



Bruce McLaren

Die Geschichte von McLaren:
Die DNA des Erfolgs



Pure Performance: Das McLaren-Phänomen

McLaren ist ein Name, der untrennbar mit Innovation, Geschwindigkeit und technischer Exzellenz im Motorsport und in der Automobilindustrie verbunden ist. Gegründet von dem neuseeländischen Rennfahrer Bruce McLaren im Jahr 1963, hat sich das Unternehmen von einem bescheidenen Rennteam zu einem weltweit anerkannten Hersteller von Hochleistungs-Supersportwagen und einem der erfolgreichsten Formel-1-Rennställe entwickelt. Die Geschichte von McLaren begann mit dem Fokus auf den Motorsport, wobei das Team 1966 sein Debüt in der Formel 1 gab. Bruce McLarens Vision war es, Rennwagen zu bauen, die nicht nur schnell, sondern auch technologisch führend waren. Diese Philosophie prägt das Unternehmen bis heute und spiegelt sich in jedem Aspekt seiner Fahrzeuge wider, von der Aerodynamik bis zur Motorleistung. Heute umfasst McLaren zwei Hauptbereiche: McLaren Racing und McLaren Automotive. McLaren Racing ist weiterhin eine feste Größe in der Formel 1 und anderen Rennserien, während McLaren Automotive für die Entwicklung und Produktion von luxuriösen, handgefertigten Supersportwagen bekannt ist, die im McLaren Production Centre (MPC) in Woking, Großbritannien, montiert werden. Jedes Fahrzeug verkörpert die Rennsport-DNA und das Streben nach Perfektion, das Bruce McLaren einst ins Leben gerufen hat.



Inhaltsverzeichnis

- Pure Performance: Das McLaren-Phänomen
- Die Anfänge: Bruce McLaren – Visionär und Gründer
- Die technische Revolution: Der MP4/1 und die Carbon-Ära
- Die Geburt des MP4/1
- Die Bewährungsprobe und der Siegeszug des Carbons
- Das Duell der Giganten: Senna vs. Prost – Eine Rivalität, die die F1 prägte
- Die goldene Ära des MP4/4
- Gordon Murray und der McLaren F1: Die Perfektion des Automobils
- Ein Rekordbrecher und Sammlerstück
- Die Ära Ron Dennis: Perfektionismus, Dominanz und der Wandel
- Der “McLaren-Standard”
- Strategische Diversifizierung und Herausforderungen
- McLaren Automotive: Vom F1 zum globalen Supersportwagenhersteller
- Innovation und Manufaktur
- McLaren Heute: Formel-1-Renaissance und strategische Neuausrichtung
- Die Zukunft: Elektrifizierung, SUV und F1 2026 – Neue Horizonte

Die Anfänge: Bruce McLaren – Visionär und Gründer

Die Geschichte von McLaren beginnt mit einem Mann, dessen Leidenschaft für den Rennsport und sein unerschütterlicher Glaube an die Ingenieurskunst die Grundsteine für ein Imperium legten: Bruce McLaren. Geboren 1937 in Auckland, Neuseeland, zeigte Bruce schon früh ein aussergewöhnliches Talent für Mechanik und das Fahren von Rennwagen. Nach einer Kinderlähmung, die ihn als Kind traf, kämpfte er sich zurück und begann seine Rennkarriere in seiner Heimat.

Im Jahr 1958 kam McLaren durch das "Driver to Europe"-Programm nach Grossbritannien, wo er schnell auf sich aufmerksam machte. Er schloss sich dem Cooper-Team an und wurde 1959 mit nur 22 Jahren der jüngste Grand-Prix-Sieger der damaligen Zeit. Doch Bruce McLaren war mehr als nur ein Fahrer; er war ein brillanter Ingenieur und Teammanager. Er erkannte, dass er seine eigenen Visionen am besten in einem eigenen Team verwirklichen konnte. So gründete er 1963 Bruce McLaren Motor Racing.



