

CLASSIC DRIVER

Wenn Vater und Tochter die Liebe zu rasanten Rennwagen teilen

Lead

Der Apfel fällt bekanntlich nicht weit vom Stamm. Wenn es sich um böse Rennmaschinen dreht, dann ist Camille Guikas ganz wie ihr Vater Jean. Rémi Dargegen wollte dieses ungewöhnliche Vater- und Tochtergespann hinter dem Autohandel GTC kennenlernen und besuchte die beiden in Südfrankreich.

Was als Projekt aus Leidenschaft 1989 begann, verwandelte sich im Lauf von 29 Jahren zu einem der erfolgreichsten Autohandelshäuser in Europa. Die Philosophie von Jean Guikas Geschäft war, alles zu kaufen, was man am meisten liebt. Inzwischen bietet sein Unternehmen GTC auf 1.580 Quadratmetern einige der feinsten Automobile der Welt. Jetzt hat er diese Herzensangelegenheit in ein Familienunternehmen verwandelt und seine Tochter Camille als Verkaufsleiterin mit an Bord geholt. Nicht nur, dass Camille jetzt ihren Platz in der Firma eingenommen hat, sie folgt auch im historischen Motorsport den Spuren von Jean. Wie der Vater, so die Tochter.



Was sind Ihre frühesten Erinnerungen an ein Auto?

Jean Guikas: Ich erinnere mich daran, dass ich als ganz kleiner Junge mit meinem Vater in seinem Renault Juva 4 von unserer Wohnung in Marseille über die Route de la Gineste nach Cassis mitfahren durfte.

Camille Guikas: Ich wuchs inmitten von klassischen Automobilen und Rennwagen auf – ich habe daran viele Erinnerungen! Da war zum Beispiel eine Fahrt in einem Lamborghini Countach LP400, als ich vier Jahre alt war. Für mich war dieses Auto ein Raumschiff, das aus der Zukunft zu uns gekommen war. Und dabei war es damals schon alt! Eine andere wunderbare Erinnerung habe ich an den Circuit Du Grand Sambuc in der Nähe von Aix-en-Provence. Mein Vater hatte einen Ferrari 512 S dabei, um vor einem Historic Challenge-Rennen noch etwas zu trainieren. Ich war zehn Jahre alt und mir stand meine erste Runde auf einer Rennstrecke als Copilot bevor – ohne Helm, ohne Sitz. Es war ein einmaliges Erlebnis und für mich ein Privileg.



Woher stammt Ihre Leidenschaft für Autos?

Jean: Ferraris ziehen Mädchen geradezu magisch an (*lacht*). Im Ernst: Mein Vater hatte immer schöne Autos von Marken wie Mercedes, Maserati, Alfa Romeo und Ferrari. Ich habe diese Autos immer geliebt, genauso wie Autorennen – vor allem die Formel 1, der ich folgte und die ich bewundert und genossen habe.

Camille: Seit meiner Kindheit waren Autos – vor allem Klassiker – fester Bestandteil meines Alltags. Als ich ein Kind war, ging ich jeden Sonntagmorgen mit meinem Vater ins Geschäft, wo er ein schönes Auto für unseren Ausflug auswählte. Vorher haben wir es noch nach allen Regeln der Kunst mit Wasser, Schwamm, Seife und Fensterleder geputzt, und dann gab's kein Halten mehr!



Wie ist GTC entstanden?

Jean: Ich arbeitete zunächst für ein Frachtunternehmen und wurde dann Direktor eines Unternehmens, das aufs Betanken von Schiffen

spezialisiert war, und mich rund um den Globus geführt hat. Bis zum Jahr 1989 hatte ich ein bisschen Geld angespart, genügend Überstunden gemacht und außerdem wünschte sich meine Frau, dass ich häufiger zuhause sein sollte – so habe ich GTC aus der Taufe gehoben. Es war Zeit, etwas zu ändern. Ich fand, dass ich mich nicht nur endlich meiner Leidenschaft widmen, sondern auch meine Familie in dieses Projekt einbinden sollte.

GTC ist bekannt dafür, dass die Firma alle Autos im Bestand selbst besitzt. Warum spielt das eine Rolle?

