Motorsport exclusiv

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

Racer's finest



www.pitwalk.de



ENTHÜLLT: PORSCHE-PLÄNE FÜR 2023



COVER STORY LE MANS

- 34 "Wir werden's denen zeigen" Toyota-Boss Rob Leupen über Le Mans-Siege ohne Gegner
- 42 Nummer 963 lebt
 Alle Details zum Comeback
 von Porsche in der Ersten Liga
- 58 Hart aber sehr
 Le Mans stellt die Rennwagen vor enorme Belastungen

ZEITREISE

18 Lost Races

Die vergessenen Flugplatzrennen auf der Nobel- und Partyinsel Sylt

VORN IN THE USA BY SIMON PAGENAUD

96 Vater sein dagegen sehr Macht Vaterschaft wirklich langsamer?

WORLD WIDE RACING

- 14 Rock 'n' Race
 Eilige Kehrwoche vor Rock am Ring
- 16 Geschichte wiederholt sich Exklusiv: Der neue Mercedes GT3 basiert auf dem Serienmodell SL
- 114 Hinten rum
 Wie unterscheiden sich die TCR-Wagen
 von Hyundai und Honda?

GOOD OLD BOYS

64 Smokin' in the Boys Room

Vic Elford – einer der wenigen Allrounder des Motorsports ist gestorben

CAVER STORY GRUPPE C

72 Geschichts-Runde

Die Teams gehen die Histo-Rennen ganz verschieden an

FAHRENDES FREI-Lichtwiseim

Der heimliche Star beim Auftakt des Gruppe C-Supercup ist ein infernalischer Mazda. Die Histo-Rennserie macht Geschichte erlebbar.



GENIEBER-TIPP

- B6 Der Weg ist das Siel
- Zum Supercup-Finale an die Nordseeküste
- 122 Küken-Charme

Ein neues In-Restaurant am Ring lockt mit feinstem Geflügel

128 Food for Pole

Himbeer-Balsamico-Dressing

COVER STORY FORMEL 1

102 "Nachhaltigkeit ist keine Modeerscheinung" Sebastian Vettel über sein neu

entdecktes Umweltbewusstsein

LOWËN-MAMA

Eine Italienerin zeigt in der Motocross-WM für Damen, dass man Mutterrolle und Motorsport auf höchstem Niveau unter einen Hut bringen kann. Die ungewöhnliche Lebensgeschichte von Kiara Fontanesi.



COVER STORY RALLYCROSS-WM

130 Unter Hoch-Spannung

Die Elektro-Revolution der WRX passt zur Nachhaltigkeitsstrategie vom Nürburgring

36 "Jede Piste hat ihren eigenen Charakter" Weltmeister Johann Kristofferson über die Magie des Cross

SPECIAL STAGE

144 Out of Africa

So plant Ford den Einsatz bei der Rallye Dakar

152 Operation Wüstensturm

Ein Speedwaystar und seine Abenteuer in der Wüste

WHEELIE

164 Speedway's Coming Home

Wie England wieder auf die Erfolgsbahn zurückfand

172 Hot Mum

Eine Italienerin vereint Motorsport und Mutterpflichten

GEARBO

3 Editorial

Norbert Ockenga über Fahrer mit Herz und Stil

6 Must have

Neue Geschenktipps für echte Racer

12 Must collect

Aktuelle Modellautos für Ihre Vitrine

120 Must read

Buchtipps vom Topliteraten Herbert Schneider

8 Cartoon-Time

Das Bild der zwei Motorsportmonate

Impressum

Die Macher von Racer's finest



Zwei Großveranstaltungen binnen zweier Wochen – der Nürburgring bebt, aber für die Teams des 24-Stundenrennens bedeutet der Terminkalender Stress pur.

> Text: Norbert Ockenga Fotos: Tim Upietz, Thomas Rabsch

Zeit, die Boxen und das Fahrerlager des Nürburgrings zu verlassen - denn dann mussten dort die Aufbauarbeiten von Bühnen und Technik für das Megafestival Rock am Ring beginnen.

Beide Großveranstaltungen boten eine einzigartige Atmosphäre: Nach zwei Jahren ohne Fans wegen Corona platzten sowohl das Vierundzwanziger als Campingplätze rund um die Nordschleife. Zum Musikmarathon kamen knapp 100.000 Fans.

Mit einem entscheidenden Unterschied: Beim Rennen war - zumindest in der Zeit der Startvorbereitungen die Gerade vor der Haupttribüne heillos übervölkert, beim Rocken dagegen drängten sich die Massen vor der Main Stage bis weit ins Fahrerlager hinein.



