

MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 1-3 / 17. DEZEMBER 2025

Formel 1: Russell-Interview

Favorit für die nächste Saison?

Rallye Dakar: Vorschau
**Letzte Infos zum
Wüsten-Spektakel**

Formel E: Gen4-Technik
**So ist der Stand
der neuen Autos**

Mitmachen
und gewinnen!
**DIE GROSSE
LESERWAHL**
Preise im Wert von über
**26 000
EURO**

in Kooperation mit



Deutschland € 2,99

A € 3,50 · CH sfr 4,80

IT € 4,20 · B, NL, LUX € 3,60



WEC: Test in Barcelona
**Die Ziele von Genesis
im Debütjahr 2026**



MotoGP: Razgatlioglu-Interview
**Superbike-Wechsler
träumt vom WM-Titel**



Formel 1: Test in Abu Dhabi
**Teams rücken mit
Spezial-Autos aus**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Interview mit Mercedes-Spitzenpilot George Russell **S. 4**

Formel 1 Alle Infos von den Testfahrten in Abu Dhabi **S. 6**

Formel 1 Marko-Aus bei Red Bull und weitere Nachrichten **S. 8**

Formel E Update nach dem ersten Test der Gen4-Autos **S. 10**

Sportwagen Umstrukturierung im AMG-Kundensport **S. 12**

Sportwagen-WM Test-Einblicke mit dem Genesis-LMDh **S. 14**

Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 16**

Rallye-WM Interview mit Formel-Umsteiger Kalle Rovanperä **S. 18**

Rally-Raid-WM Vorschau auf die Rallye Dakar im Januar **S. 20**

Rallye Lancia bestätigt Fahrer und weitere Nachrichten **S. 22**

Leserwahl Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie **S. 23**

Tourenwagen Aktuelles aus TCR, NASCAR und Co. **S. 33**

Motorrad:

MotoGP Interview mit Umsteiger Toprak Razgatlioglu **S. 34**

Motorrad-WM Hintergründe von den FIM-Awards **S. 36**

Service Bücher und Kalender aus dem Zweirad-Bereich **S. 38**

Straßensport Aktuelles aus den seriennahen Klassen **S. 39**

Rally-Raid-WM Vorschau auf die Rallye Dakar im Januar **S. 40**

Supercross-WM Anderson holt sich den Titel in Kapstadt **S. 42**

Offroad SuperEnduro-WM in Gliwice und weitere News **S. 43**

Leserservice:

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



18

Rallye: Im Interview geht der Blick für den finnischen Aussteiger Kalle Rovanperä in seine Formel-Zukunft

RED BULL



39

IDM: Aus der beliebten nationalen Superbike-Serie wird ab der Saison 2026 eine Europameisterschaft

EISELE



12

GT-Sport: So funktioniert der HWA-Nachfolger Affalterbach Racing GmbH im AMG-Kosmos

MERCEDES

Editorial

War es eine gute Formel-1-Saison? Sie war es. Anders als in der Vergangenheit. Dazu gehört auch, dass es ein neues Gesicht als Weltmeister gibt.

Wir ziehen Bilanz wie nach jeder Formel-1-Saison. War sie gut oder schlecht? Hat sie die Groundeffect-Autos würdig verabschiedet? Ich glaube, 2025 bekommt eine gute Schulnote. Wir waren ja in den letzten drei Jahren nicht besonders verwöhnt. Max Verstappen hat dominiert und jeweils vorzeitig die Weltmeisterschaft entschieden. Auch in diesem Jahr war der Holländer der beste Fahrer. Weil er es geschafft hat, die WM mit dem zumeist nur zweit- oder drittbesten Auto bis zum Schluss offenzuhalten. Weil er Rennen gewinnt, die kein anderer gewinnen kann.

Trotzdem finde ich es gut, dass wir mit Lando Norris wieder ein neues Gesicht im Champions Club haben. Ich hätte auch mit Oscar Piastri leben können. Klar, beide haben vom besten Auto profitiert, doch man muss der Fairness halber sagen, dass der Vorsprung des McLaren zuletzt stark geschrumpft ist. Und das Team hat seinen Fahrern genügend Steine in den Weg gelegt. Verstappen dagegen konnte sich auf Red Bull verlassen. Es war wieder ein Einmann-Team, bei dem das zweite Cockpit nur besetzt wird, weil es die Regeln so verlangen. Die McLaren-Piloten haben sich gegenseitig Punkte weggenommen. So wie Nelson Piquet und Nigel Mansell 1986. Damals gewann mit Alain Prost der lachende Dritte. Diesmal nicht.

