

Zu gewinnen: RENNFÄHRERHANDSCHUHE VON STRIETZEL STUCK MIT AUTOGRAMM

Motorsport exklusiv

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

PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



RALLYE DAKAR

**DACIA – AUF
ANHIEB FAVORIT?**

DTM

**RENAISSANCE
EINER LEGENDE**

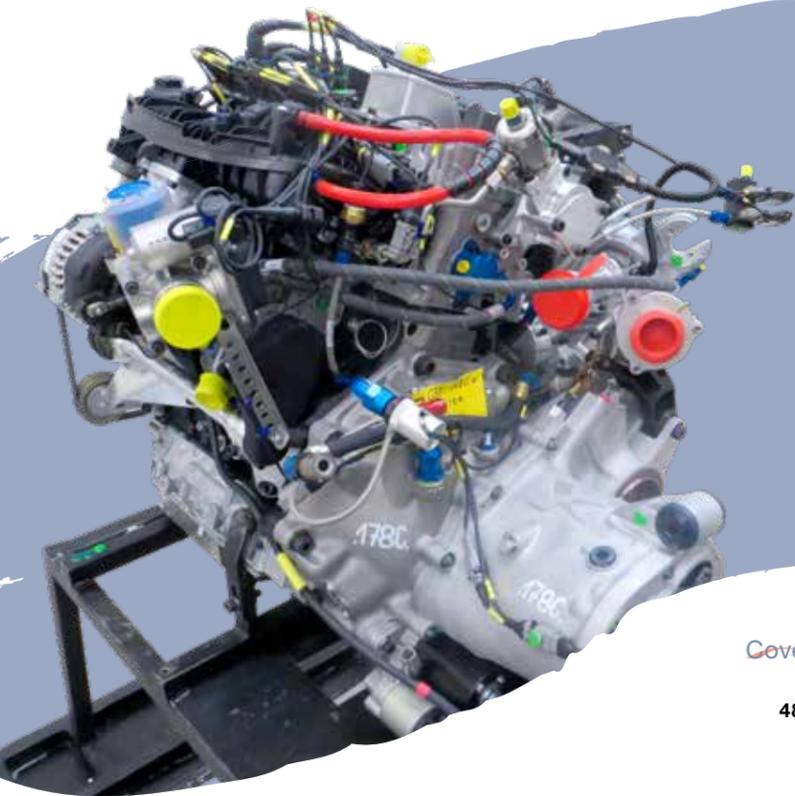
JOHN WINTER

**DIE TRAGÖDIE
DES HERRENFÄHRERS**

STUCK-WERK

ERINNERUNGEN EINES IDOLS

INHALT #80



Zeit fürs Einzelzeitfahren

Der Rallyesport führt in Deutschland ein Mauerblümchendasein. Dabei ist die Technik der Autos für die Jagd über Stock und Stein spektakulär und seriennah zugleich. PITWALK hat bei Škoda in böhmischen Mlada Boleslav einen Fabia in allen Details bestaunen dürfen. Seite 120

Cover Story *Hans-Joachim Stuck*

- 48 **Stuck-Werk**
Zwei Generationen Rennsportkult – Strietzel Stuck über Familie und Karriere

Good Old *Girls* Boys

- 64 **Whole Lotta Rosie**
Eine Engländerin gilt als Vorkämpferin für Emanzipation im Motorsport

Genießer-Tipp

- 72 **Park and Fight**
Besuchertipps für die 24 Stunden von Daytona
- 100 **Undercover Camping**
Dacia bietet ein alternatives Reisemobil für abenteuerlustige Racer

Special Stage

- 120 **Komm' Kreim**
Ein genauer Blick auf die Technik im Rallyesport
- 134 **Debütanten-Ball**
Die Rallye Marokko dient als Generalprobe für die Dakar

World Wide Racing

- 10 **Thunder Girl**
Juju Noda ist die erste Frau mit echtem Formel 1-Potenzial
- 20 **Renaissance-Architektur**
Wie das DTM plötzlich zu alter Stärke zurückfindet
- 90 **Onkel Toms Hütte**
Die ungewöhnliche Karriere von Tom Blomqvist