Die ersten Jahre waren geprägt von Innovation und Vielseitigkeit. Das Team trat nicht nur in der Formel 1 an, sondern dominierte auch die nordamerikanische Can-Am-Serie (Canadian-American Challenge Cup) mit den legendären, leuchtend orangefarbenen M6A und M8-Boliden. Zwischen 1967 und 1971 gewann McLaren fünf Can-Am-Titel in Folge, ein Beweis für die technische Überlegenheit und das fahrerische Können des Teams. Bruce McLaren selbst feierte 1968 seinen ersten Formel-1-Sieg mit einem eigenen Auto beim Grossen Preis von Belgien. Tragischerweise fand Bruce McLarens Leben 1970 ein jähes Ende, als er bei Testfahrten in Goodwood mit seinem Can-Am-Wagen, dem M8D, tödlich verunglückte. Sein Tod war ein schwerer Schlag für das junge Team, doch sein Vermächtnis und sein Geist lebten weiter. Unter der Führung von Teddy Mayer, einem engen Freund und Geschäftspartner McLarens, setzte das Team die Arbeit fort und gewann 1974 mit Emerson Fittipaldi den ersten Formel-1-Weltmeistertitel, gefolgt von James Hunt im Jahr 1976.



Bruce McLaren killed

As **AUTOSPORT** went to press on Tuesday afternoon we received the dreadful news that Bruce McLaren had been killed in a testing accident at Goodwood. Early reports said that the engine blew at around 180 mph when Bruce was flat out along the Lavant Straight, and the car veered into the bank and disintegrated.

It is impossible to know where to start when remembering Bruce McLaren's contribution to motor racing in the 12 years he had been in Europe, for it covered top-line success both as a driver in Grand Prix racing, long-distance sports car events and the CanAm Series, and as a constructor and businessman building up a very thriving company which ran his racing team, designed and built cars for sale, and earned vast sums in exports of racing cars to the USA and elsewhere. Everyone in motor racing knew Bruce; he was the most friendly and unassuming of all the Formula 1 circus. We on **AUTOSPORT** knew him particularly well, for he had been a regular contributor with his *From the Cockpit* column for many years.

From an early start in a home-bred Austin 7 Special in his native New Zealand, from which he progressed to faster machinery and considerable success in national races, the 21-year-old Bruce came to England in 1958. His first race was the Alintree 200 in a works F2 Cooper, and the same year he was fifth overall and first F2 driver home in the German GP. In 1959 he became an official member of the Cooper F1 team which was led by Jack Brabham, and at the end of that year became the youngest-ever Grand Prix winner by coming home first in the American Grand Prix at Sebring at the age of 22. He won the first GP of the next season, too, in Argentina.

When Brabham left Coopers to start his own team Bruce became No 1, winning at Monaco and Rheims in 1962. He stayed with Coopers until the end of the 1965 season, but meanwhile he had started Bruce McLaren Motor

Racing by taking his own team of Coopers to the Tasman Series in 1964. The start of a long and historically successful connection with Group 7 cars started when, he bought the Zerex Special in 1964, eventually replacing its Climax engine with a V8 Oldsmobile, and at the end of that year he costed races in North America with the first actual McLaren car.

While racing his Group 7 cars with Chris Amon he did a lot of development work for Ford USA on the GT40 and 7-litre sports cars, also racing them with much success, including winning the Le Mans 24 Hours in 1966. That was the year that he started off on his own in Formula 1, using first modified Indy Ford and Serenissima engines, and then the V12 BRM; he also raced his own F2 car, the M4A, and a modified version of this with a BRM V8 engine, the M4B.

In 1968 Bruce's Grand Prix effort became really professional with a two-car team for himself and Denny Hulme, and the orange-M7As became a vital part of the F1 scene, Bruce winning the Belgian Grand Prix and the Race

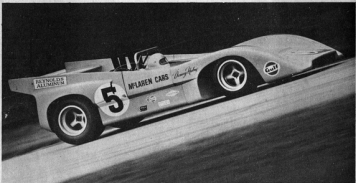
of Champions that year and finishing fifth in the World Championship. In 1969 some superbly consistent driving saw him finish third in the World Championship.

Meanwhile the McLaren CanAm cars had become absolutely invincible; Bruce won the lucrative CanAm Championship in 1967 and 1969, and was second to team-mate Denny Hulme in 1968. This year the McLaren organisation went to Indianapolis for the first time, although Bruce did not drive himself, preferring to look after the development of the new CanAm car. This showed itself likely to be just as successful as its predecessors, and Bruce had lapped Goodwood in an incredible 1 m 7 s during his recent tests.

It seems impossible to believe that so vital and familiar a part of motor racing is dead. To his wife Pat, his team-mate Denny Hulme, his business associates Phill Kerr and Teddy Mayer, and all his countless friends and admirers we offer our deepest sympathies. A full appreciation of Bruce McLaren will appear in next week's **AUTOSPORT**.



