

3000 Kilometer mit Caramba und Caracho

Die Carrera Panamericana durch Mexiko gilt als härtestes Rennen der Welt. An den Start gehen überwiegend Oldtimer

Von Tim Westermann

Man nehme ein altes Auto. Und eine alte Straße. Dazu eine Prise Vollgas, gewürzt mit Reifenpannen und kochenden Kühlern. Nicht vergessen das Abschmecken, am besten mit unpassendem Werkzeug, vergessenen Ersatzteilen und einer großen Portion Improvisationstalent. Ein Schuss Mut darf nicht fehlen.

Anzeige

Sparen beim Fahren?

Ja

Der Diesel rechnet sich meist schon ab 10.000 km im Jahr

Unabhängige Tests haben ergeben: Schon bei dieser Fahrleistung ist der Diesel meist die günstigste Wahl. Im Vergleich zum Benziner verbraucht der Diesel **30%** weniger Kraftstoff, schont die Umwelt mit **25%** weniger CO₂ und erfreut den Fahrer mit **50%** mehr Drehmoment. Ab wie viel km sich Ihr Diesel rechnet, können Sie selbst nachrechnen:

www.diesel-rechnet-sich.de



Das in etwa ist die Rezeptur für das härteste und gefährlichste Straßenrennen der Welt, die Carrera Panamericana. Sie führt vom Süden Mexikos bis zur amerikanischen Grenze im Norden. Frisierte Motoren in scheinbar harmlosen Oldtimern, internationale Motorsportenthusiasten in feuerfesten Anzügen und knietiefe Schlaglöcher in

glühendem Asphalt bestimmen die Szenerie bei diesem Langstreckenrennen auf öffentlichen Straßen. Gestern gingen rund 100 Autos im Badeort Huatulco auf die mehr als 3000 Kilometer lange Strecke. In sechs Tagen soll der Sieger Nuevo Laredo erreichen.

„Die meisten fahren auf Ankommen – wir sind mit Ehrgeiz unterwegs“, sagt Volker Hauser mit einem Funkeln in den Augen. Rund sechs Monate lang hat der 50-Jährige einen 1971er Alfa Romeo Berlina 2000 in seiner Werkstatt bei Freiburg für das Rennen aufgebaut. „Eine unglaubliche Herausforderung“, sagt Hauser, „man muss auf alles vorbereitet sein.“ So schreibt der Veranstalter für jedes Fahrzeug Überrollkäfig, Feuerlöscher und Vierpunktgurte vor. „Der Käfig ist extrem stabil und macht das Auto noch schwerer“, sagt Hauser. Dennoch erreicht sein Alfa ein Spitzentempo von 215 km/h. Der 165 PS starke Vierzylinder wurde so ausgelegt, dass er schlechte Benzinqualitäten nicht übel nimmt. Darüber hinaus geht der Alfa wegen der maroden Straßen mit einem verstärkten Fahrwerk an den Start. Hier ist eine Klassiker-Rallye keine gemütliche Gleichmäßigkeitsfahrt wie in Europa. Hier wird am Limit gefahren, heute wie auch früher.

1950 hatte Mexiko als erstes Land Lateinamerikas seinen Teil der „Panamericana“ vollendet – der grenzüberschreitenden Fernstraße von Alaska bis Feuerland. Diese Pionierleistung wollten Beamte des mexikanischen Verkehrsministeriums mit einem internationalen Autorennen feiern. Zugelassen waren zunächst nur fünfsitzige Limousinen im Serienzustand. Die Premiere entschieden die Amerikaner



Volker Hauser hat den Alfa Romeo Berlina 2000 in Deutschland für das Rennen vorbereitet und mit dem Schiff nach Mexiko gebracht. Zum Start im Süden fuhr er auf eigener Achse

Hershel McGriff und Ray Elliott für sich, als sie mit ihrem Oldsmobile 88 nach sechs Tagen gewannen.

Schon bei der zweiten Auflage der Rallye 1951 wurde die Beschränkung der Rennklassen aufgehoben. Sofort dominierten europäische Sportwagen: Sieger wurde ein italienisch-amerikanisches Team mit einem Ferrari 212. Ermutigt durch

Rennerfolge des 300 SL in Europa, beschloss der Mercedes-Vorstand, 1952 mit drei Fahrzeugen bei der Carrera Panamericana zu starten. Es folgte ein spektakulärer Triumph, der dieses Rennen zum Mythos machte. Karl Kling und Hans Klenk führten ihren 300 SL zum Sieg, dicht gefolgt von Hermann Lang und Erwin Grupp im zweiten Werkswagen.

Dieser deutsche Doppelsieg wurde durch einen Unfall zur Legende: Bei Kling/Klenk durchschlug während des Rennens ein Geier die Windschutzscheibe und verletzte den Beifahrer im Gesicht. Aus kurzer Ohnmacht erwachend, sagte Hans Klenk trocken: „Karle, fahr weiter.“ Am letzten Tag der Rallye startete das Team von Rang vier

und erreichte nach einer furiosen Aufholjagd als erstes die Ziellinie.

Das Geheimnis ist eine Idee Hans Klenks, die Jahre später den Rallyesport revolutionieren sollte: Bei der ersten Erkundungsfahrt der Strecke notierte er sich neben den Kilometerangaben zahlreiche Gefahrenstellen. Das „Gebetbuch“ der Rallyefahrer war geboren.

„Ich bin das erste Mal als Beifahrer dabei. Es ist ein geniales Gefühl.“ Volker Hauser freut sich auf seinen Einsatz bei der 26. Auflage der wichtigsten Motorsportveranstaltung Lateinamerikas. Früher war Hauser in der Werbebranche tätig. Als leidenschaftlicher Alfisto hat er sein Hobby schließlich zum Beruf gemacht und konzentriert sich in seiner Werkstatt auf Restau-

ration und Modifikation von historischen Alfa Romeo.

Die internationale Fahrerelite früherer Tage gab sich auf der Carrera Panamericana die Ehre. 1953 siegte Formel-1-Weltmeister Juan Manuel Fangio mit einem Lancia D 24. 1954 belegte Hans Herrmann mit einem vermeintlich unterlegenen Porsche 550 Spyder den dritten Platz in der Gesamtwertung. Nach diesem Erfolg beschließt Porsche, seine besonders sportlichen Modelle Carrera zu nennen.

Schwere und tödliche Unfälle begleiteten die Carrera Panamericana, weshalb sie schon 1954 verboten wurde. Erst 34 Jahre später lebte sie wieder auf, als Klassikerveranstaltung. Mit Autos von gestern, die fahren, als gäbe es kein Morgen.