

Zu gewinnen: ORIGINAL-OVERALL VON FRANZ KONRAD AUS DER SAISON 1981

Motorsport exklusiv

Nr. 56 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



JOCHEN RINDT

50 JAHRE NACH DER
TRAGÖDIE VON MONZA

**JETZT AUCH
MIT MOTOGP**

ENTHÜLLT!

GRUPPE C WIEDER
IN DEUTSCHLAND

GEHT DAS GUT?

IM PORSCHE TAYCAN ZUR
FORMEL E NACH BERLIN

LE MANS

DER MYTHOS TROTZT DEM VIRUS

INHALT **59**



Die Rückkehr der Donnervögel

Die Gruppe C-Jahre von 1982 bis 1993 gelten immer noch als „die goldene Ära des Sportwagen-Langstreckensports“. Jetzt reift ein geheimer Plan, die ebenso gewaltigen wie umschwärmten Sportprototypen zu einem Einladungsrennen nach Deutschland zurückzuholen. Und zwar bereits im kommenden Frühling. Seite 88



Grüne Welle

Die Zeit der LMP1-Sportwagen neigt sich dem Ende entgegen. In Le Mans findet der letzte große Aufglop der 1.000 PS-Monster statt. Vor lauter Debatten um die Neuausrichtung der WM gerät mehr und mehr in Vergessenheit, was für Meisterwerke die LMP1 eigentlich waren – vor allem in Sachen Nachhaltigkeit und Effizienz. Ein Blick in die Datensätze von Toyota zeigt, was für eine enorme Entwicklung die Hightech-Vorreiter für grünen Motorsport hingelegt haben. Seite 52

Goin' Green

- 26 **King of Quer**
Mit einem Monster-Pony Car lässt Ford die Elektromuskeln spielen
- 34 **Inside the Electric Circus**
Gewagtes Experiment: mit dem Porsche Taycan zur Formel E nach Berlin
- 72 **„Öl ist der Schlüssel zu weniger CO₂“**
Shell-Formel 1-Ingenieur Matthias Eggenstein erklärt, wie 0W-Öl Verbrauch und Emissionen senkt

Cover Story Le Mans

- 52 **Big Data**
Die Daten von Toyota zeigen, was für Effizienzwunder die modernen LMP1-H sind

Cover Story Glory Days

- 88 **C-frisch**
Enthüllt: Die Gruppe C kehrt mit einem historischen Rennen nach Deutschland zurück

VORN IN THE USA

- 114 **Der große Graben**
Simon Pagenaud über das erste gemeinsame Rennen von IndyCar und NASCAR



Touren wagen

Die TCR-Kategorie kristallisiert sich mehr und mehr als die beste Tourenwagenklasse der Welt heraus. Ein Werksbesuch bei J.A.S. in der Nähe von Mailand gewährt Einblicke in die Technik und die Fertigung der Honda Civic-Type-R für den Weltpokal, die nationalen Meisterschaften und das 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring. Seite 122

World Wide Racing

- 20 **Little Miss 911**
Hat eine 22-jährige Engländerin das Zeug zum Langstreckenstar?
- 122 **Fischer-Chöre**
Exklusiver Besuch: So entstehen die Honda Civic Type-R für die TCR
- 130 **Type-R-Beratung**
Drei neue Varianten setzen neue Maßstäbe für Fahrspaß mit Fronttrieblern
- 136 **„Abtrieb ist nicht gleich Abtrieb“**
Interview mit Type-R-Entwickler Hideki Kakinuma

Good Old Boys

- 98 **Das letzte Kommando**
Vor 50 Jahren starb Jochen Rindt; Zeitzeugen erinnern sich

Wheeler

- 160 **Halbbrüder im Geiste**
Ein Technik- und Teamvergleich zwischen Moto2-WM und dem Tourenwagen-Weltpokal
- 168 **Doktor Steelhammer**
KTM geht in der MotoGP technisch einen anderen Weg als die Gegner aus Japan und Italien

Geniebertipp

- 140 **Mozart & Motoren**
Bei Salzburg beginnt der Tourenwagen-Weltpokal

Teufelskerle

- 82 **Korb statt Königsklasse**
Franz Konrad erzählt, warum er nicht in die Formel 1 gegangen ist
- 150 **Gebirgsjäger**
Kurz vorm Krieg werden die Abenteurer von Juan Manuel Fangio immer wilder

Gearbox

- 3 **Editorial**
Norbert Ockenga über Mut zum Machen trotz Corona
- 6 **Must have**
Neue Geschenktipps für Racer mit Stil
- 80 **Must read**
Frische Lektüre nach der Coronapause
- 178 **Letzte Runde**
Der Cartoon zur Lage der Nation
- 179 **Impressum**
Die Macher von Racer's finest

