

# MOTOR SPORT *aktuell*

NR. 52 / 10. DEZEMBER 2025

Formel 1: Saisonfinale in Abu Dhabi

# Der neue König heißt Norris!

Mitmachen  
und gewinnen!  
**DIE GROSSE  
LESERWAHL**  
Preise im Wert von über  
**26 000  
EURO**

in Kooperation mit



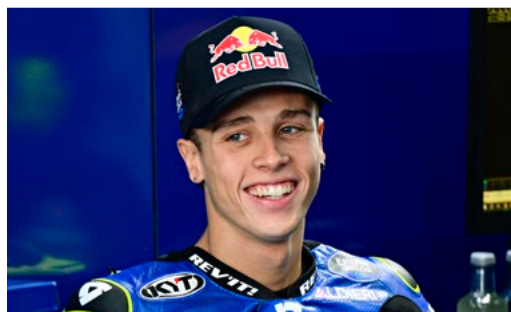
Tourenwagen: Yann Ehrlacher  
**TCR-Star glaubt  
an bessere Zeiten**

Supercross-WM: Stockholm  
**Anderson siegt und  
führt die Tabelle an**

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



Rallye-WM: Sébastien Ogier  
**Champion freut sich  
über Loeb-Nachricht**



MotoGP: Diogo Moreira  
**Honda-Aufsteiger  
nach Test begeistert**



Formel E: Auftakt in São Paulo  
**Jake Dennis beendet  
lange Durststrecke**



# Inhalt

## Automobil:

- Formel 1** Norris-Titel überstrahlt Verstappen-Sieg im Finale S. 4
- Formel 1** Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Abu Dhabi S. 6
- Formel 1** Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar S. 8
- Formel 1** So zitterte sich McLaren zum knappen Fahrertitel S. 10
- Formel 1** Weitere Hintergründe aus der Königsklasse S. 12
- Formelsport** Dürksen holt den letzten Sieg der F2-Saison S. 13
- Formel E** Jake Dennis gewinnt Auftakt in São Paulo S. 14
- Sportwagen** Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene S. 16
- Rallye-WM** Interview mit Weltmeister Sébastien Ogier S. 18
- Rallye** Nachrichten aus der WM, Junior-WM und DRM S. 19
- Rallye-Historie** Wie Peugeot vor 25 Jahren die WM gewann S. 20
- Tourenwagen** Interview mit TCR-König Yann Ehrlacher S. 22
- Tourenwagen** Aktuelle News aus DTM, NASCAR und Co. S. 24

## Motorrad:

- Leserwahl** Wählen Sie Ihre Favoriten und gewinnen Sie S. 25
- Motorrad-WM** FIM-Award in Lausanne und News S. 35
- MotoGP** Interview mit MotoGP-Aufsteiger Diogo Moreira S. 36
- MotoGP** So rückte das Feld immer näher zusammen S. 38
- Straßensport** Aktuelles aus den seriennahen Klassen S. 40
- Supercross-WM** Anderson nach Sieg an der Tabellenspitze S. 42
- Bahnsport** Statistik: Sämtliche WM-Titelträger seit 1936 S. 43

## Leserservice:

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

10

Formel 1: Warum Piastri in ein Formtief fiel und wie McLaren fast doch noch den Fahrertitel verlor



19

Rallye-WM: Hyundai hat die Fahrer präsentiert, die 2026 den WM-Titel zurück nach Korea holen sollen



13

Formel 2: Beim Finale in Abu Dhabi ging es um die letzten Siege und den Titel in der Teamwertung





# Editorial

Das letzte Schlusswort zur Causa Porsche, nachdem jetzt der letzte Versuch gescheitert ist, zwei private Porsche-Hypercars in der WEC zu halten.

**D**as große Tauziehen ist beendet: Ende letzter Woche bestätigte Proton-Teamchef Christian Ried, dass seine Versuche, zwei private Porsche-963-Hypercars für die Sportwagen-WM zu nennen, geplatzt sind (Hintergründe ab Seite 16). Der von Fans und Insidern als Guerilla-Projekt bezeichnete Versuch war zum Scheitern verurteilt, aus vielen Gründen. Der ehemalige WEC-Porsche-Teamchef Roger Penske wäre an dem Unterfangen finanziell beteiligt gewesen, was seltsam gewesen wäre, aber seine Logik hatte: Denn Penske brauchte zwei Hypercar-Porsche in der WEC, um seine automatische Einladung nach Le Mans für den Gewinn der IMSA-Titel zu nutzen.

Unter Kommunikationsgesichtspunkten wäre das für Porsche eine schwere Partie geworden: Erst steigt man mit Krawummis aus der WEC aus, dann macht ein Privatier mit Geld von Porsche-Teamchef Penske weiter, und in Le Mans wäre 2026 plötzlich wieder ein Werks-963 am Start gestanden. Dazu konnten sich Porsche sowie Ried und Penske angeblich nicht auf Konditionen für die notwendigen Ersatzteile verständigen.

