein kleiner Vampir, nein, eine Fledermaus, am Kühlerstern. Ein schlechtes Omen? Kurz danach bieten sich drei Möglichkeiten zur Weiterfahrt an. Nachfragen beim Tankwart, Truckdrivern, Polizisten und Militär ergeben einen Wust von Informationen die irgendwie darauf hinauslaufen, dass alle Straßen richtig seien. Angesichts des prasselnden Regens sowie dem wenig aufschlussreichen Kartenmaterial in Verbindung mit der zunehmend knappen Zeit bis zum Start geben wir auf gut Glück Gas. Nach 100 km Blindflug durch dichteste Regenschleier befinden wir uns irgendwo auf einer viertklassigen Straße als vor uns Bremslichter eines LKW aufleuchten. Die Straße ist unter Wasser! Sollte unsere ganze Vorbereitung jetzt buchstäblich ins Wasser fallen? Nein, wir fahren ganz dicht auf den LKW auf und kämpfen uns in seinem Sog durch die Wassermassen. Nach 400 m stehen wir wieder auf sichtbarer Straße. Die nächsten 100 km geht dies mit zunehmender Wassertiefe immer wieder so. So ausgiebig wollten wir die Lokari-Innenkotflügel gar nicht testen! Eine größere Stadt kündigt sich auf Wegweisern an. Unser LKW fährt unbeirrt von einer Untiefe in die andere und wir hinterher. Dann kommt eine, in der schon einige Autos abgesoffen sind. Wir folgen, was sollen wir auch tun? Das Wasser wird tief und tiefer, der Motor stottert, der Ventilator peitscht hörbar durchs Wasser, wir bleiben im Schlick stecken, die seitliche Strömung dreht das Heck weg, das Wasser läuft durch den Innenraum und Beifahrer Hemsing sitzt schon absprungbereit im Fenster. Wasserstand auf seiner Seite Höhe Türklinke! Der LKW zieht langsam davon und seine Heckwelle schlägt über (!) den Kühlergrill, doch der Motor bleibt unglaublicherweise trotz einiger Aussetzer an! Die neuen Kabel und die penible Abdichtung aller Kabel machen sich jetzt mehr als bezahlt. Plötzlich greifen die Hinterräder wieder und mit letztem Schwung erreichen wir einen höher gelegenen Straßenteil. Wir stehen in einer völlig untergegangenen Stadt die vom Militär vor dem Ausplündern bewahrt wird. Unsere Frage nach Tuxtla wird mit deuten auf die in die Berge führende Straße beantwortet. Unser LKW bleibt an einer Straßensperre stehen, wir fahren auf einer Art Dammstraße an bis unters Dach versunkenen Häusern vorbei. Die gespenstische Szenerie wird ab und zu durch elektrisches Licht aufgehellt, scheinbar sind die Leitungen trotz des Wassers funktionsfähig. Nach einer Weile „taucht“ eine Tankstelle auf, volle Beleuchtung, alles in Bereitschaft, nur kein weiteres Auto weit und breit. Wir tanken voll und schlagen mit dem Schraubenzieher Wasserabflöcher in den hinteren Wagenboden, wo das Wasser bisher munter hin- und herplätscherte. Weiter geht es ganz allein in die Dunkelheit. Schnell fahren ist ausgeschlossen, denn hinter jeder Kuppe könnte ja Wasser statt Straße auf uns warten. Um 3 Uhr morgens, noch 5 Stunden bis Rennbeginn, kommen wir wieder an ein Gewässer mit Strömung, die Straße ist nur noch zu erahnen. Mit unserem U-Boot-Ponton waten wir los. Auf einmal Blinksignale in 1 km Entfernung. Ein Boot? Ein abgesoffener Wagen? Zurück geht nicht mehr. Wir nähern uns der Lichtquelle. Auf einmal starke Strömung vor uns. Ist die Straße weggespült? Auch diesmal haben wir Glück! 50 Meter vor dem Licht erkennen wir einen Polizeiwagen der die Signale gegeben hatte. Die beiden Polizisten in dem Wagen bestätigen unsere Frage nach Tuxtla mit Fingerzeigen in die von uns eingeschlagene Richtung. Business as usual! Die lange Regennacht endet für uns um 9 Uhr, eine Stunde nach dem offiziellen Start, in Tuxtla. So abenteuerlich hatten wir uns die Anreise nicht vorgestellt!

