

Er hat einen Gang zurückgeschaltet

RENNSPORT Während mehr als 40 Jahren war der Nebiker Hans Peter auf den Rennstrecken Europas unterwegs. Letzten Herbst hat er seine Karriere beendet. Obwohl er sich einen grossen Rennfahrertraum nicht erfüllt hat.

Das Stichwort Eau Rouge lässt Rennfahreraugen funkeln. Auch jene von Hans Peter. Die Kurvenkombination auf der Rennstrecke von Spa-Francorchamps/Belgien ist eine der bekanntesten weltweit. «Ich bin dort unzählige Male durchgefahren», sagt Hans Peter. «Und immer war es eine ungeheure Überwindung, diese Passage mit durchgedrücktem Gaspedal zu meistern.» Spa zählt der heute 65-jährige Nebiker nebst Brands Hatch in England und dem Rundkurs in Monza/Italien zu seinen Lieblingsstrecken.

WB-BEGEGNUNG

von Patrik Birrer

testen weltweit. «Ich bin dort unzählige Male durchgefahren», sagt Hans Peter. «Und immer war es eine ungeheure Überwindung, diese Passage mit durchgedrücktem Gaspedal zu meistern.» Spa zählt der heute 65-jährige Nebiker nebst Brands Hatch in England und dem Rundkurs in Monza/Italien zu seinen Lieblingsstrecken.

Der Schicksalsschlag in der Jugend

Zusammen mit fünf Geschwistern wächst Hans Peter als Bauernsohn in Pfaffnau auf. Nach der Schule absolviert er erst eine Lehre als Zeichner, dann als Maurer. 1968, Hans Peter ist 16-jährig, ereilt die Familie ein Schicksalsschlag: Die Eltern sterben bei einem Zugunglück im Wallis. Nach diesem tragischen Ereignis erhalten die minderjährigen Kinder von den SBB eine finanzielle Abfindung. Mit einem Teil davon finanziert sich Hans Peter später den Einstieg in den Kartsport.

Wann genau seine Faszination für den Rennsport begonnen hat, kann er nicht mehr sagen. Aber: «Seit ich weiss, haben mich schnelle Autos und der Rennsport in den Bann gezogen.» Er und sein älterer Bruder Vinzenz sind grosse Fans der Schweizer Formel-1-Fahrer Jo Siffert und Clay Regazzoni. 1970 sind die Peter-Brüder gemeinsam an der Rennstrecke in Monza. Spätestens nach diesem Erlebnis wird Hans das Motorsportvirus nicht mehr los.

Sobald er 18 ist, macht er die Autoprüfung. Mit 19 besteht er den Lizenzkurs für Rennfahrer in Hockenheim. Zunächst ist der junge Hans Peter auf Schweizer Gokart-Strecken unterwegs. Nach einem Unfall und langwierigen Rückenbeschwerden muss er gezwungenermassen kürzertreten. Andere Dinge werden wichtiger: Peter heiratet früh, gründet eine Familie. Im Alter von 21 Jahren macht er sich selbstständig. Er beginnt, Um- und Neubauten zu realisieren. Noch heute ist er in der Immobilienbranche tätig, besitzt mehr als 400 Wohnungen und mehrere Gewerbecenter. In seinem Unternehmen beschäftigt er neun Angestellte.

Erst ein Ferrari, dann ein Formel-1-Bolid

Die Geschäfte laufen gut. Nur dank den vergleichsweise grossen finanziellen Mitteln kann Peter in den Rennsport zurückkehren. Im Alter von 25 Jahren kauft er sich seinen ersten Ferrari. Rennen fährt er zu dieser Zeit nur «halbblitzig»; ab und zu in Hockenheim oder Monza gegen andere Mitglieder des Ferrari-Clubs. «Ich merkte bald: Das reicht mir nicht.»

