

Zu gewinnen: ORIGINAL-FRONTFLÜGELTEIL VOM FORMEL 1-MERCEDES

Motorsport exklusiv

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

PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



RALLYE DAKAR

WAS SICH FÜR 2022 ÄNDERT

INDY 500

RAUS AUS DER CORONA-FALLE

FORMEL 1

WILLIAMS UND MCLAREN: TRADITIONSTEAMS AUF DEM WEG AUS DER KRISE?

FERRARI

MENSCHEN, MYTHEN UND MOTOREN

FORMEL 1

ENDLICH WIEDER SPANNEND

TECHNIK HAUTNAH: WARUM MERCEDES ZITZERT



INHALT



Spannungs-Kurve

Die Formel 1-Saison 2021 verspricht deutlich mehr Abwechslung – weil eine kleine Regeländerung eine unerwartet große Auswirkung nach sich zieht. In einer ausführlichen Technikanalyse erfahren Sie alle Hintergründe über die neue Fahrzeuggeneration – und wie zwei englische Traditionsteams aus der Krise finden möchten. Seite 26



Chase Elliot

Ein quietschgrüner Porsche 911 und sein fideles Frauchen sorgen für Leben und Wirbel im Historischen Motorsport. Lea Klein ging einen ganz und gar ungewöhnlichen Weg, um in den Rennsport zu kommen.

Seite 18

Special Stage

- 18 **Prinzessin Lea**
Die außergewöhnliche Geschichte von Histo-Rallyefahrerin Lea Klein
- 126 **Abenteuer Wüstensturm**
Wie eine neue KTM vom Wüstenrallyesport profitiert
- 134 **Plus Size Model**
Enthüllt: Wie die Dakar 2022 neu aufgestellt werden soll
- 150 **Cross Over**
Corona beschert nun auch dem Motocross einen Boom

Cover Story Formel 1

- 26 **Tauf-Gänger**
Ein Blick auf die Technik der neuen Grand Prix-Generation
- 40 **Brauchtums-Feuer**
Williams und McLaren ringen um einen Weg aus der Krise
- 54 **It's a Long Way to the Top**
Wie der Mensch Enzo den Mythos Ferrari schuf



Dakar plus

Für die nächste Ausgabe der Rallye Dakar steht eine große Regelnovelle an, um die beiden unterschiedlichen Fahrzeugkonzepte wieder auf eine gemeinsame Ebene zu hieven. In einer ausführlichen Auswertung untersucht PITWALK die Folgen der Idee der neuen Kategorie namens T1-plus. Seite 134

Cover Story Motorsport trotz Corona

- 66 **Impf-Tirade**
Warum die Amerikaner rennen – und die Europäer warten müssen

Good Old Boys

- 76 **Richard der Rocker**
Richard Lloyd schrieb mit Porsche-Derivaten Geschichte

Genießer-Tipp

- 86 **Back Jack**
IndyCar-Ass Jack Harvey backt für sein Leben gern
- 106 **Der liebe Gott sieht alles – nur nicht Dallas**
Ein Reise zur IndyCar nach Texas weckt erstaunliche Erinnerungen

VORN IN THE USA

- 98 **„Das trinke ich wie einen Zaubertrank“**
Kolumnist Simon Pagenaud über die Energie beim Indy 500

World Wide Racing

- 116 **Altherren-Garde**
Dirk Werner führt ein für Rennfahrer geradezu ungewöhnlich normales Leben
- 156 **Killer-SUV**
Ein NASCAR-Team baut im Lockdown aus Spaß einen Weltrekord-SUV

