

MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 8 / 4. FEBRUAR 2026

Formel 1: Shakedown-Woche in Barcelona

Kampfansage von Ferrari



Alle Rennen
auf einen Blick

**Motorrad-
Renn-
kalender**

IMSA: Daytona-Analyse
**Wo bleibt der
BMW-Fortschritt?**

Supercross in Houston
**Webb beendet
lange Sieglosserie**

Deutschland €2,99

A €3,50 · CH sfr 4,80

IT €4,20 · B, NL, LUX €3,60



MotoGP-Shakedown in Sepang
**Starke Pace auf den
ersten Testrunden**



Formel E in Miami
**Evans krönt sich zum
neuen Rekordsieger**



MotoGP: KTM-Präsentation
**Neue Methoden für
den letzten Schritt**

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Erstes Abtasten der neuen Autos in Barcelona **S. 4**

Formel 1 Wir wagen einen Blick auf die Teamduelle 2026 **S. 8**

Formelsport Weitere F1-News und Extra-IndyCar-Lauf **S. 10**

Formel E Evans schlägt in Miami das Porsche-Duo **S. 12**

Sportwagen BMWs mutiger Turnaround in Daytona **S. 14**

Sportwagen Interview mit David Flourey und aktuelle News **S. 16**

Nachruf Ex-Porsche-Rennleiter Peter Falk mit 93 gestorben **S. 18**

Rallye Lancias gutes Comeback und aktuelle Nachrichten **S. 20**

Historie 1976: Röhrls beste Monte – auch ohne Sieg **S. 22**

DTM Deshalb ist die deutsche Spitzenserie so kostspielig **S. 26**

Tourenwagen Aktuelles aus NASCAR, Supercars und Co. **S. 27**

NASCAR Vorschau auf die drei nationalen Stockcar-Ligen **S. 28**

Motorrad:

Kalender Die wichtigsten Motorradsport-Termine **S. 24**

MotoGP Interview mit Ducati-Testfahrer Michele Pirro **S. 30**

MotoGP Die Erkenntnisse vom Shakedown-Test in Sepang **S. 32**

MotoGP KTM, Gresini und Honda stellen ihre Teams vor **S. 34**

MotoGP Vertragspoker um Vermarktung und Fahrer **S. 38**

Superbike-WM Auch die Tests in Portimão wurden nass **S. 39**

Straßensport Aktuelles aus den seriennahen Klassen **S. 40**

Eisspeedway Deutschsprachige stark bei der Qualifikation **S. 41**

Offroad SuperEnduro-WM, Dakar und US-Supercross **S. 42**

Leserservice:

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

08

Formel 1: Die Teamduelle unter der Lupe – welche Duos harmonisieren und wo gibt es Stresspotenzial?



GETTY IMAGES

20

WRC2: So vielversprechend verlief das Comeback des Lancia-Werksteams auf WM-Ebene wirklich



LANCIA



GETTY IMAGES

28

NASCAR: Wir geben einen Ausblick auf die mit Regeländerungen gespickte 78. Cup-Saison

Editorial

Die Sportwagen-WM wird Ende 2026 mit Alpine binnen zwei Jahren ihren dritten Hypercar-Hersteller verlieren. Nur Einzelfälle oder doch ein Trend?

Immer dann, wenn ein Hersteller den Motorsport verlässt, ist es Zeit, Fragen zu stellen. Was ist der Grund für den Ausstieg? Sind interne temporäre Probleme für den Rückzug verantwortlich? Steckt die Rennklasse in der Klemme? Oder ist der Rückzug gleichbedeutend mit einer generellen Abkehr vom Motorsport? Die Nachricht, dass Alpine die Hypercar-Klasse der Sportwagen-WM Ende 2026 verlassen wird (s. Seite 17), ist sicher keine gute Nachricht für den Motorsport. Aber etabliert sie einen Trend?

Ende 2024 ist Lamborghini aus der WEC ausgestiegen, mittlerweile ist das Programm „pausiert“, wie das im PR-Deutsch heißt. Porsche hat die WEC Ende 2025 verlassen, allerdings läuft das IMSA-Engagement weiter. Und jetzt also Alpine, die nach einer Galgenfrist Ende 2026 die Tore zusperren werden.