Anfang der 1980er-Jahre erfährt eine bis dahin unbekannte Kennserie einen regelrechten Aufschwung: Die



In seiner Garage in Nebikon hat Hans Peter einen eindrücklichen Fuhrpark. Den weissen Tyrrell 008 erwarb er von Pink-Floyd-Schlagzeuger Nick Mason. Von 1993 bis 1995 fuhr der heute 65-Jährige damit die Meisterschaft der historischen Formel 1 und realisierte mehrere Podestplätze. Foto: Patrik Birrer

Meisterschaft der historischen Rennwagen. In verschiedenen Kategorien werden mit ausgerangierten Boliden Rennen und Meisterschaften ausgetragen. In England kommt es dann zum für Hans Peter und seine Rennfahrerkarriere wegweisenden Moment: Von niemand Geringerem als dem Schlagzeuger der Rockband Pink Floyd, Nick Mason, erwirbt Hans Peter seinen ersten Formel-1-Boliden; einen Tyrrell 008 mit rund 500 PS. Höchstgeschwindigkeit: 320 km/h.

Der Aufstieg in die historische Formel 1

Kaum ist das Auto in seinem Besitz, setzt sich der damals 34-Jährige hinter Lenkrad. Wenn er daran zurückdenkt, muss Hans Peter lachen. «Es war ein Testtag in Dijon. Es goss wie aus Kübeln und wir hatten keine Regenreifen.» Deswegen auf die freudig erwartete Ausfahrt im eigenen Formel-1-Boliden verzichten? Natürlich nicht. «Das Auto fühlte sich an wie auf Glatteis. Es war verrückt, aber auch ein unvergessliches Erlebnis.» Rennen und die Meisterschaft bestreitet der Nebiker vorerst in der historischen Formel Junior, dann in der Formel 3 und in der Formel 2. Hier wird er 1992 Vizemeister auf Brabham. Im Jahr darauf erfolgt der Aufstieg in die historische Formel 1. Drei Jahre fährt Peter in der Königsklasse dieser Rennserie. Mit beachtlichem Erfolg: Mehrere Podestplätze und ein Sieg bei einem Rennen in Spa, das allerdings nicht zur Meisterschaft zählte. Unterstützt werden er und sein vierköpfiges Team in dieser Zeit auch von Sponsoren. Rund 60 Tage pro Jahr sind sie zu Test- und Rennzwecken unterwegs. Schon damals kostete eine Saison mehr als 150 000 Franken. Nach drei Jahren endet das Formel-1-Abenteuer. Peter legt eine Rennpause ein.

Ans aber nicht über das Limit hinaus

Das Rennfieber aber lässt ihn nicht los: 2006 kehrt er auf die Rennstrecken zurück. Peter fährt in einem Ralt BMW in der historischen Formel 2 und realisiert 29 Podestplätze, darunter vier Siege. 2009, 2010 und 2011 wird er jeweils Dritter in der Europameisterschaft. Erst im Herbst 2017 ist definitiv Schluss. «Ich wollte schon ein Jahr früher aufhören. Aber es hat mich dann wieder

rührung mit einem Konkurrenten und prallt ebenfalls in eine Wand. Am heftigsten erwischte es den Nebiker vor gut fünf Jahren in Monza. «Es regnete in Strömen und am Ende der Parabolica geriet mein Auto beim Herausbeschleunigen ins Schleudern.» Ein nachfolgendes Fahrzeug rammt den Boliden von Hans Peter mit hoher Geschwindigkeit. Erst im Spital die Entwarnung. Er hat sich «nur» eine Stauchung eines Halswirbels zugezogen.

haupt. 60 000 Zuschauer sind anwesend. Trotz umständlicher Anreise und jeder Menge Einschränkungen sagt Peter: «Das war eindrücklich.»