Bruce McLaren (above right). Bruce pictured during recent testing of the latest CanAm M8D.





Die technische Revolution: Der MP4/1 und die Carbon-Ära

Die Formel 1 ist seit jeher ein Schmelztiegel für technologische Innovationen, doch nur wenige Entwicklungen haben das Gesicht des Sports so grundlegend verändert wie die Einführung des Carbonfaser-Monocoques durch McLaren im Jahr 1981. Dies war der Beginn einer neuen Ära, die nicht nur die Performance, sondern auch die Sicherheit im Rennsport revolutionierte.

Nach einer Phase relativer Erfolglosigkeit in den späten 1970er Jahren fusionierte McLaren 1980 mit Project Four Racing, dem Rennstall von Ron Dennis. Dennis, ein Perfektionist und Visionär, brachte nicht nur eine neue Managementstruktur, sondern auch den brillanten Ingenieur John Barnard ins Team. Barnard war überzeugt, dass die Zukunft des Rennwagenbaus in Verbundwerkstoffen lag. Das Ergebnis war der McLaren MP4/1, der 1981 sein Debüt gab. Anstatt des traditionellen Aluminium-Monocoques, das aus zahlreichen genieteten Blechen bestand, konstruierte Barnard ein Chassis aus wenigen, grossen Carbonfaser-Verbundteilen. Dieses Material, das ursprünglich in der Luft- und Raumfahrt eingesetzt wurde, bot eine bisher unerreichte Kombination aus Leichtigkeit und Steifigkeit. Das Chassis des MP4/1 war nicht nur leichter als seine Aluminium-Pendants, sondern auch wesentlich torsionssteifer, was eine präzisere Fahrwerksabstimmung ermöglichte und die aerodynamische Effizienz verbesserte.

Die Geburt des MP4/1



Die Skepsis gegenüber dem neuen Material war anfänglich gross. Kritiker bezeichneten es als "schwarzes Plastik" und zweifelten an seiner Widerstandsfähigkeit bei einem Unfall. Doch der MP4/1 lieferte den ultimativen Beweis für seine Überlegenheit beim Grossen Preis von Italien 1981. John Watson verunglückte bei hoher Geschwindigkeit schwer. Sein Wagen wurde massiv beschädigt, doch das Carbon-Monocoque blieb weitgehend intakt und schützte den Fahrer. Watson stieg unverletzt aus dem Wrack, ein Moment, der die Welt des Motorsports für immer veränderte. Dieser Vorfall zerstreute alle Zweifel und demonstrierte eindrucksvoll die überlegene Sicherheit des Carbonfaser-Chassis. Innerhalb weniger Jahre folgten alle anderen Formel-1-Teams McLarens Beispiel. Heute ist das Carbonfaser-Monocoque der Standard in der Formel 1 und in vielen anderen Hochleistungs-Rennserien sowie bei Supersportwagen. Der MP4/1 war nicht nur ein schnelleres Auto, sondern ein Meilenstein, der die Sicherheit der Fahrer drastisch erhöhte und den Weg für zukünftige Innovationen ebnete.

Die Bewährungsprobe und der Siegeszug des Carbons



Das Duell der Giganten: Senna vs. Prost – Eine Rivalität, die die F1 prägte



Die Jahre 1988 und 1989 waren geprägt von einer der legendärsten und explosivsten Rivalitäten in der Geschichte der Formel 1: dem Duell zwischen Ayrton Senna und Alain Prost. Beide Ausnahmefahrer trafen im selben Team, McLaren, aufeinander und trieben sich gegenseitig zu Höchstleistungen an, die das Team zu beispielloser Dominanz führten, aber auch zu einer tiefen persönlichen Feindschaft.



Zwei Genies, zwei Philosophien:

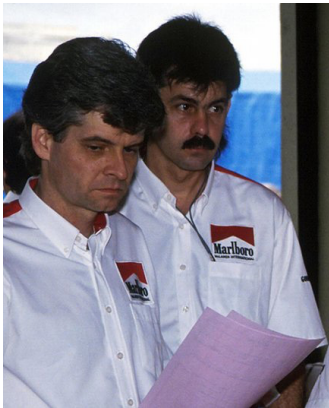
Alain Prost ("Der Professor"): Der Franzose war bekannt für seinen analytischen, präzisen und oft als "sanft" beschriebenen Fahrstil. Prost war ein Meister der Strategie und der Fahrzeugabstimmung. Er fuhr mit dem Kopf, schonte das Material und wusste genau, wie er ein Rennen über die Distanz managen musste. Sein Motto war, "so schnell wie nötig, aber so langsam wie möglich zu gewinnen", um das Auto und die Reifen zu schonen. Er war ein vierfacher Weltmeister und galt als der intelligenteste Fahrer seiner Generation.



