

Zu gewinnen: ERLEBNISKARTEN ZUM 24 STUNDEN-RENNEN NÜRBURGRING

Motorsport exklusiv

Nr. 49 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

PITWALK



www.pitwalk.de

Racer's finest

NIKI LAUDA

ERINNERUNGEN AN
DAS INFERNO VOM RING

RALLYE DAKAR

GEHT ALONSO
IN DIE WÜSTE?

TOURENWAGEN

EXOTEN IN DER
GRÜNEN HÖLLE

SPORTWAGEN

HAMMER-SOMMER:
72 STUNDEN MARATHON



VETTELS SCHWERSTE PRÜFUNG

ZERBRICHT SEINE KARRIERE AN FERRARI?

INHALT **49**



Frauen-Bewegung

Lindsay Rice fand auf ungewohnten Wegen ins Tourenwag Cockpit – über ehrenamtliche Arbeit als Sportwart. Mittlerweile ist die Kanadierin derart beliebt, dass sie sogar schon eine sektenähnliche Bewunderinnenclique anführt.

Seite 14



Iron Men

Drei 24 Stunden-Rennen binnen sechs Wochen – der Sommer 2019 verlangt den Mitgliedern der Sportwagen-Gemeinde alles ab. In einem großen Special zu den Marathonrennen von Le Mans, Spa und dem Nürburgring blicken wir hinter die Kulissen von LMP1, GTE und GT3.

Seite 82

Cover Story Tourenwagen

- 14 **Rice Cracker**
Eine junge Kanadierin nutzt die TCR als Sprungbrett in die USA
- 22 **Chinese Democracy**
Erstmals betätigt sich eine chinesische Marke im Rennsport

Cover Story 24 Stunden-Rennen

- 38 **Alles im Fluss**
Bei einem 24 h-Rennen sollen die Motoren viel leisten und aushalten, aber nur wenig verbrauchen
- 44 **My Home Is My Castle**
Die Geschichte hinter der Nürburg
- 48 **The Weathermen**
Warum ist das Wetter in der Eifel immer so wechselhaft?
- 52 **The Zoo**
Die Fans lassen die Grüne Hölle beben
- 58 **Verstehen Sie Spa?**
Bei den 24 h Spa wird Motorsport zu Denksport
- 82 **Men at Work**
Wie die Fahrer ein 24 Stunden-Rennen angehen
- 94 **Stimmungsbarometer**
Die Reform der Sportwagen-WM kommt voran
- 106 **„Das Stigma ist immer noch da“**
Hurley Haywood über das Leben als schwuler Rennfahrer

Good Old Boys

- 120 **Greene-Keeper**
Keith Greene lebte in zwei Sportwagen-Welten

Serie Die größten Formel 1-Skandale

- 134 **Kugel-Lager**
Ken Tyrrell kämpft mit Tricks und Blei gegen den Untergang des einst großen Teams

Genießer-Tipp

- 140 **Grünes Öl und grüne Finger**
Die Steiermark lockt mit Grand Prix und Genuss

Cover Story Formel 1

- 154 **Auf dem Silberpfeil-Tablett**
Warum Mercedes schon wieder so gut wie Weltmeister ist – eine Technikanalyse
- 166 **„Es war traurig, ihn so zu erleben“**
Rennarzt Dr. Wolfgang Gruh über die Erstversorgung von Niki Lauda am Nürburgring 1976

Cover Story Rallye Dakar

- 174 **Fernando und die Dünentchen**
So lief der Dakar-Test von Fernando Alonso

Gearbox

- 3 **Editorial**
Norbert Ockenga über das drohende Ende der Ära Vettel bei Ferrari – und in der Formel 1
- 6 **Must have**
Neue Geschenktipps für Racer mit Stil
- 132 **Must read**
Tipps von Deutschlands bestem Motorsportliteraten
- 179 **Impressum**
Die Macher von Racer's finest



„...und das ist auch gut so“

Sportwagenlegende Hurley Haywood hat vor gut einem Jahr öffentlich gemacht, dass er homosexuell sei. In PITWALK spricht der US-Amerikaner offen wie selten über Schwulsein im Motorsport – und über die Folgen des Vietnamkrieges auf seine persönliche Entwicklung.