1. Renntag 22.10. Tuxtla (540m)-Oaxaca:

Wir sehen gerade noch wie die Starttribüne demontiert wird. Im Hotel treffen wir auf León Camargo, einen der Organisatoren, der uns freundlicherweise sein Zimmer zum Duschen überlässt. Danach versuchen wir bei zunehmend blauem Himmel das Feld einzuholen. Bei Tagesetappen um die 500 km mit 4-5 eingestreuten Sonderprüfungen kein einfaches Unterfangen. Gegen Nachmittag sichten wir die ersten Rennwagen, allerdings alle reichlich verbeult auf den Trailern der Service-Crews. Ich zähle 12 verbogene Wagen, darunter auch das schöne 220SE Ponton-Coupé vom letzten Jahr, überschlagen! (Foto 1) Am Abend laufen wir außer Wertung in Oaxaca ein. Dort erfahren wir, dass die Straße morgens wohl sehr schlüpfrig war und im ersten Rennfieber außergewöhnlich viele der Straße „good bye“ sagten. Nach nun gut 5 Tagen fast ohne Schlaf sinken wir todmüde in die Betten. Am nächsten Morgen wird unser 190er völlig problemlos abgenommen und wir sind endlich offiziell dabei. Am Start erfahren wir vom Schicksal eines anderen deutschen Jaguar-Teams. Ihnen scheint es im Zoll ähnlich ergangen zu sein, aber im Gegensatz zu uns erreichte man noch rechtzeitig Tuxtla. Dann eine Stunde nach dem Start irreparabler Unfallschaden und Aufgabe. So lernen wir diese Teilnehmer gar nicht erst kennen. Weitere deutsche Teams unter den 91 gestarteten: Kleißl/Lehr sowie Ulrich/Timo, beide auf 300 SLS, Stoschek/Wagner auf Porsche 911, Broich/Memmert auf 300 SE Heckflosse, Meyer/Romforth auf 190 SLS, Meyer/Homola auf Porsche 356 und Steinke/Bossert auf Jaguar. Mit Stern auf der Haube noch das 220SE-Heckflossenteam O'Connor/Bledsoe und trotz Überschlag weiterhin dabei Blackburn aus California mit Copilotin Zesiger aus N.Y. auf dem 220 SE Ponton-Coupé.

2. Renntag 23.10. Oaxaca (1350m)-Puebla:

Es läuft richtig gut. Der Wagen liegt relativ neutral. Die anstelle der Rücksitzbank eingebaut Alukiste mit den Ersatzteilen und der volle Kofferraum ergeben ein gutmütiges Übersteuern im Grenzbereich. Ohne den ersten Fehltag mit voller Strafzeit wären wir auf dem dritten Platz in unserer Klasse. Der Auspuff löst sich vom Endtopf und wir bekommen zusätzliche akustische Rennatmosphäre geliefert. Abends in Puebla schrauben wir den klappernden Endtopf einfach ab. Schweißen lassen ist sinnlos, bei den Straßenverhältnissen würde der Auspuff bald wieder abreißen. Nächstes Mal ohne Kompromisse Originalverlegung in Edelstahl. Dann wird der Wagen ordentlich abgeschmiert, denn in allen Lagerstellen dürfte sich durch die vorangegangenen Tauchgänge Wasser befinden. Ölverbrauch auf die zurückliegenden 2000 km gleich Null. Gute Arbeit, Fritz Wallner! Höchste erreichte Geschwindigkeit nach dem geeichten Tripmaster: 183 km. Allein die Trommelbremsen nerven mit wechselseitigem „Ziehen“ und leichtem Klemmen. Mit diesem Problem kämpft auch der 190 SLS. Im Hotel wird erst mal Kontakt zu den anderen aufgenommen und das Bier des Sponsors Corona fließt reichlich.

