

Zu gewinnen: ORIGINAL-RENNFAHRERSCHUHE VON HARALD GROHS AUS DER GRUPPE C

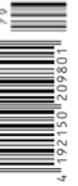
Motorsport exklusiv

Nr. 79 | Deutschland 9,80 €, Österreich 10,80 €, Schweiz 19,60 SFR, Belgien, Niederlande, Luxemburg 11,25 €

PITWALK

www.pitwalk.de

Racer's finest



FORMEL 1

DIE NEUEN GEGNER
VON MAX VERSTAPPEN

TRACKTEST

KULT-CAPRI TURBO
AUS DER DRM

RALLYE DAKAR

DESIGN-INNOVATION
BEI NEULING DACIA

1.000-KM-RENNEN

KLASSIK-FESTSPIELE
AM NÜRBURGRING



GROHS-ARTIG

DAS EWIGE IDOL

ZWE EVE SCHEER UND EINE RASSE

Text: Norbert Ockenga
Fotos: mgpixel, Patrick Hecq,
Thomas Kittel, Steffi Henn

Es gibt wohl keinen Motorsportfan, der sie nicht aus dem Fernsehen kennt. Doch Eve Scheer ist im wahrsten Sinne des Wortes eine rasende Reporterin: Sie nutzt die Klassiker des Historischen Motorsports, um sich beim Rennfahren für ihren Job vorm Mikro fortzubilden.



” WAS WIR MACHEN, IST KUNST

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, Zakspeed Classic

Zakspeed – einer der größten Namen im deutschen Motorsport. Jetzt meldet sich die Mannschaft aus der Eifel, die Firmengründer Erich Zakowski über den Tourenwagensport und die IMSA-Serie bis in die Formel 1 gebracht hat, mit einem neuen Firmenschwerpunkt zurück. Seine beiden Söhne Peter und Philipp Zakowski haben nach des Vaters Tod ihren jahrelangen Streit beigelegt und erschließen nun gemeinsam die Klassikszene. Auch das 1.000-Kilometerrennen auf dem Nürburgring erlebt die Rückkehr des Traditionsteams auf die Rennstrecke – unter dem Banner Zakspeed Classic.



GROHS- artig

Harald Grohs ist der älteste einer ganzen Armada von ehemaligen Sportwagen- und DTM-Fahrern, die sich im Historischen Motorsport tummeln. Wie schafft es der Essener, mit knapp 81 immer noch fit genug zu sein, sich mit Fahrern aus einer ganzen Generation nach ihm zu messen?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, Porsche



CAPRI- ZISCHER

Text: Christopher Mies
Fotos: Elfi Jung

Christopher Mies ist einer von drei deutschen Ford-Werksfahrern im Mustang-Stall für die IMSA-Serie und andere große GT3-Rennen. Beim Oldtimer-Grand Prix auf dem Nürburgring fuhr der 35-Jährige aus Heiligenhaus bei Mettmann erstmals einen Urgroßvater des Ponycars – einen Zakspeed-Ford Capri aus der Hochphase der Deutschen Rennsportmeisterschaft. Exklusiv für PITWALK schildert Mies seine Eindrücke vom Ring – passend zur Wiederbelebung des Ford Capri als modernes E-Auto für die Straße.