Goin' Green

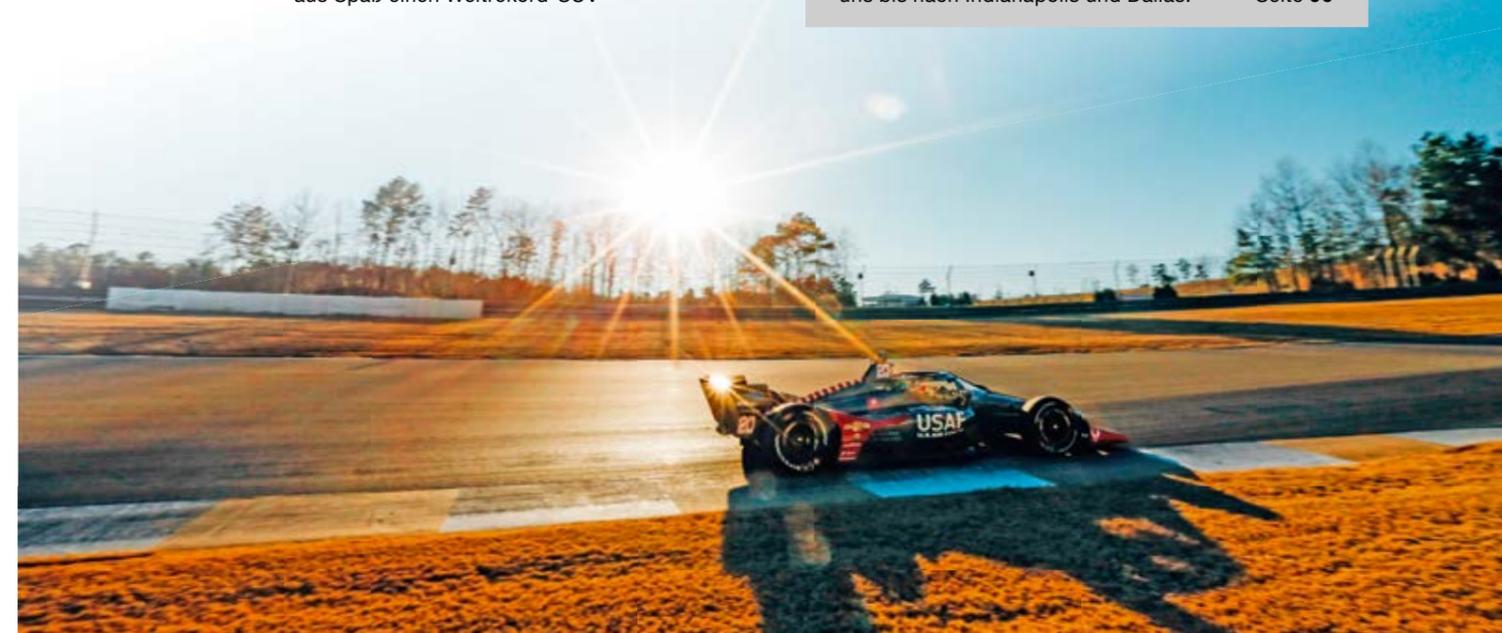
- 168 **Bin Laden**
Ein Selbstversuch mit dem ersten Elektro-Mercedes im Alltagsbetrieb

Gearbox

- 3 **Editorial**
PITWALK-Chef Norbert Ockenga über seelenlose digitale Recherchen
- 6 **Must have**
Geschenktipps gegen die Coronatristesse
- 124 **Must read**
Neue Bücher für die lange Wartezeit auf den Neustart
- 178 **Letzte Runde**
Abschied von Sabine Schmitz
- 179 **Impressum**
Die Macher von Racer's finest

