



11. Tour-Auto 15. - 20.04. 2002

Zwischen April und Oktober bietet Europa eine große Anzahl von Oldtimer-Rallyes. Während die meisten dieser Veranstaltungen lokale Ereignisse sind haben einige internationale Bedeutung erreicht, wie die "Mille Miglia" in Italien und das "Goodwood Festival of Speed" in Großbritannien. Eine weitere dieser Veranstaltungen ist im April die "Tour Auto" in Frankreich.



1899 fand die "Tour de France Automobile" zum ersten Mal statt und wurde bis in die späten 30er in unregelmäßigen Abständen abgehalten. Jede Tour ging über 3000 bis 4500 km, eine große Herausforderung, wenn man sich den damaligen Stand der Technik in Erinnerung ruft. Die erste Nachkrieges-Tour fand 1951 statt und entwickelte sich sehr schnell zu einer der wichtigsten Mo-

torsport-Veranstaltungen in Europa. In den folgenden Jahren hatte die Tour regelmäßig ihre Hochs und Tiefs, abhängig davon ob Organisatoren und/oder Sponsoren zur Verfügung standen. Als in den 80ern auch immer weniger Teilnehmer zu verzeichnen waren, fand sie 1986 ihr endgültiges Ende. 1992 erweckte Patrick Peter, unterstützt von weiteren Enthusiasten, die Tour Auto zu neuem Leben. Seit dem steht sie jedes Jahr im April als historische Veranstaltung im Kalender. Auf massivem Druck der Tour de France Fahrradorganisation ASO musste 1998 der Name in "Tour Auto" geändert werden.

Die "Tour Auto" beginnt immer in Paris und endet 6 Tage später in einem Seebad am Mittelmeer oder Atlantik. Jede der internationalen Oldtimer-Veranstaltungen hat mit Sicherheit ihren eigenen Charakter, so auch die Tour. Sie ist eine interessante Mischung aus herrlichen französischen Landstrassen, Rennstrecken (4 in diesem Jahr) und Sonderprüfungen (7 in diesem Jahr) auf abgesperrten kurvenreichen Berg-

strassen.

Seit 1994 sind wir Fans der Tour, aber 2002 war das erste Jahr in dem wird der Tour vom Start bis ins Ziel folgten, d.h. als Zuschauer und nicht als Teilnehmer. In der Tour zu sein ist mit ca. 4500 Euro nicht gerade ein billiges Vergnügen, und ein sehr anstrengendes obendrein. Aber wir waren Zuschauer vollauf zufrieden.



Wir starteten unsere eigene Tour an einem kalten und regnerischen Sonntagmorgen als wir in unsere Alfa Romeo Giulia Super Nouva 1300 von 1977 stiegen. Die Giulia als italienisches Mädchen kann an einem kalten und regnerischen Sonntagmorgen etwas zickig sein. Zuerst weigerte sie sich überhaupt zu starten. Dann lief sie, aber nur auf drei Zylindern und klang wie ein alter Traktor. Während ich drohte sie zu Hause zu lassen und statt dessen unseren hässlichen, modernen Opel Astra zu nehmen, behandelte sie mein Mann Hans mit mehr Gefühl und wechselte die fast neuen Zündkerzen. Danach brummte sie wieder als wäre nichts gewesen und bereitete uns auf den nächsten 5000 km keinerlei Probleme. Was immer man denken mag - ich glaube es war die Drohung mit dem Opel Astra dass sie schließlich lief! Manchmal ist unsere Giulia fast menschlich

Als wir die französische Grenze überquerten ließ sich

auch die Sonne blicken. Obwohl es immer noch ziemlich kühl war, war es doch ein ideales Wetter zum Fahren und viel besser als der permanente Regen den wir die letzten Wochen hatten. Am nächsten Tag (Montag) begann die "Tour Auto" mit der Fahrzeugabnahme und letzten Checks bei den Fontaines du Trocadéro, einem der schönsten Plätze in Paris. Der Trocadéro-Museums-komplex mit seinen eindrucksvollen Fontaines du Trocadéro liegt auf einer kleinen Anhöhe direkt gegenüber dem Eiffelturm. Als dieser von 1887- 1889 erbaut wurde beschwerten sich die Einwohner, dass der Turm mit seiner Hässlichkeit die ganze Stadt verschandele. Nur ein paar Jahre später war der Eiffelturm eine der weltberühmtesten Sehenswürdigkeiten. Aber an diesem Tag ignorierten wir den Turm, denn der Anblick der mehr als 200 zum Teil hochkarätigen Oldtimern war viel interessanter. Der Parkplatz am Trocadéro ist ein Park Fermé,