Seite 106



Silber vor Gold

Lewis Hamilton dominiert schon wieder die Formel 1-WM. Dabei sah doch alles so sehr nach einem Kampf gegen Sebastian Vettel aus – sogar mit Vorteil für den Deutschen. Wie konnte sich das Blatt so sehr zu Gunsten des Titelverteidigers aus England wenden?

Seite 154

Lindsay Rice fährt zwar erst seit vier Jahren Rennen. Doch die 28-jährige Kanadierin hat bereits eine Gefolgschaft von jungen Mädchen hinter sich versammelt, denen sie als Idol dient. Und ihr großes Vorbild war schon in ihrem unmittelbaren Dunstkreis, bevor sie dessen Nähe auch nur ahnte.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Jordan Lenssen

RICE CRACKER



CHINESESE DEMOCRACY

中国车手

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

Der Tourenwagen-Weltpokal für TCR-Autos erlebt 2019 einen Boom. Der Aufschwung der einstigen WM lockt sogar den ersten chinesischen Autohersteller in den Motorsport.



ALLES im FLUSS

Im Juni und Juli stehen drei 24 Stunden-Rennen innerhalb von sechs Wochen an. Die 72 dicht gedrängten Rennstunden treiben Mensch und Technik an ihre Grenzen. Gerade bei der Motorentechnik kommt es auf Feinheiten an, die kaum ein Außenstehender auf dem Schirm hat. Auf dem Nürburgring und in Le Mans noch mehr als in Spa.

Augusto Farfus steht an einem der leuchtend weißen Tische in der Shell Helix Ultra-Lounge unter dem Dach der Haupttribüne und kaut mit leerem Blick auf ein paar Pommes herum. Die Portion zum Frustmampfen hat der sonst stets so sonnig gelaunte Brasilianer sich gerade an den öffentlichen Imbissen auf der Tribünen organisiert. Jetzt verfolgt er mit Dackelaugen die letzten Runden des 24 Stunden-Rennens auf dem Nürburgring 2018.

Die labbrigen Fritten können die Enttäuschung nur mühsam verdrängen. „Ich dachte wirklich, wir hätten eine Chance gehabt“, klagt Farfus schließlich mit matter Stimme. „Eigentlich hätten alle Voraussetzungen gestimmt. Aber für das Wetter kann keiner was.“

Denn nur die unerwartet kühlen Temperaturen in der Qualifikation haben dafür gesorgt, dass die Yokohama-Reifen am BMW M6 GT3 aus dem Team von Henry Walkenhorst nicht zum Arbeiten kamen und Farfus deswegen trotz halsbrecherischer Fahrweise im Mittelfeld versandete. „Und wenn du nicht mindestens unter den ersten 10 bist“, weiß Farfus, „kannst du das Rennen eigentlich gleich vergessen. Denn das Feld ist so hart umkämpft, dass du von der Startrunde weg sofort Anschluss an den Spitzenzug haben musst. Sonst stehst du fast schon umgehend auf verlorenem Posten.“

Dieses Jahr setzt wieder das renommierte Team von Herbert Schnitzer den BMW M6 GT3 in Shell Helix Ultra-Farben ein – nominell eigentlich das stärkste Pferd im BMW-Stall beim Marathon in der Grünen Hölle, bestückt mit Werksfahrern wie Farfus, dessen DTM-Nachfolger Sheldon van der Linde, dazu die früheren DTM-Gesamtsieger Timo Scheider und Martin Tomczyk. Für Schnitzer ist es zwar das erste

24 Stunden-Rennen ohne ihren ebenso leidenschaftlichen wie genialen Teammanager Charly Lamm. Doch Herbert Schnitzer jr. füllt die Lücke inzwischen sattelfest aus, und dessen Vater und Teammitgründer Herbert Schnitzer hat als graue Eminenz ohnehin immer alles im Blick.

