Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 21 / 7. MAI 2025

GP Miami: Dritter Sieg in Serie

Piastri kocht Verstappen ab

IndyCar in Birmingham

Palou dominiert nach Belieben

GTWC in Brands Hatch

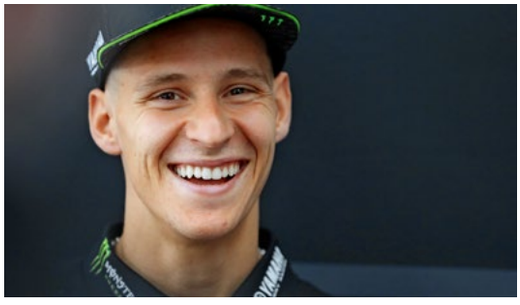
Auer und Engel erste Führende

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

4 190525 902999 21

Formel E in Monaco

Rowland und Buemi feiern in Monte Carlo



MotoGP: Fabio Quartararo

Yamaha gibt dem Star neue Hoffnung

Motocross-WM in Águeda

Coenen lässt KTM zwei Mal jubeln

Inhalt

Automobil:

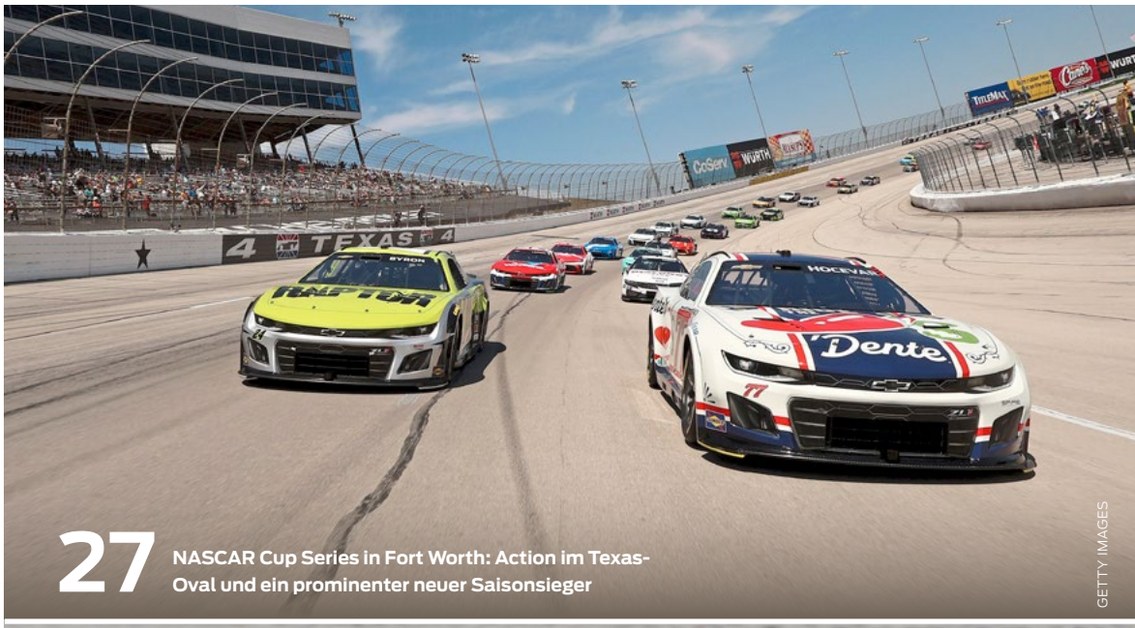
Formel 1 Piastri gewinnt erneut und baut WM-Führung aus **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Miami **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 McLaren bereitet Gegnern Kopfzerbrechen **S. 10**
Formel 1 Sprintbericht und alle News aus der Königsklasse **S. 12**
Formel E Rowland und Buemi feiern in Monte Carlo **S. 14**
IndyCar Álex Palou fährt in Birmingham auf und davon **S. 16**
Sportwagen GTWC-Sprint-Auftakt in Brands Hatch **S. 18**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
Rallye-WM Interview Josh McErlean und aktuelle News **S. 22**
DTM Die Probleme der Neulinge nach Oschersleben **S. 26**
NASCAR Joey Logano siegt in Texas und weitere News **S. 27**
Tourenwagen Guerrieri-Show bei TCR-World-Tour-Start **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Yamaha-Star Fabio Quartararo **S. 30**
Motorrad-WM Alle Hintergründe zum MotoGP-Test in Jerez **S. 32**
Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau auf Le Mans **S. 34**
Straßensport Auftakt JuniorGP und Vorschau zur IDM **S. 35**
Superbike-WM Nicolò Bulega schenkt Ducati drei Siege **S. 36**
Motocross-WM Lucas Coenen triumphiert in Portugal **S. 40**
Offroad News zur Enduro-WM und Speedway-EM **S. 42**
Speedway-WM Zmarzlik-Sieg in Landshut und News **S. 43**

