

CLASSIC DRIVER

Grand Prix Historique Monaco 2010: Siebter Himmel



Monaco, Monte-Carlo 2010. Der siebte Grand Prix Historique lieferte automobile Höhepunkte und packendes Renngeschehen ohne Unterbrechung. Classic Driver reiste mit dem aktuellen Lotus Evora zur legendären Rennstrecke und präsentiert Fahrer und ihre Autos, Ergebnisse, Hintergründe und die schönsten Bilder des Top-Events.

Alle zwei Jahr wieder! Der Grand Prix Historique Monaco zählt zweifelsohne neben großartigen Motor-Events wie [Goodwood](#), der [Mille Miglia](#) oder dem [Concorso d'Eleganza](#) zu den angesehensten automobilen Klassiker-Veranstaltungen weltweit. Alle zwei Jahre findet das faszinierende historische Grand Prix-Wochenende auf der originalen Formel 1 Rennstrecke von Monte-Carlo statt. Und in 2010 zog das Treffen zum siebten Mal Enthusiasten aus aller Welt an die Mittelmeerküste von Monaco. Fahren, sehen, staunen, teilhaben. Kurzum: Historischen Motorsport erleben auf höchstem Niveau.





Monaco, GPH. Ganz eindeutig ein Pflichttermin für alle Classic Driver. Wir sind in Zürich in den neuen [Lotus Evora 2+2 Sitzer](#) gestiegen und mit dem wohl komfortabelsten aller Briten aus Hethel, Norfolk, ans Mittelmeer gerauscht. Unser britischer Frontmann Steve Wakefield ist bereits vor Ort, um sich in gewohnt kenntnisreicher Manier bei den wichtigen [Auktionen](#) am Vorabend des GP Historique umzusehen. Beim entspannten mediterranen Dinner in Saint-Paul-de-Vence habe ich dafür reichlich Gelegenheit, mit [Clive Chapman](#) zu sprechen. Der Sohn von Colin Chapman ist heute Chef des Classic Team Lotus und mit einem ganzen Mechanikerstab und fünf Kundenfahrzeugen in Monaco am Start.





Zuvor aber gilt es, sich seinen Weg ins Fürstentum zu bahnen. Wer den Vormittagsverkehr in Nizza kennt, weiß, was das bedeutet. Je früher man unterwegs ist, desto besser. In Monaco laufen bereits seit 7.30 Uhr die Motoren. Und im Yacht Club von Monaco haben Chopard und Credit Suisse den Drivers Club mit einem Mercedes W25 als Renn-Ikone zwischen Bar und Buffet eingerichtet. Ein gut frequentierter Ort, um sich auf die packende Rennatmosphäre zwischen Fahrerlager, Boxengasse und Rennstrecke einzustimmen. Die Stimmung ist bereits am frühen Morgen anregend bis ausgelassen.



In acht Fahrzeugklassen schwärmen – nicht nur für eingeschworene Enthusiasten – fantastische Automobile zu den Platzierungsläufen aus. In der Serie A gehen GP-Rennwagen vor 1947 an den Start. Alfa Romeo, Bugatti, ERA, Maserati, Frazer Nash und Riley lassen Kennerherzen höher schlagen. In der Serie B stoßen wir auf Alfa, Cooper-Bristol, Ferrari und Lotus. Passionierte Classic Driver-Leser begeistern besonders die Serie C mit Sportwagen vor 1953. Aston Martin ist mit Speed, DB2 und DB3 dabei. Seltene Allard J2X Rennwagen sind am Start. Jaguar ist mit mächtigen [C-Type Rennwagen](#) reichlich vertreten. Von Ferrari erspähe ich einen 166MM Roadster von 1950. Ein 340 America steht weiter hinten im Paddock.



Faszinierend ist auch der hellblaue Talbot Lago T26GS mit der Startnummer 68. Pilotiert von Jose Fernandez. Weiter geht es mit der Serie D, den Formel 3 Rennern von 1964 bis 1970. Im Grid E tummeln sich GP-Renner vor 1966, während im Feld F historische Formel 1-Rennwagen vor 1975 starten. Höchsten Hörgeuß bieten die 3 Liter Formel 1 Fahrzeuge bis 1978 der Serie G. Brabham, Ferrari, Lotus, March, McLaren oder Surtees lauten hier einige der großen Marken. Und in der Serie H starten 1600er und 2000er Formel 3 Renner aus den Jahren 1971 bis 1984.