Bike Weeks

Während der Automobilsport gerade schwächelt, erleben Motorradrennen weltweit einen Boom. Vor allem die MotoGP als die Formel 1 der Biker. Höchste Zeit, sich intensiv mit der Königsklasse und ihrem Unterbau zu befassen. Seite 160



LITTLE *Miss* 911



Esmee Hawkey verfolgt in England konsequent ihre Karriere mit Porsche-Sechszylindern – die sie schnurstracks in den GT3-Sport führen soll. Wird die 22-Jährige aus der Nähe von London der erste weibliche Superstar auf der Langstrecke?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Porsche

KING OF

FORD

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Ford



Wenn in Deutschland die Rede auf E-Mobilität kommt, setzt es unter potenziellen Kunden meist einen ziemlichen Rückstoß – und bei Verkäufern eine Schockstarre. Ford dagegen kämpft offensiv gegen die Vorurteile an, Wagen auf Strom seien bieder, brav und langweilig. Die amerikanische Marke nutzt jede Gelegenheit, ihre E-Autos emotional aufzuladen und als echte sportliche Alternativen zu den klassischen Muscle und Pony Cars zu etablieren. Jetzt sogar im NASCAR-Umfeld.

Die Formel E beendete ihre Coronarumpfsaison mit einer Endlosschleife in Berlin. Endlich mal ein idealer Anlass, um auszuprobieren, wie alltagstauglich E-Mobilität für die Straße heute schon ist. Eine Reise mit dem Porsche Taycan zur Formel E in die Hauptstadt fördert Erstaunliches zutage.



Inside THE ELECTRIC CIRCUS

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

BIG DATA

Text: Norbert Ockenga
Fotos: James Moy

Bei den 24 Stunden von Le Mans im September endet die Ära der Hybrid-Sportprototypen an der Sarthe. Der Toyota TS050 ist der letzte Vertreter der 1.000 PS-Boliden, die seit Einführung der LMP1-Klasse immer effizienter wurden. Dank Hightech und weitreichender technischer Freiheiten führen die Boliden ständig schneller, verbrauchen dabei gleichzeitig immer weniger Kraftstoff. Toyota hat exklusiv für PITWALK die Datenaufzeichnungen geöffnet. In den Telemetrieauswertungen erkennt man erst so richtig, was die TS-Baureihe für gewaltige Meisterwerke hervorgebracht hat.



Öl

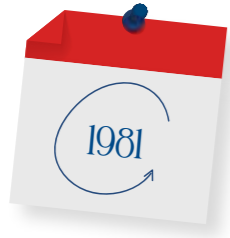
ist der Schlüssel
zu mehr
Effizienz
und weniger CO₂



Die Mobilität der Zukunft wird noch über viele Jahrzehnte aus einem Verkehrsmix bestehen, der reine E-Autos ebenso beinhaltet wie Hybride, klassische Ottomotoren und sogar Dieselselbstzünder. Deswegen muss man auch weiter daran forschen, wie man den Schadstoffausstoß von Verbrennungsmotoren senken kann.

Dabei spielen vor allem die Betriebsstoffe eine immer wichtigere Rolle. Auch, weil man an ihnen in der Formel 1 noch entwickeln kann. Matthias Eggenstein, bei Shell in Hamburg für die integrierte Entwicklung mit Ferrari verantwortlich, erklärt die Zusammenhänge.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Shell, Ferrari



Der Vorsatz hat nicht lange gehalten. Eigentlich habe ich vor, mich mit meinem eigenen Team auf Sportwagenrennen mit Porsche zu konzentrieren. Doch 1981 überredet mich Gerhard Mäder, damals einer der ältesten und erfahrensten Rennmechaniker überhaupt, zu einem Wechsel in die Formel 3.

Mäder hat früher schon für Harald Ertl geschraubt. 1981 arbeitet er bei KWS – einem Riesen-Formel 3-Team aus Koblenz. Er überzeugt mich von einem Test in einem Chevron – und daraus entstehen direkt die ersten Renneinsätze in der Deutschen Formel 3-Meisterschaft.

1982 fahre ich die komplette Formel 3-Saison. Auch wieder in einem Chevron. Den hat Tony Southgate entwickelt – der später in der Gruppe C für Jaguar und in der Formel 1 arbeiten wird. Der Chevron ist schon ein frühes Schürzenauto – was aber überhaupt nichts taugt. Der Wagen hat Abtrieb wie Sau. Plötzlich kannst du jedes andere Auto in den Kurven außen rum überholen. Aber auf den Geraden sind wir um über 25 km/h zu langsam. Da kannst du dir

vorstellen, wo wir in der Formel 3 fahren – nämlich nirgends.