Man muss auch das Geschenk des besten Autos nutzen können. Norris und Piastri haben je sieben Rennen gewonnen. Das können keine schlechten Rennfahrer sein. Norris ist sicher kein Verstappen-Typ. Der Ausnahme-pilot aus den Niederlanden ist so,

wie man sich einen Vollgas-Helden vorstellt: Aggressiv, risikobereit, kompromisslos. Kurzum ein Vollgastier, das mit jedem Auto schnell fährt. Norris ist eher ein Softie von der Sorte Damon Hill oder Nico Rosberg. Er trägt sein Herz auf der Zunge, gibt Schwächen zu, zweifelt manchmal an sich selbst. Darf so einer Weltmeister werden? Er darf.

Der Formel 1 geht es gut. Sie wird auch für dieses Jahr wieder Rekordumsätze melden. Die Teams profitieren davon, weil sie der Budgetdeckel vor sich selbst schützt. Sonst würden sie immer noch hemmungslos Geld ausgeben, und wir hätten weiter eine Zweiklassengesellschaft mit der Gefahr, dass Teams sterben. Stattdessen kommen mit Audi, Ford und Cadillac neue Player dazu.

So haben wir ein Feld, das durch eine Sekunde getrennt ist. Das gab es noch nie in der Geschichte der Königsklasse. Der Fluch dieser Leistungsdichte ist, dass Überholen mit minimalen Unterschieden schwerer wird. Daran war auch die vierte Generation der Groundeffect-Autos schuld. Sie strahlte wieder mehr Turbulenzen ab. Wer freie Fahrt hatte, fuhr ein anderes Rennen.

Das soll nächstes Jahr alles besser werden. Dank eingebremster Aerodynamik und 350 kW aus der Batterie als Spielmasse. Ich werde dann wie Sie, liebe Leser, die Rennen vom Sofa aus verfolgen und mich nur noch hin und wieder mit einer Geschichte melden. Bleiben Sie diesem wunderbaren Blatt trotzdem treu. Es lohnt sich.

Michael Schmidt
Redakteur



MSa-Paddock



FRAGESTUNDE BEI GENESIS

Langstrecken-Redakteur Marcus Schurig (l.) konnte bei den Hypercar-Testfahrten von Genesis in Barcelona (s. Seite 14) seine Fragen an André Lotterer (2. v. l.) und Genesis-Motorsportberater Jacky Ickx (3. v. l.) stellen.



GIPFELTREFFEN DER PHILS

Während seiner „Fact Finding Mission“ zum Status quo der Formel-E-Gen4 traf MSa-Redakteur Philipp Körner (l.) in Brasilien auch auf DS-Penske-Manager Phil Charles. Der frühere Verstappen-Förderer bei Toro Rosso steht vor einem größeren Team-Umbau.



MORGENS IM MUSEUM

Nach den großen Feiern fuhr MSa-Reporter Imre Paulovits noch einmal nach Mies, um in der Cafeteria des neu eröffneten FIM-Museums mit FIM-Marketing-Chef Fabio Murer über Ideen zur Zukunft des Motorradfahrens und des Motorsports zu diskutieren.



40

Rallye Dakar: In der Vorschau liefern wir alle Infos zum Zweirad-Klassiker in der arabischen Wüste

ROMERO



„Best of the Rest“: Russell wurde hinter den drei Titelfkandidaten Vierter und gewann 2025 zwei Grands Prix

George Russell erzählt im Interview, warum er die Groundeffect-Autos nicht mag, was er sich von 2026 erwartet und wie es wäre, mit Max Verstappen in einem Team zu fahren.

Von: **Michael Schmidt**

Sie stufen 2025 als Ihre beste Mercedes-Saison ein. Warum?

Du verbesserst dich jedes Jahr. Ich habe in dieser Saison meine konstantesten Ergebnisse gebracht und weniger Fehler gemacht als je zuvor.

Wie 2023 sind Sie gegen ein überlegenes Auto gefahren. Wo war der McLaren besser als der Mercedes?

Wir reden hier über ganz enge Abstände. Drei Zehntel sind heute schon viel. Rechnen Sie das mal hoch auf 15 Kurven. Dann verlieren wir im Schnitt in jeder Kurve nur zwei Hundertstel. Das sind ganz kleine Unterschiede, eine Aneinanderreihung von minimalen Zeitgewinnen. Am Ende ist es ganz einfach. Sie haben ein bisschen mehr Abtrieb und halten die Reifen besser in ihrem Fenster, damit sie nicht berhitzen. Abtrieb ist König.

Können Sie bei diesen minimalen Abständen überhaupt noch analysieren, wo Sie sich verbessern müssen?

