



Jürg König musste seinen Bugatti 37A von 1926 später wegen einer Handverletzung abstellen.



Links der Maserati A6GCS 1953 von Carlo Vögele, rechts das gleiche Auto von Lukas Hüni von 1954.



Von Jean-Denis Delétraz pilotierter 1976er-Surtees.



Michael Gans verformte leider die Vorderachse seines ERA B von 1935.



Lotus-Legenden: Der 24 von 1962 mit Peter Studer und ein 72 von 1971 bei den 70er-Jahre-F1.



FORTSETZUNG VON SEITE 17

DREI SCHWEIZER BEI DEN SPORTWAGEN Bei den Sportwagen waren mit Lukas Hüni, Carlo Vögele und Arnold Meier gleich drei Schweizer am Start. Für Hüni wie auch für Vögele war es die erste Teilnahme im Fürstentum. Die ungewohnt enge Rennstrecke war zwar nicht ganz nach Vögeles Geschmack, dafür hielt er sich aber tapfer im Rennen und entzog sich allen Rempelen. Lukas Hüni demonstrierte die Stärken seines Maserati und kämpfte sich bis auf den zehnten Platz nach vorne. Er war nur gerade mal neun Sekunden pro Runde langsamer als der fliegende Brit mit seinem driftenden C-Type. Dabei muss man berücksichtigen, dass die Autos teilweise grosse Unterschiede aufwiesen, fuhr doch der eine schon Scheibenbremsen, während andere sich noch mit Trommelbremsen begnügen mussten. Dazu konnten nicht alle Mitstreiter auf für den engen Rundkurs optimale Übersetzungen zurückgreifen.

Arnold Meier beendete das Rennen mit seinem Ferrari 250 MM von 1953 auf Platz 28.



Jaguar C-Type von 1952 mit heftigen Kampfspuren.



Hans Peter im Ex-Didier-Pironi-Tyrrell 008 von 1978.

STUDER ERFOLGREICH BEIM ERSTEN START Bei den F1-Rennwagen mit 1500 cm³ der Jahre 1961 bis 1965 stellte sich Peter Studer mit dem Lotus 24 der Herausforderung. Mit grossem Respekt ging er ins erste Training. Besonders beeindruckt war er vom schnellen Rechtsknick im Tunnel. «Da der Kurvenradius enger wird, ist es sehr wichtig, den richtigen Einlenkpunkt zu finden, um nicht plötzlich in der Streckenbegrenzung zu landen», so Studer. Im Qualifying hatte er sich bereits an die selektive Strecke gewöhnt, und so konnte er sich um ganze neun Sekunden verbessern und den Lotus auf Startplatz 11 (von insgesamt 34 Grid-Positionen) stellen. Mit einem beherrschten, aber konstant schnellen Rennen konnte er noch drei Plätze gut machen. Auf diese Weise schaffte der Monaco-Neuling am Ende den eindrücklichen achten Platz.

Der Sieger beim Rennen der schlanken 1500-cm³-Monoposti hiess übrigens Andy Middlehurst auf einem Lotus 25 Climax von 1962, der mit deutlichem Abstand vor Sidney Holle auf Cooper T66 die Ziellflagge erblickte.

SCHNELLER DELÉTRAZ Beim Rennen der F1-GP-Rennwagen von 1973 bis 1978 starteten der Ex-GP-Pilot Jean-Denis Delétraz mit einem Surtees TS19 und Hans Peter mit einem Ex-Auto von Didier Pironi, dem weiss-blauen Tyrrell 008. Pironi-Teamkollege Patrick Depailler hatte 1978 mit dem gleichen Auto den GP von Monaco gewonnen.

Delétraz stellte den Surtees mit einer Rundenzeit von 1:41,944 im Training auf den 14. Startplatz und kämpfte sich im Rennen dann auf den vierten Platz vor, wobei er seine Rundenzeit bis auf 1:37,248 verbesserte. Peter war im Tyrrell vor ihm auf Platz 12 gestartet und fuhr im Rennen noch auf Platz 8.

