



UNA MAS CORONA, COCHE, PLOMO... SPANISCHKURS IN MEXICO UND NEBENBEI DIE CARRERA FÜR ANFÄNGER

Ein Bericht von Lars Kroiss

Wie man auf die Idee kommt nach Mexico zu reisen und an einem der gefährlichsten Straßenrennen teilzunehmen? Es ist eigentlich müßig darüber zu schreiben. Irgendwie befindet man sich nach einigen Mausclicks im Internet in einer Euphorie, die gepaart mit einem Naivem "das wird schon gehen" eine Eigendynamik bekommt, die nicht mehr zu bremsen war (Gott sei Dank).



Fertig zur Verschiffung
Piloto Lars Kroiss
Copiloto Martin Rettenbacher

Terminlich noch alles mit Eva (meine Frau) checken, Nennung abgeben und schön langsam das Auto vorbereiten. Es ist ja noch genug Zeit. Es kam, wie es kommen musste, die Zeit lief uns davon und plötzlich waren es nur noch 3 Wochen bis zur Übergabe in Emden, zur Verschiffung nach Houston (Texas). Es folgten 3 Wochen Nachtschicht mit Freunden, um alles noch zu verbauen, zu verschrauben und zu reparieren. Am letzten Tag die erlaubte Menge an Fuchs Öl besorgen, das Reserverad verstauen und ab nach Amerika.

Kurz vor dem Start in Veracruz

Um Kosten zu sparen, fuhren wir über Houston. Die Einfuhr über die amerikanische Grenze nach Mexiko sollte laut Erzählungen auch recht einfach sein. Allerdings verlief die Anreise zur mexikanischen Grenze länger als erwartet - 780 km runterzuzeln mit 90 km/h - da kommst net weiter.

Die Einreise nach Mexiko war dann auch easy und fad. Laut unserem Renn-Spezi, T. Hanna, ist das immer so. Ok - also ab über die Grenze nach Matamoros, im Stoßverkehr bei ca. 40 Grad, Richtung Veracruz. Juhuu - wirklich easy. Etwa 50 km nach der Grenze von Matamoros wurden wir durch die hiesige Militär-Polizei angehalten und höflich, aber bestimmt, (bestimmt = mit WAFFENGEWALT) darauf hingewiesen, dass wir uns illegal in Mexico aufhalten. Na servas.

Immerhin hatten wir auf dem Rückweg zur Grenze - RÜCKENDECKUNG!

Der zweite Versuch, jetzt mit allen amtlichen Bescheiden und Pickerln auf der Windschutzscheibe, war erfolgreich und die auf uns wartenden Militärs ließen uns mit einem wohlwollenden Kopfnicken die Sperre passieren. Straßenverhältnisse - wie eigentlich erwartet, und mitten am Weg die berühmt berüchtigten Topes (schlafende Polizisten - aber ziemlich dicke) machten das Vorankommen auch nicht schneller.



Bis Veracruz waren 2.100 km zu fahren, und das erfolgreiche Erreichen unseres Startplatzes wurde mit ausreichend Corona gefeiert.

Bei der Fahrzeugabnahme und dem anschließenden Gesundheitscheck lernt man dann seine Mitstreiter das erste Mal kennen. 160 verstrahlte Zeitgenossen aus aller Welt mit ein und demselben Ziel. Einige machen auch kein Geheimnis von ihrer motorischen Überlegenheit. Über 600 PS und Spitzengeschwindigkeiten jenseits der 300





Über 6.500 Kilometer
in 16 Tage.

380 Kilometer auf
gesperrten Etappen

ca. 320 Flaschen Corona



km/h Grenze. Unweigerlich fühlt man sich inmitten von solchen Ami-Racern zum Kanonenfutter verurteilt und der Weg wurde das Ziel. Unser PS-Manko sollte uns die ersten 4 Renntage begleiten, an denen es nur bergauf ging. Bereits beim Qualifying lassen es die ersten Rennwagen schon richtig krachen. Für 3 Fahrzeuge ist - nach Überschlager - der erste Tag auch der letzte. Die Materialschlacht hat begonnen.