Das ist die Oberfläche. Doch die Risse im Porsche-Gebälk sind vielschichtiger und reichen tiefer. Der Porsche-Vorstand unter Oliver Blume hat mit seinem bedingungslosen Treueschwur zur E-Mobilität die Marke in finanzielle Schwierigkeiten manövriert. Erst hat man Milliarden für batterie-elektrische Autos ausgegeben, dann entschieden sich viele Kunden gegen die neue Technologie, was zusätzliche Investitionen in Milliardenhöhe für Verbrennermodelle notwendig macht. Die Rechtfertigung, dass diese Stra-

tegie alternativlos gewesen sei, wurde vom ebenfalls in Deutschland ansässigen Hersteller BMW krachend widerlegt. Die Bayern setzten auf Technologie-Offenheit, sie haben Erfolg – und gerade ihr Hypercar-Projekt um drei Jahre verlängert.

Bei Porsche zahlt jetzt dagegen der Motorsport die Rechnung für die verfehlte Modellpolitik auf der Straße. Noch schlimmer ist die sture Unbeugsamkeit der Porsche-Manager: Obwohl sogar in der EU das Verbrennerverbot gerade auf der Kippe steht, glaubt Porsche verbissen an blühende E-Landschaften – auch im Motorsport. Nur einen Monat nach dem WEC-Ausstieg wurde verkündet, den Einsatz in der Formel E mit einem zweiten Werksteam zu verdoppeln. Was bei vielen Fans der Marke Porsche so ankommt, als ob die Werkseinsätze in der WEC und in Le Mans zugunsten eines zweiten Formel-E-Teams gestrichen wurden.

Bei der Porsche-Motorsportfeier Ende November sagte Entwicklungsvorstand Michael Steiner auf die Frage, wie er die Motorsportziele für die Saison 2026 definieren würde: „Wir fokussieren uns auf die Formel E.“ Na dann. Beim 75-jährigen Jubiläum des ersten Porsche-Klassensieges in Le Mans werden 2026 nur zwei mickrige GT-Elfer am Start stehen. Happy Birthday? 2027 läuft das 963-Programm in der IMSA aus, dann ist das Hypercar-Projekt von Porsche endgültig tot.

**Marcus Schurig**  
Redakteur



38

MotoGP: Die Konkurrenz kam Ducati zum Ende der Saison immer näher, wir erklären die Gründe dafür

RED BULL

## MSa-Paddock



### UNRUHESTAND EINGELEITET

Nach 750 Rennen verabschiedet sich FI-Reporter Michael Schmidt in den verdienten Ruhestand. Zum Abschied gab es von FI-Boss Stefano Domenicali ein paar warme Worte und einen Pass, der dem FI-Rentner für immer Zugang zum Fahrerlager gewährt.



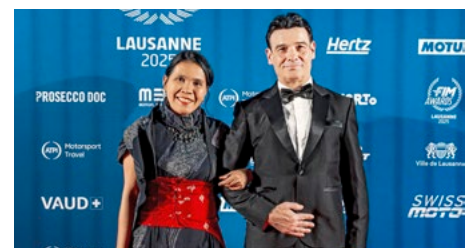
### SPASS IM SAMBÓDROM

Porsche-Mann Florian Modlinger (l.) kennen Formel-E-Fans meist mit Game-Face oder Siegerstrahlen. Der Gesamtprojektleiter ist in ruhigen Momenten auch für Witze zu haben. Redakteur Philipp Körner (M.) und Pressesprecher Yannick Bitzer (r.) amüsieren sich.



### FINALE FÜR DREAMTEAM

Nach mehr als 18 gemeinsamen Jahren blieb nur noch ein letztes Abschiedsfoto für Tobias Grüner mit „Schmidt!“ auf dem Grid. Keine Angst, liebe Leser, die bayerische Reporter-Legende wird Sie auch in Zukunft mit Texten erfreuen – wenn auch nicht mehr ganz so oft.



### REPORTER MAL ANDERS

Die MSa-Reporter Dian Sulistiyowati und Imre Paulovits waren unter den geladenen Gästen der FIM Awards in Lausanne. Aber leger gekleidet wie an der Rennstrecke ging nicht: Die Kleiderordnung schrieb Abendgarderobe vor. Kein Problem, können wir auch.



# McLaren verhindert

Ein dritter Platz beim WM-Finale von Abu Dhabi hat Lando Norris zum Titel gereicht. McLaren taktierte so geschickt, dass WM-Gegner Max Verstappen zwar den Sieg einfahren, aber keine Spielchen spielen konnte.