World Wide *Racing*



GESCHICHTE wiederholt sich

Im Geheimen laufen bei HWA die Vorbereitungen für jenen neuen GT3-Rennwagen, der ab 2025 die Nachfolge des aktuellen Autos antreten soll. Dabei wird ein großes Modell wieder bemüht.

Text: Norbert Ockenga Fotos: Mercedes-Benz





er neue Daimler für die 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring, in Spa, Daytona und Dubai sowie die unzähligen GT3-Rennserien in aller Welt wird auf dem Serienmodell SL basieren – und von einem vier Liter großen Turbomotor angetrieben werden.

Der neue SL GT3 folgt einer großen Tradition des Modells. 1952 ist der 300 SL, der den Typencode W 194 trug, das erste Werksrennauto von Mercedes nach dem Krieg – und läutet eine erfolgreiche Epoche der "Super Leicht"-Jahrgänge im Motorsport ein.

1982 baut Neat DeAtley, ein Mercedes-Händler aus Lewiston im US-Bundestaat Idaho, eine Rohrrahmenkonstruktion in der Optik eines damals aktuellen SL auf, lässt ein Dach draufsetzen – und schickt den von einem Fünfliter-V8 befeuerten skurrilen Wagen mit Loren St. Lawrence in die seinerzeit boomende Trans-Am-Serie.

HWA, die Tuning- und Motorsportschmiede in Affalterbach, arbeitet im Auftrag von AMG bereits eifrig an der technischen Grundkonfiguration des neuen SL GT3. Da der Serien-SL für die Straße, der gerade neu rausgekommen ist, als Kabriolett mit Stoffdach über einen schweren Rahmen und kein festes Dach verfügt, ist die Umrüstung auf einen Rennwagen ein umfangreiches Unterfangen. Und im Schwäbischen steckt man noch in der Anfangsphase.

16 PLFWALK P

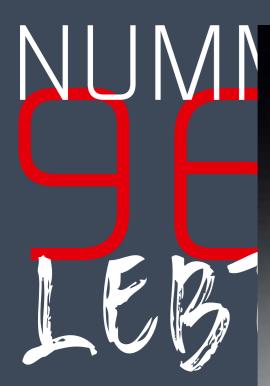


WIR WERDEN'S DENEN Text: Norbert Ockenga Fotos: James Moy

Toyota hat zum fünften Mal in Folge die 24 Stunden von Le Mans gewonnen. Sébastien Buemi, Brendon Hartley und José María López holten Mitte Juni den zweiten Sieg in einem Hypercar, nachdem die ersten Erfolge noch mit den 1.000 PS-Monstern der alten LMP1 eingefahren worden waren. In jedem Siegerjahr stellte Toyota das einzige Werksteam, schwamm als Hecht im Karpfenteich gegen Privatiers wie James Glickenhaus oder den Youngtimer von Alpine, der auf einem alten LMP2-Chassis basiert. Im kommenden Jahr erwächst den kölschen Japanern neue Konkurrenz. Wie ordnet Teamchef Rob Leupen die Siege ohne große Gegner ein?



Cover Story Le Mans



Porsche hat die Vorbereitungen für di Rückkehr in die Erste Liga des Langstreckensports abgeschlossen. Der neue LMDh wird 963 heißen. Die Programme für die WM, für Le Mans und die IMSA-Serie stehen. PITWALK-Cheredakteur Norbert Ockenga hat in Le Mans exklusiv mit allen Hauptdarstellern gesprochen. Hier steht erstmals die ganze Geschichte.



42 PITWALK 43











Smokin' in the Boys Room

Text: Astrid Böttinger Fotos: Porsche

Vic Elford ist tot. Der Engländer starb mit 86 Jahren an Krebs. Elford galt neben Walter Röhrl und Sébastien Loeb als einer der wenigen Fahrer, die sowohl im Rallyesport als auch auf der Rundstrecke zur absoluten Weltspitze zählten. Und er hat die Motorsportgeschichte von Porsche maßgeblich geprägt.

er Funke will einfach nicht überspringen. Vic Elford, als passionierter Raucher eigentlich geübt im Umgang mit Zigarette und Feuer, kriegt an diesem Januartag 1968 seinen Glimmstängel erst im dritten Anlauf an. Zu fahrig ist seine Hand, zu zittrig sein Griff. Denn die winterlichen Straßenverhältnisse bei der Rallye Monte Carlo haben selbst einen der wenigen großen Allrounder des Motorsports an seine Grenzen gebracht. Elford galt, wie Walter Röhrl oder Sébastien Loeb, als einer der Wenigen, die im Rallyesport und auf der Rundstrecke gleichermaßen virtuos waren.



