

MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 11 / 25. FEBRUAR 2026

Formel 1: Letzte Testwoche in Bahrain

Ferrari lässt die Muskeln spielen



IndyCar-Vorschau
Schumacher fordert die US-Stars heraus

NLS-Interview: Andreas Gülden
Nordschleifen-Tipps für Max Verstappen

Deutschland € 2,99

A € 3,50 · CH sfr 4,80

IT € 4,20 · B, NL, LUX € 3,60



SBK-WM-Auftakt: Phillip Island
Perfekter Saisonstart für Bulega und Ducati



MotoGP-Interview: Marc Márquez
Weltmeister noch nicht bei 100 Prozent



MotoGP-Test in Buriram
Was ist die Bestzeit von Aprilia wert?

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Ferrari beim zweiten Bahrain-Test ganz vorn **S. 4**
- Formel 1** So kreativ sind an den neuen Autos die Flügel **S. 8**
- Formel 1** Weitere Hintergründe aus der Königsklasse **S. 10**
- Formelsport** Großer Ausblick auf die neue IndyCar-Saison **S. 12**
- Sportwagen** Interview mit Ring-Ikone Andreas Gülden **S. 14**
- Sportwagen** So hybridisiert Bosch die LMDh-Renner **S. 16**
- Sportwagen** Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 18**
- Rallye** Interview mit Richard Millener und aktuelle News **S. 20**
- Historie** Saabs letzter Coup gegen die Rallye-Größen **S. 22**
- DTM** Das GRT-Lambo-Aufgebot und weitere Hintergründe **S. 24**
- Tourenwagen** Aktuelles aus M2 Cup, BTCC und TCR **S. 25**
- Tourenwagen** Supercars-Auftakt und NASCAR in Atlanta **S. 26**
- Historie** Das denkwürdige Daytona 500 im Jahr 1976 **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Interview mit Ducatis Weltmeister Marc Márquez **S. 30**
- MotoGP** Letzter Probegalopp bei Buriram-Testfahrten **S. 32**
- Motorrad-WM** Technik-Einblick und Infos zur neuen Saison **S. 34**
- Superbike-WM** Bulega auf Phillip Island nicht zu schlagen **S. 36**
- Superbike-WM** Ergebnisse und weitere Infos vom Auftakt **S. 38**
- Straßensport** Aktuelles aus den seriennahen Klassen **S. 40**
- Enduro** WM-Lauf in Belgrad und Hintergründe **S. 41**
- Offroad** US-Supercross, Eis-speedway-EM und News **S. 42**

Leserservice:

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



Editorial

Bei Audi tut sich was: Mit Rouven Mohr übernimmt in Ingolstadt ein Car Guy und Motorsport-Freund die Führung der Technischen Entwicklung.

Wir leben alle in wilden Zeiten. Aber die Autohersteller kämpfen in der letzten Dekade vermutlich mit den extremsten Pendelausschlägen, getriggert von der Transformation, der Politik und Regulatorik sowie einem Kunden-Feedback, das brachial zwischen Zustimmung und Ablehnung schwankte. Was gestern noch richtig war, kann heute falsch sein – und morgen vielleicht schon wieder stimmen.

Da gibt es nicht den einen goldenen Weg. Aber klar ist auch, dass einige Hersteller die richtige Strategie hatten – und andere die falsche. BMW stellte sich breit und Technologie-offen auf und lag damit goldrichtig. Mercedes, der VW-Konzern und besonders seine beiden Vorzeigetöchter Porsche und Audi lagen ziemlich daneben.

Mittlerweile haben das die Kontrolleure in den Aufsichtsräten kapiert, auch wenn das viel zu lange gedauert hat. Bei Porsche musste Oliver Blume gehen, bei Audi kommt jetzt ein neuer Hoffnungsträger: Letzten Freitag wurde bekannt, dass Rouven Mohr das Entwicklungsressort übernimmt (s. Seite 19). Sein Vorgänger war ein Software-Spezialist, was die falsche Denke in den deutschen Autokonzernen gut illustriert: Software ist ein entscheidender Faktor, aber Autohersteller verkaufen primär Autos und keine Software. Auch hier war das Pendel offenbar in die völlig falsche Richtung ausgeschlagen.

