

Zu gewinnen: Karten und Fan-Packages zur MotoGP in Spielberg

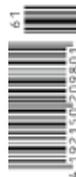
Motorsport exklusiv

Nr. 61 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

# PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



## VOR 30 JAHREN

ALS SCHUMI DIE  
FORMEL 1 AUFMISCHTE

## 24 STUNDEN NÜRBURGRING

DAS GRÖSSTE SPEKTAKEL DES  
DEUTSCHEN MOTORSPORTS



## DIE FRAUEN VOM RING

DEUTSCHLANDS SCHÖNSTE HELFER

## 24 STUNDEN VON LE MANS

LMDH: NOTNAGEL ODER GEHEIMTIPP?

# RÜCKKEHR DER GIGANTEN

ALLES ZUM DEUTSCHLAND-COMEBACK DER GRUPPE C

# INHALT



## Die Riesen sind zurück

Am letzten August-Wochenende kehrt die Gruppe C auf den Hockenheim-Ring zurück. Das Hockenheim Historic hat das Zeug zum Rennen des Jahres – und hier erfahren Sie alles über das Mega-Spektakel der Traumsportwagen aus der goldenen Ära des Langstreckensports. Seite 48



## Als die Erde bebte

Als Michael Schumacher vor 30 Jahren seinen ersten Grand Prix fuhr, war allen Beobachtern sofort klar: Da kommt was auf die Formel 1 zu. PITWALK-Autor Achim Schlang war 1991 in Spa-Francorchamps dabei – und erinnert sich an die Epoche machenden Tage. Seite 68

## Cover Story Gruppe C-Comeback

- 20 **Ladys in Blue**  
Eine fidele Sportwartinnenclique hält Hockenheim auf Trab
- 48 **Pritschen-Story**  
Renntreiber üben eine ganz besondere Faszination aus
- 54 **Die Wanne ist toll!**  
Bei Histo-Rennen findet man ganz besondere Schätze

## Genießer-Tipp

- 30 **Spargel-Tarzan**  
Histo-Racer Michael Lyons entdeckt badische Spezialitäten
- 40 **Jäger aus Kurpfalz**  
Heidelberg – der Geheimtipp für alle Hockenheim-Besucher

## Good Old Boys *Fire*

- 56 **Wo eine Wilson, da ein Weg**  
Die einzige Frau, die je ein Formel 1-Rennen gewann

## Biker Gang

Marcel Schrötter ist Deutschlands größte Hoffnung in der MotoGP. Der 29-jährige Bayer fährt in der Moto2, also quasi der Mittelgewichtsklasse des WM-Gefüges. Hier lernen Sie den IntactGP-Piloten näher kennen. Seite 134



## Cover Story Formel 1

- 68 **Wie ein junger Renn-Gott**  
Erinnerungen an Michael Schumachers Grand Prix-Debüt

## VORN IN THE USA

- 80 **Aquaristik**  
Wie die neue Sicherheitskanzel die IndyCar verändert

## World Wide Racing

- 86 **My Next Generation**  
Die Technik der neuen NASCAR-Boliden
- 94 **Mach 1 mit!**  
Den Ford Mustang gibt's jetzt auch für Track Days
- 130 **Cup-Kameraden**  
Ein neuer BMW M2-Cup soll ein Loch in der der deutschen Nachwuchsförderung stopfen

## Cover Story Sportwagen

- 104 **„Genau das, was der Zuschauer sehen möchte“**  
Fritz Enzinger über das Le Mans-Comeback von Porsche
- 120 **Klassen-Kämpfer**  
So geht ein Privatteam das 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring an

## Wer im Glashaus fährt

Seit 2020 vertraut die IndyCar-Serie auf einen kanzelähnlichen Cockpitaufsatz mit Rundumverglasung, um die passive Sicherheit zu erhöhen. Die Kuppel hat weitreichende Folgen für die Technik und das Kräfteverhältnis im amerikanischen Pendant zur Formel 1. PITWALK-Kolumnist Simon Pagenaud erläutert faszinierende Hintergründe. Seite 80

## Goin' Green

- 160 **Boost Bombe**  
Im neuen RAV4 Plug-in streift Toyota die ökologische Selbstkasteiung ab
- 166 **Turbo S Twins**  
Kann der Elektro-Porsche dem 911 Turbo S Paroli bieten?
- 172 **Schätzmeister**  
Bei den Elektromodellen von Peugeot fährt die Spannung serienmäßig mit