An der Spitze dominierte derweil Michael Lyons auf einem Hesketh 308E von 1977 und liess vielleicht den einen oder anderen Gentleman Driver sich wundern, ob er an der RM-Versteigerung vom Samstagabend nicht hätte für den Ex-James-Hunt-Hesketh aus dem Jahr 1974 bieten sollen, der schlussendlich nur für knapp die Hälfte des Schätzpreises verkauft wurde.

KNAPPE ENTSCHEIDUNG BEI 50ER-JAHRE-MONOPOSTI Das Rennen der F1- und F2-Wagen bis Jahrgang 1961 (Serie B) gewann Roger Wills auf einem Cooper TS1 Climax von 1959, dicht gefolgt vom Deutschen Frank Stippler im Maserati 250 F («Piccolo») von 1958. Die ersten sechs beendeten das spannende Rennen innerhalb von knapp acht Sekunden, wobei vier verschiedene Fabrikanne um den Sieg kämpften.

Bei den Formel-1-Wagen der Jahre 1966 bis 1972 (Serie E) schwang der John-Player-Special-Lotus 72 von 1971 obenauf, gefolgt von einem Brabham BT 33 und einem Matra MS120B.

Die Serie G mit Formel-3-Monoposti der Jahre 1974 bis 1978 dominierte der Italiener Paolo Barilla auf einem Chevron B34 Toyota von 1976. Der Schweizer Giacomo Talleri beendete das Rennen auf seinem Ralt-RT1-Toyota aus dem Jahr 1977 auf dem 26. Platz.

RENNWAGEN-NACHSCHUB: VERSTEIGERUNG DURCH RM

Im Rahmen des Grand Prix Monaco Historique versteigerte das Auktionshaus RM 85 Fahrzeuge. 93% der Lots wurden für gesamt 50 Millionen Franken und zu einem Durchschnittspreis von über 650 000 Franken pro Exemplar verkauft. Überraschungen nach unten und oben blieben allerdings nicht aus, wie die folgende Liste mit Verkaufspreisen (inklusive 12% Aufpreis/Kommission) in CHF zeigt:

Ferrari 275 GTB/C von 1966	CHF 6 968 640
Ferrari 250 GT Cabriolet Series I von 1959	CHF 5 738 880
Ferrari 330 GTS von 1967	CHF 2 596 160
Ferrari Dino 206 S Spider von 1967	CHF 2 527 840
Alfa Romeo Tipo 33/2 Daytona von 1968	CHF 1 537 200
Lister-Jaguar «Nobbly» Prototyp von 1958	CHF 1 434 720
Brabham-Repco BT20 F1 von 1966	CHF 1 332 240
Lamborghini Miura P400S von 1969	CHF 1 024 800
Lancia Aurelia B24S Spider America von 1955	CHF 956 480
Toyota 2000GT von 1968	CHF 888 160
Bugatti Type 35B Grand Prix von 1926	CHF 888 160
Bentley R-Type Continental Fastback Sports Saloon Franay von 1954	CHF 854 000
Lancia Flaminia Sport Zagato von 1959	CHF 696 864
Bizzarrini 5300 GT Strada Alu von 1968	CHF 669 536
Alpine M64 von 1964	CHF 382 592
Hesketh 308 F1 von 1974	CHF 341 600
De Tomaso Mangusta von 1969	CHF 327 936
Renault RE30B F1 von 1982	CHF 280 112
Tyrrell 010 F1 von 1980	CHF 218 624
Mirage M12 Gruppe C Sportwagen von 1982	CHF 102 480

Die vollständigen Ergebnisse der Versteigerung können auf www.zwischengas.com nachgelesen werden.



Rekorderlös: Ferrari 275 GTB/C von 1966.

2015 wird der nächste Grand Prix de Monaco Historique stattfinden. Mehr Bilder und Eindrücke vom Monaco-Anlass gibt es auf www.zwischengas.com zu sehen.