

---

## Motorsport im Piratennest: Wie eine Rallye ein Casino retten sollte

Von Fynn Göttsche

Am südwestlichen Rand der Alpen, dort wo sie an die Küste stoßen, ragt ein Fels aus dem Meer. Einst stand – der Legende nach – ein Tempel des Herakles auf diesem Stein. Ein einzelnes Haus – „monoikos“ auf griechisch. Diesen Namen trägt das 65 Meter hohe Felsplateau bis heute. Der Fels von Monaco. Statt des Tempels steht hier heute der Palast der Fürsten. Monaco ist einer dieser Kleinstaaten, bei denen meist gar nicht so klar ist, welcher historische Zufall dazu führte, dass sie überhaupt noch existieren und nicht im Laufe der Jahrhunderte anderen Staaten zugeschlagen wurden. Und steht für zwei herausragende Motorsportereignisse: den Grand Prix von Monaco und die berühmteste aller Rallyes, die Rallye Monte Carlo. Sie wird am Wochenende 111 Jahre alt.

Dass es ihr nur zwei Quadratkilometer kleines Fürstentum heute noch gibt, hat die genuesische Familie Grimaldi, die dort seit sieben Jahrhunderten herrscht, gewaltigem Glück und noch mehr Verhandlungsgeschick ihrer Vorfahren zu verdanken. So konnten sie sich auf einem schmalen Küstenstreifen und in engen Bergtälern zwischen Frankreich und dem heutigen Italien behaupten. Spötter mögen unterstellen, dass die mächtigen Nachbarn sie schlicht übersahen. Als das Königreich Sardinien im Jahre 1859 Nizza und Savoyen an Frankreich abtrat – und im Jahr 1861 zum Königreich Italien wurde – wäre Monaco fast ein Teil Frankreichs geworden. Doch es kam anders. Die Familie Grimaldi – die ohnehin die meiste Zeit des Jahres in Paris lebte und gut mit Kaiser Napoleon III. konnte – trat 95 Prozent ihres Gebietes an Frankreich ab und durfte ihren kargen Fels am Meer behalten.

Doch mit dem Verlust des Großteils ihres Gebietes war die Familie Grimaldi gezwungen, neues Einkommen zu generieren. Die getroffene Entscheidung sollte den Charakter des Fischer- und Piratennestes an der Cote d'Azur mehr verändern, als sich die Monegassen vorstellen konnten. Es war der Bau der Spielbank. Bereits zuvor gab es Versuche von Glücksspiel in dem kleinen Küstenörtchen, doch erst die 1863 errichtete Spielbank sollte das Land nachhaltig umkrempeln. Ein unbebautes Hügelchen gegenüber dem Fels von Monaco wurde nach dem Fürsten Charles III. benannt und die Heimat des Casinos – der Monte Carlo. In den folgenden Jahren wuchsen um die Spielbank herum Luxushotels und es kam der Anschluss an die Eisenbahn. Das Glücksspiel wurde so lukrativ, dass alle direkten Steuern im Fürstentum abgeschafft wurden.

Viele Jahrzehnte ging es gut und der europäische Erb- und Geldadel tummelte sich unter der mediterranen Sonne. Doch im Laufe der Jahre verlief das Wintergeschäft schleppend und der Leerstand der Hotels stieg an. Die High-Society verbrachte den Winter lieber in Nizza oder Venedig zum Karneval. Monaco ging leer aus und so kam Fürst Albert I. die Idee, den jungen aber bei finanzkräftigen Kreisen beliebten Motorsport, als Werbezweck zu nutzen. Ihm schwebte die Idee einer Sternfahrt vor, zu der Autofahrer aus ganz Europa nach Monaco kommen und sich bei der Spielbank versammeln sollten. Da „rallier“ auf französisch versammeln bedeutet, hieß diese Veranstaltung Rallye Monte Carlo. Erstmals fand sie im Januar 1911 statt.

