

Zu gewinnen: ORIGINAL-HECKFLÜGEL-ENDPLATTE VON EURO FORMEL OPEN-AUTO

Motorsport exklusiv

Nr. 66 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

# PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



## FORMEL 1

ENTHÜLLT  
DAS PLANEN PORSCHE,  
MERCEDES UND AUDI

ERKLÄRT  
TECHNIK-TRICKS DER  
NEUEN GENERATION

## COMEBACK

SCHNITZER IST  
WIEDER DA



## SPORTWAGEN

ENDLICH WIEDER ECHE  
PROTOTYPEN IN DEUTSCHLAND

# DTM & 24H NORDSCHLEIFE

# NEUE WEGE FÜR TOP-TEAMS

# INHALT #66

## AUF ZU NEUEN UFERN

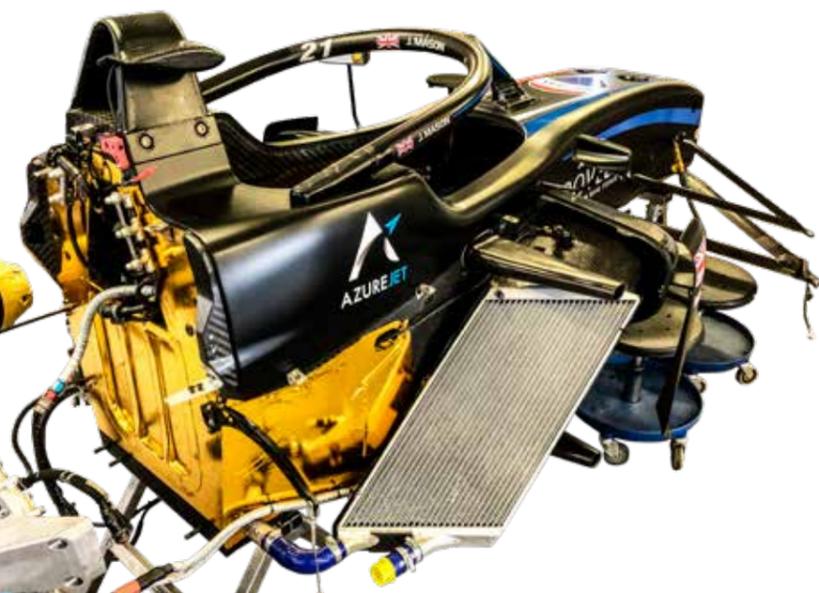
Das neue Reglement beschert der Formel 1 wieder mehr Überholmanöver, eine optische und technische Vielfalt – und eine Überlegenheit von Ferrari. Grand Prix-Ingenieur Jacky Eeckelaert erklärt, wie die neue Technik funktioniert und wie sich die Umsetzung bei den Topteams dramatisch unterscheidet.

28



## COVER STORY FORMEL 1

- 14 **Circle of Drive**  
Williams-Fahrer Nicolas Latifi zeigt sein Fitnessprogramm
- 28 **Strudel-Bildung**  
Vom Experten erklärt: die Technik der neuen Generation
- 42 **Neue Deutsche Schnelle**  
Enthüllt: die Pläne von Mercedes, Porsche und Audi



## WHEELIE

- 54 **Biker-Treff**  
Wie unterscheidet sich die Arbeit in der MotoGP von der Formel 1?

## WORLD WIDE RACING

- 64 **Teenage Wasteland**  
Die Euro Formel Open avanciert zur besten Nachwuchsschule
- 118 **„Das wird jetzt mein neues Rennen“**  
Tiago Monteiro über die dramatischen Folgen seines Unfalls
- 140 **Deutsch-Stunde**  
Die neue Teamkollegin von Mario Farnbacher in den USA

64

## FAHRSCHULE

Der Weg in die Formel 1 oder die Hypercar-Klasse bleibt schwierig und teuer. Doch in aller Stille blüht eine Nachwuchsformel auf, die jungen Leuten eine echte Perspektive eröffnet. Was macht die Euro Formel Open so attraktiv?

