

MOTOR SPORT aktuell

NR. 16 / 2. APRIL 2025

MotoGP: Drama um Marc Márquez

Bagnaia staubt Austin-Sieg ab



WEC-Technik-Reglement

Verlängerung der Hypercar-Ära?

MSa-Leserwahl 2024

Das sind Ihre Fahrer des Jahres

Deutschland € 2,99

A € 3,50 · CH sfr 4,80

IT € 4,20 · B, NL, LUX € 3,60



Superbike-WM: Portimão

Toprak-Hattrick mit knappem Vorsprung



Formel 1: Red-Bull-Rotation

Lawson muss Cockpit für Tsunoda räumen



Formel 1: Cadillac-Projekt

Wie gut ist das neue US-Team vorbereitet?

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Der Status quo des F1-Projekts von Cadillac **S. 4**
- Formel 1** Wo steht Sauber nach den ersten Rennen? **S. 8**
- Formel 1** Der gute Saisonstart von Williams ins Jahr 2025 **S. 10**
- Formelsport** Aktuelle News aus dem Grand-Prix-Zirkus **S. 12**
- Sportwagen** Hypercar-Klasse bleibt in der WEC bis 2032 **S. 14**
- Sportwagen** Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 16**
- Rallye** Philip Geipel gewinnt den DRM-Saisonauftakt **S. 18**
- Rallye** Vorschau auf die Rallye-Europameisterschaft 2025 **S. 20**
- NASCAR** Denny Hamlin triumphiert in Martinsville **S. 22**
- DTM** Ricardo Feller kommt bei Audi für 2025 unter **S. 23**
- Leserwahl** Die Ergebnisse aus dem Automobil-Rennsport **S. 24**

Motorrad:

- Leserwahl** Die Ergebnisse aus dem Motorrad-Rennsport **S. 26**
- MotoGP** Francesco Bagnaia staubt in Austin ab **S. 28**
- MotoGP** Weitere News und Ergebnisse aus den USA **S. 30**
- Moto2-WM** Jake Dixon feiert nach Solofahrt im Regen **S. 32**
- Moto3-WM** José Antonio Rueda schafft zweiten Saisonsieg **S. 34**
- Superbike-WM** Razgatlioglu mit Hattrick in Portimão **S. 36**
- Superbike-WM** News und Ergebnisse aus Portugal **S. 38**
- Straßensport** Aktuelles aus verschiedenen Rennserien **S. 40**
- Offroad** Interview mit Ex-Champion Joël Smets **S. 42**
- Offroad** Supermoto-WM-Lauf im spanischen Albaida **S. 43**

Leserservice:

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



08 Der Auftakt vom F1-Team Sauber in der Analyse: Es gibt noch Verbesserungsbedarf bei den Schweizern



43 Supermoto-WM in Spanien – Saisonauftakt in Albaida: Weltmeister Marc-Reiner Schmidt gewinnt souverän



18 Rallye-DM im sächsischen Erzgebirge: Philip Geipel feiert Sieg zum Saisonstart

Editorial

Liam Lawson ist das letzte Opfer der personellen und technischen Fehlplanung von Red Bull. Wie lange hält es Yuki Tsunoda auf dem Schleudersitz aus?

Red Bull hat es schon wieder getan. Pierre Gasly bekam 2019 zwölf Rennen an der Seite von Max Verstappen, bevor er aus dem Cockpit flog. Bei Alex Albon ließen sich die Verantwortlichen danach immerhin 26 Rennen Zeit, bis die Geduld am Ende war. Sergio Pérez wurde anschließend vier Jahre lang mitgeschleift. Doch weil die Leistungen immer schlechter und die Enttäuschungen immer größer wurden, endete die Beziehung mit dem Mexikaner vergangene Winterpause mit einem unwürdigen Trennungsstreit und einer Millionenabfindung.

Der letzte Kandidat, der auf dem Schleudersitz Platz nehmen durfte, hieß Liam Lawson. Doch auch der 23-jährige Neuseeländer konnte die Baustelle um das zweite Cockpit nicht beseitigen. Dass die Verantwortlichen eine kurze Zündschnur haben, ist bekannt. Dass Lawson nach nur zwei Rennen degradiert wurde, kam dann aber doch etwas überraschend. Es gibt Gerüchte, dass Honda die Beförderung von Yuki Tsunoda pünktlich zum Heimspiel in Suzuka forciert haben soll. Bestätigt wurde das offiziell natürlich nicht.

