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

MOTOR SPORT aktuell

NR. 33 / 30. JULI 2025

McLaren-Doppelsieg beim Belgien-GP

Piastri macht kurzen Prozess

IndyCar in Laguna Seca

Palou packt den Hammer aus

Motocross-WM in Loket

Längenfelder zurück in der Spur

Deutschland € 2,99
A € 3,50 · CH sfr 4,80
IT € 4,20 · B, NL, LUX € 3,60
33
4 190525 902999

Superbike-WM: Balaton Park

Toprak will einfach nicht mehr verlieren

Formel E: Saisonfinale in London

Porsche feiert Team- und Markentitel

MotoGP: Jorge Martín im Interview

Was ist jetzt noch mit Aprilia möglich?

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Piastri überrumpelt Norris und gewinnt in Spa **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse vom GP Belgien **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Ausblick 2026: Mehr Topspeed, weniger Grip **S. 10**
Formel 1 Sprint-Report und weitere aktuelle News **S. 12**
Formelsport Die Formel 2 und Formel 3 zu Gast in Spa **S. 14**
Formel E Porsche räumt die verbleibenden Titel ab **S. 16**
IndyCar Palou siegt in Laguna Seca und ist fast Meister **S. 18**
Sportwagen Feature: Bangsaen Grand Prix in Thailand **S. 20**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 23**
Rallyesport Vorschau Finnland, News und Eifel-Festival **S. 24**
Tourenwagen Zehn Jahre nach „Timo, schieb ihn raus“ **S. 28**
Tourenwagen Aktuelle News und NASCAR Indianapolis **S. 29**
Historischer Sport Vorschau auf den 52. Oldtimer-GP **S. 31**

Motorrad:

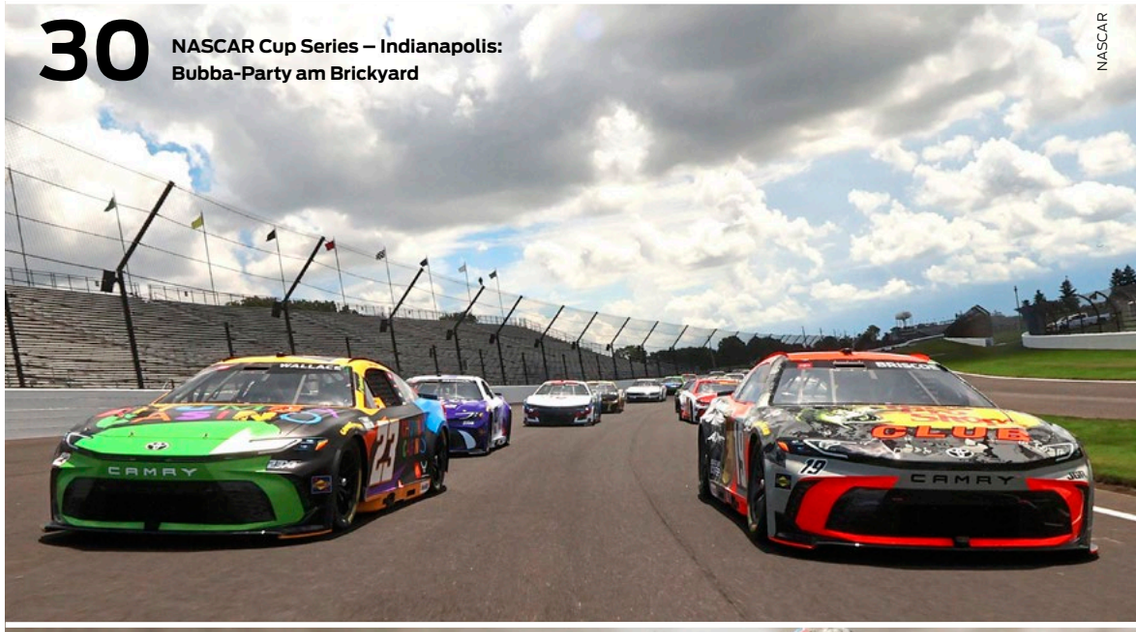
MotoGP Interview mit Aprilia-Werksfahrer Jorge Martín **S. 32**
Motorrad-WM Testfahrten der Moto2- und Moto3-WM **S. 34**
Straßensport JuniorGP und Moto2-EM in Aragón **S. 35**
Superbike-WM Razgatlioglu dominiert in Ungarn **S. 36**
Straßensport WM-Kalender 2026 und weitere News **S. 40**
Offroad Speedway-EM Güstrow und HardEnduro-WM **S. 41**
Motocross-WM Coenen holt auf, Längenfelder setzt sich ab **S. 42**

