

Zu gewinnen: T-SHIRT VON TOYOTAS LE MANS-TEAM MIT FAHRER-AUTOGRAMMEN

Motorsport exklusiv

Nr. 59 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



FORMEL 1

**CORONA-KOMÖDIEN
AUS DEM FAHRERLAGER**

LE MANS

**DIE TECHNIK DER
NEUEN HYPERCARS
VON TOYOTA & CO.**

NASCAR

**GESCHICHTSSTUNDE
ZUM MEGA-SPEKTAKEL**

GRUPPE C

**DIE GOLDENE ÄRA
KOMMT WIEDER**

HELDEN DER WÜSTE

RALLYE DAKAR: DIE HEIMLICHEN GEWINNER

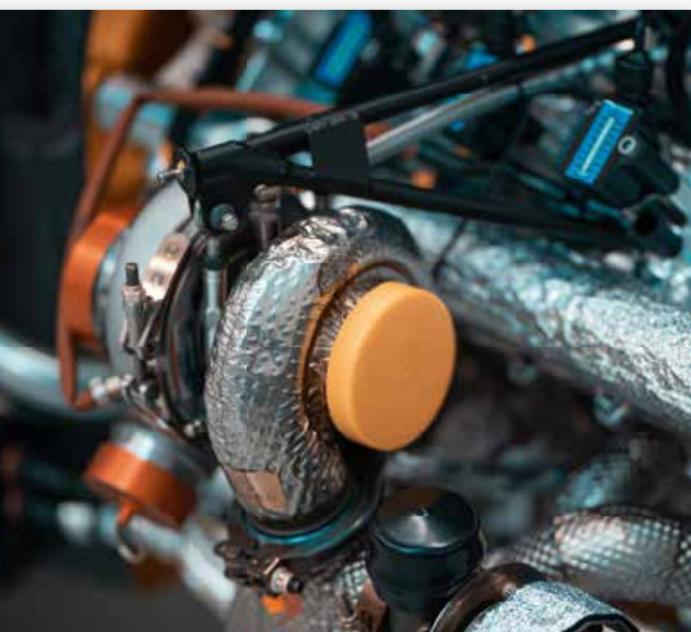


INHALT 03



Sand in Sicht

Keine Motorsportveranstaltung schreibt so viele Geschichten wie die Rallye Dakar. Die besten davon lesen Sie in PIT-WALK. Etwa die von einem Motorradprivatfahrer, der Haus und Hof verkauft und sich so die Tür zu einem Werksvertrag aufstößt. Oder die von einem kleinen südafrikanischen Team, das plötzlich die Großmächte von X-Raid und Hallspeed-Toyota aufschreckt. Seite 14



Die Zukunft hat begonnen

Die neue Hypercar-Klasse für die 24 Stunden von Le Mans und die Sportwagen-WM nimmt Gestalt an. Zum Stapellauf der Novizen von Toyota und Glickenhaus erklären ihre jeweiligen Konstrukteure die Technik – und wie die neue Fahrzeuggattung funktioniert. Seite 166

Cover Story Rallye Dakar

- 14 **Sandfloh**
Eine kleine Südafrikanerin mit deutschen Wurzeln wird zur Heldin
- 22 **Storm of the Century**
Eine neue Automarke gehört plötzlich zur Weltspitze
- 38 **Raidin' All Over the World**
Rallye Raid – das ist mehr als nur die Rallye Dakar
- 58 **Skyler High**
Ein Privatier avanciert zur Sensation der Motorradwertung
- 70 **Streubst-Riese**
Die Rallye Dakar übersteht nur, wer seine Motorräder penibel vorbereitet

Genießer-Tipp

- 50 **Marathon-Menü**
Kraftfutter für die harten Biker der Wüste
- 76 **Potsdamer Schatz**
Echtes Kleinod: Zur Eisspeedway-WM in Berlin reist man am besten nach Potsdam

Cover Story NASCAR

- 88 **Lange Nacht der Museen**
Besuch in der geheimen NASCAR-Schatzkammer von Daytona

