



Die Kosten? Man kann sich alles schön reden.
Der Aufwand? Solange die Kosten keine Rolle spielen - überschaubar!
(Achtung: Sarkasmus)

Carrera Panamericana

Eine Doppelconferé mit Gert's Tagebuch und meinen Aufzeichnungen. Fotografiert von Alois:

Mexico - die Carrera Panamericana - für mich eine erfolgreiche Alternative zu den unerfolgreichen Teilnahmen zahlreicher Rallyes in Österreich. Unterstützt von Fuchs-Schmiermittel, Carrera-Rennbahnen, Buttkerit und Reiter Offset, machte ich mich auf, dieses verheissungsvolle Synonym für Abenteuer ein drittes Mal zu bestreiten.

Die erste Teilnahme war wie eine Einstiegsdroge. Man ist gefangen im Teufelskreis - die Stimme im Kopf sagt: „Lass gut sein, war doch perfekt“ aber dann setzt sich der Wille durch zum Besser werden und - Perfektionismus macht Druck. Die zweite Teilnahme mit dem erreichten Klassensieg erschien unüberbietbar aber - Perfektionismus macht Druck.

Nur ein halbes Jahr später dachte ich wieder über die Carrera in Mexico nach, diese sollte aber alles bisher dagewesene überbieten UND eine Top 10. Plazierung war das Ziel - von Anfang an!

Mit dem Serviceteam, bestehend aus Gert Dottore Pierer und Alois Stratego Brandstätter - meinem treuen Copiloten Sancho Pansa Rettenbacher - und besonders und vor allem meiner verständnisvollen Familie, machten wir uns gemeinsam an die Arbeit, dieses Ziel zu erreichen. Mein ungeliebtes Volvo Coupe 1800, BJ. 1965 wurde für den Start 2010 auserkoren und von den Brüdern Buttkerit zu einem Rennwagen um- und

ausgebaut. Das aus dem Projekt eine Total Restaurierung wurde, sei nur nebenbei erwähnt. Die daraus resultierenden Mehrkosten, respektive auserordentliche Budgetbelastung wurde bald zu einem Worst-Case Scenario.

Nach einem Jahr bekam ich den Wagen wieder zurück. Rechtzeitig für das Branding (Pickerl aufkleben,) Finishing im Innenraum und eine Probefahrt am Salzburgring. Dabei stellte sich heraus, dass wir eine defekte Zylinderkopfdichtung haben. Nach Time-checking mit dem Verschiffer und Buttkerit fuhr ich mit unserem fertigen Gespann zuerst nach Duisburg zur Motorrevision, dem Austausch der Kopfdichtung und einer letzten Verfeinerung am Fahrwerk. 5 Stunden später ging es weiter nach Emden zum Verschiffen. La Carrera Panamericana, wir kommen.

Ein Monat später startete ich von Salzburg nach Veracruz, um die Fahrzeuge abzuholen, nach Tuxtla zum Start anzureisen und mit etwas Glück ein bis zwei Tage auszuspannen - sozusagen - Urlaub machen. Martin sollte dann nachkommen, um den Medical-Check zu absolvieren (Temperatur und Blutdruck messen) und bei eventuell auftretenden Nachjustierungen bei der Fahrzeugabnahme mitzuhelfen. Gert und Alois stoßen einen Tag vor Start zu uns. Das war der Plan - weit gefehlt!

In den vergangenen Jahren haben wir den Widerständen des mexikanischen Zoll's getrotzt und sind immer mit einem blauen, leicht in's violett schimmernde, Auge davon gekommen. Dieses Mal war es - in aller Kürze - ein Drama in drei Akten!

REITER
OFFSET
DRUCKT REFERENZEN



Ort: Veracruz

1. Akt: Um 0.25 Uhr Check in im Hotel Inn-Centro. 7.00 Uhr ein schnelles Frühstück und Erkunden der Lage. Die Agentur, die uns 2008 geholfen hat, gibt es noch, allerdings fühlt sich der Chef diesmal nicht zuständig und verweist mich auf eine andere Agencia mit zwei engagierten Jungunternehmern. Im Aushandeln der Honorarnote waren sie auf jeden Fall erfolgreich 7.000 Peso für die Zolllpapiere exkl. Bearbeitungsgebühr. Ich wollte gleich zum Hafen fahren, aber in Mexiko gibt es noch die gute alte Mittagspause. Ab jetzt war mir eigentlich schon bewusst, dass an diesem Tag nichts mehr gehen wird. So war es auch!