Jean: Es erlaubt mir, genau die Autos auszusuchen, die ich auch besitzen will. Viele Händler sind eigentlich Makler, die bei ihnen eingelagerte Fahrzeuge anbieten. Sie haben somit nicht die Möglichkeit, auf Qualität zu sehen – sie müssen das verkaufen, was ihnen Besitzer anbieten, und erhalten eine Kommission. Im Gegensatz zu dieser Praxis habe ich alle meine Autos nach sehr strengen und spezifischen Kriterien angekauft. Sie sind alle hundertprozentig in Ordnung und – was noch besser ist – ich liebe sie alle. Es ist ein echter Luxus, diese Form von Leidenschaft in einem Geschäft zu erreichen. Es hat Jahre gedauert!



Zusammen mit einer ganzen Reihe von italienischen Marken haben Sie auch eine imposante Auswahl an Ferrari Daytonas im Bestand. Hat dieses Modell für Sie eine besondere Bedeutung?

Jean: Ich war elf Jahre alt, als ich das erste Mal einen Daytona entdeckte – am Hafen von Saint-Tropez. Ich war mit meinem Vater zusammen und wir beiden haben über eine Stunde lang dieses Auto ganz genau studiert. Ein paar Monate später habe ich denselben Daytona in Marseille wieder gesehen, ganz in der Nähe unseres Hauses. Und wieder war ich mit meinem Vater unterwegs. Plötzlich holte er Schlüssel aus seiner Tasche und fragte mich: „Wollen wir versuchen, ihn zu öffnen?“ Also haben wir das versucht, und die Türen entriegelten. Dann drehte mein Vater den Zündschlüssel und der Daytona sprang an! Ich war fassungslos. Mein Vater hatte diesen Ferrari gekauft, ohne ein Wort zu verraten. Der Daytona ist ein Mythos. Weil ich ihn immer geliebt habe, besitze ich jetzt sieben Exemplare. Einen für jeden Tag in der Woche.

Zu Ihrem Bestand zählen auch einige moderne Rennferraris wie der 550, 575 GTC und der 430 GTC. Sind sie in Ihren Augen zukünftige Klassiker?

Jean: Der Markt hat sich weiter entwickelt. Das heißt, dass die jungen Menschen, die von diesen Rennwagen zu deren aktiver Zeit begeistert waren, damals 15 oder 20 Jahre alt waren. Heute dürften diese Fans zwischen 35 und 40 Jahre alt sein und manche können sich so ein Auto sogar leisten. Träume entstehen, um Wirklichkeit zu werden, und diese waren Traumwagen für so viele Menschen!

Was ist Ihre Meinung zum aktuellen Markt für klassische Fahrzeuge und wie sehen Sie dessen zukünftige Entwicklung?

Jean: Der aktuelle Markt liegt genau richtig - außergewöhnliche Autos verkaufen sich so gut wie nie und ohne nennenswerte Probleme. Bei weniger bemerkenswerten Autos ist das Gegenteil der Fall. In finanzieller Hinsicht waren die letzteren sogar unterbewertet. Der Abstand zwischen beiden Fahrzeuggruppen hat sich in den letzten Jahren verringert, weil es immer mehr neue, jüngere und objektivere Käufer im Markt gibt - manche Autos erlebten einen Wertzuwachs von 20, 30 und sogar 40 Prozent. Aber so konnte es nicht weitergehen. Jetzt erleben wir eine Phase der Stabilität. Der Markt ist intelligent, deswegen werden sich diese Preisausschläge beruhigen.



In der Klassikerszene gelten Sie als ausgezeichnete Rennfahrer. Können Sie uns mehr über Ihre Karriere als Fahrer erzählen, und verraten Sie uns das bemerkenswerteste Auto, das Sie je gefahren sind?

