



Rennzirkus: Frank Stippler driftet durch die monegassische Rennmanege. Manchem Formel-1-Piloten gehen dagegen die Pferde durch



Alkohol selbstverständlich zum coolen Auftreten eines Rennfahrers gehörten wie der Helm und ein feuerfester Anzug: Monaco war die größte Bühne ihrer Festspiele.

Hunts Teamkollege bei McLaren war Jochen Mass. „Damals verhielt sich kein Formel 1-Auto vom Start bis zum Ziel gleich: Es veränderte sich von Runde zu Runde“, merkt der in Frankreich lebende Deutsche an. Der Fahrer gab den Ausschlag für Erfolg oder Niederlage. „Heute bestimmen darüber auch die besten Konstrukteure und Ingenieure“, weiß Mass, der 1977 im McLaren-Ford in Monaco als Vierter nur knapp das Podium verpasste – sein bestes Ergebnis im Fürstentum. Doch die Zeit von Testfahrten unter Reagenzglas-Bedingungen und Kohlefaser als Werkstoff stand kurz bevor, und damit die Epoche, die eine Traditionsstrecke wie den Stadtkurs von Monaco bald archaisch und zu gefährlich für die Moderne des Motorsports erscheinen ließ.

RENN-BOULEVARD

Dabei stand das Fürstentum kurz vor der Premiere des Großen Preises von Monaco am 14. April 1929 vor allem für Forschung und sensationelle Entdeckungen in der Ozeanografie. Schuld hatte Albert der Erste, der Großvater des heutigen Staatsoberhauptes, nach dem der Boulevard benannt ist, der als Start- und Zielgerade Jahr für Jahr als Weg des Schicksals über Sieg und Niederlage beim glamourösesten Grand Prix des Jahres entscheidet.

Albert der Erste ging als der gelehrte Fürst in die Geschichte ein, erforschte mit immer größeren Forschungsschiffen die Meere und ließ das 1910 eröffnete Ozeanografische Museum errichten. „Investigation“ ist als eines der Leitmotive ins Gemäuer gemeißelt. Dieser Gedanke erreichte den GP-Sport recht spät. Aber, wie der Zufall es will, trug er Früchte auf dem Boulevard, der nach dem Gelehrten in der Grimaldi-Familie benannt ist: 1978 erhielt Patrick Depailler in einem Tyrrell-Ford die Siegetrophäe aus den Händen von Fürst Rainier im Beisein von Grazia Patrizia.

„Mit dem Depailler-Sieg begann eine neue Ära: jene der Computerautos, denn der Tyrrell 008 wurde mit Computerhilfe zum Siegerwagen“, schrieb Heinz Prüller für auto, motor und sport. „Acht Monate lang hat der amerikanische Physiker Carl Kempff mittels Messsonden und Tonbandkassetten alle Bewegungen von Aufhängung, Gaspedal, Bremsen und allen erdenklichen Teilen abgehört – der Computer spuckt die Antworten aus.“

Willkommen in der schönen, neuen Welt der Formel 1. Eines jener Autos, mit dem die Zeit der Formel-1-Romantik endete, steht beim achten Grand Prix Monaco Historique wieder am Start: Es ist der Zwilling des Tyrrell-008-Chassis, mit dem Depaillers Teamkollege Didier Pironi in Monaco Fünfter wurde. „Ich habe das Auto von Nick Mason gekauft“, berichtet Hans Peter. Der Schweizer hatte den Tyrrell vor ein paar Jahren weiterverkauft, ist jetzt aber wieder stolzer Besitzer des königsblau-weißen Autos. „Ich möchte auf jeden Fall beim Rennen starten“, gibt der Schweizer vor dem für die Startaufstellung entscheidenden Zeittraining zu Protokoll. Da weiß er noch nicht, dass er dort zwar ein Komparse ist – aber in einem Rennen, das als Weltmeisterschaftslauf in die Geschichte des Motorsports eingegangen wäre.

Die Voraussetzung schafft der Regen, der vor dem finalen Rennen für Formel-1-Autos der Ära von 1973 bis



Comeback: Lotus 18, mit dem Moss 1961 in Monaco gewann



Flair des Fürstentums: Alfa Tipo B und Parnell MG am Hotel de Paris

IM BLICKPUNKT:

LOTUS 49-FORD (1967-70)

Gleich beim ersten Einsatz des Lotus 49 mit dem neuen Cosworth-Motor in Zandvoort gewann Jim Clark den Großen Preis von Holland. 1967 konnte Lotus den Motor exklusiv nutzen, ab 1968 stand er weiteren Teams zur Verfügung. Stolz Bilanz für den frei käuflichen Formel-1-Motor: 155 Siege.

Motor..... V8 Cosworth DFV
Hubraum2993 cm³
Leistung 400 PS
Gewicht 500 kg (1967)
Bauzeit..... 1967-1970 (49 C)
Stückzahl12
FahrerJim Clark,
Graham Hill, Jochen Rindt
Erfolge..... Zwölf GP-Siege



Clark gewann die Premiere in diesem Lotus 49 mit der Chassisnummer R2

IM BLICKPUNKT:

RALT RT 1-TOYOTA (1975-79)

Mit dem Modell RT1 startete der ehemalige Brabham-Konstrukteur Ron Tauranac erfolgreich sein Unternehmen RALT. Es verkaufte viele Chassis des Erstlings. Außer Toyota-Motoren wurden auch BMW- und Ford-Aggregate eingebaut.

Motor..... 4 Zylinder-Reihe
(Toyota Novamotor)
Hubraum1997,4 cm³
Leistung ca. 180 PS
Gewicht450 kg
Stückzahl 165 (F2/F3)
Fahrer (F3)..... Nelson Piquet,
Bertram Schäfer
Erfolge..... Mehrere
nationale F3-Titel



Mit dem Ralt gewann Nelson Piquet 1978 die britische F3-Meisterschaft