Ort: Noch immer Veracruz

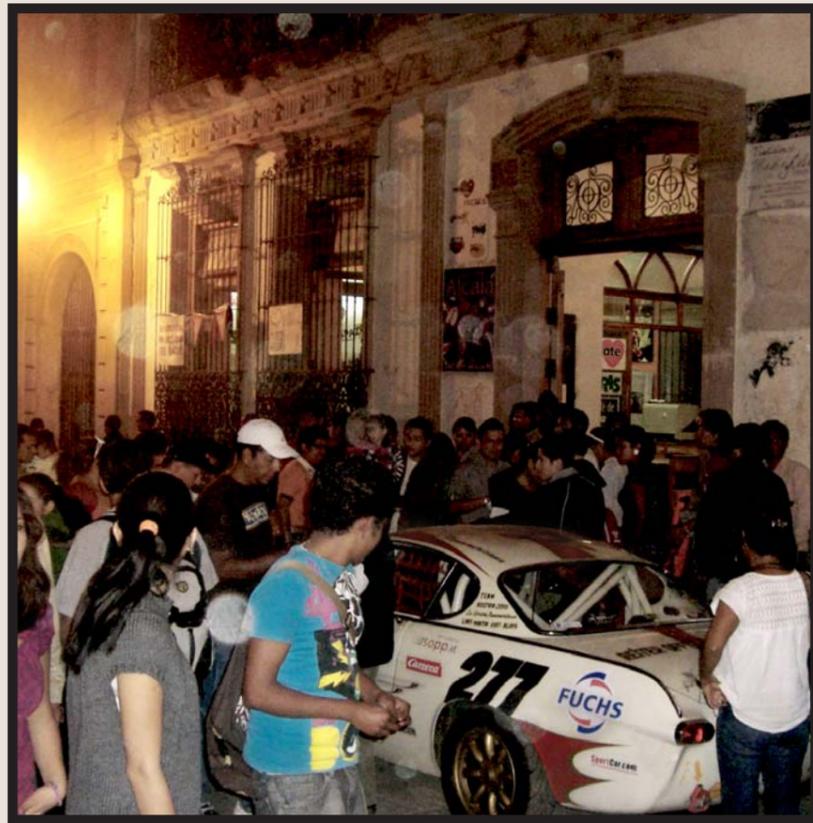
2. Akt: Ich komme um 10.00 Uhr zur Agencia und freue mich über die regen Tätigkeiten im Büro des zwei Mann Unternehmens. Leider nicht in meiner Sache. Das Internet hat beide in ihren Bann gezogen. Beiläufig erklären sie mir, dass es Probleme mit den Fahrzeugen gibt, aber sie sind schon bei der Lösung des Problems. Gert Pierer versucht jetzt aus der Heimat zu intervenieren. Gegen 15.00 Uhr meldet sich der österreichische Botschafter bei mir am Telefon. Er fragt, ob und wie er mir helfen kann. So um 16.00 Uhr erfahre ich, dass man als Einzelperson nur ein - agentursprachlich - UNIT einführen darf und es sich bei mir um ZWEI UNITS handelt.

Roter Alarm auf allen Ebenen!

Christian und seine Freundin, ein wildfremdes Pärchen aus Deutschland, in einem Kaffeehaus sitzend, mussten sich meine Geschichte anhören. Die Idee - ich verkaufe Christian „offiziell“ mein Coupe, er führt es als neuer Besitzer ein und ich hole den Servicewagen mit dem Anhänger ins Land. Meinen 45jährigen Kulleraugen konnten die beiden keine Abfuhr erteilen und so fuhren wir gemeinsam zum Amt für Einfuhrdinge. Klingt einfach und unwahrscheinlich - war aber erfolgreich. Mit meinen Permisos (Einfuhrgenehmigung) in der Hand wechselte ich für ein paar Pesos mehr die Agentur und konnte miterleben, wie die traditionell freundlichen Mexikaner hilfsbereit ihre Gäste aus dem Ausland mit offenen Händen empfangen. Auf einmal Schlafen wurde ich noch verträstet - wegen Papierkram und so - aber am nächsten Tag darf ich das Gespann abholen.

