

Zu gewinnen: **Dakar Wear-Kollektion**

www.pitwalk.de

Motorsport exklusiv

Ausgabe 7

Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €,
Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

PITWALK

Racer's finest

Das gab's noch nie
**Schumachers
Weltmeister-Ferrari
selbst gefahren**

Exklusiv-Interview

Alessandro Zanardi
„Mein drittes Leben“

Der Wüsten-Wahnsinn

**Best of
Rallye Dakar
Africa Race**

**Bei Nasser Al-Attiyah
zu Besuch in Katar**

**Neuer Kult-Škoda
für Histo-Rallyes**



Der Diesel-Jäger

Alles über den neuen Le Mans-Toyota





Strom-Schnelle

Toyota kehrt mit einem High Tech-Hybrid zu den 24 Stunden von Le Mans zurück und läutet die grüne Welle im Langstreckensport ein. PITWALK war bei den ersten Testfahrten dabei und enthüllt alle Technik-Geheimnisse des neuen Herausforderers, der die überlegenen Audi-Turbodiesel piesacken soll.

Seite 10

Cover Story

Green Driving Special

- 10 **Strom-Schnelle**
Alles über den neuen Toyota-Hybrid für Le Mans
- 22 **Nur bei Grün**
Sportwagen-Star Ralf Kelleners testet den Porsche 911 GT3 Hybrid
- 30 **Segel-Schiff**
Nachhaltigkeit auf der Straße: Turbo, Hybrid und Diesel im Vergleich
- 34 **Mittelmeer-Kreuzfahrt**
Auch die altherwürdige Targa Florio entdeckt ihr grünes Gewissen
- 42 **Historic Rally Dream**
Bei der Legends of Speed treffen Oldtimer auf neue Antriebskonzepte

Cover Story

Formel 1-Fahrbericht

- 136 **So fährt sich der beste Formel 1 aller Zeiten**
Pierre Kaffer testet exklusiv den Weltmeister-Ferrari von Michael Schumacher aus 2004

Cover Story

Wüsten-Rallye

- 56 **Doktor Desert**
Ein Hamburger Arzt auf großer Abenteuer-Reise auf den Spuren der alten Dakar – beim Africa Race
- 62 **Hunds-Tage**
Die besten Bilder der Rallye Dakar und ihre Geschichten
- 70 **Amarok 'n' Roll**
Der Lifestyle-Pick-Up von VW hält die Rallye Dakar am Laufen
- 76 **Hier schraubt der Chef**
Wie Dakar-Privatier Stephan Schott seine Rallye-Krise meisterte
- 82 **Märchen aus 1.001 Rallye**
Zu Besuch bei Tausendsassa Nasser Al-Attiyah in Katar

Special Stage

- 48 **Der Porsche des Ostens**
Die Restaurierung von Matthias Kahles neuem Rallye-Gerät für den Historischen Sport

Nasser Al-Attiyah

Seit seinem furiosen Hummer-Auftritt bei der Dakar gilt Nasser Al-Attiyah endgültig als der größte Draufgänger des Rallyesports. PITWALK hat den Tausendsassa in seiner arabischen Heimatstadt Doha besucht. Seite 82

World Wide Racing

- 94 **Mass Mensch**
Die Sportwagen-Legende Jochen Mass trifft seinen alten IMSA-Porsche 962 samt Teamchef wieder
- 110 **Schwarze Messe**
Ein Blick auf die Fahrzeugkonzepte und ihre Reifennutzung im GT-Sport
- 120 **A Walk in the Park**
Auf den Spuren der Geschichte im Königlichen Park von Monza
- 144 **Geht das?**
Investigativer Journalismus: Was steckt hinter dem Internet-Gespenst eines rein deutschen Formel 1-Teams?
- 150 **„Wie am ersten Schultag nach den Sommerferien“**
My Driver: Sauber-Mechaniker Graeme Eliason über das Verhältnis zwischen einem Formel 1-Fahrer und seinen Schrauben
- 156 **Eldest Statesman**
Williams-Teammanager Dickie Stanford ist der dienstälteste Formel 1-Mitarbeiter
- 172 **Pippa-roni**
Die Engländerin Pippa Mann will in der IndyCar-Serie Fuß fassen