Auch Audi demonstriert in Monaco starke Präsenz. Zum zweiten Mal nehmen die Ingolstädter am GPH teil. Diesmal mit vollem Aufgebot in den Mittagspausen am Samstag und Sonntag. Jacky Ickx und Hans Joachim Stuck sitzen in den Cockpits zweier Auto Union Silberpfeile. Es handelt sich dabei um den Auto Union Typ C von 1936 und den Auto Union Typ D Doppelkompressor von 1939. Für Hans-Joachim Stuck bedeutet dieser Auftritt viel: „Es ist für mich ein sehr emotionaler Moment, im Auto meines Vaters in Monte Carlo fahren zu dürfen.“ Beide Rennwagen sind absolute Ausnahmeautomobile. Für die Rennsaison 1938, in der ein neues internationales Grand-Prix-Reglement die Größe des Motors auf drei Liter Hubraum beschränkte, entwickelten die Auto Union den 12-Zylinder Grand-Prix-Rennwagen Typ D. 1939 kam eine modifizierte Ausführung des Typ D zum Einsatz, 485 PS stark. Charakteristisch für diese Ausführung war der Roots-Doppelkompressor, dessen Einbau eine zusätzliche Hutze in der Motorhaube notwendig machte. Den ersten Renneinsatz erlebte der 330 km/h schnelle Doppelkompressor-Typ-D am 23. Juni 1939 beim Großen Preis

von Belgien in Spa-Francorchamps.



Der 520 PS starke Typ C hingegen bildete den Höhepunkt in der Entwicklung des von Ferdinand Porsche konstruierten, erstmals 1934 eingesetzten Rennwagens nach der 750 kg-Formel (max. Eigenmasse, trocken, ohne Räder und Reifen). Wesentliches Konstruktionsmerkmal war der hinter dem Fahrer angeordnete Motor mit 16 Zylindern (Mittelmotor-Bauweise). Als erfolgreichster deutscher Rennwagen gewann er 1936 drei von fünf „Großen Preisen“, die Hälfte der Rundstrecken sowie alle Bergrennen, an denen sich die Auto Union beteiligte. Die Höchstgeschwindigkeit dieses Boliden gibt Audi mit 340 km/h an. Schwer vorstellbar für ein Fahrzeug mit einem Technikstand von über 70 Jahren. Infernales Kompressor-Singen liefert auch ein anderes Automobil der Vorkriegszeit: Der faszinierende Mercedes-Kompressor Rennwagen, den Eigentümer Franz Maag als Rundentaxi zwischen den Rennen auf Trab hält.

