

MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 7 / 28. JANUAR 2026

Formel 1: Präsentation der neuen Autos

Audi wagt sich aus der Deckung



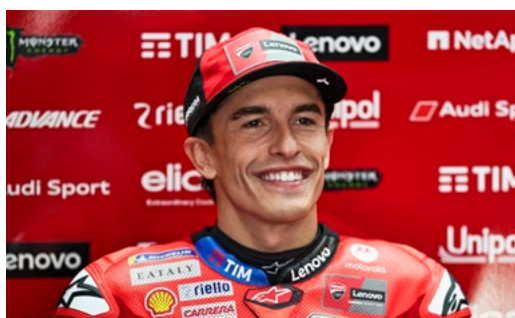
Superbike-Test in Jerez
**Regenchaos stört
die Probefahrten**

Nürburgring Langstrecken-Serie
**Kalender-Umbau
für Max Verstappen**

Deutschland € 2,99
A € 3,50 · CH sfr 4,80
IT € 4,20 · B, NL, LUX € 3,60



Rallye Monte Carlo
**Solberg-Sensation
bei Hardcore-Monte**



Marc Márquez im Interview
**Ist der Meister fit für
die Titelverteidigung?**



24h-Rennen in Daytona
**Porsche macht den
Hatrick perfekt**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Audi zeigt Farben und ungewollte Details des R26 **S. 4**

Formel 1 Die teils zackige Technik des neuen Ferrari SF-26 **S. 6**

Formel 1 Auch Titel-Mitfavorit Mercedes präsentiert sich **S. 8**

Formel 1 Schafft Alpine mit dem A526 den Anschluss? **S. 10**

Formel 1 Update zu McLaren und Williams, weitere News **S. 12**

Formel E Teamporträt: Deshalb trumpft Kiro so stark auf **S. 13**

Sportwagen Porsche gelingt Sieg-Hattrick in Daytona **S. 14**

Sportwagen GT3-Klassen in Daytona und weitere News **S. 18**

Rallye-WM Solberg gewinnt sensationell in Monte Carlo **S. 20**

Rallye-WM WRC2: Léo Rossel siegt nach Bruder-Patzer **S. 24**

Rallye Hintergründe aus Monte Carlo, weitere Nachrichten **S. 25**

DTM Wo steht das im Oktober vorgestellte XT1-Konzept? **S. 28**

Tourenwagen Aktuelles aus Supercars, TCR und Co. **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Weltmeister Marc Márquez im Interview **S. 30**

MotoGP Aufbruchstimmung bei der Yamaha-Präsentation **S. 32**

MotoGP Das Trackhouse-Team zeigt seine Aprilia-Racer **S. 34**

Motorradsport News aus der SSP- und Motorrad-WM **S. 35**

Superbike-WM Bulega setzt Test-Bestmarke in Jerez **S. 36**

Historie Günther Wiesinger über die Blata-Nullnummer **S. 38**

Offroad Sixdays- und Dakar-Update, Supercross, News **S. 40**

Motocross Statistik: Alle MX-Weltmeister seit 1952 **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbrief, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



18

24h Daytona: Mit der 1 auf Platz 1 – wie BMW mit dem GTD-Pro-Meisterauto zum Klassensieg fuhr

BMW



24

Rallye-WM/WRC2: Léo Rossel entschied das Duell der Brüder und der Stellantis-Schwester für sich

GETTY IMAGES



38

MotoGP-Historie: So wurde aus dem tschechischen Blata-V6-Traum eine absolute Nullnummer

GETTY IMAGES

Editorial

Die Formel 1 steht vor der größten Revolution ihrer Geschichte. Aber irgendwie soll keiner etwas von der neuen Rennwagen-Generation mitbekommen.

Lange haben wir diesen Moment herbeigefiebert. Endlich wurden die Tücher von den ersten Autos der Saison 2026 gezogen. Eigentlich hätten wir erwartet, dass alle Teams dieses Ereignis ausgiebig zelebrieren. Schließlich bricht für die ganze Formel 1 eine neue Ära an. Doch dann gab es leider viel Schweigen im Walde.

Selbst große Rennställe wie Ferrari und Mercedes zeigten zunächst nur Computer-Bilder ihrer Neuwagen. Kaum waren die Renderings verschickt, drehten die alten Rivalen auch schon erste Shakedown-Runden auf der Strecke. Journalisten durften nicht vor Ort dabei sein. Technische Informationen und Bilder wurden nur sehr spärlich verbreitet. Das war früher schon mal anders.

