

MOTOR SPORT aktuell

NR. 36 / 20. AUGUST 2025

Marc Márquez dominiert Österreich-GP

Letzte Scharte ausgewetzt



100 Jahre Nürburgring
**Die Entstehung des
Motorsport-Mekkas**

DRM: Saarland-Pfalz-Rallye
**Griebel siegt nach
Gala-Vorstellung**

Deutschland € 2,99

A € 3,50 · CH sfr 4,80

IT € 4,20 · B, NL, LUX € 3,60



F1-Interview: Nikolas Tombazis
**Fahrer müssen 2026
wieder mehr denken**



Motocross-WM: Uddevalla
**Längenfelder steht
kurz vor dem Titel**



Nürburgring Langstrecken-Serie
**Die Falken-Porsche
fliegen auf und davon**

Inhalt

Automobil:

- Formel 1** Interview mit FIA-Sportchef Nikolas Tombazis **S. 4**
- Formel 1** Diese Boxencrews schrauben am schnellsten **S. 6**
- Historie** Sennas erstes FI-Auto: Toleman-Hart von 1984 **S. 8**
- Formel 1** Aktuelle Nachrichten aus der Königsklasse **S. 10**
- Formelsport** IndyCar-Meister Álex Palou im Porträt **S. 11**
- Historie** Vor 100 Jahren: Der Nürburgring entsteht **S. 12**
- FI/Sportw.** Interview mit Ford-Sportchef Mark Rushbrook **S. 16**
- Sportwagen** Falken-Doppelsieg beim NLS-Saisonhighlight **S. 18**
- Sportwagen** Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 20**
- Rallye** WM-Reglement 2027 und ERC-Lauf in Tschechien **S. 22**
- Rallye** Aktuelle Nachrichten und DRM-Lauf Saarland-Pfalz **S. 24**
- DTM** Die Winward-Mamba mit Test-Bestzeit in Sachsen **S. 26**
- Tourenwagen** BTCC Knockhill und aktuelle Nachrichten **S. 27**
- Tourenwagen** NASCAR: Dillon gewinnt in Richmond **S. 28**

Motorrad:

- MotoGP** Marc Márquez holt ersten Sieg in Spielberg **S. 30**
- MotoGP** Weitere News und Ergebnisse aus Österreich **S. 32**
- Moto2-WM** Triumph für Moreira, Pech für den WM-Leader **S. 34**
- Moto3-WM** Piqueras verkürzt nach drittem Saisonsieg **S. 36**
- Straßensport** Alles zu den IDM-Rennen in Assen **S. 38**
- Offroad** MXoN-Ausblick und Grasbahn-EM in Eenrum **S. 41**
- Motocross-WM** Längenfelder und Febvre in WM-Form **S. 42**

Leserservice:

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



08 Historie – Toleman-Hart TG184: Ayrton Sennas erster F1-Renner unter der Lupe

GETTY IMAGES



34 Motorrad-WM in Spielberg – Moto2-Klasse: Diogo Moreira triumphiert nach zwei Nullnummern

GETTY IMAGES



16 Interview mit Ford-Sportchef Mark Rushbrook (l.): Deshalb gelang ihm der Red-Bull-F1-Deal mit Horner

XPB

Editorial

Der Motorsport hat in den letzten Jahren fast ausschließlich einen Boom erlebt. Doch die ersten dunklen Wolken ziehen bereits am Himmel auf ...

Der altgriechische Redner Demosthenes sagte der Überlieferung nach einst: „Auch Quellen und Brunnen versiegen, wenn man zu oft und zu viel aus ihnen schöpft.“ Dieser Fall ist nun beim Motorrad-Grand-Prix in Österreich eingetreten. In der malerischen Landschaft der Steiermark waren mir als MotoGP-Fan am vergangenen Wochenende die spärlich gefüllten Tribünen ins Auge gestochen.

Das mit der Dominanz und einhergehenden Langeweile von Marc Márquez zu begründen, ist zu kurz gedacht. Es liegt vielmehr an der Preispolitik des Veranstalters. Die Fans schimpfen über die Summen, die aufgerufen werden: 12 Euro für ein Schnitzel-Brötchen, 6,50 Euro für ein Bier. Die Campingplätze vor dem Red Bull Ring gehen ebenfalls massiv ans Portemonnaie der Menschen, die hart dafür arbeiten müssen, ein GP-Wochenende live erleben zu können. Das schlägt sich in den Zuschauerzahlen nieder. Gerade einmal 117.560 Fans waren am Wochenende vor Ort und keine 50.000 Menschen am Renntag. Da hat jemand das Rad gehörig überdreht. Zum Vergleich: Beim ersten GP seit dem Comeback 2016 waren noch mehr als 200.000 Zuschauer am Wochenende an die Strecke geströmt.