Genießer-Tipp

- 106 **Autostadt: mobile Welten**
Die Autostadt Wolfsburg als Premium-Reiseziel

Experten-Rat

- 132 **Trinkfest und arbeitsreich**
Ann Bradshaw über wilde Sitten in der früheren Formel 1
- 162 **Trimm Dich Pfade**
Le Mans-Sieger André Lotterer über sein Fitnessprogramm im Winter

Wahnsinn in der Wüste

Die Rallye Dakar und das zeitgleich stattfindende Africa Race auf den Spuren der alten Dakar bilden die größten Abenteuer des Motorsports. PITWALK hat die besten Bilder und die heißesten Stories aus der Wüste aufgespürt. Seite 56

Insight Line by **SCHAEFFLER**
LUK INA FAG

- 90 **Hintermann der Meister**
Der Mann hinter den DTM-Titeln von Kurt Thiim und Martin Tomczyk

Autostadt-Meilenstein

- 102 **Der Ur-Lamborghini**
Die Story hinter dem ersten Lambo-Sportwagen

Face to Face

- 164 **„Mein Kopf funktioniert eben anders“**
Alessandro Zanardi über seine dritte Karriere bei den Paralympics

im schalensitz

- 118 **100 Folgen der Kult-Serie**

Gearbox

- 3 **Editorial**
Norbert Ockenga über echte Helden und große Emotionen bei der Rallye Dakar
- 6 **Must have**
Die neuesten Luxus-Accessoires für Racer mit Stil
- 178 **Victory Lane**
Gewinnen Sie ein exklusives Dakar Wear-Paket

Strom

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Harald Dawo (9), James Moy (4),
Heike Kleene (1), Daniela Kleber (1)

schnelle



Nur bei

Text: Ralf Kelleners
Fotos: Ulli Upietz

Der Porsche 911 GT3 Hybrid ist der erste Sportwagen mit einem Bremsenergie-Rückgewinnungssystem. Le Mans-Star Ralf Kelleners durfte den grünen Elfer für PITWALK testen – und gewann erstaunliche Erkenntnisse.

Die milde portugiesische Sonne lüftet einen Schleier. Über der Rennstrecke von Estoril – aber auch über der Hybridtechnik im Porsche 911 GT3, dem Musterbeispiel für die Ökologisierung des Motorsports.

Ich muss gestehen, das ich bis heute Morgen nicht viel über die verwendete Schwungradtechnik wusste, mit der das Energie-Rückgewinnungssystem im Renn-Elfer arbeitet. Bisher sah ich Hybridtechnik als etwas, das sich anschickt, in den nächsten Jahren unseren Benzinverbrauch zu senken und der Umwelt zugute zu kommen. Das sind alles mehr als ausreichende Gründe – aber mir fehlten irgendwie die Emotion, der Sex Appeal dieses Themas.

Doch ein Vormittag auf der ehemaligen Formel 1-Rennstrecke von Estoril hat in meinem Kopf alles umgeschrieben.

Auf einmal stehe ich der neuen Technik offener gegenüber als vorher, denn die Fahrt in diesem grün angehauchten Auto war einfach nur klasse.

Gegen acht Uhr in der Früh' schält sich zunächst Jörg Bergmeister in seinen Sitz, um einen kurzen Check zu absolvieren. Der Langenfelder war von der ersten Minute an dem Hybridprojekt beteiligt. Er hat in den letzten Jahren unzählige Kilometer in diesem Auto abgespult. Mein Teamkollege aus dem Porsche Carrera-Cup 1996 übergibt mir den Wagen schließlich mit den Worten „Viel Spaß“, und ich gehe nach einer kurzen Einweisung auf meine Erkundungstour in Deutschlands schnellstem umweltfreundlichen Sportwagen.

Tinitusgefahr von rechts

Als erster Unterschied zum normalen GT3 R für die Rennstrecke fällt auf, dass wir über Wippen hinterm Lenkrad schalten. Als ich das letzte Mal einen Renn-911 GT3 für das Team von Bobby Rahal in der ALMS gefahren bin, wurde noch über ein sequenziell geschaltetes Getriebe mit „stick“ geschaltet.