Der Schnitzer-Bolide verfügt auch wieder über jene Michelin-Reifen, die in der Grünen Hölle meistens das Maß der Dinge darstellen – sie sind nicht so wetterfühlig wie andere Marken und kleben besser.

Glück auf

Die M6 GT3 gelten auf der Nordschleife ebenso als Mitfavoriten wie die M8 in der GTE-Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans. Denn sie beide eint eine Grundeigenschaft: Sie sind auf diese Strecken maßgeschneidert, mehr als auf andere Pisten, auf denen etwa das GT-Masters oder die europäische GT3-Serien einer- und die Sportwagen-WM andererseits fahren. Ihre Form als GT-Limousine ist so geschnitten, dass sie zwar eine große Stirnfläche mit sich bringt. Aber dafür generiert sie sowohl über die Karosserie als auch über den riesigen Unterboden jede Menge Abtrieb.

Und die bärenstarken Turbomotoren sorgen dafür, dass die Wuchtbrummen unter den GT-Boliden kraftvoll durch den Wind geschoben werden – ohne dabei exorbitante Verbräuche zu provozieren. Der GTE-Motor etwa ist neben dem Ferrari der einzige, der mit einem Lambdawert von über 1 fährt. Und die besondere Art der Turboaufladung im M6 GT3 kommt gerade der Nordschleife besonders entgegen: Die

Text: Norbert Ockenga
Fotos: David Lister, Andreas Beil, Daniel Reinhard





Dass der Ring im Schatten der Nürburg liegt,
ist motorsportliche Allgemeinbildung.
Doch was ist das eigentlich für eine Burg?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Nürburgring



MY HOME IS MY CASTLE



Auf keiner Rennstrecke hat das Wetter einen so großen Einfluss wie auf der Nordschleife. Und dann liegt die wetterföhige Piste auch noch in einer heiklen Klimazone.



THE WEATHER MEN

Text: Norbert Ockenga
Fotos: BMW, Tim Upietz



THE ZOO

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Andreas Beil, Tim Upietz, Daniel Reinhard

Ein Besuch beim 24 Stunden-Rennen ist nicht komplett ohne Abstecher in die Partymeilen der Fans längs der Nordschleife. Doch dabei ist Vorsicht geboten.



Earl Bamber kann man so schnell nicht beeindruckt. Der Kiwi aus Neuseeland kennt noch ein viel größeres Extrem als die Feierbiester in der Eifel: die Langstreckenrennen im australischen Bathurst, auf dem berühmten „Mountain“ in den Blauen Bergen bei Sydney. „Dort darf während der Veranstaltungen niemand Alkohol mit aufs Gelände bringen“, weiß der frühere Le Mans-Sieger. „Aber die Fans wissen schon im Vorfeld genau, auf welchen abgesteckten Zeltplätzen sie ihr Lager gebucht haben. Also fahren sie einfach ein paar Wochen vorher schon mal hin, wenn noch keiner kontrolliert, und verbuddeln ihre Bierdosen und -fässchen auf Vorrat in der Erde.“

Ganz so professionell und in Sachen Kühlung natürlich geht es auf den Campingplätzen in der Eifel noch nicht zu. Doch auch die 24h-Fans zeigen sich kreativ und trinkfest. Vor allem an den Partyhochburgen am Brünchen oder am Wippermann. Ganze Wohnzimmergarnituren werden von zuhause mitgebracht

und schwanken auf abenteuerlichen Gerüsten hoch im Wind. Pyramiden aus Bierfässchen werden im Wettstreit miteinander gebaut, Planschbecken stehen hoch im Kurs. Die Supermärkte in Adenau sind binnen Tagen leergekauft.

Bei jeder Vorbeifahrt am Brünchen steigt selbst den Fahrern in ihren Rennautos der unverwechselbare Grillgeruch in die Nase. Und wenn sie nachts auf den Wippermann zufahren, müssen sie genau acht geben: Ist der gelbe Schimmer eine Warnfahne von einem Sportwart – oder doch nur eine Lichtquelle der feiernden Fans?