Goin' Green

- 112 **Sylt Schulter**
Der BMW i8: vom Vorreiter zum Youngtimer

Teufelskerle

- 120 **Don't Cry for Me Argentina**
Staatschef Juan Péron bringt die Karriere von Juan Manuel Fangio in Schwung

World Wide Racing

- 150 **Fisch-Kopp**
Porsches GT-Star Sven Müller pflegt ein ungewohntes Hobby

Good Old Boys

- 158 **Griechischer Schein**
Costas Los ist einer der Hauptdarsteller der goldenen Ara der Gruppe C

Cover Story Le Mans

- 166 **Construction Heroes**
Die Technik der neuen Hypercars von Toyota und Glickenhaus

Cover Story Formel 1

- 134 **Living in a Ghost Town**
Auch dieses Jahr gibt's das einsam-kuriose Corona-Fahrerlager der Formel 1



Fischers Flitz'

Sven Müller ist nicht nur einer der besten GT-Fahrer der Welt – sondern auch noch ausnehmend tierlieb. Vor allem Fische haben's dem Porsche-Werkspiloten aus Bingen am Rhein angetan. Seite 150

Gearbox

- 3 **Talking about**
Chefredakteur Norbert Ockenga über den Mythos Dakar mit Covid-19
- 6 **Must have**
Neue Geschenkideen für Racer mit Stil
- 118 **Must read**
Buchtipps von Herbert Schneider
- 178 **Letzte Runde**
Der Cartoon zur Lage der Nation
- 179 **Impressum**
Die Macher von Racer's finest

PARTNERSHIP

PASSIONATE

Die Rallye Dakar erfordert effiziente Produkte, die unter den härtesten Rennbedingungen bestehen. Motul ist stolz darauf, den Fahrern Schmierstoffe, Wartungs- und Pflegeprodukte zur Verfügung zu stellen, die mehr Leistung und eine bessere Performance bieten.



FOLLOW US ON
motul.com



MOTUL

MAJOR PARTNER

Text: Norbert Ockenga
Fotos: A.S.O., Archiv Taye Perry

SAND FLOH

Taye Perry sorgt seit zwei Jahren bei der Rallye Dakar für Furore. Die 1,58 Meter kleine Frohnatur aus Südafrika hat sogar hamburgensische Wurzeln – und einen deutschen Pass.



Scheinbar aus heiterem Himmel mischen sich zwei urige Buggy-Eigenbauten namens Century bei der Rallye Dakar 2021 in den Kampf der Giganten von X-Raid und Hallspeed-Toyota ein. Wer ist die Truppe aus Südafrika, die hinter den neuen Favoritenschrecks steckt?

STORM OF THE CENTURY

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

RAIDIN' ALL OVER THE WORLD

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

Die Rallye Dakar ist die Leuchtturmveranstaltung des Offroadsports schlechthin. Doch neben der härtesten aller Rally-Raids gibt es auch noch eine Vielzahl anderer Wettbewerbe im Gelände – mit echten Haudegen in gewaltigen Maschinen.

Keine Form des Motorsports ist dermaßen hart wie die Rallye Dakar für Motorradfahrer. Deswegen ist eine besondere Form der Ernährung während der Marathonrallye unerlässlich. Das indische Hero-Team, hinter dem eine bayerische Entwicklungs- und Einsatzmannschaft steht, zeigt seinen Speiseplan für den Wüstenwahnsinn.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Hero Motorsport



MARATHON-MENÜ



SKYLER HIGH

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

Der amerikanische Privatfahrer Skyler Howes war eine der Überraschungen bei der Rallye Dakar 2021. Mit einem Standard-Kundenmotorrad von KTM konnte der 28-Jährige aus Utah in der ersten Woche sogar die Führung übernehmen – und bis zum Schluss im Reigen der Werksfahrer mitschwimmen. Wie ist dieser kometenhafte Aufstieg möglich?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Motul

STREUOBST- RIESE

Bei keiner Motorsportveranstaltung sind die Strapazen fürs Material derart groß wie bei der Rallye Dakar. Die Motorräder halten die zwei Wochen Dauerstress nur aus, weil sie jeden Abend penibel vorbereitet werden – zeigt ein exklusiver Blick in die Werkstattzelte von Sieger Kevin Benavides.