3. Akt: Ausgeschlafen und in der Hoffnung auf ein Happy-End spaziere ich zu Victor, der auch sofort mit mir zum Hafen fährt und die weiteren Stunden mit mir ausharrt. Gegen 13.00 Uhr war es soweit, ich sitze in unserem Servicewagen und bin am Weg nach Tuxtla. 12 Stunden Non-Stop später, auf teilweise weggespülten Strassen, treffe ich in der Cantina de Zapata Alois, Gert und Martin und trinke mit ihnen auf eine erfolgreiche Teilnahme an der Carrera.

Um 12.00 Uhr Ortszeit, sprich 5.30 Uhr morgens, sind wir dann im Hotel, Martin erwartet uns, wir gehen auf ein Bier, Lars ist immer noch nicht da. 2 Stunden später - endlich taucht Lars mit dem Gespann auf, wir gehen auf noch ein Bier.



**PUEBLA
VERACRUZ
AGUASCALIENTES**



Dann Fertigmachen der Autos, Bekleben mit allen Carrera-Insignien und zurück ins Hotel, Auto und Hänger voll packen, sodass wir morgen, am Freitag, um 5.00 Uhr aufstehen und um halb 6.00 Uhr den Start in Angriff nehmen werden.



Wir haben versucht, die 1. Sonderprüfung zu finden, haben uns in der Finsternis und bei mangelnder Beschilderung mächtig verirrt, sind dann aber die sehr schöne Strecke hinunter nach Westen ans Meer gefahren, Arriaga.

Der Morgen begann mit der Fahrt durch den Regenwald, mit Nebel und schöner Stimmung, bis die Sonne aufging. Um ca. 9.00 Uhr sind wir dann in ein Kaffeehaus landestypischer Natur eingekehrt und haben dort einen Kaffee getrunken (Nescafe). Das Interessante war der Wirt, der dort eine Papageienzucht betrieben hat und selbst mit einem Papagei geschmückt herumgelaufen ist, war sehr lustig.



Weitere Fahrt über eine sehr schöne Landschaft, autobahnähnlich, nach Tehuacan. Dort erwartet uns eine Fiesta Mexikana. Derzeit bin ich auf der Autobahn im Stau, aufgrund einer Baustelle, das hab ich gleich für's Dikatat genützt. Wir sind bester Dinge, freuen uns des Lebens und haben bereits ein richtiges Roadmovie-feeling.



Tolle Stimmung mit allen ankommenden Rallyeautos, wir haben erst einmal ein gemütliches Frühstück eingenommen, auf landestypische Weise mit Bohnencreme (lecker) und in weiterer Folge gebratene Eier und Kaffee. So gestärkt erwarteten wir unsere Rennhelden, die pünktlich eintrafen



Dann herrliche Fahrt auf wunderschönen Bergstrassen, durch eine Kakteenlandschaft, die wie aus dem Bilderbuch war, herrliche Abendstimmung, schlussendlich Eintreffen in Oaxaca. Später sind wir zur Siegerehrung des 1. Tages gegangen, in ein Hotel, das früher als Kirche gedient hat, sehr stimmungsvoller Rahmen, und die Freude war groß, Lars hat den Tagessieg in der Klasse gemacht.



