



NASCAR Cup Series: Phoenix
Richtige Taktik macht
Larson zum Meister



MotoGP-Interview: Joan Mir Wie schaffte Honda die große Wende?



DRM-Finale: Lausitz-Rallye
Matulka bezwingt
Kahle und Kremer

# **Inhalt**

## **Automobil:**

Formel 1 Schafft Haas mit der Red-Bull-Taktik P6 der WM? S.4 Formel 1 So steht es um die WM-Chance für Verstappen S.6 Formel 1 Besuch bei der F1-Ausstellung in Oberhausen S. 8 Formel 1 Brümmer-Kommentar und aktuelle Nachrichten Formelsport Rechtsstreit bei IndyCar und Formel-E-Test S.12 Sportwagen Lamborghinis würdiger LMDh-Ausstand Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene Rallye WM-Vorschau Japan und aktuelle Nachrichten **Rallye-DM** Matulka gewinnt DRM-Finale in der Lausitz **S. 20** Tourenwagen Französische Siege bei TCR World Tour **S. 22 NASCAR** Das Finale aller drei US-Topserien in Phoenix S. 24 Tourenwagen Aktuelle News aus der großen TCR-Welt S. 26 In eigener Sache Fünfter und letzter Teil zum Jubiläum S. 28

## **Motorrad:**

MotoGP Interview mit Honda-Werksfahrer Joan Mir Motorrad-WM Aktuelle News und Vorschau Portimão Straßensport JuniorGP, Moto2-EM und ETC in Barcelona **Historie** Hailwoods Doppelstart beim WM-Finale 1965 Historie Die "Kreidler-Zigarre" und Erinnerung P. Rubatto **S. 38** Straßensport Aktuelles aus den seriennahen Klassen S.40 Offroad Ausblick auf die neue Supercross-WM-Saison S. 41 Offroad Interview Marc-Reiner Schmidt und aktuelle News S. 42

## Leserservice:

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







# **Editorial**

Von der Lust am Schreiben, der Begeisterung für den Rennsport und der Last der Geschichte – ein Hoch auf 50 Jahre Motorsport aktuell!

er wissen will, wo man steht und wo man in Zukunft hinwill, der muss in die Vergangenheit zurückblicken. Der 50. Namens-Geburtstag von Motorsport aktuell zwang uns als Redaktion, aus der wöchentlichen Rennsport-Routine auszubrechen und die Jahrzehnte Revue passieren zu lassen. Und dabei lernt man einiges, allen voran Demut. Nein, wir haben den Motorsportjournalismus nicht erfunden, viele hervorragende Kollegen und Kolleginnen haben über Jahrzehnte das Fundament gelegt, auf dem wir bis heute arbeiten dürfen.

Dabei steht jede Generation vor ihren eigenen Herausforderungen. Unser werter F1-Kollege Michael Schmidt, der Ende 2025 in Rente gehen will (was wir weiter versuchen zu verhindern), erzählt manchmal Stories, wie es früher war, mit der Reiseschreibmaschine Gabriele, über das Chaos mit Faxmodem und AOL-Einwahlknoten, und dass man vor 25 Jahren noch Kollegen um die Welt flog, um Bilder aus Australien zurückzufliegen. Da hören wir entzückt zu, und können gar nicht glauben, wie das damals so war.

Heute leben wir in einer maximal beschleunigten Welt, die kaum noch Zeit zum Verschnaufen bietet. Dafür purzeln die Bilder quasi in Echtzeit auf unsere Schreibtische, dito die Geschichten unserer Experten vor Ort, auch wenn sie 10000 Kilometer entfernt arbeiten. Aber nicht alles ist im Vergleich zu früher einfacher oder besser geworden. Der Konkurrenzdruck in der modernen Medienwelt hat absurde Ausmaße angenommen: Print gegen Online, Schnelligkeit gegen Hintergrund, Seriosität versus Boulevard. MSa hat als Printheft dieser Schnelllebigkeit getrotzt, was ein kleines Wunder ist. Während viele Magazine und Zeitungen mit rasantem Schwund kämpfen, ist die Auflage von MSa seit einem Jahrzehnt fast stabil. Mittlerweile sind wir mit weitem Abstand das größte Motorsport-Magazin in Europa. Und das trotz der Coronapandemie, in der uns eine Pause angeraten wurde, weil der Rennsport ja stillstand. Stattdessen haben wir weitergemacht – und bei der Auflage zugelegt.

Warum es in der Online-Ära immer noch ein MSa-Printheft gibt? Weil das MSa-Redaktionsteam die besten Motorsport-Journalisten in Deutschland vereinigt. Weil guter Journalismus nach wie vor ein Faktor ist. Weil unser Team bei den meisten Rennen vor Ort ist (siehe Paddock-Spalte rechts), während andere Medien ihre Seiten oft vom heimischen Schreibtisch füllen und gar keinen direkten Kontakt mehr mit den Fahrerlagern haben, egal ob Zweirad oder Vierrad.