Die Frage lautet, ob sich Tsunoda mit dem Aufstieg einen Gefallen tut. Das Schicksal seiner Vorgänger sollte Warnung genug sein. Teamchef Christian Horner gibt immerhin zu, dass der RB21 den Piloten das Leben nicht gerade leicht macht. In den letzten Jahren hatten die Ingenieure bei der Weiterentwicklung immer nur auf Max Verstappen geblickt. Dank seines Ausnahmetalents kommt der Niederländer

auch mit einer spitzen Aerodynamik zurecht. So wurde immer mehr Anpressdruck draufgepackt – ohne Rücksicht auf die Fahrbarkeit.

Liam Lawson ist sicher kein schlechter Pilot. Bei seinen Auftritten im B-Team lag er stets auf Augenhöhe mit Tsunoda. In der Formel 2, der japanischen Super Formula oder der DTM sammelte der Kiwi auf Anhieb Siegerpokale. Wenn er jetzt in Melbourne und Shanghai zweimal in der Qualifikation auf dem letzten Platz landet und anschließend von den Ingenieuren zu Starts aus der Boxengasse verdonnert wird, dann muss da ordentlich was schiefgelaufen sein. Das sollte man dem Piloten nicht alleine anlasten. Man darf gespannt sein, wie lange es dauert, bis sich der Youngster von diesem Tiefschlag erholt.

Wenn Red Bull nun auch noch Tsunoda verheizt, wird es langsam dünn im Fahrerlager. Isack Hadjar hat seit seinem unnötigen Einführungsrunden-Crash in Australien erst 56 Grand-Prix-Runden auf dem Buckel. Formel-2-Pilot Arvid Lindblad wäre dahinter der nächste Aufstiegs kandidat in der Reihe. Der Brite mit schwedischen Wurzeln besitzt mit 17 Jahren aber noch nicht einmal eine Superlizenz. Große Hoffnungen, etwas Brauchbares auf dem freien Markt zu finden, gibt es nicht. Spitzenfahrer wie Charles Leclerc, Lando Norris oder George Russell werden sich das Duell mit Max Verstappen freiwillig nicht antun. Die Halbwertszeit der Vorgänger ist einfach zu kurz.



Tobias Grüner
Redakteur

LESERWAHL 2024

Die Ergebnisse der Leserwahl 2024 stehen fest. Sowohl in der Formel 1 als auch in der MotoGP setzten sich die Weltmeister des Vorjahres durch. Aber wer überzeugte die Leser neben Max Verstappen und Jorge Martin noch?

Seite 24 bis 27

AUDI BLEIBT IN DER DTM

Eigentlich war das Audi-Buch in der DTM zu Ende geschrieben. Doch dank Ricardo Feller und Land-Motorsport schreibt die Marke mit den vier Ringen nun doch ein weiteres Kapitel in ihrer rühmreichen DTM-Geschichte.