Viren-Weg

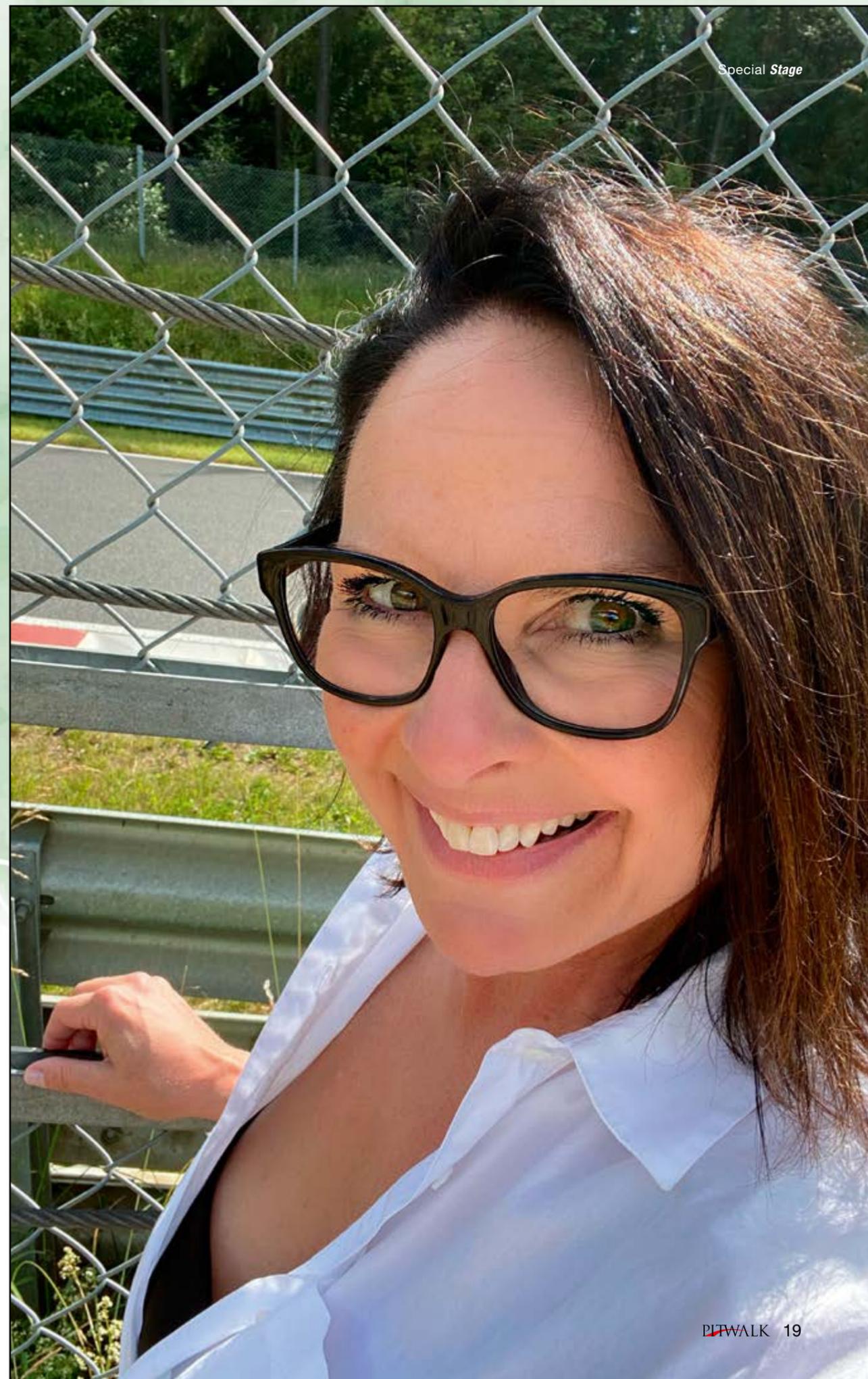
Während in Deutschland und in Europa schon wieder Rennen abgesagt oder verschoben werden, sind die IndyCar und auch die NASCAR längst wieder in voller Fahrt unterwegs. Die große Recherche, warum in den Staaten möglich ist, was bei uns nicht geht, führt uns bis nach Indianapolis und Dallas. Seite 66



Prinzessin LEA

Im Historischen Motorsport macht seit Jahren ein ganz besonderes Pärchen Wirbel: die Siegerländerin Lea Klein mit Elliot, ihrem quietschgrünen Porsche. Die dreifache Mutter ist eine Powerfrau mit ganz und gar ungewöhnlichem Leben.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Thomas Metz



..TRAUF GÄNGER

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Mercedes, Red Bull, Alfa, Renault, Aston Martin, Ferrari

An sich sollte es für 2021 nur eine kleine Anpassung der Technikregeln geben. So wollten die Funktionäre die Formel 1-Teams in der Coronakrise finanziell entlasten. Doch nun scheint das Reförmchen sogar dazu angetan, die Hackordnung im Grand Prix-Sport so weit durchzuschütteln, dass die Königsklasse schlagartig wieder spannend wird. Vor allem, weil die Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrzeugbauweisen plötzlich stärker zutage treten – und sich von Strecke zu Strecke stärkere Ausschläge im Kräfteverhältnis ergeben als vor der Regelnovelle.

Zwei der geschichtsträchtigen Formel 1-Teams kämpfen gerade darum, an ihre glorreiche Vergangenheit anknüpfen zu können: Williams und McLaren. Beide werden inzwischen von Deutschen geleitet. Williams-Geschäftsführer Jost Capito und McLaren-Teamchef Andreas Seidl erzählen exklusiv in PITWALK, wie sie ihre Rennställe aus dem Abwärtsstrudel befreien möchten.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Williams, McLaren

BRAUCHTUMS FEUER

IT'S A LONG WAY TO THE TOP

(If You Wanna Rock 'n' Roll)

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Ferrari

Der Mythos Ferrari ist zwar gerade ein bisschen verbeult, doch bröckeln wird er nie. Wie wurde der italienische Hersteller, der kurz vorm Altweibersommer in Mugello seinen tausendsten Jubiläums-Grand Prix fuhr, zur berühmtesten Marke der Formel 1?