Cover Story *John Winter*

- 36 **„Plötzlich gab es weder Louis Krages noch John Winter“**
Ulrike Krages erinnert sich an ihren Mann John Winter



Lampenfieber in der Wüste

Dank dreier Neukonstruktionen und einem gemeinsamen Techniktrend kehrt vor der Rallye Dakar neue Spannung in die Autowertung. Alle Neuwagen sind im Herbst bei der Rallye Marokko erstmals aufeinandergetroffen – zu einer Generalprobe im Ernstfall. Wie verbindet man Testfahrten mit einer Marathonrallye, in der es auch noch um den WM-Titel geht? Seite 134

Wheelie

- 146 **I Have a Stream**
Justin Gerlach ist der jüngste Deutsche, der jemals die Rallye Dakar bestritt
- 152 **Baltischer Weg**
In der Speedway-WM trifft man den coolsten Motorsportler der Welt

Kennzeichen E

- 162 **Limousinen-Service**
Ist ein Elektro-Mercedes schon langstreckentauglich?
- 170 **Highway to Green Hell**
E-Auto, Hybrid oder Verbrenner – der ultimative Nürburgring-Vergleich

Gearbox

- 3 **Editorial**
Norbert Ockenga über das Phänomen PITWALK damals und heute
- 6 **Must have**
Geschenktipps für Racer mit Stil
- 18 **Must collect**
Neue Exponate für die heimische Vitrine
- 98 **Must hang**
Die besten Kalender fürs neue Rennjahr
- 118 **Must read**
Neue Buchtipps von Deutschlands bestem Motorsportliteraten
- 178 **Letzte Runde**
Der Cartoon zur Lage der Nation
- 179 **Impressum**
Die Macher von Racer's finest



