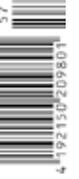


Zu gewinnen: ORIGINAL-BREMSSCHEIBE VOM SIEGERAUTO DER 24H NÜRBURGRING

Motorsport exklusiv

Nr. 57 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

# PITWALK



www.pitwalk.de

Racer's finest

## GT-SPORT

NEUER KTM  
FÜR DIE  
NORDSCHLEIFE?

## FORMEL 1

DIE KRISE  
GEHT WEITER

## GRUPPE C

DIE GOLDENE ÄRA  
DER SPORTWAGEN

## LE MANS

ABSCHIED VON DEN  
1.000 PS-MONSTERN



# HÖLLEN-RITT

SO GEWANN ROWE RACING DIE 24H VOM NÜRBURGRING

# INHALT 5



## Ana Belle

Ana Beatriz galt lange Zeit als Anwärterin auf eine Profikarriere im US-Sport. Ihre ganz besondere Geschichte hat schon ein Mal ein Menschenleben vor dem Abgleiten in die Depression bewahrt. Jetzt muss die frischgebackene Mutter nach einem Sozialversicherungsskandal, in den ihr Ehemann verwickelt ist, neuen Anlauf nehmen. Seite 20



## Knutschkugel reloaded

Der BMW i3 sieht mit seiner eigentümlichen Formensprache aus wie eine moderne Reinkarnation der Isetta aus den Wirtschaftswunderjahren. Der große PITWALK-Praxistest enthüllt, für welche Lebens- und Fahrstile sich der kleine Elektrobayer eignet – und ob man damit alltagstauglich zurande kommen kann. Seite 28

## Cover Story *Glory Days*

- 108 **Ufo-Sichtung**  
Die urigen C2 von Gebhardt erwachen frisch restauriert wieder zu Leben

## Goin' Green

- 28 **Zugvogel-Tage**  
Der BMW i3 erweist sich als elektrische Musterlösung für den normalen Autoalltag

## Teufelskerle

- 126 **Whatever Happened to the 80s**  
Franz Konrad über seine Doppelrolle als Fahrer und Teamchef in der Gruppe C

## Genießer-Tipp

- 72 **Pizza-Bande**  
Die Williams-Fahrer liefern sich ein Pizza-Duell
- 148 **Sieben Nächte lang in Amsterdam**  
Ein Histo-Rennen lockt nach Holland

## Cover Story *Le Mans*

- 92 **„Abenteuerlicher als die Formel 1“**  
Toyota-Teamchef Rob Leupen bilanziert die LMP1-Ära
- 100 **Die Monster AG**  
Ahnentafel zweier Über-Porsche: 917 trifft 919



## Ufo-Forschung

Die Vorbereitungen auf das grosse Comeback der Gruppe C in Deutschland schreiten weiter flott voran. Auch beim einstigen C2-Team Gebhardt Motorsport. Im Kraichgau werden gerade drei Modelle aus den Achtzigern originalgetreu restauriert. Der Rennstall hat sich dafür sogar ein altes Formel 2-Auto als Organspender besorgt. PITWALK blickt der badischen Mannschaft dabei über die Schulter. Seite 108

## Cover Story *24h Nürburgring*

- 38 **Mer sin ohne Zweifel midden in d'r Eifel**  
Reportage: So siegte Rowe beim Eifelmarathon
- 56 **Neues vom Pony Car-Hof**  
Ein kölsches Privatteam wird Kult am Ring

## Wheelie

- 156 **Doppel-Rad**  
KTM nutzt den MotoGP-Weg jetzt auch für Autorennen
- 170 **Rutsch-fest**  
Motorradrennen verlangen nach ganz besonderen Ölen

## World Wide Racing

- 20 **The Girl from Interlagos**  
Nach steiler Karriere und Absturz infolge eines Betrugsskandals will Ana Beatriz wieder fahren

## Good Old Boys

- 132 **Im Dienste der falschen Majestät**  
Dick Seaman – ein Fremdkörper in Mercedes' Vorkriegsteam

