



2002

Auch wenn die ersten Fahrzeuge noch nicht sehr schnell waren, so wurde doch schon im April 1899 mit 105,88 km/h zum ersten Mal die 100 km/h Marke geknackt. Bemerkenswerter Weise mit einem Fahrzeug mit Elektroantrieb.

Geschwindigkeit scheint auf manche Menschen einen unwiderstehlichen Reiz auszuüben und so kann es kaum verwundern, dass bereits im Juli 1899 das erste Rennen in Frankreich, die „Tour de France Automobile“ stattfand – zu einer Zeit als die meisten der heutigen Autokonzerne noch nicht einmal existierten. Am Start waren 8 Panhard & Levasseur, je 4 Amédée-Bollée-Fils und Mors und je ein Georges-Ricard, Bolide und Vallée – Namen, die bis auf Panhard heute fast keiner mehr kennt. Von den 19 Teilnehmern kamen 9 ins Ziel, was bei einer Strecke von 2216 km in 7 Etappen mit einer Bestzeit von 44:43:39 Std. durchaus anerkennenswert ist. Und das auf ungeeigneten Straßen.

Soweit die politische Lage in Europa es erlaubte, fand die Tour de France Automobile regelmäßig statt, so von 1906 bis 1914 und von 1922 bis 1937. Nach dem 2. Weltkrieg vergingen verständlicherweise ein paar Jahre, bis man den Motorsport wieder aufnahm. 1947 fand die Mille Miglia wieder statt, 1948 die Targa Florio, 1949 das 24 Stunden Rennen von Le Mans, 1950 die Formel 1 WM und 1951 schließlich auch die Tour de France Automobile.

Giulia on Tour
von
Claudia & Hans Burger
19. Tour-Auto
19. - 24.04. 2010

Über Jahrtausende war das Pferd das Maß aller Dinge, was die Geschwindigkeit betraf. Dies änderte sich erst mit der Erfindung der Eisenbahn und schon fürchteten manche Schwarzseher, dass solch unerhörte Geschwindigkeiten von mehr als 30 oder 40 Stundenkilometern dem menschlichen Körper extrem schaden würden, wenn nicht sogar tödlich wären. Aber natürlich wissen wir heute, dass es nicht die Geschwindigkeit an sich ist, die einen umbringt, sondern meist eher die Unfähigkeit, damit umzugehen.

Einen weiteren riesigen Entwicklungsschritt brachte die Erfindung des Automobils.



Bei dem Rennen über 5239 km in 6 Etappen belegten drei Ferrari 212 Export die ersten drei Plätze. Es gab auch schon ein Frauenteam und Panhard war immer noch vertreten.

Ab 1953 starteten Sport- und Tourenwagen in getrennten Wertungen. Bei den Tourenwagen belegten erstmals zwei Alfa Romeo 1900 die Plätze 3 und 4 und 1957 sogar die ersten vier Plätze mit zwei Giuliettas und zwei 1900ern. In den folgenden Jahren war Alfa Romeo immer vorne mit dabei und das durchaus auch in der Sportklasse. Gefahren wurde auf öffentlichen Straßen mit wechselnden Strecken von ca. 5000 km mit Sonderprüfungen auf Straßen und Rennstrecken. Mit einigen Unterbrechungen fand die Tour bis 1986 statt. Schließlich führten Sicherheitsbedenken und mangelnde

Sponsorengelder dazu, dass die Veranstaltung nach 1986 eingestellt wurde.

Ab 1992 wurde sie von englischen und französischen Automobilenthusiasten als „Tour Auto“ für historische Fahrzeuge wiederbelebt (den Titel „Tour de France“ hatten 1998 die Radfahrer exklusiv für sich vereinnahmt). Im Großen und Ganzen entspricht die neue „Tour“ der früheren Form, allerdings wird auf den öffentlichen Straßen keine Rally mehr gefahren. Die Tour beginnt mit der technischen Abnahme in Paris und das an durchaus illustren Orten wie dem Trocadéro, dem Palais Royal oder den Jardin des Tuileries.

Das Teilnehmerfeld besteht überwiegend aus Franzosen und Engländern, es sind aber auch alle anderen Europäer gut vertreten und auch die eine oder andere Crew aus



2008





Übersee findet sich ein. Immer wieder tauchen auch bekannte Namen auf wie Jean Ragnotti, Jean-Claude Andruet, Michèle Mouton oder Stirling Moss, der 1956/57 mit einem Mercedes SL den 2. bzw. 4. Platz belegte und auch 2008 wieder dabei war.

