Bei der Equipe Europe werden Rennsport-Träume wahr

Lead
Manche Schätze schlummern im Verborgenen. Das gilt auch für die Werkstatt von Equipe Europe. In einem kleinen Dorf, rund 50 Kilometer südöstlich von Paris, werden die ganz großen Rennwagen-Ikonen startklar gemacht für die neue Saison.

Niemand würde vermuten, dass in dem ehemaligen Kloster, nur wenige Meter von der Dorfkirche von Ozouer Le Voulgis entfernt, einer der renommiertesten Rennwagen-Spezialisten Europas seine Werkstatt betreibt. Doch geht man an den sicherlich mehr als 200 Jahre alten Scheunen vorbei, steht man plötzlich vor drei brandneuen Renntransportern und einem passenden Motorhome. Hier muss es also sein – das Hauptquartier der Equipe Europe. Man wagt sich weiter, öffnet eine Tür – und steht plötzlich inmitten von Dutzenden historischer, ultra-seltener Sport- und Rennwagen. Manche scheinen seit Jahren in der Scheune zu lagern, an anderen wird eifrig gearbeitet, um ihnen den letzten Schliff für die bevorstehende Tour Auto zu verleihen. Bei anderen Autos, die in Puzzleteilen auf ihre Montage warten, ist der nächste Renneinsatz derweil noch etwas weiter entfernt. Doch egal in welchem Zustand, es ist ausschließlich die Crème de la Crème des historischen Rennsports, die hier vertreten ist. Ferrari, Porsche, Cobra – keine der großen Ikonen fehlt. Wir werden begrüßt von Yvan Mahe, dem Besitzer der Equipe Europe, der so kurz vor dem Start der Tour Auto eigentlich alle Hände voll zu tun hat, um alle Autos rechtzeitig an den Start zu bekommen. Freundlicherweise nimmt er sich dennoch Zeit, uns einige Fragen zu beantworten.

Was ist Ihre älteste automobile Erinnerung?

Als ich 12 Jahre alt war, brachte mir mein Großvater das Autofahren bei. Glücklicherweise war ich groß gewachsen und kam mit den Füßen an die Pedale.

Haben Sie sich damals bereits für Sportwagen begeistert?

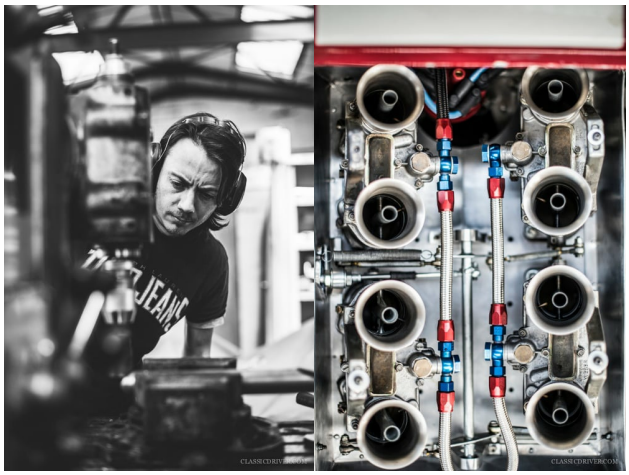
Nein, gar nicht. Meine erste Leidenschaft war Rugby. Wie gesagt: Ich war groß und liebte es, Rugby zu spielen.

Wie sind Sie also zu den Rennwagen gekommen?

Als ich etwas älter war, begann ich an meinen Mopeds herumzuschrauben. Ich modifizierte die Motoren und mischte Äther ins Benzin, um sie schneller zu machen. Später baute ich dann ein eigenes Kart mit einem Garelli-Motor. Doch bis ich mich für klassische Autos begeisterte, dauerte es noch ein paar Jahre. Mein erstes Auto war ein MG B Coupé. Mit 24 Jahren leistete ich mir dann einen MG Midget, mit dem ich viele Rennen gewann. Ich liebte es, von einer Rennstrecke zur nächsten Quer durch Europa zu reisen: Zolder, der Nürburgring, Spa, Monza, Silverstone, Donington.

Und dann gründeten Sie die Equipe Europe?