Den Kolleginnen und Kollegen gebührt mein Dank für ihre unermüdliche und leidenschaftliche Arbeit, die uns diesen Erfolg beschert hat. Der zweite und nicht minder große Dank gilt den Leserinnen und Lesern, die uns die Treue gehalten haben. Die gewillt sind, für gute Informationen und tiefgrün-

dige Recherche weiterhin Geld zu bezahlen, statt sich kostenlos im Internet zu bedienen. Wir versprechen im Gegenzug, weiter ein Heft von Verrückten für Verrückte zu machen.







#### MIT DANNER IN OBERHAUSEN

Weil die F1-Reporter gerade mit dem WM-Kampf beschäftigt sind, schaute sich Michael Bräutigam (l., immerhin F1-Fan) die Ausstellung der Königsklasse in Oberhausen an. Dort traf er auch auf Christian Danner, um sich über die "F1 Exhibition" auszutauschen.



## **ZURÜCK IN DIE ZUKUNFT**

Bianca Leppert versuchte sich kürzlich wieder in ihrem alten Rennkart und schlüpfte in ihren Overall aus der Jörg-van-Ommen-Kart-Serie aus dem Jahr 2002. Der Clou: Damals hätte sie nicht gedacht, dass sie mal für den Seriensponsor MSa arbeiten würde.



# **NUR KREISLIGA**

Bei der Lausitz-Rallye gab es die Currywurst in 8 Schärfegraden, von denen die Variante "Höllenfeuer" nur im Mittelfeld rangierte. Unsere Rallyereporter Markus Stier und Michael Heimrich aßen nur Kreisliga, oder wie es am Bärwalder See hieß: 2 Mal "Klappspaten".





Das kleinste Team der Formel 1 ärgert die Großen. Haas will mit einem späten Upgrade seine Mitbewerber um Platz 6 ausbremsen. Die Red-Bull-Masche feierte in Austin und Mexiko erste Erfolge.

Von: Michael Schmidt

Haas wie Siege. Das gab es in der Geschichte des amerikanischen Rennstalls erst einmal. 2018 in Österreich lieferten Romain Grosjean und Kevin Magnussen mit den Plätzen 4 und 5 das bis heute beste Teamergebnis ab. Der GP Mexiko sieben Jahre später bescherte dem US-Rennstall eine vergleichbare Sternstunde. Oliver Bearman kam als Vierter ins Ziel, und Esteban Ocon setzte mit dem neunten Platz noch einen obendrauf.

Teamchef Ayao Komatsu strahlte über das ganze Gesicht: "Wir haben mit Teams gekämpft, mit denen wir gar nicht kämpfen dürften. Und uns wurde nichts geschenkt. Im ersten Stint hat Ollie den Red Bull von Verstappen in Schach gehalten, im zweiten beide Mercedes und im dritten Piastri im McLaren. Das ist völlig verrückt." Der nächste Gegner aus dem eigentlichen Umfeld von Haas war Sauber. Gabriel Bortoleto kam erst 36 Sekunden hinter Bearman ins Ziel.

Es war die Story des GP Mexiko. Der Kleinste ärgerte die Großen. Haas wächst zwar langsam, ist aber mit 350 Angestellten immer noch der Rennstall mit der geringsten Personaldecke, 0

Der sechste Platz ist das Ziel, aber tabu. Das Team soll sich lieber auf die nächste Aufgabe konzentrieren, als sich mit Rechenspielen abzulenken. Wenn alles passt, kommt der sechste Platz von allein.

mit den größten Abhängigkeiten von Lieferanten und Partnern, den bescheidensten Werkzeugen und einem Etat hart an der Budgetobergrenze. Trotz der dünnen Personaldecke hat Komatsu in diesem Jahr die Ingenieure an der Strecke ausgetauscht. Den alten fehlte seiner Meinung nach der unbedingte Wille zum Erfolg.

Auch in der Fabrik in Banbury wurde umstrukturiert. Flache Strukturen kennzeichnen die Handschrift des Chefs, der selbst mal als Ingenieur an der Front gearbeitet hat. Unter Technikchef Andrea de Zordo sind Risiko und Eigeninitiative erlaubt. Komatsu schwört auf schnelle Entscheidungswege, Mut zum Risiko und wenig Hierarchie, weil das jeden Einzelnen motiviert. "Bei uns wird jede Idee ernst genommen", bestätigt De Zordo.

## Spätes Upgrade in Austin

Der 14-Punkte-Segen von Mexiko war aus Sicht des Teamchefs auch das Resultat des späten Upgrades, das in Austin debütierte.





Hoch die Tassen: Komatsu und Bearman begießen den vierten Platz



Unter Druck: Ocon steht immer öfter im Schatten von Bearman



Spätes Upgrade: Haas hat noch einmal ein Zehntel gefunden

"Ohne diesen Entwicklungsschritt wären die Ergebnisse von Austin und Mexiko nicht möglich gewesen", ist Komatsu überzeugt. Ein neuer Unterboden brachte mehr Abtrieb und verschob die Balance in schnellen Kurven etwas mehr Richtung Heck. Zeitgewinn: ein Zehntel.