## ZEITREISE GRUPPE C

- 76 **Mittelstufe**  
Wege nach Le Mans – heute und damals
- 88 **Zuwachs-Raten**  
Zwei Exoten bereichern den Gruppe C-Supercup

## GOOD OLD BOYS

- 102 **Ring my Bell**  
Derek Bell ist eine Gallionsfigur der Langstrecke

## GENIEBER-TIPP

- 128 **Enter Sandeman**  
Durch die Portweinregion zur WTCR nach Vila Real
- 138 **Food for Pole**  
Bacalhau com broa  
Kabeljau als lukullisches Fest

## COVER STORY 24-STUNDENRENNEN

- 152 **Business Class**  
Wie sich das einstige Audi-Werksteam Phoenix nach dem DTM-Aus neu erfindet
- 160 **Schnitzer-Jagd Reloaded**  
Der einstige BMW-Traditionsrennstall Schnitzer feiert ein überraschendes Comeback
- 166 **Vorhof zur Grünen Hölle**  
Was macht die Nordschleife so besonders?
- 172 **Jahrmarkt aus Beton**  
Mythos Karussell – mehr als nur eine Kurve

## RACE AROUND THE CLOCK

Es ist wieder Zeit für die großen 24 Stunden auf der Nordschleife. Was müssen die Autos bei dieser Marathonveranstaltung aushalten, wie bereiten sich Techniker und Fahrer auf die Nordschleife vor – und was macht einen ganz besonderen Streckenabschnitt in der Grünen Hölle aus?

166



140

## DEUTSCHSTUNDE

Ashton Harrison sammelte als Teenager Knöllchen wegen Zuschnefffahrens. Das eröffnete ihr auf höchst ungewöhnliche Weise die Tür in den GT3-Sport – und zu einer Karriere als neue Teamkollegin von Mario Farnbacher in der Nordamerikanischen GT3-Serie.



## GEARBOX

- 3 **Editorial**  
Norbert Ockenga über die ewige Prototypensehnsucht
- 6 **Must have**  
Geschenktipps für Racer mit Stil
- 62 **Must collect**  
Die neuen Rennautomodelle für Ihre Vitrine
- 116 **Must read**  
Buchtipps von Deutschlands bestem Racing-Literaten
- 178 **Letzte Runde**  
Der Cartoon zur Lage der Rennnation: Wintereinbruch in der Eifel
- 179 **Impressum**  
Die Macher von Racer's finest

# CIRCLE OF DRIVE

---

Text: Nicholas Latifi  
Fotos: Williams Racing

Motorsport ist Hochleistungssport. Deswegen sind Rennfahrer auch extrem durchtrainiert – müssen bei ihrem Sportprogramm aber gleichzeitig darauf achten, nicht an Stellen Muskeln aufzubauen, an denen sie beim Fahren nicht benötigt werden. Denn Muskelmasse ist schwer, und in den am Limit gebauten Boliden stört jedes unnütze Gramm, das der Fahrer an Bord hievt. Nicholas Latifi schildert, wie er sich mit Zirkeltraining ebenso gezielt wie knüppelhart auf seine Einsätze im Williams-Formel 1-Auto vorbereitet.



# STRUDEL BILDUNG

Text: Jacky Eeckelaert  
Fotos: Mercedes, Red Bull, Ferrari, Williams



Ein neues Technikreglement hat der Formel 1 wieder mehr optische Vielfalt beschert. Vor allem die Topteams streben zwar dasselbe Ziel an – gehen dabei aber völlig unterschiedliche Wege. Jacky Eeckelaert, über Jahrzehnte hinweg leitender Ingenieur bei diversen Formel 1-Werksteams, nimmt die neuen Regeln und ihre Auswirkungen genau unter die Lupe.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Mercedes, Porsche, McLaren

Ab der Saison 2026 erhält die Formel 1 ein grundsätzlich neues Gesicht. Alles dreht sich um eine andere Motorbauweise. Was bedeutet das für die Pläne der deutschen Hersteller? Ein gründliches Lesen im Kaffeesatz enthüllt spannende Details.