den nur Berechtigte betreten dürfen. Da aber der Fußweg außen herum etwas höher liegt als die Straße haben die Zuschauer wie in einem Theater einen ausgezeichneten Blick auf die Fahrzeuge

Die Teilnehmer der "Tour Auto" sind hauptsächlich Franzosen und Briten und kleinere Gruppen aus anderen europäischen Ländern wie Schweizer, Deutsche, Belgier, Niederländer, Italiener und so weiter. Aus europäischer Sicht sind auch immer einige "Exoten" dabei wie Amerikaner, Kanadier, Südamerikaner, Japaner oder Australier. Unter den Teilnehmern sind oft prominente Namen zu finden wie Ex-Formel-1 Pilot Jaques Lafitte mit einer AC Cobra Daytona oder Rallye-Legende Jean-Claude Andruet mit einer AC Cobra 289.

Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrzeuge deren Typ von 1951 bis 1973 an der "Tour Auto" teilgenommen hat. Ferrari, Porsche, Alfa Romeo und Ford sind die am stärksten vertretenen Marken, aber auch Renault, Morgan, De Tomaso, AC Cobra, Aston Martin, Jaguar, MG, Lotus, Maserati, Lancia, Sunbeam,

Mercedes, BMW und andere sind zu sehen.

Die Teilnehmer werden in der Regel in fünf Gruppen zu je 50 Fahrzeugen unterteilt, wobei die ersten drei Gruppen die Competition Class (Bleifuß-Fraktion) bilden und



dem FIA International Sporting Code entsprechen müssen. Die anderen beiden Gruppen bilden die Sports Class (Gleichmäßigkeits-Fraktion), die es aber nicht im Geringsten langsamer angehen lässt, nur eben gleichmäßiger.

Am Dienstag verließen wir Paris und fuhren südlich nach

Magny Cours, der französischen Formel-1 Rennstrecke. Überraschender Weise war die gesamte Rennstrecke für Zuschauer geöffnet und zugänglich. Ein Eintrittsgeld wurde ebenfalls nicht erhoben - Freier Eintritt! Jede Fahrergruppe kann mit ihren

Fahrzeugen einige Trainingsrunden drehen, bevor es ernst wird. Dann geht's entweder in der Competition Class mit Bleifuß um den Kurs oder in der Sports Class in auf die hundertstel Sekunde genauen Rundenzeiten.

Da ich zum ersten Mal während der Tour auf einer Renn-

strecke war, wusste ich nicht genau was auf mich zukam. Mit Sicherheit erwartete ich nicht die heißen Rennen die mir dann geboten wurden. Einige der Fahrzeuge kosten mehr Geld als ein großes Einfamilienhaus, aber in der Competition Class wird gefahren als ginge es um die Weltmeisterschaft. Unser Lieblingsauto, eine rote Alfa Romeo Giulia Super 1600 von 1969 fuhr in der ersten Gruppe mit. Ich konnte es fast nicht mit anschauen als sie mit unglaublicher Geschwindigkeit um die Curbs driftete. Hans lachte nur und freute sich über die gebotene Action. Die Fahrer wissen normalerweise natürlich was sie tun. Trotzdem gab es einige leichtere Unfälle, aber Gott sei Dank ohne Verletzungen.