Seite 23

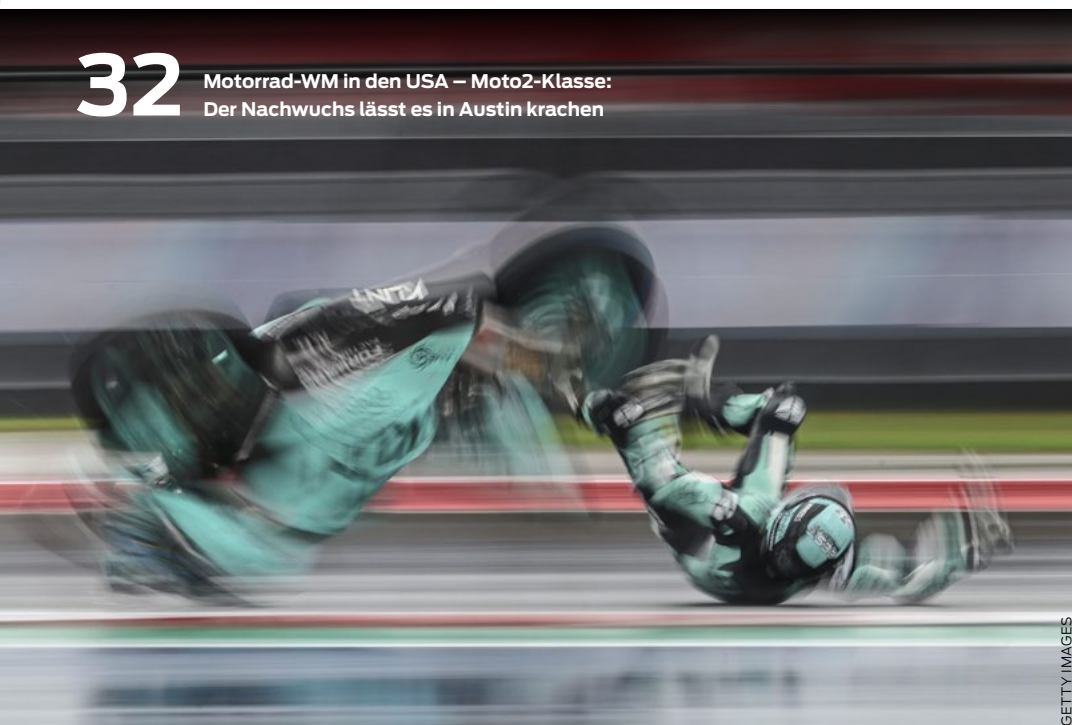
BAGNAIA SCHLÄGT ZURÜCK

Nach dem Triumphzug von Marc Márquez zum Saisonstart hatten die Experten schon eine schwere Zeit für Francesco Bagnaia als dessen Ducati-Teamkollegen prophezeit. In Austin gelang ihm jetzt der wichtige Konter.

Seite 28

32

Motorrad-WM in den USA – Moto2-Klasse:
Der Nachwuchs lässt es in Austin krachen



GETTY IMAGES

Der amerikanische Patient



Bis jetzt gibt es nur diesen Formel-1-Teaser von Cadillac. Das richtige Auto entsteht gerade

Seit dem 7. März ist Cadillac ein offizielles Mitglied im Formel-1-Feld von 2026. Doch jetzt beginnt der schwierige Teil. Der US-Rennstall muss in elf Monaten ein Team und ein Auto aufbauen. Ist das überhaupt zu schaffen?

Von: **Michael Schmidt**

Dieses Formel-1-Projekt hatte es nie leicht. Was mit der Bewerbung von Andretti Global im Februar 2023 begann, brauchte zwei Jahre bis zur finalen Zulassung. Dazwischen schwankte der Antragsteller zwischen Hoffen und Bangen. Die etablierten Teams wünschten

sich den Neuling mehrheitlich zum Teufel. Anfang 2024 empfahl das Formel-1-Management Andretti höhnisch, es doch 2028 noch einmal zu versuchen.

Da war das Unternehmen bereits zum Werkseinsatz von General Motors unter der Flagge von Cadillac erklärt worden. Doch erst Andrettis Beschwerde beim US-Kongress wegen eines Verstoßes gegen das Kartellrecht brach das Eis. Das Risiko einer Milliardenstrafe war der Formel 1 zu groß. Man einigte sich auf einen gesichtswahrenden Kompromiss und fand das Bekenntnis von General Motors zur Formel 1 plötzlich ganz toll.

Die zwei Jahre im Untergrund verstrichen nicht ungenutzt. Seit dem Herbst 2023 leistet eine ständig wachsende Gruppe von Ingenieuren, Modellbauern, Fi-



Cadillac testet seit Herbst 2023 im Toyota-Windkanal. Obwohl es keine Limits gab, war die Zeit eingeschränkt. Das Reglement für 2026 nahm erst im Sommer letzten Jahres Gestalt an.

nanzexperten und Managern Vorarbeit für ein Team und ein Auto, das 2026 debütieren soll. Es war lange eine Reise ins Nir-

gendwo, wie Direktoriums-Mitglied Mario Andretti erklärt: „Solange wir nicht die Zusage hatten, trieb uns nur der Glaube, dass alles gut ausgeht. Jetzt wissen alle, dass sie für etwas arbeiten, das 2026 am Start steht.“