Die Wippschaltung hinterlässt einen unzweideutigen Eindruck: Was für eine Arbeiterleichterung! Nicht nur,

Grün



Historic Rally Dream

Text: Björn Fröbe
Fotos: Nico Meyer

Die zweite Auflage der Legends of Speed in Sachsen lockt nicht nur als einzige ernsthaft auf Bestzeiten gefahrene historische Rallye in Deutschland. Am letzten Mai-Wochenende wird die publikumsträchtige Veranstaltung auch zu einem Treffpunkt für neue Antriebskonzepte im Motorsport. Eine glorreiche Vergangenheit begegnet ihrer eigenen Zukunft, und PITWALK ist mittendrin.



Der Porsche des Ostens

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Andreas Leue

Seit der Histo-Monte arbeitet Matthias Kahle auf ein neues Ziel hin. Der Deutsche Rekord-Rallyemeister möchte mit Škoda in die Historische Rallye-Europameisterschaft einsteigen – mit einem Auto, das in seiner Hochphase als der Porsche des Ostblocks galt.

Es war eines dieser einschneidenden Erlebnisse, das den ganzen weiteren Lebensweg beeinflusst. Fast so, wie der erste in jungen Jahren bewusst wahrgenommene Rock-Song den weiteren Musikgeschmack prägt. Bei Matthias Kahle kam die Erleuchtung, als er sieben Jahre alt war, im Wohnzimmer der Eltern in Görlitz. „Im DDR-Fernsehen gab es einen Film mit Rallye-Video, der hieß ‚Rallye-Polka‘, den habe ich als Kind gesehen“, erinnert er sich. „Da habe ich zum ersten Mal einen Škoda 130 RS gesehen. Das Auto war genial – und wie der Mann damit gefahren ist erst recht. Das war für mich einer der Punkte, warum ich selbst mit dem Rallyefahren angefangen habe.“

Anfang Februar schloss sich der Kreis. Bei der Histo-Monte fuhr der siebenmalige Deutsche Rallye-Meister erstmals einen 130 RS im Ernstfall. Ein Auto, das Jens Herkommer in Schwarzenberg südlich von Chemnitz auf Basis einer Replika aus der Tschechischen Republik aufgebaut hat – und mit dem Kahle dieses Jahr bei den wichtigsten Klassik-Rallyes antreten wird, etwa der Rallye Hamburg – Berlin, der Bodensee Klassik, der Sachsen Classic oder der Wiesbaden-Rallye.

**„Mit Finessen,
die auch im Westen
wegweisend
gewesen wären“**

Deutschlands erfolgreichster Rallye-Fahrer der Gegenwart und der größte Histo-Škoda-Experte des Landes bereiten den 130 RS vor: Matthias Kahle und Jens Herkommer in dessen Werkstatt südlich von Chemnitz.



Parallel zur Rallye Dakar fand das Africa Race statt – eine Marathonrallye vom nordmarokkanischen Tarda nach Dakar im Senegal, auf den Spuren der ursprünglichen Rallye Paris – Dakar. Der leidenschaftliche Motorsport-Fan Dr. Erik Brandenburg nahm das Abenteuer in einem Porsche 911 Rallye Baujahr 1975 in Angriff. Der Hamburger Prokologe schildert seine einschneidendsten Erlebnisse in den nordafrikanischen Wüsten.

Ein Jugendtraum wird wahr

„Ich musste einfach einmal die Rallye Dakar gefahren sein. Denn ich wollte ein Jugenderlebnis endlich aus dem Kopf kriegen: Zwischen 17 und 23 Jahren bin ich mit ein paar Kumpels jedes Jahr zu Silvester nach Paris gefahren – mit einem alten Strich-Achter-Mercedes, die Kasseler Berge im zweiten Gang mit 35 km/h hoch, mit sechs Mann im Doppelzimmer für 60 Francs, das volle Programm. Alles nur, um den Start der Dakar zu gucken. Ich habe die ganzen Porsche 911 und 959 auf der Rampe gesehen. Das Bild hatte ich immer im Hinterkopf.“