## Wheelie

- 140 **Bavaria Biker Gang**  
Marcel Schrötter – Deutschlands bester WM-Biker
- 150 **„Die Fahrer sind der beste Prüfstand“**  
Mit einem wahren Kraftakt brachte KTM sein MotoGP-Team wieder auf die Erfolgsspur

## Gearbox

- 3 **Editorial**  
Norbert Ockenga erinnert an Peter H. Rumpfkeil
- 6 **Must have**  
Neue Geschenktips für Racer mit Stil
- 138 **Must read**  
Die besten Bücher für lange Sommerabende
- 178 **Letzte Runde**  
Der Cartoon zur Lage der Motorsportnation
- 179 **Impressum**  
Die Macher von Racer's finest



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Andreas Niggemann, Jan Geider,  
Uwe Tagscherer, Chris Sass, BMC

# Lady's in Blue

.....

Beim Gruppe C-Rennen auf dem Hockenheim-Ring lohnt sich auch ein Blick in die Auslaufzonen und neben die Strecke. Denn im Badischen tut eine ganz besondere Damenrunde Dienst – als Sportwarte an den Streckenposten. Die fidelen Helferinnen haben sogar eine eigene Gemeinschaft gegründet – die Hori-Mädels.

.....



Michael Lyons ist einer der Stars beim Gruppe C-Supercup – der Rückkehr der goldenen Ära des Sportwagen-Langstreckensports nach Hockenheim Ende August. Der Engländer wird dort einen Gebhardt C91-Cosworth fahren – eines der exotischsten Autos der ganzen Epoche. Lyons ist ein ausgemachter Spezialist für Historischen Motorsport – und neuerdings auch zum Liebhaber der regionalen Spezialität geworden.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Elfi Jung

# SPARGEL- TARZAN

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: pixabay

# JÄGER

## AUS KURPFALZ

Wer beim Gruppe C-Comeback auf dem Hockenheim-Ring packenden Motorsport mit gemütlichen Abenden in einem pittoresken Umfeld verbinden möchte, bucht sich für Ende August seine Unterkunft in Heidelberg. Die Stadt am Neckar liegt gerade mal gut 20 Autominuten von der badischen Rennstrecke entfernt – und bietet ein charmantes Kontrastprogramm zum lauten Treiben auf der Piste.

# DIE PRITSCHEN- STORY

Das Gruppe C-Comeback ist nicht die erste Innovation in der Geschichte des Hockenheim Historic. Vor 10 Jahren feierte bei diesem Event eine Talkreihe von PITWALK Premiere, die als Vorläufer der heutigen Podcast- und PITWALK TV-Reihe gilt. Als Bühne diente damals stilschlecht die Ladefläche eines alten Renntransporters. Dessen Besitzer Jörg Messerschmidt aus dem Schwarzwald-Örtchen Königsfeld reflektiert die Geschichte des Mercedes L710 aus dem Jahre 1964.

Text: Jörg Messerschmidt  
Fotos: Jörg Messerschmidt, Daniela Kleber



# Die Wanne ist toll

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Daniela Kleber, Porsche

Ein Apal war bei den ersten großen Events der Oldtimer-Szene in Deutschland Blickfang im Fahrerlager. Hinter dem seltenen belgischen Wagen steckt eine interessante Geschichte.



Eberhard Mahle kann sich ein Lächeln nicht verkneifen. „In dem Auto“, zeigt der ehemalige Berg-Europameister auf einen silbernen Boliden, „haben wir bei Regen immer einen nassen Hintern bekommen. Das war die reinste Badewanne.“

Der Wagen sieht irgendwie aus wie ein Porsche, aber so genau zuordnen können die meisten Besucher ihn nicht. Nur „Ebs“ Mahle weiß genau, was er da vor sich hat: einen Apal aus Belgien, der Lüttich – Rom – Lüttich auf dem Buckel hat.

Apal steht für Application Polyester Armé Liègoise, also für die Kunststoffwerke von Lüttich. Edmond Pery hat dort den Wagen auf Basis eines Porsche 356 aufgebaut. Insgesamt hat es mal 120 Apal gegeben, 30 davon sind bei Pery auf 356-Basis entstanden.