Der gemeinsame Nenner ist in allen drei Fällen der Umstand, dass die genannten Marken Autos nach dem amerikanischen LMDh-Reglement gebaut haben. Die LMDh-Subklasse konnte bisher in der WEC nicht reüssieren, die LMH-Wagen nach WM-Reglement haben die meisten Rennen und Titel abgeräumt und auch in Le Mans dominiert.

Sind die Rückzieher eine Reaktion auf die Balance of Performance (BOP) in der Topklasse? Im Fall von Porsche spielte das sicher eine Rolle, doch die eigentliche Triebfeder waren finanzielle Probleme: Sinkende Verkäufe ließen Umsätze und Rendite schrumpfen, viele Tausend Mitarbeiter verloren ihre Jobs. Dass Porsche die WEC verließ, aber in der IMSA weitermacht, ist zwar ein Misstrauensvotum gegen die WEC, war aber nicht der ursächliche Auslöser für die Entscheidung.

Bei Lamborghini kann man sagen: Der Hypercar-Fisch war für die Italiener eine Nummer zu groß. Man hatte weder das Budget noch die Infrastruktur, um Giganten wie Ferrari, Porsche oder Toyota in der Topklasse herauszufordern. Bei Alpine liegt der Fall wieder anders, denn hier implementiert der neue Renault-CEO, François Provost, gerade eine strategische Richtungsänderung: Die sportliche Submarke Alpine steht vor der Auflösung. Zwar konnte Alpine 2025 fast 11 000 Autos verkaufen, doch rechtfertigen die Stückzahlen ein paralleles Engagement in der Formel 1 und der WEC? Sicher nicht.

Daher setzt Renault-Boss Provost jetzt harte Einschnitte um: Das Alpine-Technikzentrum in Viry-Châtillon soll geschlossen werden, das Hypercar-Projekt wird beendet, und es wird bereits gemunkelt, dass das F1-Team, das ab 2026 mit Mercedes-Motoren antritt, für den Verkauf aufgehübscht wird.

In diesem Kontext spielt es keine Rolle, ob die WEC und ihre Topklasse ein Erfolgsmodell sind oder nicht. Bis 2027 werden 13 Hersteller Fahrzeuge nach dem Hypercar-Reglement gebaut haben, und die chinesischen Hersteller wie BYD, Chery und Geely klopfen schon an die Tür, um 2030 einzusteigen.

Trotz des Alpine-Ausstiegs müssen sich die WEC-Macher also im Moment noch keine Sorgen machen – sie sitzen weiterhin bequem auf ihrem hohen Ross.

Marcus Schurig
Redakteur



MSa-Paddock



PAPARAZZO IN MALAYSIA

MSa-Reporter Imre Paulovits begab sich beim Shakedown-Test in Sepang mit Kamera und Teleobjektiv an den Streckenrand, um die neuesten Entwicklungen der MotoGP auszuspionieren. Die Ingenieure haben sich im Winter wieder ins Zeug gelegt, er wurde bei vielen fündig.



EISSPEEDWAY UND RÜSTUNG

Bei seinem Ausflug zur WM-Qualifikation nach Schweden traf MSa-Spike-Spezialist Thomas Schiffner auch Weltmeister Martin Haarhiltunen, der die Konkurrenz beobachtete und den Besuchern Rüstungsprodukte seines Arbeitgebers präsentierte.



41

Eisspeedway: Bei der WM-Qualifikation in Schweden lief es für die meisten Deutschsprachigen nach Plan

SCHIFFNER



Erstes Abtasten

Ein Test hinter verschlossenen Türen bildete den Startschuss für die neue Formel-1-Generation. Erste interessante Erkenntnisse lieferte vor allem der Blick auf die Kilometertabelle.