Ayrton Senna ("Magic Senna"): Der Brasilianer war das pure Gegenteil. Sein Fahrstil war aggressiv, kompromisslos und oft am Limit des physikalisch Machbaren. Senna fuhr mit dem Herzen, getrieben von einem fast mystischen Glauben an seine Fähigkeiten und einer unbedingten Siegeswillen. Er war bekannt für seine überragenden Qualifikationsrunden und seine magischen Fahrten im Regen, wo er oft eine Klasse für sich war. Für Senna gab es nur den Sieg, und er war bereit, dafür jedes Risiko einzugehen. Er wurde dreifacher Weltmeister und wird von vielen als der schnellste Fahrer aller Zeiten angesehen.

Die goldene Ära des MP4/4

Die Rivalität begann 1988, als Senna zu McLaren stiess, wo Prost bereits der etablierte Star war. Das Team verfügte über den von Steve Nichols und Gordon Murray entworfenen MP4/4, angetrieben von einem überlegenen Honda V6-Turbomotor. Dieses Auto gilt als eines der dominantesten in der F1-Geschichte und gewann 15 von 16 Rennen der Saison. Senna und Prost teilten sich die Siege, wobei Senna am Ende seinen ersten Weltmeistertitel gewann. Doch die Erfolge wurden von einer zunehmenden Feindseligkeit überschattet. Die Spannungen eskalierten, als beide Fahrer sich weigerten, dem anderen auf der Strecke Platz zu machen. Die berühmtesten Kollisionen ereigneten sich bei den Grossen Preisen von Japan in Suzuka:



Gordon Murray und der McLaren F1: Die Perfektion des Automobils

Nach den Triumphen in der Formel 1 wandte sich McLaren einem neuen, ehrgeizigen Projekt zu: dem Bau des ultimativen Strassenautos. Unter der Leitung des legendären Designers Gordon Murray, der bereits massgeblich am MP4/4 beteiligt war, entstand der McLaren F1 – ein Fahrzeug, das bis heute als Meisterwerk der Ingenieurskunst und als eines der grössten Automobile aller Zeiten gilt.



Murrays radikale Design-Philosophie: Gordon Murrays Vision für den F1 war kompromisslos: Er wollte das leichteste, schnellste und fahrerorientierteste Strassenauto der Welt bauen. Jedes Detail wurde auf Performance und Fahrerlebnis optimiert:

1. **Zentrale Fahrposition:** Die ikonische Anordnung mit dem Fahrer in der Mitte und zwei leicht nach hinten versetzten Passagiersitzen bot eine perfekte Gewichtsverteilung und eine ungestörte Sicht nach vorne. Es war eine Hommage an Rennwagen und ein klares Statement gegen konventionelle Sportwagenlayouts.
2. **Leichtbau ohne Kompromisse:** Der F1 war das erste Serienfahrzeug mit einem Vollcarbon-Monocoque. Jedes Bauteil wurde auf minimales Gewicht optimiert. Selbst die Werkzeuge, die mit dem Auto geliefert wurden, waren aus Titan gefertigt.
3. **Der BMW V12-Motor:** Ursprünglich wollte Murray einen Honda-Motor, doch als dies nicht zustande kam, überzeugte er BMW, einen massgeschneiderten V12-Motor zu entwickeln. Der 6,1-Liter-Saugmotor leistete 627 PS und war ein Meisterwerk an Leistung und Zuverlässigkeit. Die Verwendung von Goldfolie im Motorraum zur Wärmeableitung ist ein legendäres Detail, das Murrays Liebe zum Detail unterstreicht.

4. Aerodynamische Raffinesse: Der F1 verfügte über aktive Aerodynamik, einschliesslich eines Ventilatorsystems, das den Unterboden absaugte, um den Abtrieb zu erhöhen – eine Technologie, die Murray bereits in der Formel 1 mit dem Brabham BT46B “Fan Car” eingesetzt hatte.