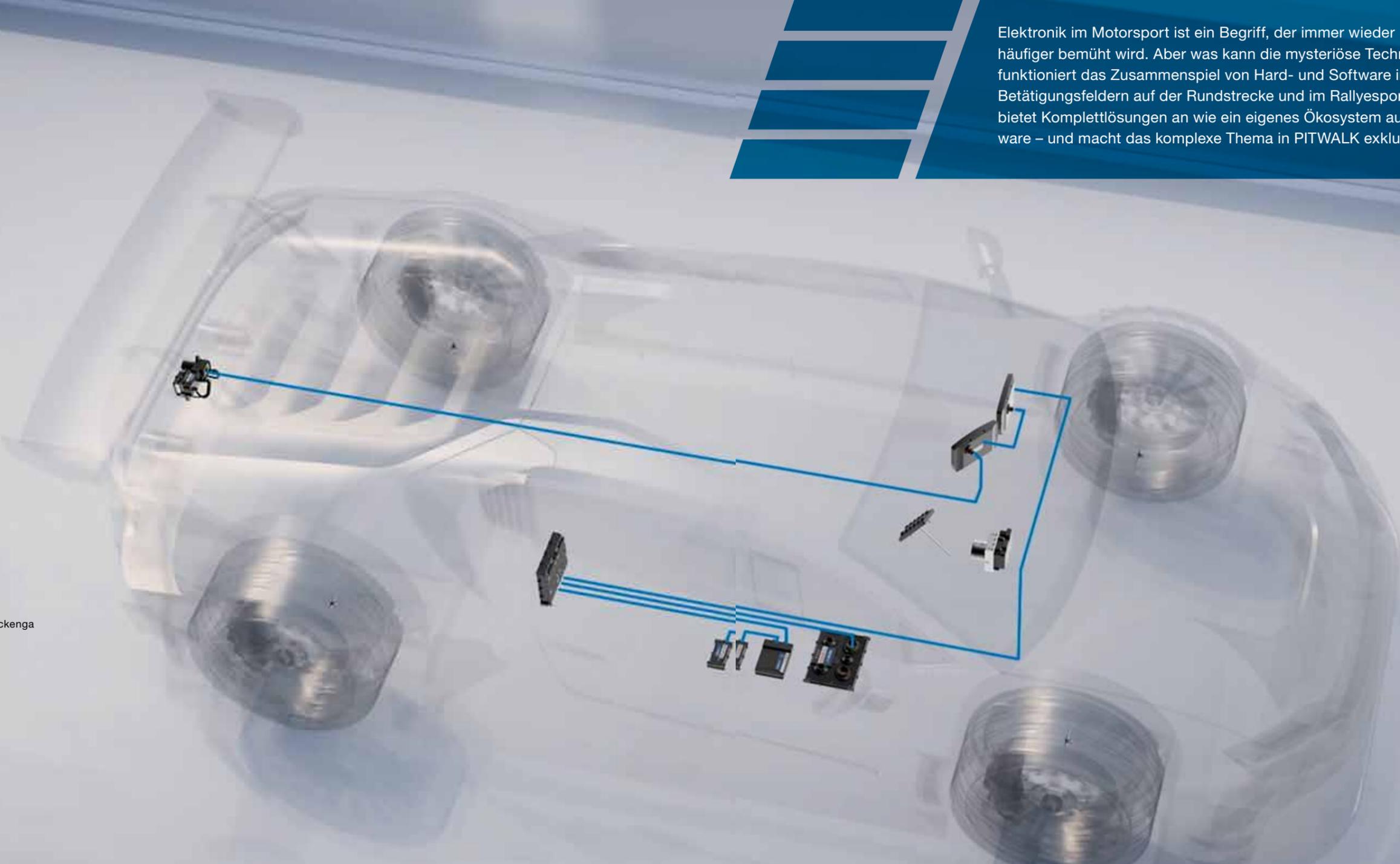
Schon auf den ersten Blick vermittelt das Auto vor allem eines: Ehrfurcht. Wenn man davor steht; wenn man sieht, wie tief und breit das Ding ist und wenn man dann den gewaltigen Klang vom Motor hört – das geht einem durch und durch.

Und vor den ersten Runden im Training holen mich meine alten Gedanken wieder ein, die mich vor der Veranstaltung umgetrieben haben: „Sollen wir nicht wenigstens mal eine oder zwei Stunden irgendwo testen gehen?“ Stattdessen muss ich nun ohne jede Vorbereitung einsteigen.

Die Mannschaft von Rüddel Racing hat mich nach meiner ersten Anfrage zu beruhigen versucht: „Du wirst Dich wundern, wie modern das Auto zu fahren ist.“ Obwohl es Baujahr 1979 ist? Mit aller Urgewalt, die für solche alten Rennwagen typisch ist?