Von: **Tobias Grüner**

Eigentlich hatten die Formel-1-Bosse geplant, die neue Auto-Generation erst Mitte Februar in Bahrain aus den Garagen rollen zu lassen. Der Golfstaat legte einige Milliönchen auf den Tisch, damit die Königsklasse vor der eigenen Haustür in ihr neues Zeitalter startet. Doch dann meldeten sich plötzlich die Bedenkenträger der Teams. Die technischen Neuerungen, vor allem im Antrieb, seien so umfangreich. Man brauche vor Bahrain unbedingt noch eine weitere Testwoche, um ein Technikdrama

wie beim letzten Antriebswechsel 2014 zu vermeiden.

Zähneknirschend kam die Formel 1 dem Wunsch nach. Man einigte sich auf fünf Testtage in Barcelona, an denen jedes Team drei Tage lang auf die Strecke durfte. Um Bahrain nicht zu verärgern, wurden Journalisten, Fotografen und Fans ausgesperrt. Wer versuchte, die Grand-Prix-Anlage von außerhalb einzusehen, wurde vom Sicherheitspersonal weggescheucht. Einige Fans kletterten auf kilometerweit entfernte Hügel, um mit Ferngläsern bewaffnet Eindrücke der Action zu erhaschen.

Der Test war auch kein Test. Offiziell firmierte das erste Kräfteressen unter dem Begriff „Shakedown-Woche“. Das sollte die Erwartungshaltung bei den Formel-1-Anhängern dämpfen. Und es sollte jedem klarmachen, dass mit technischen Problemen zu rechnen sei. Am Ende war die Sorge unbegründet. Es rollten

„Wir sollten vorne dabei sein. Zu diesem Zeitpunkt würde ich uns aber nicht als klaren Favoriten ansehen.“

Toto Wolff, Mercedes

zwar immer mal wieder Autos unplanmäßig aus. Ein Rote-Flaggen-Festival wie 2014 gab es aber nicht. Offenbar hatten die Motorenhersteller aus den schmerzhaften Erfahrungen gelernt.

Das größte Drama betraf die Benzinlieferanten. Noch vor Weihnachten hatten die Teams die Bitte an die FIA geschickt, die Homologierung der neuen nachhaltigen Spritmischungen noch etwas zu verschieben. Einige behaupteten, dass die Hersteller den Hightech-Kraftstoff zum

aktuellen Zeitpunkt noch nicht in ausreichender Menge produzieren können. Andere führten als Grund an, dass der Zertifizierungsprozess der CO₂-freien Lieferkette zu lange dauerte.

Am Ende knickte die FIA ein. Der Verband ließ beim Benzin freie Hand. Was genau in den Tanks drin war, wollten die Ingenieure nicht verraten. Theoretisch hätten die Autos auch mit 100 Prozent fossilem Sprit befeuert werden können.

Drama bei Williams

Unter den Teams gab es ebenfalls Kandidaten, für die der Barcelona-Shakedown zu früh kam. Williams musste die erste Testwoche komplett sausen lassen. Noch im Herbst hatte Teamchef James Vowles im MSA-Interview verkündet, dass man als eines der ersten Teams mit dem Bau des Autos fertig werde. Doch dann reihte sich eine Verzögerung an die andere. Schnell machte das



Die meisten Runden, die zweitbeste Zeit – Mercedes zeigte sich beim Barcelona-Shakedown in beeindruckender Frühform

MERCEDES

Gerücht die Runde, dass Williams den Crashtest mit dem Monocoque nicht bestanden hätte.

„Die Crashtests waren nur einer von mehreren Faktoren, die am Ende den Zeitrahmen gesprengt haben“, erklärte Vowles. Nach Auskunft des gelernten Ingenieurs wäre ein Einsatz in Barcelona trotz aller Verzögerungen möglich gewesen, wenn man es

drauf angelegt hätte. „Das hätte aber zu Kompromissen bei der Produktion von Ersatzteilen und Upgrades für die Bahrain-Tests, den Auftakt in Melbourne und die Rennen danach bedeutet. Statt nach Barcelona zu fliegen war es sinnvoller, das komplette Auto in der Fabrik auf den Prüfstand (VTT) zu stellen.“ Damit kommen wir endlich zu dem,

was die verbliebenen zehn Teams in Barcelona ablieferten. Wegen der erwähnten Restriktionen musste man sich hierbei auf das verlassen, was die Beteiligten nach außen gaben. Dass Sie, liebe Leser, auf diesen Seiten keine Fotos von ausgerollten und verunfallten Autos sehen, liegt daran, dass die Teams solche Motive natürlich nicht zur Veröffentlichung freigaben.