In Europa und insbesondere in Deutschland werden schon wieder reihenweise Rennen und Rallyes verschoben – nicht zuletzt das Gruppe C-Festival auf dem Hockenheim-Ring, das Anfang Mai hätte stattfinden sollen. In den USA hingegen planen die IndyCar- und NASCAR-Veranstalter längst wieder mit vollen Rängen. Was läuft in den Staaten besser?

IMPF- TIRADE

Text: Norbert Ockenga
Fotos: IMS, Gebhardt, Texas Motor Speedway,
Sgt. Joshua Syberg, WRTV Photo, freepik

Richard Lloyd



Richard *der Rocker*

Text: Mark Cole
Fotos: Ulli Upietz, Bodo Kräling

Richard Lloyd hat sich als Rock- und Popmusikproduzent das Rüstzeug für eine Karriere als stiller, aber ehrgeiziger und starrsinniger Teamchef in der Gruppe C geholt. Das Leben des Engländers endet 2008 in einer der größten Flugzeugtragödien, die den internationalen Motorsport jemals erschüttert hat.

Popstars und das Musikbusiness taugen also doch als eine Art Grundausbildung. Richard Lloyd jedenfalls lernt den Umgang mit selbstbewussten Stars und extravaganten Wünschen bei seiner ersten Berufsstation – der Plattenfirma Decca Records. Dort betreut Lloyd als Produzent Charaktere wie Cliff Richard und Alvin Stardust, insgesamt sechs Jahre lang, von 1964 bis 1970.

Schon während seiner Zeit an den Studioreglern versucht er sich als Rennfahrer – 1967 steigt er mit einem gebrauchten Triumph Spitfire in eine Breitensportserie namens „Modsport“ ein. Diese „Modified Sports Cars“, also überarbeitete Sportwagen, ist in England seinerzeit als Ein- und Aufsteigerklasse sehr populär. Denn Fahrgestell, Zylinderkopf, Motorblock

und Aufhängungstyp dürfen gegenüber dem Serienwagen nicht verändert werden. Die Aerodynamik und die Radkästen können dagegen fast so wichtig wachsen wie später in der DRM.

Ausweich-Porsche

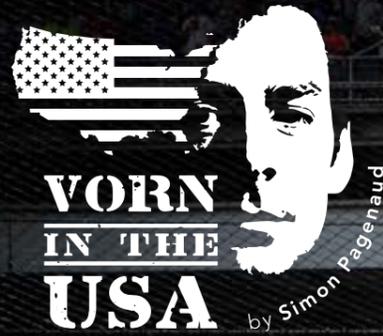
Die Modsport-Szene floriert mit dicken Starterfeldern und eigenständigen Klubsportveranstaltungen auf allen englischen Rennstrecken. Und Lloyd wird als 23-Jähriger zu einem Hauptdarsteller. Von diesem Breitensport arbeitet Lloyd sich hoch in die Britische Tourenwagenmeisterschaft, mit einem wichtigen Camaro Z28, in dem er 1974 und '75 sieben Rennen gewinnt.

BACK JACK

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Maddie Komar

Jack Harvey pflegt das wohl ungewöhnlichste Hobby aller Indy-Car-Piloten: Der 28-Jährige aus England backt mit hingebungsvoller Kreativität.

„ DAS TRINKE ICH WIE EINEN ZAUBERTRANK“



Das Indy 500 ist das größte Autorennen der Welt. Doch selbst der Saisonhöhepunkt der IndyCar-Serie darf wegen Corona nicht mehr vor vollen Rängen gefahren werden. Im vergangenen Jahr hat Simon Pagenaud schmerzhaft gemerkt, wie sich die Atmosphäre bei einem solchen Geisterrennen auf die eigene sportliche Leistung niedergeschlagen hat. Denn Motorsport ist zu weiten Teilen auch Kopfsache. In seiner neuen Kolumne schreibt der 36-jährige Franzose exklusiv, wie Geist und Speed zusammenspielen müssen.