Formel 3-Storys

Anno 1983 fahre ich mit einem Anson von Gary Anderson – auch ein späterer Formel 1-Konstrukteur, der als Partner von Eddie Jordan berühmt werden soll. Ich habe 1982 die Superlizenz gekriegt – und daraufhin recht unverhofft auch die Chance, Formel 1 zu fahren.

Stefan Bellof gilt damals als das größte Talent, das der deutsche Motorsport seit langen Jahren gehabt hat – mit Potenzial auf eine ganz große Karriere in der Formel 1. Bellof hat einen Vertrag als Werksfahrer in den Porsche 956 für die Sportwagen-WM, fährt aber parallel schon für das Team von Ken Tyrrell in der Formel 1.

Franz Konrad ist heutzutage als Teamchef- und Fahrer-Urgestein bei Sportwagen-Langstreckenrennen bekannt. Dabei hat der gebürtige Österreicher 1983 die Formel 3-DM gewonnen. Die Tür zur Formel 1 stand ihm schon offen – doch Konrad ist bewusst nicht eingetreten, sondern hat der Gruppe C den Vorzug gegeben. Im dritten Teil seines großen Tagebuchs über das bewegte Leben und die wilde Karriere begründet Franz Konrad, warum er sich gegen die Königsklasse entschieden hat.

Text: Franz Konrad
Fotos: Archiv Konrad Motorsport



Konrad STATT KÖNIGSKLASSE





FRISCH!

Eine Serie für historische Gruppe C-Sportwagen aus den Achtzigern lockt im Ausland schon seit Jahren beharrlich über 20 Teilnehmer an. Ab 2021 soll erstmals auch wieder ein Rennen der gewaltigen Prototypen in Deutschland stattfinden – im Rahmen des Bosch-Hockenheim Historic, also dem Jim-Clark-Memorial.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Peter Auto, Gebhardt Motorsport





19 19
42 70



Jochen Rindt

Good Old Boys



Das letzte *Kommando*

Text: Adam Cooper
Fotos: Artur Fenzlau/Technisches Museum Wien,
Erwin Jelinek/Technisches Museum Wien

Vor genau 50 Jahren ist Jochen Rindt in Monza tödlich verunglückt. Der Mainzer ist 1970 posthum zum Weltmeister gekürt worden – als bisher einziger Formel 1-Fahrer der Geschichte. In PITWALK erinnern sich alte Weggefährten an die letzten Jahre des charismatischen Lotus-Fahrers – von Bernie Ecclestone über seinen Mechaniker David Sims bis hin zur österreichischen Journalistenikone Heinz Prüller.

*J*ochen Rindt geht viel durch den Kopf in diesem Sommer 1969. In seiner ersten Saison bei Lotus hat der gebürtige Mainzer, der in Graz aufgewachsen ist, viel erlebt: den haarsträubenden Unfall im Montjuich Park von Barcelona, vor dem ihm eine Heckflügelhalterung abgebrochen ist wie ein Streichholz; die nicht zielführenden Ausflüge seines Chefs Colin Chapman in die Untiefen des Allradantriebs; zahlreiche Aus- und Zwischenfälle wegen Material- oder Konstruktionsfehlern.

Soll er trotz alledem für 1970 bei Lotus bleiben? Sein Verhältnis zu Teamchef Chapman weist längst tiefe Risse auf. „Man hat gespürt, dass es einige Meinungsverschiedenheiten zwischen ihm und dem Alten

Mann gab“, erinnert sich Dave Sims, der langjährige Lotus-Mechaniker. „In vielen Gesprächen zwischen den beiden gab es kaum mehr ein ‚wenn‘ und ‚aber‘. Immer öfter beklagte er sich bei seinen Werkstattbesuchen: ‚Das Teil da sieht aber verdammt fragil aus.‘ Jochen hat sich über Bauteile wie Anlenkpunkte oder Luftleitwerke immer mehr Gedanken gemacht.“

Der Alte Herr

*D*ie Mechaniker geben ihm recht. Aber nur im Stillen. Denn öffentlich dürfen sie sich nicht gegen ihren Boss stellen. Sie können nichts machen, sich nur ihren Teil denken.