Bei der Partywut kann es der Eifelmarathon mit den anderen berühmten Klassikern des Motorsports aufnehmen: dem Snake Pit – also der Schlangengrube – innerhalb der dritten Kurve beim Indy 500 etwa; dem Innenraum des Daytona International Speedway, wo die Fans von den Dächern ihrer Riesenwohnmobile

die vorbeifliegenden Damen unumwunden und derb auffordern, ihre Oberweite herzuzeigen. Oder dem Areal gegenüber von Start/Ziel beim 12 Stunden-Rennen auf dem ehemaligen Militärflughafen von Sebring in Florida, besser bekannt als „The Zoo“.

Ein Besuch an den Würstchenbuden und ein tiefes Eintauchen in die rustikale Fankultur am Brünchen sind ein Muss beim 24 Stunden-Rennen. Man darf sich nur nicht vom Strom mitreißen lassen. Das kann schnell schiefgehen, wie ein Beispiel aus dem Zoo von Sebring zeigt. Dort wollte ein seinerzeit hoch angesehener damaliger Fachjournalist, dessen Name aus Gründen des Kollegenschutzes verschwiegen sei, eine Reportage über die Partymeile recherchieren. Mit dem Ergebnis, dass er selbst in einer Ausnüchterungszelle landete – und erst am Tag nach dem Rennen von Ralf Jüttner, dem Teammanager des Joest-Rennstalls, wieder ausgelöst werden musste.





VERSTEHEN SIE SPA?

Das 24 Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps ist nicht nur das größte und am besten besetzte GT3-Kräfteessen der Welt. Es ist dank vielschichtiger Regeln und Gleichschaltungsmaßnahmen auch ein enorm schwer zu durchschauendes Strategieschach. Was macht den Wallonien-Marathon um so viel anspruchsvoller als alle anderen GT-Rennen?

Text: Norbert Ockenga

Fotos: Bodo Kräling, Jürgen Tap, Andreas Beil, Daniel Reinhard





MEN AT WORK

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Jürgen Tap, James Moy



Drei 24 Stunden-Rennen binnen sechs Wochen – der Motorsportsommer 2019 hat es echt in sich. Die Porsche-Piloten Laurens Vanthoor und Kévin Estre nehmen Sie mit in den Alltag eines Rennfahrers auf der Langstrecke – den sie mit einer erstaunlich coolen Nonchalance bewältigen.



Text: Norbert Ockenga
Fotos: James Moy, Jürgen Tap, Drew Gibson, Alexis Goure

Vor den 24 Stunden von Le Mans herrschte in der Sportwagen-WM eine merkwürdige Stimmung. Die Furcht vor einer unsicheren Zukunft überlagerte den sportlichen Wert. Hinter den Kulissen spielten manche Herstellervertreter schamlos Schach mit der Bredouille der Veranstalter. Dabei liegt der Ausweg aus der Erstligaklemme auf der Hand.

STIMMUNGS BAROMETER

„ DAS STIGMA IST IMMER NOCH DA “

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Porsche

Hurley Haywood ist einer der erfolgreichsten Sportwagenpiloten der Welt. Und er ist schwul. Das hat er aber erst vor einem guten Jahr öffentlich gemacht. Hier gibt der Ehrenstarter der diesjährigen 24 Stunden von Le Mans tiefe und berührende Einblicke, wie der Vietnamkrieg, seine Homosexualität und der Selbstmord seines besten Freundes sein Leben bis heute prägen.



Keith Greene

Good Old Boys

Greene-Keeper

Text: Mark Cole

Fotos: Kyle Jennings, Malcolm Bryan

Kaum ein Teammanager hat so viel erlebt wie Keith Greene. Der ehemalige Formel 1-Privatfahrer wendet sich entsetzt von Bernie Ecclestone ab, verfällt in eine Hassliebe mit Japan und gerät beinahe in den Sog eines Drogenschmugglerrings. All' das meistert „KG“ mit einer gewaltigen Prise englischen Humors.

