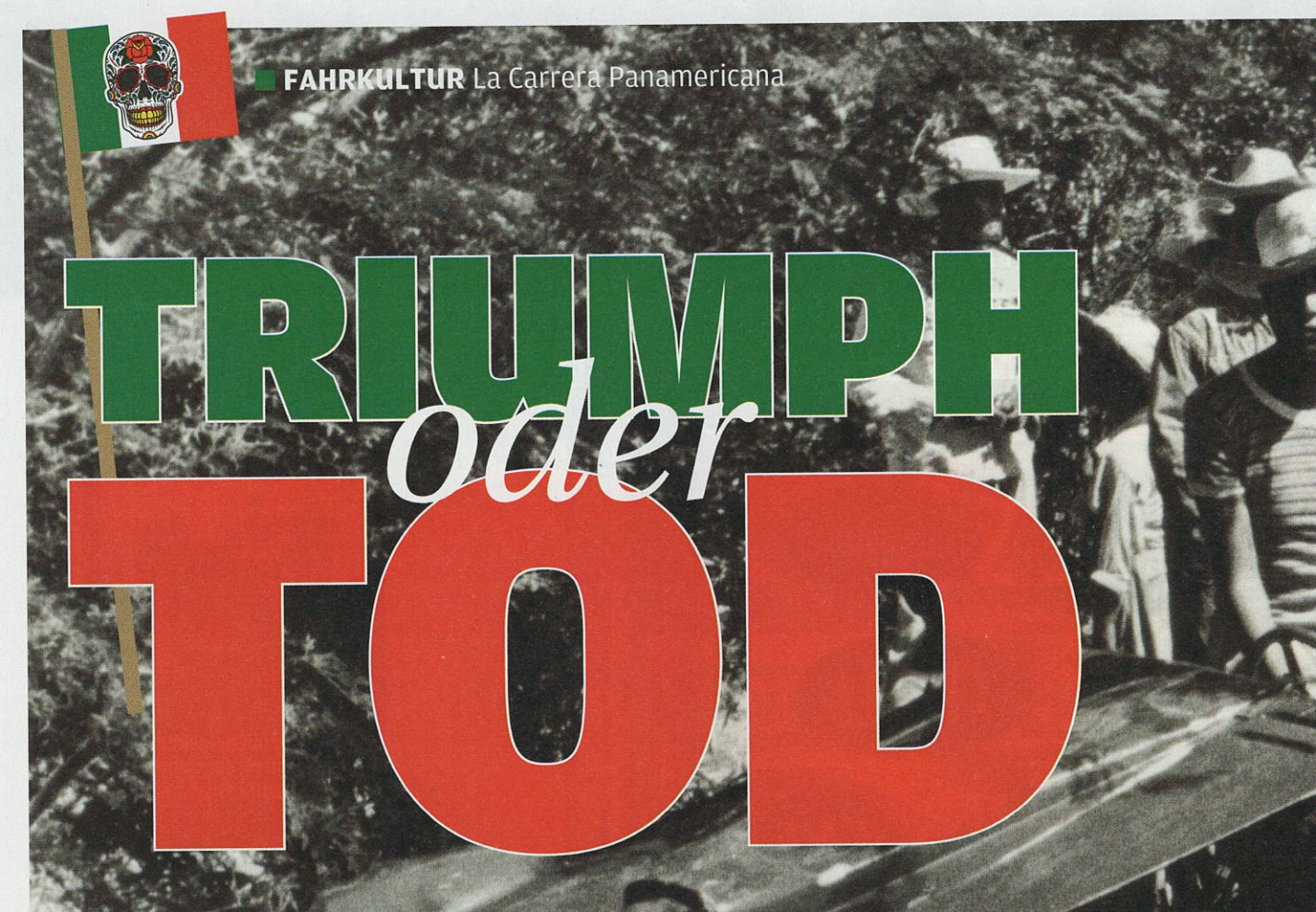




FAHRKULTUR La Carrera Panamericana

# TRIUMPH *oder* TOD



## Die „Pana“ als Oldtimerrennen

■ Edoardo „Lalo“ de León erlebte die originale Carrera Panamericana als kleiner Junge. 1953 und 1954 nahm ihn sein Vater mit zum Rennen. 34 Jahre nach der letzten „Pana“, 1988, legte er sie neu auf - als Rennen für Oldtimer der Baujahre 1940 bis 1965. Jedes Jahr im Oktober donnern jetzt 80 Oldies durch Mexiko, auf wechselnden Strecken, mal saniert, mal marode. Dieses Jahr zum 30. Mal. Anstrengend ist die Rallye immer noch. Pro Tag liegen etwa 500 Kilometer an, darunter sechs Etappen, auf denen die Zeit gemessen wird. Ein Qualifying entscheidet, auf welchem Platz man am ersten Renntag startet. Immer wieder gibt es Copiloten, die schon nach dem Qualifying das Handtuch werfen. Der Pilot muss dann über Nacht einen neuen Beifahrer finden, ohne dafür er nicht starten.



Karl-Günther Bechem kam mit dem Borgward 1500 RS von der Strecke ab, Joaquín Palacio Power im Pegaso Z-102 schoss hinterher und krachte in dem stehenden Borgward, wobei ein mexikanischer Sol-

dat getötet wurde. Bechem musste verletzt aufgeben.

In Puebla fuhr ich abends am Starterfeld vorbei, suchte mir eine schöne Kurve, an der ich am nächsten Morgen die ersten Rennwagen fotogra-

fieren konnte, und übernachtete im Auto.

In der Frühe hörte ich Motorengeräusch. Ein weißer Ferrari schoss mit halbsbrecherischem Tempo aus einer Linkskurve. Es waren Hill und Ginther, in ihrem Ferrari 375. Die Bilder dieser Szene sollten die ungewöhnlichsten des ganzen Rennens werden. Während Hill und Ginther an mir vorbeirasteten, unterhielten sie sich, ja, einmal sahen sie sich sogar an. 40 Jahre später erzählte mir Hill, sie hätten Witze darüber gemacht, dass sie 1953 genau an diesem Punkt von der Straße abgekommen wären. Meine Bilder wurden später in vier großen Museen in Japan und den USA ausgestellt.

Das Duell zwischen Hill und Maglioli dominierte das gesamte Rennen. Während der zweiten und dritten Etappe führte Hill. In Mexico-Stadt ►