3. Renntag 24.10. Puebla (2162m)-Morelia:

Die erste Sonderprüfung machen wir noch im Halbschlaf. An schneebedeckten Gipfeln des 5452 m hohen Popocatepetl vorbei fahren wir über einige Hochebenen auf kurvigen Nebenstraßen. Die Straße ist stellenweise neu geteert und der Split prasselt nur so in die Lokari-geschützten Radhäuser. Der Start zur 2. Sonderprüfung klappt super. Ohne durchdrehende Räder und optimal hochbeschleunigt erreichen wir auf einer langen Geraden 160km. Über Kopfhörer betet Beifahrer Hemsing die Kurven vor. „Mittlere Linkskurve, bergab, Schwierigkeit 2, nicht einsehbar“. Abbremsen auf 120, einlenken – der Radius wird eng und enger, das Heck kommt abrupt und wir driften querstehend. War wohl doch eher Schwierigkeitsgrad 3. Die innenliegende Felswand füllt in Breitformat die Windschutzscheibe. „Nur nicht vom Gas gehen, damit sich die Einge lenkachse nicht aufstellt“, sind meine Gedanken während das Lenkrad am Anschlag steht. Und dann befinden wir uns auch schon in der Hauptrolle des Tages und kugeln über die rechte Seite unter gleichzeitigem Vollzug einer 180°-Drehung in den Regenablauf neben der Straße. Dort bleiben wir exakt auf dem Dach liegen. In der eintretenden Stille fällt noch die Frontscheibe komplett aus dem Rahmen und wir hängen kopfüber in den Gurten. (Foto 2) Beifahrer Hemsing gibt zu verstehen, dass mit ihm alles o.k. sei und beginnt sich abzuseilen. Ich folge und wir sammeln erst einmal unsere überall verstreuten Utensilien aus dem Kofferraum zusammen, nicht ohne ein Warndreieck zu positionieren. Glück im Unglück: Die im Wagen installierte Kamera hat alles festgehalten. Kaum hatten wir die Samsonites zur Seite geräumt, braust auch schon der nächste Wagen vorbei. Gott sei Dank war unser Auto optimal „geparkt“, niemand wurde behindert! Während das auslaufende Motorenöl langsam den Straßengraben hinunterfloß und dabei unsere dort liegenden Musikkassetten unbrauchbar machte, sah der Wagen bis auf eine u-förmig verbogene Spurstange noch ganz manierlich aus. Drei Türklinken, die Blinkerwarzen und die beiden Außenspiegel waren die Opfergaben. Die Kofferraumhaube und die Türen waren zwar ordentlich verbeult, aber noch brauchbar. Der Heigo-Käfig kann getrost als getestet und für gut befunden werden. Die eintreffende Service-Crew vom Kleißl-HK-Engineering-Team half uns spontan den Wagen wieder auf die Räder zu stellen. Die Spurstange wurde nach alter Tradition und Sitte mit dem Hammer „gerichtet“, die Frontscheibe wieder eingetap und nach Einfüllen von einem Liter Öl ging es nach einer knappen halben Stunde weiter. Zwar quietschten nun die Reifen aufgrund der verstellten Spur erbärmlich, aber bis zur nächsten Sonderprüfung waren wir wieder in der Zeit. „The race must go on!“ Trotz des nun etwas schwammigen Fahrverhaltens konnten wir noch einigermaßen mithalten und Beifahrer Hemsing entwickelte sich zum Schlangemenschen indem er bei den Sonderprüfungen durchs Fenster der blockierten Beifahrertür zur

Dokumentenannahme kletterte. Einzig die Fahrtür ging noch auf und zu! Abends fuhren wir gleich zum Reifenhändler von Morelia; Ladenschluß ist in Mexiko ein Fremdwort, und ließen die Spur neu einstellen sowie zwei neue Reifen aufziehen. Die alten waren im Randbereich nach den 400 km des Tages restlos abgefahren! Weitere Wartungsarbeiten unterließen wir an diesem Abend zugunsten einer Verbrüderung mit dem zweiten Mercedes-Überschlag-Team.