Die Tragödie des Herrenfahrers

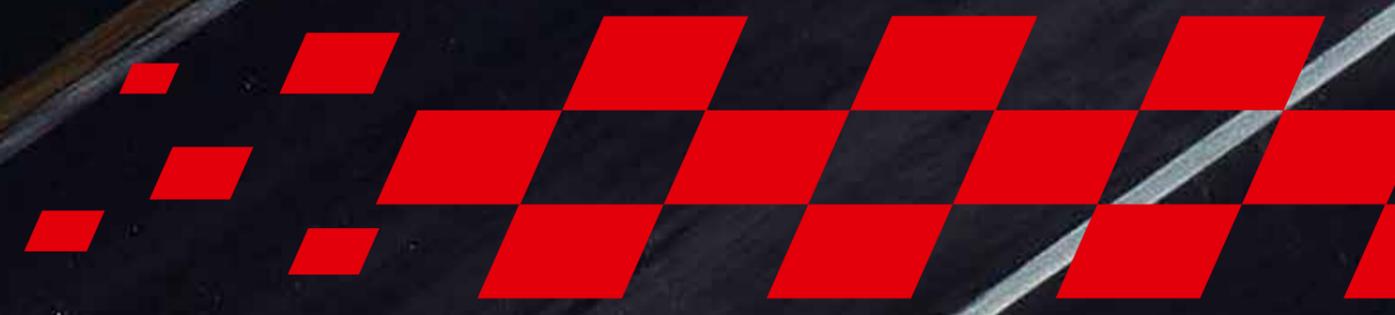
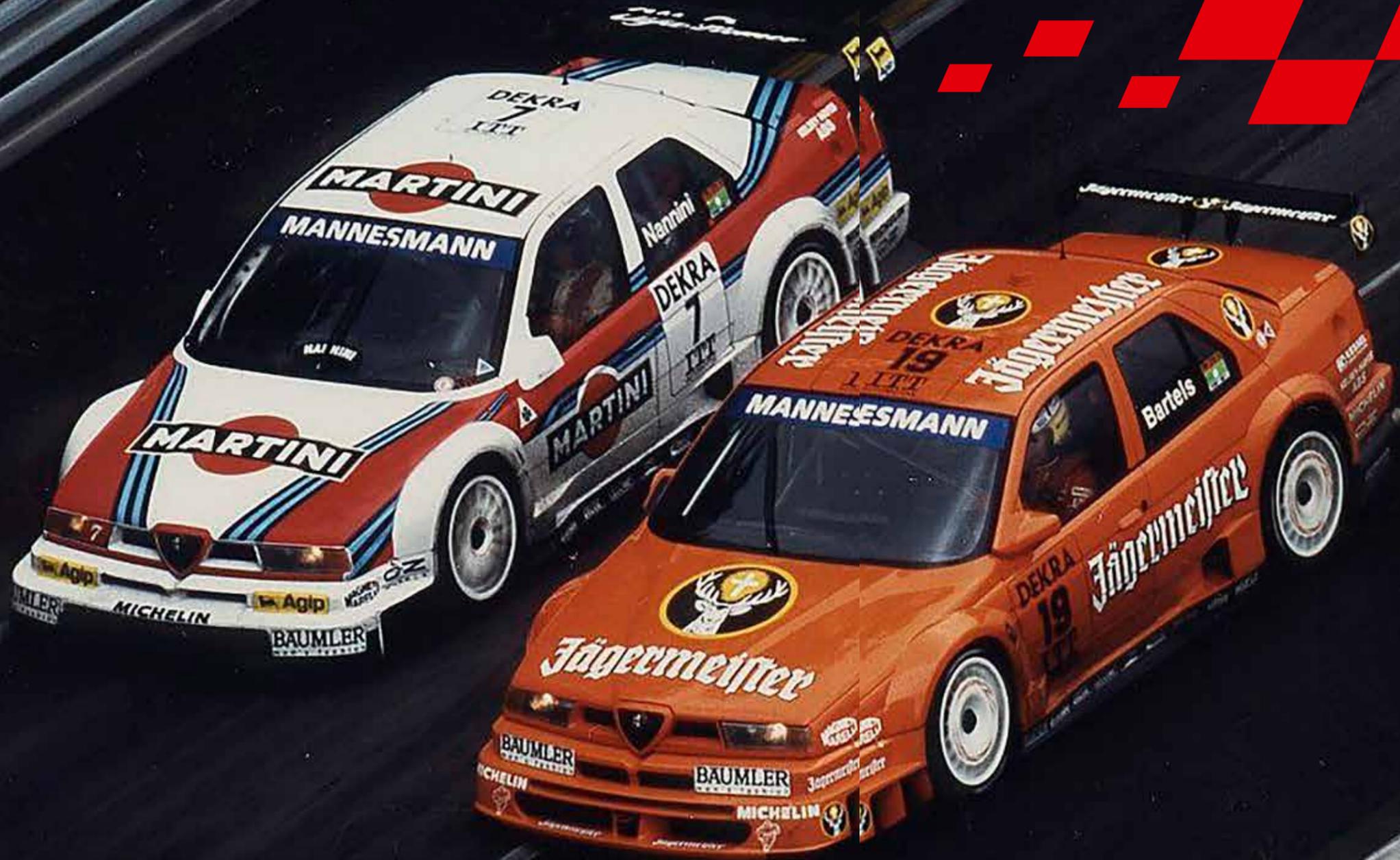
Als Gentlemen Driver John Winter ist er in den Achtzigern und Neunzigern einer der Besten seiner Zunft. Doch als das Unternehmen vom Bremer Louis Krages in Schieflage gerät, sieht er keinen Ausweg mehr. In PITWALK erinnert sich seine Witwe Ulrike Krages an das Leben und die Tragödie des Mannes mit dem berühmtesten Pseudonym im deutschen Motorsport. Seite 36



Juju Noda ist die erste junge Frau, die tatsächlich das Zeug zur Formel 1-Fahrerin hat. Dafür ging die heute 18-jährige Japanerin einen ganz und gar ungewöhnlichen Karriereweg: mit Stationen in Dänemark und im Historischen Motorsport.

THUNDER GIRL

Text: Norbert Ockenga
Fotos: T.Endo, Archiv Juju Noda



Der deutsche Motorsport schlummerte jahrelang in einem Dornröschenschlaf. Doch inzwischen brummt die Erste Liga wieder: Das DTM-Saisonfinale zog beinahe so viele Zuschauer an wie einst in der Blütezeit der Serie. Ein großes Essay geht der Frage auf den Grund: Woran liegt der Aufschwung zu alter Größe?