Leserservice:

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



27 NASCAR Cup Series in Fort Worth: Action im Texas-Oval und ein prominenter neuer Saisonsieger

GETTY IMAGES

36 Superbike-WM Italien – Ducati-Show in Cremona: Nicolò Bulega gewinnt alle drei Rennen beim Heimspiel

GETTY IMAGES

28 TCR World Tour – Saisonauftakt in Mexico City: Folklore beflügelt Honda-Ass Esteban Guerrieri

WSC/FPC

Editorial

Der Boom im Rennsport steht auf wackligen Beinen. Nicht, weil der Sport schlecht wäre oder die Fans wegblieben, sondern weil die Politik Chaos stiftet.

Es könnte alles so schön sein, stattdessen muss man sich im Motorsport weiter Sorgen machen, zumindest, wenn man in die Zukunft blickt. Der Grund ist nicht etwa der Sport: Alle Top-Rennserien florieren weiter auf dem höchsten Niveau, egal ob auf vier oder zwei Rädern. Der Fan-Zuspruch ist trotz der dramatischen Unterbrechung durch die Corona-Pandemie auf einem Allzeithoch. Selbst zum DTM-Auftakt in Oschersleben kamen fast 50 000 Fans. Der Formel 1 geht es sehr gut, in der Langstrecken-Topklasse Hypercar werden bis 2027 insgesamt 13 Topmarken involviert sein, in der GT3-Kategorie sind Fahrzeuge von insgesamt 14 Autoherstellern homologiert.

Trotzdem könnte besonders der Automobil-Rennsport recht bald und völlig unverdient leiden. Der Grund? Die Politik hat mit ihrer fehlgeleiteten Regulatorik auf der Straße für ein dermaßen großes Chaos gesorgt, dass sogar jene Autohersteller, die im Moment noch Milliardengewinne einfahren, dem Motorsport den Rücken kehren oder zumindest große Programm-Elemente streichen könnten. Solche Gerüchte sind für Porsche und BMW seit März im Umlauf, und leider tauchen sie neuerdings in immer kürzeren Frequenzen wieder auf (siehe dazu auch Seite 20).

Wer nur auf den Motorsport blickt, aber nicht auf die Straßenseite, der übersieht das Wesentliche und das Dramatische. Oliver Blume, der sowohl dem VW-Konzern als auch der VW-Marke Porsche vorsteht, bezweifelte letzte Woche auf der Automesse in Shanghai, dass das Verbrenner-Aus für das Jahr 2035 zu halten sei. Dieses Ziel hatte ursprünglich der Green Deal der Europäischen Union als unverrückbares Enddatum für Verbrennungsmotoren festgelegt. Doch bei dieser Vorgabe ging es mehr um Ideologie statt um Logik. Die EU wollte die Welt retten und stürzte dabei die europäische Autoindustrie in die größte Krise ihrer Geschichte.

Weil die Käufer die technische Bevormundung nicht mitmachen, muss zurückgerudert werden, was die Autokonzerne abermals Milliarden kosten wird. Blume sagte in Shanghai, bei der Verkehrswende brauche es „immer wieder Prüfpunkte, die sich an den Realitäten orientieren. Und gegebenenfalls braucht es politisch flexible Übergangszeiträume“.

Damit hat zum ersten Mal ein VW-Konzernmitglied öffentlich die Zielvorgaben der Politik infrage gestellt. Das macht zwar einerseits Hoffnung, dennoch liegt das Kind im Brunnen: Erst musste der VW-Konzern für Milliarden E-Autos entwickeln, die nun keine Käufer finden. Jetzt muss man umsatteln auf Verbrenner-Modelle, die weder vorgesehen noch eingeplant waren, was abermals Milliarden kosten wird. Die Fehler der Politik kommen den Konzernen und Kunden teuer zu stehen. Und vermutlich auch dem Motorsport, der trotz der aktuellen Boomphase leiden wird. Man muss sich also weiter Sorgen machen.

