

Motor DAS OLDTIMERMAGAZIN VON

auto motor sport

# Klassik

6/1997 DM 7,-

Traumauto mit Alltagsqualitäten

## Porsche 356 Cabrio

1000 MIGLIA > Reportage  
70 Jahre  
Mille Miglia



Großes  
Preisrätsel  
Mini zu gewinnen

FAHRBERICHTE

- Opel Kadett
- Lancia Flaminia

# Auf der Suche nach der verlorenen Zeit

► **Sport Grand Prix de Monaco Historique**  
Der Grimaldi-Clan feiert seine 700jährige Herrschaft über Monaco. 210 Rennwagen aus vier Jahrzehnten gratulierten: mit einem Historischen Grand Prix.



Die Vergangenheit kann eine Politur sein - wenn die Gegenwart ermattet. Und man wirkt vieles in Monaco, auch der Fürst selbst in seinem 228 Zimmer-Palast auf dem Felsen.

Seit 15 Jahren ist er Witwer; seit dem Autounfall von Gracia Patricia, die in der Kathedrale Unserer Lieben Frau zur Unbefleckten Empfängnis ihre letzte Ruhe fand. Seine Tochter Nummer eins, Caroline Louise Marguerite, verlor ihren Ehemann bei einem Offshore-Bootsunglück. „Die traurige Prinzessin: Hat sie eine Glatze?“ sorgt sich die Klatschpresse inzwischen schon, wenn Caroline öfters einmal mit Kopftuch aus dem Haus geht.

Tochter Nummer zwei, Stéphanie Maria Elisabeth, flopte erst als Schlagersängerin und dann als Ehefrau. Der Ex-Fischhändler und Bodyguard, von dem die Prinzessin zwei Kinder hat, betrog sie mit der „Miß Belgien nackter Busen '95“.

Rainiers einziger Sohn, Albert Alexander Louis Pierre, dümpelt eher unnützlich und noch unverheiratet auf seiner Yacht Mogambo II im Mittelmeer, immer irgendwelche Bikini-Beauties im Arm.

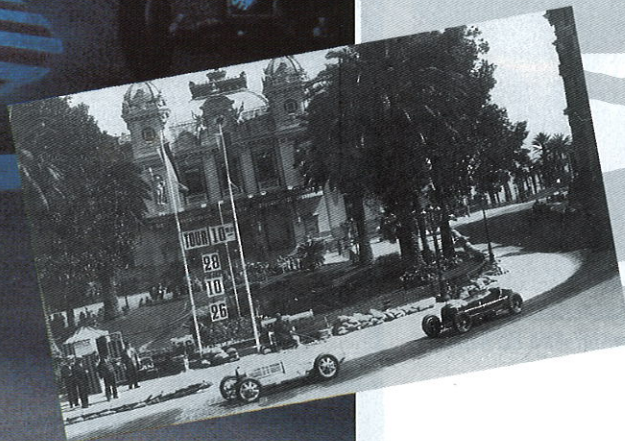
Ganz ehrlich: Müssen Fürsten da nicht den Appetit an der Zukunft verlieren und Hunger auf die längst verlorenen Zeiten entwickeln?

Rainier III. raffte sich auf. Der 73jährige setzte sich an seinen Edelhölz-Sekretär und schrieb an den monegasischen Automobilclub ACM. Die Herren, so sein Auftrag, möchten doch bitte noch einmal all die schönen Rennwagen nach Monte Carlo holen, die ihm und seinen Vorfahren in den alten Grand Prix-Tagen so viel Freude bereitet hatten. Dieses eine Mal noch wollte er sie hören, sehen, riechen, anfassen. Es sollte laut werden im Fürstentum. Es war nur eine Bitte. Aber die Teilnehmer nahmen sie als einen Befehl.