So ein Vater kann einen nur prägen. Syd Greene verliert im Alter von 16 Jahren einen Arm, weil er von einem Bus überfahren wird – wird aber trotzdem nicht nur zu einem renommierten Ingenieur, sondern auch zu einem schnellen Rennfahrer in der englischen Klubsportszene. Auf der einstigen Rennbahn von Brooklands, wo heute ein Mercedes-Testzentrum und -Museum steht, fährt er zunächst MG-Boliden, gründet später sein eigenes Team Gilby Engineering, mit dem er Sportwagenrennen beschickt und sogar einen eigenen Grand Prix-Wagen auf Kiel legt.

Sohnemann Keith, 1938 in der Grafschaft Sussex an der Ostküste Englands geboren, kommt so schon in den Kleinkinderschuhen mit Rennfahren und auch der Betreuung von Motorsportteams in Berührung. „Ich selbst begann denn auch schon 1956 mit ersten Rennen in einem Cooper-Climax ‚Bobtail‘ und fuhr sogar einen Maserati 250F, den mein Vater direkt aus Italien importiert hatte“, erinnert sich Greene. „Der

hat damals etwa 4.500 Euro gekostet – plus Einfuhrumsatzsteuer, und die war seinerzeit genauso hoch. Dafür kriegte man ein Auto quasi ohne Bremsen: Bei einem Rennen in Snetterton musste ich mich am Ende der langen Norwich Straight mit beiden Beinen förmlich aus dem Bremspedal stemmen und im Sitz aufstellen, und trotzdem verzögerte der Wagen kaum. Die Zuschauer und die Erdwälle kamen bedrohlich nahe, und nur durch brutales Runterschalten konnte ich die Haarnadel noch kriegen.“

Schon bald kommt er in einem Lotus 17 aus dem Werksteam zum ersten Start bei den 24 Stunden von Le Mans – ein Einsatz, der sein weiteres Leben prägen soll. Auch wenn der junge Keith Greene das damals noch nicht ahnen kann. Der Lotus, den er sich 1959 mit Alan Stacey teilt, liegt sogar im sogenannten „Index of Performance“ in Führung – einer Energieeffizienzwertung, die in Le Mans schon immer ein besonders sparsames Erreichen von möglichst schnellen Rundenzeiten belohnt. Eine geplatze Zylind-



KUGEL- LAGER



Im Kampf der ehrgeizigen englischen Privatteams gegen die großen Werke geht die Schere immer wieder zugunsten der Hersteller auf – heutzutage ebenso wie 1984. Einer der sprichwörtlichen Garagisten von der Insel mag sich seinerzeit nicht vorführen lassen – und greift zu einem ebenso ausgebufften wie charmanten Betrug.

Text: Achim Schlang
Fotos: Lukas T. Gorys

Grünes ÖL UND grüne FINGER

Der Große Preis von Österreich gilt als eines der stimmungsvollsten Rennen im Formel 1-Kalender. Der Red Bull-Ring in Spielberg, der 1963 auf dem Fliegerhorst Zeltweg-Hinterstoisser seinen ersten Grand Prix erlebte und seitdem immer wieder umgebaut wurde, bietet nicht nur eine malerisch in die Gebirgslandschaft eingebettete, extrem schnell und anspruchsvoll zu fahrende Piste. Die Rennstrecke unweit von Graz besticht auch durch eine Zuschauerfreundlichkeit, die keine andere Anlage aufweisen kann. Allein schon das Empfangsgebäude verbindet österreichischen Charme mit dem unweigerlichen Kommerz der Königsklasse. Und rund um den ehemaligen Österreicherling lockt die Steiermark zu einem Kurzurlaub für Genießer.