Marcus Schurig
Redakteur

43 **Speedway-WM: In Landshut dominiert Weltmeister Zmarzlik (r.) die Konkurrenz**

SCHIFFNER

MSa-Paddock

FABELHAFTES FLORIDA-FLAIR
In Miami gibt es das ungewöhnlichste Fahrerlager der ganzen Formel-1-Saison. Von der Presseloge im Hard Rock Stadium konnten Michael Schmidt und Tobias Grüner den Teams aufs Dach schauen.

GLÜCKWUNSCH, OPA
Beifahrer-Legende Luis Moya (64) steckte Rallye-Reporter Markus Stier beim spanischen WM-Lauf, dass er gerade Großvater geworden sei. Alt fühlt er sich aber noch lange nicht: „Ich sehe nackt besser aus als du.“

MITTEN IN DER MENGE
Beim Superbike-WM-Lauf in Cremona mit seinem recht kleinen Fahrerlager musste MSa-Reporter Imre Paulovits sich mühsam seinen Weg durch die Zuschauermassen bahnen. Aber es hat sich gelohnt.

McLaren ringt Vers

Nach der unglücklichen Sprint-Niederlage revanchierte sich Oscar Piastri mit dem Sieg im Hauptrennen. Für die Entscheidung im internen Duell mit Lando Norris sorgten die Zweikämpfe mit Max Verstappen.

Von: **Tobias Grüner**

Wie verlor Lando Norris das McLaren-Duell?

Lando Norris hätte in Miami einen Big Point landen können. Nach dem etwas glücklichen Sprintsieg startete der Vizeweltmeister im Rennen zwei Plätze vor WM-Spitzenreiter Oscar Piastri. Doch beim Versuch, sich Pole-Setter Max Verstappen zu schnappen, wurde Norris in Kurve 2 neben die Bahn gedrückt und auf Platz 6 zurückgeworfen.

Norris wird von vielen Experten eine chronische Zweikampf-Schwäche nachgesagt. Der Kritisierte versuchte gar nicht zu widersprechen: „Wenn ich nicht attackiere, schimpfen alle. Wenn ich aggressiv bin, passt es auch nicht. Ich kann einfach nicht gewinnen. Mit Max heißt es, crashen oder dahinter bleiben."

Im Laufe des ersten Stints wurde der Pace-Vorteil des McLaren aber immer größer. Irgendwann war auch die Gegenwehr von Verstappen erschöpft. Im Fall von Norris klappte die Attacke aber wieder erst im zweiten Anlauf. Beim ersten Angriff in Kurve 11 rutschte er selbst neben die Strecke und musste die Position zurückgeben. Bis die McLaren-Doppelführung hergestellt war, lagen 8,6 Sekunden zwischen den Papaya-Rennern. Das war nicht mehr aufholbar.

„Hätte Lando gewusst, wie überlegen das Auto ist, wäre er am Start sicher geduldiger gewesen", grübelte Teamchef Andrea Stella. „Dass er erst im zweiten Anlauf an Max vorbeikam, war Pech. Da war er nur ein paar Zentimeter neben der Strecke. Das hat ihn viel Zeit gekostet. Ich sehe aber keinen großen Unterschied zwischen den beiden." Dem Kommandostand machte Norris das Leben leicht: „Im letzten Stint war Lando schneller als Oscar. Aber er hatte zu viel Zeit verloren. Sonst wäre es vielleicht zu einer interessanten Situation gekommen. Ich bin mir aber sicher, dass es in den nächsten Rennen irgendwann passiert."

Wie kam George Russell aufs Podium?

Nach starken Leistungen in den ersten Rennen verlor George Russell das interne Quali-Duell gegen Kimi Antonelli gleich zweimal. Von Startplatz 5 schien das Podium weit entfernt. Doch dann halfen dem WM-Vierten eine Alternativ-Strategie und etwas Glück mit einer VSC-Phase.