Doktor Desert

Text: Dr. Erik Brandenburg
Fotos: Roland Kranz, Wiechers (1)

Insomnia

„Es ist völlig durchgeknallt, so eine Rallye privat zu fahren. Du versenkst locker 100.000 Euro. Für so viel Schotter ist es eigentlich totaler Schwachsinn, da mitzumachen. Aber das merkst du nicht mehr, wenn du erstmal in diesem Abenteuer drinsteckst. Es ist so beknackt – und es hört einfach nicht auf. Du sitzt 16 Stunden im Auto, und dann musst du abends noch den Wagen revidieren, und am nächsten Tag dasselbe nochmal. In den ersten acht Tagen haben wir insgesamt zwei Stunden geschlafen. Aber du hast die Erschöpfung gar nicht mitgekriegt, so viel Adrenalin floss. Da hast du keine Fragen mehr.“





Märchen aus 1.001 Rallye

Text und Fotos:
Roland Löwisch

Nasser Al-Attiyah ist einer der wildesten Hunde des Motorsports. Der Araber gilt als der schnellste Offroad-Rallyefahrer der Welt. Neben der Rallye Dakar und dem Marathon-Weltcup fährt er in der Rallye-WM einen Citroën DS3. Und damit es nicht langweilig wird, tritt er auch noch bei den Olympischen Spielen an. PITWALK durfte Al-Attiyah in seiner Heimat im Nahen Osten besuchen.

So ein Katari hat eigentlich ein leichtes Leben: Er wird in eine Gemeinschaft von 320.000 Freunden hineingeboren, bekommt vom öl- und gasreichen Staat eine Ausbildung, eine Wohnung sowie Geld und erhält ein Leben lang Strom und Wasser kostenlos. Außerdem zahlt er keine Steuern, keine Krankenversicherung, und arbeiten muss er auch nicht – das übernehmen 1,7 Millionen Gastarbeiter im Land. Und wenn er dann noch Nasser Saleh Al-Attiyah heißt, gehört er als Neffe der Mutter von Staatsoberhaupt Emir Hamad bin Kalifa Al-Thani der Herrscherfamilie an, und deshalb stehen ihm sowieso alle Tore offen.

Doch selbst ihm fällt nicht alles in den Schoß: Die Dakar – die schwierigste Marathon-Rallye der Welt und Lieblings-Event des Kataris – verlief im Jahr 2012 überhaupt nicht nach seinen Vorstellungen, hatte er sich doch als Titelverteidiger einiges vorgenommen. Nachdem VW als Triple-Sieger im vergangenen Jahr aus der Dakar ausstieg, um sich voll der Rallye-WM zu widmen, hoffte Nasser noch, privat sein Lieblingsauto einsetzen zu können, den VW Race-Touareg. Doch VW gab aus Kapazitätsgründen kein Auto frei. So klopfte der Wüstensohn bei X-Raid-Mini an – das Team allerdings erwartete Geld von Al-Attiyah, statt ihn für seinen Einsatz zu bezahlen. Da winkte der stolze Katari ab und erhielt im letzten Moment ein Cockpit im Hummer H3 vom Team Robby Gordon. Der Rest ist Geschichte: Auf Etappe 9 gab Al-Attiyah wegen andauernder Keilriemen- und Lichtmaschinen-Probleme auf.

„Er gehört der Herrscherfamilie an, deshalb stehen ihm alle Tore offen.“



1

Mass Mensch

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Steven Kuo, Garagemonkey.com

Sein Kopf ist schon bedenklich rot, als Jochen Mass sich aus dem Porsche 962 schält. Und kurzatmig ist der ehemalige Grand Prix-Sieger auch. „Man unterschätzt das total“, keucht er. „Das Herz, die Lunge und die Atmung – der Körper muss sich erst wieder daran gewöhnen. Diese Autos sind schon schnell.“

Für einen 65-Jährigen, der keinen asketischen Lebenswandel pflegt, sind die Downforce-Autos aus den Achtzigern schon eine Handvoll. Dabei war Mass einst einer der besten Gruppe C-Piloten überhaupt. Porsche-Werksfahrer, begehrter Deutschland-Import in der IMSA-Serie, der nordamerikanischen Gruppe C-Meisterschaft, später Lehrmeister der Mercedes-Junioren Michael Schumacher, Heinz-Harald

Frentzen und Karl Wendlinger bei Sauber – der stille Wahl-Südfranzose ist einer der Stars jener Epoche, die immer noch als die goldene Ära des Sportwagen-Sports gilt. Unerreicht und in der Erinnerung verklärt.

