

CLASSIC DRIVER

Das war der Grand Prix de Monaco Historique 2018

Lead

Am letzten Wochenende waren wir aus Anlass des alle zwei Jahre laufenden GP de Monaco Historique an den glitzernden Gestaden der Côte d'Azur. Um ihnen die hochoktanige Action aus dem Fürstentum zu übermitteln – sofort hier oder über unseren Instagram Kanal...

Würdiger Tribut an den „Super Swede“



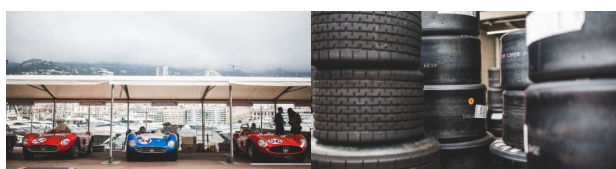
Als Anerkennung für seinen dritten Platz hinter den beiden Ferrari von Ickx und Regazzoni und Gewinner des Prix Rouge et Blanc Jo Siffert überreichte Jack Heuer Ronnie Peterson nach dem GP von Deutschland 1972 einen goldenen Carrera Chronographen. Am Freitag, in der malerisch hoch über dem Mittelmeer liegenden Villa La Vigie, wurde eine moderne und bei TAG Heuer gebaute Nachbildung der Uhr mit Referenznummer 1158 und der Gravur „Success Ronnie Peterson From Jack W. Heuer“ von Bonhams für 97.750 Euro (inklusive Premium) versteigert. Ein weit über den Schätzpreisen liegendes Ergebnis und ein besonderer Moment für Ronnies Tochter Nina, die beim Fallen des Hammers live im Publikum saß. Der Erlös geht an die Ronnie Peterson Foundation.

Senna-tionell



Nur ein paar Lots später kam der große Moment für das mit höchster Spannung erwartete Auto der Versteigerung: Ayrton Sennas McLaren MP4/8A, mit dem er 1993 seinen sechsten und letzten Sieg beim Monaco-GP errang. Der Wettstreit endete bei von einem Saalbieter abgegebenen Gebot in Höhe von 4,198 Millionen Euro (inklusive Premium). Wollen wir hoffen, dass der ACM oder Liberty dem neuen Besitzer die Möglichkeit gibt, das Auto auf den Straßen, die es so berühmt gemacht haben, nochmals zu demonstrieren.

Weckruf aus 300 Motoren



Sollten Sie zu den Glücklichen gehören, die eine Nacht an Bord einer im Hafen von Monte Carlo dümpelnden Yachten verbracht haben, dann können Sie sich wohl keinen

besseren Weckruf mehr denken als 300 Grand Prix-Autos – von Vorkriegs-Rennern bis zu den mit hohen Airboxen gekrönten Monoposti der 70er-Jahre – die alle langsam zum Leben erweckt und aufgewärmt werden.

Es ist 1972!



Am frühen Morgen unternahmen wir einen Rundgang durch das direkt am Hafen gelegene Fahrerlager. Will man einen schnellen Blick auf die Evolution der Formel 1-Technik werfen, dann ist Monaco der richtige Ort, so unterschiedlich sind die hier zu bestaunenden Modelle. Der Gegensatz zwischen den vor Anker liegenden Superyachten und dem etwas chaotischen Fahrerlager hat auch seinen Charme. Wir liebten den Anblick eines Ferrari Rennoveralls und der dazu passenden Handschuhe, die über einer Sichtschutzplane hingen – es hätte 1972 sein können.

Betörend schön



In den 1950er-Jahre fuhren auch Sportwagen im Fürstentum, und ein Rennen des GP wurde eigens für sie ausgeschrieben. Wenn auch Jaguar C-Types und Aston Martin DB3S wie immer Eindruck machten, so war es nahezu unmöglich, nicht den meistens rot lackierten Maserati zu verfallen. Wenn wir einen auswählen könnten? Dann entweder Alexander Sators durch und durch originalen 300S oder den Ex-Luigi Musso A6GCS — letzterer vielleicht der schönste Wagen, den unsere Augen jemals erblickt haben.