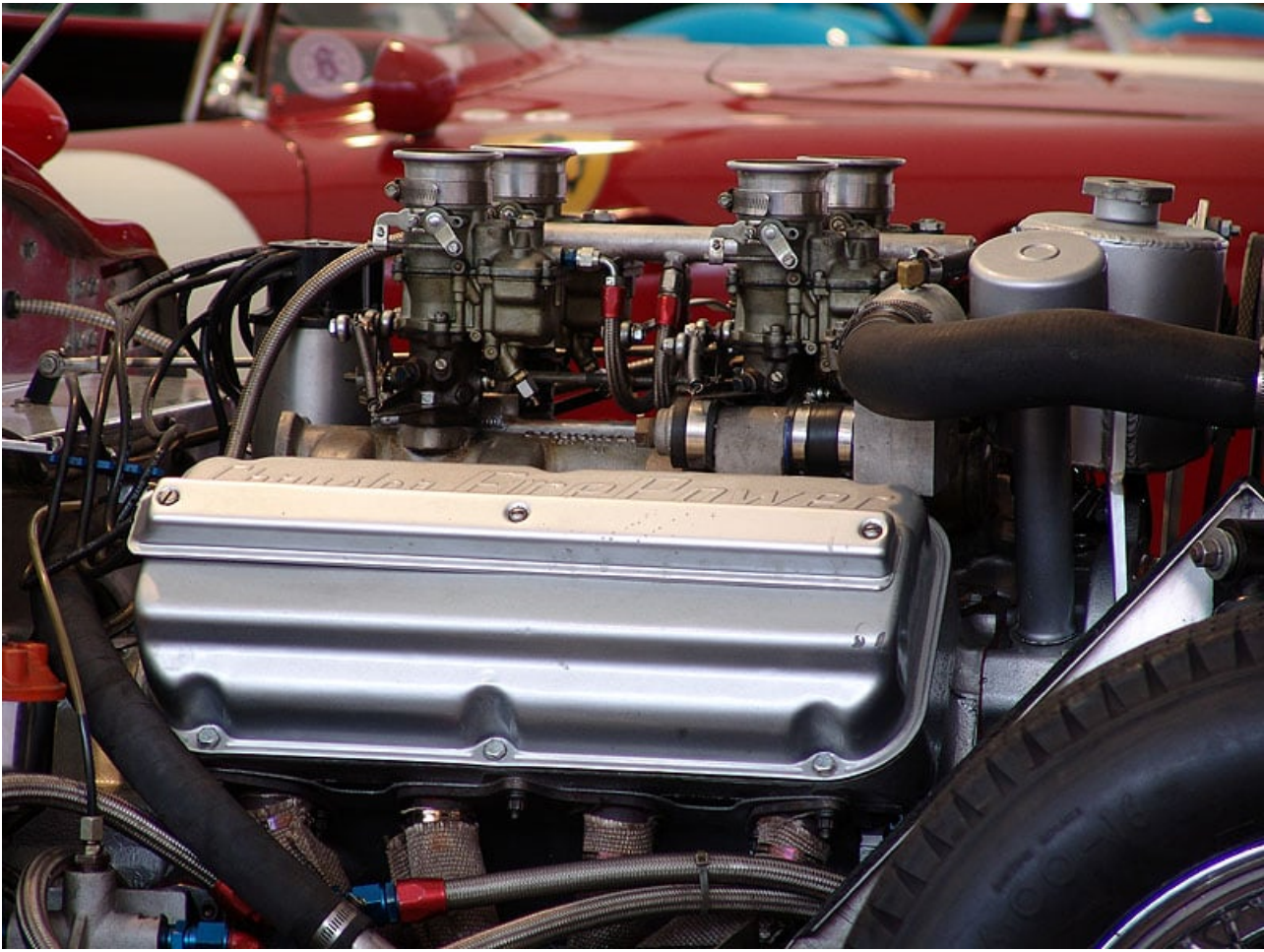


Sonntag ist der Tag der Entscheidung. In konsequenter Einhaltung des Zeitplans ruft die Rennleitung die Serien zum Rennen auf. Für die deutschsprachigen Gäste kommentiert Johannes Hübner gekonnt und engagiert das Geschehen. Dann heulen die Sirenen auf. Noch drei Minuten, noch zwei, noch eine. Die Flagge fällt und ein brutales Motorendröhnen lässt die Hochhäuser von Monte-Carlo zittern. In 15 Runden oder maximal 45 Minuten schenken sich die Fahrer an der Spitze keinen Meter. Anders als früher geht es heute jedoch nicht um Preisgelder, sondern um Ruhm und Ehre. In der Serie A gewinnt Julian Bronson aus UK auf ERA. Dayton Duncan aus den USA siegt in Serie B auf Lotus. Im Feld C holt sich Carlos Moteverde, UK, den Titel mit seinem Jaguar C-Type. Christian Traber aus der Schweiz entscheidet das Grid D mit einem Brabham für sich.



