




---

**International Press Service**


---

Ressort: Auto und Motorsport

## Monaco GP: Wenn sich Atmos auf Turbos reimt!

Monte-Carlo (MCN), 04.02.2026 [ENA]

Formel-1-Grand-Prix-Wagen mit Turbomotoren können vom 24. bis 26. April 2026 am 15. Grand Prix de Monaco Historique teilnehmen. Änderungen im FIA-Reglement ermöglichen es dem Organisations- und Auswahlkomitee des Automobile Club de Monaco (ACM), eine eigene Klasse für sie zu reservieren.

Dies war ursprünglich für 2022 geplant, als die Klasse „Race G“ für Formel-1-Einsitzer eingeführt wurde, die von 1981 bis 1985 beim Großen Preis von Monaco antraten. Die Stars der Formel 1 bleiben jedoch zur Freude aller Nostalgiker der goldenen Ära der Formel 1 voraussichtlich die Einsitzer mit 3-Liter-Motoren. Ausgestattet mit Ford Cosworth DFV V8-Motoren, veränderten sie mit ihrem Debüt 1966 das Image und den Ruf der Formel 1 grundlegend. In den Rennen D bis G werden voraussichtlich bis zu 100 Fahrzeuge an den Start gehen, die sich alle in einem hervorragenden Erhaltungszustand befinden und in der Lage sind, auf den Straßen von Monaco schneller zu fahren als vor fünfzig Jahren – bei deutlich besseren Haftungsbedingungen.

Um die Identität des Grand Prix zu bewahren, entschieden die Organisatoren, das Rennen A1, das ausschließlich Vorkriegswagen vorbehalten ist, beizubehalten. Schließlich gelten die Bugatti-Rennwagen (35, 37 und 51) und der Maserati als die DNA des Großen Preises von Monaco. Die Rennen A2 (Nachkriegswagen mit Frontmotor) und C (Sportwagen) bleiben unverändert, ebenso wie die fünf anderen Formel-1-Startaufstellungen. Sie repräsentieren die Entwicklung des Grand-Prix-Rennsports über fast 40 Jahre (von 1946 bis 1985). Zahlreiche Ehrungen und Jubiläen sind bereits in der authentischen und majestätischen Kulisse der Rennstrecke des Fürstentums geplant.

Bei der 15. Auflage des Grand Prix Historique de Monaco werden mit allen Sinnen – Klang, Vibrationen und Gerüchen – neue Kapitel der Motorsportgeschichte aufgeschlagen. Vor 100 Jahren (1926) gab Maserati sein Renndebüt. Neben ihrer möglichen Teilnahme am Rennen A1 (zulassungsberechtigte Modelle vom Typ 26, 26B, 26C, 26M bis 4CL über 8C, 4CM, V8RI, 8CM, 6C-34, 6CM und 8CTF) sind die schönen und temperamentvollen Italiener im Rennen A2 neben dem 250F (Sieger mit Stirling Moss vor 70 Jahren (1956) und mit Juan-Manuel Fangio 1957) auch der 4CL, 4CLT/48, A6GCM und A6GCM vertreten. Im Rennen C hofft der ACM weiterhin auf die Teilnahme der Modelle 150S, 250S und 300S.

Vor 80 Jahren (1946) erschien der erste Gordini, entworfen von Amédée, dem großen französischen Rennfahrer italienischer Abstammung, und vor 70 Jahren (1956) war es der letzte Auftritt eines Gordini in

---

**Redaktioneller Programmdienst:  
European News Agency**

Annette-Kolb-Str. 16  
D-85055 Ingolstadt  
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660  
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661  
Email: [contact@european-news-agency.com](mailto:contact@european-news-agency.com)  
Internet: [european-news-agency.com](http://european-news-agency.com)

**Haftungsausschluss:**

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.



..... International Press Service.....

der Formel 1 beim Großen Preis von Italien in Monza. Erst 1967, mit Matra in Monaco, tauchte wieder ein blauer Wagen in der Formel 1 auf. Vor 60 Jahren (1966) traten neue Formel-1-Motorenregeln (3 Liter Hubraum, kein Turbo) in Kraft, die McLaren sein Grand-Prix-Debüt ermöglichten. Am Steuer saß der Firmengründer Bruce McLaren, der 1962 den Großen Preis von Monaco in einem Cooper-Climax gewann, der heute oft in der historischen Version eingesetzt wird.

Sechs Jahrzehnte später gehört das englische Team, nun unter der Leitung von Zak Brown, zur Spitze der modernen Formel 1 (Gewinner der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft 2024 – erstmals seit Ende der 90er-Jahre). McLaren´s Bilanz in Monaco spricht für sich: 58 Teilnahmen, 15 Siege, 11 Pole-Positions und 28 Podiumsplätze! Der letzte Sieg der englischen Marke im Fürstentum liegt jedoch bereits im Jahr 2008 zurück – dank Lewis Hamilton. Vor 60 Jahren (1966) gab Guy Ligier sein Formel-1-Debüt in einem Cooper – angetrieben von einem Maserati-V12-Motor!

Zehn Jahre später, vor 50 Jahren (1976), feierte Ligier sein Formel-1-Debüt als Hersteller beim Großen Preis von Brasilien mit einem Matra-betriebenen JS5, gefahren von Jacques Laffite. Dieser Wagen wurde 1977 zum JS7 weiterentwickelt. Seinen ersten großen Erfolg feierte der Wagen mit einer Pole-Position in Italien auf der schnellen Strecke von Monza, dank der enormen Kraft seines französischen V12-Motors. Im selben Jahr gab der junge Alain Prost, der spätere viermalige Formel-1-Weltmeister, sein Debüt im Formel-1-Rennsport (und gewann die französische Formel-Renault-Meisterschaft), nachdem er zuvor im Volant Elf auf dem Circuit Paul Ricard triumphiert hatte.

Vor 30 Jahren (1996) gewann Ligier dank Olivier Panis seinen einzigen Großen Preis von Monaco – den einzigen Nachkriegssieg eines französischen Wagens. Vor allem war es Ligiers letzter Formel-1-Erfolg (insgesamt 9), bevor das französische Team an Flavio Briatore verkauft wurde, der es dann an Alain Prost weitergab.

[Bericht online lesen:](#)

[https://www.en-a.ch/auto\\_und\\_motorsport/monaco\\_gp\\_wenn\\_sich\\_atmos\\_auf\\_turbos\\_reimt-92985/](https://www.en-a.ch/auto_und_motorsport/monaco_gp_wenn_sich_atmos_auf_turbos_reimt-92985/)

Redaktion und Verantwortlichkeit:

V.i.S.d.P. und gem. § 6 MDStV: Markus Faber

**Redaktioneller Programmdienst:  
European News Agency**

Annette-Kolb-Str. 16  
D-85055 Ingolstadt  
Telefon: +49 (0) 841-951. 99.660  
Telefax: +49 (0) 841-951. 99.661  
Email: [contact@european-news-agency.com](mailto:contact@european-news-agency.com)  
Internet: [european-news-agency.com](http://european-news-agency.com)

**Haftungsausschluss:**

Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.