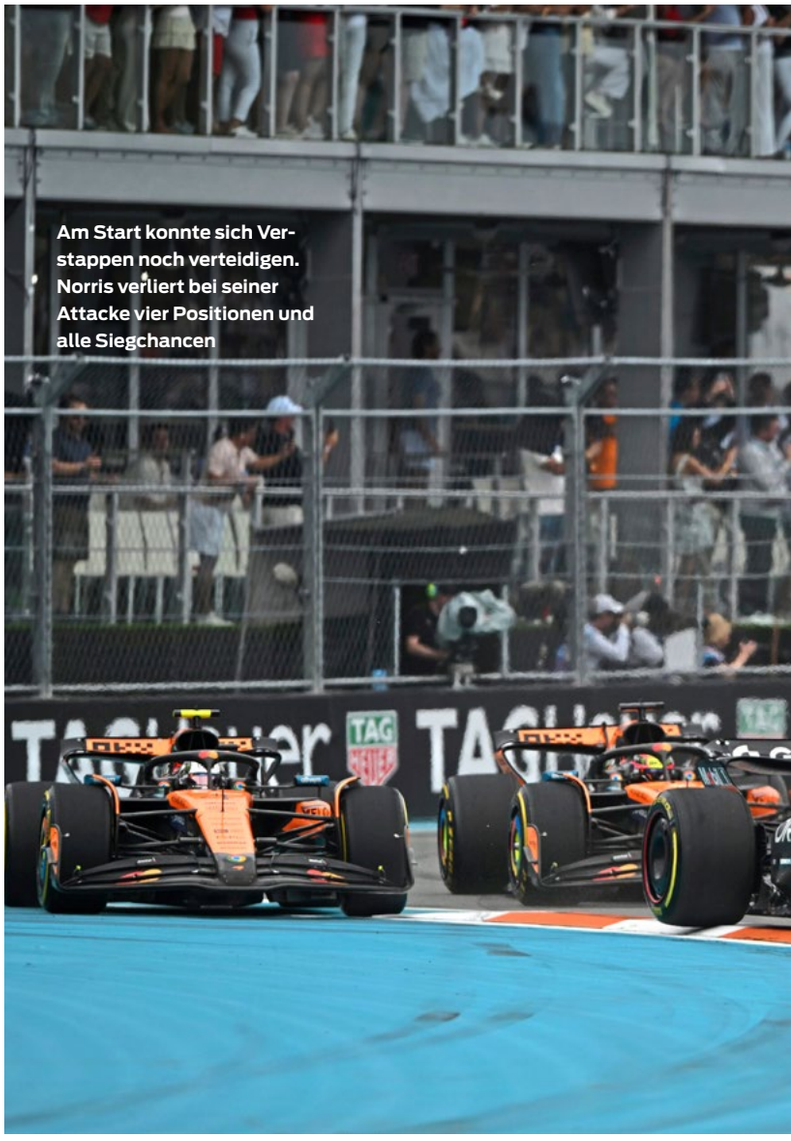
Antonelli wagte in Runde 26 den Undercut gegen Verstappen, doch Red Bull wehrte den Angriff direkt ab. Kaum war der Weltmeister wieder auf der Bahn, rollte Ollie Bearman mit einem Motorschaden aus. Um den Haas zu bergen, aktivierte die Rennleitung das virtuelle Safety Car.

Das eröffnete Russell die Möglichkeit zum zeitsparenden Boxenstopp. Als der Silberpfeil wieder auf die Strecke einbog, sah Russell die Red-Bull-Nase im Rückspiegel. „Wir mussten Max reinholen, um Antonelli zu covern. Man kann seine Taktik ja nicht auf eine mögliche VSC-Phase auslegen", verteidigte Red-Bull-Teamchef Christian Horner seine Strategen.

Warum legte Red Bull Protest ein?

Red Bull versuchte, sich den verlorenen Podiumsplatz am Grünen Tisch zurückzuholen. Nach dem Rennen legte das Team Protest ein, weil man einen Verstoß von Russell festgestellt haben wollte. Anlass war eine Panne beim Sauber von Gabriel Bortoleto, die zu einer gelben Flagge auf der langen Geraden führte.

„Die Regeln sagen, dass man bei gelben Flaggen verlangsamen muss", erklärte Horner. „George hat zwar kurz gelupft, aber die GPS-Daten zeigen, dass sein Auto weiter beschleunigte. Die Beschleunigung war zwar nicht mehr so stark, aber das Tempo wurde nicht reduziert." Mit dieser Argumentation sprach Red Bull bei den FIA-Kommissaren



Am Start konnte sich Verstappen noch verteidigen. Norris verliert bei seiner Attacke vier Positionen und alle Siegchancen

XPB

Die Ferrari-Piloten duellierten sich mit Carlos Sainz. Genervte Funksprüche zum Thema Stallregie sorgten beim neutralen Publikum für Erheiterung

tappen nieder

RED BULL

SAUBER

Nico Hülkenberg war auch nicht ganz glücklich mit der Arbeit seiner Ingenieure. Sauber verpennte den optimalen Zeitpunkt für den Boxenstopp

vor. Doch das Unterfangen blieb ohne Erfolg. In ihrer Begründung erklärten die Stewards, dass im Regeltext nicht stehe, ob die absolute Geschwindigkeit reduziert werden oder ob das Lupfen nur zu einer Reduktion der normalen Rennpace führen müsse.