4. Renntag 25.10. Morelia (1920m)-Guadalajara:

Zum Aufwachen fahren wir am Morgen erst einmal die letzte Sonderprüfung vom Vorabend entlang des bis zu 3000 m hohen Passgebiet „mil cumbres“ zurück. Diese Strecke hatte es in sich. Kurve an Kurve durch einen dichtbewachsenen Wald mit tiefstehender Sonne und tiefen Abgründen ohne Leitplanken. Teils war die Fahrbahn überhöht und Wurzeln suchten sich ihren Weg durch den Asphalt. Höchste Anforderung an Fahrwerk und Konzentration. Hatte uns schon am Vorabend die tiefstehende Sonne die Sicht geraubt und mich zu der für den Beifahrer adrenalinfördernden Frage „Geht die nächste Kurve links oder rechts“ bewegen, so war es am Morgen alles noch schlimmer, trotz geputzter Windschutzscheibe. Mit der neuen Spureinstellung fuhr der Ponton als wäre nichts gewesen und die Zeiten ließen keine Wünsche offen. Am Ziel der 2. Sonderprüfung fragten uns die Organisatoren, ob wir denn den Buckel-Volvo gesehen hätten. Nein, hatten wir nicht. Nur das 220SE-Heckflossenteam (Foto 3) hing mit dem Vorderwagen in einer Kurve über dem Abgrund, der Volvo war uns entgangen. Um die Mittagszeit dann die Hiobsbotschaft: Das Volvo-Team war tot! Die restlichen 2 Sonderprüfungen wurden aus diesem Grund gestrichen. Ohne Bremsspuren war der Volvo in den Dschungel abgeflogen, 50 Meter tief. Wahrscheinlich geblendet durch die Sonne und in Verbindung mit einer nicht zugelassenen Plexiglasfrontscheibe der Sicht beraubt. Erst ein zu Hilfe gerufener Helikopter fand das Wrack. Zusätzliche Tragik: Der Fahrer war eine Persönlichkeit des an diesem Abend angesteuerten Zielortes und wurde dort von der Lokalpresse und seiner Familie erwartet. Seine Beifahrerin war gerade um die 20 Jahre alt. Die Fahrerbesprechung fiel entsprechend gedrückt aus. Die Gedenkminuten zu Ehren der Verstorbenen werden nach mexikanischer Sitte mit Beifallklatschen abgehalten. Die Organisatoren würdigten die Verunglückten mit mehreren Reden und endeten damit, dass es sicher nicht im Sinne der Verunglückten sei, das Rennen abzubrechen. Rennen fahren ist Risiko – The race must go on! Wir reparierten in dieser Nacht unseren Wagen insoweit, daß alle Türen gängig wurden. Zwei neue Birnen und die Blinker nahmen ihre Arbeit wieder auf. Auf den ersten Blick sah man dem Wagen den Überschlag nicht mehr an und für das demolierte Haubenschloß fand sich eine elegante Lösung. (Foto 4)

5. Renntag 26.10. Guadalajara (1600m)-Zacatecas:

Hatten uns am Anfang die Wassermassen um Tuxtla überwältigt, so beeindruckte uns nun die extreme Tageshitze im Wechsel mit den kalten Nächten. Der Ponton steckte die Temperaturschwankungen dank elektrischem Zusatzlüfter locker weg. Aufgrund der schlechten Straßenverhältnisse lockerte sich die Gaspedalschraube. Nach Festziehen derselben fuhr der schwarz-gelbe Lokari-Renner ohne weitere Wartungen bis ins Tagesziel. Davor war noch die berüchtigte Sonderprüfung „La Bufa“ zu absolvieren. Langgezogene Full-Speed-Kurven wechseln mit engen Kehren, alles ohne Leitplanken. Die Bremsspuren der vor uns gestarteten sprechen eine deutliche Sprache. Danach freut man sich richtig auf das Abendprogramm in der historischen Altstadt von Zacatecas (Foto5&6) deren Reichtum auf den dort vorhandenen Silberminen beruht. Die Fahrerbesprechung gleicht einem Faschingsumzug. Eine Musikgruppe schreitet dem Zug voran, dahinter mischen sich die Rallyeteams und die Bevölkerung, Tequila fließt in Strömen und die Stimmung ist mehr als ausgelassen. War am Vorabend noch Trauer angesagt, diese Nacht wurde in allen umliegenden Lokalen ordentlich gefeiert. Wir schlossen bei dieser Gelegenheit mit dem kalifornischen 220SE-Heckflossen-Team Bekanntschaft. War ich bisher davon ausgegangen, dass die beiden Männer alte Freunde sind, so erfuhren wir nun die wahren Begebenheiten. Chuck O'Connor, ein Computerfachmann mit Autofaible hatte sich den 220SE extra fürs Rennen an Land gezogen. Sein Beifahrer Gerie Bledsoe, seines Zeichens Professor für europäische Geschichte war bei den Organisatoren hinsichtlich der Möglichkeit des Mitfahrens vorstellig geworden. Gegen einen Kostenbeitrag wurde Gerie auf diese Weise Copilot von Chuck. Ein gängiges Verfahren, denn die Veranstalter schreiben jeden an, der sich als Fahrer meldet, ob er Beifahrer gegen Entgelt mitnimmt. Als ich die beiden bezüglich Ihrer seit einem Tag fehlenden vorderen Stoßstange ansprach, gestand mir O'Connor, dass er diese im letzten Hotel in der Tiefgarage stehen ließ. Das er auf diese Weise für 500 USD Ballast abgeworfen hatte, war ihm nicht bewusst.

