

dins Dowling im Nacken. Bronson mit eine Era Type D, von einem halben Liter mehr Hubraum profitierend, Dowling dahinter mit spektakulärer Fahrweise, immer wieder wunderbar quer. Doch es half alles nichts, Bronson verteidigte wie eine italienische Fussballnationalmannschaft unter Trainer Bearzot die Position.

CHAMPAGNER-DUSCHE Dahinter holte trotz Portmanns Ausscheiden ein Mann aus der Schweiz den dritten Podestplatz. Michael Gans, gebürtiger Luxem-

burger mit Wohnsitz am Zürichsee, fuhr mit einem weitere Era B auf den dritten Rang. «Ich kämpfte mit Ian Landy, bis sich dieser vor Ste.Dévote verschaltete, danach verwaltete ich den Podestplatz.» Den Erfolg in Monaco feierte Gans mit einer heftigen Schampus-Schlacht mit Sieger Bronson.

In einer anderen Liga, wenn auch in derselben Serie, war ein weiterer Helvetier, Jürg König, unterwegs. Sein Bugatti 37A von 1926 kann leistungsmässig mit den zehn Jahre jüngeren Era nicht mithal-

ten. So raupte sich König im hinteren Teil des Feldes fröhlich mit einem anderen Bugatti, bis links vorn die Umlenkhebel fürs Bremskabel brach. Ohne taugliche Bremsen war er kampfunfähig, brachte sein Auto aber heil über die zehn Runden.

DER PROBELAUF Organisiert wird der historische GP vom Automobile Club de Monaco (ACM). Dabei ist die gesamte Maschinerie, inklusive Feuerwehr, Rettungswesen, Kontrollen an jeder Ecke, Tribünen sowie unzähligen Kilometern von Leitplanken und Absperrungen, in Betrieb, die danach den Formel-1-Zirkus empfängt. In Monaco wird jeweils für ein paar Wochen die Innenstadt umgebaut.

Die unzähligen Helfer können ihre Rolle üben, die sie zwei Wochen danach perfekt spielen werden. Am Sonntag sind die Tribünen ganz gut gefüllt, und das Verkehrsgeschehen kollabiert auf gewissen Achsen schon über dieses Wochenende, auch dies bereits Formel-1-würdig.

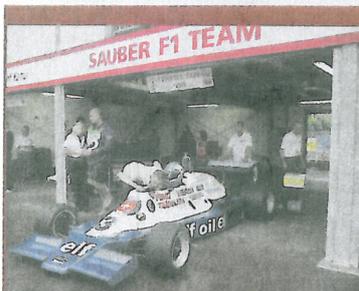
Wer heute diesen gigantischen Aufwand fürs dramatische Rennen um Haus-ecken sieht, wundert sich, wie man überhaupt so verwegen sein konnte. Motorsport ins Fürstentum zu holen. Die Antwort ist längst Legende: Die Monegassen

mussten, wollten sie dem Weltsportverband, der heutigen FIA, beitreten. Denn die Bedingung für die Mitgliedschaft war ein vollständig auf dem eigenen Staatsgebiet durchgeführtes Rennen – die seit 1911 in Monacos Hinterland ausgetragene Rallye Monte-Carlo genügte dem elitären Verband nicht.

ENDE IM REGEN Ein weiterer Schweizer schlug sich in Monaco redlich: Hans Peter, ansonsten in der Historic-F2-EM unterwegs, musste mit einem Tyrrell 008 von 1978 erst einmal die Strecke kennen lernen. Dazu kam, dass er im zweiten Quali nach nur drei Stunden mit streikender Elektrik stehen blieb.

Peters Team, Phimmo Racing, war in der Box des Schweizer Formel-1-Teams von Peter Sauber untergebracht. Dort war man fürs Rennen wieder bereit. Pünktlich vor dem Start begann es zu regnen. Mit einer Mischung aus Vorsicht und Kühnheit arbeitete sich Hans Peter auf den 14. Rang (bei 29 Gewerteten) vor. Wie bei wohl vielen Teilnehmern halten sich bei Peter Zufriedenheit und Hunger auf mehr in etwa die Waage. In zwei Jahren jedenfalls werde er wieder angreifen, sagt der Schweizer Racer.

Bugatti-Treiber Jürg König machte sich nach dem Rennen kurz schmutzige Finger. Schnell war der Schaden analysiert, eine gebrochene Umlenkrolle liess das Bremskabel erschlaffen.



Phimmoracing in der Sauber-Box. Foto: zvg



Klassensieger Middlehurst auf Lotus 25.



Es gibt immer was zu tun.



Havarie: Man fährt nicht einfach auf Ankommen.