Haas leistete sich sogar den Lapsus, dem verschickten Rendering seines neuen VF-26 fette Hinterräder auf die Vorderachse zu schrauben. Erst eine Woche später kam dann die Korrektur mit den richtigen Reifendimensionen. Von Aston Martin und Williams gab es bis Redaktionsschluss noch gar nichts. McLaren schickte vor dem Barcelona-Test vier computergenerierte Bilder seines Autos in schwarzer Tarnlackierung. Der Weltmeister gönnte uns aber wenigstens eine virtuelle Pressekonferenz mit Teamchef Andrea Stella und zwei Ingenieuren.

Bei Alpine lud Sponsor MSC Cruises zwar zu einer coolen Launch-Veranstaltung auf ein Kreuzfahrtschiff in Barcelona ein, doch was da unter dem Tuch zum Vorschein kam, entsprach nicht den Tatsachen. Die Ingenieure hatten das offizielle Formel-1-Showcar sogar absichtlich umge-

baut, um die Konkurrenz auf die falsche Fährte zu locken. Aus der Pullrod-Aufhängung an der Front wurde kurzerhand eine Pushrod-Konfiguration gemacht. Dumm nur, dass die echte Lösung dank Paparazzi-Fotos vom Rollout in Silverstone zwei Tage zuvor längst bekannt war. Immerhin muss man Alpine zugutehalten, dass die verantwortlichen Personen vor Ort für Pressefragen persönlich zur Verfügung standen.

Auch bei Audi gab es ausgiebige Presse-runden mit Projektleiter Mattia Binotto, Teamchef Jonathan Wheatley und Technikchef James Key im Rahmen der R26-Präsentation in Berlin. Da konnte man als Reporter nicht meckern. Die auf YouTube live übertragene Party mit 400 geladenen Gästen wäre aber noch besser gewesen, wenn auch wirklich das echte Auto auf der Bühne gestanden hätte und nicht nur ein generisches Showcar.

Bei den Testfahrten in Barcelona in dieser Woche sind Journalisten leider gar nicht erwünscht. Einige Kollegen haben sich trotzdem auf den Weg nach Katalonien gemacht, um als Zaungäste wenigstens etwas Atmosphäre zu schnuppern. Obwohl sie sich auf öffentlichem Gelände außerhalb der Strecke befanden, wurden sie von den Sicherheitskräften verjagt. Wir sind gespannt, welche Informationen die Teams vom Testauftakt rauslassen. Mehr dazu gibt es dann in der nächsten Ausgabe. Schon jetzt scheint aber klar, dass wir Ihnen leider nicht das ganze Bild mit allen technischen Dramen zeigen können.

Tobias Grüner
Redakteur

MSa-Paddock



KAPITÄN LISCHKA

Alpine hatte nach Barcelona zur Präsentation des A526 eingeladen. Auf dem Kreuzfahrtschiff eines Sponsors zeigte man jedoch nur die Lackierung. Sportlich will man 2026 überraschen. Mehr dazu verrät MSa-Redakteur Joel Lischka auf den Seiten 10 und 11.



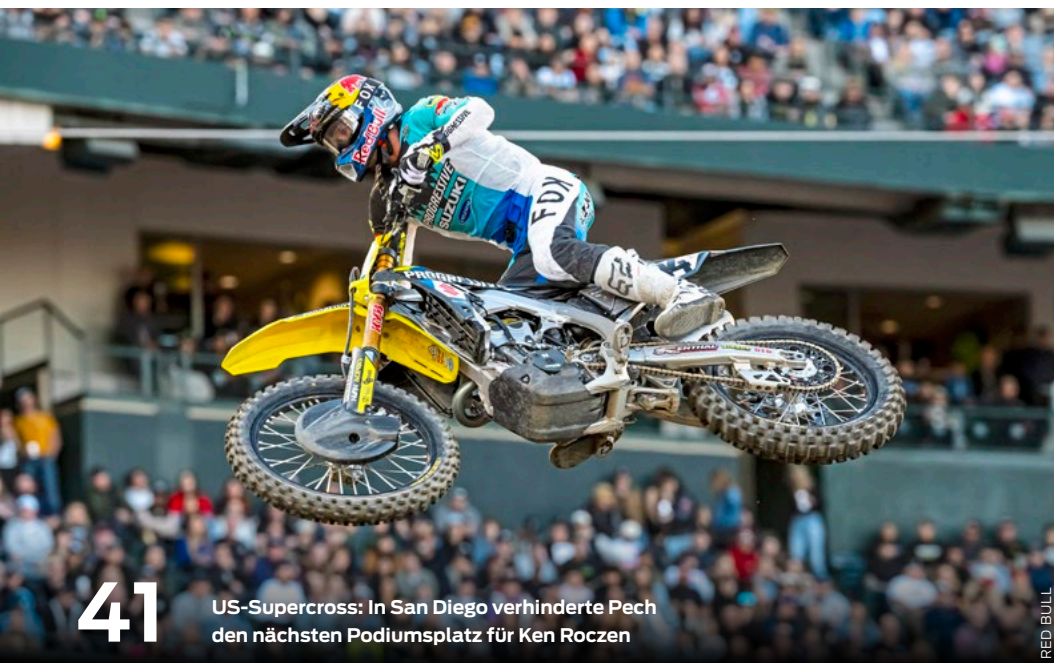
AUDI STELLT SICH VOR

Das neue Audi-Werksteam präsentierte sich im alten Heizkraftwerk von Berlin-Mitte. Als gebürtiger Berliner feierte MSa-Reporter Tobias Grüner quasi ein Heimspiel. Das Programm und die Location konnten überzeugen, leider war das Auto auch nur Show.