Jahrzehntelang verbindet die beiden Topserien im US-Motorsport in etwa so viel wie Eishockey und Eiskunstlauf: Beide haben eine gemeinsame Basis – dann aber auch schon keine weitere Schnittmenge. Erst recht nicht beim Faninteresse. Nun könnte ausgerechnet Corona alles ändern: Wegen des Rumpfkalenders kam es in Indianapolis erstmals zu einer gemeinsamen Veranstaltung der beiden Topligen der NASCAR mit der IndyCar. PITWALK-Kolumnist Simon Pagenaud war mittendrin – und spürt: Das Wochenende rund um den Independence Day könnte für den US-Sport eine Wende von historischem Ausmaß angeschubst haben.



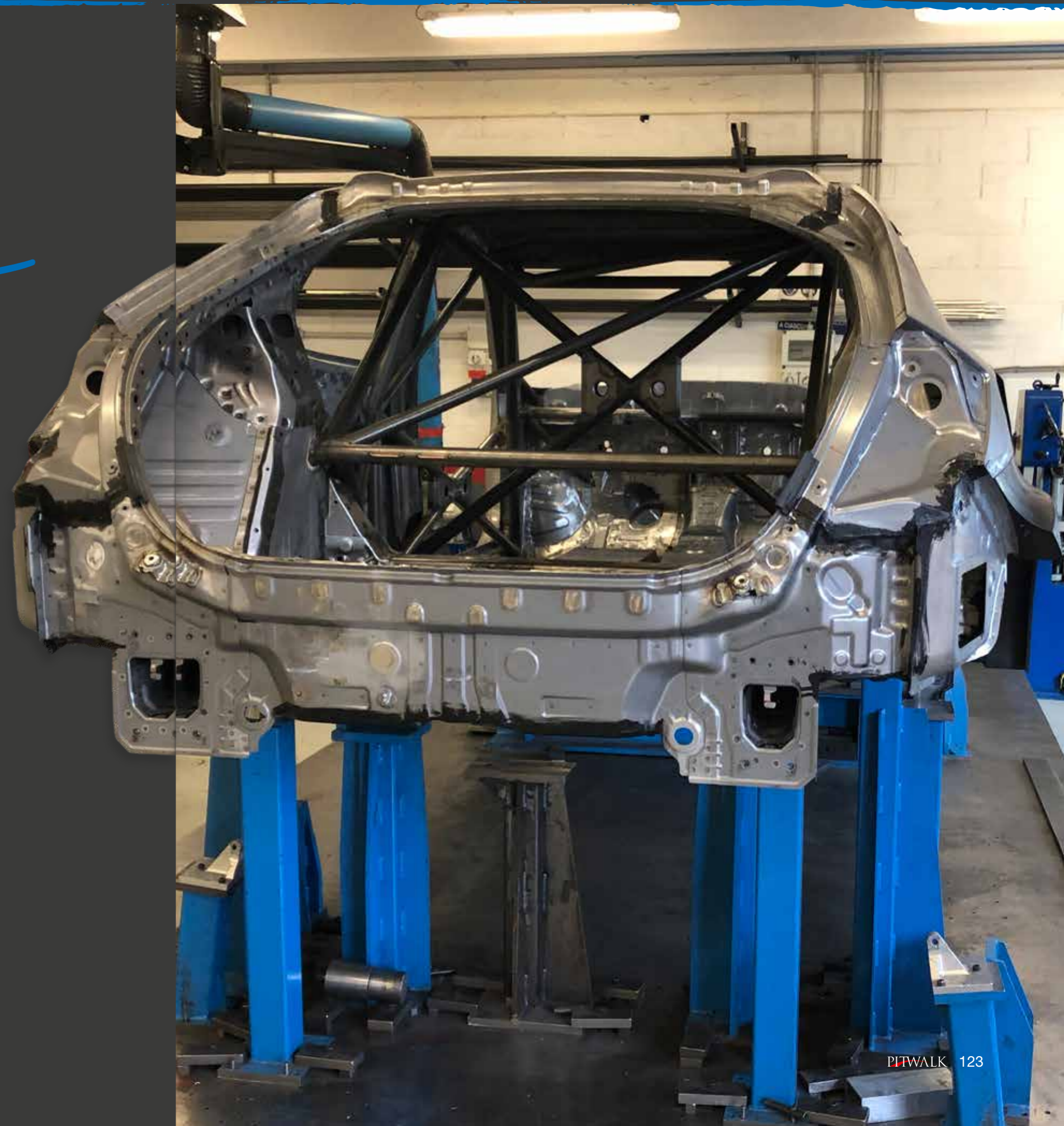
DER GROßE GRABEN

Text: Simon Pagenaud
Fotos: IndyCar, NASCAR

FISCHER- *Chänge*

Honda geht als Titelverteidiger der TCR-Klasse ins 24-Stundenrennen auf dem Nürburgring. Auch im Weltpokal und in der deutschen TCR-Serie zählen die Civic-Piloten zu den Titelanwärtern. Wie aber wird aus einem Serien-Civic Type R die Rennversion? PITWALK hat bei J.A.S. in Norditalien hinter die Kulissen blicken dürfen, und Mads Fischer – der Vater des Honda Civic TCR – ist Ihr Fremdenführer.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene



TYPE-R- *Begegnung*

Seit 1992 steht das „Type-R“ für besonders sportliche Modelle von Honda. Angefangen mit dem NSX, haben die Japaner inzwischen schon 10 verschiedene Type-R-isiert. Dieses Jahr erfährt die sportliche Familie Zuwachs durch gleich drei neue Civic-Modelle – mit unterschiedlichen Charakteren.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Honda





ABTRIEB IST
NICHT GLEICH

Abtrieb

Fünf Fragen an Hi-deki Kakinuma, der als Großer Projektleiter für die Honda Civic Type-R verantwortlich zeichnet.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Honda



Mozart

& MOTOREN

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

Im September erwacht auch der Tourenwagen-Weltpokal wieder aus der Coronastarre. Mit der Saisonöffnung auf dem Salzburger Ring steht gleich eine stimmungsvolle Veranstaltung auf dem Programm. Das Rennwochenende am Nesselgraben bietet sich für eine Reise ins romantische Salzburg an – gerade jetzt. Denn schließlich ist es in der österreichischen Statuarstadt unweit der Grenze zu Freilassing noch nicht wieder so voll wie zu Zeiten völliger Reisefreiheit vor dem Virus.

Juan Manuel Fangio

GEBIRGS- JÄGER

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Daimler, Archivo Museo Fangio

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg werden die Abenteuer des späteren Weltstars Juan Manuel Fangio in seiner argentinischen Heimat immer wilder. Der Gaucho riskiert sein Leben, um bei wochenlangen Marathonwettfahrten immer wieder neue Bestätigung zu finden.



HALBBRÜDER IM GEISTE



Die Moto2 gilt innerhalb des Motorrad-WM-Gefüges als die am härtesten umkämpfte Kategorie. In Liqui Moly Intact GP fährt ein deutsches Team an der Spitze mit, in Marcel Schrötter hat ein bayerischer Fahrer Siegchancen. In der Hackordnung und auch von der Leistungsdichte her ist die Moto2 vergleichbar mit dem Tourenwagen-Weltpokal im Tourenwagensport. Kann man den Aufwand und die Technik miteinander vergleichen? Worauf kommt es in der jeweiligen Sparte an?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, Liqui Moly, Intact GP, Hyundai, Engstler Motorsport



Die MotoGP ist quasi die Formel 1 des Motorradsports – mit technischen Freiheiten und aufwändigen Prototypen. KTM feierte im August in Brunn seinen ersten Sieg in der Königsklasse – mit einem technischen Konzept, das sich drastisch von der Konkurrenz aus Fernost und Italien unterscheidet.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: KTM

DO KTOR STEELHAMMER



WÄRMFLASCHE

Eifelener sind zäh. Deswegen schütteln sie auch einfach einen neuen Terminkalender für den Nürburgring aus dem Ärmel, wo andere Strecken- und Serienbetreiber lieber ganz absagen. Das 24-Stundenrennen findet nun am 26. und 27. September statt – und im Frühherbst kann es in der Hocheifel nachts durchaus schon mal bis zum Gefrierpunkt kalt werden. Die Formel 1 kehrt im November zurück, die Rallycross-WM wurde gar auf den Dritten Advent verschoben.

Damit retten die Nürburgringbetreiber eine Saison, die eigentlich schon verloren schien – und tun der gesamten Region, aber auch dem Motorsport insgesamt etwas Gutes. Andernorts wurden Motorradprädiaktionsrennen und sogar die gesamte Deutsche Rallyemeisterschaft dagegen schon früh in der Pandemie kampflos in Bausch und Bogen abgesagt.

Für die zu erwartenden Kälteschlachten in der Grünen Hölle gibt es unter Kennern einen wirkungsvollen Frostschutz: Ein für die Region typisches Getränk sorgt für die nötige innere Wärme.

Die Coronaseuche zwingt dem deutschen Motorsport ungewöhnliche Maßnahmen auf. Am Nürburgring nimmt man das Dilemma ohne mit der Wimper zu zucken an.



MEHR ÜBER
Motocartoon