# NEUE DEUTSCHE SCHNELLE



# BIKER- TRENDS

Die MotoGP gilt als die Königsklasse des Motorsports – und damit als Formel 1 auf zwei Rädern. Der Entwicklungsaufwand und die Logistik sind enorm – unterscheiden sich aber in manchen Bereichen deutlich von der Auto-Grand Prix-Szene.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: KTM, Red Bull Content Pool

# TEENAGE WASTELAND

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Heike Kleene

Die technisch neu aufgestellte Formel 1 macht auch ein Umdenken in den Nachwuchsformeln nötig. Das alte Gefüge aus Formel 3 und Formel 2 als direkter Unterbau – mit den meisten Rennen im Rahmen der Grands Prix – ist nicht nur so teuer geworden, dass es sich vornehmlich noch Kinder reicher Eltern leisten können. Auch die Technik passt nicht mehr zum Anforderungsprofil der reformierten Königsklasse. Es gibt eine Alternative, die weit weniger im Licht der Öffentlichkeit steht – dafür aber allein wegen des Autos eine bessere Grundausbildung ermöglicht: die Euro Formel Open.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Berit Erlbacher

Die Erste Liga des Langstreckensports lockt mit anspruchsvollen Rennen in spektakulären Prototypen. Der Weg dahin führt über ein eigenes Nachwuchsförderungssystem innerhalb der Fahrzeuggattung. Der in Deutschland neu eingeführte LMP3-Prototypen-Cup tritt dabei in die Fußstapfen der alten Gruppe C2 aus den goldenen Achtzigern und Neunzigern. Wie unterscheiden sich die Talentschuppen von damals und heute?



# MITTEL STUFE

# ZUWACHS - RATEN



Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Peter Heil

Der Gruppe C-Supercup erhält in diesem Jahr exotischen Zuwachs: Aus Berlin kommt eine Hummerschere, einst eines der frühen Werke des heutigen Formel 1-Starkonstruktors Adrian Newey, aus der Schweiz der Klassenzweite der C2 bei den 24 Stunden von Le Mans 1988.

## Derek Bell

*Good Old Boys**Ring*  
My BellText: Mark Cole  
Fotos: Porsche

Derek Bell hat die Ära der Gruppe C geprägt wie kaum ein anderer Fahrer. Der charismatische Engländer gewann fünf Mal die 24 Stunden von Le Mans, drei Mal Daytona und zwei Mal die WM. Bei Porsche wurde der eloquente Blondschoopf zu einer tragenden Säule des 962-Programms – und schreckte auch vor offenen Worten nicht zurück.

*D*as Lob stammt aus berufenem Munde. Derek Bell, meint Hans-Joachim Stuck, sei „einer der beliebtesten Fahrer seiner Generation“. Und der Lange aus Grainau muss es wissen. Schließlich hat er sich mit Bell einen jener Werks-Porsche 956 und 962C geteilt, die in der goldenen Ära des Langstreckensports Geschichte geschrieben haben. Bell/Stuck haben sich in den Achtzigern das ebenso unbescheidene wie realistische Kürzel „BEST“ verpasst – das plakativ auf den Boxentafeln der schwäbischen Werksmechaniker geprangt hat.

In seiner englischen Heimat hört Bell, der im Oktober 80 Jahre alt geworden ist, auf einen anderen Spitznamen: „Dinger“. Aber „BEST“ trifft's irgendwie besser: Fünf Mal hat Bell zwischen 1970 und 1996 die 24 Stun-

den von Le Mans gewonnen, drei Mal die 24 Stunden von Daytona, zwei Mal die Sportwagen-WM – und in all' den Jahren nur ein einziges Mal den Klassiker in Le Mans auslassen müssen: 1984, als sein Arbeitgeber Porsche das Rennen aus Protest wegen einer unilateralen Hopplahopp-Änderung der Gruppe C-Regeln boykottiert hat.

