

# CLASSIC DRIVER

## Historischer Rennsport mit Peter Schleifer: „Wir sind wie ein Zirkus!“

### Lead

Der in eine autoverrückte Familie hineingeborene Peter Schleifer ist seit nunmehr 25 Jahren Mitglied der historischen Rennsport-Szene. Ein Gespräch über den Reiz der Can-Am, Handbremswenden vor der Schule und Zeiten, in denen er rückwärts ins Ziel fuhr...

Seit den 1920er-Jahren hat sich die Schleifer-Familie im Automobilgeschäft einen Namen gemacht. Peter Schleifer, Mitglied der dritten Generation, begann nach Anfängen im Motocross 1988 mit Autorennen, bestritt unter anderem sieben Mal die 24 Stunden vom Nürburgring. 1992 entdeckte er auf einem Shelby GT 500 seine Liebe für den historischen Motorsport. Schleifer hat den Familienbetrieb mit Übernahme der Geschäftsführung 1984 weiter ausgebaut, mittlerweile gehören zur Gruppe zwei Autohäuser. Seit Anfang der 1990er-Jahre handelt er zudem mit Klassikern und organisiert seit 2011 den CANADIAN-AMERICAN Challenge Cup. Im Frühjahr 2014 gründete Schleifer am Familienstammsitz Günzburg seine auf die Beschaffung, Vermarktung und Restaurierung historischer Renn- und [Straßenfahrzeuge spezialisierte Firma Classic & Race Cars Peter Schleifer & Co.](#) Seiner Begeisterung für den historischen Rennsport hat all dies keinen Abbruch getan – im Gegenteil, er ist so aktiv wie nie zuvor. Nachdem wir Peter und seinen Lola T310 beim Goodwood Festival of Speed trafen und sich unsere Wege auch bei Le Mans und Silverstone Classic kreuzten, baten wir ihn in einem Interview um Einsichten und Anekdoten aus 25 Jahren im historischen Motorsport.



### Was ist Ihre erste Erinnerung an Autos?

Mein Vater war ein etwas verrückter Fahrer. Ich erinnere mich, wie er mich und meine vier Geschwister in seinem BMW 2000 zur Schule fuhr und vor dem Eingang eine 180-Grad-Handbremswende vollführte. Nur, um unseren Schulkameraden zu imponieren. Und ich erinnere mich, wie ihn mein Großvater an einem Montagmorgen dafür tadelte, dass er sich am Wochenende ein Kundenmotorrad für ein Rennen „ausgeliehen“ und es danach wieder so zurückgebracht hatte, als sei nie etwas geschehen.

### Die Gründung des Familienunternehmens geht über 90 Jahre zurück. Auf was hatte es sich spezialisiert?

Mein Großvater gründete 1924 das Autohaus Schleifer in Günzburg. Er handelte mit allem, was mechanische Komponenten hatte. Also auch Nähmaschinen und Fahrräder, Motorräder und Grammophone. Dann folgten BMW Motorräder, ehe er zu Autos überging. Nach dem Zweiten Weltkrieg boomte das Geschäft und der Verkaufsraum füllte sich mit vielen Marken, darunter auch die Auto Union. Als ich mit 20 Jahren 1978 ins Unternehmen einstieg, verkaufte ich Kawasakis, Volkswagen, Audis und alles, was wir sonst noch zu bieten hatten. 1984 wurde ich Geschäftsführer und war 1985 einer der Ersten, der Audis nach China verkaufte.



### Sie sind über die Jahre in vielen Motorsportklassen gestartet – doch was veranlasste Sie, sich auf die Can-Am zu spezialisieren?

„1996 traf ich in England auf einen zum Verkauf stehenden Lola T70. Zu jener Zeit versuchte ich, meinen '73er Carrera RS zu verkaufen, doch niemand wollte damals einen haben! Ich rief den Händler an und bot ihm den Porsche im Tausch gegen den Lola an – und er willigte ein. Und so lud ich den Porsche auf einen Hänger, fuhr nach London, und kam mit dem Lola zurück. Ich war zuvor noch nie ein solches Auto gefahren, doch fing ich sofort Feuer und Flamme. Ein paar Jahre später kaufte ich auch noch Joakim Bonniers Lola T222, seitdem habe ich beide Autos bei Rennen eingesetzt. Ich habe dann auch noch die europäischen Rechte am Can-Am Challenge Cup erworben, um die Serie nach dem Ende der Supersport-Serie weiter am Leben zu halten.“

### In dieser Saison fahren Sie ihren Can-Am Lola T310 und einen March 84G Gruppe C. Haben Sie schon immer davon geträumt, solche extremen Autos zu pilotieren?

Das geht zurück bis in meine Kinderzeit. Schon damals habe ich die in den Fachmagazinen abgedruckten zweiseitigen Sportprototypen für Le Mans bewundert. Ich hatte kein Geld, also begann ich bis zur Geburt meiner Kinder mit Motocross-Rennen. Dann hörte ich zunächst ganz auf, ehe mich durch Zufall einer meiner Kunden einlud, einen seiner Tourenwagen über die Nordschleife zu fahren. Ich meldete mich mit geliehenem Rennoverall und frisch erworbener Rennfahrerlizenz zur Stelle und fuhr zum Aufwärmen zwölf Runden. „Du bist zwei Minuten pro Runde schneller als ich“, sagte der Fahrzeugbesitzer. „Kennst Du eine Abkürzung, oder was?“ Danach nahm ich sieben Mal am 24-Stunden-Rennen teil.