## Das Duell zwischen Hill und Maglioli dominierte das gesamte Rennen. In Mexico-Stadt lag Hill 39 Sekunden vor seinem Rivalen

### NEUGRÜNDER

Lalo de León  
belebte die Carrera  
Panamericana  
1988 neu – als  
beinhartes  
Oldtimer-  
rennen



Mit Handgepäck nach Tehuantepec:  
Mustang bei Testfahrten am Bodensee.  
Motorhaubenstifte sind Pflicht



## Zwei Deutsche auf dem „Rückgrat des Teufels“



**Teufelskerle: Axel Weber (links) und Jürgen Weis in Mexiko, mit dem Rückgrat auf der Motorhaube**

■ Der 1965er Ford Mustang jagt aus der letzten Kurve, die Lüfter heulen, der V8 brüllt, 130 Dezibel, so laut wie ein Düsenjäger. Axel Weber und Jürgen Weis vom Bodensee driften direkt aus der Hölle, 2000 Kurven, 33 km über den Espinazo del Diablo, das Rückgrat des Teufels. Eine Warnlampe leuchtet rot, die Lichtmaschine lädt nicht. Der Motor grollt, zum letzten Mal. Weber und Weis stehen irgendwo in den mexikanischen Bergen. Eine halbe Stunde später taucht der Lumpensammler auf, schleppt den Rennwagen zum nächsten Servicepunkt. Weber baut zwei Batterien aus den

Servicefahrzeugen ein und schafft es gerade noch ins Ziel nach Durango. Für Weber ist das „Rückgrat des Teufels“ dennoch die schönste Strecke. „Du darfst nur nicht nachdenken, denn neben dir geht es 500 Meter runter.“ Der 53-jährige Unternehmer erklärt, wie er sich auf die Rallye vorbereitet: Er trainiert Nacken, Rücken, Oberarme und Brustmuskulatur. Der Körper, in eine direkt auf der Karosserie verschraubte Karbonschale gepresst, ist extremen Erschütterungen ausgesetzt. Auch der Kreislauf muss belastbar sein. Acht Stunden schwitzen Weber und

Weis in feuerfester Unterwäsche und Rennanzug im 50 Grad heißen Wagen, nur ein Fläschchen Cola an Bord, bloß kein Leitungswasser. Bei Weber sinkt der Adrenalinspiegel erst im Flugzeug. Er schläft durch bis Frankfurt, ringt um Disziplin im deutschen Straßenverkehr. „Wenn du eine Woche lang nur Vollgas fährst, kommst du dir hier so langsam vor. Ich muss mir dann wieder angewöhnen, nicht nur auf den Drehzahlmesser, sondern auch auf den Tacho zu schauen.“ Am 13. Oktober beginnt die 30. Auflage, die Pana 2017.