Der Klang ist nicht nur von außen der reine Wahnsinn – sondern auch wenn man drinsitzt. Ich dachte zuerst die ganze Zeit, das sei ein Sechszylinder, so wie der klingt. Erst als ich mich näher damit befasste und auch mal unter der Haube nachgesehen habe, fiel mir auf: „Das ist ja ein Vierzylinder“, aufgeladen von einem KKK-Lader und so auf 550 PS gebracht.





Elektronik im Motorsport ist ein Begriff, der immer wieder und vor allem immer häufiger bemüht wird. Aber was kann die mysteriöse Technik eigentlich, und wie funktioniert das Zusammenspiel von Hard- und Software in unterschiedlichen Betätigungsfeldern auf der Rundstrecke und im Rallyesport? Bosch Motorsport bietet Komplettlösungen an wie ein eigenes Ökosystem aus Hard- und Software – und macht das komplexe Thema in PITWALK exklusiv begreifbar.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Bosch

ELEKTRONIK – ÖKOSYSTEM

Die neue Dakar-Generation nimmt Gestalt an. Das radikalste Auto kommt von Neueinsteiger Dacia. Denn bei der Konstruktion des Sandrider legten die Ingenieure eine Simulationstechnik zugrunde, die sowohl das Interieur als auch die Linienführung der Front revolutionierte.



SAND IN SICHT

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Dacia



19 19
34 95



Giancarlo Baghetti

Good Old *Play-Boy* Boys



Baghetti
Gis

Text: Mark Cole
Fotos: Ferrari

Ein reicher Industriellensohn schlägt in der Formel 1 ein wie eine Granate. Doch nach dem kometenhaften Aufstieg von Giancarlo Baghetti vereitelt eine Mischung aus Tragödien und Fehlentscheidungen eine nachhaltige Karriere an der Weltspitze. Der Mailänder wird seinen verpassten Chancen bis an sein Lebensende nachtrauern.

Seit vier Jahren wird bei den Siegerehrungen der Formel 1 kein Champagner mehr versprüht – sondern hochfeiner italienischer Schaumwein. Was steckt hinter dem Spumante des Erfolgs, und wie genießt man ihn am besten? PITWALK-Formel 1-Reporterin Inga Stracke hat sich in der Kellerei im Trentino exklusiv selbst ein Bild machen können – mit Augen, Zungen und Gaumen.

KELLER – MEISTER

Text: Inga Stracke und Gerhard Schiede
Fotos: Ferrari Trento

OSCAR- VERLEIHUNG

Die Formel 1 hat einen neuen Sieger: Oscar Piastri. Der 23-Jährige aus Melbourne gewann kurz vor der Sommerpause den Grand Prix von Ungarn – und gilt nicht erst seitdem als mittelfristig neuer möglicher ärgster Herausforderer von Max Verstappen. Wer ist der neue Siegertyp vom Fünften Kontinent?

Text: Norbert Ockenga
Fotos: McLaren

BUILD A BEARMAN

Sein Name klingt wie ein Kassenschlager aus einem Spielwarengeschäft. Doch Oliver Bearman ist der neue Hoffnungsträger von Ferrari – und von ganz Motorsport-England. Der 19-Jährige absolviert im kommenden Jahr seine Grundausbildung beim Kundenteam Haas – und wird dort als Nachfolger von Lewis Hamilton bei den Roten aufgebaut.

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Ferrari



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

SUMPF IST TRUMPF

Wenn in Europa in Sachen Motorsport nichts los ist, bebt im Süden Floridas der Sumpf. Swamp Buggy Races sind exotisch, die Szene von einer derben Rustikalität geprägt. Die Rennen in den Everglades vor den Toren von Naples bieten eine einzigartige Mischung aus Western und Sex 'n' Crime.



Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

Eines der großen Swamp Buggy-Rennspektakel in den Everglades findet in der Adventszeit statt. Gerade dann lohnt sich eine Städtereise nach Naples, verbunden mit Ausflügen in die riesigen Sümpfe, ganz besonders. Denn das ohnehin schon schneeige Städtchen im Südwesten Floridas putzt sich in den Wochen vor Weihnachten noch mal ganz besonders heraus.