Bei der technischen und medizinischen Abnahme gab es keinerlei Beanstandungen an Mensch und Maschine. Durch unsere 150ccm zuviel, sind wir dem sportlichen Fair Play folgend, in die nächste Klasse gewechselt. 19 Teams mit 6 Zylinder Motoren davon 9 auf Porsche :-)

Das Qualifying auf einer Rennstrecke nahe Tuxtla, lassen wir ausfallen, denn eigentlich fühlte ich mich konditionell, noch nicht in der Lage, eine anspruchsvolle Leistung zu bieten. Deshalb wurden wir auf den 76. Startplatz eingeteilt. Es ist der 22.10.2010. Der erste Renntag begann um nullsiebenhundert (7.00 Uhr) am Stadtplatz (Zocallo) von Tuxtla. 118 Teams starten auf historischem Asphalt, um in sechs Tagen quer durch Mexico zu fahren. Wir verlassen die Startrampe idyllisch gen aufgehende Sonne. 550 Kilometer mit 9 Wertungsprüfungen auf 130 Kilometer stehen am Programm. 9 Stunden im Auto bei 40 Grad auf staubigen Strassen - that's Carrera!

Unser Serviceteam schlägt sich gewaltig. Wenn wir ins Servicio fahren, stehen sie meistens auf dem besten Platz und sind optimal vorbereitet. Reifenwechsel, Fensterreinigung, der Ölstand, alles wird jedesmal kontrolliert. Ich kann mich dafür mehr um die Öffentlichkeitsarbeit kümmern und verteile die mitgebrachten Postkarten an unsere Fans. Zur Siegerehrung durften wir uns über einen sensationellen 1. Platz in der Kat. Hist. B freuen. Unser kleiner 4 Zylinder-Sprudler lässt viele Ungläubige zurück, meistens Porsche Fahrer.

5.30 Tagwache zum längsten Tag des Rennens und er wurde für uns noch länger.

Über 650 Kilometer erwarten uns unter schwierigsten Asphaltbedingungen. Insgesamt 27 Fahrzeuge sind bereits ausgefallen. Wieder und wieder ermahnen und warnen uns die Veranstalter, dass die Strecke am Vormittag gefährlich rutschig ist. Bereits die erste Kurve nach dem Start lässt erahnen, wie es weiter geht. Der Asphalt ist arschglatt und zeitweise spiegeln sich die Bäume drauf. Trotz mehrerer Unfälle wird diese Etappe fertiggefahren und erst nach dem letzten Starter wird aufgeräumt. Den Opel von Herrn Wangenheim erwischt es am schlimmsten. Zuerst ein kleiner Vergaserbrand, den er nicht selbst löschen kann. Die herbei geeilte Feuerwehr hat aber kein Löschmittel mit. Das wurde 500 Meter vorher an einem Mustang verbraucht. Herr Wangenheim muss mit seinem Sohn, der als Copilot mitfährt, zusehen wie sein Auto im Vollbrand vernichtet wird.

Zur Mittagspause gibt es Frühstück. Ein Red Bull und eine Packung trockene Kekse.

Im Ziel der vorletzten Etappe wird bei uns die Wasser-Temperatur hoch und wir stellen das Auto am Strassenrand ab, um einen Check der Lage zu ma-

chen. Dabei stellt sich heraus, dass sich der Lüfter schön langsam in den Kühler geätzt hat. Ein Transporter der mexikanischen Teilnehmer nimmt uns in die Stadt mit und es gelingt uns noch aus eigener Kraft, die Zeitkarte abzugeben. Da wir nur die letzte Etappe nicht geschafft haben, bleiben wir mit 5,30 Penaltyminuten in der Tageswertung. Gesamt 35. / was wäre, wenn wir ohne technisches KO, durchgekommen wären? Von Jo Ramirez bekommen wir seinen Reservekühler. Eine alte Messinghaut aus einem Buckel Volvo, x-mal gelötet und Gert meint - für's einbauen ist es schad um 'd Zeit! Unser Team hat bis 01.30 Uhr gearbeitet, um den Kühler mit geringsten Mitteln an unser Auto anzupassen.