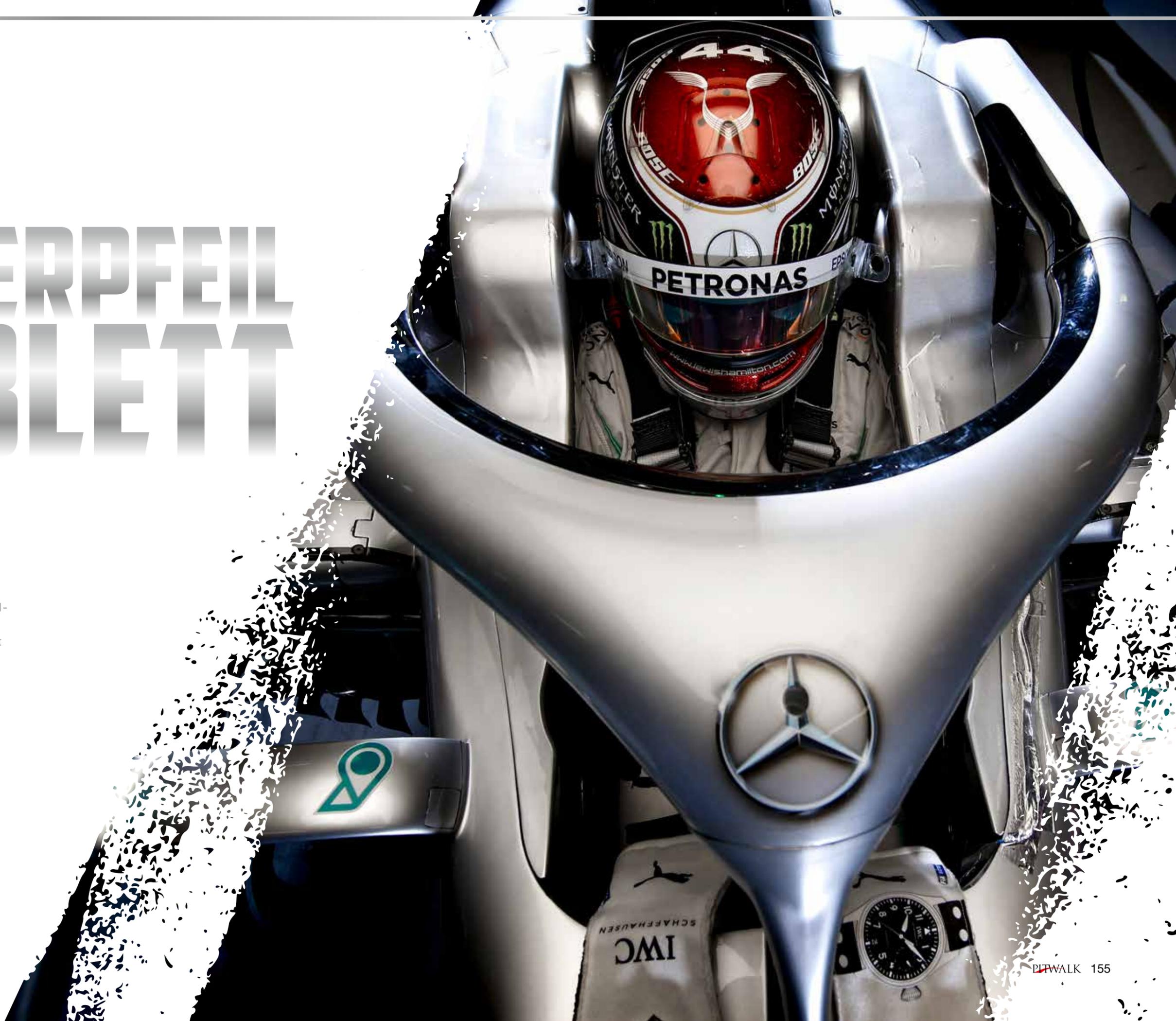
Text: Inga Stracke

Fotos: Inga Stracke, Red Bull Content Pool,
Meike Brucher, Harry Schiffer, Zotter

AUF DEM SILBERPFEIL TABLETT

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Ferrari, Red Bull, Mercedes

Bei Mercedes kommen die Formel 1-Verantwortlichen vor Lachen gar nicht mehr in den Schlaf. Ferrari hat in der Theorie das schnellste Auto – aber die Schwaben legten den besten Saisonstart der bisherigen Formel 1-Geschichte hin und standen de facto schon vor Beginn der Europarennen als neue Weltmeister fest. Auch Red Bull rennt einem Rückstand hinterher. Eine genaue Analyse der technischen Hintergründe zeigt, wie Ferrari trotz rechnerischer Überlegenheit den Titel schon beinahe wieder vertändelt hat.