Es gibt nicht eine Stelle, wo man sagen könnte: Da ist der McLaren besser. Sie sind einfach überall ein bisschen schneller. Das Delta vergroert sich dann im letzten Streckensektor, weil bei uns die Reifen heißer werden als bei ihnen. Wenn wir uns mit dem Red Bull vergleichen, dann stechen da die superschnellen Kurven heraus. Da hat Red Bull gegenüber uns und McLaren einen klaren Vorteil.

Mercedes ist der Konkurrenz über die letzten vier Jahre immer näher gekommen. Htten Sie gleichgezogen, wenn dieses Reglement noch ein Jahr länger gültig gewesen wäre?

Wir sind froh, dass sich die Regeln ändern. Wir haben uns in den letzten vier Jahren gesteigert, aber nicht in dem Maß, in dem wir uns das erhuft hatten. Und wenn wir ehrlich zu uns selbst sind, müssen wir sagen: Niemand versteht diese Fahr-

„Mit dem Rennrad auf Kopfsteinpflaster“

zeug-Generation zu 100 Prozent. Noch nicht einmal McLaren. Ich glaube, jeder freut sich auf den Tapetenwechsel.

Sie haben gesagt, dass Sie auch bei Mercedes geblieben wären, wenn Sie für 2026 freie Wahl gehabt hätten. War das ein Bauchgefühl?

Ich wäre ein Narr, wenn ich sagen würde, dass ich mein ganzes Geld auf Mercedes setzen würde. Kein Mensch weiß heute, wer nächstes Jahr das beste Paket hat. Es sind grundsätzliche Überlegungen, warum ich Mercedes den Vorzug gebe. Die nächstjährigen Aerodynamikregeln sind näher an dem, was wir in der Ära davor hatten, als Mercedes das Feld dominiert hat. Wir sind zuversichtlich, dass wir eine gute Antriebseinheit haben werden. Mercedes war in diesem Bereich über viele Jahre der Maßstab. Dann muss ich mir auch die Frage stellen: Wer wird nächstes Jahr garantiert besser sein? Red Bull baut zum ersten Mal seinen eigenen Motor. Ferrari kämpft mit anderen Problemen. Am Ende sind McLaren und wir die zwei Teams, die am wahrscheinlichsten Erfolg haben werden.

Haben die Groundeffect-Autos einen anderen Fahrstil verlangt?

Diese Autos bestrafen dich. Wenn du mit den Autos davor ein Prozent über dem Limit warst, hat das nichts ausgemacht. Sie waren extrem robust. Wenn du jetzt in einer schnellen Kurve über dem Limit bist, hat das Auto aufgesetzt, und du bist abgeflogen. Wenn du die Kurven zu aggressiv angefahren bist, haben die Räder beim Bremsen blockiert. Diese Autos müssen unglaublich steif gefahren werden, damit der Abtrieb unter dem Auto stabil bleibt. Steif in vertikaler Richtung, aber auch im Rollverhalten um die Längsachse. Alles war unbequem. Es ist, als würde man mit einem Rennrad auf Kopfsteinpflaster fahren.

Hat es lange gedauert, bis Sie sich an diese Autos gewöhnt hatten?

Nicht wirklich. Es war am Anfang ein großer Schock, wie diese Autos sich aufgeschaukelt haben. Aber wenn du schnell bist, bist du schnell. Es kann sein, dass eine Fahrzeuggeneration besser oder schlechter zu deinem Fahrstil passt, aber es ist dein Job, dich damit zu arrangieren. Das passiert nicht an einem Tag und oft auch nicht bewusst. Es ist ein konstanter Lernprozess, der dich auf eine andere Ebene bringt. Du passt dich im Verlauf der Jahre ständig an das Auto an, das dir hingestellt wird.

„Der Simulator kann dir nie das Gefühl geben, das dein Körper spürt, wenn du in einem richtigen Auto sitzt.“

George Russell

Erwarten Sie nächstes Jahr die größte Umstellung für die Fahrer? Wir hören von den Ingenieuren, dass viele Regeln auf den Kopf gestellt werden, auch für die Fahrer.

2026 wird die größte Veränderung mit sich bringen, die es je gab. Der Unterschied ist, dass du mit der Leistung in einem viel größeren Ausmaß spielen kannst. Du entscheidest als Fahrer, wo auf der Strecke du diese Power haben willst. Es gab da mal Kers, aber das waren nur 80 PS. Das war ein kleiner Teil der Gesamtleistung. Jetzt ist es fast die Hälfte. Du kannst an anderen Stellen überholen, als das heute oder früher möglich war. Aber es kann dich bestrafen. Du musst taktisch fahren. Was sich nicht ändern wird, ist, wie man schnell durch eine Kurve fährt.

