



Staraufgebot im Rahmenprogramm: Die belgische Rennfahrer-Legende Jacky Ickx tobte mit dem 16-zylindrigen Auto Union Typ 3 durch die engen Strassen von Monaco. Foto: Audi

Schnell und edel

MONACO Kurz bevor die Formel 1 ihr Hauseckenrennen abhält, wärmen am GP Historique in Monaco hochkarätige Klassik-Renner schon mal den Asphalt an.

DANIEL RIESEN

Es ist noch nicht 8 Uhr früh, die Partygänger sind gerade erst ins Koma gefallen, werden aber gleich wieder geweckt. Mit rhythmischen Gasstößen spülen Rennfahrer aus aller Welt Vergaser durch, bringen Lunge und Herz ihrer Autos auf Temperatur. Nichts Ungewöhnliches für einen Rennplatz, nur dass dieser Rennplatz durchaus ungewöhnlich ist. Monaco. Das Fahrerlager befindet sich am Hafen-Quai, der PS-trächtige Puls hallt von den Mauern der Prunkhäuser und Wohnsilos des Fürstentums. Es ist Zeit für den GP von Monaco.

Am kommenden Wochenende ist die (aktuelle) Formel 1 am äussersten Ende der Côte d'Azur zu Gast, doch zwei Wochen davor gehört der Stadtparcours den Rennlegenden von einst – nicht den Fahrer natürlich, aber den Maschinen. Der GP Historique de Monaco, 1997 ins Leben gerufen und alle zwei Jahre ausgetragen, ist fraglos eines der prestigeträchtigsten Classic-Races der Welt. Es ist auch die organisatorische Hauptprobe fürs Formel-1-Rennen.

Die rennmässige Ausfahrt auf dem 3,3 km kurzen Rundkurs zwischen Mira-

beau und Rascasse ist heiss begehrt. Entsprechend findet man die Glücklichen nicht auf einer «Startliste», sondern auf der «liste des acceptés».

MEHR ALS NUR EIN RENNEN Weil das Ambiente so erlesen ist, eignet sich der GP Historique für ebenso erlesene Rahmenprogramme. Die finden in Bars statt oder auf Jachten. Oder im Grimaldi-Forum, wo die Versteigerung von RM stattfand. Nicht alle Fahrzeuge fanden einen Käufer, doch die höchsten Gebote waren nicht zu verachten. So trieben sich zwei Bieter für einen Ferrari 625 TRC Spider, Jahrgang 1957, auf das runde Stümmchen von 4,5 Millionen Euro.

Vom Mythos des Ortes profitierte Audi. Bereits bei der ersten Austragung hatte ein Auto Union am GP Historique seinen Auftritt. Am Steuer des Kompressor-Boliden vom Typ C sass der sechsfache Sieger von Le Mans, Jacky Ickx. Der Belgier fuhr das 520-PS-Auto mit Bedacht, das unbezahlbare Einzelstück sollte ja nicht in den Leitplanken enden. So leichtfüssig, wie er leicht ist (825 kg), lässt sich der Bolide nicht durch die Schikanen zirkeln.

Die Rennen selber bestreiten rund 200 Teilnehmer in sieben Klassen. Die

Spanne ist weit. In der Serie A gehen Vorkriegswagen ab 1926 – das sind drei Jahre, bevor überhaupt der erste GP von Monaco stattfand – an den Start, die neuesten Erzeugnisse sind 2-Liter-Formel-3-Wagen bis 1984.

Angesichts solcher Jahrgänge ist der Begriff Veteranenrennen nur bedingt passend, und auch die Fahrweise beim GP Historique hat gar nichts Beschauliches. So erkämpfte sich der Neuseeländer Roger Wills, in Monaco in drei Klassen am Start, mit seinem March 701 die Poleposition, versuchte sich aber weiter zu verbessern und geriet auf der letzten schnellen Runde an einen langsameren Konkurrenten. Ein fehlgeschlagenes Ausweichmanöver endete stumpf in der Leitplanke, an ein Rennen war nicht zu denken.

SCHWEIZER IN DER VORKRIEGSSERIE

Keineswegs materialschonend führen selbst die Piloten der ältesten Rennwagen. Der Schweizer Roland Portmann, mit dem Maserati 4CL von Georg Kaufmann am Start, fuhr im ersten Zeittraining auf Platz 2, im Abschlusstraining auf Rang 3, konnte aber nicht zum Rennen antreten. Ein Getriebeschaden gegen Ende des Qualifyings erwies sich als kapital.

Entsprechend enttäuscht zeigte sich der Klassik-Profi: «Vor zwei Jahren schied ich in Monaco im Rennen, an zweiter Stelle liegend, aus, jetzt wäre mir aufgrund der Trainingszeiten ein Podestplatz sicher gewesen. Nun muss ich es wohl in zwei Jahren nochmals versuchen, es ist Zeit, es diesen Briten mal zu zeigen.»

Damit meint Portmann zwei Engländer, die sich auf britischen Autos am Sonntag ein heisses Rennen lieferten, weit vor der Konkurrenz. Das ganze Rennen vorn Julian Bronson, doch stets mit Pad-

Prima Blick auf den Jachthafen und aufs Geschehen von der Terrasse des Restaurant La Rascasse. Der enge Bogen erfordert vollen Körpereinsatz.

Fotos: dr



Taktisch den Podestplatz gesichert: Michael Gans. Era B.