Super Siebziger



Die 70er-Jahre waren ein phantastisches Jahrzehnt für die Formel 1 – von den legendären Fahrern bis zu den spektakulären Autos. Im Vergleich zu den modernen Autos mit ihrer fein zisierten Aerodynamik und dem sperrigen Halo-Kopfschutz ist es faszinierend zu sehen, wie unterschiedlich die Autos damals aussahen. Ausweis eines Reglements, das den Designern noch große Freiheiten ließ. Man nehme nur den im Stil von Star Wars hochgestellten Frontflügel des Brabham BT42 von Gordon Murray oder die hoch in die Luft schießende Airbox des Shadow DN3.

Von einer Legende zur nächsten



Das Rennen wurde dann zu einem der erinnerungswürdigsten Motorsport-Erlebnisse, die wir je erlebt haben. Auch im Vergleich zur Indianapolis-Kurve von Le Mans oder der Eau Rouge in Spa. Das Heulen der Cosworth DFV, Matra V12 und Ferrari „flat“-12 hallte von den Hauswänden wieder, brach sich auch am Hafen Bahn und war so laut, dass es nicht nur bis in die Ohren, sondern bis in die Füße ging. Wir trafen auch Jacky Ickx und seine Tochter Vanina, deren Lächeln eine verblüffende Ähnlichkeit mit dem sechsfache Le Mans-Sieger hat.

Unter den Hammer



Gleichmaßen so rasant wie die Action auf der Rennstrecke am Samstagnachmittag war auch das Bieten bei der Monaco-Auktion von RM Sotheby´s im Grimaldi Forum. Obwohl der Ferrari 250 GT „Tour de France“ von 1957 als Highlight unter den Losen galt, fand er keinen neuen Besitzer. Trotzdem gab es einige beachtliche Ergebnisse wie beispielsweise 1,72 Millionen Euro inklusive Aufschlag für einen Bugatti Veyron Vitesse, der einmalige Lamborghini Huracán des Papstes erzielte 809.000 Euro - für wohltätige Zwecke - sowie eine Chevrolet Corvette von 1960. Die amerikanische Ikone eröffnete die Versteigerung und übertraf mit einem Hammerschlag bei 290.000 Euro den oberen Schätzwert von 120.000 Euro - insgesamt 331.250 Euro!

Partyzeit



Am Samstagabend gab TAG Heuer eine Party in der Top Cars Collection — der Autosammlung des Fürsten von Monaco. Um so die neue Kooperation mit dem Museum zu

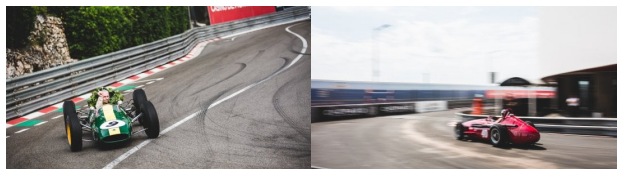
feiern. Und man muss sagen, dass seine fürstliche Hoheit einen erlesenen Geschmack hat. Von Formel 1 aus den 1990er- und 2000er-Jahren – darunter der wunderschöne Jordan 191 – über Sportprototypen und GTs aus den 70er- bis zu Supersportwagen aus den 80er-Jahren.

Die Herausforderung genießen



Es ist kaum nachvollziehbar, wie technisch anspruchsvoll und herausfordernd der Monaco-Kurs ist, wenn man nicht einmal selbst nah an der Leitplanke gestanden hat. Wir sprachen mit mehreren Fahrern, darunter Gregor Fischen, Ian Nuttall und Stuart Hall, und sie waren sich absolut einig: alle liebten den Kurs und genossen die Herausforderung. Sei es der blinde Aufstieg zum Casino oder die perfekte Linie durch den Swimmingpool-Komplex – alle sagten, dies sei ein Kurs, den man erst ganz genau kennenlernen muss, auf dem man sich aber dann jede Runde verbessern kann.