RENAISSANCE- ARCHITEKTUR

Text: Norbert Ockenga
Fotos: ITR

Unter dem Pseudonym John Winter schrieb der Bremer Industrielle Louis Krages in den Achtzigern und Neunzigern Motorsportgeschichte. Hinter der Laufbahn als höchst respektierter Herrenfahrer steckte eine Flucht aus dem Unternehmeralltag – und der mündete in eine Tragödie.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, Porsche, Opel, Archiv Ulrike Krages

“
PLÖTZLICH
GAB ES WEDER
LOUIS KRAGES
NOCH
JOHN WINTER
”





STUCK. WERK.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Christopher Kierstein,
Uwe Kurenbach, Archiv Stuck

Beim Rossfeld-Bergrennen fährt Hans-Joachim Stuck gleich eine ganze Flotte historischer Rennwagen, die sein Vater Hans oder er selbst im Laufe der generationsübergreifenden Traumkarriere bewegt haben. Für PITWALK begibt sich die ewige Frohnatur aus Bayern auf eine Zeitreise mit Vater und Sohn.



19 20
37 23

Good Old Girl

Rosemary Smith

*Whole lotta
Rosie*

Text: Mark Cole
Fotos: Kilkenny Motor Club, Eric Koch, John Ross,
Renault Motorsport, Ferret Fotos, Anefo, Archiv Mark Cole

Eine Schneiderin aus Dublin gilt als Vorreiterin für Gleichberechtigung im europäischen Motorsport. Auch wenn Rosemary Smith ihr großes Ziel – die 24 Stunden von Le Mans – wegen eines flegelhaften französischen Rennarzts nie erreichen soll, hat sie als Rallye- und Tourenwagenfahrerin die Türen für Frauen am Steuer geöffnet. Deswegen darf sie im fortgeschrittenen Oma-Alter sogar noch einen aktuellen Formel 1 fahren.

Das 24-Stundenrennen von Daytona läutet nicht nur traditionell die neue Rundstreckensaison ein – sondern bietet sich aufgrund der räumlichen Nähe auch für eine Spaß- und Bildungsreise in gleich zwei der weltbesten Freizeitparks ein.

PARK & FIGHT

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

ONKEL TOMS HÜTTE

Tom Blomqvist gilt als der neue Shootingstar der Langstreckenszene. Der 31-Jährige hat einen prominenten Vater – und ist schon seit Kindertagen ein wahrer Globetrotter. Nur von seinen schwedischen Familienwurzeln merkt man rein gar nichts.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Jake Galstad,
Michael L. Levitt,
René de Boer

UNDER-COVER-CAMPING

Dacia möchte nicht nur Autos zum bestmöglichen PreisLeistungsverhältnis bauen – sondern auch mit Nachhaltigkeit, Naturverbundenheit und Abenteuergeist punkten. Ein Dacia Duster mit eingebautem Schlafpaket im großen Kofferraum soll das Midsize-SUV zu einem Camper für gelenkige und flexible Spontanurlauber machen. Wie fühlt sich das Adhoc-Outdoorleben an?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, Tim Upietz



KOMM' KREIM

Deutschlands Rallyevorzeigeheld Fabian Kreim legte ab 2018 in der EM und der DRM den Grundstein für seine heutige Karriere – in einem Škoda Fabia R5. Ein Besuch im Škoda Motorsportzentrum von Jungbunzlau – 80 Kilometer nordöstlich von Prag in Mittelböhmen – gewährt exklusive Einblicke in die Technik und in Zusammenhänge des Rallyealltags.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

DEBÜT ANTEN- BALL

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



Die Rallye Marokko ist nicht nur das Finale der Marathon-WM – sondern stets auch die Generalprobe für die Rallye Dakar im Januar des Folgejahres. Dieses Jahr gaben in Nordafrika gleich drei Neukonstruktionen ihren Einstand. Wie funktioniert der Testbetrieb mitten im sportlichen Ernstfall? PITWALK durfte bei Neuling Dacia hinter die Kulissen schauen.

Justin Gerlach ist als jüngster Deutscher aller bisherigen Zeiten in der Motorradklasse bei der Rallye Dakar am Start. Der Privatfahrer aus Berlin ist auch Hauptdarsteller in einer innovativen Videoreihe des Streamingkanals PITWALK TV.