ABGESAGT
WIEDERVORLAGE: MÄRZ 2022

POTSDAMER Schatz

Immer wenn es gerade Frühling werden will, fesselt in Berlin eine ganz besondere Wintersportdisziplin die Motorsportfans: Eisspeedway bietet rasante Action mit brachialer Technik, haarsträubenden Manövern und kernigen Typen. Im Eisstadion Wilmersdorf kann das Spektakel theoretisch sogar trotz der Seuche stattfinden, denn es ist groß genug, um ein Freilufthygienekonzept umsetzen zu können. Und weil das Berliner Nachtleben in Coronazeiten nichts zu bieten hat, sollten Fans der Spikeritter ins benachbarte Potsdam ausweichen – und dort ein Kontrastprogramm zur wilden Welt der Eiseiligen mitnehmen.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, DMV



Keine Rennserie hält ihre eigene Geschichte mit so viel Sorgfalt und Leidenschaft hoch wie die NASCAR. Unter den vielen StockCar-Museen in den USA befindet sich ein Kleinod, das nur nach vorheriger Terminvereinbarung und mit privaten Führungen besucht werden kann. Im NASCAR-Archiv von Daytona kommt man der ganz besonderen Historie der Tourenwagenmeisterschaft näher als überall sonst.

Lange Nacht der Museen

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

Sylt SCHULTER

Der BMW i8 ist eines der wenigen Großserienautos, in denen der einst als Wundermaterial für die Zukunft gehandelte Werkstoff Karbon verbaut wurde. Und er ist auch einer der wenigen Sportwagen mit echt wirkungsvollem Elektroantrieb – wenn auch nur als hybridisierte Ergänzung zu einem kuriosen Verbrenner. Wie schlägt sich das Ufo auf Rädern im Sylt-Index?

Es ist aber auch alles nicht so einfach. „Fährt der eigentlich nur elektrisch“, fragt der Tankwart in Haxtum, „oder auch mit Benzin?“

Dabei hat man gerade erst die Kreditkarteübergereicht, um knapp 30 Euro für Superbenzin zu bezahlen. Und das war nicht etwa für einen Reservekanister – sondern ist direkt in den Tank des BMW i8 Roadster an der Zapfsäule geronnen.