Good Old Boys

Cover Story Gruppe C

GESCHICHTS Representation of the second of



72 PLAWALK 73

DER Text: Norbert Ockenga Fotos: Heike Kleene LAS SIEL



VORN IN THE USA by Simon Pagenaud



96 PLFWALK

Cover Story Formel 1 IST KEINE -MODEERSCHEINUNG (

> Text: Inga Stracke Fotos: Aston Martin, Jörg Mitter, Lucas Pripfl, Archiv Sebastian Vettel

Er lässt sich die Haare wachsen, trägt Vollbart und baut Biogemüse auf dem eigenen Bauernhof an. Dazu gibt er gemeinsam mit der deutschen Klima-Aktivistin Luisa Neubauer Interviews. Sebastian Vettel erfindet gerade einen neuen Charakterdarsteller innerhalb der Formel 1 – den Öko-Aktivisten im Turbomodus. Bei vielen Fans eckt er damit ziemlich an. Was treibt den vierfachen Weltmeister in seiner neuen Rolle?





114 PITWALK

anche Probleme lauern völlig unerwartet in dunklen Ecken. "Wir haben vielleicht noch 10 bis 12 Testtage", avisiert Franz Engstler, "je nach Verfügbarkeit der Reifen."

Denn die Pneus sind seit dem Ukrainekrieg eine neue Engstelle im internationalen Motorsport. "Für die Herstellung von Reifen braucht man Petroleum", weiß Tiago Monteiro, der im Rennstall von Franz Engstler einen Honda Civic im Tourenwagenweltpokal fährt. "Und da herrschen momentan Lieferengpässe."

Und nicht nur das Tourenwagentraditionsteam aus Wiggensbach im Allgäu ist von der Materialknappheit betroffen. Sogar die Siegermannschaft beim 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring, Phoenix Racing, musste aufgrund der Reifensituation mit einer ungewollten Strategie ins Rennen gehen: Nach dem Start schickte man den Audi R8 von Kelvin van der Linde, Robin Frijns, Dries Vanthoor und Frédéric Vervisch mit der härtesten der theoretisch verfügbaren Mischungen in die Grüne Hölle - obwohl die Außen- und Asphalttemperaturen dafür eigentlich zu kühl waren. "Jetzt müssen wir über ein Thema reden, über das wir eigentlich nicht sprechen wollten", konstatierte Teamchef Ernst Moser, "den Krieg. Aufgrund der Lieferengpässe hatten wir nicht genug weiche und mittelharte Reifen

KURENT

FZI

202

Für Besucher der Rallycross-WM auf dem Nürburgring, die einen besonderen Hang zur Kulinarik haben, gibt es eine neue Anlaufstelle: das Lucia im Eifeldorf.

Text: Norbert Ockenga Fotos: Lucia Cover Story Rallyecross-WM



130 PITWALK PITWALK 131







OPERATION WUSTENSTURM

Chris Louis ist einer der erfolgreichsten Speedway-Fahrer und -Manager der Welt. Doch ein prägendes Erlebnis hatte der Ipswicher nicht im Oval – sondern bei einer spontanen Teilnahme an der Rallye Dakar im Lehrlingsalter.