Nach dem ersten Einsatz in Austin war man bei Haas noch hin- und hergerissen. Bearman kam mit der jüngsten Entwicklungsstufe auf Anhieb zurecht und holte zwei Punkte. Ocon hatte Mühe damit: "Bei schnellen Richtungsänderungen wurde das Auto unruhig. Das hat wahrscheinlich nichts mit dem Upgrade zu tun, weil es früher auch schon mal aufgetreten war. Wir haben an dem Problem gearbeitet, aber leider konnte ich in Mexiko nicht feststellen, ob sich was geändert hat. Die nächste Strecke mit schnellen Kurven ist erst Katar. Bis dahin muss ich warten."

Komatsu sieht den Fall mit der Brille des Technikers. "Unser Auto ist beim Einlenken im Heck manchmal etwas unruhig. Esteban mag das nicht so. Er arbeitet lieber so lange mit dem Auto, bis das abgestellt ist. Ollie ist da weniger sensibel. Deshalb baut er auch mehr Unfälle." Der Japaner glaubt, dass Ocon in Mexiko den Durchbruch geschafft hat. "Esteban hat wegen drei Hundertstel das Q3 verpasst. Er hat im ersten Stint viel Zeit hinter Tsunoda verloren, der langsamer war als wir. Und er hatte am Sonntag starke Kopfschmerzen. Trotzdem hat er das Potenzial unseres Autos gut umgesetzt. Er fühlte sich im Gegensatz zu Austin viel wohler."

Wie Red Bull scheute sich Haas so spät in der Saison nicht, ein bisschen Windkanalzeit für das 2026er-Auto zu opfern, um 2025 noch um den sechsten Platz kämpfen zu können. "Du lernst aus solchen Upgrades immer etwas, auch wenn die Autos nächstes Jahr anders sein werden. Es geht hier um die Verlässlichkeit deiner Simulations-Werkzeuge, das Verständnis, wo man ansetzen muss, um das Auto schneller zu machen, und das Selbstvertrauen, das du gewinnst, wenn das Auto besser wird", sagt Komatsu. Genauso pragmatisch geht er an das 2026er-Projekt: "Wir lassen unsere Fahrer erst mit dem neuen Auto im Simulator fahren, wenn wir ihnen ein Modell bieten können, das relevante Fahreindrücke liefert."

### Wichtig ist der nächste Tag

Der sechste WM-Platz ist nach dem Coup von Haas in Mexiko nur noch zehn Punkte entfernt.

Doch davon will Komatsu nichts hören. "Ich habe immer gesagt, dass wir Sechster werden können. Auch schon vor Mexiko. Aber wir dürfen uns nicht auf dieses Ziel fixieren. Das lenkt nur ab. Unser nächster Fokus ist das Freitagstraining in Brasilien. Dann der Sprint. Dann das Rennen. Wenn wir in jedem Schritt das Beste aus uns rausholen, kommt der sechste Platz von allein." Zumal die Gegner nicht mehr reagieren können. Ihre Technikbüros haben die letzten Patronen schon verschossen.

Vor 2026 hat der kleinste F1-Rennstall keine Angst. Selbst wenn man mit etwas Rückstand in die nächste Saison gehen sollte. "Wir haben dieses Jahr bewiesen, dass wir Probleme unter Druck lösen können, und das Verständnis da ist, ein Auto kontinuierlich zu verbessern."

Dazu kommt, dass Haas F1 mit Bearman ein Juwel im Stall hat. Der Engländer muss nur noch hier und da etwas öfter den Kopf einschalten. Nicht alle seiner Entscheidungen dieses Jahr waren klug, was sich in zehn Strafpunkten in kürzester Zeit ausdrückte, von denen nach dem GP Mexiko einige aber wieder gestrichen wurden. Trotzdem: Bearman könnte Ocon mittelfristig in die Rente schicken.

Komatsu lobt auch seine Strategen. Theoretisch hätte Bearman in Mexiko sogar Dritter werden können, wenn er auf den zweiten Boxenstopp verzichtet hätte und somit zunächst einmal vor Verstappen geblieben wäre. "Wir trauten uns zu, auf dem Satz Medium bis zum Ende zu fahren. Wahrscheinlich aber wären wir wie Leclerc mit dem letzten Reifengummi über die Distanz gekommen. Vielleicht hätten wir uns auch gegen Verstappen verteidigen können und wären dann Dritter geworden", verrät Komatsu die Gedankenspiele am Kommandostand.

Die Alternative war, mit den Wölfen zu heulen, ebenfalls ein zweites Mal zu stoppen und den vierten Platz zu halten. "Uns war ein sicherer vierter Platz lieber als ein unsicherer dritter. Die Gefahr bestand, dass uns die Reifen früher einbrechen und wir dann von der ganzen Meute mit Soft-Reifen geschluckt werden." Für diese ganzen Überlegungen hatte der Kommandostand laut Komatsu 20 Sekunden Zeit. "Es zeigt die Qualität unserer Mannschaft, dass wir unter Druck das Richtige gemacht haben." ■