Haben Sie Angst, das Überholen könnte etwas künstlich wirken?

Es wird immer Kritik geben. Nehmen wir den GP Katar. Wir konnten wegen der Laufzeitbeschränkung für die Reifen jede Runde Vollgas fahren. Aber das Rennen war langweilig. Tatsache ist, dass die besten Rennen die sind, wo

die Fahrer auf ihre Reifen achtgeben müssen. Dann gibt es Unterschiede. Ich gehe offen in das nächste Jahr. Wir werden uns an neue Normen gewöhnen müssen. In drei Jahren werden die Batterien viel mehr Kapazität haben. Dann sind wir vom Power-Output auch nicht mehr so limitiert. Bis dahin haben sich alle daran gewöhnt.

Das erste halbe Jahr hielten sich Gerüchte, dass Verstappen zu Mercedes kommen könnte. Sie hätten sagen können: Warum schaut Mercedes auf Verstappen, die haben doch mich?

Ich war nie besorgt, dass ich mein Cockpit verlieren würde. Das haben die Medien so reininterpretiert. Aber als Team willst du die bestmögliche Fahrerpaarung haben, die es auf dem Markt gibt. Ich versuche mich immer in die Lage der anderen Partei hineinzusetzen. Toto [Wolff] muss die Interessen des Teams wahren. Verstappen ist im Moment der beste Fahrer im Feld. Wenn er auf dem Markt ist, musst du Max in Betracht ziehen und dir überlegen, wie er ins Team passt, wie er mit George harmonieren würde. Toto musste nichts im April entscheiden. Warum sollte er nicht warten? Er hatte mit mir Zeit bis August.

Alex Albon hat einmal gesagt, dass er als Teamchef Sie und Verstappen nehmen würde, dass er dann aber ein Feuerwerk zu erwarten hätte. Hätte er?

Ich schätze seinen Kommentar. Es gab schon früher Feuerwerk zwischen Fahrern. Die Teams mögen das nicht, aber das ist die Formel 1. Es geht gar nicht um Max oder mich. Egal, wo du die beiden Besten zusammenspannst, kommt es früher oder später zur Konfrontation. Die zwei erfolgreichsten Teamchefs der letzten 20 Jahre sind Toto Wolff und Christian Horner. Wenn du die beiden ein Team führen lassen würdest, hättest du auch ein Problem. Es ist für ein Team immer eine Herausforderung, wenn du zwei Fahrer hast, die auf einem

Niveau fahren. Schauen Sie sich McLaren an. Wenn einer der beiden nur etwas besser wäre als der andere, dann hätte er den Titel schon drei Rennen vor Schluss gewonnen. Du willst als Team sicher auch nicht eine Konstellation, wie es dieses Jahr bei Red Bull war. Aber ein Team, wie es Mercedes mit Lewis und Valtteri hatte, das ist perfekt.

Verstappen ist extrem engagiert in SIM Racing. Wie ist das bei Ihnen?

Ich mache viel SIM Racing über den Winter. Das macht mir Spaß. Ich fahre gegen Max seit zwölf Jahren. Er war immer in den Top 3, in allem, was er bisher gemacht hat. Wenn er morgen mit dem SIM Racing aufhören würde, wäre er immer noch der Fahrer, den man schlagen muss. Wenn du dann einen Fahrer nimmst, der nicht der Beste ist, dann wird er nie auf sein Niveau kommen, auch wenn er Tag und Nacht im Simulator Rennen fährt. Der Simulator kann dir nie das Gefühl geben, das dein Körper spürt, wenn du in einem richtigen Auto sitzt und es zu rutschen beginnt. Die Fahrzeugbeherrschung, die Max hat, kommt nicht vom Simulator. Die hat er sich auf der Rennstrecke geholt.

Sammeln Sie Ihre Formel-1-Autos?

Nein, würde ich gerne. Wegen des Budgetdeckels bauen die Teams nur noch drei oder vier Chassis. Früher waren es einmal bis zu 15. Ich wollte das in meinen Vertrag verhandeln, aber leider sind dem Team da die Hände gebunden. Es wäre schön, wenn man ein Chassis aus dem Kostendeckel für solche Zwecke herausnehmen könnte. Von allen anderen Teilen des Autos gibt es genügend Exemplare. Auch von Motoren. ■



George Russell

Geburtsdag: 15. Februar 1998
Geburtsort: King's Lynn (GB)
Herkunftsland: England