Margret Meincken

## Die wichtigsten Sicherheits-Vorschriften der neuen Carrera Panamericana

Der wichtigste Unterschied zu 1954 sind abgesperrte Straßen, gesicherte Zuschauerplätze und die Sicherheitsausstattung, die für alle Autos vorgeschrieben ist - und zwar:

- ▶ Rennsitze nach FIA-Norm
- ▶ Sechspunktgurte nach FIA-Norm

- ▶ Überrollkäfig, mit zusätzlichem X im Dach (mehr als FIA-Norm)
- ▶ Löschanlage (mindestens vier Kilo), die über Düsen für Motorraum, Innenraum und Kofferraum verfügt (dort ist der Kraftstofftank mit 110 Litern)

- ▶ Hauptschalter außen am Fahrzeug
- ▶ Helm und HANS (Head and Neck Support)
- ▶ Feuerfeste Kopfhaube und lange, feuerfeste Unterwäsche, Handschuhe

**Mehr Infos und alle Fahrzeugklassen unter [www.lacarrerapanamericana.com.mx](http://www.lacarrerapanamericana.com.mx)**



**Überrollkäfig, Rennsitze und Sechspunktgurte erhöhen die Überlebenschancen bei Unfällen**



**Der Hauptschalter hinten rechts klemmt die Batterie ab**



**Die Löschanlage lässt sich von innen und von außen aktivieren. Zusätzlich ist ein Zwei-Kilo-Handfeuerlöscher Pflicht**

Heute ist La Carrera Panamericana wieder ein faszinierendes Spektakel für kleine und große Jungs - und dabei sicherer als früher



Der Deutsche Matthias Heyer betreibt die Euro-Latino Racing Services



## Die Autovermietung für Rennfahrer

■ Matthias Heyer, 46, Oldtimerrestaurator und Sohn des Rennfahrers Hans Heyer, nimmt 2008 zum ersten Mal an der Carrera Panamericana teil. Zunächst nur als Mechaniker. Als sich Pilot und Copilot seines Rennteams zerstreiten, springt er als Beifahrer ein, navigiert einen 1965er Ford Falcon. Heyer ist begeistert von der wilden Schönheit Mexikos, den gastfreundlichen Menschen, der „Pana“, dem „allerletzten Abenteuer auf Asphalt, das es heute noch gibt“. Noch im selben Jahr kündigt er seinen Job bei Peter Bazilles B&F Touring-Garage in Troisdorf und gründet das Unter-

nehmen Euro-Latino Racing Services in San Miguel de Allende. Er vermietet drei Ford Falcon, einen Ford Mustang, einen Studebaker Commander und einen Mini Cooper S an Fahrer, die kein eigenes Auto haben. Während der Rallye schraubt er mit zwölf Mechanikern an den Boliden, meist über Nacht. Dabei hilft er nicht nur denen, die seinen Rennservice gebucht haben. „Hier gilt noch der Ehrenkodex, den es früher mal im gesamten Rennsport gab. Mein größter Konkurrent hilft mir, und ich helfe ihm“, sagt Heyer. Die Hilfsbereitschaft mag auch deswegen so groß sein, weil es keine Preisgelder