Bell stammt gebürtig von der englischen Südküste, nicht weit von der legendären Rennstrecke Goodwood. 1964 beginnt er genau dort mit dem Motorsport – und gewinnt in einem Lotus 7 gleich das erste Rennen, das er in Angriff nimmt. Danach belegt er einen Lehrgang in der Jim Russell Racing Drivers' School von Snetterton, um sich für eine Karriere im Formelsport schulen zu lassen. Sein Stiefvater Bernard Hender – im englischen Motorsport besser

Vor fünf Jahren überlebte Tiago Monteiro einen der schwersten Unfälle, die der moderne Tourenwagensport je gesehen hat. Danach beginnt für den Portugiesen ein zäher Kampf zurück ins Leben. Auch mit 46 Jahren spürt er noch die Spätfolgen des Horrorcrashes, der sich bei Testfahrten und daher von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt zutrug.

”

# DAS WIRD JETZT MEIN NEUES RENNEN

“

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Bruno Ribeiros

## ENTER

## SANDEMAN

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Bruno Ribeiras

Das Stadttrennen von Vila Real in Portugal gilt als der heimliche Saisonhöhepunkt des Tourenwagenweltpokals – also der wichtigsten Tourenwagenserie der Welt, die mit Zweiliterboliden der TCR-Klasse ausgetragen wird. Das Spektakel im Leitplankenkanal lässt sich ideal mit einer Wein- und Genussreise ins Douro-Tal und die angrenzenden Bergregionen kombinieren.

## FOOD

## FOR POLE

## BACALHAU COM BROA

## KABELJAU IM MAISBROT LAIB

*Zwiebeln und Knoblauch in Würfeln hacken und in Olivenöl anbraten.*

*Den Brotlaib so aufschneiden, dass oben nur ein kleines Stück abgesäbelt wird – wie ein Deckel. Dann mit einem großen Löffel aushöhlen. Das Brotfleisch in kleine Krumen bröckeln.*

*Den Fisch in die Pfanne geben, kurz anbraten, dann mit einem Löffel in kleine Bröckchen zerteilen und unter die Zwiebeln und den Knoblauch heben. Einen Deckel auf die Pfanne tun und das Ganze fünf Minuten lang köcheln lassen.*

*Wenn die Zwiebel beinahe glasig ist, die kleingeschnittene Wurst zugeben und unterheben. Zuerst bei großer, dann bei mittlerer Hitze weiter braten.*

*Alles auf ein Backblech verteilen, die Brotkrumen großflächig und -zünftig drüberstreuen.*

*Die Eier aufschlagen, mit Salz und Pfeffer abschmecken und über die Masse auf dem Backblech ausgießen.*

*In einem auf 180 Grad vorgeheizten Ofen etwa 20 Minuten backen, bis alles leicht angebräunt wird.*

*In den ausgehöhlten Brotlaib füllen, den abgeschnittenen Deckel aufsetzen und mit Weißwein aus dem Douro-Tal servieren.*

## ZUTATEN

1 Laib	Maisbrot
4	Zwiebeln
1 Teetasse	Olivenöl
2	Knoblauchzehen
2	Kabeljaufilets
2	Eier
1 Prise	Salz
3 Prisen	frisch gemahlener Pfeffer
325 g	Linguica-Wurst



# DEUTSCH- STUNDE

*Deutschstunde*

Mario Farnbacher ist seit Jahren eine feste Größe im GT3-Sport in Nordamerika. Für 2022 bekommt er eine neue Teamkollegin – und deren Anhang als Dauergesprächspartner gleich mit.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Archiv Ashton Harrison

# BUSINESS CLASS

Nach den abrupten Ausstiegen von Audi und BMW aus dem Deutschen Tourenwagenmasters gerieten auch die einstigen Werksteams ins Schleudern. Schnitzer und RBM etwa sperrten ganz zu. Phoenix Racing dagegen setzt auf einen behutsamen Umbau – und auf eine Ausdehnung des Geschäftsbetriebs abseits des reinen Rennsports.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: 1Vier



## SCHNITZER-JAGD

# RELOADED

Mit dem BMW-Rückzug aus dem DTM endete auch die lange Geschichte von Schnitzer Motorsport. Jetzt erlebt das einstige Traditionsteam ein überraschendes Comeback im Historischen Motorsport – dank einer Investition aus dem Schwarzwald.