Das sollte den Verantwortlichen der Rennserien und den Veranstaltern zu denken geben. In Zeiten, in denen bei vielen Menschen der Gürtel enger sitzt, verprellt man die Motorsport-Fans auf lange Sicht. Auch die Formel 1 kann nicht beliebig die Preise nach oben schrauben. Schon im letzten Jahr hatte der Veranstalter in Zandvoort Probleme, die Tribünen zu füllen. Und das trotz Max Ver-

stappen. Nach 2026 ist Schluss mit F1-Action auf dem Dünenkurs. Als Redakteur vor Ort konnte ich auch beim Österreich-GP Ende Juni beobachten, dass das Interesse der Fans, nach Spielberg zu kommen, gesunken ist. Trotz bester Verpflegung, eines tollen Rahmenprogramms und weiterer Highlights für die Fans.

Logischerweise müssen die Veranstalter in Europa Geld verdienen. Die Unterstützung der Politik oder eines finanzstarken Sponsors ist häufig unabdingbar, um die Eliteserien ins Land zu locken. Andere Staaten scheren sich darum wenig. Mit viel Geld werden die Formel 1, WEC oder MotoGP eingekauft. Da ist es dann auch egal, ob gerade mal ein paar tausend Zuschauer auf den Tribünen sitzen.

Mir als Motorsport-Fan schmerzt das in der Seele. Ich sehe die Gefahr, dass sich in Europa mehr Fans vom Spitzensport abwenden, weil es schlicht und ergreifend nicht mehr bezahlbar ist. Und Europa hat eine der größten Motorsport-Traditionen, die es zu bewahren gilt. Ich selbst bin in zweiter Generation Fan geworden, als Kind wurde ich mit dem Virus infiziert. Diesen Staffelstab möchte ich, wie viele andere, weitergeben.

Dafür muss der Motorsport aber bezahlbar bleiben und darf nicht das Budget eines Jahresurlaubs verschlingen.

Die Quelle in Europa könnte schnell versiegen. Deshalb darf die Gier nicht größer werden als die Vernunft.

Joel Lischka
Redakteur



M^{Sa}-Paddock



ZURÜCK AUS DER SOMMERPAUSE

Drei Monate lang mussten NLS-Fans auf das nächste Rennen warten. Zwischendurch gabs zwar die NLS Light, aber zum 6h-Rennen wurde erstmals wieder GT3-Sport geboten. M^{Sa}-Reporterin Bianca Leppert war wie immer im Fahrerlager unterwegs.



HURRA, SCHON WIEDER ERSTER!

Mit WM-Co Michael Wenzel erlebte M^{Sa}-Reporter Reiner Kuhn bei der Saarland-Pfalz-Rallye abgesehen von einem durch Wildwechsel verursachten Frontschaden ein problemfreies Debüt im Opel Corsa Rally6. Mehr in einer der nächsten Ausgaben.



25

DRM – Saarland-Pfalz-Rallye:
Jos Verstappen driftet im Skoda Fabia auf P3

ADAC MOTORSPORT



ZURÜCK ZU DEN URSPRÜNGEN

Beim GP am Red Bull Ring besann sich M^{Sa}-Reporter Imre Paulovits seiner Anfänge und nahm gemeinsam mit seiner Tochter mit zwei von ihm aufgebauten Puch Maxi am zweiten MopedGP teil. Es war die richtige Einstimmung auf das Rennwochenende.



Reifencheck: Auch die Reifen ändern sich 2026. Tombazis im Gespräch mit Pirelli-Sportchef Isola

FIA-Sportchef Nikolas Tombazis verrät, warum die Kritik am Hybridantrieb von 2026 voreilig ist, welche Rolle die Fahrer spielen werden und wie Spezialregeln dafür sorgen, dass kein Hersteller abgehängt wird.

Von: **Michael Schmidt**

Die 2026er-Autos müssen viel Kritik einstecken, bevor sie überhaupt gefahren sind. Inwieweit sind die Sorgen der Teams und Fahrer gerechtfertigt?

Wenn der elektrische Anteil an der Leistung relativ zum Verbrenner steigt und die Batterien nur begrenzte Lade- und Entladekapazitäten haben, wird das Energiemanagement eine wichtige Herausforderung. Ein Großteil der Energie kommt deshalb immer noch vom Kraftstoff, der aber nachhaltig sein muss. Das bringt mit sich, dass wir auf der elektrischen Seite des Antriebs einige Innovationen sehen werden. Das ist eine gute Seite. Die ganzen Geräusche, die um das Reglement entstanden sind, konzentrieren sich hauptsächlich um das Energiemanagement.