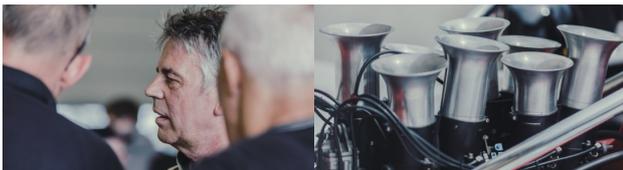


**Was war Ihr bislang aufregendster oder ungewöhnlichster Moment in ihrer historischen Motorsport-Karriere?**

Ich habe noch immer sehr lebhaft Erinnerungen an meine erste Runde in Le Mans. Bei Nacht, hinter dem Pace Car. Die Lichter, die Gerüche, die Geräusche – ein Gefühl, das man schwer beschreiben kann und mir bis heute einen Schauer über den Rücken jagt. Doch der wohl denkwürdigste Moment datiert vom Supersports-Lauf beim Oldtimer Grand Prix 2004. Ich kämpfte bis zur letzten Kurve um den Sieg, ging dann etwas zu früh aufs Gas und drehte mich in die Boxenmauer. Ich musste dann rückwärts über den Zielstrich fahren, mit 15 Sekunden Rückstand auf den Sieger. Den zweiten Lauf habe ich dann mit 18 Sekunden Vorsprung gewonnen, was in der Addition für den Gesamtsieg reichte.

**Fahren sie aus persönlichen oder geschäftlichen Gründen Rennen?**

Da ich auch das Classic Car-Geschäft habe, tragen sich die historischen Renneinsätze wohl von selbst. Anfangs habe ich die Autos zu oft gewechselt, weil ich gleich nach einem Rennen immer wieder Verkaufsangebote bekam, die man schwer ablehnen konnte. Aus geschäftlicher Sicht war das okay, da ich so meinen Rennsport finanzierte und ihn weiter ausüben konnte. Auf der anderen Seite hatte ich aber so keine Möglichkeit, die Autos weiterzuentwickeln.



**Würden sie als Teilnehmer sagen, dass der soziale Aspekt des historischen Sports genauso wichtig ist wie die Rennen an sich?**

Absolut. Mit der Zeit wird das zu einer zweiten Familie. Ich betrachte uns als eine Art Zirkus. Wir kommen an, bauen unsere Zelte auf, machen unsere Show auf der Strecke und ziehen zum nächsten Ort weiter. Wo immer man hinkommt, trifft man gute Freunde. Mit denen man gemeinsame Erfahrungen teilt - egal, ob man nun gegen sie oder mit ihnen in einem Auto gefahren ist. Hätte ich das geahnt, hätte ich mit dem modernen Rennsport viel früher aufgehört. Man schmiedet da lebenslange Freundschaften, teilt unvergessene Momente. Und jeder hilft jedem.

Beispiel Brands Hatch 2014: Mein Lola hatte einen kapitalen Getriebeschaden, der unser Rennwochenende vorzeitig beendete. Als ich das Auto gerade zurück auf den Anhänger packte, kommt ein befreundeter Wettbewerber und fragt, ob ich nicht den Platz in seinem March 717 einnehmen wolle, er fühle sich nicht so wohl. Ich hatte dieses Auto nie zuvor gefahren und der Rennleiter entschied, dass wir aufgrund des Fahrerwechsels vom Ende des Felds starten mussten. Am Ende gewann ich das Rennen und wir waren beide überglücklich. Ich war Deutscher und er Engländer, doch wir bildeten ein Band, das nationale Grenzen überwand.





**Wie hat sich die historische Motorsportszene nach Ihrer Beobachtung in den letzten 25 Jahren gewandelt?**

Die Entwicklung der Autos hat sich rasend schnell fortentwickelt. Heute sehe ich Autos, die auf einigen Strecken zehn Sekunden schneller sind als in den 90er-Jahren, und das auf den gleichen Reifen. Ich denke wir müssen genau überlegen, wie weit wir in Zukunft noch gehen wollen. Als ich erstmals startete, haben wir bis spät am Abend an den Autos geschraubt und tranken dann zusammen noch ein Bier. Heute geben die Leute ein Vermögen für die Entwicklung ihrer Fahrzeuge aus. Das sind die gleichen Leute, die sofort nach dem Rennen in ihren Motorhomes verschwinden

**Welche Entwicklungen sehen Sie für die nächsten zehn Jahre? Gibt es Hindernisse am Horizont?**

Wenn Elektronik ins Spiel kommt, wird alles sehr teuer. Dann kann man die Autos auch nicht mehr mit einem Satz Schraubenschlüsseln und zwei, drei Mechanikern warten. Auch immer schärfere Lärmschutzbestimmungen werden an einigen Strecken zum Problem. Doch man möchte eine Gruppe C nicht mit Schalldämpfern fahren, das ist nicht im Sinne des Erfinders. Doch der Motorsport hat seit seinen Anfängen immer wieder Widerstände überwunden, und auch wir werden Wege finden, ihn am Laufen zu halten. Ich freue mich auch schon auf einen Generationenwechsel. Man trifft auf den Rennen immer wieder die gleichen alten Gesichter - doch wir brauchen speziell auf dem Kontinent einen begeisterungsfähigen Nachwuchs.



*Photos: Peter Aylward for Classic Driver*

**Galerie**





























**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/historischer-rennsport-mit-peter-schleifer-wir-sind-wie-ein-zirkus>  
© Classic Driver. All rights reserved.