Ein Rekordbrecher und Sammlerstück

Der McLaren F1 wurde 1992 vorgestellt und setzte neue Massstäbe. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 386 km/h (mit Drehzahlbegrenzer entfernt) hielt er über ein Jahrzehnt lang den Rekord als schnellstes Serienauto der Welt. Es wurden nur 106 Exemplare gebaut, darunter Prototypen und Rennversionen (GTR). Heute ist der McLaren F1 eines der begehrtesten und wertvollsten Sammlerautos der Welt, dessen Preise regelmässig zweistellige Millionenbeträge erreichen. Der F1 war nicht nur ein technisches Wunderwerk, sondern auch ein Symbol für McLarens Fähigkeit, die Grenzen des Machbaren zu verschieben. Er legte den Grundstein für die spätere Gründung von McLaren Automotive und definierte, was ein “Hypercar” sein kann.





Die Ära Ron Dennis: Perfektionismus, Dominanz und der Wandel

Ron Dennis war die prägende Figur von McLaren über fast vier Jahrzehnte. Sein Einfluss reichte weit über die Rolle eines Teamchefs hinaus; er formte McLaren zu einem Synonym für Perfektion, technologische Exzellenz und unerbittlichen Wettbewerb. Seine Ära, die 1980 mit der Fusion von Project Four und McLaren begann, war geprägt von beispiellosen Erfolgen, aber auch von strategischen Herausforderungen und einem letztendlichen Abschied.



Der “McLaren-Standard”

Dennis war bekannt für seinen akribischen Perfektionismus, der sich in jedem Aspekt des Unternehmens widerspiegelte. Vom Design des hochmodernen McLaren Technology Centre (MTC) in Woking, das selbst als architektonisches Meisterwerk gilt, bis hin zur makellosen Sauberkeit der Boxengasse – alles musste dem “McLaren-Standard” entsprechen. Dieser Perfektionismus zog Top-Talente an und schuf eine Kultur, in der nur das Beste gut genug war.

5. Unter seiner Führung erlebte McLaren goldene Zeiten in der Formel 1: 1980er Jahre: Mit Motoren von TAG-Porsche und später Honda dominierte McLaren mit Fahrern wie Niki Lauda, Alain Prost und Ayrton Senna. Die 1988er Saison mit dem MP4/4, der 15 von 16 Rennen gewann, ist legendär.
6. 1990er Jahre: Nach dem Rückzug von Honda und dem Weggang von Senna durchlebte das Team eine schwierigere Phase. Doch mit der Partnerschaft mit Mercedes-Benz und dem Designer Adrian Newey kehrte McLaren mit Mika Häkkinen (Weltmeister 1998, 1999) an die Spitze zurück.
7. 2000er Jahre: McLaren blieb ein Top-Team, und 2008 gewann Lewis Hamilton seinen ersten Weltmeistertitel mit dem Team.



Strategische Diversifizierung und Herausforderungen

Dennis' Vision ging über den Rennsport hinaus. Er gründete 1985 McLaren Cars (später McLaren Automotive), um das Know-how aus der Formel 1 auf Strassenfahrzeuge zu übertragen, was im McLaren F1 gipfelte. Er baute die McLaren Group zu einem Technologiekonzern aus, der auch in Bereichen wie Elektronik und angewandte Technologien tätig war. Doch die späten 2000er und 2010er Jahre brachten neue Herausforderungen.

Die Formel-1-Erfolge wurden seltener, und die zweite Partnerschaft mit Honda (2015-2017) erwies sich als katastrophal, was das Team in eine tiefe Krise stürzte. Interne Machtkämpfe und unterschiedliche Visionen über die Zukunft führten schliesslich dazu, dass Ron Dennis 2017 seine Anteile verkaufte und McLaren verliess. Sein Abschied markierte das Ende einer Ära, die McLaren zu einer globalen Ikone gemacht hatte.

McLaren Automotive: Vom F1 zum globalen Supersportwagen hersteller

Nach dem bahnbrechenden McLaren F1 in den 1990er Jahren zog sich McLaren Cars vorübergehend aus dem Serienfahrzeugbau zurück. Doch die Vision, die technologische Exzellenz des Rennsports auf die Straße zu bringen, blieb bestehen. Im Jahr 2010 wurde McLaren Automotive als eigenständiger Hersteller neu gegründet, mit dem klaren Ziel, ein führender Akteur im Segment der High-Performance-Sportwagen zu werden.