Im Fahrerlager, unten beim Quai des exklusiven Yacht-Clubs, wo der Liegeplatz pro Monat 2500 Mark kostet, steht der Brite Ludovic Lindsay. Er hat es als erster krachen lassen, durchaus im Sinne des Wortes. Es geschah in der Loews-Kurve. Der Maserati vor ihm hatte eine Öllache auf die Piste geworfen, und Ludovic drückte seinen schlingernden Oldtimer an der Leitplanke aus - als wäre der Ferrari 375 von 1950 eine Zigarre und die Leitplanke ein Aschenbecher. Schwer geknickt deckt er den Frontschaden mit einer blauen Plane ab: „Ich kann das nicht mehr sehen.“

Rrrrrrisiko heißt das Spiel, das sie hier spielen. „Riesenisiko müßte man eigentlich sagen“, korrigiert der Münchner Robert Fink, in dessen Alfa P3 einst Rudolf Caracciola am Holzlenkrad kurbelte: „Es ist Wahnsinn. Du rutschst die ganze Zeit über die dünnen Reifen, spürst die hohen

Grand Prix von Monaco  
1933, der spannendste der  
Vorkriegszeit: In Runde  
zehn führt Achille Varzi mit  
dem Bugatti 51 vor dem  
Alfa Romeo von Tazio Nuvolari





Loews-Kurve 1997: Peter Hannen im 60 Jahre alten Maserati 6CM vor dem ERA von Bruce Spollon



Ein platter Reifen kostete ihn den Sieg in seiner Klasse: Klaus Werner im Alfa 8C Monza



Einzigster rennbereiter Alfa Romeo 159 der Welt: 400 PS aus 1,5 Liter Hubraum

„Ein Höllen-Spaß“:  
Stirling Moss im Cooper T45

1933 hieß die heutige Loews-Kurve noch Bahnhofskurve. Der Ungar Hartmann vorne im Bugatti wird überrundet



Leitplanken, und wenn du mit 200 km/h mitten im langen Tunnel steckst, dann kommt ganz unerwartet dieser Rechtsknick.“ Trotzdem wollte Fink hier mitfahren, weil es so ein Rennen in Monte Carlo nie zuvor gegeben hat und kaum wieder geben wird. Nie hat der historische Rennsport ein solches Starterfeld gesehen. In sieben Klassen hatte die Nostalgie zur Teilnahme gemeldet - um ein Rennen gegen die Moderne zu fahren.

298 Rolls-Royce sind derzeit in Monaco registriert, 197 Ferrari und 191 Lamborghini. An diesem Mai-Wochenende jedoch finden sie sich zur Banalität degradiert. Für die Touristen gibt es Besseres zu bewundern.

Katharina Schmidt, eine Radiologin aus Köln, hat den Cooper GP2/T/40 mitgebracht, den Jack Brabham selbst baute, als er noch Mechaniker bei Cooper war. Das war in den Fünfzigern, und schon damals nannten sie den Renner mit dem brutal abgesägten Heck „Bobtail“.

Nuvolari und Chiron hatten in den dreißiger Jahren die Sitze jener Alfa Romeo 8C 35 durchgesehen, in die sich jetzt die Engländer Peter Giddings und Matt Grist fallen lassen, um sich noch einmal mit den Maserati zu duellieren. Ihr Landsmann Terry Cohn tritt sogar mit dem Exemplar an, auf dem Tazio Nuvolari 1932 den Großen Preis von Monaco gewann. Und wie damals trägt der Alfa 8C Monza die Startnummer 28. „Die bleibt dran“, verspricht Cohn, „auch wenn ich mit dem Auto morgens wieder zum Brötchenholen fahre.“ Oder wenn er an die Anhängerkupplung, die er nachträglich angeschraubt hat, wieder seinen Wohnanhänger für den Urlaubstrip hängt. Dem Manne ist nichts heilig, eilig aber hat er es immer.

„Schön, daß sie es sind“, denkt der greise Fürst Rainier, als er die 15 alten Bugatti am Start sieht, die Typen 35, 37, 45 und 51. Gleich gehen sie in die Virage Ste. Dévote und danach die steile Aufahrt zum Casino hoch. Vorbei am Hôtel de Paris, wo Starkoch Alain Ducasse im Hotel-Restaurant „Louis XV“ am Herd steht und deshalb nichts von dem aberwitzigen Rennen sieht, schlittern sie in die nach außen hängende Rechtskurve und dann vorbei am Parc Palace bei der Place du Casino.