Von: **Tobias Grüner**

## War der Platztausch bei McLaren geplant?

Als Oscar Piastri schon in der ersten Runde Lando Norris attackierte und sich auf Platz 2 schob, sah es auf den ersten Blick so aus, als wäre Max Verstappen dem Titel damit einen Schritt nähergekommen. Doch das Gegenteil war der Fall. Für McLaren lief alles nach Plan. Piastri befand sich in der richtigen Position.

„Wir haben vorher darüber gesprochen, dass Oscar mit den harten Reifen Max das Leben schwermachen soll. Lando hat diesen Plan unterstützt. Deshalb hat er auch nicht dagegegenthalten“, verrät Teamchef Andrea Stella. Norris fügte an: „Ich hätte mir nichts lieber gewünscht, als dass Oscar das Rennen gewinnt und Platz 2 in der WM holt. Das hat leider nicht geklappt.“

Geklappt hat aber, dass Verstappen das Feld nicht einbremsen konnte. Piastri hätte mögliche Taktikspielchen zu einem Angriff genutzt. Für ihn gab es nichts mehr zu verlieren. Grundlage dieser Taktik war es, beide Autos bei der Reifenwahl zu splitten. Das hatte es bei McLaren in dieser Saison noch nie gegeben.

„Das hat das Strategie-Team gemeinsam mit den Renningenieuren, den Fahrern und der Teamleitung entschieden. Erst wenige Stunden vor dem Start wurde diese Taktik abgenickt“, gab Stella zu Protokoll.

Der Plan sah vor, dass Piastri hinter Verstappen Druck macht, um den Weltmeister in einen Fehler zu hetzen oder frühzeitig an die Box zu zwingen. „Wir waren dann aber überrascht, dass Max so lange und so schnell mit seinen Medium-Reifen fahren konnte“, zollte Stella dem entthronten Weltmeister Respekt.

Auch nicht Teil des Plans war, dass Charles Leclerc im Ferrari so gut mithielt. Norris hatte Mühe, das rote Auto abzuschütteln. Dazu musste Norris auch noch einen Undercut-Versuch mit einem eigenen zweiten Stopp abwehren. „Charles hat mich heute echt genervt. Das habe ich ihm nach dem Rennen auch so gesagt“, grinste der neue Meister.

## Hatte Verstappen irgend-eine taktische Chance?

Vor dem Start hatte man erwartet, dass Verstappen Norris mit bewusstem Langsamfahren in die Fänge der Verfolger zwingen will. Doch dann lag nach einer Runde plötzlich Piastri als Puffer zwischen den beiden WM-Rivalen.

„Mit unserer Entscheidung, beide Autos auf unterschiedliche Strategien zu setzen, haben wir es Max erschwert, das Tempo zu kontrollieren“, erklärte Stella. Sein Red-Bull-Kollege Laurent Mekies gab zu, nicht mit der unkonventionellen Taktik gerechnet zu haben: „Damit haben sie uns überrascht. Das war clever gespielt. Wir mussten an zwei Fronten um den Sieg kämpfen.“

Als Piastri zum Reifenwechsel abbog, war der Zug für Verstappen endgültig abgefahren. Ein weiterer eigener Stopp hätte ihn hinter Piastri geworfen. Und mit seinen alten Reifen konnte er die Konkurrenz auch nicht mehr einbremsen. Die Verfolger wären einfach vorbeigeflogen. In Runde 41 gab nur ein kleines Fenster für Verstappen, um vor dem Australier zum zweiten Stopp abzubiegen und in Führung zu bleiben.

„Es wäre möglich gewesen, und wir haben auch kurz darüber diskutiert, aber wir haben uns dagegen entschieden“, erzählte Mekies. „Wir hätten damit einen großen Vorteil aus der Hand gegeben. Und wir haben auch nicht daran geglaubt, dass uns Taktikspielchen heute geholfen hätten. Es ging nur noch darum, den Sieg abzusichern.“

Einige Beobachter waren enttäuscht, dass Red Bull nicht alle Tricks ausgepackt und sich an den letzten Strohalm geklammert hat. Wäre das mit Christian Horner vielleicht anders gelaufen? „Wir hatten einen fairen und sauberen Kampf“, betonte



Max Verstappen gratulierte dem neuen Weltmeister fair. Im Finale verzichtete er auf Spielchen. McLaren gab ihm aber auch kaum Gelegenheit dazu



# Red-Bull-Tricks



Lando Norris feierte den dritten Platz wie einen Sieg. McLaren traf die richtigen Entscheidungen, um den Titel im Finale abzusichern



Esteban Ocon wachte rechtzeitig auf und fuhr in Abu Dhabi die notwendigen Punkte ein, sodass sich Haas in der Teamwertung gegen Sauber durchsetzte