Gibt es da noch Nachholbedarf?

Wir haben die Regeln noch nicht final festgelegt. Sie werden Schritt für Schritt angepasst, je nachdem, welche Erfahrungen die Teams machen und an uns berichten. Wir kennen die Probleme vom ersten Tag an und haben sie stufenweise abgearbeitet und gelöst. Je intensiver die Teams und Motorenhersteller in die Entwicklung einsteigen, je öfter die Fahrer im Simulator die 2026er-Autos probieren, umso mehr Feedback bekommen wir von ihnen. Ich erwarte von heute bis zum Saisonstart nächstes Jahr noch einige Vorkehrungen, die wir treffen werden, um den Energiefluss zu verbessern und sicherzustellen, dass die Autos nicht plötzlich auf den Geraden verzögern oder sonst irgendwelche unnatürlichen Sachen machen. Deshalb sind viele der Kommentare darüber, wie sich die Autos verhalten, voreilig.

Helfen alle mit?

Nicht alle Teams und Motorenhersteller sind gleich transparent

„Die Fahrer müssen mehr mitdenken“

mit ihren Daten. Einige machen ein ziemliches Geheimnis daraus, was sie tun. Andere sind sehr offen und unterstützen uns mit Vorschlägen. Auf dieser Basis machen wir unsere eigenen Simulationen. Und wir haben in bestimmten Dingen einen guten Hebel, um einzugreifen, sollte etwas aus dem Ruder laufen. Das betrifft die maximale Leistung, wie viel Leistung beim Laden auf den Geraden reduziert werden darf oder die Energie, die man rekuperieren darf.

Können Sie das einfach so durchsetzen?

Wir müssen durch einen Abstimmungsprozess mit den Herstellern. Das heißt, dass wir nichts von heute auf morgen ändern können. Im Großen und Ganzen herrscht aber bei der Lösung von Problemen Einigkeit.

Werden Sie noch etwas an den Eckdaten ändern: Also 400 kW vom Verbrenner und 350 kW aus der Batterie? Einige Teams hatten vorgeschlagen, erst einmal mit 200 kW zu beginnen und dann langsam zu steigern.

Es ist nie ganz leicht, in grundsätzlichen Fragen alle auf eine Linie zu bringen. Die Teams spielen immer zwei Agendas. Was ist gut für den Sport? Was ist gut für mich? So kommen natürlich unterschiedliche Meinungen zustande. Aber die Eckdaten des Antriebs sind in Stein gemeißelt. Daran ändert sich nichts mehr.

Viele Fans fürchten, dass sie nächstes Jahr eine andere Formel 1 erleben, eine, bei der Energiemanagement wichtiger ist, als Gas zu geben?

Wir arbeiten an einer guten Mischung. Es besteht kein Interesse daran, die Formel 1 in ein Schachspiel der besten Energiestrategien ausarten zu lassen. Ebenso wenig sollen nur Gaspedal und Bremse entscheiden. Wir reden von den besten Fahrern der Welt. Sie haben eine gewisse intellektuelle Bandbreite, um neben dem Fahren bestimmte Probleme zu lösen. Sie tun es ja heute schon zu einem gewissen Grad. Was wir

nicht wollen, ist, dass sie beim Fahren absichtlich vom Gas müssen, um Energie zu speichern. Es wird in Zukunft aber ein bestimmtes Niveau an Verständnis für die Parameter verlangt, die für das Energiemanagement wichtig sind. Das muss ein Topfahrer können. Die Hauptaufgabe wird jedoch auf jeden Fall bleiben, am richtigen Punkt zu bremsen, so schnell wie möglich um die Kurve zu fahren und optimal zu beschleunigen.

„Nicht alle Teams und Hersteller sind gleich transparent. Einige machen ein Geheimnis daraus, was sie tun.“

Nikolas Tombazis

Um wie viel mehr werden die Fahrer ins Energiemanagement eingebunden als heute? Und wie viel läuft im Hintergrund ab?

Wir arbeiten gerade an dieser Frage: Wie viel nehmen wir den Fahrern ab? Was muss er selbst tun? Wir wollen ihn nicht überlasten, sodass er zu sehr vom Fahren abgelenkt wird. In Bezug auf Attacke und Verteidigung wird er eine größere Freiheit bekommen, als er sie heute hat. Einige der automatisierten Abläufe werden ihm im Auto transparent angezeigt, sodass er immer weiß, wo er gerade steht.

Um wie viel langsamer werden die neuen Autos?