Hart bremsen sie an der Mirabeau-Kurve, hart auch an der Loews, wo früher der Alte Bahnhof stand - und die berühmte Gaslaterne, die in jedem Rennen ihre Lackkratzer abbekam. Noch zwei Rechtskurven, dann schluckt der lange Tunnel die Oldtimer und spuckt sie vor der Hafenschikane wieder aus.

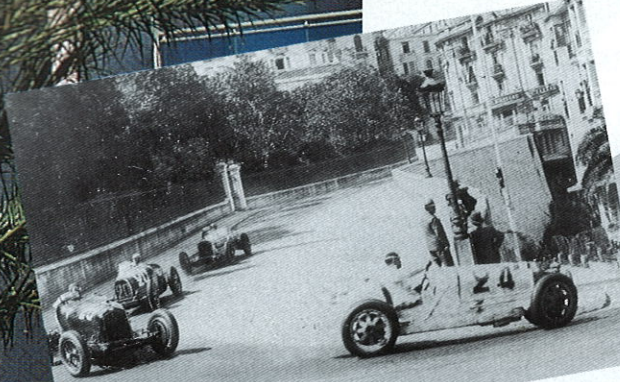
Alle großen Piloten haben diese prominenten Kurven genommen, auch die Tabac und die Rascasse, nachdem Seine fürstliche Majestät, der Prinz Louis II., am 14. April 1929 den ersten Grand Prix von Monaco starten ließ. ▶



Jeder Crash mit den Antiquitäten auf Rädern wird sündhaft teuer. Trotzdem fuhr keiner lammfromm



Katharina Schmidt aus Köln: „Hier geht's enorm eng zu“



1933 hieß die heutige Loews-Kurve noch Bahnhofs-Kurve. Der Ungar Hartmann vorne im Bugatti wird überrundet

Leitplanken, und wenn du mit 200 km/h mitten im langen Tunnel steckst, dann kommt ganz unerwartet dieser Rechtsknick.“ Trotzdem wollte Fink hier mitfahren, weil es so ein Rennen in Monte Carlo nie zuvor gegeben hat und kaum wieder geben wird. Nie hat der historische Rennsport ein solches Starterfeld gesehen. In sieben Klassen hatte die Nostalgie zur Teilnahme gemeldet - um ein Rennen gegen die Moderne zu fahren.

298 Rolls-Royce sind derzeit in Monaco registriert, 197 Ferrari und 191 Lamborghini. An diesem Mai-Wochenende jedoch finden sie sich zur Banalität degradiert. Für die Touristen gibt es Besseres zu bewundern.

Katharina Schmidt, eine Radiologin aus Köln, hat den Cooper GP2/T/40 mitgebracht, den Jack Brabham selbst baute, als er noch Mechaniker bei Cooper war. Das war in den Fünfzigern, und schon damals nannten sie den Renner mit dem brutal abgesägten Heck „Bobtail“.

Nuvolari und Chiron hatten in den dreißiger Jahren die Sitze jener Alfa Romeo 8C 35 durchgesehen, in die sich jetzt die Engländer Peter Giddings und Matt Grist fallen lassen, um sich noch einmal mit den Maserati zu duellieren. Ihr Landsmann Terry Cohn tritt sogar mit dem Exemplar an, auf dem Tazio Nuvolari 1932 den Großen Preis von Monaco gewann. Und wie damals trägt der Alfa 8C Monza die Startnummer 28. „Die bleibt dran“, verspricht Cohn, „auch wenn ich mit dem Auto morgens wieder zum Brötchenholen fahre.“ Oder wenn er an die Anhängerkupplung, die er nachträglich angeschraubt hat, wieder seinen Wohnanhänger für den Urlaubstrip hängt. Dem Manne ist nichts heilig, eilig aber hat er es immer.

„Schön, daß sie es sind“, denkt der greise Fürst Rainier, als er die 15 alten Bugatti am Start sieht, die Typen 35, 37, 45 und 51. Gleich gehen sie in die Virage Ste. Dévote und danach die steile Aufahrt zum Casino hoch. Vorbei am Hôtel de Paris, wo Starkoch Alain Ducasse im Hotel-Restaurant „Louis XV“ am Herd steht und deshalb nichts vom dem aberwitzigen Rennen sieht, schlittern sie in die nach außen hängende Rechtskurve und dann vorbei am Parc Palace bei der Place du Casino.