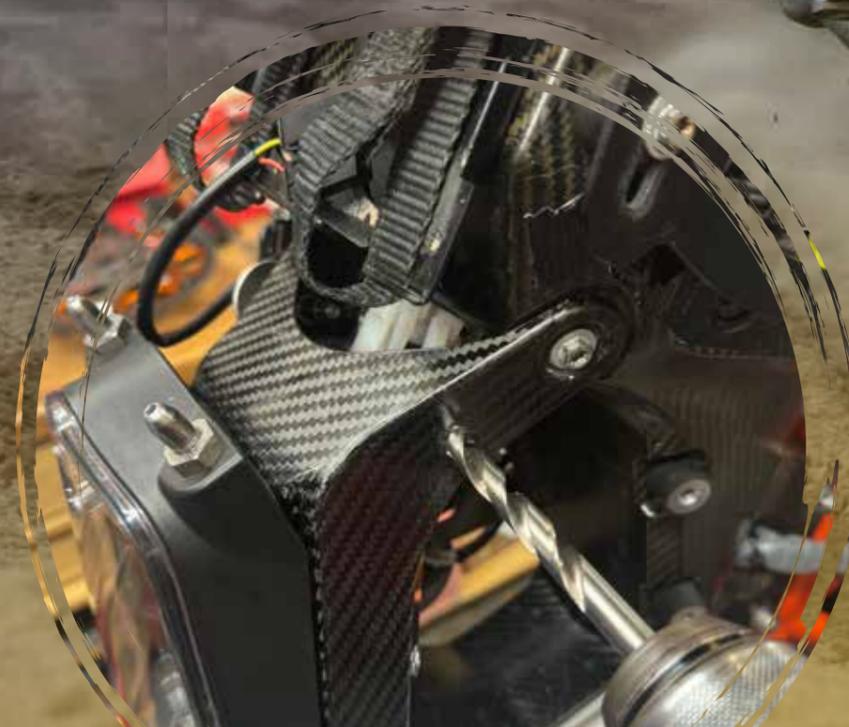


Text: Norbert Ockenga
Fotos: Archiv Justin Gerlach

I HAVE A STREAM

Die Weihnachtsmärkte in Berlin sind sowieso unerschämmt teuer: sechs Euro für eine Bratwurst, 17,50 Euro für einen Glühwein mit Schuss und einen Eierpunsch unter der Gedächtniskirche. Da versäumt Justin Gerlach also nicht allzu viel, wenn er weite Teile der Adventszeit nicht in seiner Heimatstadt verbringt – sondern in der Wüste von Dubai.

Dort nämlich trainiert der 23-Jährige im Dezember eine Woche in einer konzertierten Aktion für seinen ersten Start bei der Rallye Dakar – unter fachkundiger Anleitung von Konrad Dąbrowski. Schließlich ist Gerlach in diesem Januar Teamkollege von Dąbrowski beim





BALTISCHER WEG

Selbst viele Insider halten Kimi Räikkönen für den coolsten Rennfahrer überhaupt. Ein Blick zurück ins Jahr 2022 zeigt: Das kann nur meinen, wer Speedwaystar Andžejs Ļebedevs nicht kennt.

Für einen kurzen Moment huscht Erheiterung über die sonst immer so stoische Miene. „Damit hätte ich nun wirklich nicht gerechnet“, gesteht Andžejs Ļebedevs in einer Bahndienstpause beim Finale des German Speedway Masters, „wo ich doch eine ganze Veranstaltung weniger bestritten habe.“

Und doch hat der heute 30-Jährige aus Dünaburg in Lettland beim Endlauf auf dem Eichenring in Dohren 2022 noch reelle Titelchancen. „Aber eigentlich“, fährt Ļebedevs im Bauwagenstudio-Interview während des Livestreams fort, „interessiert mich das wenig. Ich fahre einfach nur Lauf für Lauf – und gucke dann am Ende, wie viele Punkte mir das gebracht haben wird.“

Es ist genau diese Mischung aus Unbekümmertheit und Gleichgültigkeit, die Ļebedevs zu einer Ausnahmeerscheinung im internationalen Motorsport macht. Im Fahrerlager könnte man den Osteuropäer vom Baltikum glatt übersehen. Sein leicht krummer Rücken, dazu eine sauber seitgescheitete Frisur – so sehen

Erlebniszentrum
NATURGEWALTEN SYLT

LIMOUSINEN—SERVICE

Die E-Klasse ist ein typisches Auto für Vielreisende auf der Langstrecke. Taugt auch die Elektroversion der Mercedes-Limousine für lange Strecken, oder braucht man dazu doch noch den klassischen Verbrenner?



Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

Zwei Mal Nürburgring binnen zweier Wochen – was liegt da näher als zu vergleichen, wie sich die Fernreisen von Ostfriesland in die Eifel in einem E-Auto und einem normalen Verbrenner so entwickeln?



HIGHWAY TO GREEN HELL

DIE ABRÄUMER

Porsche hat das erfolgreichste Jahr seiner Motorsportgeschichte hinter sich. 2024 gewannen die Schwaben die Titel in allen Championaten, in denen sie werksseitig antraten. André Lotterer, Laurens Vanthoor und Kévin Estre gewinnen in einem Porsche 963 die Sportwagenlangstrecken-WM, Felipe Nasr und Dane Cameron in einem Schwesterwagen die nordamerikanische IMSA-Serie; Pascal Wehrlein wird Formel E-Weltmeister; bei den GT3 holen sich Laurin Heinrich den Titel in Nordamerika sowie Klaus Bachler mit Joel Sturm und Alexander Malychin im Manthey-Elfer in der WM.

Die Schwaben stehen damit als Paradebeispiel dafür, wie deutsche Hersteller im Motorsport trotz der in ihrer Heimat um sich greifenden Krise auf Kurs bleiben können: durch gezielte Privatisierung.

Porsche hat sowohl in der Ersten Liga als auch in der Produktionswagenklasse schon früh auf Allianzen mit Teams gesetzt, die ihren Teil zur Finanzierung der Einsätze beitragen: Penske bei den LMDh, AO Racing mit den Dinosauriern „Rexy“ und „Roxy“ in der IMSA-GT3. Das Team gehört dem amerikanischen Techmillionär Phillip Jeffrey, kurz P.J., Hyett aus Naperville in Illinois.

In der WM hätten die Zuffenhäuser mit Project 1 eigentlich einen ähnlichen Weg gehen wollen. Alle Weichen waren bereits gestellt. Doch dann schrieb sich Ferrari mit einem echten Werksteam in die GT3-Wertung ein, sodass Porsche auf den letzten Drücker

auf Manthey-Racing umschwenken musste. Am Team von Legende Olaf Manthey hält Porsche 51 Prozent.

Der Schulterchluss mit potenten unabhängigen Rennställen ist eine klassische Win-Win-Situation: Porsche erhält eine Infrastruktur für die Einsätze, die auf höchstem Niveau operiert, kann sich auf die Entwicklungsarbeit hinter den Kulissen konzentrieren und spart so erheblich Kosten im Motorsportzentrum Weissach. Und die Teams können sich auf Technik vom Feinsten und den mythenumwehten Ruf der Marke Porsche verlassen, was ihnen bei der eigenen Sponsorsuche mehr hilft als führen sie mit einer Alltagsmarke.

Bei den LMDh hat sich genau diese Kombination als segensreich erwiesen. Nach einem für diese Fahrzeuggattung unausweichlichen Lehrjahr ist bereits in Saison 2 der Knoten geplatzt. Weiterentwickelte Technik, eingeschliffenere Abläufe und mehr externe Partner haben die beiden Titel möglich gemacht.

So dient die Saison 2024, mitten in der größten Krise der deutschen Autobauer seit mehr als einem halben Jahrhundert, denn auch als Mut- und Muntermacher: Man kann auch heutzutage als deutscher Hersteller noch auf höchstem Niveau erfolgreich Motorsport treiben – und den dann für einen technischen wie kommunikativen Brückenschlag zu den Serienprodukten nutzen, grad wie bei einem vollwertigen Werkseinsatz. Man muss nur die Zeichen der Zeit richtig umsetzen.

MEHR ÜBER
Motocartoon



Text: Norbert Ockenga
Illustration: Gerald Saß