Text: Norbert Ockenga  
Fotos: Schnitzer Classic

Das 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring macht die Fahrer zu Helden, weil die Rennstrecke an sich der Star ist: Keine Piste weltweit ist derart heikel wie die Nordschleife. Porsche-Ingenieur Patrick Arkenau und sein Fahrer Mathieu Jaminet schildern, was Reiz, Mythos und Schwierigkeit der Grünen Hölle ausmachen.

# VORHOF ZUR GRÜNEN HÖLLE

Die Sonne strahlt bei angenehmen 18 Grad Celsius in der Eifel. Der trockene Asphalt auf der berühmt-berüchtigten Nordschleife bietet an diesem Tag viel Grip. Werksfahrer Mathieu Jaminet hat am Steuer des Porsche 911 GT3 R von Frikadelli Racing die Reifen bereits auf optimale Temperatur gebracht. Sein Renningenieur schaut auf die GPS-Daten: Die folgende Runde verspricht wenig Überrundungsverkehr und perfekte Bedingungen für eine schnelle Zeit in der Grünen Hölle. Per Funk folgt die Ansage ins Cockpit: „Push this lap.“

Diese Aufforderung zur größtmöglichen Attacke hört Jaminet nur zu gern. Der Franzose wählt ein Motorkennfeld für maximale Leistung des über 500 PS starken Vierliter-Boxers im Heck des GT3-Boliden. Er überprüft die Einstellungen von Bremsbalance und Traktionskontrolle – und los geht's. Gut 25 Kilometer voller Anspannung warten auf ihn. „Wenn ich diese Worte im Funk höre, gibt es ein kurzes Grinsen unter dem Helm, denn eine solche Ansage liebt jeder Fahrer. Dann heißt es: Volle Konzentration und eins mit Fahrzeug und Strecke werden“, beschreibt Jaminet seine Emotionen auf dem Weg in den Full-Attack-Modus.

Text: Norman O'Connor  
Fotos: Jürgen Tap



# JAHRMARKT

Text: Norman O'Connor  
Fotos: Jürgen Tap

# AUS BETON

Das Karussell hoch oben in den Eifelwäldern der Nordschleife ist einer der spektakulärsten Streckenabschnitte beim 24-Stundenrennen. Was müssen Fahrer und Auto in der rumpligen Steilkurve aus brüchigem Beton und groben Asphaltnähten können?

# WETTERLEUCHTEN

**E**igentlich hätte das 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring zu einer Art Oktoberfest in der Eifel werden sollen. Schließlich feiert die BMW M GmbH in diesem Jahr ihr 50-Jähriges. Das goldene Jubiläum wird nicht nur von einer Großoffensive mit dem neuen M4 GT3 begangen – sondern auch mit einem besonderen Legendenrennen.

Alle namhaften Fahrer, die in der BMW-Motorsportgeschichte Erfolge eingehämt haben, messen sich im Vorprogramm in identischen BMW M2. Es handelt sich um die Autos aus dem Markenpokal, der heuer im Rahmenprogramm des DTM in seine zweite Saison geht. Tolimit aus Lohne richtet nicht nur den Cup, sondern auch das Rennen der Ikonen aus – ein Spektakel wie eine rollende Geschichtsstunde.

Beim „Vierundzwanziger“ treten die BMW-Teams als einzige mit einem ganz neuen GT3-Modell an: Der M4 löst den klobigen M6 ab, den Insider nur „einen Motor auf Rädern“ getauft haben. Der M4 ist deutlich versatiler. Die Arbeit, das reine Schrauben an ihm ist zwar komplizierter als am M6. Doch die Umsetzung des Wissens, was zu tun ist, um Änderungswünsche wahr werden zu lassen, fällt erheblich durchschaubarer aus.

Bei NLS3 setzte es denn auch gleich einen Dreifachsieg, angeführt von Rowe Racing. Das Ergebnis verwässert aber die Realität, denn Audi, Porsche und AMG hielten sich aus BoP-Gründen spürbar zurück. Und die M4 sind noch derart anfällig, dass auch die 1.000 Kilometer mehr beim wegen Wintereinbruchs ausgefallenen NLS2 kaum einen Unterschied in Sachen Haltbarkeit dargestellt hätten.

MEHR ÜBER  
*Motocartoon*



Text: Norbert Ockenga  
Illustration: Gerald Saß