Ca. 100 Fahrzeuge starten in der Gleichmäßigkeitswertung und weitere 150 in der Rennwertung. Die Strecke führt über rund 2000 km quer durch Frankreich und wechselt jedes Jahr, Ziel ist meist ein Hafen am Mittelmeer oder auch am Atlantik. Auf öffentlichen Straßen wird nach einer vorgegebenen Zeit gefahren (unter Einhaltung der Straßenverkehrsordnung!), im Weiteren gibt es Sonderprüfungen auf abgesperrten Streckenabschnitten und auf Rennstrecken. Diese Vielseitigkeit macht auch den Reiz der Tour aus und ganz nebenbei lernt man dabei die unterschiedlichsten Land-

schaften Frankreichs kennen, wenn die Augen mal nicht auf Roadbook oder Straße fixiert sind. In früheren Jahren war die Tour oft auf kleineren älteren Rennstrecken wie Nogaro, Ledenon oder dem Circuit de Venne zu Gast, während es in den letzten Jahren mehr die großen, modernen Rennstrecken wie Le Mans, Magny Cours oder Paul Ricard (Le Castellet) waren. Eine der beliebtesten Rennstrecken und fast immer mit dabei, ist Charade in der Auvergne. Stirling Moss nannte sie „die kleine grüne Hölle“. Das nahegelegene Vichy war schon Etappenstadt in 1899 und ist es auch heute noch oft.

Wir verfolgen die Tour Auto seit vielen Jahren und sind immer wieder kleinere oder größere Teilstrecken mitgefahren – jedoch nur als Zuschauer. Kräftig dabei unterstützt hat unsere Giulia Super Nuova von 1977, die seit 21 Jahren zur Familie gehört

und genau wie wir ein großer Fan von französischen Landstraßen ist. 2008 und 2010 haben wir die komplette Tour als „Presse-Vertreter“ begleitet.

Die diesjährige Tour Auto fand vom 19. bis 24. April statt und führte uns von Paris nach Vichy, Lyon, Megève und Aix en Provence. Nach einer Woche und ca. 2000 km durch Frankreich plus 800 km Anreise von München verzichteten wir allerdings auf das letzte Teilstück bis zum Ziel in Nizza und bezogen stattdessen unser schönes Ferienhaus nördlich von Aix, wo Fahrer, Beifahrer und Fahrzeug ihre wohlverdiente Erholung genießen konnten. Unsere Giulia war gezeichnet, sprich: verdreckt, aber sonst tipp topp und in bester Laune.

Bereits kurz vor Stuttgart waren wir auf dem Weg nach Paris von einem Münchner Porsche 356 B Carrera 2 von

1962 überholt worden und prompt trafen wir den in den Tuileries mit der Startnummer 55 wieder. Man muss ehrlich sagen, dass die ganzen Ferrari, Porsche, Jaguar, Aston Martin usw. usw. ein unglaublich beeindruckendes Bild abgeben, aber irgendwie ist der Anteil an Alfa Romeo auf unseren Fotos doch immer überdurchschnittlich hoch. So schön die anderen auch sein mögen - ein Alfa ist einfach immer noch schöner, oder ?

Ein Großteil der teilnehmenden Fahrzeuge stellt einen Wert dar, der unsere Möglichkeiten bei weitem übersteigt. Spitzenreiter waren zwei Ferrari 250 GTO von 1962 bzw. 63, deren Wert bei mehreren Millionen Euro liegt. Man muss aber nicht glauben, dass solche Fahrzeuge auf der Tour Auto schonend bewegt werden, auch wenn sie „nur“ in der Gleichmäßigkeit mitfahren, d.h. sie werden „gleichmäßig schnell“ bewegt. Auch solche





Wertgegenstände wollen auf der Rennstrecke ausgefahren werden

2010 waren 24 Alfas im Feld. Gleichmäßigkeit: 1900 CSS 1956/57, Giulia 1600 Spider 1962, SZ 1960, Giulietta SV 1960, 2000 GTV 1971/72, 1600 GTA 1965, Giulia Sprint GT 1965. Rennklasse: 1600 GTA 1965, 1600 GT 1966, 2600 Sprint, Giulia 1300 GT Junior 1968, Giulia SS 1964, Giulia Super 1975, 1900 Ti Super, TZ 1964/65, 1750 GTAm 1970/71.