6. Renntag 27.10. Zacatecas (2000m)– Zacatecas:

Weil es so schön ist in Zacatecas war keiner der Teilnehmer über die Doppelübernachtung traurig, obwohl dadurch die letzte Tagesetappe auf über 700 km anwuchs. Morgens fuhren wir La Bufa (Foto 7) noch ein drittes Mal. Im Übereifer zerstörte dabei ein Rennteilnehmer nachdem die Zielflagge schon gefallen war seinen Wagen an der nächsten Leitplanke. Der gelbe, deutsche 356er Porsche war am Vortag mit Motorschaden ausgefallen und konnte nicht mehr reanimiert werden. Noch einer weniger! Auch einer der aufgetunten Amischlitten schaukelte genau im Gleichgewicht auf der Kante zum Abgrund, als wir in der Sonderprüfung um eine enge Kurve gezirkelt kommen. Die Insassen wagten sich nicht zu rühren. Aber

auch dieser Wagen war kurze Zeit später wieder im Rennen. Das ist das schöne an der Panamericana. Selbst im ersten Moment hoffnungslose Fälle werden sofort oder nächstens wieder gerichtet und man fährt dann halt mit dem „Wrack“ weiter. Nach zwei Sonderprüfungen (Foto 8&9) klingt dieser Tag mit einer Besichtigung samt Essen in der nahegelegenen Corona-Brauerei aus. Der Nachmittag ist zur freien Verfügung und man kann sich dem in Zacatecas stattfindenden Wettbewerb der Volkstanzgruppen widmen. Abends geht es in der Disco namens „Cactus“ rund. Die Mexikaner tanzen getreu den auch bei uns bekannten „Macarena“-Strukturen. Sieht gut aus, aber wenn man kein Spanisch versteht, rudert man dauernd gegen den Strom.