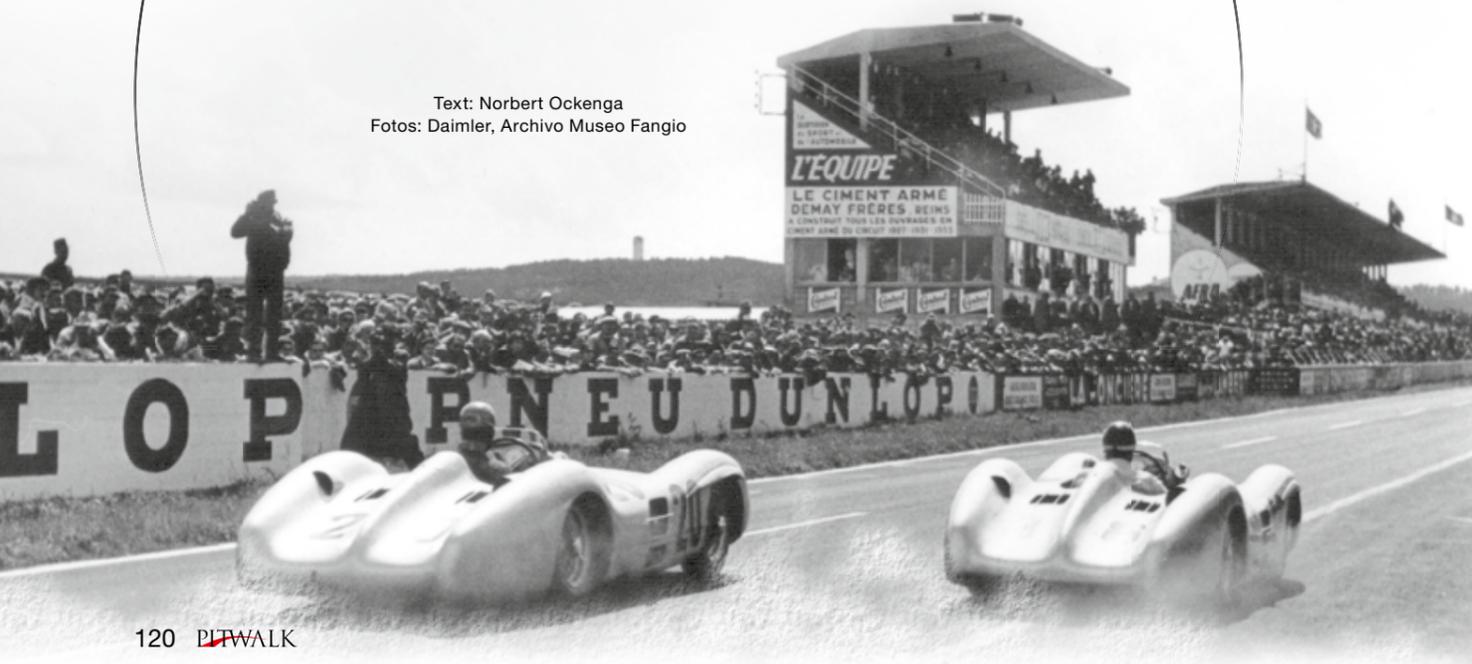
Die Antwort, dass die Flunder mit ihren auffälligen James-Dean-Speedsterbuckeln beide Energiequellen vereint, elektrisiert den Burschen an der Kasse. „Der hat doch sicher ziemlich viel PS, oder?“ In Summe aus Otto- und E-Motor 374, das reicht für abgeriegelte 250 Sachen. „Nicht schlecht“, murmelt der Tankwart, „nicht schlecht“. Dann wirft er einen sehnsüchtigen Blick durch den vollverglasteten Score-Shop nach draußen.

Der i8 ist ein Auto, das zu Missverständnissen einlädt. BMW hat die i-Reihe als Elektroautos platziert, deswegen fährt ein i8 Coupé auch als Safetycar bei den Formel E-Rennen. Doch tatsächlich ist nur der staksige Kleinwagen i3 ein E-Auto, die beiden i8 dagegen sind klassische Plugin-Hybride – man kann sie an der Steckdose vollladen und dann 53 Kilometer weit nur auf Strom fahren, theoretisch sogar mit bis zu 120 Sachen. Ist der Saft alle oder fordert man übers rechte Sprunggelenk zu viel Sportlichkeit, schaltet sich ein auffällig röhrender Ottomotor dazu.

DON'T CRY FOR ME ARGENTINA

Nach dem Zweiten Weltkrieg sorgt Staatspräsident Juan Domingo Perón – der Gatte der legendären Evita – mit einem Motorsportförderprogramm dafür, dass Juan Manuel Fangio wieder Rennen fahren kann und auch erstmals nach Europa reisen darf. Die Karriere des Jungtalents lässt sich verheißungsvoll an – bis zu einer Tragödie nach seiner Rückkehr.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Daimler, Archivo Museo Fangio



LIVING IN A GETRIBENEN

Die Formel 1 rüstet sich für ein weiteres Jahr mit Geisterstädten statt proppenvoller Fahrerlager. Wie hat Corona den Arbeitsalltag hinter den Drehkreuzen verändert?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Ferrari, Williams,
Red Bull, Mercedes

FISCH- KOPF

Sven Müller pflegt ein ungewöhnliches Hobby. Der Porsche-Werkspilot aus Bingen liebt Fische – egal ob im eigenen Teich oder am Angelhaken.

Costas Los

Good Old Boys

Griechischer *Schein*

Text und Fotos: Mark Cole

Die Gruppe C-Ära hat nicht nur die großen Werke angelockt – sondern auch jede Menge Privatteams und -fahrer. Unter ihnen auch die schillerndsten Persönlichkeiten. Etwa den Griechen Costas Los, der in der C2-Klasse mit englischen Spice-Konstruktionen unterwegs war.