BIST DU ABER GROSS GEWORDEN

Vor 17 Jahren hatte der 7-jährige Oliver Solberg eine Bitte an Rallye-Reporter Markus Stier: „Ich möchte deinen Hut anprobieren.“ Bei der diesjährigen Rallye Monte Carlo wiederholte sich das Schauspiel und hat offenbar Glück gebracht: Solberg siegte.



41

US-Supercross: In San Diego verhinderte Pech den nächsten Podiumsplatz für Ken Roczen

RED BULL

Große Bühne



Mit einer pompösen Launch-Gala in Berlin hat Audi das finale Design seines neuen Formel-1-Autos vorgestellt. Von der Technik des R26 war dabei aber noch nicht viel zu sehen.

Von: **Tobias Grüner**

Wie sehr Audi mit dem neuen Auto auf der Strecke glänzen wird, ist noch nicht klar. Beim Showfaktor liegen die Ingolstädter aber schon mal ganz weit vorne. Die große Launch-Gala im ehemaligen Heizkraftwerk von Berlin-Mitte hatte auf jeden Fall Formel-1-Format. Zwischen massiven Sichtbetonpfeilern wurde ein wahres Feuerwerk aus Licht- und Soundeffekten aufgeführt.

Ein eigens für das Event komponierter Song mit dem Titel „The Beginning“ wies die Besucher darauf hin, dass hier mehr als nur ein neuer Rennwagen vorgestellt wird.

Ursprünglich hatten die Verantwortlichen mit 150 Gästen gerechnet. Am Ende verschickte man dann aber doch ein paar Einladungen mehr. Pressevertreter, Sponsoren und Teampartner – alle sollten kommen und sich das Ergebnis der gemeinsamen Anstrengungen aus der Nähe anschauen. Am Ende fanden sich fast 400 Besucher ein, um der Enthüllungsparty beizuwohnen. Mit Paulaner hatte man praktischerweise einen Werbepartner gefunden, der die passenden Getränke beisteuerte.

Einen großen Auftritt hatte auch Adidas. Die drei Streifen finden sich auf allen Teamkla-



Ob Rallye-WM, IMSA, DTM oder Le Mans – überall, wo Audi an den Start ging, war man auch erfolgreich. In der Formel 1 geben sich die Verantwortlichen mit dem ersten Titelgewinn Zeit bis zum Jahr 2030.

motten und den Rennoveralls der Fahrer wieder. Das ganze Equipment und die Merchandising-Linie wurde wenige Stunden vor dem Auto vorgestellt. Wichtiger

für die Performance sind aber technische Partner wie zum Beispiel BP. Der Mineralölkonzern liefert das Benzin für den in Neuburg entwickelten V6-Turbo, dem die Typenbezeichnung AFR 26 Hybrid verpasst wurde.

Design war schon bekannt

Auch von BASF waren Vertreter vor Ort. Die Lack-Experten haben dafür gesorgt, dass beim äußeren Anstrich die Chemie stimmt. Neben den schwarzen Sichtcarbonflächen sollen die Farbtöne Titan und Audi-Rot dem Rennwagen mit ihrer blockartigen Anordnung einen unverwechselbaren Look geben. Wegen der ambitionierten Mindestgewichtsvorgaben wurde praktisch jedes einzelne Farbpigment gezählt. 580 Gramm Lack reichten am Ende aus, um das Auto im neuen Glanz erstrahlen zu lassen.

Auf der Bühne in Berlin stand nur ein Showcar. Auf der Leinwand dahinter wurden Renderings gezeigt – vom echten Audi R26?



GETTY IMAGES

Hier kommen wir auch schon zum etwas enttäuschenden Aspekt des Abends. Das Design hatte Audi schon im vergangenen November vorgestellt. Neu war nur, dass sich nun auch endlich die Logos der Sponsoren auf der Außenhaut präsentieren durften. Unter dem neuen Lack versteckte sich aber nur ein generisches Showcar, das lediglich die Dimensionen der neuen Rennwagen-generation demonstrieren soll.