Veracruz - Puebla:

Schlaglöcher in der Größe von Baby-Badewannen waren unsere Begleiter am ersten

Renntag. Unsere Konzentration war auch in den Transitrouten darauf gerichtet, bloß nicht in eines dieser Vorderachsen zerstörenden Monster hineinzulenken. Die ersten "Speed-Etappen" erinnern uns ob der Steigung, an unsere hiesigen Bergrennen. Enge Kurven, die in Serpentina zur Spitze führen. Und immer wieder wurden wir unserer Hoffnung beraubt, in einer danach abwärts führenden Sektion unseren Overdrive auszunützen. In ca. 2.700 Metern Seehöhe wurde auch unserem Motor die Luft zu dünn und den SU-Vergasern ging im wahren Sinne des Wortes die Luft aus. Mit 50 km/h erreichen wir das Hochplateau. Einen Vorgeschmack an mexikanischer Partystim-

mung bekamen wir in Tehuacan, einer kleinen Bergstadt mit einem Herz für Motorsport. Live-Bands, die obligatorischen Mariachis und euphorisch kreischende Kinder. In ihrer gesamtheitlichen Dröhnung, machten sie diese Etappe zu einem Highlight der Panamericana.

Puebla - Mexico City - Queretaro:

Um rechtzeitig von Puebla nach Mexico City zu kommen, war schon um 6 Uhr morgens Starttermin. In der mexikanischen Metro-pole leben geschätzte





Kleine Blessuren sind an der Tagesordnung und werden stante pede repariert.



Kulinarisch ist Mexico auch ein Abenteuer. Aus welcher Galaxie auch immer dieser Alien stammt, er wurde vernichtet. TEQUILA

22 Millionen Menschen. Um hier keinen Teilnehmer zu verlieren, der wahrscheinlich bis zum Ende der Panamericana nie aus dem Moloch herausgefunden hätte, wurden wir mit Polizeieskorte zur Rennstrecke Hermano Rodrigues gelotst. Eine kleine Diskrepanz in der Auffassung des Reglements verhinderte eine Verbesserung unserer Platzierung, die ansonsten locker zu schaffen gewesen wäre. Wir fuhren 2 langsame und 3 schnelle Runden, anstatt 5 schnelle. Um uns wieder heil aus Mexico City zu bringen, wurde noch einmal die Policia Federal zum wichtigsten Reiseführer, und mit ca. 190 km/h ging es über



*Performance statt Show
Thomas Hanna's Ponton Mercedes
Sieger der Historic A-Klasse*

den Highway, links und rechts am üblichen Verkehrschaos vorbei. Bei uns wirst eingesperrt, ich weiß.

Queretaro - Morelia

Weggespülte Straßenabschnitte und Split, sintflutartige Regenfälle. Mil Cumbres ist eine gefährliche Bergetappe - schon wieder - die es in sich hat. Keine Leitschienen, links der Fels, rechts Bäume oder der Abgrund und freilaufende Kühe. Ohne Sicht, nur nach den Angaben vom Copiloto aus dem Roadbook, Vollgas fahren. Und diese Strecke macht Ihrem Namen alle Ehre. Ausgerissene Dämpferhalter sind noch die kleinsten Blessuren - darüber wird auch nicht gesprochen. Eher über die 4 Abwürfe unter den ersten 40 Startern mit Karosseriezerstörung durch Kaltverformung - alles Auslöser für längere Pausen am Start der Etappe. Wir kommen gerade beim Unfall von Erich Schellinger in seinem Jaguar E-Type Cabrio vorbei. Erst im Ziel erfahren wir, dass er 60 Meter tief abgestürzt ist und es einen Verletzten gibt. Abbruch.

Morelia - Aquascalientes - Zacatecas

Das gewaltige Bollern der V8 Aggregate in der Turismo de Production-Klasse, im Cockpit der Geruch nach schlecht verbranntem Sprit, heißem Gummi und Schweiß, - das macht inzwischen süchtig. Der Carrera Spirit hat uns jetzt voll erwischt.