Leserservice:

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

INDYCAR

18 IndyCar – Laguna Seca: Wer soll Álex Palou noch aufhalten?



NASCAR

30 NASCAR Cup Series – Indianapolis: Bubba-Party am Brickyard

RED BULL

42 Motocross-WM – MX2 in Loket: Längenfelder gewinnt Schlammschlacht

Editorial

Die Formel E steckt weiter in der Krise. Wenig Fanzuspruch und das McLaren-Aus offenbaren strukturelle Schwächen. Kann Meister Porsche helfen?

Wer Optimisten sucht, wird bei der Formel E zahlreich fündig. Egal ob im Management der Serie oder an den Spitzen vieler Teams: Keiner mag in der aktuellen Situation der einzigen Elektro-WM Anlass zur Sorge sehen. Ganz im Gegenteil! Der Trend gehe doch klar nach oben.

Herangezogen werden hierfür umfangreiche Medienauswertungen mit schwindelerregenden Zahlen-Spielereien. Der Blick auf die Realität lässt den Optimismus dann aber ganz schnell in Pessimismus kippen. An vielen Rennorten ist der Fanaufmarsch überschaubar. In Berlin waren beispielsweise gerade einmal 20 000 Leute verteilt auf das Wochenende. Sicher spielte das grausame Wetter eine Rolle, doch das überschaubare Programm dürfte mehr Einfluss auf das Fernbleiben vieler Zuschauer gehabt haben. Für eine WM – und das ist die Formel E durch einen jüngst verlängerten FIA-Deal bis mindestens 2048 – ist das zu wenig.

Auch hinter den Kulissen liegt vieles im Argen. Nach McLarens Ausstieg fand sich kein Abnehmer für die Lizenz, wodurch zumindest in der zwölften Saison zwei Autos fehlen. Natürlich war das Timing der gescheiterten Rettung denkbar knapp. Aber so oder so besitzt die Papaya-Entscheidung contra Elektro und pro Langstrecken-Verbrenner Knalleffekt. Obendrauf wackelt das Einsatzteam hinter Maserati. Laut Medienberichten musste sogar die Serie höchstpersönlich Lücken in der Finanzierung stopfen, um die Truppe über Wasser zu halten.

Vielleicht denken Sie nun: Ja, warum dann noch der ganze Quatsch? Ginge es rein nach der biederen Gewinn-Verlust-Rechnung, gäbe es wenig Widerspruch für diesen Einwand. Die ursprüngliche Idee der Formel E, welche sogar zwischen den Zeilen eine Übernahme der Formel 1 beinhaltete, ist auserzählt. Das beginnt mit der veränderten Wahrnehmung von Elektro-Autos als alleiniger Zukunft, setzt sich beim sinkenden Interesse von Städten an der Serie fort und endet mit dem Wunschtraum völlig neuer Zielgruppen.

Trotzdem besitzt die Formel E eine Berechtigung. Denn sie hat tatsächlich bewiesen, dass der Motorsport noch straßenrelevant sein kann. Sogar Hybrid-Rennserien profitierten von ihrem Know-how. Damit die Elektro-WM allerdings mehr als nur eine B2B-Plattform – auf gut Deutsch: Bespaßung für völlig ahnungslose VIPs – werden kann, braucht es endlich Reformen. Die erste ist dank der Gen4-Autos mit 600 Kilowatt (816 PS) sogar schon auf dem Weg. Im Spätsommer starten die Team-Tests, Ende 2026 debütieren sie.