So fehlte ein bisschen der Wow-Effekt, als das Tuch vom R26 gezogen wurde. Eigentlich war geplant, dass parallel wenigstens ein paar Computerbilder des echten Autos veröffentlicht werden. Doch dann erhoben die Ingenieure aus Hinwil Einspruch. Die Angst, technische Geheimnisse zu früh zu verraten, ist in dieser Phase der Vorbereitung bekanntlich sehr groß.

Interessanterweise poppten auf der Leinwand hinter der Bühne dann doch einige Renderings auf, die sich in verschiedenen technischen Details von dem Showcar unterschieden. So zeigte der virtuelle Audi R26 eine deutlich flachere und eckigere Nase, an der Vorderachse waren Push-rod-Dämpfer zu erkennen, und die Seitenkästen wiesen eine bauchige Wulst auf. Zur Frage, wie weit hier schon das echte Auto zu sehen ist, wollte sich aber niemand konkret äußern.

Titel oder nur Titelkampf?

Beim Versteckspiel steht Audi den großen Teams in nichts nach. Offiziell erwartet der Einsteiger, in der ersten Saison unter neuer Flagge aber eher kleinere Brötchen zu backen. Ziele für 2026 wollte Projektleiter Mattia Binotto keine definieren. Audi-Konzernchef Gernot Döllner betonte, dass man sich langfristig in der Königsklasse etablieren will. Unter dem Stichwort „Mission 2030“ wurde eine Agenda vorgestellt, die die Aufgabe enthält, bis 2030 Titel zu gewinnen.

Mit Binotto hatte diese konkrete Vorgabe offenbar niemand abgesprochen: „Ich habe immer gesagt, dass es unser Ziel ist, bis 2030 um Titel zu kämpfen. Das heißt nicht, dass wir es auch schaffen. Wir sind uns bewusst, dass es Zeit braucht. Wir müssen die Infrastruktur weiter aufbauen, es fehlen noch Werkzeuge und die richtigen Prozesse. Das kann man nicht an einem Tag schaffen. Das Einzige, woran es nicht fehlt, sind die finanziellen Mittel und die Rückendeckung der ganzen Firma.“

Technikchef James Key verriet immerhin ein paar Details zum Entstehungsprozess des Autos. Demnach war es für die Audi-Verantwortlichen extrem wichtig, früh anzufangen, um einen Fehlstart zu vermeiden. Das Ergebnis: Schon am 9. Januar absolvierte Nico Hülkenberg mit dem R26 in Barcelona die Jungfernfahrt. So früh traute sich kein anderes Team aus der Deckung.

„Im Oktober 2023 haben wir uns erstmals zusammengesetzt. Damals wussten wir noch gar nicht, wie die neuen Regeln aussehen“, erinnert sich Key. „Da haben wir schon konkrete Meilensteine definiert, die wir 2024 und 2025 erreichen wollten. Und da haben wir auch den Plan aufgestellt, dass wir schon in der ersten Januarwoche mit dem Auto auf die Strecke gehen.“

Für die Ingenieure war es ein ganz neues Gefühl, bei der Motorenentwicklung mitreden zu dürfen. Als Werksteam ist man nun nicht mehr auf das angewiesen, was Ferrari liefert. Bei der Kühlung, der Anordnung der einzelnen Antriebselemente und den äußeren Dimensionen wurde die Power Unit vom Team in Neuburg perfekt auf die Wünsche der Kollegen in Hinwil angepasst.

Laut Key half dabei auch die eigene Erfahrung bei Toro Rosso im Jahr 2017: „Damals haben wir begonnen, mit Honda zu arbeiten. Nach den Jahren mit McLaren waren sie etwas niedergeschlagen. Wir durften da nicht mit der Faust auf den Tisch hauen, sondern mussten ihnen

die Zeit geben, sich zu sortieren. Danach ging die Post ab, und sie feierten mit Red Bull Weltmeistertitel. Ähnlich war es auch hier. Wir wollten die Jungs nicht zu sehr pushen, die ja zum ersten Mal eine Power Unit entwickeln.“

Nico Hülkenberg äußerte für das erste Jahr immerhin die konkrete Zielsetzung, dass man sich im Vergleich zur Vorsaison mit Sauber in der Teamwertung verbessern will. Die Frage lautet, ob der 38-Jährige den angepeilten Erfolg bis zum Jahr 2030 noch selbst im Cockpit miterleben darf: „Ich fahre, solange ich schnell bin und Spaß habe.“ Oder wie es in einer Zeile des Songs zum Audi-Launch hieß: „To start something, stop at nothing!“ ■



AUDI

Die Audi-Fahrer treten in schwarzen Overalls mit drei silbernen Streifen an



AUDI

Das grüne Logo von Benzinpartner BP stört etwas das klare Design des R26



AUDI

Mattia Binotto und Jonathan Wheatley warnten vor zu hohen Erwartungen