In den ersten Jahren nahmen noch Privatpersonen mit ihren eigenen Sportwagen an der Rallye teil. Manch einer ließ sich gar von seinem Chauffeur kutschieren. Bei diesem Rennen ging es weniger um die Geschwindigkeit, sondern um mehrere Kategorien, wie etwa die zurückgelegte Strecke. Je weiter die Anfahrt, desto mehr Punkte. Aus ganz Europa kamen die Teilnehmer. Einigen wurde dies zum Verhängnis. Etwa Startern aus Sankt Petersburg, die im russischen Winter auf den unbefestigten Schotterstraßen des frühen 20. Jahrhunderts versanken. Auch wenn sie ankamen, waren die Karosserien

---

häufig derart mitgenommen, dass die Juroren die damals noch existenten Punkte für Eleganz, Komfort und Zustand abzogen.

Der erste Sieger der Rallye Monte Carlo war der Franzose Henri Rougier in einem Turcat-Méry, der sich gegen 19 andere Starter durchsetzte. Der Deutsche Karl Friedrich von Esmarch, der auf dem sechsten Platz gelandet war, legte Einspruch ein, da er Betrug bei der mehr als subjektiven Punktevergabe vermutete. Diese Kritik an der Entscheidung seiner Durchlaucht, des Fürsten, welcher der Jury vorsah, kam nicht so gut an. Von Esmarch brachte dies die Disqualifikation und der Rallye enorme Aufmerksamkeit. Im Jahr darauf machten sich bereits 65 Automobile auf den Weg an die Cote d'Azur. Neben der Sternfahrt entstanden in den folgenden Jahren kleine Wettbewerbe wie das Langsamfahren oder erste Etappenrennen. Auch gab es Kategorien wie die meisten transportierten Personen, so dass Busse an der Rallye teilnehmen konnten.

Nach Unterbrechungen in Folge der Weltkriege, orientierte sich die „Monte“ in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts neu. So wurde die Rallye Monte Carlo während der 1960er-Jahre eines der wichtigsten Motorsportveranstaltungen der Welt, die zunehmend von professionellen Fahrern und Teams dominiert wurde. Auch wurde sie zu einer Rallye im heutigen Sinne mit Etappenrennen und Wertungsprüfungen. Der Stadtstaat Monaco selbst war kaum mehr Austragungsort, sondern lediglich Kulisse für Eröffnungs- oder Abschlussveranstaltungen oder ein kurzes Schaufahren auf dem Circuit de Monaco. Der Rest spielte sich im französischen Hinterland, teils hunderte Kilometer vom Fürstentum entfernt ab. Die berühmteste Etappe führt über die Passstraße des Col de Turini in den französischen Seealpen, vierzig Kilometer nördlich von Monaco. Diese als Nachtrennen ausgetragene Wertung über verschneite Haarnadelkurven und durch unvorhersehbare Wetterverhältnisse, trennte die Spreu vom Weizen und wurde als „Nacht der langen Messer“ berühmt.

Weiterentwickelt wurde die Rallye während der Zeit als Teil der World Rallye Championship (WRC). Von 1972 bis 2008 unterlag die Monte nicht mehr nur dem Reglement des Automobilclubs von Monaco (ACM), sondern auch der FIA. Alles wurde professioneller. Hersteller mit nahezu unbegrenzten Budgets und weltweiten Marketingansprüchen dominierten die Rallye mit hochmotorisierten Spezialfahrzeugen wie diejenigen der legendären Gruppe B. Da die Rallye-Weltmeisterschaft zunehmend auf das Fernsehpublikum und die Vermarktungsfähigkeit schaute, wurden Wertungsprüfungen kürzer und Nachtrennen gestrichen. 2007 fiel sogar die „Nacht der langen Messer“ aus. Im Folgejahr brachen FIA und ACM deshalb zeitweilig miteinander und die Rallye fand ein paar Jahre nicht als Teil des offiziellen Rennkalenders statt. Heute gehört die Rallye Monte Carlo wieder dazu und bildet den jährlichen Auftakt der Saison.

Neben der Rallye Monte Carlo veranstaltet der Automobilclub von Monaco nicht nur das prestigeträchtige Formel-1-Rennen, sondern auch die Rallyes Monte-Carlo Historique und Monte-Carlo Classique. Die Historique findet – ausschließlich mit Autos, die zwischen 1955 und 1983 bereits teilnahmen – auf der gleichen Strecke wie die normale Monte statt. Bei der Classique sind die Teilnehmer noch älter. Aber auch sie starten in verschiedenen Städten Europas, manchmal sogar Nordafrikas, wie früher üblich.