Von 300 auf 650 Leute

Das Cadillac-Formel-1-Team verteilt sich auf vier Standorte. Hauptsitz ist in Fishers bei Indianapolis, wo derzeit eine hochmoderne Rennfabrik entsteht. In der Europa-Filiale in Silverstone entwickeln die Ingenieure das erste Formel-1-Auto des amerikanischen Autokonzerns. Ihr Windkanal steht bei Toyota in Köln. In Charlotte sitzt die Motorenabteilung von General Motors. Dort soll einmal der eigene Formel-1-Motor konstruiert und gebaut werden.



Cadillac-Berater Pat Symonds warnt davor, den Wachstumsprozess zu unterschätzen: „Wir konnten erst in dem Moment mit detaillierten Stellenausschreibungen rausgehen, als unsere Zulassung Anfang März gesichert war. Vorher hatten wir in den Inseraten die Frage gestellt: Wollen Sie bei einem aufregenden Projekt mitwirken? Leute, die wir heute von anderen Teams rekrutieren, haben Arbeitssperren bis zum Ende des Jahres. Sie stehen erst für das übernächste Auto zur Verfügung. Wir haben im Budgetdeckel auch nicht unbegrenzt Spielraum. Alles hängt davon ab, wie viel wir selbst bauen oder nach draußen geben.“

Der Plan ist, dass Cadillac so viel wie möglich selbst macht.

Doch dafür braucht es Produktionsanlagen, Know-how und Menschen. Das alles ist ein Zeitproblem. Im Gegensatz zu Audi beginnen die Amerikaner quasi von der grünen Wiese. Audi fand bei Sauber in Hinwil immerhin eine funktionierende Infrastruktur und eine eingespielte Mannschaft vor. Und trotzdem hat Formel-1-Chef Mattia Binotto Respekt vor der Aufgabe: „Die Transformation zu einem Top-team geht nicht über Nacht.“

Symonds hat die Entstehung eines Teams bei Marussia miterlebt. Der Bau des Autos und das Integrieren neuer Mitarbeiter sind eine Sache. Mindestens genauso anspruchsvoll sind scheinbar einfache Aufgaben wie die Logistik, der Aufbau einer IT-

Abteilung und eines Lieferantennetzes, das Zusammenspiel zwischen Entwicklung und Produktion, der Kauf von Trucks und eines Motorhomes. Der Startschuss dafür fiel im Prinzip erst in der zweiten März-Woche.

Mit dem Ferrari-Motor hat Cadillac immerhin eine feste Größe im Paket. Maranello lieferte bereits im Februar die Daten für den 2026er-Motor in Bezug auf Abmessungen, Gewicht und Kühlbedarf. So kann sich die Chassis-Fraktion unter Nick Chester nun mit Echtdateien voll in die Entwicklung des Autos stürzen. Von Ferrari kommt sonst nur noch die Getriebekassette. Alles andere machen die Neueinsteiger selbst, auch das Fahrwerk, das mechanisch und >



Außenstelle in Silverstone: Hier wird das erste Formel-1-Auto von Cadillac entwickelt



Entscheidungsträger: Cadillac-Teamchef Lowdon mit seinem Technikberater Symonds

Seit der Zulassung gelten für Cadillac der Budgetdeckel und alle Vorschriften im 2026er-Reglement. Jetzt müssen die Rookies auch ihre Einstandssumme von 450 Millionen Dollar bezahlen. Einer sagt: „Wenn es irgendwo kein Problem gibt, dann beim Geld. Wir sind gut finanziert.“

Im Moment arbeiten rund 300 Leute am Aufbau des Teams und der Entwicklung des 2026er-Autos. Bis Ende des Jahres soll der Personalbestand auf 650 Mitarbeiter gewachsen sein. In der Theorie hat Cadillac gute Chancen, neue Leute zu rekrutieren. Man hat viele offene Stellen und Luft nach oben beim Budgetdeckel. Doch jetzt ist mit Audi plötzlich ein Konkurrent auf dem Markt. Die Ingolstädter haben gleich um die Ecke in Bicester ein Technologiezentrum eröffnet.

CADILLAC

XPB