## Cover Story *Formel 1*

- 78 **Wirtschaftsprüfer**  
Williams-Verkauf und Honda-Ausstieg zeigen: Die Formel 1 steckt immer noch in der Krise

## Gearbox

- 3 **Editorial**  
PITWALK-Chef Norbert Ockenga über komische 24 Stunden
- 8 **Must have**  
Geschenkideen für Petrolheads
- 90 **Must read**  
Die besten Literaturtipps für Racer
- 178 **Letzte Runde**  
Der Cartoon zur Lage der Nation
- 179 **Impressum**  
Die Macher von Racer's finest



## Green Hells Bells

Das 24-Stundenrennen auf dem Ring nahm einen wundersamen Verlauf: Wegen Corona waren keine Zuschauer längs der Nordschleife erlaubt, das Fahrerlager wurde mit strengen Verhaltensregeln diszipliniert – und das Rennen musste in der Nacht wegen Nebels auch noch abgebrochen werden. Trotzdem mündete es in einen Thriller mit vielen Handlungssträngen. Eine große Reportage mit exklusiven Einblicken ins Siegerteam zeichnet das Drama in allen bislang noch unbekannt Facetten nach. Seite 38

# The Girl from Interlagos

Ana Beatriz stand kurz vor dem Durchbruch zu einer IndyCar-Karriere, wechselte dann in die IMSA – und wurde im Januar erstmals Mama. Während Sie in Mutterschaft ging, wanderte ihr Mann wegen eines Betrugsskandals im Gesundheitswesen in U-Haft. Jetzt muss die Brasilianerin wieder neuen Schwung für ihre Karriere holen.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Agencia Mam





Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene

# ZUGVOGEL

Tage



Der BMW i3 war das erste rein elektrische Auto eines deutschen Herstellers. Der kleine Knubbel mit dem schalen Blick sieht dermaßen ungewöhnlich aus, dass man zuerst mal skeptisch drauf guckt. Und er hinterlässt den Eindruck, auch lediglich für den reinen Innenstadtverkehr geeignet zu sein. Doch ist der i3 tatsächlich nur so bedingt alltagstauglich?

# MERsin *ohne Zweifel* MIDDEN *in der* EIFEL

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Tim Upietz, Audi,  
ADAC Motorsport

Das kalte Herbstwetter verwandelt das 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring in eine Schlacht mit vielen Handlungssträngen. Eine Reportage aus dem Inneren von Rowe Racing macht das verwirrende Rennen verständlich – und enthüllt fesselnde Details aus dem Kampf um den Sieg.

# NEUES

# VOM PONY CAR-HOF



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: OVR Racing

Manch einer betrauerte beim 24-Stundenrennen das Fehlen des Opel Manta von Olaf Beckmann, der dieses Jahr wegen Teilemangels pausieren musste. Dabei gibt es in der Grünen Hölle längst ein neues Kultauto, das viel besser in die Zeit passt als der betagte Manta: der ebenfalls privat eingesetzte Ford Mustang GT von OVR-Racing aus Köln. Ein Besuch bei dem neuen Publikumsliebbling zeigt, wie echter Motorsport als Hobby auch heutzutage noch funktionieren kann.

Corona zwingt der Formel 1 einen ganz und gar ungewohnten Lebensstil auf. Die Teammitglieder dürfen sich nur innerhalb ihrer eigenen Parzellen bewegen und ihr Revier auch zwischen den Rennen nicht verlassen. Wenn zwei Läufe im selben Land und an aufeinanderfolgenden Wochenenden stattfinden, kann das schon mal zu Lagerkoller führen. Die Williams-Piloten George Russell und Charles Latifi nutzen die Zwangskasernierung auf ihre ganz eigene Art.

**E**in kurzer Blick genügt, dann fällt Nicholas Latifi sein vernichtendes Urteil. Die Pizza müsste, lässt er seinen Teamkollegen George Russell wissen, „GFTG“ heißen – „good for the garbage“, also ein Fall für den Abfalleimer.