Viele Motorsportlegenden haben der Monte Carlo ihren Stempel aufgedrückt. Walter Röhrl, Tommi Mäkinen oder der Mini Cooper sind untrennbar mit ihr verbunden: Nicht nur weil sie alle viermal gewannen, sondern weil sie wie viele andere zur Strahlkraft der Rallye sowie des gesamten Sports beitrugen.

Heute, 111 Jahre nach der ersten Rallye Monte Carlo, ist Monaco wieder im Wandel. Der alte Glanz verblasst zugunsten eines modernen Steuerparadieses. Statt europäischem Hoch- kommt asiatischer Geldadel und solcher der es gerne sein möchte in das Casino, das seit Jahren massive Verluste einfährt. Geld wird anderswo gemacht, doch Monaco zieht weiterhin Touristen aus der ganzen Welt an – auch dank der Rallye Monte Carlo.

---

(aum/Fynn Göttsche)

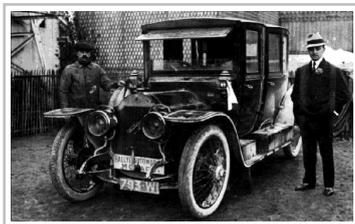
---

## Bilder zum Artikel



Alpine A110 1600 S bei der Rallye Monte Carlo 1971.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alpine



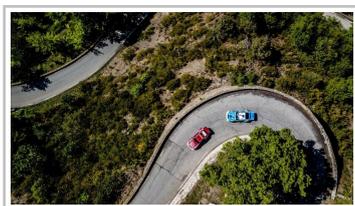
Henri Rougier, der erste Sieger der Rallye Monte Carlo im Jahre 1911, neben seinem Turcat-Méry.

Foto: Autoren-Union Mobilität/gemeinfrei



111 Jahre Rallye Monte Carlo: Das Plakat der ersten Rallye 1911 – ursprünglich Werbung für die Nebensaison.

Foto: Autoren-Union Mobilität/gemeinfrei



Rallye Monte Carlo: Enge Kurven am Col de Turini.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Porsche



Erik Carlsson im Saab 96 bei der Rallye Monte Carlo 1963.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Saab

---



Paddy Hopkirk im Mini Cooper bei der Rallye Monte Carlo 1964.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Der siegreiche Mini Cooper der Rallye Monte Carlo 1964.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mini



Rallye Monte-Carlo, 1965: Porsche-Rennfahrer Herbert Linge (re.) und Peter Falk (li.) am Porsche 911 2.0 Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Bilder vergangener Triumphe: Victor Elfort auf dem Weg zum Gesamtsieg der Rallye Monte Carlo 1968.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche Museum



Bilder vergangener Triumphe: Victor Elfort bei der Siegerehrung der Rallye Monte Carlo 1968, dem ersten Gesamtsieg eines Porsche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche Museum

---



Der Fels von Monaco im Jahre 1890.

Foto: Autoren-Union Mobilität/gemeinfrei



Lancia Stratos bei der Raylle Monte Carlo 1976.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lancia



Seat 124-D Especial 1800, Group 4: Am Steuer Salvador Cañellas, auf der Rallye Monte Carlo 1977.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Seat



Rallye Monte Carlo 1977: Das Skoda-Werksteam belegte mit dem 130 RS den 1. und 2. Platz in der Klasse bis 1300 Kubikzentimeter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda



Pavel Sibera und Petr Gross holten sich mit dem Skoda Favorit 136 L zwischen 1991 und 1994 viermal in Folge den Klassensieg bei der Rallye Monte Carlo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Skoda

---



Rallye Monte Carlo 2016: Andreas Mikkelsen im VW Polo R WRC fährt von der Startrampe.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bodo Kräling



Rallye Monte Carlo 2021: Skoda Fabia Rally2 Evo von Andreas Mikkelsen und Beifahrer Ola Fløene.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

---