



Kunst-Kanal: Bemalter Gordini T11/15 vor dem einmaligen Bugatti T59/50B III (oben), Carlos Reutemanns Monaco-Dienstwagen von 1978



SPORT GP MONACO HISTORIQUE
Motor Klassik 7/2012



Glückwunsch: Frank Stippler freut sich über Lob von Alfieri Maserati jr.



Ärgerlich: Dieter Quester (BMW 328) wurde beim Start behindert



Faustdicke Freude: Julien Bronson gewann zum dritten Mal im ERA



Zerknirscht: Arturo Merzario konnte nach Defekt keine Runde drehen

1978 den Stadtkurs kärchert. Die Pole Position hat sich ein historischer Racer der neuen Generation gesichert: der 19 Jahre alte Michael Lyons in einem Hesketh 308E-Ford von 1977. Der Spross einer Formel-1-begeisterten Familie behält trotz zweier Startabbrüche die Ruhe und surft mit dem ehemaligen Hinterbänker-Auto so abgeklärt über die Wasserbahn, dass er dem letztmaligen Sieger Bobby Verdon-Roe im McLaren M26-Ford im Ziel über 50 Sekunden abnimmt – je Umlauf sind das über 3,5 Sekunden.

ZU TRÄNEN GERÜHRT

Doch auch im Trockenen taugt die achte Auflage des Historienspektakels zum Drama ersten Ranges: Duncan Dayton, mit zehn Siegen der Rennfürst des Grand Prix Historique Monaco, hatte im Brabham BT33-Ford, Jahrgang 1970, im Qualifikationstraining keine schnelle Runde hinbekommen. Aber vom vorletzten Startplatz aus startet der US-Amerikaner eine Aufholjagd, die ihn bis zum vordersten Platz in der Fürstenloge befördert. Noch weit schöner als Lorbeerkranz, Pokal und Nationalhymne ist für den jetzt elffachen Monaco-Sieger die Begrüßung seines Bruders John „Das war Ehrfurcht gebietend“. Duncan Dayton hat Tränen in den Augen.

Ein ganz besonderer Gratulant wartet auch auf Frank Stippler. Der 37-Jährige ist nach dem Start im Porsche Supercup vor zehn Jahren ein zweites Mal im Stadtverkehr von Monte-Carlo unterwegs, diesmal in einem Maserati 8 CM von 1934 aus der Sammlung von Willi Balz. Doch gegen die ERA hat er im Feld der ältesten Autos keine Chance. „Kein Auto für Monaco“, urteilt Stippler, „der fährt sich wie ein Lastwagen.“ Allerdings serviert Stippler im 240 PS starken Einsitzer Driftwinkel auf Cafe-de-Paris-Niveau und wird Fünfter. „Gratulation, Sie sind sehr schön gefahren, mehr war mit dem Auto nicht zu erreichen“, empfängt Stippler ein feiner älterer Herr im Fahrerlager. „Haben Sie etwas mit dem Auto zu tun?“, fragt Stippler. „Ja“, erwidert der Herr, „mein Vater hat es konstruiert“. Der vornehme Italiener ist Alfieri Maserati.

TEXT DIRK JOHAE
BILD DINO EISELE

Sieger-Schale: Der erste Mono-coque-Formel 1 Lotus 25 gewann



Aufholjagd: Duncan Dayton im Brabham auf dem Weg zum elften Sieg

**ERGEBNIS
GRAND PRIX MONACO
HISTORIQUE**

11. bis 13. Mai 2012,
Monte-Carlo, GP-Kurs

GP-Wagen u. Voiturette bis 1951

1. Julian Bronson (GB)
ERA E-Type (1938)
2. Paddins Dowling (USA)
ERA B-Type (1936)
3. Michael Gans (CH)
ERA B-Type (1935)

Formel 1 und Formel 2 bis 1960

1. Roger Wills (GB)
Cooper T51-Climax (1959)
2. Gary Pearson (GB)
BRM P25 (1958)
3. Barrie Baxter (GB)
BRM P48 (1960)

Rennsportwagen bis 1952

1. Alex Buncombe (GB)
Jaguar C-Type (1952)
2. John Ure (GB)
Frazer Nash Le Mans Rep (1952)
3. Carlos Monteverde (GB)
Jaguar C-Type (1952)

Formel 1 1961 - 1965

1. Andy Middlehurst (GB)
Lotus 25-Climax V8 (1962)
2. Sidney Hoole (GB)
Cooper T66-Climax V8 (1963)
3. Paul Drayson (GB)
Lotus 24-Climax (1962)

Formel 1 1966 - 1972

1. Duncan Dayton (USA)
Brabham BT33-Ford (1970)
2. Michael Fitzgerald (USA)
March 711-Ford (1971)
3. Andrew Smith (GB)
March 701-Ford (1970)

Formel 1 1973 - 1978

1. Michael Lyons (GB)
Hesketh 308E-Ford (1977)
2. Bobby Verdon-Roe (GB)
McLaren M26-Ford (1978)
3. Mauro Pane (I)
Lola T370-Ford (1974)

Formel 3 1974 - 1984

1. Ben Barker (GB)
Lola T670-Toyota (1978)
 2. Matteo Marzotto (I)
Ralt RT3-VW (1984)
 3. Paolo Barilla (I)
Martini MK34-Alfa Romeo (1981)
- Alle Ergebnisse: www.acm.mc