7. Renntag 28.10 Zacatecas – Nuevo Laredo (438m):

Dieser letzte Renntag stellt erfahrungsgemäß keine allzugroßen Anforderungen mehr. Das liegt daran, dass die Strecken nun mehr oder weniger bis zum Horizont durch wüstenähnliches Gelände geradeaus führen. Teilweise brettert man einfach über Autobahnen. Endgeschwindigkeit ist hier alles. Da sind wir mit unserem Wagen gar nicht so schlecht. Der Motor dreht bei 180km/h um die 6000 Touren und ist dabei mit Serienkühler absolut temperaturstabil. Da wir unseren Auspuffendtopf im Kofferraum deponiert haben, genießen wir bei diesen Drehzahlen „volle Dröhnung“. Die Kupplung scheint langsam Verschleiß zu zeigen. Der 1. Gang kratzt leicht beim Einlegen. Egal, wird schon noch halten. Bei Stop vor der zweiten Sonderprüfung geht die Kupplung allerdings gar nicht mehr! Da wir noch 20 Minuten zum Start haben, stelle ich die Kupplung unter dem Auto liegend ein. Der nächste Tritt auf die Kupplung geht voll ins Leere! Habe ich in der Hektik verkehrt rum gedreht? Nun, die Sonderprüfung findet ohne uns statt und nach weiteren 20 Minuten Einstellarbeiten müssen wir uns damit abfinden, dass die Kupplung defekt ist. Wir fahren also die restlichen 500 km ohne Kupplung! Jetzt kommt eins zum anderen. Die durch den Überschlag geschwächte Batterie lässt es nicht zu, dass wir 1. Gang anstarten und losfahren. Also schiebt Beifahrer Hemsing bis ich den 2. Gang reinwürgen kann. Dann hangeln wir uns mit Zwischengas bis in den vierten Gang. An den Autobahn-Mautstellen muß ich dann ganz schön zaubern, ebenso beim Zieleinlauf in Nuevo Laredo. Wieder einmal lerne ich was dazu: Man kann, wenn man den ersten Gang reindrückt durch die Synchronisation des Getriebes erreichen, dass der Wagen langsam losrollt. Das ist fast wie mit Kupplung, aber es funktioniert nur in der absoluten Ebene. Beifahrer Hemsing schiebt mich deshalb im Stop and Go bis zum Ziel und genau dort, springt der 1. Gang rein und wir hüpfen zur Freude der Menge mit einem 5-Meter-Satz durch Ziel. Die Freude übers Ankommen bringen einige Teilnehmer dadurch zum Ausdruck, indem Sie sich gegenseitig mit Bier duschen. Kaum ein Rennanzug bleibt trocken. Nach 2 Stunden Bad in der Menge und im Bier geht es mit letzter Kraft zum Hotel. Unterwegs löst sich noch die Schaltstange und wir erreichen das Hotel am Abschleppseil eines freundlichen Mexikaners. Umziehen, Duschen und los geht es zur Siegerehrung. In der Gesamtwertung nicht neues: Wie schon in den letzten 2 Jahren hat der Franzose Pierre de Thoisy mit Co Jean Pierre Gontier den Sieg gepachtet. Sein Studebaker (Foto 10) soll um die 500 PS haben. Da ist es schon erstaunlich, dass Hans Kleißl mit seinem weitaus schwächeren 300 SLS in der Gesamtwertung den direkten Anschluß halten kann und auch der zweite 300 SLS sowie die erstmals zugelassenen Porsche 911 sich auf den folgenden Plätzen einreihen. Man kann also auch mit weitgehend serienmäßigen Fahrzeugen der offenen Klasse Konkurrenz machen. In unserer 4-Zylinder-Klasse sind wir trotz des ausgefallenen ersten Tages, dem Überschlag und den verpassten Sonderprüfungen wegen Kupplungsschaden immerhin noch auf Platz 7 von 10. Mehr Aussagekraft hat die Platzierung im Gesamtklassement: 30. von 91 gestarteten Fahrzeugen ist unter diesen Bedingungen ganz ordentlich. Und da wir jetzt um die Schwachstellen unseres Autos wissen, werden wir nächstes Mal sicher noch ein bisschen besser. Dann klappt es auch mit den gut präparierten 356ern oder offenen Käfern (Foto 11)! Doch in der Hauptsache zählt eines: „We did it“ - eine der letzten großen Rallyes ohne Limits! Wer jetzt Lust auf Teilnahme verspürt, egal ob als Fahrer, Beifahrer, ob mit oder ohne Wagen, der kann sich bei der deutschen Repräsentanz der Panamericana, Hans Kleißl von HK-engineering oder mir, melden. Adresse am Ende des Artikels. Im Hotel am nächsten morgen dann noch einige lustige Begebenheiten: Der Gesamtsieger des Rennens fährt seinen Studebaker beim rückwärts einparken recht geräuschvoll an die Mauer. Und kurz darauf kommt eine hübsche Mexikanerin mit Kleinkind auf dem Arm und fragt nach dem Franzosen. Der Kleine soll sein Sohn sein. Ob Thoisy beim Ausparken nochmals Probleme hatte, entzieht sich allerdings unserer Kenntnis....

Und weil es so schön war, werden wir nach der Reparatur im Jahr 2001 wieder dabei sein. Dann heißt es wieder „Hola amigos“, wie es auf der Haube des Oldsmobile (Foto 12) von Carl Schneider prangt. Dieser Wagen sah übrigens im Jahr zuvor noch etwas anders aus (Foto 13).

Wie wir die Kupplung in Nuevo Laredo reparierten und die nächsten 7000 km mit dem Rennponton über die Bahia California bis Los Angeles überstanden, erfahrt Ihr im nächsten Heft.

Thomas Hanna

PanAmericana-Ansprechpartner:

Hans Kleißl, Kirchplatz 1, 82 398 Polling Tel: 0881-40147 Fax: 69433

Thomas Hanna, Tel: 089/3004491

Preiswerte und freundliche Verschiffung nach USA: Spedition Harms, Herr Illguth, Tel: 0421/89950, 1999 Emden-Vera-Cruz Roll on, roll off 650 USD, Los Angeles – Bremerhaven im Container 750 USD Fahrzeug nach München bringen: 450 DM