Dabei muss der 25-Jährige aus Montréal in Kanada gerade reden. Denn der Sohn eines kanadischen Lebensmittelunternehmers, der in jungen Jahren mit seinen Eltern aus dem Iran ins nordamerikanische Land geflohen ist, hat selbst eine höchst gewagte Kreation in den Ofen geschoben: Nutella statt Tomatenmark als Basis auf den Teig gestrichen, Bananen als Topping obendrauf – und fertig. „Jeden, der dir einreden will, dass du zu viel Schokoladencreme oder Erdnussbutter isst“, stellt Latifi fest, „den solltest du sofort aus deinem Leben streichen.“

### Wurfwunder

**D**ie Pizza in Süß ist das Produkt eines Wettbewerbs, der aus der Not heraus geboren ist. Wenn man sich innerhalb der sogenannten „eigenen Blase“ im Coronafahrerlager der Formel 1 nur mit sich selbst beschäftigen darf – dann muss man halt irgendeine Beschäftigungstherapie finden. Latifi und Russell überbrücken die Wartezeit zwischen den Großen Preisen von Monza und Mugello mit einem selbst ausgerufenen Pizzabackwettbewerb – inklusive Probeessens der kulinarischen Wunderwerke für die Mechaniker.

Und das stellt gleich die nächste Hürde dar. Als Russell seine Pizza – er entscheidet sich für die Variante „herzhaft“ – mit einem schwungvollen Schuss verräterisch hellroter Chilisoße würzt, mahnt Latifi: „Denk’ dran, wir brauchen unsere Mechaniker noch – nicht, dass die das ganze Rennen über auf der Toilette hängen.“

# Pizza-Bande

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Williams Racing



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Williams Racing



Die Formel 1 ringt immer noch um ihre ökonomische Zukunft. Der Verkauf vom Traditionsteam Williams und der angekündigte Ausstieg von Honda legen den Finger in die Wunde: Die Etatobergrenze allein kann das Problem nicht lösen. Denn Corona hat die ohnehin schon bestehenden Probleme in einem Maß verschärft, das noch kaum einer richtig durchdacht hat. Und der Königsweg für eine nachhaltige Formel 1, die man sich leisten kann, ist noch immer nicht gefunden.

