Auf ein Wort mit Patrick Peter, dem Mann hinter der Tour Auto

Lead
Während am Paris Grand Palais gerade die ersten Autos der Tour Auto 2018 ausgeladen wurden, hatten wir Gelegenheit, uns mit Patrick Peter zu unterhalten. Der Chef von Peter Auto ist eine der wichtigsten Persönlichkeiten im historischen Motorsport und organisiert diese grandiose Rallye.

Seit über drei Jahrzehnten fördert Patrick Peter moderne wie klassische Veranstaltungen rund um den historischen Motorsport. In den neunziger Jahren hat er zusammen mit Stéphane Ratel und Jürgen Barth mit der Entwicklung der populären BPR Global GT-Serie für ein Revival der Langstreckenrennen gesorgt. 1992 lud er zur modernen Neuauflage der Tour de France Automobile. Seither wuchs die Anziehungskraft der Tour Auto immer weiter – heute zählt sie zu den wichtigsten Terminen im historischen Rennsportkalender und steht gleichauf mit dem Goodwood Revival und der Le Mans Classic, die übrigens ebenfalls von Peter Auto organisiert wird. Wir haben uns mit Patrick Peter vor der großartigen Kulisse des Grand Palais getroffen, wo gerade kostbare Automobile für die diesjährige Auflage der Tour Auto von den Transportern abgeladen wurden.

Welche Beziehung verbindet die moderne Tour Auto mit der ursprünglichen Tour de France Automobile?

Es war von Anfang an unmöglich, die damaligen Routen exakt zu reproduzieren, weil viele Schauplätze wie die historischen Rennstrecken von Reims und Rouen nicht mehr existieren. Außerdem absolvierten die Fahrer der letzten Tour de France Automobile im Jahr 1986 bis zu 7.000 Kilometer in einer Woche – sie saßen also Tag und Nacht am Steuer. Das ist heute schlechterdings nicht mehr realisierbar. Also haben wir den Focus auf den Geist der ursprünglichen Rallye gelegt. Bei der ersten Veranstaltung im Jahr 1992 hatten wir 100 Teilnehmer, jetzt sind es bereits 240.

Wie lässt sich die Tour Auto mit anderen historischen Straßenrallyes wie der Mille Miglia vergleichen?

Sie unterscheiden sich allein dadurch, dass die ältesten Autos in der Tour Auto von 1951 stammen, während die jüngsten Autos der Mille Miglia im Jahr 1957 gebaut wurden. Das bedeutet, dass bei uns die Durchschnittsgeschwindigkeiten bei den Gleichmäßigkeitsprüfungen auf abgesperrten Straßen sehr viel höher sind, weil die Autos selbst schon schneller sind.

Wenn Sie sich irgendein Auto aussuchen könnten, um an der Tour Auto teilzunehmen – welches würden Sie wählen?

In diesem Jahr würdigen wir frühere italienische Sportwagenmarken wie Siata und OSCA – ich liebe diese kleinen, leichten Autos mit ihren fantastischen Motoren. Aktuell ist es gerade sehr sonnig, da wäre eine Ausfahrt hier in Paris mit einem OSCA traumhaft. Aber man kann nie ausschließen, dass es unterwegs auf der Route noch Schnee gibt, was dann natürlich nicht ganz so attraktiv wäre. Ich verehre außerdem den Ferrari 250 GT „Short Wheelbase" als einen der besten Rennwagen aus dieser Epoche.

Auf was dürfen wir uns im Sommer bei der Le Mans Classic freuen?

Nun, die Startaufstellungen sind alle komplett. Im Jahr 2016 hatten wir erstmals ein Gruppe C-Rennen sowie die Jaguar Classic Challenge. Diesmal bieten wir auch ein Spezialrennen für Porsche, die zwischen 1958 und 1964 gebaut wurden, sowie eine Parade moderner Langstreckenrennwagen. Ich freue mich sehr, dass einige dieser Autos wieder an die Sarthe zurückkehren, denn es waren so viele außergewöhnliche Fahrzeuge, die zwischen 1990 und 2012 and den Start gingen. Unser Ziel ist es, sie wieder in Aktion zu zeigen und eine jüngere Generation dadurch zu inspirieren. Wir wissen jetzt schon, dass wir beispielsweise einen Bentley Speed 8 und einige McLaren F1 GTR in der Kurz- und in der Langheckversion begrüßen können.

Wie werden sich die jüngsten strategischen Veränderungen bei Peter Auto – die Partnerschaften mit ACO und ASO – künftig auf diese Events auswirken?

Nichts ist davon betroffen. Die Partnerschaft mit dem Automobile Club de l'Ouest besteht, seit wir 2002 mit der Le Mans Classic gestartet sind. Vor dreißig Jahren hat kaum jemand den historischen Motorsport wirklich ernst genommen, es war eher ein Hobby. Aber jetzt kommen viele Zuschauer und es gibt eine große Reihe von Veranstaltungen. Für mich ist es sehr wichtig, dass große Organisationen wie der ACO sich erstmals am historischen Motorsport beteiligen. Wir zählen auf viele Synergieeffekte.

Wie Sie sagen ist der historische Motorsport längst kein Privatvergnügen mehr, sondern ein richtiges Business. Was halten Sie von dieser Entwicklung?

Es gibt dabei Vor- und Nachteile. Positiv ist, dass wir immer mehr Autos restaurieren und erhalten als früher. Gleichzeitig ist deren Wert gestiegen und die Investitionen lohnen sich. Aber aus sportlicher Sicht gibt es einfach zu viele Menschen, die das alles zu ernst nehmen und mit einem modernen Motorsportanspruch unterwegs sind. Wir versuchen immer, die Fahrer wieder zu beruhigen, den Pegel runter zu fahren und ihnen klar zu machen, dass das Hauptziel darin besteht, am Sonntagabend einen Champagner zu genießen.

Kann der historische Motorsport weiter in diesem heftigen Tempo wachsen?

Wahrscheinlich gibt es schon mehr als genug Veranstaltungen, aber man sollte eben auch für jeden etwas anbieten können. Was die Zukunft betrifft, bin ich ausgesprochen optimistisch – natürlich ist historischer Motorsport nicht Jedermanns Sache, aber weltweit wächst der Zuspruch. Dieses Jahr sind bei der Tour Auto sogar zum ersten Mal zwei Autos aus China dabei!

Fotos: Robert Cooper für Classic Driver © 2018

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/autos/auf-ein-wort-mit-patrick-peter-dem-mann-hinter-der-tour-auto
© Classic Driver. All rights reserved.