xt: Norbert Ockenga itos: Archiv Chris Louis, chiv Dick Partridge, Steve Waller

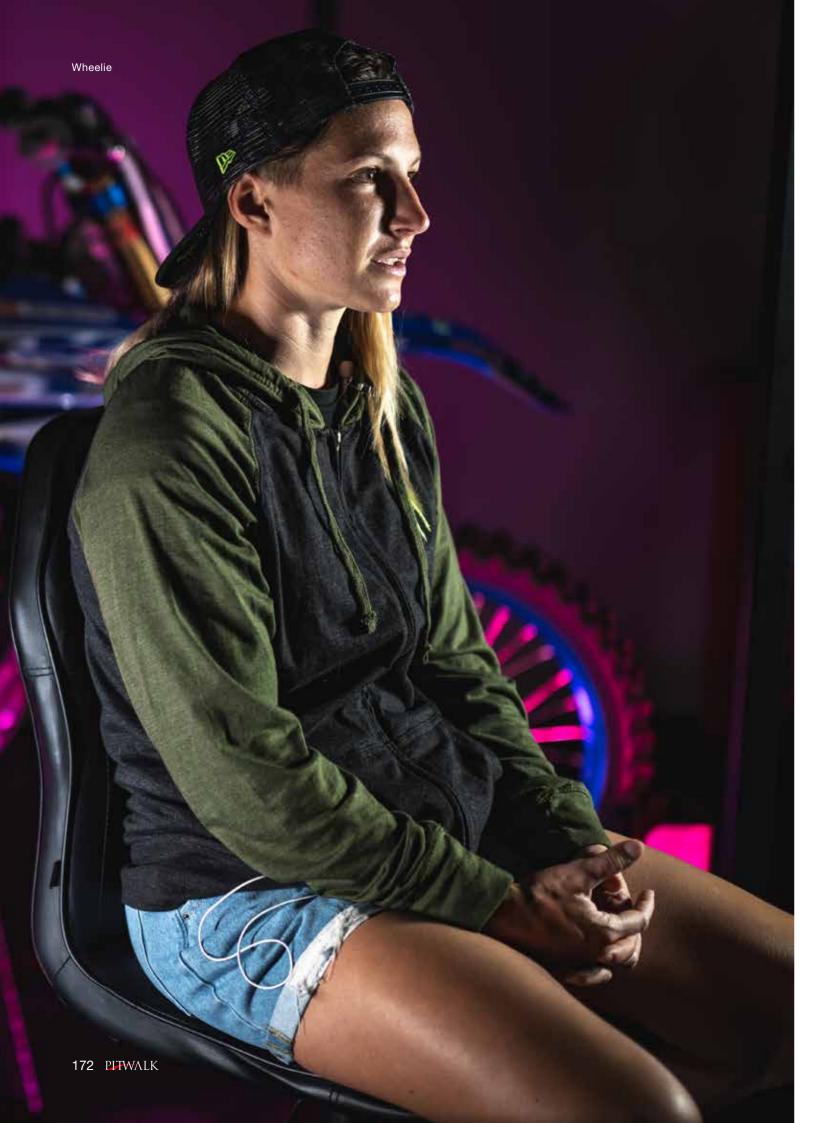
152 PLFWALK 153





In der Motocross-Szene macht eine 27-jährige Italienerin von sich reden: Kiara Fontanesi peilt ihren siebten Titel in der Damen-WM an – obwohl sie gerade zum ersten Mal Mutter geworden ist.

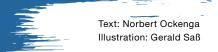
> Text: Norbert Ockenga Fotos: Monster Energy



PLTWALK 173

 \mathbb{N}

 \mathbb{N}



DAS ATTENTAT

ie Lounge hat sich schon geleert, als Oliver Gavin zu seinem Monolog ansetzt. "Es ist immer dasselbe; immer um die 16. Rennstunde herum passieren uns diese Sachen", hadert der ehemalige Corvette-Werksfahrer bei den 24 Stunden von Le Mans. "Die Fahrer sind dann übermüdet, am frühen Vormittag leidet die Konzentration am meisten. Ich habe schon aufgehört zu zählen, wie oft genau in dieser Phase die wunderlichsten Unfälle passieren. Und zwar immer uns."

Dieses Jahr ist es Alexander Sims, der von einem übernächtigten und -forderten reichen Herrenfahrer über den Haufen gefahren wird. Der 34-Jährige aus Coughton knallt frontal in die Leitschienen neben der Hunaudières-Geraden, nachdem François Perrodo in seinem LMP2 ihm in die Seite gefahren ist. Der 45-jährige Franzose, der von seinen Eltern eine große

französische Ölfirma geerbt hat, hätte auf der Geraden nur normal geradeaus zu fahren brauchen, dann wäre die Highspeedhavarie nicht passiert.

Sims liegt zu diesem Zeitpunkt an der Spitze der GTE-Pro, die Vette von ihm, Nick Tandy und Tommy Milner wirkt in ihrer ganzen Führungsarbeit äußerst souverän und kontrolliert. Und dennoch macht der gebürtige Londoner dem Amateur keinen Vorwurf: "Ich habe auch schon andere Leute abgeschossen und aus Rennen katapultiert. Es ist doch klar, dass das keine Absicht von ihm war. Wir waren alle nur zur falschen Zeit am falschen Ort."

Dennoch knirscht Sims: "Dass wir den Sieg beim allerletzten Le Mans der GTE-Pro-Klasse verloren haben, macht diesen Unfall doch ziemlich schwer zu verdauen."