1: Bei der Porsche Rennsport Reunion IV, einem großen Porsche-Festival in Kalifornien, fuhr Jochen Mass wieder einen Leven-Porsche 962.

2: Der Porsche aus dem Team von Bruce Leven ist ein Zwitter: Le Mans-Langheck-Ausführung, Nase und Heckflügel aber in USA-Ausstattung.

Jochen Mass ist einer der großen Stars der Gruppe C-Ära. PITWALK begleitete den Hobby-Segler zu einer Wiedervereinigung mit einem seiner früheren Porsche 962 aus der nordamerikanischen IMSA-Serie. Eine Geschichte von Menschen und Maschinen mit viel Gelächter und noch mehr Erinnerungen.



2

Schwarze Messe

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Eric Teeken (8), AMG (4)

Fast genau 40 Jahre nach dem Klassensieg der „Roten Sau“ in Spa gewinnt ein AMG-Mercedes in Dubai wieder ein 24 Stunden-Rennen. Der Marathon in der Wüste gewährt einen faszinierenden Einblick in die Fahrzeugkonzepte des aktuellen GT-Sports – und welchen Einfluss die Reifen im modernen Rennsport wirklich haben.





So fährt sich der beste Formel 1 aller Zeiten

Text: Pierre Kaffer
Fotos: Roberto Sabatini

Der Ferrari von 2004, mit dem Michael Schumacher überlegen Weltmeister wurde, ist das teuerste Auto, das Ferrari jemals an einen Kunden verkauft hat. Pierre Kaffer testete den roten Zwölfzylinder in Imola. Der Le Mans-Star nimmt Sie mit ins Cockpit des wohl besten Formel 1 aller Zeiten.

Mit Sitzen hat das nichts mehr zu tun. Meine Füße liegen höher als mein Hintern. Normalerweise ist das eine gemütliche Couch-Position. Jetzt aber liege ich im Cockpit eines echten Formel 1-Ferrari. Oder ich hänge, je nachdem. Auf jeden Fall ist das die Stellung, in der man am schnellsten fahren können soll. Dann mal los.

Der Sitz ist noch jener, mit dem Michael Schumacher 2004 fuhr. Für jeden Piloten ist sein Sitz ganz entscheidend. In einem Formel 1 erst recht, denn dort fallen die Kräfte noch mal brutaler aus als in jeder anderen Motorsport-Kategorie. Der Schumi-Sitz passt mir auf Anhieb. Nur die Pedale sind ein bisschen weit weg. Der siebenmalige Weltmeister hat längere Beine als ich. Aber die Pedalerie ist ruck-zuck angepasst.

Allein das Lenkrad ist eine Wissenschaft für sich. Und das Anfahren dadurch gleich mit. Denn die Kupplung wird über zwei Hebel hinter dem Lenkrad betätigt. Je nachdem, ob man mit oder gegen den Uhrzeigersinn fährt, zieht man zum Losfahren aus der Box die linke oder die rechte Wippe. In Imola nimmt man die linke. Dann setzt ein Anti Stall-Programm ein – eine Elektronik, die ein Abwürgen des Motors bei zu niedrigen Drehzahlen verhindert.

Wenn du zu abrupt loslässt und die Drehzahl absackt, geht ein Alarm an. Die Elektronik trennt die Kupplung. Du musst die Kupplung ein weiteres Mal zum Lenkrad hin ziehen, um mit dem Startvorgang neu loszulegen.

Wenn man die Wippe dann wieder kommen lässt, findet man den optimalen Druckpunkt.

Generell fühlt sich die Bewegung aus dem Handgelenk und in den Fingern sehr leicht an. Allerdings muss man den Druckpunkt finden, um perfekt anzufahren, mit der richtigen Drehzahl. Der Motor dreht schon bei leichtem Gasgeben schlagartig hoch, und genau so schnell geht die Drehzahl auch wieder runter.