CROCODILE SCHOCK

INSEL- BEGABUNG

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene

So langsam kann's losgehen mit dem Herbsturlaub. Wie kommt man mit einem reinen Elektroauto auf großer Tour in die Herbstferien klar? Der Praxistest aus Deutschlands feinstem Ferienparadies enthüllt Erstaunliches.

EIN BISSCHEN FRIESEN

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, Georg Tenor,
Ubbo Bandy

Motorsport bietet mehr als nur internationale Events mit großen Hospitalityzelten und Profis mit fein gedrechselten Formulierungen. Der echte Rennsport spielt sich bei regionalen Veranstaltungen ab. Etwa zu Pfingsten im Motodrom Halbmond in Ostfriesland. Mit einem Lokalmatadoren, dem eine große Zukunft vorausgesagt wird: Ben Iken.

Zwei finnische Tüftler sorgen für frischen Wind in der Eisspeedwayszene. Dabei kommen beide aus völlig unterschiedlichen Lebenswelten. Der eine verblüfft mit einem kometenhaften Einstieg, der andere entdeckt seinen Erfindergeist, nachdem er dem Tod von der Schippe gesprungen ist.

FLYING FINNISCHE

Text: Norbert Ockenga
Fotos: Heike Kleene, FIM

DAUN UNDER

Eigentlich ist Daun ein beschaulicher Ort. Die 8.200-Einwohnerstadt in der Vulkaneifel in Rheinland-Pfalz ist für ihren riesigen Wildpark bekannt. Man kann mit seinem eigenen Auto kilometerweit durch tiefe Wälder fahren und dabei mit Damwild, Wildschweinen und aller möglichen heimischen Fauna auf Tuchfühlung gehen. Daun hat einen kleinen Marktplatz mit gemütlichen Restaurants, seine Einwohner sind auf eifeltypische Weise liebenswert und zuvorkommend, und die Kleinstadt ist sogar ein Kneippkurort.

Doch für ein Wochenende jeweils Ende Juli bebt in Daun die Erde. Dann findet das Eifel-Rallyefestival statt – quasi das Gegenstück zum 1.000-Kilometerrennen für den Rallyesport: eine Zeitreise durch die verschiedenen Epochen; ein Höhepunkt, den sich kein Motorsportfan entgehenlassen sollte.

Allerdings ist das rollende Museum nur ein Schaulaufen, kein echtes Rallyefahren. Es gab schon mal den Versuch, eine Historallie auf Bestzeit auszurichten: Die Legends of Speed in und um Dresden. Im Ausland gibt es Historischen Motorsport sowohl für die Rundstrecke als auch für Rallyes, in Deutschland hat sich in Sachen Rallyesport das entspannte Flair mit Stars und Autos

von einst zum Anfassen und Bestaunen besser bewährt. Das Herz der Veranstaltung schlägt auf dem Marktplatz. Doch das Festival nimmt – genau wie Wacken – den ganzen Ort und sogar die ganze Region mit.

Die Sonderprüfungen sind von ähnlich vielen Fans gesäumt wie einst bei der Rallye Deutschland. Und weil es sportlich um nichts geht, geben die Fahrer sich größte Mühe, die Zuschauer mit Pirouetten und säuberlich hingezirkelten Drifts zu unterhalten. Abends gibt's eine geerdete Rallyeparty, die zum Stil des Sports und des Ortes passt – dessen Hotels und Gaststätten während der tollen Tage restlos ausgebucht sind.

Natürlich stellt die Gruppe B mit ihren geflügelten Monstern den Kern der Begeisterung dar. Haudegen Stig Blomqvist etwa ist jedes Jahr in seinem alten Audi S1 dabei. Dieses Jahr gab sich aber auch Marcus Grönholm, der kauzige Finne aus der WRC-Ära, die Ehre. Und die Vielfalt des Feldes reicht auch noch weiter in die Vergangenheit als nur bis zur zurecht glorifizierten Gruppe B.

Der heilige Gral der Gruppe B-Treter zeigt auf eindrucksvolle Art, wie man die ganz besondere Faszination des Rallyesports generationenübergreifend erlebbar machen kann. Daun ist einfach Kult.

MEHR ÜBER
Motocartoon



Text: Norbert Ockenga
Illustration: Gerald Saß