Erste Etappe: 438 km von Paris über Magny Cours nach Vichy. Am 20. April wurden die Teilnehmer sehr früh um 6:30 Uhr mit Polizeieskorte aus Paris hinausbegleitet (wer den Berufsverkehr in Paris kennt, weiß warum). Der offizielle Start fand dann im 50 km entfernten Schloss von Fontainebleau statt – mit Aufstellung im Schlossgarten vor königlicher Kulisse. Unglücklicherweise hatten die Bauherren von Fontainebleau eher hochbeinige Pferdekutschen im Hinterkopf als tiefliegende flache Boliden und so müssen teilweise sehr profane Hilfsmittel wie Bretter erhalten um die Einfahrten

schadlos zu überwinden. Durch das Burgund ging es schließlich nach Magny-Cours und weiter Richtung Süden nach Vichy.

Normalerweise starten die Teilnehmer ab 7 Uhr und bei 250 Fahrzeugen kann es sich bis zu 3 Stunden hinziehen bis alle unterwegs sind. Die ersten kommen meist gegen 19 Uhr an, während die letzten gerne auch mal bis 22 Uhr oder später fahren müssen. Und das 5 Tage lang – so was ist anstrengend! Wenn man wie wir nicht als Teilnehmer sondern als Zuschauer mitfährt, dann hat man natürlich den Vorteil, dass man auch mal abkürzen, auslassen oder überholen kann. Und schließlich muss man ja auch zu gegebener Zeit am Abend ein Hotel aufsuchen. Frühstück fällt da meistens aus, zum Mittagessen gibt's schnell mal was vom Bäcker, aber ein g'scheites Abendessen muss sein, schließlich ist man in Frankreich und hat Urlaub.

Zweite Etappe: 378 km von Vichy über Charade und durch die Auvergne nach Lyon. Wie gesagt, Charade ist immer ein Highlight – vor

bei am Puy de Dome erreicht man die Rennstrecke, die sich wunderbar durch die Vulkankegel der Auvergne schlängelt und beeindruckende Steigungen hat. Leider überlebte die einzige Giulia Super im Feld die Rennstrecke nicht und schied wegen einem technischen Defekt aus.

Wie oft auf der Tour Auto war auch an diesem Tag ein besonderer Platz für das Mittagessen vorgesehen: das Chateau Vollore. Viele der Tausende Schlösser in Frankreich sind noch in Privatbesitz und so ein Schloss will erhalten sein – daher dienen sie oft als Veranstaltungs- und Seminarorte. Und eben auch als geeigneter Rahmen für die Bewirtung der Tour Teilnehmer.

Dritte Etappe: 457 km von Lyon über Bresse nach Megève. Eine Etappe mit einer nagelneuen Rennstrecke, dem Circuit de Bresse, der allerdings für Zuschauer keine sehr guten Bedingungen bietet, daher haben wir uns schnell ins Chateau Rosay aufgemacht, wo die Mittagspause stattfand. Auf dem Weg dorthin haben wir

einen tüchtigen Schreck bekommen – ein BMW Z1 Cabrio kopfüber im Graben. Der Unfall war unmittelbar vor uns passiert und wir halfen mit, das Auto umzudrehen – mit der Befürchtung, dass die Insassen verletzt oder gar tot sein könnten. Aber so viel Glück war kaum zu fassen: das Auto hatte sich in einer Wiese überschlagen ohne etwas Hartes zu treffen, die Insassen waren bis auf Kleinigkeiten unverletzt, das Auto ein Totalschaden. In Rosay



sprach uns dann ein ehemaliger Deutschlehrer an (der früher die gleiche Giulia wie unsere hatte) und wir erfuhren, dass der Sponsor der Tour Auto die Cabrios ein paar ausgewählten VIPs zur Verfügung stellt, auch das verunfallte. Wir haben uns gefragt, wer wohl den Schaden bezahlt ...





Im weiteren Verlauf gab es ein relativ langes Stück auf der Autobahn bis zum Genfer See. Man könnte denken, die Teilnehmer wären froh, mal keine Kurven fahren zu müssen, aber weit gefehlt. Der Fahrer des Jaguar E Type, den wir beim Tanken trafen, beschwerte sich über das lange Autobahnstück und ich vermute, das hat auch der Veranstalter zu hören bekommen. Allerdings kam

immer das gleiche Phänomen ein: nach dem dritten Tag ist man meist schon ziemlich erschöpft, die Nächte sind sehr kurz und für die Teilnehmer noch kürzer. Die Münchner Porsche Fahrer waren laut eigener Aussage erst um 23:30 im Hotel in Megève, als wir sie am nächsten Morgen vor 7 Uhr im Parc Fermé trafen. Aber dann kommt eine Sonderprüfung auf der Chamrousse (bei

den beeindruckenden Serpentinales des Col de Rousset, an dessen Fuß man endgültig im „Süden“ angekommen ist.