Hart bremsen sie an der Mirabeau-Kurve, hart auch an der Loews, wo früher der Alte Bahnhof stand - und die berühmte Gaslaterne, die in jedem Rennen ihre Lackkratzer abbekam. Noch zwei Rechtskurven, dann schluckt der lange Tunnel die Oldtimer und spuckt sie vor der Hafenschikane wieder aus.

Alle großen Piloten haben diese prominenten Kurven genommen, auch die Tabac und die Rascasse, nachdem Seine fürstliche Majestät, der Prinz Louis II., am 14. April 1929 den ersten Grand Prix von Monaco starten ließ.



Jeder Crash mit den Antiquitäten auf Rädern wird sündhaft teuer. Trotzdem fuhr keiner lammfromm



Katharina Schmidt aus Köln: „Hier geht's enorm eng zu“



Siege noch einmal in Monaco: Joaquin Folch mit dem Original-Lotus 49, mit dem Graham Hill 1969 den Grand Prix gewann

## Ergebnis Grand Prix de Monaco Historique

**Datum:** 3. bis 4. Mai 1997

**Streckenlänge:** 3,367 Kilometer

### Grand Prix-Wagen bis 1933:

1. Jean-Louis Duret (F), Bugatti 35B, 2. Fritz Grashei (D), Alfa Romeo 8C Monza, 3. Klaus Werner (D), Alfa Romeo 8C Monza

### Grand Prix-Wagen bis 1951:

1. Martin Stretton (GB), Maserati 4CM, 2. Peter Hannen (GB), Maserati 6CM, 3. Willy Green (GB), Alfa Romeo 159

### Grand Prix-Wagen bis 1959:

1. Rod Jolley (GB), Cooper T51, 2. John Harper (GB), Cooper T51, 3. Nigel Corner (GB), Maserati 250F

### Grand Prix-Wagen bis 1967:

1. Joaquin Folch-R. (E), Lotus 49, 2. Abraham Kogan (BR), Brabham Repco, 3. Allan Miles (GB), Cooper T53

### Ferrari-Sportwagen bis 1958:

1. Frank Sytner (GB), Ferrari 250 TR, 2. Peter Hannen (GB),

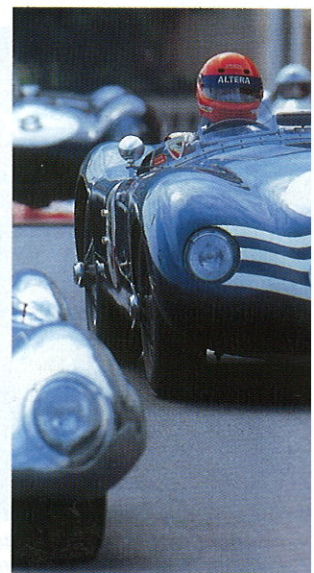
Ferrari 750 Monza, 3. José Albuquerque (P), Ferrari 750 Monza