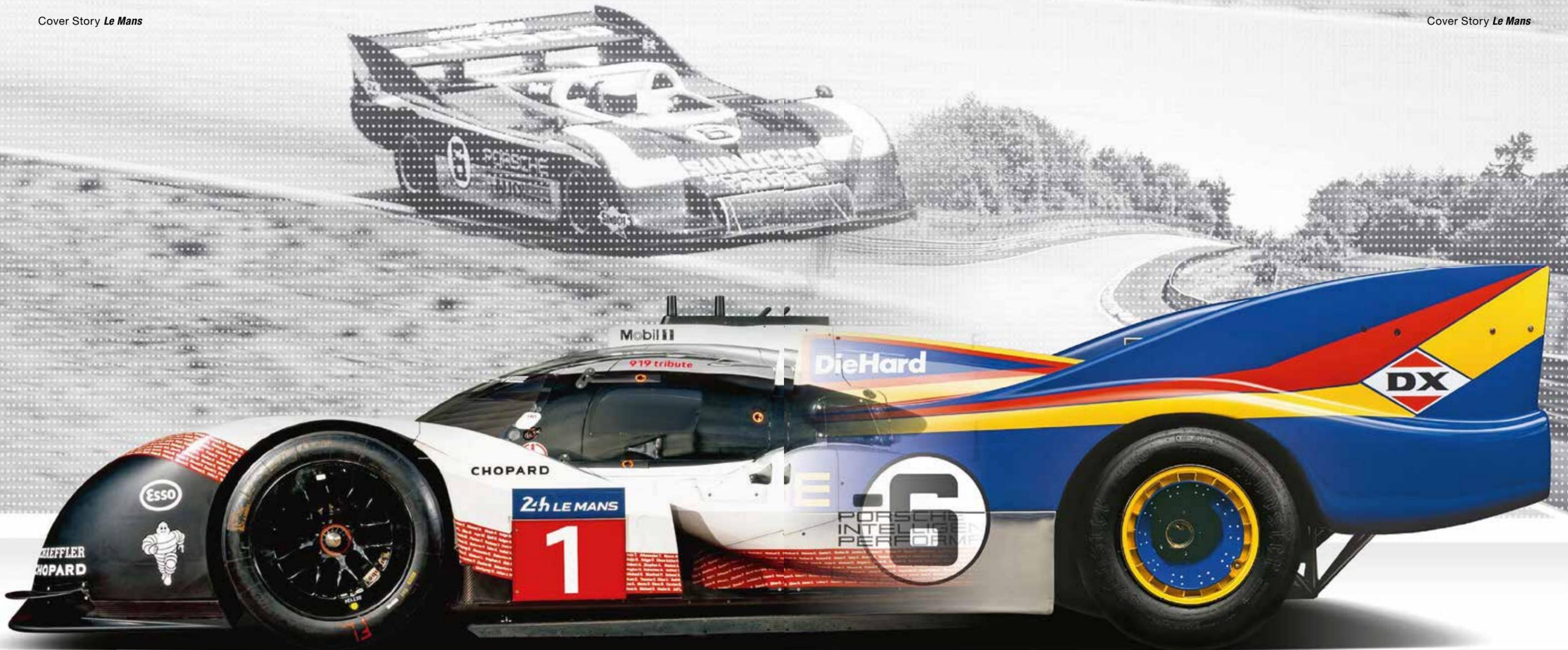
# *Wirtschafts-* PRÜFER

Die Ära der LMP1-Sportwagen mit 1.000 PS starker Kombination aus Verbrennungs- und Elektromotoren geht zu Ende. Toyota hat mit dem Modell TS050 eine Messlatte gelegt, die sich in die Ahnentafel der bedeutendsten Le Mans-Boliden aller Zeiten einreicht. Teamchef Rob Leupen bilanziert eine goldene Epoche des Langstreckensports – und blickt voraus auf die nächste Ära.

„  
ABENTEUER-  
LICHER  
ALS DIE  
FORMEL 1“



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: James Moy



# Die MONSTER AG

Die Abschiedstournee der LMP1-Hybridmonster lässt Erinnerungen wach werden an eine andere goldene Epoche des Langstreckensports, die ein ähnliches schmerzhaftes Ende fand.

Text: Norman O'Connor  
Fotos: Porsche

# UFO- SICHTUNG

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene, Archiv Gebhardt Motorsport

Rechtzeitig zum Comeback der Gruppe C mit einem Rennen auf dem Hockenheim-Ring im Mai 2021 lässt Fritz Gebhardt sein Rudel alter C2-Boliden wieder flottmachen. Sogar das legendäre Ufo soll beim Jim-Clark-Memorial wieder an den Start gehen – ebenso wie seine Nachfolgemodelle. Die Restaurierung wird dabei zu einem atemberaubenden Ritt durch die Motorsportgeschichte.



# Whatever HAPPENED TO THE 80s



Zum Einstand in die Gruppe C-Zeit gibt's gleich mal eine hohe Hürde: die Sprache. Mein erster Teamchef, John Fitzpatrick, spricht zwar sehr gut Deutsch. Aber er weigert sich schlichtweg, das auch zu tun – zumindest mit mir. Er gibt mir gleich bei unserer ersten Begegnung zu verstehen: „Mein komplettes Team ist Englisch – sieh' zu, wie Du klarkommst.“

Zum Glück arbeitet ein Verwandter von ihm nebenbei im Team mit. Und der studiert Sprachen, kann also auch Deutsch – und bringt mir im laufenden Rennalltag jenes Englisch bei, mit dem ich seither über die Runden komme. Denn an der Volksschule in Graz haben wir kein Englisch gehabt – da war seinerzeit nicht dran zu denken.