Jetzt werden Sie fragen: Was hat das alles mit Motorsport zu tun? Eine ganze Menge. Warum? Das Zurückschwingen des Pendels hat zur Folge, dass Car Guys wieder das Zep-ter übernehmen – und das ist die Grundvoraussetzung für jede Form der Gesundung.

Wer als Sportwagen-Fan und Motorsport-Freund auf die letzte Audi-Dekade zurückblickt, den kann es nur grausen. In 15 Jahren wurden elf Entwicklungsvorstände verschlissen. Der verblendete Fokus auf die Hauruck-Elektrifizierung unter Markus Duesmann ist Geschichte, aber die Narben suppen bis heute nach. Binnen kurzer Zeit hatte der Motorsport-Statthalter von Duesmann, ein gewisser Julius Seebach, die sportliche DNA der Marke Audi ausradiert und gekillt. Das Motto: Alles, was einen Motor hat, ist des Teufels. Das Le-Mans-Projekt wurde abserviert, die Formel E gestoppt, die DTM wurde abgesägt, das GT3-Programm sediert. Stattdessen fuhr man elektrisch bei der Rallye Dakar, aber mit Verbrennungsmotor ...

Jetzt schwingt also das Pendel zurück. Mit Rouven Mohr übernimmt ein begeisterter Automobilist und fähiger Ingenieur mit Herzblut und Motorsport-Empathie das Ruder in der Audi-Entwicklungsabteilung. Das wird sich auf der Produktseite ebenso bemerkbar machen wie im Motorsport. Der Fokus auf die Formel 1 wird sicher nicht infrage gestellt, aber die Hoffnung lautet, dass im Motorsportbereich in Zukunft ein breiterer Ansatz zum Tragen kommt, wenn dann wieder die richtigen Produkte auf der Straßenseite da sind. Das geht nicht von heute auf morgen, aber es gibt immerhin wieder Anlass für Hoffnung.

Marcus Schurig
Redakteur



MSa-Paddock



AUF DEN ZAHN GEFÜHLT

MSa-Redakteur Joel Lischka reiste zur zweiten Testwoche nach Bahrain. Neben einigen politischen Themen war noch ausreichend Zeit, mit Audi-Werksfahrer Nico Hülkenberg zu sprechen. Das Interview mit dem Routinier folgt dann in der nächsten Ausgabe.



DOPPELTER EINSATZ

Da der Superbike-WM-Auftakt auf Phillip Island und der MotoGP-Test in Buriram zeitgleich stattfanden, löste MSa-Reporter Imre Paulovits das Problem mit Live-Übertragung und Telefonaten mit den Akteuren aus dem thailändischen Mediacenter.



43

Eisspeedway-EM: Heikki Huusko ist erster Meister aus Skandinavien, Luca Bauer verfehlte Medaillen

VELDHUIZEN

Rot gegen Silber



Nach den letzten drei Testtagen vor dem Saisonstart ist das Bild klarer: Ferrari und Mercedes scheinen den Ton anzugeben. McLaren und Red Bull lauern dahinter. Audi macht einen soliden Eindruck, während Aston Martin auf ein Debakel zusteuert.

Von: **Joel Lischka**

Die wilden Zeiten des unbegrenzten Testens in der Formel 1 sind lange vorbei. In der Regel müssen die Teams mit nur noch drei Testtagen vor dem Saisonstart auskommen – außer es steht ein Reglementwechsel wie in diesem Jahr an. Inklusiv der Shakedown-Woche Ende Januar in Barcelona sowie der ersten Bahrain-

Testwoche standen den Teams insgesamt neun komplette Testtage zur Verfügung, um sich auf die Saison 2026 vorzubereiten.

Diese soll alles anders machen als zuvor. Massive Einschnitte beim Antrieb und beim Motor stellen die Teams seit Monaten vor komplizierte Aufgaben. Die Sorge greift weiterhin um, dass die Autos große Probleme haben werden, ihre Batterien auf der Strecke mit ausreichend Energie zu versorgen.