Nach dieser aufregenden Erfahrung fuhren wir südlich Richtung Massif Central um für den nächsten Tag einen schönen Beobachtungsplatz zu finden. Die Teilnehmer der Tour sind jeden Tag zwischen 10 und 12 Stunden unterwegs und das hauptsächlich auf schmalen Landstraßen. Wir erleichterten uns das Fahren etwas indem wir einige Abkürzungen und ab





und zu die Autobahn nahmen. Am Dienstagmorgen platzierten wir uns am Rande einer Landstraße in der Auvergne, südlich von Clermont-Ferrand. Ein Großteil der Auvergne ist vulkanischen Ursprungs und bietet viele wunderschöne und kurvige Straßen. Während wir picknickten bewunderten wir all die historischen Fahrzeuge als diese an uns vorbei fuhren. Unser Picknick war allerdings etwas gemein, da die Tour-Teilnehmer an diesem Tag ein sehr spätes Mittagessen hatten und sie uns mit knurrendem Magen bei der Vorbeifahrt zusehen mussten. Sie freuten sich trotzdem beim Anblick unserer Giulia und winkten uns freundlich zu. Es dauert ungefähr 3 bis 4 Stunden bis alle Fahrzeuge der Tour an einem vorbei sind, d.h. es kommt ungefähr jede Minute ein Oldtimer vorbei. Obwohl die Veranstaltung unter der Woche war kamen doch viele Zuschauer an die Strecke.

Als ein Team am Ziel in Biar-

ritz gefragt wurde, was ihnen bei der Tour am besten gefallen hatte, erzählte der Beifahrer von ihrem Problem am Circuit de Charade bei Clermont-Ferrand. Der Gaszug an ihrem Fahrzeug war gerissen und um überhaupt noch Gas geben zu können musste er mit dem Kopf im Schoß des Fahrers liegend am Gaszug ziehen, während sie mit ca. 40 km/h durch die Auvergne tuckerten, begleitet vom johlenden Applaus der Zuschauer, die sich über die "interessante" Fahrweise freuten.

Während die Tour über Puy de Dome nach Avignon in der Provence unterwegs war, kürzten wir auf unserem Weg nach Perpignan am nordöstlichen Rand der Pyrenäen mit etwas Sightseeing wieder ab. Wir hatten geplant in Andorra wieder zur Tour zu stoßen, ließen uns aber von den schneebedeckten Bergen abhalten. Obwohl die Straßen frei sein sollten, wollten wir, bei einer Schneegrenze von 1500 Metern, mit unseren

Sommerreifen nicht unbedingt über mehr als 2400 Meter hohe Pässe fahren. Stattdessen blieben wir am Nordrand der Pyrenäen und schauten bei einer weiteren Sonderprüfung zu.

Am Col de la Dona, eine Sonderprüfung auf einer schmalen und kurvenreichen Bergstraße, waren wieder viele Zuschauer. Unglücklicherweise mussten wir dort mit ansehen wie ein 1953er Jaguar XK 120 die Felswand touchierte, nachdem der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hatte. Fahrer und Beifahrer war nichts passiert, der Jaguar auf der rechten Seite aber doch ziemlich beschädigt und die Vorderachse verbogen. Die britische Crew nahm's einigermaßen gelassen, zeigte aber dann doch Ihre Enttäuschung in dem sie alle Tour-Aufkleber vom Jaguar entfernten.

Am Freitag blieben wir am Rand der Pyrenäen, uhren aber in westlicher Richtung

auf der Strecke der Tour, bis wir an einer kleinen Bergstraße einen guten Beobachtungs- und Picknickplatz fanden. Einige der Tour-Teilnehmer waren sichtlich überrascht hier unsere beige Giulia wieder zu sehen. Es waren zwar einige Autos nicht mehr mit dabei, aber ich denke nicht, dass die Ausfallrate bei der Tour höher ist als bei vergleichbaren Veranstaltungen.

Samstag war der letzte Tag der Tour und für uns ein weiterer Höhepunkt. Am Morgen erwarteten wir die Teilnehmer am Circuit de Nogaro in Armagnac, südöstlich von Bordeaux. Es war ein weiteres atemberaubendes Rennen mit einigen spektakulären Drehern auf der Rennstrecke. Glücklicherweise konnten alle Fahrzeuge unbeschädigt aus dem Kiesbett geborgen werden. Der 1969er Morgan +8 drehte sich gleich zweimal an derselben Stelle. Ich bekam beinahe einen Herzanfall als sich die rote Giulia mitten auf der Strecke drehte und rück-





wärts über die ganze Piste rutschte. Gott sei Dank kam zu diesem Zeitpunkt kein weiteres Fahrzeug die Strecke herunter. Nachdem wir auf dem Parkplatz stundenlang die Autos aus der Nähe begutachtet und fotografiert hatten machten wir uns auf den Weg nach Biarritz, zur Ankunft der Teilnehmer im Ziel.