Text: Simon Pagenaud
Fotos: IndyCar

DER LIEBE GOTT SIEHT ALLES – NUR NICHT DALLAS

Text: Norbert Ockenga
Fotos: The Vox Agency, pixabay, freepik, wikipedia

Die IndyCar-Serie hat trotz Corona längst wieder voll den Betrieb aufgenommen – unter anderem mit einem Doppelschlag von zwei Rennen an zwei Tagen auf dem Riesenoval bei Fort Worth. Wenn das Streaming der beiden Läufe auf dem Texas Motor Speedway auf PITWALK TV nicht nur Ihren Verdruss über das deutsche Krisenmanagement gesteigert, sondern auch Ihre Neugier geweckt hat – dann buchen Sie am besten jetzt schon Ihre IndyCar-Reise für 2022. Denn rund um Dallas und Fort Worth gibt es eine ganze Menge zu erleben, wenn man denn endlich wieder hin darf.

ALTHERREN

GAR DIE

Text: Norman O'Connor
Fotos: Malte Christians

Kenner des deutschen Motorsports erinnern sich noch an die kuriosen Bilder vom jugendlichen Dirk Werner und seinem emotionalen Teamchef Henry in het Panhuis in den knubbeligen Markenpokal-Fronttrieblern aus dem Ford Puma-Cup. Inzwischen gehört der Kissenbrücker zu den Stützfeiern von Porsches GT3-Programm, zu einer Altherren-Fußballmannschaft in seiner malerischen Heimat – und führt ansonsten ein beschauliches Dasein.





Text: Norbert Ockenga
Fotos: KTM

Abenteuer Wüstensturm

Gerade in tristen Zeiten nimmt die Sehnsucht nach Abenteuern und echten Helden stark zu. Keine Sparte bedient dieses Verlangen so sehr wie der Marathonrallyesport für Motorräder. Denn für wenig Geld kann man sich Maschinen kaufen, auf denen man sich fühlen und austoben kann wie die Helden der Rallye Dakar. Wüstenprimus KTM hat sogar ein Bike im Angebot, das in vielen Details reinrassige Rallyetechnik in den Alltag überführt.

PLUS SIZE MODEL

In keiner Form des Motorsports gibt es derart viele äußere Elemente wie bei der Rallye Dakar, die Einfluss aufs Ergebnis nehmen. Deswegen dauert die genaue Datenanalyse auch drei Monate nach dem Marathon in Saudi-Arabien noch an. Doch schon jetzt ist klar: Im kommenden Jahr gibt es eine neue Topkategorie, um die Allradler aufzurüsten und auf eine Stufe mit den Buggys zu holen. Auch, weil Audi in die Dakar einsteigt, ist diese T1-plus-Klasse nötig geworden.

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

Ein Blick ins Lager enthüllt Erstaunliches. Wer heute bei KTM eine Motocross-Maschine bestellt – der muss sich zunächst gedulden. Sowohl die Motorrad- als auch die Ersatzteilregale in Mattighofen sind so gut wie leergefegt.

Denn Motocross erlebt einen Boom – im Profibereich, aber auch im Breitensport. Für Amateure ist der Sport vergleichsweise günstig: Eine neue 450 SX-F wie KTM sie in der WM und in der US-amerikanischen Supercrossszene einsetzt kann man neu schon für 11.545 Euro kaufen, gebraucht kostet sie gleich mal nur noch die Hälfte. Und Einsteigermaschinen mit 85 Kubik und 27 PS kosten weniger als 2.400 Euro. Dazu noch eine Ölmatte zum Unterlegen im Fahrerlager, einen Ständer, ein Werkzeugset – sowie einen Anhänger oder ein Van, und schon ist man mit Material wie ein WM-Fahrer gerüstet.

Motocross gilt dabei als einer der körperlich anstrengendsten Motorsportarten überhaupt. Fast alle Motorradsportler aus anderen Disziplinen fahren in ihrer Freizeit „Scrambles“, wie der Sport in England heißt, um Kondition zu bolzen. Denn Motocross ist ein Ganzkörpersport, geht auf Arme, Rumpf und Beine gleichermaßen: Die Kombination aus engen Kehren, schnellen Kurven, weiten Sprüngen und Rütteleien auf dem Waschbrett beansprucht alle Muskeln – und fordert auch vielfältige Facetten der Fahrzeugbeherrschung.