### Sportwagen bis 1959:

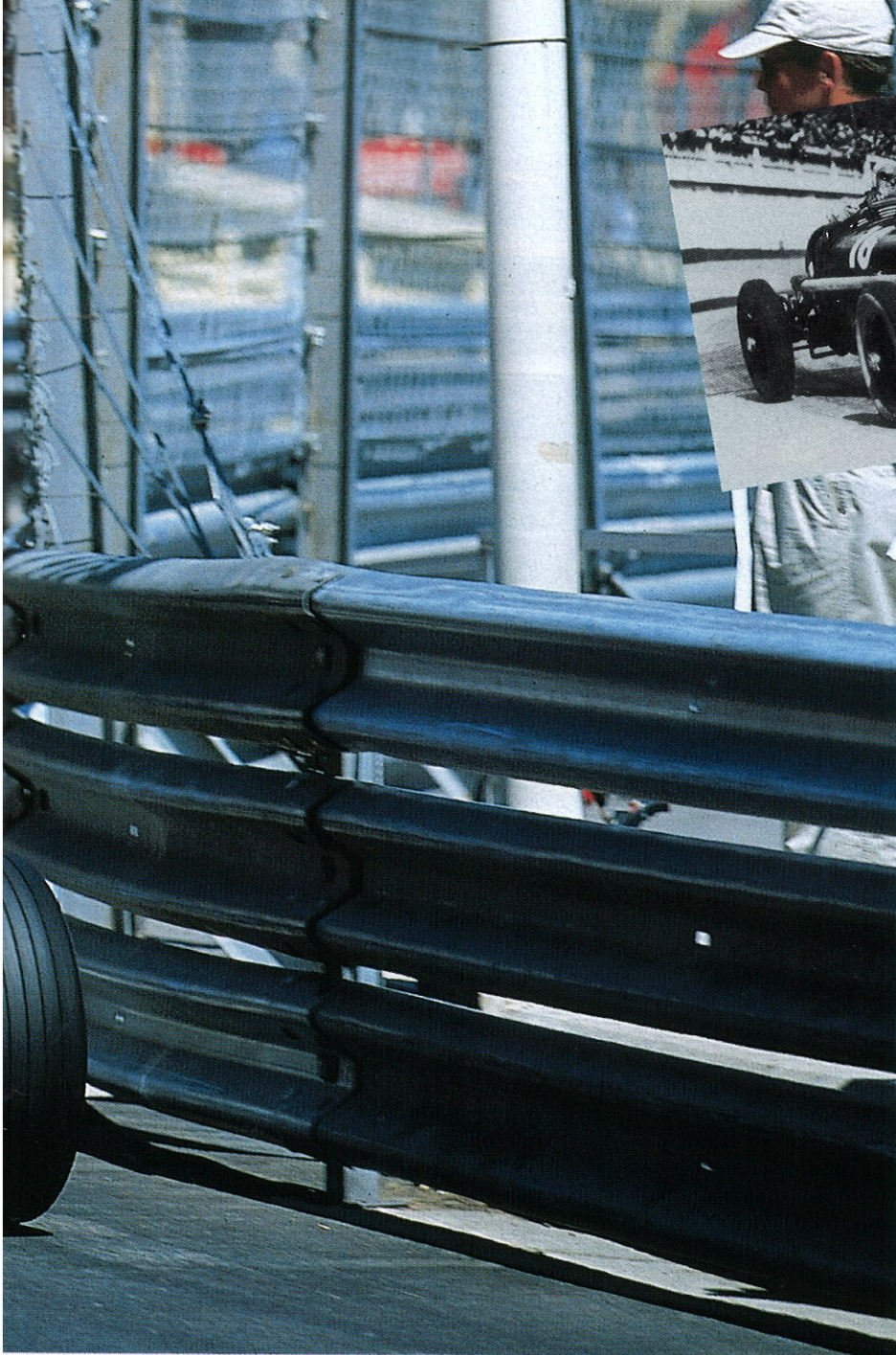
1. Lindsay Owen-Jones (GB), Maserati Tipo 61, 2. Frank Sytner (GB), Jaguar D-Type, 3. Martin Stretton (GB), Maserati 300S

### Formel Junior von 1958 bis 1963:

1. Duncan Dayton (USA), Cooper T67, 2. Tony Thompson (GB), Lotus 27, 3. Stephan Jocher (D), Brabham BT6



Sportwagen-Klasse:  
Jaguar C-Type von 1953



Louis Chiron  
1934 in der  
Tabac-Kurve.  
Vom Liftboy  
arbeitete er  
sich bis zum  
Renn-Star hoch

68 Jahre nach dieser ersten Stadtrundfahrt im Schrittmaß des Zeiträfers sind die alten Helden nicht mehr dabei. Bis auf Stirling Moss. „Unser Oldie-Rennen hier“, sagt er aus dem Cockpit seines Cooper T45 heraus, „ist ein Höllen-Spaß. Beinahe alles ist wie früher.“ Auch deshalb denkt der Engländer noch einmal zurück: an 1956, drei Wochen nach der Hochzeit von Fürst Rainier mit der Hollywood-Grazie Grace Kelly, als Fangio ihn in Monte Carlo jagte. Moss gewann.