Die deutschen Streckensprecher finden schnell Gefallen an ihm. „Der griechische Gemüsehändler“ – so schallt es bei den 1.000-Kilometerrennen auf dem Nürburgring in den späten Achtzigern aus den Lautsprechern, wenn von Costas Los die Rede ist.

Was so harmlos und schon ziemlich drollig klingt, ist eher eine Verniedlichungsform für einen durchtriebenen Zeitvertreib des Londoners mit griechischem Pass.

Die Los-Familie gehört in der Ägäis in eine ähnliche Liga wie die Onassis': schwerreiche Reeder, die ihren

Wohnsitz ins Ausland verlegt haben, um dort einen höheren Lebensstandard zu genießen – und ihren Kindern eine fundiertere Ausbildung zu ermöglichen. Costas Los kommt in London zur Welt, braucht sich schon in jungen Jahren um seine Rente keine Sorgen mehr zu machen und widmet sich als hauptberuflich tätiger Sohn bereits früh dem Motorsport.

Ein Teil des erklecklichen Vermögens geht an Steve Soper. Dem kauft Costas Los jenen Fiat X1/9 ab, mit dem der spätere BMW-Werksfahrer in der Britischen GT-Meisterschaft unterwegs gewesen ist. Doch die englische Szene reicht Los schon bald nicht mehr. Denn der Boom der Gruppe C Mitte der Achtziger



CONSTRUCTION HEROES



Text: Norbert Ockenga
Fotos: Toyota, Glickenhäus

Die ersten beiden Vertreter der neuen Hypercar-Generation für die 24 Stunden von Le Mans und die Sportwagen-WM sind vom Stapel gelaufen. Die Chefkonstrukteure von Toyota und Glickenhäus erläutern exklusiv das Konzept hinter ihren neuen Langstrecken-Erstligisten.

FRÜH ÜBT SICH

Der Umbruch in der Sportwagen-WM läuft auf Hochtouren – und geht von Kölle aus.

Toyota hat kurz vor Karneval das neue Hypercar für Le Mans und die Sportwagen-WM vom Stapel laufen lassen – als erster Hersteller. Die in Köln ansässige Rennabteilung des japanischen Megakonzerns läutet damit eine neue Ära im Langstreckensport ein. Und nicht nur da, sondern in der ganzen Branche.

Mitten in der Coronadepression und -rezession zeigt Toyota, wie man auch im Gegenwind von Fridays for Future den Motorsport sinnstiftend fürs eigene Image nutzen kann. Neben der Le Mans-Abteilung ist die Marke in der Rallye-WM, bei der Rallye Dakar, in der NASCAR und in der heimischen GT-Meisterschaft tätig, dazu noch im GT4-Kundensport. Damit ist Toyota inzwischen der sportlich aktivste Hersteller überhaupt.

Der frühe Start des Hypercarprogramms ist Grund genug, ein Pittermännchen anzustecken, beschert er den

kölschen Japanern doch beinahe schon eine Siegggarantie in den ersten Jahren der neuen Fahrzeuggattung. Für die Durststrecke der Fans, bis die später kommenden Marken nachziehen, gibt's Trost aus der Heimat von Toyota Gazoo Racing: Das aktuelle Fastelovend-Sessionslied von Kasalla, „Midden em Sturm“, sagt, auch der größte Driss ginge irgendwann vorbei.

Für Toyota ist die zu erwartende Dominanz der gerechte Lohn für ihre Loyalität, Verlässlichkeit und Konsequenz. Auch die kölschen Japaner standen mitten im Sturm, als der die ganze WM beinahe zum Kentern brachte. Ohne ihre Standfestigkeit wäre es um Le Mans und die WM jetzt düster bestellt. So aber bricht gerade eine neue goldene Zeit an.



MEHR ÜBER
Motocartoon

ERSTER!
TOYOTA GR 010 HYBRID