Jean: Im Jahr 1983 erreichte ich das Finale der Volant Elf-Serie und wurde Gesamtzweiter. Ich habe auch an einigen Rennen in der Formule Renault und in der Formel 3 teilgenommen, aber das war's dann auch schon. Meine Premiere im historischen Motorsport habe ich 1997 in Spa gefeiert, mit einem Ferrari 275 GTB - es war Jahre her, dass ich auf einem Rennkurs unterwegs gewesen war, auch nur zum Spaß. Aber letztlich habe ich in meiner Klasse gesiegt und bin seither im historischen Motorsport unterwegs. Ohne einen Moment zu zögern: der Formel 1-Ferrari 412 T2 von 1995. Ich hatte Gelegenheit, den Rennwagen auf mehreren Kursen zu bewegen und muss sagen, dass er den schönsten Sound besitzt. Zugleich ist es ein enorm effizientes Fahrzeug im Hinblick auf Chassis, Aerodynamik und Bremsen - und auf jeden Fall das unvergesslichste.

Wie beurteilen Sie den gegenwärtigen historischen Motorsport, vor allem im Hinblick auf die „Verbesserungen“ der Fahrzeuge und die wachsende Zahl von Repliken?

Jean: Nun, das Hauptmotiv der Rennfahrer ist, Rennen zu gewinnen. Um dieses Ziel zu erreichen, muss man entweder über das Können verfügen und ein sehr guter Fahrer sein - oder man hat ein sehr effektives Auto. Die meiste Zeit ist es eine Frage von entweder/oder. Diese Situation unterscheidet sich sehr stark von meinen Erfahrungen in den frühen 2000er-Jahren, aber leider läuft das eben heute so ab. Folglich sehen wir immer weniger gute Fahrer, auch weil sie älter werden, dafür aber immer mehr „verbesserte“ Autos. Repliken sind eher die Folge des ungeheuren Wertzuwachses bei manchen raren Automobilen. Die Besitzer haben Angst, ihre Kostbarkeit zu beschädigen, und lassen Werkstattkopien anfertigen.





In Ihrem Büro kann man viele Bilder und Stücke rund um Matra entdecken - haben sie eine besondere Zuneigung zu dieser Marke?

Jean: Matra ist die einzige Marke, der seit der Gründung 1964 bis zum Rückzug aus dem Motorsport im Jahr 1974, das Kunststück gelang, Ferrari, Porsche, Alfa Romeo und Lola zu schlagen - das sind immerhin Namen mit langjähriger Rennerfahrung. Matra tauchte in der Szene auf und gewann zur Verblüffung aller jede Serie von der Formel 3 bis zu den 24 Stunden von Le Mans. Ich bin ein Enthusiast dieser Marke und habe viele Matras gekauft. Einmal gehörten mir sogar 16 Exemplare! Aber ich habe fast alle bis auf das wichtigste verkauft: der 670-02, der 1973 sowie 1974 die Meisterschaft gewann.

Camille, welche Autos haben es Ihnen angetan?

Camille: Ich bewundere Vorkriegsautos wie den Bugatti Atalante, den Alfa Romeo 6C und 8C, auch einen schönen Delage. Aber für mich sind das Automobile, die man betrachtet, statt sie zu nutzen. Es ist schwieriger geworden, Spezialisten zu finden, die sie pflegen und warten sowie Ersatzteile zu finden. Die Leistung dieser Modelle kann zum Beispiel auch nicht mit jener der italienischen Autos der siebziger Jahre verglichen werden.

Würden Sie gerne wie Ihr Vater an Rennen mit Klassikern teilnehmen?

Camille: Rennen fahren ist ein Traum! Ich liebe das Fahren selbst und die Eindrücke, die es vermittelt: Geschwindigkeit, Adrenalin, Kraft, Beschleunigung, Bremsen. Aber mir gefällt auch die Atmosphäre bei den Rennen und die Tatsache, dass wir diesen Rennwagen eine zweite Karriere ermöglichen. Sie wurden gebaut, um gefahren zu werden und nicht, um in einer Garage einzustauben.



Wenn Sie für Ihre Traumgarage einen Ferrari, einen Lamborghini und einen Maserati wählen könnten, welche würden Sie aussuchen?

Jean: Einen Lamborghini Countach LP400, einen Maserati Ghibli und wahrscheinlich einen Ferrari 250 GTO von 1964.

Camille: Einen Lamborghini Countach Periscopio, einen Maserati Ghibli Coupé und einen Ferrari 275 GTB Long Nose.

Fotos: Rémi Dargegen für Classic Driver © 2018

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/wenn-vater-und-tochter-die-liebe-zu-rasanten-rennwagen-teilen>
© Classic Driver. All rights reserved.