Ja, um meine Rennen zu finanzieren, entschied ich mich im Jahr 1986 zusammen mit meinem Freund Jean Dutilleul, die Werkstatt "Equipe Europe Construction" zu gründen. 1990 entstand dann die Firma, wie sie noch heute existiert. Wir sind mittlerweile die wichtigste Adresse für klassische Automobile in Frankreich und eines der führenden Teams in Europa – mit mehr als 80 Autos im Einsatz. Wir haben uns sogar den Respekt unserer britischen Freunde verdient. Für mich persönlich ist das einer unserer größten Erfolge.



Sowohl die Qualität Ihrer Autos, als auch Ihre Resultate im Rennsport gelten als herausragend. Wie haben Sie diesen Standard erreicht?

Zauberei war es jedenfalls nicht. Um erfolgreich zu sein, muss man eine große Leidenschaft für Autos haben, gleichzeitig aber auch ein großes Wissen, man muss sehr viel lesen. Und es ist wichtig, die Geschichte eines Autos immer zu respektieren und sie nicht einfach zu modifizieren, nur um ein wenig mehr Leistung heraus zu bekommen. Unser Ziel ist es, dass die Autos gut aussehen, aber vor allem dem Original treu bleiben. Eine unserer wichtigsten Aufgaben ist es, unsere Kunden zu beraten. Und natürlich geht all das nicht ohne ein starkes Team. Alle Leute, die für die Equipe Europe arbeiten, sind auf ihre Art Künstler. Und sie schaffen es noch immer, mich zu überraschen. Dabei haben wir kein kleines Team – in der Werkstatt sind immer 15 Leute im Einsatz und bei größeren Events wie der Le Mans Classic, bei der wir an einem Wochenende auch einmal 22 Autos gleichzeitig betreuen, sind wir bis zu 55 Mechaniker. Wir sind wie eine sehr große Familie, die zusammen durch Europa reist. In 30 Jahren haben wir mehr als 155 Autos für den Renneinsatz vorbereitet. Und da die Autos an ihre Grenzen getrieben werden und selbst der kleinste Fehler dramatische Folgen haben könnte, müssen wir unglaublich vorsichtig und fokussiert arbeiten.

Auf welche Autos, an denen Sie gearbeitet haben, sind Sie besonders stolz – und warum?

Elf AC Cobra, wegen ihrer Brutalität. Fünf Peugeot 905, wegen ihrer Verarbeitung und der Qualität jedes einzelnen Teils. Zwei Ferrari Daytona Group 4 wegen ihrer bestialischen Leistung und ein Ferrari 275 GTB2 wegen seines fantastischen Motors. Dann waren da fünf Lola T70, die ich für ihre grandiose Form bewundere und vier Lola T280 bzw. 286, die einfach atemberaubend schnell sind. Dann natürlich die Porsche – 904, 908, 910, 935, 962, RSR – einfach, weil sie Porsche sind. Und die Matras, die sind einfach magisch.

Haben Sie bezüglich klassischer Automobile eine gewisse Philosophie?

Nun, es hat sich eigentlich nie geändert. Ich respektiere den Fahrer eines Renault 8 Gordini genauso wie den Fahrer eines Porsche 917. Was zählt, ist nur die Leidenschaft.

Wie hat sich der historische Rennsport über die Jahre verändert?

Er ist immer professioneller geworden. Im Jahr 1985 sind bei einem Rennen vielleicht 30 Autos gestartet und zwanzig Minuten später nur noch zehn über die Startlinie gefahren. Heute sehen wir 50 Autos beim Start, 45 im Ziel – und das nach zwei Stunden! Nicht nur für unsere Kunden ist es besser, auch die Zuschauer haben mehr davon.

Gibt es ein Auto, von dem Sie schon immer geträumt haben?

Mein Traumauto war schon immer die AC Cobra und ich habe das Privileg, eine Cobra mit einem guten Freund in vielen Rennen teilen zu dürfen.

Und der ultimative Rennwagen – welcher könnte das sein?

Der Peugeot 905, ganz ohne Zweifel. Er ist einfach fabelhaft. Die unglaubliche Form, die Dassault für Peugeot entworfen hat. Und die 90er-Jahre-Technik. Der V10 hat einen

fantastischen Klang – man muss ihn bei 12.000 Umdrehungen bei den 24 Stunden von Le Mans gehört haben! Aber auch das sequentielle Sechsgang-Getriebe, das Carbon-Chassis, die Bremsen – der Wagen war seiner Zeit um zehn Jahre voraus!

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2015

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/bei-der-equipe-europe-werden-rennsport-traume-wahr
© Classic Driver. All rights reserved.