

CLASSIC DRIVER

Reifen an Reifen beim Grand Prix de Monaco Historique 2016

Lead

Am letzten Wochenende ging die zehnte Ausgabe des alle zwei Jahre ausgetragenen Grand Prix de Monaco Historique über die Bühne. Unser polyglotter Fotograf Rémi Dargegen erlebte den Ausflug in die goldene Ära des Fürstentums erstmals mit - und war ziemlich begeistert.

Allgemein gilt eine schnelle Runde durch die Straßen Monacos als der größte „Thrill“ im modernen Motorsport. Und wir sind uns sicher, dass auch die meisten Piloten eines klassischen Rennwagens diese Ansicht teilen. Alle zwei Jahre im Mai erhält eine große Zahl glücklicher Amateur- und Profirennfahrer die Gelegenheit, dieses Erlebnis beim Grand Prix de Monaco Historique am eigenen Körper zu erfahren.

Die ultimative Herausforderung



Neben einer Demofahrt hinter dem Pacecar für Vorkriegsfahrzeuge gab es bei der zehnten Auflage des prestigeträchtigen Events sechs „echte“ Rennen, die eine Zeitspanne von über 50 Jahren abdeckten. Bis auf den Lauf für Sportwagen der 1950er Jahre mit Frontmotor - als Hommage an den einzigen GP von Monaco für Zweisitzer von 1952 - kamen nur Monoposti zum Einsatz. Dabei war das Feld der Formel Junior mit 49 Startern so groß, dass vor dem Finale erst zwei Vorläufe stattfinden mussten, um die Spreu vom Weizen zu trennen. Neben dem Rennen für 1,5-Liter-Formel-1-Wagen - gewonnen von Andy Middlehurst auf Lotus 25 - waren die beiden Läufe für Formel 1 der 3-Liter-Klasse der fraglose Höhepunkt des Wochenendes: ein Anblick und Sound, der noch lange in Erinnerung bleiben wird.



Für unseren Fotografen Rémi Dargegen war das alles eine völlig neue Erfahrung: „Ich war zum ersten Mal beim historischen Grand Prix und kann nur sagen: Wow! Zunächst war ich mir unsicher, wo ich mich am besten hinstellen sollte, um die Action auf der Strecke und das Ambiente von Monaco einzufangen. Doch schnell wurde mir klar, dass der Ort so speziell ist, dass es im Grunde egal ist, von wo aus man fotografiert.“ Zugleich stieg sein Respekt vor den Piloten: „Es gibt so wenige Ausweichstellen, und wenn ein Fahrer die Kontrolle verliert, touchiert er fast zwangsläufig eine Mauer oder Leitplanke. Das Safety Car musste in den meisten Rennen rauskommen.“ Die Rennen seien hart umkämpft und voller aktionsgeladener Szenen gewesen, so Rémi. „Ohne Rücksicht auf den Wert der Autos gab es immer sehr enge Duelle.“

Reifen an Reifen und immer nah an der Wand



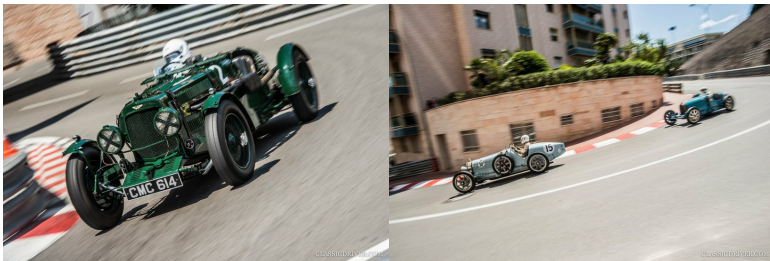
Besonders freuen wir uns über den Sieg von Chris Ward von Classic Driver Händler JD Classics im Sportwagenrennen. Im wie immer makellos präparierten Ex-Fangio Jaguar C-type, [dessen Vorbereitung wir in der letzten Woche noch live miterleben konnten](#), lag er im Ziel 7,5 Sekunden vor Frederic Wakeman auf seinem Cooper-Jaguar. Derek Hood im zweiten Auto von JD Classics, auch ein Cooper-Jaguar, ließ es gemütlicher angehen – Platz 20.



Die neue Kombination aus Ex-Formel 1-Star Alex Caffi und einem Ensign N 176 (Ex-Regazzoni) hielt im Rennen G für Formel 1 von 1973-76 den Japaner Katsuaki Kubota (March 761) mit 2,5 Sekunden knapp auf Distanz. Im 35 Wagen starken Feld lief hinter dem Shadow DN8 von Joe Tyman Emanuele Pirro in einem von zwei Ferrari 312 B3 auf Platz vier ein, gefolgt von Classic Driver-Händler Gregor Fischen auf einem Shadow DN5. Marco Werner im zweiten 312 B3 fuhr mit gebremstem Schaum, fürchtete seine Crew doch einen vorzeitigen Motorschaden – der dann aber nicht kam. „Auch wenn dies nicht meine Lieblingsepoche des Motorsports ist, waren die beiden letzten Rennen für Formel 1 am eindrucksvollsten“, kommentiert Rémi. „Diese Autos waren wirklich in ihrem Element, so als hätten sie das Fürstentum nie verlassen.“ Besonders emotional war die Fahrt von Anthony Beltoise im Matra MS 120 seines Vaters Jean-Pierre im Rennen für Formel 1 der Jahre 1972 bis 1976. Der Schrei des schrill tönenden V12 brach sich an den Mauern von Monaco und war mit Sicherheit noch bis ins nahe Frankreich zu hören. Während Beltoise im Rennen „F“ leider schon nach fünf Runden die Segel streichen musste, gewann Stuart Hall

in einem McLaren M19A. Trotz des gleichzeitig laufenden GP von Spanien in Barcelona traten zwei Formel-1-Prominente lieber in Monaco aufs Gas: Ex-Formel 2-Pilot und heutiger Manager von Sauber-Pilot Marcus Ericsson, Eje Elgh (March 711, Platz elf) und Red Bull-Superhirn Adrian Newey auf einem Ex-Hill/Ex-Rindt Lotus-Ford 49 B, der auf Rang acht abgewunken wurde.

The Goodwood of Formula 1?



Wenn Rémi Dargegen überhaupt irgendetwas nicht gefiel, dann war es die erstmals zur Demofahrt degradierte Vorstellung der Vorkriegsrennwagen. „Ich hätte viel dafür gegeben, die Grand Prix-Bugatti im Fight mit den Alfa Romeo 8C zu sehen“, bedauert er. „Doch das übrige Rennen war einfach magisch!“ Viel Lob also von einem passionierten Lichtbildner, der schon alle renommierten historischen Events der Welt miterlebt hat. Was der Monaco-Neuling noch vermisste, war zeitgenössische Werbung rund um die Strecke – damit könnte nach seiner festen Überzeugung der GP Historique endgültig zum Goodwood Revival der Formel 1 aufsteigen.

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2016

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/reifen-reifen-beim-grand-prix-de-monaco-historique-2016>
© Classic Driver. All rights reserved.