Fangio kann im Jahr 1997 nicht mehr dabei sein. Doch sein Original-Maserati 250F, mit dem der Argentinier 1957 auf dem Nürburgring zur legendären Aufholjagd gegen die Ferrari von Collins und Hawthorn angesetzt und gewonnen hatte – er ist in Monte Carlo dabei. Hartmut Ibing, Unternehmensberater für Krankenhäuser und Besitzer des geschichtsträchtigen Stücks, holte den Maserati aus dem Museum: „Ich habe das Nürburgring-Rennen damals gesehen, als Siebenjähriger. So etwas vergißt man nie wieder.“

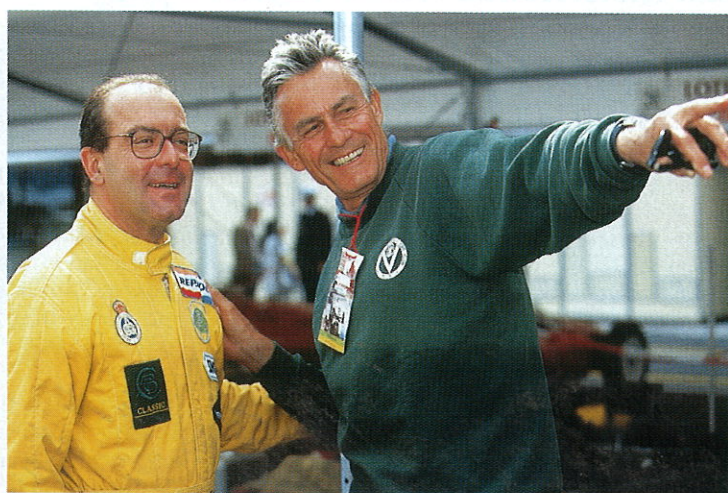
Diesen letzten Satz werden andere noch oft aufwärmen – wenn sie daheim von Monaco erzählen, von diesem Grand Prix Historique. Eigentlich sollte er so etwas wie ein Zitat der alten Rennen sein. Doch er wird selbst zitiert werden. Dafür hat auch der Spanier Joaquin Folch gesorgt. Den Original-Lotus 49, mit dem Graham Hill 1969 seinen fünften Monaco-Sieg geholt hatte, fährt Folch wieder auf Platz eins.

Auf den Briten Martin Stretton prasselt von den Zuschauertribünen am Casinoplatz schon während des Rennens der Klasse bis Baujahr 1951 Szenenapplaus nieder. „Der reitet den Maserati 4CM wie ein Wildpferd zum Sieg“, raunen die Renn-Touristen, als Stretton den Alfa 159 von Willy Green endgültig hinter sich gelassen hat, über die ganze Straßenbreite driftend.

Nur einmal wird es still, schrecklich still. Im Rennen bis Baujahr 1933, in dem der Deutsche Klaus Werner mit seinem Alfa 8C Monza gegen den Bugatti des Franzosen Jean-Louis Duret so spektakulär fährt wie 1933 Nuvolari gegen Varzi, passiert es: Charles Dean rammt den Bugatti 35C von Nicolas Chambon. Der Bugatti wird zur Zentrifuge, schleudert, kreiselt. Chambons Kopf knickt nach hinten weg, dann der ganze Oberkörper. Der Bugatti schleudert ein letztes Mal. Er wirft seinen Fahrer auf die Piste.

Manche halten ihn für tot. Chambon schüttelt nur kurz den Kopf, stemmt sich hoch. Völlig unverletzt rennt er hinüber zu den Zuschauern. An diesem Wochenende ist das ein Sinnbild: Auch das alte Grand Prix-Monaco, diese verloren geglaubte Zeit, lebt einfach weiter.

Ralph Alex



Klassensieger Joaquin Folch aus Spanien mit Jost Wildbolz vor dem Start. Der schnelle Schweizer havarierte mit seinem ERA im Rennen an der Leitplanke