Noch wichtiger wird die Wahrnehmung als echte Serie. Statt Gimmicks und missglücktem Öko-Talk wollen die Leute Racing und Technik-Wettkampf. Hierfür könnte man ja bei den neuen Doppel-Weltmeistern von Porsche nachfragen. Sowohl von Tradition als auch von Technik versteht man in Weissach ja was. Dann wäre ich auch im Team der Optimisten.

Philipp Körner
Redakteur

15 Formel 3 – Spa-Francorchamps: Tim Tramnitz geht baden

GETTY IMAGES

MSa-Paddock

BONJOUR JACKY ICKX
Die MSa-Redakteure Joel Lischka (l.) und Michael Schmidt (r.) reisten zum GP-Klassiker nach Spa-Francorchamps. Das Auto von F1-Legende Jacky Ickx hatten die Belgier ausgestellt. Logisch, dass Urgestein Schmidt vor dem Renner posieren wollte.

HALLENHALMA ODER KOLOSSEUM?
Am Finalort der Formel E scheiden sich die Geister. Die einen lieben die Action, die anderen nervt der viele Schrott. Fotograf Andreas Beil hat eine klare Meinung: Die Beleuchtung lässt selbst MSa-Redakteur Philipp Körner halbwegs vorzeigbar aussehen.

KULTIGER SNACK
Bei der Vorbereitung auf die Rallye Finnland gönnten sich Rallye-Redakteur Reiner Kuhn, Junior-WM-Pilotin Claire Schönborn, ihr Copilot Michael Wenzel und Rallye-Ass Teemu Suninen die traditionelle „Ralli Makkara“, eine Bockwurst – nur echt ohne Brötchen!

NEUES UND ALTES
MSa-Reporter Imre Paulovits besuchte die Superbike-WM auf dem neuen Balaton Park Circuit. Es war eine Art Wiedersehen, denn er war auch beim ersten ungarischen Superbike-WM-Lauf 1988 dabei.

Piastri lässt die rote

Oscar Piastri hat in Spa einen Wirkungstreffer im WM-Kampf gelandet. Lando Norris verlor im Sprint und im Rennen Punkte. Der Start musste wegen Regens verspätet angepfiffen werden. Red Bull war darüber erbost.

Von: **Joel Lischka**

Warum verzögerte sich der Start in Spa?

Die Meteorologen hatten schon lange vorher Regen für Sonntagmittag angekündigt. Eine halbe Stunde vor dem Start öffnete der Himmel schließlich seine Schleusen und setzte die Strecke unter Wasser. Zwar wurde die Einführungsrunde pünktlich um 15 Uhr angepfiffen, aber mehr als einen Umlauf hinter dem Safety Car gab es erst einmal nicht zu sehen. Nach nur wenigen Sekunden erschien das rote Flaggensignal auf dem FIA-Monitor: Viele Piloten hatten sich über die schlechte Sicht beschwert. Bis zum Wiederanpfiff ließ die Rennleitung das Feld 80 Minuten in der Boxengasse warten.

Das Motto hieß: Keinerlei Risiko. Ferrari-Teamchef Frédéric Vasseur hatte eine klare Meinung dazu: „Es ist gut, dass es die Helmkameras gibt. Dann bekommen alle mit, dass die Fahrer absolut nichts sehen.“ Sein McLaren-Pendant Andrea Stella sah es ähnlich: „Die Rennleitung hat das weise geregelt. Lieber geht man vorsichtiger vor. Hier ist es mit der Sicht wirklich gefährlich.“ Der Italiener spielte damit vor allem auf den Highspeed-Abschnitt nach der Eau Rouge bis Raidillon an. Hier wirbeln die Autos besonders viel Gischt auf. Sobald sich jemand dreht, kann er von einem anderen Auto bei hohem Tempo getroffen werden.