Die Formel 1 hatte strenge Auflagen gemacht. Nur sechs Fotos der Autos pro Tag waren maximal erlaubt. Und auf diesen Bildern, die zumeist in geringer Auflösung über die Social-Media-Kanäle verbreitet wurden, konnte man oft viel Strecke und nur wenig von der Technik sehen. Dabei war die Geheimniskrämerie komplett unnötig. Die eigenen Fotografen der Teams durften ja vom Streckenrand fleißig Bilder von den Details der Konkurrenzmodelle schießen.

Den einzigen größeren Crash der Barcelona-Woche lieferte Isack Hadjar ab. Der Red-Bull-Neuling rutschte kurz vor Ende des zweiten Testtags in der Zielkurve von der feuchten Piste und schlug rückwärts in die Bande ein. Der Pilot überstand die Stunteinlage ohne Kratzer. Sein Auto hatte es allerdings heftig erwischt. Heckflügel, Unterboden, die beiden hinteren Aufhängungen sowie jede Menge Verkleidungsteile gingen zu Bruch.

Trotz Ersatzteilmangel schafften es die Mechaniker, den RB22 zum Abschluss der Woche noch einmal flottzubekommen. Obwohl Max Verstappen an einer heftigen Erkältung litt, fiel das Fazit positiv aus. Der erste in Eigenregie gebaute Motor zeigte keine größeren Schwächen. Es gab zwar Gerüchte über kleinere Überhitzungsprobleme, in der Distanzwertung (303 Runden) landete Red Bull aber immerhin auf dem sechsten Rang.

Auch beim Schwesterteam zog man nach 318 Runden ein positives Fazit. Bei den Racing Bulls testete man nicht nur den neuen Antrieb, sondern auch noch einen neuen Fahrer. Für Rookie Arvid Lindblad gab es ein Sonderlob von Teamchef Alan Permane: „Er war sehr ruhig, immer cool. Er hat sich durch nichts beeindrucken lassen, ähnlich wie bei Isack (Hadjar) letztes Jahr. Er saugt alles auf und versucht so viel zu lernen, wie er kann. Auch die Pace hat gepasst. Beide Fahrer lagen auf ähnlichem Niveau.“

Mercedes beeindruckt

Die Spitze in der Distanzwertung sicherte sich Mercedes mit satten 500 Runden. Wie ein Uhrwerk spulten Kimi Antonelli und George Russell einen Run nach dem anderen ab. Auf Probleme mit dem neuen Silberpfeil wartete die Konkurrenz vergeblich. „Wir haben jede Menge neue Systeme im Auto, aber alles hat brillant funktioniert“, strahlte Chefingenieur Andrew Shovlin. „Wir konnten das Programm in jeder Session wie geplant durchziehen. Alle Punkte, die uns am ersten Tag noch Sorgen gemacht haben, konnten wir verbessern. Damit wurden wir jeden Tag schneller.“

Besonderen Wert auf Bestzeiten legte man bei Mercedes nicht. Trotzdem drehte George Russell am vierten Testtag die zweit-schnellste Runde der ganzen Woche. Der Auftritt der Silberpfeil hinterließ Eindruck bei den Gegnern. Dabei rückt das Thema Performance laut Shovlin erst in Bahrain in den Fokus: „Da können wir uns ganz auf die Setup-Arbeit konzentrieren. Das war hier wegen der kühlen Temperaturen einfach nicht möglich.“

Die schnellste Runde der Barcelona-Woche ließ sich Lewis Hamilton am Finaltag notieren. Auch bei Ferrari sah man ▷



FERRARI

Keiner war schneller als Lewis Hamilton. Ist das schon ein gutes Zeichen?



FOM

Titelverteidiger McLaren erwischte nicht den perfekten Start in Barcelona