ES WAR TRAUERIG,
IHN SO ZU ERLEBEN.



Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, Ferrari, McLaren

Und das“, sagt Dr. Evelyn Gruh mit sanftem Lächeln, „ist Niki Lauda.“ Dabei hat der kleine Teddy in der Größe von Plüschtieren, die manch' einer sich an den Innenspiegel seines Autos hängt, ein niedliches und völlig intaktes Gesicht.

Im Haushalt des Ärztehepaares Wolfgang und Evelyn Gruh ist Niki Lauda dieser Tage allgegenwärtig. Denn der Tod des dreifachen Formel 1-Weltmeisters Mitte Mai hat alte Erinnerungen wieder aufgewühlt: Dr. Wolfgang Gruh war der diensthabende Arzt in jenem Rettungswagen, der Lauda nach dessen Feuerunfall auf

Dr. Wolfgang Gruh war Notfallarzt in jenem Rettungswagen, der 1976 auf dem Nürburgring Niki Lauda nach dessen Feuerunfall aufnahm und ins Krankenhaus Adenau fuhr. Der Ostfrieser erinnert sich an die dramatischen Minuten an der Unfallstelle und im Heck der Ambulanz.

dem Nürburgring 1976 von der Rennstrecke ins Krankenhaus Adenau gebracht hat.

Der heute 74-Jährige und seine Frau sitzen im Wohnzimmer und lassen die Gedanken schweifen. Draußen fliegt ein Buntspecht immer wieder zu einem Vogelhäuschen, um Futter für den gierigen Nachwuchs zu holen. Und eine Brut Meisen-

junge fordert laut jibbelnd ihre nächste Portion von den Elterntieren. Ein Robomäher hat den Rasen akkurat gestutzt und nuckelt jetzt an der Ladestation unter einem gigantischen Rhododendronbusch – Siedlungsidylle in Westerstede, einer norddeutschen





FERNANDO

und die Dünnettchen

Die Inbrunst der Überzeugung quillt klar vernehmbar aus dem Telefonhörer. „Ich garantiere Dir“, verspricht Giniel de Villiers, „wenn Fernando Alonso es will, dann wird für ihn sicher ein Auto parat stehen. Er muss nur Bescheid geben.“

Der Südafrikaner war Augenzeuge und Fahrlehrer zugleich, als Alonso das nächste Kapitel seiner Motorsport-Wanderjahre aufgeschlagen hat. Im Frühling testete der 37-jährige Iberer jenen Toyota Hilux, der im Januar die Rallye Dakar gewonnen hatte. Und Dakar-Stamtteilnehmer de Villiers lotste Alonso durch den Zweitagesstest 100 Kilometer nördlich von Upington in der Kalahari-Wüste.

Es ist jenes Gelände, das Hallspeed-Toyota regelmäßig zum Testen der in Kyalami vorbereiteten Pritschenwagen nutzt: Die Goera Pan ist eine Tiefebene in der Provinz Nordkap, umgeben und eingefasst von rollenden roten Dünen. „Wir haben dort eine Runde von etwa 20 Kilometern Länge“, beschreibt de Villiers. „Um sich wirklich einzuschließen, braucht er längere Fahrten mit echter Navigation.“

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Toyota, A.S.O.

Fernando Alonso wird nach den 24 Stunden von Le Mans aus der Sportwagen-WM aussteigen. Und dann? IndyCar – oder gar die Rallye Dakar? Der zweifache Formel 1-Weltmeister träumt längst nicht mehr nur heimlich von der größten Rallye der Welt – er hat sogar schon einen Test absolviert.