Anderer Meinung war man bei Red Bull: „Nach drei, vier Runden hinter dem Safety Car hätte man das stehende Wasser von der Strecke gefahren. Dann wäre die Gischt kein Problem mehr gewesen. Die Rennleitung war zu vorsichtig“, ärgerte sich Sportchef Helmut Marko. Max Verstappen stellte die Sinnfrage: „Wir hätten früher losfahren können, eine Stunde früher. Es ruiniert einfach ein schönes, klassisches Regenrennen. Also entweder drängen wir immer noch auf den Start oder wir hören einfach auf, bei Nässe zu fahren, und warten, bis es trocken ist.“

Wie schnappte sich Piastri nach dem Start Norris?

Nach vier Runden hinter dem Safety Car gab die Rennleitung per fliegendem Start die restlichen 40 Umläufe frei. Oscar Piastri hatte sich ans Getriebe seines Teamkollegen Lando Norris geheftet, ging in Eau Rouge etwas mehr Risiko und schnappte sich seinen WM-Widersacher vor Les Combes auf der Innenbahn. Es war der entscheidende Move des Rennens. Auf der noch feuchten Bahn schwamm er sich anschließend etwas frei, bis er in Runde 12 vom abgekauten Intermediate-Reifen auf den Medium-Gummi wechselte.

Norris stoppte einen Umlauf später. Die Extra-Runde mit Intermediates auf der trockenen Strecke und ein klemmendes Rad vorne links erhöhten den Rückstand auf zehn Sekunden. Dafür setzte der Brite auf den härteren C1-Reifen. „Eigentlich dachte ich, dass die Wahl von Lando besser war und er im Laufe des Rennens aufschließen sollte. Aber Oscar hat den Medium super gemanagt. Lando hätte ihn nicht überholt“, war sich Stella sicher.

Sieger Piastri bilanzierte: „Ich wusste, dass ich am Start wahrscheinlich die beste Chance haben würde, das Rennen zu gewinnen.“ Nach der Qualifikation hatte der WM-Leader noch geunkt, dass der zweite Startplatz in Spa wahrscheinlich besser sei als die Pole-Position. Der Windschatten-Effekt ist auch ohne DRS groß genug, um zu attackieren. Mit 16 Punkten Vorsprung reist der Spa-Triumphator nun zum nächsten GP nach Ungarn.

Weshalb reichte es für Verstappen nur zu P4?

Nach seinem Sprint-Erfolg wurde Max Verstappen von allen gefeiert, im Rennen landete der Weltmeister nur auf Platz 4. Wegen der feuchten Wetterprognose hat-

GETTY IMAGES

Groll: Mit dem größeren Flügel fühlten sich Max Verstappen und Red Bull von der Rennleitung ausgebremst. Der Start wurde zu lange aufgeschoben

Flagge einfach kalt

Weltmeisterlich: Oscar Piastri krallte sich Teamkollege Lando Norris beim Restart und kontrollierte anschließend das Rennen

GETTY IMAGES

XPB

Comeback: Lewis Hamilton legte eine Aufholjagd wie zu besten Zeiten hin und rückte dank einer starken Anfangsphase von P18 noch auf Rang 7 vor

ten die Ingenieure vor dem Qualifying viel Abtrieb auf den RB21 gepackt. Damit wollte man die McLaren abgrätschen. Als der erste Schauer dann pünktlich zum Rennen ankam, konnte man bei Helmut Marko ein Lächeln erkennen. Doch die Verzögerung durchkreuzte die Pläne. Verstappen hing auf feuchter Piste zu Rennbeginn Charles Leclerc im Genick. Einen Weg vorbei fand er aber nicht. Auf den Geraden spielte der Monegasse seinen Topspeed-Vorteil aus, in den Kurven schaffte er es artistisch, den schnelleren Red Bull hinter sich zu halten.