Reduzierte E-Power

Das Thema stand auch während der zweiten Testwoche in Bahrain (18. bis 20. Februar) im Vordergrund. In der F1-Kommission wurde das Problem am vergangenen Mittwoch diskutiert. Die FIA hatte angekündigt, während der verbleibenden Testtage neue Probeläufe und Analysen zum Energiemanagement durchzuführen. Nach Informationen aus dem

„Jetzt kommt die nächste Story, dass unser Benzin illegal ist. Morgen erfinden sie vielleicht, dass ich in den Epstein-Files auftauche.“

Toto Wolff, Mercedes

Paddock gehörte dazu die Möglichkeit, mit reduzierter elektrischer Leistung zu fahren. 350 Kilowatt sind vorgesehen. Diskutiert wird, die Elektropower auf 300 oder sogar 200 Kilowatt zu senken. Eine Reduzierung würde das Laden der Batterien vereinfachen und so für den Rennbetrieb konstantere Verhältnisse schaffen. Allerdings würden damit auch die Rundenzeiten langsamer werden. Aktuell ist der

Schritt als Notlösung zu betrachten. Der starke Zuwachs der Elektroleistung war ein ausschlaggebender Grund für den Einstieg Audis und die werksseitige Rückkehr von Honda.

Um Daten für den Plan B zu sammeln, wurden die Rennställe von der FIA ermutigt, die E-Power beim Test zu reduzieren. Red Bull kam der Bitte nach, während Mercedes darauf verzichtete. Die Silberpfeile gelten als Verfechter der ursprünglichen Regeln, ebenso Ferrari. Der Tenor lautet: Warten wir zunächst die ersten Rennen ab. Der Auftakt in Melbourne (8. März) wird bereits zum Lackmustest für die neuen Autos. Im zweiten Sektor wird nicht gebremst, es gibt weniger Möglichkeiten, zu rekonstruieren. Am meisten Sorge haben die Teams vor dem GP Saudi-Arabien mit seinem Highspeed-Layout.

Bahrain hingegen ist für das neue Reglement ein Segen. Der

Beeindruckend: Ferrari präsentierte sich auch in der zweiten Bahrain-Woche stark und scheint für den Saisonauftakt bereit zu sein



Verfolger: Max Verstappen und Red Bull lauern im Windschatten der Gegner

die Antonelli bereits am Donnerstag (19. Februar) auf dem C3-Reifen gesetzt hatte. Die Zuversicht bei den Silberpfeilen ist groß, 2026 wieder um WM-Titel zu kämpfen – wäre da nicht die wackelige Zuverlässigkeit.

Zuverlässigkeit bremst W17

Immer wieder bereitete der Mercedes Probleme. Am letzten Tag kam Antonelli auf lediglich 49 Runden, weil der Motor gewechselt werden musste. Bereits in der ersten Woche von Bahrain hatten die Ingenieure mit der Standfestigkeit zu kämpfen. Eine Zeitenjagd stand deshalb nicht oben auf der Prioritätenliste,

sondern das Datensammeln auf Longruns. Für politischen Wirbel sorgte der Sprit von Mercedes. Der Kraftstoff soll noch nicht homologiert sein. Auch der Trick um das Verdichtungsverhältnis (beide Seite 10) beschäftigt die Königsklasse weiter. Das Theater um sein Team nervt vor allem Toto Wolff: „Erst wird uns gesagt, wir wären beim Verdichtungsverhältnis illegal, was totaler Blödsinn ist. Und jetzt kommt die nächste Story, dass unser Benzin illegal ist. Morgen erfinden sie vielleicht, dass ich in den Epstein-Files auftauche“, echauffierte sich der Österreicher und bellte in Richtung ▷

Wüstenkurs verfügt über viele harte Bremszonen. In diesen wird ausreichend Energie gewonnen. Hilfreich für die Teams war zudem, dass insgesamt sechs Testtage zur Optimierung zur Verfügung standen.

Bei Mercedes gab man zu, dass die Aufgabenliste nach den ersten Ausfahrten in Barcelona noch extrem lang war. Innerhalb der zwei Wochen von Bahrain konnte man aber viele der wunden Punkte abhaken. Mercedes konzentrierte sich beim Testprogramm bereits auf die Setup-Arbeit und versuchte den Wünschen der Fahrer zu entsprechen. Es ging in erster Linie darum, die Elektropower dosierter und konstanter einzusetzen, statt abrupt die 350 kW freizugeben. Insgesamt 437 Runden spulten George Russell und Andrea Kimi Antonelli an den drei Tagen ab. Am Ende stand die zweitschnellste Rundenzeit der gesamten Woche,



Schnell, aber anfällig: Mercedes überzeugte bei der Performance, muss den W17 allerdings fix standfest bekommen