Nach dem erfolgreichen Einstand in Mosport setzt Fitzpatrick mich bei jedem Rennen ein, und ich darf mir sogar schon bald aussuchen, in welchem seiner Porsche ich fahren möchte – dem 956 oder dem 962C. Der hat einen längeren Radstand, weil er bei Porsche für die Einsätze in der nordamerikanischen IMSA-Serie entwickelt werden musste. Denn dort sehen die Regeln vor: Die Füße des Fahrers dürfen nicht vor der Vorderachse liegen.

Das taten sie im 956 aber, also wird der Abstand zwischen den Achsen für die US-Version um sechs Zentimeter gestreckt. Der 956 ist im Regen aber deutlich besser als der 962. Wegen des kürzeren Radstands untersteuert er nicht so sehr. Aber nicht nur deswegen schaffen wir es beim 1.000-Kilometerrennen auf dem Nürburgring, mitten in die Phalanx der Werkswagen einzubrechen.

Die Teams können ihre Gruppe C-Porsche in einigen Details selbst weiterentwickeln. Fitzpatrick hat als erster eine Sperre in die Hinterachse gebaut. Wir haben keinen starren Durchtrieb mehr wie alle anderen. Und ohne Sperre sind die Autos im Regen verdammt schwer um die Ecke zu kriegen.

## Wasserschlacht

Nicht zuletzt das gute Regenrennen auf dem Nürburgring sorgt dafür, dass auch andere Porsche-Rennställe sich für mich interessieren. Eine Zeit lang fahre ich nacheinander in allen Topteams: mit Joest und Kremer in den USA, Japan und Le Mans, bei Brun zusammen mit dem Argentinier Oscar Larrauri in der WM.

Die goldene Zeit der Gruppe C kommt für den jungen Franz Konrad ab Mitte der Achtziger gerade recht. Der gebürtige Grazer kann die beiden besten Boliden der Epoche fahren – Porsche und Jaguar. Und nebenbei baut er sich als Teamchef seine eigene Existenz auf. Noch heute zehrt Konrad von der Gruppe C, und zwar sowohl wirtschaftlich als auch emotional – wie er im vierten Teil seines Tagebuchs aus der bewegten Karriere verrät.

Text: Franz Konrad  
Fotos: Konrad Motorsport

19 19  
13 39

*Good Old Boys*

**Dick Seaman**

## Im Dienste der *falschen Majestät*

Text: Mark Cole  
Fotos: Mercedes

Dick Seaman gehörte als Engländer zum Grand Prix-Aufgebot von Mercedes, als Adolf Hitler sich die Silberpfeile für seine Propaganda zunutze machte. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg plagten den 26-Jährigen Bedenken, ob er bei Mercedes bleiben sollte. Er trifft die falsche Entscheidung – und bezahlt dafür mit seinem Leben.

Es könnte die Jokerfrage in jeder Quizshow sein. „Nennen Sie einen Rennfahrer mit auffallend vielen Rennsiegen, der trotz seiner Erfolge nie Formel 1-Weltmeister wurde.“ Die meisten würden sofort mit „Stirling Moss“ antworten. Schließlich gilt der über Ostern gestorbene Engländer gemeinhin als der beste Mann, der es nie zu Titeehren gebracht hat.

Doch es gibt noch einen weiteren Engländer mit einer ganz ähnlichen Erfolgsbilanz. Aber trotz aller Gemeinsamkeiten trennt die beiden Landsleute ein elementares Detail: Moss ist Zeit seines Lebens Patriot und will stets für britische Teams fahren. Dick Seaman hingegen greift in jedes Lenkrad, das ihm angeboten wird. Er lebt, siegt und stirbt in Mercedes-Benz. Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg wird er sogar von Adolf Hitler geehrt.