Der Belgier hat für seine Apal in Lüttich die erste Kunststoff-Karosserie in ganz Europa entwickelt. Heute gehört der Wagen seinem Landsmann Mike Tempels, der ihn tageweise für historische Rallyes vermietet und wahlweise auch ganze Events drumherum strickt. „Ich vermiete nur, was mit Porsche zu tun hat“, konkretisiert Tempels. „Entweder 914 für Gleichmäßigkeits-Rallyes – oder 356 und Apal. Ich nehme pro Tag und Auto eine recht hohe Summe, damit die Mieter auch wissen, dass sie pfleglich mit den Autos umgehen müssen.“

Der Apal ist das Schmuckstück in Tempels' Sammlung. Er kennt die Geschichte des Wagens aus dem Eff-Eff. Und er weiß: Edmond Pery war eng mit Carlo Abarth befreundet. Das erklärt nicht nur die Formensprache des Apal – sondern auch, warum es in den Porsche Carrera Abarth ebenfalls immer reingeregnet hat.

Pery hat seinen Karriereweg konsequent beschritten: Nach seiner Arbeit als Autobauer konstruierte er in Belgien – Badewannen.

1: Eberhard Mahle, genannt „Ebs“, ist in den Sechzigern einer der versatiltsten deutschen Rennfahrer.

2: Der Apal, in dem Mahle am Berg fuhr, ist ein echter Exot.





## Desiree Wilson

# Wo eine Wilson, *da ein Weg*

Text: Mark Cole  
Fotos: Archiv Mark Cole

Desiree Wilson ist bis heute die einzige Frau, die je ein Formel 1-Rennen gewonnen hat. Auch in der Sportwagen-WM hat die inzwischen 67-Jährige für mächtig Furore gesorgt – als die Szene gerade an der Zeitenwende hin zur goldenen Gruppe C-Ära stand und bis weit in die Epoche der Megasportwagen hinein. Ihre Mischung aus zähem Ehrgeiz und staubtrockenem Humor machen die gebürtige Südafrikanerin auch heute noch zu einer Kultfigur mit Vorbildfunktion für alle Frauen im Motorsport.

**D**es bleibt eine Ausnahmerecheinung. Denn sie ist bis heute die einzige Frau, die jemals Formel 1- und auch Gruppe C-Sportwagenrennen gewonnen hat – und dann auch noch drei Mal bei den 24 Stunden von Le Mans an den Start gegangen ist.

Des – so hört Desiree Wilson ihren Namen am liebsten. Die Südafrikanerin ist neben Divina Galica die berühmteste und erfolgreichste Dame, die von der sogenannten „Brands Hatch Charm School“ profitiert hat. John Webb, der Geschäftsführer der Berg- und Talbahn in der südenglischen Grafschaft Kent, hat schon in den frühen Siebzigern erkannt, wie viel öffentliche Aufmerksamkeit erfolgreiche Frauen bringen

können, die den Männern im Feld tatsächlich die Stirn bieten können.

Des kommt in Brakpan in der Nähe von Johannesburg zur Welt, als Desiree Randall. Ihr Vater Charlie ist früher Motorradrennen in einer Serie für Manx Norton-Maschinen gefahren. Die Kleine ist also erblich vorbelastet und wächst in ihren Welpenjahren im Fahrerlager zwischen raubeinigen Bikern auf. Als Fünfjährige entdeckt sie sogenannte Micro-Midgets für sich: Schrumpfausgaben jener großvolumigen Frontmotor-Monster, die in Ovalen auf Muttererde oder Schotter atemberaubende Tempi, Driftwinkel und manchmal auch multiple Überschläge hinlegen. „Man nannte mich damals ‚Boots‘, also Stiefel“, grinst

# Wie ein junger Renn-Gott

In dieser Saison sorgt Mick Schumacher in der Formel 1 für Furore. Vor genau 30 Jahren debütierte sein Vater Michael Mitte August beim Grand Prix von Belgien in Spa – unter kuriosen Vorzeichen und mit ordentlich Karacho. PITWALK-Autor Achim Schlang war bei Michael Schumachers erstem Großen Preis dabei – und erinnert sich an einen Einstand, der schon früh Großes vermuten ließ.

Text: Achim Schlang  
Fotos: Lukas T. Gorys



# AQUARISTIK



Seit 2020 ist in der IndyCar-Serie eine verglaste Kanzel rund ums Cockpit Pflicht, um den Kopf des Fahrers bei Unfällen besser zu schützen. Der vermeintlich kleine Aufbau hat große Folgen, die sich auch noch bis in die laufende Saison fortsetzen. In seiner neuen Kolumne beschreibt Simon Pagenaud, der Indy 500-Sieger von 2019, exklusiv die Hintergründe und Zusammenhänge des jungen Aeroscreen.