BODYBUILDING

Zudem gibt es mehr Trainings- und Übungsbahnen als für jede andere Motorsportart. Teils kann man schon für 25 Euro einen ganzen Trainingstag auf den klubeigenen Anlagen buchen, wenn man sich in öffentlich organisierte Testtage einklinkt – die beinahe an jedem Wochenende ausgerichtet werden. Denn für die Ortsklubs sind solche Trainingstage eine wichtige Einnahmequelle für ihr Vereinsleben.

Die Volksnähe macht Motocross zu einem beliebten Breitensport. Und zu einem lukrativen Geschäftsfeld für Kundensport. Vor allem KTM und die japanischen Marken haben den Markt lange unter sich aufgeteilt.

Doch in Coronazeiten verschiebt sich gerade die Lage. Denn Motocross gilt als Einzelsport, darf also auch im Dauershutdown ausgetragen werden – zumindest im Trainingsbetrieb, wenn keine

CROSS OVER

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Liqui Moly

Der Motorradsport bleibt der große Gewinner der Coronakrise. Jetzt setzt sich der Boom sogar in der Motocross-WM fort – bis dato eine ziemlich Nischensportart. Damit bekommen die Japaner plötzlich noch mehr Konkurrenz von europäischen Traditionsmarken.

KILLER -SUV

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Toyota

Was machen ein ehemaliger NASCAR-Megastar und die Ingenieure des Toyota-Technikzentrums für die amerikanische StockCar-Serie, wenn Covid-19 ihre Rennen zu einem Stilleben verwandelt? Sie gehen mit einem Land Cruiser auf Geschwindigkeitsweltrekordjagd.





Bin Laden

Der Mercedes EQC 400 soll die schwäbische Antwort auf die von der Politik forcierte Verkehrs- und Energiewende darstellen. Ein Praxistest mit dem Formel E-Ableger aus Stuttgart zeigt, wie weit die E-Mobilität derzeit noch unter Wert geschlagen wird.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

TSCHÜSS, SABINSCHE

Der deutsche Motorsport trägt Trauer:
Sabine Schmitz ist im Alter von
nur 51 Jahren gestorben.

Als „Königin der Nordschleife“ kannte sie jeder. Sabine Schmitz war eine der Wenigen am Steuer, die selbst die Grüne Hölle bezwingen konnten.

Doch die gebürtige Nürburgerin, deren Mutter Ursula immer noch das Hotel am Tiergarten in Laufweite zum Fahrerlager betreibt, steht für mehr als zwei Siege und unzählige Runden beim 24-Stundenrennen. Auf einer Western-Ranch in Barweiler am Ring pflegte sie hingebungs- und liebevoll einen ganzen Kleinzoo, in den sie sogar ein Wildschwein aufnahm. Das spektakuläre Holzhaus hat sogar einen eigenen Saloon, man fühlt sich wie John Wayne in der Eifel.

Das Anwesen war die Erfüllung eines gemeinsamen Lebenstraums von Sabine Schmitz und ihrer besseren Hälfte, dem ehemaligen Fleischunternehmer

Klaus Abbelen. „Sabinsche“ brachte dem ehemaligen Superbike-Piloten das Fahren auf der Nordschleife bei. Als Abbelen seine Firma verkaufte, wurde aus dem Hobbyracer ein ehrgeiziger Teamchef, der in Barweiler einen professionellen Rennstall aufzog – rund um Sabine Schmitz, aber nicht nur auf sie ausgerichtet.

Frikadelli Racing avancierte zum Publikumsliebbling. Und zum Porsche-GT3-Werkspartner. Der coole, stets ein bisschen knurrig wirkende, aber herzensgute Abbelen und die sprudelnde Gutelaunequelle Schmitz bildeten ein Gespann, das schnell Kult wurde – über die NLS-Grenzen hinaus. Schlagfertige Sprüche schoss sie aus der Hüfte, jede Unverfrorenheit entkräftete sie mit ihrem glucksenden Lachen.

Nach 30.000 Runden auf der Nordschleife hat sie aufgehört mitzuzählen. Doch hinter dem Steuer eines Treckers fühlte sie sich ebenso wohl wie an den Steuerknüppeln des Hubschraubers.

Knapp vier Jahre lang bot Sabine Schmitz sogar dem Krebs die Stirn. Am 16. März 2021 hat sie den Kampf verloren.



MEHR ÜBER
Motocartoon



©motocartoon2021