Die Serie E gewinnt James King, USA, ebenfalls mit einem Brabham. Und noch ein Sieg für Brabham: Dayton Duncan gewinnt auch die Serie F. Und im Starterfeld G fährt Bobby Verdon-Roe, UK, mit einem McLaren an die Spitze. In der Serie H holt schließlich Favorit Emmanuele Pirro mit einem Martini den Sieg nach Italien. Die Fahrzeuge des Classic Team Lotus von Clive Chapman erringen diesmal zwar keine Trophäe. Der Sieg des Lotus Typ 16 im Feld B dürfte den Briten dennoch freuen. Der historische Grand Prix Monaco jedenfalls bleibt auch für ihn weiter ein unbedingter Pflichtterminus. Alle Ergebnisse, Durchschnittsgeschwindigkeiten und Rundenzeiten sind auf den Seiten des [Automobil Clubs von Monaco](#), ACM, veröffentlicht. Wir empfehlen zudem die Berichterstattung der britischen Classic Driver-Kollegen.











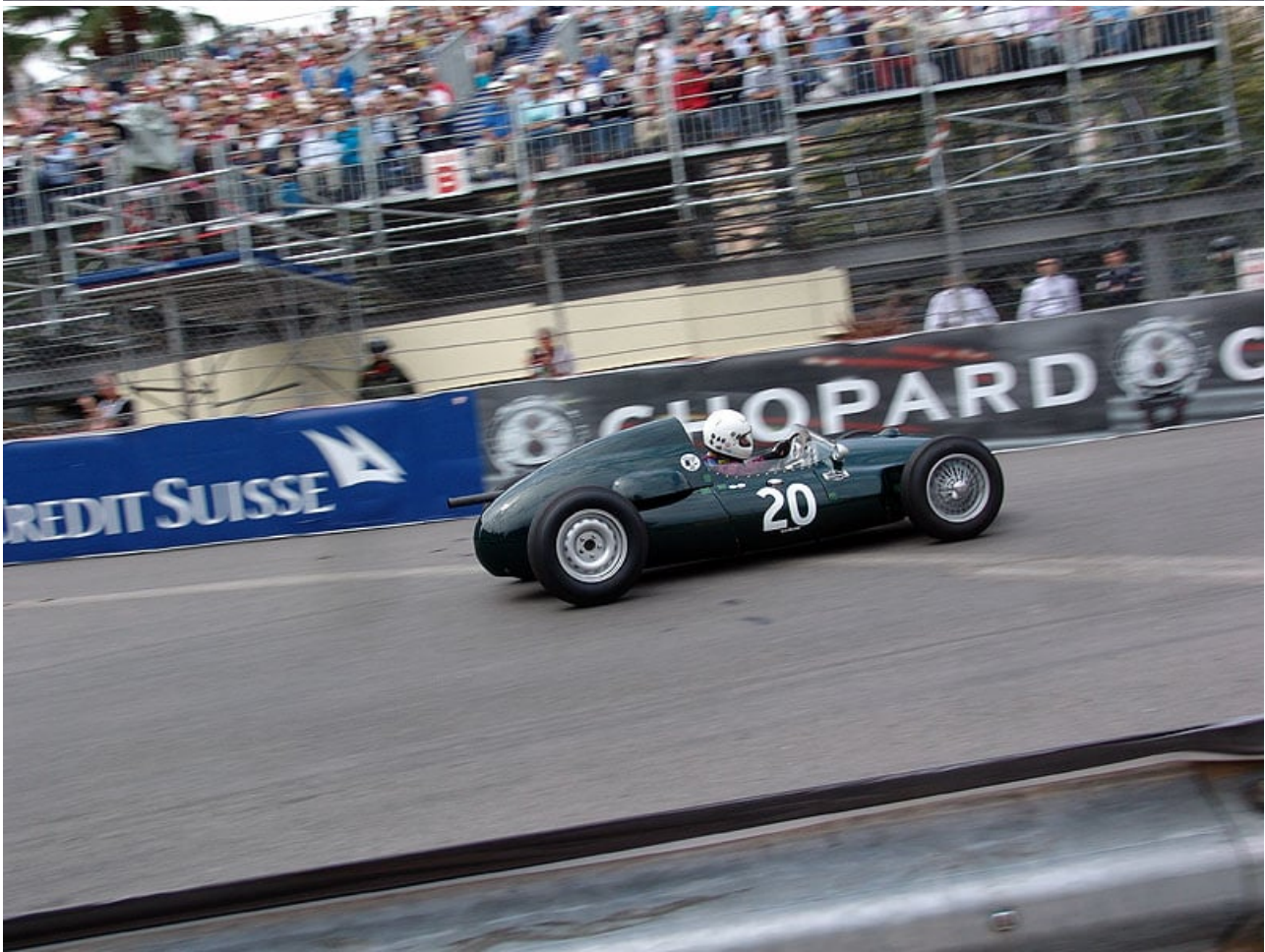


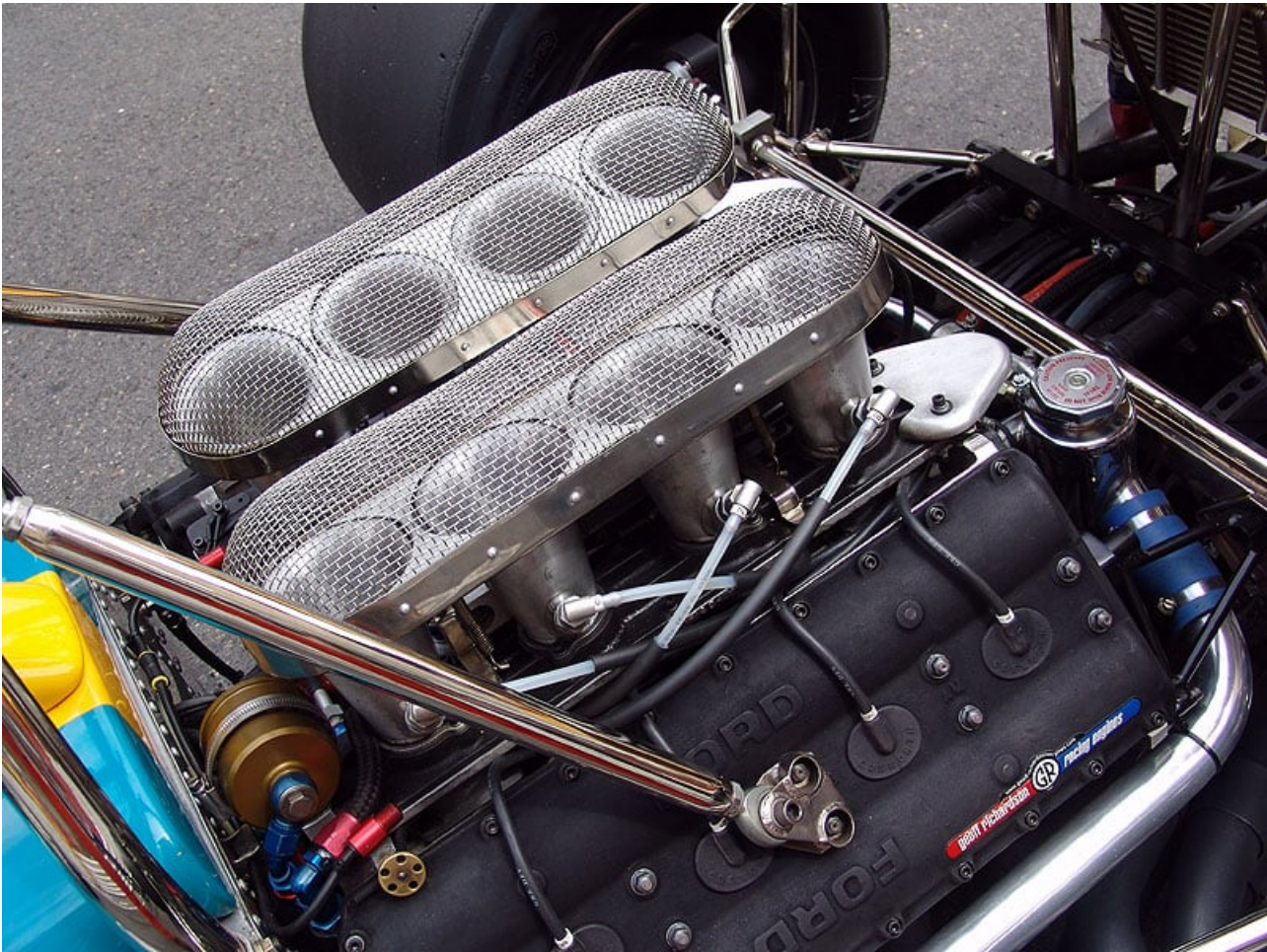






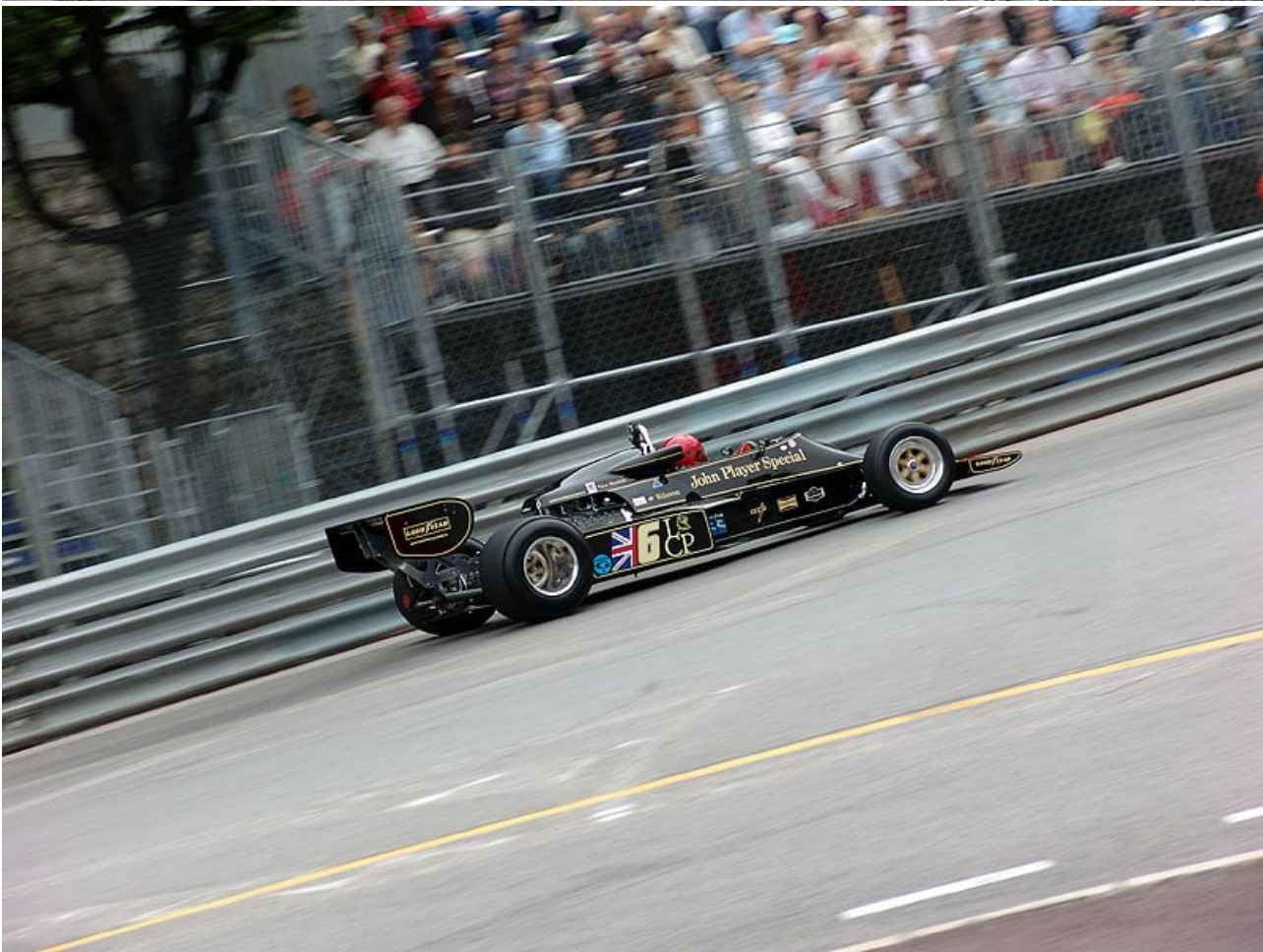
















Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/grand-prix-historique-monaco-2010-siebter-himmel>
© Classic Driver. All rights reserved.