Text: Simon Pagenaud  
Fotos: IndyCar



Die NASCAR geht in diesem Jahr auf Abschiedstournee. Denn danach bricht das neue Auto namens „Next Gen“ mit vielen Traditionen der althergebrachten Technik. Ab 2022 kriegen auch die brachialen US-Tourenwagen moderne Getriebe und Hinterradaufhängungen.



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Alejandro Alvarez,  
NASCAR, Shell

My  
*next*

# GENERATION

# Mach 1 mit!

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Ford

Das berühmteste Pony Car der Welt ist inzwischen im Motorsport auf allen Kontinenten präsent. Neuerdings gibt es sogar einen brachialen Bruder der Renn-Ford Mustang für die Straße – und vor allem für die immer beliebter werdenden Trackdays.



# „Genau das, was der Zuschauer sehen möchte“

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Jürgen Tap,  
Porsche

In der Sportwagen-WM hat die Ära der Hypercars gerade begonnen. Die Prototypen beerben die 1.000-PS-Monster der LMP1-Ära, sind aber in ein deutlich engeres technisches Korsett gepresst. Ab 2023 werden neben den Hypercars auch sogenannte LMDh-Modelle antreten, die parallel in der nordamerikanischen IMSA-Serie, in der WM und bei den 24 Stunden von Le Mans um den Gesamtsieg kämpfen. Porsche kehrt dann mit einem LMDh in die Erste Liga zurück. Motorsportchef Fritz Enzinger, der gleichzeitig oberster Sportminister im gesamten VAG-Konzern ist, erklärt im Exklusivinterview die Hintergründe und den Status Quo.



# KLASSEN- KÄMPFER

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Thorsten Weigl

Beim 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring steht die GT3-Klasse im Mittelpunkt. Doch der Eifelmarathon lebt maßgeblich von seiner Klassenvielfalt – und den vielen kleineren Teams, die das Rückgrat der Veranstaltung bilden. Die TCR-Kategorie ist die höchste Liga für Tourenwagen in der Grünen Hölle – und begeistert alljährlich mit packenden Mehrkämpfen zu vertretbaren Preisen und mit vernünftigem Aufwand. Deswegen hat PITWALK dem Honda-Team aus der TCR genau über die Schulter geguckt.





Nach dem Ende der Markenpokale von Ford und Renault gab es in Deutschland keine Rennserie mehr, in der junge Talente preiswerten und dennoch hochkarätigen Tourenwagensport bestreiten können – mit einer klaren Aufstiegsperspektive in den großen Profisport. Diese Lücke wird ab 2021 geschlossen – mit einem Cup für BMW M2 im Rahmen des DTM, hinter dem ein ausgeklügeltes und bewährtes Förderkonzept steckt.

# CUP-Kameraden

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Project 1 Drivetime

# BAVARIA BIKER GANG

Text: Norman O'Connor  
Fotos: Liqui Moly Team Intact GP

Marcel Schrötter ist der beste Deutsche in der Motorrad-WM. Der 28-jährige Bayer startet für das Liqui Moly-Team Intact GP in der Moto 2-Serie – also der Mittelgewichtsklasse im WM-Gefüge, angesiedelt unterhalb der spektakulären MotoGP. Wer ist der Vorzeigethlet des deutschen Zweiradsports?

# „DIE FAHRER SIND DER BESTE PRÜFSTAND“



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: KTM, Red Bull



Es gibt viele Experten, die halten die MotoGP für die derzeit anspruchsvollste Motorsportsparte überhaupt: fahrerisch extrem hart umkämpft, mit einem gewaltigen technischen Wettrüsten – und mit Hauptdarstellern, die noch Charakter zeigen dürfen. KTM nennt seine Stars ganz offensiv „unsere Helden“. Die mussten in den ersten Wochen der neuen Saison zwar einige Tiefschläge verdauen – melden sich aber rechtzeitig zum Heimrennen wieder zurück an der Weltspitze. Und erfüllen damit auch jene Aufgabe, die hinter dem Engagement in der MotoGP steckt.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene



# **BOOST** BOMBE

Die Plug-in-Version des Toyota RAV4 sorgt für ein neues Zeitalter der japanischen Hybridpioniere: Plötzlich wird aus den einstigen Vernunftmobilen ein sportlich-spritziges SUV, mit dem man auf der Autobahn reüssieren und im Berufspendelverkehr das Tempo vorgeben kann – und das bei niedrigen Verbrauchswerten und langen E-Reichweiten.