Mekies. „Das heißt aber nicht, dass wir nicht überall an die Grenzen – und manchmal auch darüber hinaus – gegangen sind.“

## Warum konnten Mercedes und Ferrari nicht helfen?

Verstappen stand in Abu Dhabi alleine gegen zwei McLaren und wurde taktisch clever kaltgestellt. Yuki Tsunoda konnte den WM-Gegnern keine Punkte klauen. Das Finale zeigte deutlich, dass Red Bull einen starken zweiten Mann braucht. „Das wussten wir aber schon vor dem letzten Rennen. Ich hoffe, dass Hadjar die Rolle besser ausfüllt“, grummelte Sportchef Helmut Marko.

Die letzte Hoffnung bestand darin, dass ein anderes Auto Schützenhilfe leistet. Doch weder Ferrari noch Mercedes konnten in den Podiumsfight eingreifen. „Dafür hätten wir weiter vorne starten müssen“, erklärte Teamchef Frédéric Vasseur. „Unser Setup war etwas mehr auf das Rennen ausgelegt. Deshalb taten wir uns im Qualifying schwer.“

Mercedes konnte weder am Samstag noch am Sonntag mithalten. Für George Russell war Platz 5 das Höchste der Gefühle. Der Rückstand betrug mehr als 48 Sekunden. Das Problem lag wieder mal in den Reifen: „Unsere Fahrer konnten das Auto einfach nicht zum Einlenken bewegen. Das betraf vor allem die Kurven 1 und 9. Da hat der rechte Vorderreifen gelitten“, ärgerte sich Teamchef Toto Wolff.

## Wie wurde das Duell um Platz 8 entschieden?

Nicht nur an der Spitze wurde hart gefightet. Auch im Mittelfeld ging es um die Wurst. Sauber versuchte, fünf Punkte gegen Haas aufzuholen, um sich noch den achten Platz in der Teamwertung zu schnappen. Dabei ging es nicht nur um Prestige, sondern auch um rund zehn Millionen Euro aus den Prämientöpfen.

Mit Nico Hülkenberg auf Startplatz 18 standen die Vorzeichen für das Schweizer Team allerdings schlecht. Also gingen die Strategen volles Risiko. Mit dem Start auf Softs und einem frühen Stopp in Runde 7 probierte man den Undercut gegen den Rest des Feldes. Das Vorhaben

gelang. Als die Gegner stoppten, lag Hülkenberg auf Punktekurs.

Doch dann verpassten die Strategen den idealen Moment zum zweiten Service, wodurch einige der gewonnenen Plätze verloren gingen. Erst die Strafen gegen Ollie Bearman und Lance Stroll spülten Hülkenberg wieder in die Top 30.

Um die sechs Zähler von Esteban Ocon zu übertrumpfen, hätte es aber auch noch etwas Zählbares von Gabriel Bortoletto gebraucht. Doch der Rookie hatte plötzlich mit Bouncing zu kämpfen und fiel von Startplatz 7 auf Rang 11 zurück. „Wir vermuten, dass irgendwas mit dem Auto nicht gestimmt hat. Das müssen wir untersuchen“, ärgerte sich Teamchef Jonathan Wheatley. So gewann Haas das Duell mit neun Punkten.

## Warum gab es so viele Strafen?

Gleich vier Piloten kassierten in Abu Dhabi Strafen, weil sie die Linie im Zweikampf zu oft gewechselt hatten. Yuki Tsunoda war der Erste, der sich nicht ganz fair gegen Lando Norris verteidigte. Dann wurde Liam Lawson wegen einer zu wilden Fahrweise vor Bearman verknackt. Der Britte wiederum blockierte Stroll mit unfairen Schlangenlinien. Und auch der Kanadier hatte vor Carlos Sainz zu heftig gewedelt.

Zuerst dachte man, dass sich die Stewards mit der Strafe für Tsunoda selbst in Zugzwang gebracht hatten. Wäre der Japaner nicht schuldig gesprochen worden, hätte man vielleicht über eine Strafe für Norris wegen unerlaubtem Überholen neben der Strecke diskutieren müssen. So sollte der Titelkampf natürlich nicht entschieden werden.

Doch nach dem Rennen schauten sich Aston-Martin-Einsatzleiter Mike Krack und Toro-Rosso-Teamchef Alan Permane die Szenen mit den FIA-Schiedsrichtern an. Beide mussten zugeben, dass die Strafen zu Recht ausgesprochen wurden. Einzig Haas-Teamchef Ayao Komatsu war nicht ganz einsichtig: „Ollie blieb die ganze Zeit in der Mitte. Bei penibler Auslegung kann man die Strafe vielleicht geben, aber ich fand sie etwas hart.“ ■