Laut Regelexperte Beat Zehnder (Sauber) hätte sich Red Bull die Protestgebühr in Höhe von 2500 US-Dollar sparen können: „Den Text im Reglement darf man nicht wörtlich nehmen. Bei doppelt gelben Flaggen ist ja auch keiner bereit zum Anhalten. Bei einfacher gelber Flagge hat man sich darauf geeinigt, dass ein kurzes Lupfen reicht, um anzuzeigen, dass man die Situation erkannt hat."

Für Russell endete das Wochenende dennoch schmerzhaft. Nach der Podiumszeremonie litt der Pilot unter Magenkrämpfen. Er musste die Presserunde mit den McLaren-Piloten auslassen.

Warum gab es Stunk am Ferrari-Funk?

Ferrari lieferte mal wieder unfreiwillig Schlagzeilen. Beide Fahrer wurden mit unterschiedlichen Strategien ins Rennen geschickt. Nur drei Runden nach den Boxenstopps hing Lewis Hamilton dem Schwesterauto im Heck. Charles Leclerc hatte mit den harten Reifen zu Beginn des zweiten Stints einen klaren Grip-Nachteil gegenüber den Teamkollegen auf Medium-Gummis. Sofort meldete Hamilton am Funk: „Ich verheize hier meine Reifen." Doch der Kommandostand reagierte nicht. Also wurde Hamilton deutlicher. „Das ist kein gutes Teamwork. In China habe ich auch Platz gemacht." Nach vier Runden wurde das Flehen endlich erhört. Leclerc musste zur Seite fahren. Doch da hatten Hamiltons Reifen schon zu stark gelitten. „Wenn er früher durchgelassen worden wäre, hätte er Kimi wohl noch geschnappt", glaubte man im Mercedes-Lager.

Teamchef Frédéric Vasseur sah die Sache ganz anders: „Wir haben nur eine oder anderthalb Runden mit der Entscheidung gewartet", behauptete der Franzose. „Wir mussten ja erst mal herausfinden, ob die Pace wirklich besser war oder ob es sich nur um einen DRS-Vorteil handelte." Am Ende des Rennens spielte dann Leclerc den Haltbarkeitsvorteil der harten Reifen aus. Ferrari befahl einen erneuten Platztausch, was bei Hamilton nicht gut ankam.

Vasseur reagierte gereizt auf die vielen Nachfragen: „Das hier ist doch nicht die Story des Tages. Ob wir auf sechs und sieben oder sieben und sechs einlaufen, spielt keine Rolle. Ich verstehe natürlich den Frust der Fahrer in diesen Situationen." Vasseur wollte lieber erklären, warum es zu dem mittelmäßigen Ergebnis kam: „Wir haben im Qualifying mit frischen Reifen zwei Zehntel gegenüber den alten Reifen verloren, andere wurden sechs Zehntel schneller. McLaren lag heute außer Reichweite, aber mit besseren Startplätzen hätten wir mit Max und den Mercedes kämpfen können. Die Qualifying-Leistung müssen wir analysieren."

Warum stoppte Hülkenberg so spät?

Sauber zeigte in Miami eine kleine Formsteigerung. Am Ende reiste man aber wieder ohne Punkte ab. Gabriel Bortoleto fiel mit einem Problem im Benzinsystem aus. Nico Hülkenberg hielt auf Rang 14 nur die Aston Martin hinter sich. Es hätte ein besseres Ergebnis rausspringen können, doch die Strategen warteten trotz VSC-Phasen bis Runde 36 mit dem Boxenstopp.

„Ich habe mich auch gewundert, warum ich nicht reingeholt wurde. Es gab kleine Diskussionen am Funk. Da muss ich selbst mal fragen, was sich das Team gedacht hat." Teamchef Jonathan Wheatley hatte nach dem Rennen allerdings keine befriedigende Erklärung parat. „Bevor das erste virtuelle Safety Car kam, haben wir über einen Stopp diskutiert. Wir wollten Nico aber etwas länger draußen lassen, falls Regen kommt."

Hülkenberg fuhr mit den alten Reifen relativ gute Rundenzeiten. Das ließ die Strategen zögern. Doch spätestens, als Bortoleto ausrollte, hätte die Reißleine gezogen werden müssen. „Wir hätten das VSC vorhersehen sollen. Daraus müssen wir lernen", entschuldigte sich Wheatley. ■