Am nächsten Tag wurde durch Mil Cumbres (tausend Hügel) gefahren. Die kurvenreiche Strecke schmiegt sich an das Gelände an und es entsteht Steilkurve an Steilkurve. Zeitweise fliegen wir über die Kuppen und es presst uns in die nächste Kurve hinein. Der alte "neue" Kühler hielt. Wir waren am Ziel überzeugt, dass es ein sehr gelungener Tag war. Was sich am Abend zum Tagespreis bestätigt, wir sind ganz vorne dabei. Ein weiterer 2. Platz in unserer Porsche-Gruppe und im Gesamtklassement 14. Das nächste Ziel war Aguascalientes. Heisses Wasser auf 1.888m. Der Name deutet auf die Thermalquellen in der Gegend hin. Ums Eck ist das Nascar Oval. Mit dem Overdrive volle Tübe durchs Oval verlassen wir diese aufregende Strecke mit der 10. besten Zeit. Das Gesamtergebnis führt uns auf Platz 11 und zur Siegerehrung wurde uns ein Pokal für den 1. Klassenplatz übergeben. Nicht schlecht, Herr Specht.

Der erste Verfolger David Jassan, natürlich auf Porsche, war nur 30 Sek. zurück. Unsere kombinierte Strategie für den letzten Tag lautete:

*Volles Rohr - Augen zu und durch
Sicher ist sicher und
nur nichts anbrennen lassen.*

TUXTLA MORELIA

Weiter fahren wir dann nach Bernal, wo wir uns die 11-er Prüfung anschauen, wir besteigen einen Felsberg und suchen uns eine interessante Kurve aus. Nachdem alle durchgefahren sind, fahren wir gemütlich Richtung Querétaro, doch große Überraschung, kurz nach Ende der Prüfungen steht Lars am Straßenrand, umringt von Mexikanern, die mit Hausmitteln, wie Seife und Zucker den defekten Kühler zu reparieren versuchen. Der Elektrolüfter hat sich in den Kühler hinein gefressen und ihn so komplett zerstört. Großes Palaver, schlussendlich wird das Auto von einem mexikanischen Serviceteam aufgeladen und abtransportiert. Wir fahren hinterdrein. In der Stadt wird abgeladen und wir schleppen das Auto zuerst ins Ziel und dann ins Hotel Holiday Inn in Querétaro. Dort wird mit vereinten Kräften Kriegsrat gehalten, Lars organisiert einen gebrauchten, aber funktionierenden Kühler, der nicht ganz passt, besorgt noch am Sonntag Abend (!!) passende Kühlerschläuche. Mit einem deutschen Serviceteam und Bastelarbeiten von Martin und Alois gelingt es bis Mitternacht, den Kühler funktionsfähig zu machen.

Alle fallen todmüde ins Bett, ich selbst bin von Montezumas Rache heimgesucht worden, aufgrund vermutlich einer Zupa Aztek

Nächster Serviceeinsatz, unter anderem hat sich der Unterbodenschutz verabschiedet und der Spoiler ist locker geworden. Alois und Martin haben sich dann unters Auto gelegt und haben das wieder fixiert. Der Kühler hält!



Wir sind dann weiter übers Land nach Guadalajara gefahren, die Reise über diese Strecke war ebenfalls eindrucksvoll, insofern als dass sich außer der Autostrasse nichts weit und breit befunden hat, es gab Land, Land, Land und noch einmal Land, kein Haus weit und breit, nur Erde, Himmel und Luft dazwischen. Eindrucksvolle Stimmung!



Carrera®

Es entwickelte sich ein ausgesprochen sympatisches Duell um Sekunden. Holte David in der ersten Etappe noch 18 Sek. auf, waren wir in der nächsten wieder 4 Sek. schneller und jedesmal wurde nach der Zielflagge von unseren Copiloten die Zeit verglichen und gerechnet. Bis zur letzten Etappe - La Bufa - waren wir noch 10 Sekunden vorne. Diese sehr schnelle Bergstrecke auf den Hausberg von Zacatecas wird zwei mal gefahren. Bergauf und bergab. Auffi hatten wir idente Zeiten. Bergab hatte ich mit Martin vereinbart, kein zu grosses Risiko mehr einzugehen, da die Bremsen bereits Ermüdungserscheinungen zeigten. Aber das uns der sympatische Mexikaner mit seiner ebensolchen Copilotin zum Schluss noch um 10 Sek. überholen, dass hätte ich nicht geglaubt. Die beiden sind bis zum Schluss mit dem Messer zwischen den Zähnen gefahren und verdienen den Sieg auf jeden Fall. Unsere aufrichtige - GRATULATION!