Mit dem nötigen Respekt fahren wir am Morgen noch einmal durch Mil Cumbres. Zum ersten Mal brauchen wir in einer Speed-Etappe den Overdrive und erreichen ca. 190 km/h. Und es geht noch a bissel mehr für morgen. Die großen Teams haben über Nacht ihre Getriebe und Achsen getauscht um Geschwindigkeiten jenseits der 300 km/h erreichen zu können. In den Servicestationen geht das Benzin aus, und wir dürfen uns über unseren 85 Liter Tank freuen. Ein Team schnorrt sich vom Publikum den nötigen Sprit um zur nächsten Tankstelle zu kommen. Martin hat zwischen 2 Speedetappen einen neuen Rekord im Öl-



nachfüllen aufgestellt. In nur 1,5 Minuten aus dem Sitz und wieder rein. Und die Zwischenetappe gerade noch geschafft. Leider mussten wir feststellen, dass der Motor merklich an erhöhtem Ölverbrauch leidet, und somit die Hoffnung das Ziel in Motterey zu erreichen verschwindend gering war. Alles mitgebrachte Fuchs Öl war jetzt komplett aufgebraucht. Gleich verhielt es sich mit dem Kühlwasser, was auf einen Zylinderkopfschaden vermuten lies.



Transito nach Zacatecas zur Strecke "La Bufa".

Die alte Silberminenstadt ist das vorletzte Etappenziel. Wer es bis hierher geschafft hat, wird am Zocalo (Hauptplatz) von hunderten Zuschauern wie ein Held gefeiert. Auch das eine oder andere Corona wird wieder zur Feier des Tages vernichtet. (Hicks)

Zacatecas - Ziel Monterrey

Das Wichtigste zuerst: ÖL. Wir kauften es literweise. Dann noch das vom Corona nicht assimilierte Resthirn aktivieren um die letzten 570 Kilometer zu überstehen und vielleicht ein - zwei Plätze aufholen.

Am Straßenrand von La Bufa herrscht Volksfeststimmung. Viele haben sich seit dem Morgengrauen auf einen spannenden Renntag vorbereitet und feuern die Teilnehmer lautstark an. Auf der ersten Speed-Etappe rutschen wir noch auf dem Öl unseres schärfsten Rivalen um den dritten Platz aus. Mit etwas reduzierter Geschwindigkeit in den Kurven mussten wir unsere verschmierten Reifen erst wieder reinigen. Im gesperrten Streckenabschnitt stand der Volvo von Jo Ramirez (ehem. Sportchef von Mc. Laren) am Fahrbahnrand. Motorschaden am letzten Renntag. Endlich kamen am Nachmittag auch unsere lang ersehnten Highspeed-Etappen. Vollgas. Und mit dem Overdrive konnten wir auch mit den PS-Monstern mithalten (zumindest bergab). Und überholt hat uns hier auch keiner mehr. Unbestätigten Meldungen nach, dass durch den blauen Rauch kein Überholen möglich war, möchte ich hier nicht kommentieren.



Die erfolgreiche Ankunft im Ziel von Monterrey erlöst jeden Teilnehmer von der Anspannung der letzten Tage. Unser Volvo pfeifte aus allen Dichtungen und Simmeringen, die Carrera hätte keinen Tag länger dauern dürfen. 3.183 Kilometer, 7 Tage 7 Ziele, 378 Kilometer im Renntrimm auf abgesperrten Strecken, tausende begeisterte Zuschauer. Der Schnellste gewinnt. Etwas Vergleichbares ist mir nicht bekannt und wird es auch nicht geben.

Jenseits der Schnitttabellen ging es um den richtigen Mix von Gas geben und Hirn einschalten. Und es ist egal, ob deine Karre 100 oder 600 PS* hat, hier gibt es für jede Motorisierung eine Möglichkeit rauszufliegen. Trotzdem oder gerade deshalb wurden wir mit einem 4 Platz in unserer Klasse mehr als belohnt.

...to be continued...2007?



HISTORIC RACING
REITER OFFSET



Mehr unter:
www.fuchs-austria.at
www.renntagebuch.leprich.com
www.rod.at
www.theunlimitedclass.smugmug.com
www.lacarrerapanamericana.com.mx

Fotos:
Martin Rettenbacher
Jörg Müller