Anno 1938 gewinnt Seaman den Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring. In Deutschland

wird da längst mobil gemacht. Hitler erkennt den Werbewert des Automobilsports – als Demonstration der Stärke, aber auch als Motivation für die eigenen Truppen. Unbesiegbarkeit auf der Rennstrecke soll zum Nimbus für eine ganze Nation werden, und die beiden Hersteller Mercedes und Auto-Union lassen sich einspannen.

Adolf Hühnlein ist Korpsführer vom Nationalsozialistischem Kraftfahrerkorps NSKK. Nach dem Triumph auf dem Ring meldet er schneidig Vollzug bei seinem Chef: „Mein Führer, ich berichte: Der 11. Grand Prix von Deutschland für Rennwagen endet mit einem überlegenen deutschen Sieg. Die neuen deutschen Rennkonstruktionen von Mercedes-Benz und der Auto-Union beherrschen das Feld gleich vom Start weg. NSKK-Sturmführer Manfred von Brauchitsch, der vom Start ab an in Führung gelegen und eine bewundernswerte Demonstration seines Muts und seines außergewöhnlichen Könnens gezeigt hat,

Das verkorkste Motorsportjahr 2020 kann man mit einem Highlight versüßen: Am 22. November findet in Zandvoort ein großes Histo-Rennen über eine Langstreckendistanz statt. Vom Buckel-Volvo bis zur Corvette Sting Ray tummeln sich alle möglichen Old- und Youngtimer in den Dünen, denn in den Niederlanden finden sich erstaunlich viele historische Rennwagen. Der Eintritt auf die Tribünen und ins Fahrerlager ist frei – und eine direkte Bahnlinie führt einen vom Baedort binnen weniger als einer halben Stunde mitten ins Zentrum von Amsterdam.

# Sieben Nächte lang in *Amsterdam*

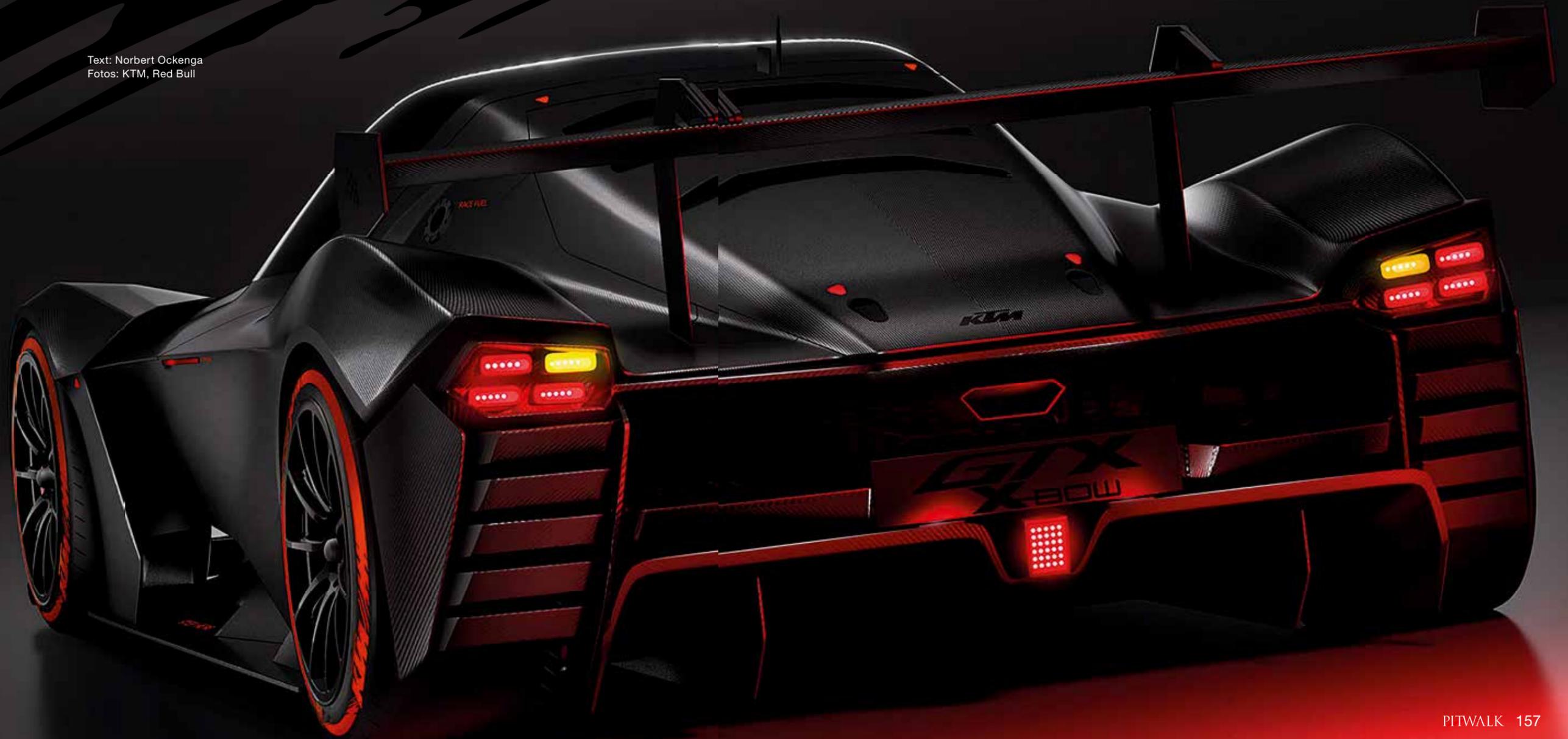
Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene



# DOPPEL- RAD

Im Motorsport hat KTM bereits gezeigt, wie man sich durch die Instanzen arbeitet und irgendwann in der ersten Liga an die Spitze vorstößt. Jetzt plant die österreichische Kultmarke im Automobilsport einen ähnlich steilen Aufstieg. Die Grundsteine sind längst gelegt, und sie erinnern frappierend an die Vorgehensweise der MotoGP-Abteilung.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: KTM, Red Bull





# RUTSCH- fest

.....

Der Unterbau zur MotoGP besteht aus zwei Aufsteigerklassen, der Moto2 und der Moto3. In denen sind die technischen Freiheiten deutlich eingeschränkter als in der Ersten Liga. In den Rennen geht es dank atemberaubend eng beisammen liegender Felder turbulent zur Sache, Windschattenschlachten und bienenschwarmartige Fahrmanöver sind an der Tagesordnung. Möglich wird das Spektakel, weil die Regeln zwar restriktiv, aber sehr durchdacht sind.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene, Liqui Moly

# SKI UND RODEL *GUT*

**D**as nennt man den Fluch der guten Tat. Weil die Betreiber vom Nürburgring und die Organisation der NLS den Motorsport in Deutschland in Eigenregie aus der Coronastarre geführt haben, verhedderten sie sich im Termindickicht – und mussten gleich drei große Rennen in eine Jahreszeit legen, in der man in der Eifel schon eher an Glühwein als an Rennwürste denkt.

Luft- und Asphalttemperaturen, bei denen die Reifen schon nach dem Auspacken aus Heizzelten oder -decken einen dermaßen Kälteschock bekamen, dass sie nie wieder ihre optimale Betriebstemperatur erreichten, dazu noch blickdichter Nebel und schleierhafter Regen – sowohl das Vierundzwanziger als auch die Formel 1 lieferten Frostbeulenveranstaltungen ab. Und das noch im Herbst.

Der echte Härtestest kommt erst noch: Am Dritten Advent soll die Rallycross-WM am Ring fahren.

Corona macht's nötig, aber die Technik es nicht immer möglich: Wenn aus Motorsport Wintersport wird.

**...DAS HAT MIR  
JETZT GERADE  
NOCH GEFEHLT  
DIESES JAHR!!**



**MEHR ÜBER**  
*Motocartoon*