Wegen den Ungläubigen, die es immer noch gab, wurden wir noch zur technischen Überprüfung gebeten. Motortechnisch war mit dem Abzählen der Zündkerzen (nur 4 statt 6) der Kontrolle Genüge getan und die Waage zeigte 33 Kilo über dem Sollgewicht :-)) Gelernt ist gelernt!

BUTTKEREIT AUTOTECHNIK

In der prächtigen ehemaligen Stierkampfarena von Zacatecas, gab es erst um 23.30 Uhr die Price-giving Zeremonie. Bei ca.12 Grad und gefühlten 4 Grad im Freien, war das eine extra Prüfung für die Teilnehmer. Den Gesamtsieg holte sich der Finne Harri Rovanner. Nur knappe 14 Sekunden vor dem zweitplatzierten M. Jourdain. Beide auf 600 PS Studebaker BJ. 1953, mit lupenreiner Nascar Technik. 34 Minuten 7 Sekunden später werden wir auf einem großartigen 10. Rang gewertet. Ein bemerkenswerter 2. Platz in einer Klasse, die eigentlich zwei Zylinder zu viel für uns war, machte unseren Erfolg komplett.

Leider mussten meine Begleiter früher als geplant Zacatecas verlassen und wir hatten keine Zeit für eine Siegesfeier bei Tequila und Cerveza. Ich denke, dass holen wir im Sommer nach. Ich stelle mir einen lauen Abend mit prächtigem Sternenhimmel vor, gemütliche Mariachi Musik aus dem CD-Player und Lagerfeuerromantik. Unsere Frauen im hautengen Corona-Top, mit kurzen Röckchen servieren uns die Cerveza's, zur Feier des Erfolges in Mexiko. Wie in echt! *Lars Kroiss*

ZACATECAS



Es war ein tolles Erlebnis, das ich gerne - vielleicht nicht nächstes Jahr, aber im Jahr darauf - nochmals in Angriff nehmen möchte. Mir hat es sehr gut gefallen, der alte Mythos der Panamericana konnte ein bisschen erfüllt und erlebt werden.

*Die Organisation des Veranstalters muss man erst einmal verinnerlicht haben und als Newcomer ist man dort ziemlich allein gelassen. Mit der gewonnenen Erfahrung ist das Resumé durchaus positiv, die Veranstaltung ist definitiv eine Highspeed-Veranstaltung, die nur mit einem Serviceauto erfolgreich bewältigt werden kann. Wir freuten uns über die gute Platzierung und über den unfallfreien Verlauf und das tolle Ergebnis, das alle Mühen belohnt hat. *Gert Pierer**

ES GIBT MEHR IM LEBEN ALS EINEN VOLVO. ES GIBT DIE FREUDIGE ERKENNTNIS, DASS MIT DEM RICHTIGEN AUTO SELBST DIE SCHÄRFSTE KURVE NICHTS ANDERES IST ALS EINE GEBOGENE GERADE. DESHALB GIBT ES JETZT DEN NEUEN VOLVO S60.



DER NEUE VOLVO S60.

SPORTLICHES DESIGN, FAHRSPASS PUR UND DAZU EINE ECHTE WELTNEUHEIT: DAS KOLLISIONSWARNSYSTEM MIT FUSSGÄNGERERKENNUNG UND AUTOMATISCHER NOTBREMSUNG*. AB 29.700,- EURO.



Volvo. for life

*Alle Details dazu auf www.volvocars.at

Unverbindlich empfohlener Richtpreis inkl. NoVA und MwSt., Symbolfoto. Kraftstoffverbrauch ges. 5,3-9,9 l/100 km, CO₂-Emission: 139-231 g/km

5020 Salzburg, Alpenstr. 122, Telefon 0662/63 930 DW 40, 41, info@schmidtauto.at, www.schmidtauto.at

Schmidt
automobile