1: PITWALK-Gastautor Pierre Kaffer im Cockpit des Formel 1-Ferrari. Der Burgbrohler Le Mans-Star gewährt mit seiner Selbst-Er-Fahrung Einblicke aus der Formel 1, die Sie noch nie irgendwo lesen konnten.

2: Ein letztes Stillleben vor dem großen Abenteuer – in ein paar Minuten geht die Leserreise los.

3: Das Lenkrad eines Formel 1 ist kein Steuer, sondern eine Schaltzentrale.

4: Im Cockpit des Ferrari ist kein Millimeter zu viel Platz.

5: Die Runden in Imola fordern dem Testfahrer alles ab, werden ihm aber auch immer im Gedächtnis bleiben.

Pippa-

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Archiv Pippa Mann

roni

Die zierliche Blondine kommt kaum mehr vorwärts. Wo immer Pippa Mann auftaucht, bildet sich sofort eine Riesen-Menschentraube. Digitalkameras surren, Filzstifte quietschen auf Autogrammkarten und selbstgemachten Bildern – die 28-jährige Engländerin ist ein Star mit Exotenstatus.

Denn in der nordamerikanischen IndyCar-Serie genießen Frauen am Steuer immer noch Exotenstatus. Auch 30 Jahre nach Janet Guthrie sind Lady Driver in der schnellsten Motorsport-Disziplin der Welt keine Selbstverständlichkeit. Neben Mann treten nur Danica Patrick, das Glamour Girl des US-Racing, und die Exil-Eidgenössin Simona de Silvestro in der Top-Liga des amerikanischen Formelsports an.

Eigentlich erstaunlich, denn Pippa Mann sagt: „Als Frau verdient man sich in den USA deutlich schneller Respekt als in Europa. Die Einstellung der Amerikaner gegenüber Frauen am Steuer gefällt mir.“

Seit drei Jahren ist Mann bereits in den Staaten, 2010 bildete ihre Debütsaison in der ersten Liga. Mit einem Rumpfprogramm. Neben dem Flaggschiff, den 500 Meilen von Indianapolis, fuhr sie am Saisonende noch auf den Ovalkursen von Kentucky und Las Vegas, im Team von Bobby Rahal und Talklegende David Lettermann. Für 2012 peilt sie eine vollständige Saison an. „Am Anfang waren die USA nur eine Notlösung. Aber inzwischen weiß ich gar nicht mehr, ob ich hier jemals wieder weg möchte.“

Denn sie hat es sich eingerichtet in Indianapolis, dem Motorsport-Mekka im Mittleren Westen der USA. Mit ihrem Verlobten wohnt sie seit zweieinhalb Jahren in einer schönen Wohnung in downtown Indy. Bei echten Großstädtern wird das vier Autostunden südlich gelegene Indy gern mal als verschlafenes Provinznest verspottet. Doch Pippa fühlt sich dort zuhause. „Denn ich komme aus der ländlichen Gegend vor den Toren von Ipswich“, verweist sie auf ihre Heimat in der ostenglischen Grafschaft Suffolk. „Dagegen ist Indi-

Menschlich & sportlich Philippa Mann

Geboren	11. August 1983 in Ipswich, England Indianapolis, USA
Wohnt	
Hobbys	Musik, Filme und Shopping
Versteckte Talente	Schuhe kaufen – gilt das?
Lieblingslied	Little Star von Kelis
Lieblingofilm	Pretty Woman, Dirty Dancing
Lieblingsessen	Lasagne
Lieblingort	Kapstadt, Südafrika
Privatwagen	Audi A3 quattro
Kindheitstraum	Ballerina
Spitzname	Her oder The Girl

Schlechte Angewohnheit
Sich fürchterlich aufregen,
wenn andere Leute am Fuß
einer Rolltreppe oder mitten
im Gang einfach
stehenbleiben.

Die Engländerin Pippa Mann wagt sich als eine der wenigen Damen an die High Speed-Ovale der nordamerikanischen IndyCar-Serie. Die 28-Jährige hat in Indianapolis ihr Glück gefunden – sportlich wie privat.