# turbo S

## TWINS

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene



Turbo S – so heißen bei Porsche die am höchsten gezüchteten Modelle jeder Baureihe. Auch vom rein elektrischen Taycan gibt es einen Turbo S – obwohl der Stromeer gar keinen Lader hat. Wie schlagen sich die beiden edelsten Porsche – das 911 Turbo S Cabrio und der Taycan Turbo S – im Alltagstest?



Hin und wieder springt einen die Bildung aus ganz und gar unerwarteter Richtung an. Etwa im Cockpit des Peugeot e-208 – eines rein elektrisch betriebenen Kleinwagens vom französischen Le Mans-Rückkehrer.

Beim immer banger werdenden Blick auf die Restreichweitenanzeige schießt einem unvermeidlich Goethes Ballade vom Erbkönig in den Kopf: „erreicht den Hof mit Müh' und Not“.

Denn das digitale Zahlenwerk im Cockpit spricht in Rätseln. Der rasante Verfall der Restmenge in den Akkus lässt einen schon bangen, dass man kurz vor Wiesmoor auf offener Strecke liegenbleibt. Einfach so, weil der Weg von Bad Zwischenahn zurück zur Redaktion dann doch zu weit für den Kleinwagen ist.

Am Ende bummelt man sich das nötige Puffer zusammen und kommt doch noch mit einer

# SCHÄTZMEISTER

Es bleibt die ewige Gretchenfrage der Verkehrswende: Für wen lohnt sich schon ein reines E-Auto, für welche Alltagsanforderungen ist das noch zu heikel? Zwischen zwei Topmodellen von Peugeot ist die Abgrenzung klar – wenn auch beim Ausloten mit ordentlich Nervenkitzel verbunden.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene



**24H  
NBR  
2021**

# PASS IN THE GRASS RELOADED

KÉVIN „LA TONDEUSE“ ESTRE  
PORSCHE 992 GT3. MANTHEY RACING



MEHR ÜBER  
*Motocartoon*

Porsche-Fahrer Kévin Estre wiederholt Motorsportgeschichte. Und das gleich mehrfach.

Das Manöver ist legendär. Beim Allstarrennen der NASCAR 1987 in Charlotte berühren sich Dale Earnhardt und Bill Elliott im Kampf um den Sieg. Earnhardts Auto taumelt aus der Steilkurve ins rutschige Gras des Innenfeldes. Doch der Intimidator hält den V8-Boliden irgendwie auf Spur – und pariert Elliott auf dem Grünstreifen, gewinnt das Rennen und verfasst sich so eine Überschrift für die Ewigkeit.

Inzwischen gibt's den Pass in the Grass auch in Deutschland: Kévin Estre hat ihn auf der Nordschleife schon zwei Mal vollführt, beim 24-Stundenrennen 2019 gegen Fabian Vettel auf der Döttinger Höhe und bei einem NLS-Rennen 2021 erneut. Die Fans nennen den 32-jährigen Lyonnaiser seither den Rasenmäher.

Ohnehin ist Estre ein Schauspiel für sich. Abseits der Strecke fistelt er mit heller Stimme und dem typisch

französischen Akzent in der Aussprache charmant vor sich hin. Dabei spricht er fließend Deutsch, weil er früher in Langenfeld und heute in Bregenz wohnt. Doch kaum im Cockpit, wird aus dem Schwiegermuttertraum ein Fahrmonster. Seit Stefan Bellof hat kein Pilot mehr sein Rennauto mit dermaßen viel Körperinsatz bewegt wie der Porsche-Werksfahrer. Der ganze Oberkörper geht in den Gurten mit, wenn Estre am Lenkrad dreht – auch bei jenen Wahnsinnstörns, mit denen er dem Grello von Manthey fast im Alleingang den Sieg beim 24-Stundenrennen auf dem Ring im Juni sicherte. Im Zweikampf hält er rein wie der Intimidator höchstselbst – und auf der Nordschleife lässt er sich von keinem was vormachen.

Auf dem Gras neben der Nordschleife erst recht nicht.