Biarritz, ein herrliches Seebad am Atlantik, liegt etwas nördlich der spanischen Grenze. Vor dem 2. Weltkrieg war Biarritz Treffpunkt von Königen und berühmten Persönlichkeiten und hat einige wunderschöne alte Villas und Hotels zu bieten. Biarritz ist nicht so "en vogue" wie Cannes, Nizza oder Monte Carlo am Mittelmeer und daher wesentlich ruhiger. Für das Ende der Tour wurde abgesehen von einem warmen und sonnigen Tag die perfekte Umgebung gewählt. Place Sainte Eugenie ist umgeben von der Kathedrale und einigen eindrucksvollen Gebäu-

den und an einer Seite offen zum klaren blauen Atlantik.

Nach Nogaro nahmen wir eine weitere Abkürzung und trafen vor den ersten Teilnehmern der Tour in Biarritz ein. Viele Menschen warteten schon als wir in den Place Sainte Eugenie einbogen. Einige dachten wohl wir wären das erste Auto der Tour und waren vollkommen überrascht als wir nach links in einer Tiefgarage verschwanden. Hans dachte es hätte mit Sicherheit Spaß gemacht durchs Ziel zu fahren - traute sich aber dann doch nicht. Feigling.

Wir gesellten uns zur Menge, die die nach und nach eintreffenden Fahrzeuge und Teilnehmer bejubelte. Ich war überrascht zu hören, dass den Fahrern die Rennstrecken am Besten gefielen, obwohl sich dort einige Schäden an ihren Fahrzeugen eingehandelt hatten. Alle waren begeistert von der interessanten Mischung von Landstraßen, Rennstrecken und Sonderprüfungen. Wir

können dem nur zustimmen. Der Sieger der Competition Class war ein Ford GT 40, der Sieger der Sports Class ein Ferrari 275 GTB. Ich meine aber, dass alle, die nach 2100 km das Ziel erreichten, sich als Sieger fühlen dürfen.

Nach der Zieldurchfahrt und einem kurzen Interview begaben sich die Teilnehmer auf ihre letzte kurze Etappe. Entlang der eindrucksvollen Seeseite von Biarritz ging's zum letzten Parc Fermé in Chambre d'Amour (Liebeszimmer). Der Name bedeutet nicht, dass die Teilnehmer in "speziellen Etablissements" übernachteten - Chambre d'Amour ist eine Höhle und der Legende nach ertrank dort ein Liebespaar das sich hier heimlich traf und von der Flut überrascht und eingeschlossen wurde. Die Teilnehmer der Tour beendeten den Tag mit einer Feier im Casino von Biarritz und kamen in dieser Nacht wahrscheinlich überhaupt nicht zum Schlafen. (oder fielen sie gleich ins Bett nachdem sie ihre Fahrzeuge verließen?).

Auch wir machten uns auf den Weg zu unserer letzten Station - einem Ferienappartement in der Nähe von Biarritz. Während der nächsten 2 Wochen erholten wir uns dort und vergnügten uns an den endlosen atlantischen Stränden, die um diese Jahreszeit fast so einsam sind wie die Ninty Mile Beach in Neuseeland. Wir erkundeten die westlichen Pyrenäen und hatten eine herrliche Zeit, bis wir uns auf den langen Rückweg (1650 km) nach München machen mussten.

Die "Tour Auto" 2002 war für uns ein unvergessliches Erlebnis. Wir werden nächstes Jahr mit Sicherheit wieder als Zuschauer dabei sein. Falls Ihr mehr Informationen über Teilnehmer, Fahrzeuge und Strecke wünscht, schaut auf die offizielle Web-Site der Tour unter: <http://www.tourauto.com>. Hier findet Ihr auch weitere Bilder der aktuellen Tour.

Claudia und Hans Burger