Langsamfahrgebot



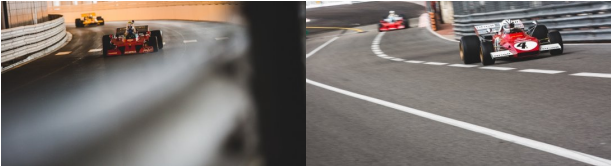
Dank einer freundlichen Einladung von Classic Driver Händler Girardo & Co gingen wir zum Fairmont Hotel, um von dort aus erhöhter Warte das Geschehen in der berühmten Spitzkehre, früher „Bahnhofs- oder Loews-Kurve“ – zu beobachten. Die langsamste Passage der Strecke und vielleicht der gesamten Formel 1. Es war fantastisch, wieder Joe Colasacco im Ferrari 1512 zuzusehen. Hinter dem Lotus 25 von Andy Middlehurst kam er im Rennen der Serie D auf den zweiten Platz.

Das Mirakel Monaco



Es ist bemerkenswert, dass der Grand Prix de Monaco Historique im Vergleich zum Goodwood Revival eine bessere Vorstellung von dem vermittelt, was den Motorsport der guten alten Zeit ausmachte. Vielleicht liegt es an der Nähe zu den Autos oder an den von den Hauswänden zurückgeworfenen Motorengeräuschen, welche für mehr Gänsehautfeeling sorgen als anderswo. Es ist ein wirklicher magischer Ort. Und unser Fotograf Mathieu Bonnevie hat diese Atmosphäre in seinen Bildern wunderbar eingefangen.

Rennen des Wochenendes?



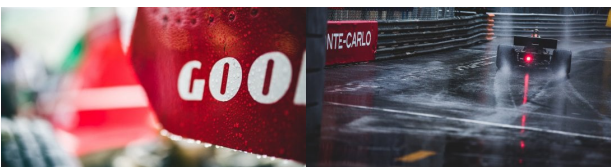
Das Rennen der Serie E am Sonntagnachmittag für Formel 1 der Baujahre 1966 bis 1972 war fraglos das Highlight des Wochenendes. Stuart Hall in seinem McLaren M19A hing Bjorn Wirdheims March 711 das gesamte Rennen über im Nacken, nutzte bei seinen Drifts die ganze Strecke und schlug sich dabei fast mehrmals seinen Frontspoiler ab. Doch der Schwede hielt stoisch seine Linie und errang einen wohlverdienten Sieg. Ein Wahnsinnsrennen, Jungs!

Segensreicher Regen



Während für die rund um den Kurs auf den Terrassen liegenden Sonnenanbeter der am Nachmittag einsetzende Regen eine schlechte Nachricht war, veränderte er noch einmal grundlegend die ganze Atmosphäre. Vor allem, weil er (zum Glück) erst vor den Rennen der besonders schnellen Formel 1 einsetzte. Die wurden denn auch besonders spektakulär, und wir können nur vermuten, wie herausfordernd es für die Fahrer gewesen sein muss, ihren Weg durch die Gischt und das teilweise stehende Wasser zu finden. Ein Lob an dieser Stelle auch an die Organisatoren und Marshalls: Auf Unfälle und Dreher wurde umgehend und effizient reagiert, kein Rennen wurde verkürzt.

Bis 2020



Das war er also – der Grand Prix de Monaco Historique ist vorbei, der nächste folgt erst wieder 2020. Wie immer, waren wir schwer beeindruckt. Alles, von der Location und der Qualität der Autos bis zur Organisation und dem Wetter war perfekt. Wie bei Le Mans Classic oder beim Goodwood Revival ist die Atmosphäre absolut einzigartig. Und ist die überall greifbare Historie des Ortes, die dieses Event zu etwas so Besonderem macht. Ein Spektakel, das uns noch sehr lange im Gedächtnis bleiben wird.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/das-war-der-grand-prix-de-monaco-historique-2018>
© Classic Driver. All rights reserved.