Eindrücklich sind auch die beiden Teilnahmen auf dem legendären Stadtkurs in Monaco. «Dort dabei zu sein, ist für jeden Rennfahrer etwas vom Grössten.» Die Rennen der historischen Rennserien fanden meist zwei Wochen vor der Formel 1 statt. Das Drum und Dran war entsprechend gross. Erst recht im Fürstentum der Schönen und Reichen. «Bei der Vollgas-Fahrt durch den Tunnel pumpt das Adrenalin», schwärmt Peter. 2012 wird er im Rennen der historischen Formel 1 Zwölfter, 2014 Achter (bei 31 Teilnehmern).

Durch den Rennsport ist Hans Peter weit herumgekommen, hat viele schöne Erfahrungen gemacht. Nun endet dieses Kapitel. Der Rücktritt komme zur richtigen Zeit. «Irgendeinmal ist es fertig», sagt er trocken. Und doch: Ein Traum des Rennfahrers Hans Peter bleibt unerfüllt. Die Teilnahme an einem Rennen im Motorsport-Mekka Le Mans. Jeweils am Vortag des Hauptanlasses findet ein dreistündiges Rennen der historischen Fahrzeuge statt. In seiner Garage in Nebikon steht ein Group C Chectah Aston Martin G 604-1 von 1984 rennfertig bereit. «Vor drei Jahren wollte ich mir den Wunsch erfüllen», sagt Peter. Es klappte nicht. «Nun will ich mir diesen grossen Aufwand nicht mehr antun.» Die Worte klingen abschliessend. Doch wenn er von Le Mans erzählt, gerät er ins Schwärmen. Seit letztem Herbst hat er zwar einen Gang heruntergeschaltet. Trotzdem: Ganz weg von seiner Sucht ist Hans Peter nicht. Le Mans ist seine letzte grosse Versuchung. «Im Moment ist es keine Option. Aber man weiss schliesslich nie im Leben.» Da ist es wieder. Dieses Funkeln in den Augen des Rennfahrers.

«Die Gedanken daran, was auf der Strecke alles passieren könnte, darf ein Rennfahrer nie mit ins Cockpit nehmen.»

Hans Peter ehemaliger Rennfahrer

gepackt. Der Rennsport ist eine Sucht.» Was macht die Faszination Rennsport aus? «Der Kampf Mann gegen Mann bei gleichzeitiger Ausreizung der Leistungsfähigkeit des Autos. Alle bewegen sich am Limit. Die Kunst ist es, so nahe wie möglich ans Limit heranzukommen, ohne es zu überschreiten.» Wer sich ständig am Limit bewegt, geht immer auch ein Risiko ein. «Gedanken daran, was alles passieren kann, darf ein Rennfahrer nie mit ins Cockpit nehmen», sagt Peter. Aber die Möglichkeit eines Unfalls fährt immer mit.

Glimpflich abgelaufene Unfälle

Auch Hans Peter verunfallt in seiner langen Karriere als Rennfahrer mehrfach. In Zolder/Belgien donnert er einmal in eine Wand, verliert kurzzeitig das Bewusstsein, erholt sich aber rasch. Und im südfranzösischen Le Castellet dreht er sich nach einer Be-

Wie sind Familie, Freunde und Bekannte mit seinem gefährlichen Hobby umgegangen? «Am Anfang war es für sie am schwierigsten, die Angst am grössten. Mit der Zeit wurde es besser. Ein bisschen haben sie sich an das Risiko gewöhnt. Aber die Anspannung war bei meinen Angehörigen immer grösser als bei mir selber.»

Viele Highlights und ein unerfüllter Traum

Höhepunkte hat Hans Peter während seiner Zeit auf den Rennstrecken Europas viele erlebt. «Alle Siege und Podestplätze bleiben in guter Erinnerung», sagt er. Nebst allen Erfolgen schenkte ihm das Rennfahrerleben weitere unvergessliche Momente. 1988 werden er und sein Team in die damalige Tschechoslowakei eingeladen; zur ersten Vorführung eines Formel-1-Wagens jenseits des «Eisernen Vorhangs» über-