In Runde 12 gingen die beiden parallel zum Stopp. Als die Strecke danach völlig trocken war, konnte Leclerc sich etwas Luft verschaffen. Red Bull schimpfte über die vorsichtige Haltung der Rennleitung, weil man sich im Regen mehr ausgerechnet hatte. Doch Verstappen hatte sich auch selbst in die Lage gebracht. Im letzten Teil der Qualifikation bekam der 27-Jährige keine saubere Runde zusammen, sonst wäre er vor Leclerc in den Grand Prix gestartet. Ob es mit einer längeren Rennphase auf nasser Strecke für einen Sieg gegen die McLaren gereicht hätte? „Das wäre schwierig geworden. Die waren schon sehr schnell“, gab Marko zu.

Hätte Hamilton auf das Podium fahren können?

„Ein Wochenende zum Vergessen“, nannte Lewis Hamilton seinen Auftritt in Spa. Der Vorjahressieger zeigte bis zum Rennsonntag eine bescheidene Performance. Nach dem Aus in Q1 baute Ferrari im Parc Fermé das Setup um, veränderte die neue Hinterachse und verpasste dem Engländer ein frisches Triebwerk. Folge war der Start aus der Boxengasse. Als das Rennen freigegeben wurde, präsentierte sich der Rekordsieger wie zu seinen besten Zeiten. In der Anfangsphase pflügte er von P18 bis auf Rang 13 durchs Feld. In Runde 11 wechselte Hamilton als einer der ersten Piloten auf Slicks. Dank des guten Calls spülte es den 40-Jährigen bis auf Platz 7 nach vorne. Dann war der Vorwärtsdrang jedoch gestoppt. Teamchef Frédéric Vasseur erklärte, weshalb: „Lewis hatte viel Abtrieb drauf. Trotzdem konnte er bis zum Schluss mit Albon kämpfen, der mehr Topspeed hatte.“

Hamilton war hinter dem Williams-Piloten gefangen. Der Speed für mehr war da. Doch am Ende musste sich Hamilton mit P7 begnügen. Immerhin wurde der Altmeister für seine Aufholjagd von den Fans noch zum Fahrer des Rennens gewählt. „Die Änderungen am Auto haben sich bezahlt gemacht“, konstatierte der Veteran. Vasseur lobte: „Lewis hat heute einen großartigen Job abgeliefert.“ Das konnte er ebenfalls über seinen zweiten Piloten sagen. „Bei Charles haben wir auf ein Low-Downforce-Setup gesetzt. Das ist aufgegangen“, freute sich der Franzose über die Podest-Fahrt.

Was war bei Mercedes in Spa los?

Letztes Jahr flogen die Silberpfeile den Gegnern in Spa davon, dieses Mal war der fünfte Platz von George Russell das höchste der Gefühle. In der Qualifikation hatte man trotz der Wettervorhersagen auf wenig Abtrieb gesetzt. Es half, dass am Ende nur die Anfangsphase nass war. „Mehr als Platz 5 war nicht drin. Wenn man schaut, dass wir fast eine Sekunde pro Runde verloren haben, ist das schon enttäuschend“, sagte eine Stimme des Teams. Bei Andrea Kimi Antonelli hatte man nichts zu verlieren. Der Italiener ging zwei Mal an die Box und landete auf P16. Mercedes steht aktuell im Wald.

Wieso stoppte Hülkenberg zwei Mal?

Silverstone-Held Nico Hülkenberg musste dieses Mal ohne Punkte heimfahren. „Meine Vorderreifen waren im Eimer“, klagte der Deutsche. Von hinten drückte Teamkollege Gabriel Bortoleto. Der Brasilianer forderte am Funk einen Platztausch ein. Sauber sah den Pace-Vorteil des Rookies und wies Hülkenberg an, den Brasilianer vorbeizulassen. Der Routinier gehorchte.

Bortoleto bedankte sich und fuhr auf den neunten Platz. Hülkenberg stoppte wegen der abgefressenen Gummis noch einmal und schaffte es am Ende nur auf den zwölften Rang. ■