Es überrascht mich immer wieder, wie wichtig dieses Thema den Leuten ist. Es gab in der Geschichte des Sports immer mal wieder Phasen, wo die Rundenzeiten langsamer wurden. Ich glaube nicht, dass das dem Sport jemals geschadet hat. Man gewöhnt sich schnell daran. Es gibt auch im Feld Unterschiede von eineinhalb Sekunden. Ist das langsamere Auto damit ein unattraktives Rennauto? Der Fahrer spürt die

eineinhalb Sekunden. Von außen sieht man sie kaum – um Sie zu beruhigen. Die Autos werden gemäß unserer Simulationen zwischen einer und zweieinhalb Sekunden pro Runde langsamer. Das ist aber nur der Anfang. Die Teams werden die Autos rasch weiterentwickeln. Es wird sich bald keiner mehr beschweren, dass die Autos zu langsam sind. Wir sinken ja nicht auf Formel-2-Niveau ab. Fairerweise muss ich zugeben, dass wir nicht von allen Teams Daten über den erwarteten Abtrieb ihrer Autos bekommen haben. Es kann also durchaus sein, dass da einige am Anfang vielleicht schlechter aufgestellt sind.

Wie groß ist die Gefahr, dass ein Team wie 2014 haushoch überlegen ist?

Ich glaube nicht, dass wir eine so große Überlegenheit eines Motorherstellers noch einmal erleben werden wie 2014 mit Mercedes. Damals wurde der Antrieb im Vergleich zum Vorgänger viel komplizierter. Diesmal machen wir das Gegenteil. Wir vereinfachen die Technologie. Ursprünglich wollten wir noch weitergehen, aber wir haben das nicht durchgebracht. Die neuen Antriebe sind simpler. Sie haben keine MGU-H mehr, und es gibt in einigen Bereichen strengere Limits. Auf der anderen Seite haben wir Neuzugänge unter den Herstellern, und da besteht natürlich immer das Risiko, dass einer mit dem ersten Schuss noch danebenliegt. Trotz Budgetlimit, trotz limitierter Prüfstandszeit.

Können die Motorenhersteller nachbessern, wenn sie zu weit hinten liegen?

Ja. Wir haben dafür ein Programm eingeführt, das wir „zusätzliche Entwicklungsmöglichkeiten für Leistungsrückstand“ nennen. Es war von Anfang an Teil der Regeln. In den letzten Monaten haben wir präzisiert, wie wir es handhaben wollen. Im Wesentlichen werden wir alle sechs Rennen die durchschnittliche Performance für jeden Hersteller messen. Für jene, die

unter einem bestimmten Niveau sind oder gravierende Zuverlässigkeitsprobleme haben, wird es, abhängig davon, wie groß der Rückstand ist, eine Nachrüstmöglichkeit geben. Das kann in drei unterschiedlichen Ebenen dargestellt werden. Mehr Geld für die Entwicklung. Mehr Prüfstandsstunden. Mehr Zeit für die Homologation der Spezifikation. Wer also zurückliegt oder zu viele Motorschäden hat, bekommt eine Chance aufzuholen.

Der nachhaltige Kraftstoff soll in der Theorie in jedem Serienauto eingesetzt werden. Wie wollen Sie das überprüfen?

Alle verwendeten Kraftstoffsorten werden von einem unabhängigen Unternehmen getestet. Dabei wird nicht nur deren Zusammensetzung geprüft, sondern auch der ganze Herstellungsprozess. So stellen wir sicher, dass es sich um nachhaltige Kraftstoffe handelt, die sich nicht auf fossile Quellen beziehen. Die Regeln über die chemische Zusammensetzung, den Energieinhalt und die Verdampfungseigenschaften dieser Kraftstoffe sind sehr eng gefasst. Und sie sind sehr nah an dem, was von Serienautos verwendet wird. Trotzdem wird es nicht so sein, dass der Formel-1-Sprit ein Jahr später eins zu eins in ein Straßenauto gefüllt wird. Ein Problem ist der Preis. Da haben wir das Ziel vor Augen, das die Produktionskosten reduzieren soll. Das wird zum Teil automatisch passieren, so wie bei Computern. Die ersten haben noch richtig viel Geld gekostet. Dann wurden sie immer billiger und besser. Wir sind aber mit den Kosten noch nicht da, wo wir hinwollen. Aber die Formel 1 ist ja auch nur ein Innovationstreiber. Dass wir noch keinen Preis festlegen konnten, liegt daran, dass wir nicht absehen konnten, wie sich die Produktionskosten zusammensetzen. Und die Kosten für Shell sind vielleicht andere wie die für Exxon Mobil oder Petronas. Wir wollten da nicht den einen über den anderen bevorteilen. ■



Nikolas Tombazis

Geburtstag: 22. April 1968
Geburtsort: Athen (GR)
Herkunftsland: Griechenland