Der E Type Fahrer von gestern hat sich sicher über die vielen, vielen Kurven gefreut. Eine weitere Sonderprüfung brachte noch mehr Kurvenfahreierei und auch den weiteren Weg nach Süden konnte man nicht unbedingt als „gerade“ bezeichnen. Leider

fort, denn außer Blech war nichts kaputt. In den 50er Jahren wurde halt noch robust gebaut

5. und letzte Etappe: 279 km von Aix en Provence über Le Castellet nach Nizza. Der leichte Regen am Abend vorher und an diesem Morgen tat der Stimmung keinen Abbruch. Überhaupt war das Wetter dieses Jahr ausgesprochen gut während der



gleich danach eine sehr schöne Strecke mit einer Sonderprüfung, die ihn wieder versöhnt haben mag. Beeindruckend war die Fahrt zum Ziel nach Megève mit dem blendendweißen Mont Blanc als Kulisse.

Vierte Etappe: 543 km von Megève über das Vercors nach Aix en Provence. Die längste Etappe. Doch hier tritt

Grenoble) – da liegt noch Schnee - aber man kann die Provence gewissermaßen schon „riechen“ und plötzlich werden ungeahnte Energien frei.

Das Mittagessen bei der Ruine des „Convent des Carmes“ war schon recht entspannt und die folgende Strecke über das Vercors ist wunderschön und endet mit

unterlief dem Fahrer des Alfa Romeo 1900 CSS von 1957 (unserer Meinung nach das schönste Auto im Feld) ein fataler Fehler, der in einem seitlichen Überschlag mit erheblichen Beschädigungen endete. Wie wir am nächsten Tag erfuhren, wollte er das Auto sowieso restaurieren, aber der Anblick war einfach zum Weinen. Nichtsdestotrotz setzte er das Rennen

Tour, da hatten wir auch schon andere Erlebnisse. Meterhoher Schnee auf dem Mont Revard 1994 oder Etappen von 500 km im strömenden Regen wie 2008. Die erste Sonderprüfung am Massif de Ste. Baume führte über eine der schönsten Straßen in ganz Frankreich und auch die Sonne ließ sich wieder blicken. Kurz danach, im kleinen Ort Cuges vor Le





Castellet baut der örtliche Oldtimer Club immer seine Fahrzeuge auf und feuert die Teilnehmer auf ihrer letzten Etappe an. Und selbstverständlich standen da überwiegend Alfas!

Hier muss noch ein Wort über die Zuschauer verloren werden: Es ist immer wieder erstaunlich, wie viele Menschen an den Straßen stehen und teilweise stundenlang ausharren und das bei jedem Wetter. Da winken ganze Schulklassen vom Schulhof oder die Dorfjugend steht an einem der „Bremsbuckel“ in den Ortschaften und macht für jeden Teilnehmer eine LaOla Welle. Da stehen 10 Leute im strömenden Regen unter einem Sonnenschirm oder bauen ihre eigenen Oldtimer an der Strecke auf. Manchmal braucht man gar kein Roadbook, weil an jeder Abzweigung etliche Leute stehen, die einem den Weg weisen. Was manchmal zu deren Verwirrung führt, wenn wir als Nicht-Teilnehmer vom vorgeschriebenen Weg ab-

weichen.

Der Circuit de Paul Ricard in Le Castellet ist zwar nicht mehr im Formel 1 Kalender, ist aber dennoch eine der modernsten Rennstrecken in Europa. Die umgebende Landschaft ist karg, aber wunderschön und irgendwie ist das Blau des Himmels hier immer ein bisschen blauer als sonst.

Für uns war Le Castellet das Ende der Tour Auto 2010, während die Teilnehmer noch bis Beaulieu bei Nizza weiterfahren. Gewonnen hat schließlich ein Ferrari 275 GTB in der Gleichmäßigkeit und ein Lotus Elan in der Rennklasse.

Aber der Ausgang ist uns eigentlich fast egal, denn es ist das Ereignis, die Menschen, die Landschaften und generell die tolle Stimmung, die uns anziehen. Auch wenn wir als Beobachter nur am Rande mitfahren, so gehören wir doch irgendwie dazu – d.h. nein, es sind nicht wir,



sondern unsere Giulia, die dazu gehört. Ohne sie würde das Ganze nicht halb so viel Spaß machen und wir wünschen uns sehr, dass sie uns

noch auf vielen „Touren“ begleiten möge.

Und übrigens: ein Panhard war auch 2010 wieder dabei!



Panhard Junior 1955