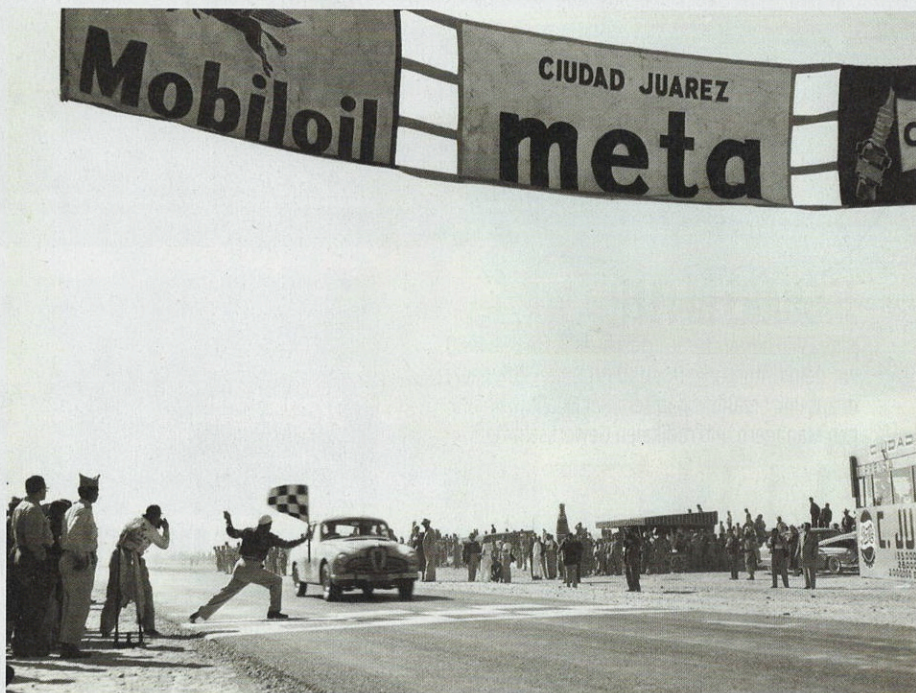


gibt. Alle Teilnehmer erhalten eine Medaille, die ersten drei einen Pokal. Für die Betreuung seiner Mietwagen fährt Heyer einiges auf: 35 Mitarbeiter, neun Serviceautos, fünf Anhänger, viereinhalb Tonnen Ersatzteile. Allein das Beladen der Anhänger mit Motoren, Getrieben, Achsen, Bremsen, Benzinpumpen und Verteilern dauert eine Woche. 12 500 US-Dollar kostet der Rennservice, Teile nicht inbegriffen, 32 500 ein Miet-Rennwagen einschließlich Rennservice. Im Motorsport ein bezahlbarer Adrenalinkick. Hinzu kommen 9000 Dollar Startgebühr inkl. Hotelübernachtungen, rund 600 Dollar für Sprit und ungefähr 3300 Dollar für zehn Rennreifen. mm

FOTOS: BOYD HARNELL (2), PICTURE ALLIANCE/DPA, PRIVAT

### DUELL AN DER FELSWAND

Mit V8-Gebrüll jagen einander Buick Century (l.) und Dodge Coronet



Durchschnittsgeschwindigkeit von fast 174 km/h war er 30 Minuten schneller als Rekordhalter Juan Manuel Fangio. Auf der letzten Etappe fuhr Maglioli einen Schnitt von 222 km/h.

Der Porsche 550 von Hans Herrmann raste als Dritter ins Ziel, knapp gefolgt von Teamkollege Jaroslav Juhan. Die beiden Porsche verwiesen die größeren Ferrari von Franco Cornacchia und Luigi Chinetti auf die hinteren Plätze. Seitdem nennt Porsche besonders sportliche Modelle „Carrera“.

85 von 149 Rennwagen überstanden den gefährlichen und heimtückischen Kurs und kamen im Zeitrahmen an. 25 wurden auf der Rennstre-

cke stehengelassen, der Rest schleppte sich bis zu einem Etappenziel, bevor er verendete. Vor allem aber starben mindestens sieben Menschen.

Pläne für eine sechste Carrera im Jahr 1955 verwarf die mexikanische Regierung – im selben Jahr, in der die Katastrophe von Le Mans mit 84 Toten geschah. Die Begründung war aber rein ökonomisch: Präsident Adolfo Ruiz Cortinez wollte die Renovierung der maroden Strecke nicht finanzieren. Und so wurde die legendäre und einzigartige Carrera Panamericana Geschichte. Für mich gibt es bis heute kein vergleichbares Rennen.

Boyd Harnell/

Übersetzung: Margret Meincken

### UNNATÜRLICHE AUSLESE

Von 149 Autos kommen 85 im Zeitlimit am Ziel in Ciudad Juárez an, wie dieser Alfa Romeo 1900 TI