Die Wiedergeburt und Modelloffensive

Die Neugründung unter der Führung von Ron Dennis markierte den Beginn einer aggressiven Modelloffensive. Der erste moderne McLaren-Seriensportwagen war der MP4-12C (später nur 12C), der 2011 auf den Markt kam. Er setzte auf ein Carbon-Chassis, einen Twin-Turbo-V8-Motor und eine ausgeklügelte Federung – allesamt Technologien, die direkt aus der Formel 1 abgeleitet wurden.



8. McLaren Automotive etablierte schnell eine dreistufige Produktstrategie, die bis heute Bestand hat: Sports Series: Die "Einstiegsmodelle" wie der 570S oder der 540C, die dennoch Supersportwagen-Performance bieten. Der aktuelle Artura ist ein Plug-in-Hybrid und markiert den Beginn der Elektrifizierung in diesem Segment.

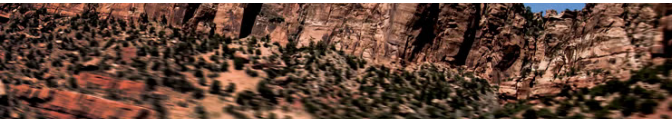




Nach dem bahnbrechenden McLaren F1 in den 1990er Jahren zog sich McLaren Cars vorübergehend aus dem Serienfahrzeugbau zurück. Doch die Vision, die technologische Exzellenz des Rennsports auf die Strasse zu bringen, blieb bestehen. Im Jahr 2010 wurde McLaren Automotive als eigenständiger Hersteller neu gegründet, mit dem klaren Ziel, ein führender Akteur im Segment der High-Performance-Sportwagen zu werden.



Die Neugründung unter der Führung von Ron Dennis markierte den Beginn einer aggressiven Modelloffensive. Der erste moderne McLaren-Seriensportwagen war der MP4-12C (später nur 12C), der 2011 auf den Markt kam. Er setzte auf ein Carbon-Chassis, einen Twin-Turbo-V8-Motor und eine ausgeklügelte Federung – allesamt Technologien, die direkt aus der Formel 1 abgeleitet wurden.



9. McLaren Automotive etablierte schnell eine dreistufige Produktstrategie, die bis heute Bestand hat: Sports Series: Die "Einstiegsmodelle" wie der 570S oder der 540C, die dennoch Supersportwagen-Performance bieten. Der aktuelle Artura ist ein Plug-in-Hybrid und markiert den Beginn der Elektrifizierung in diesem Segment.







10. Super Series: Das Herzstück der Modellpalette, repräsentiert durch Modelle wie den 650S, 720S und den aktuellen 750S. Diese Fahrzeuge bieten eine atemberaubende Leistung und fortschrittliche Aerodynamik.



11.

Ultimate Series: Die technologischen Speerspitzen und limitierten Hypercars, die die Grenzen des Machbaren ausloten. Dazu gehören der P1 (das erste Hybrid-Hypercar der Marke), der Senna (ein auf die Rennstrecke optimiertes Hypercar) und der Speedtail (ein "Hyper-GT" mit Fokus auf Höchstgeschwindigkeit und Luxus).



Innovation und Manufaktur

McLaren Automotive zeichnet sich durch seine Manufakturphilosophie aus. Jedes Fahrzeug wird im McLaren Production Centre (MPC) in Woking handgefertigt. Die konsequente Verwendung von Carbonfaser-Chassis in allen Modellen ist ein Alleinstellungsmerkmal und ein direkter Link zum Rennsport-Erbe. Das Unternehmen investiert kontinuierlich in Forschung und Entwicklung, um neue Materialien, Antriebsstränge und Aerodynamiklösungen zu erforschen. Die Erfolgsgeschichte von McLaren Automotive ist ein Beweis dafür, dass die Kombination aus Rennsport-Know-how, kompromissloser Ingenieurskunst und einer klaren Vision zu aussergewöhnlichen Strassenfahrzeugen führen kann, die in puncto Performance und Exklusivität ihresgleichen suchen.

McLaren Heute: Formel-1-Renaissance und strategische Neuausrichtung

Unter der Führung von CEO Zak Brown und Teamchef Andrea Stella hat das Formel-1-Team eine bemerkenswerte Transformation durchlaufen. Strategische Investitionen in Infrastruktur, Personal und eine verbesserte Unternehmenskultur haben Früchte getragen. Konstrukteurstitel: In den Saisons 2024 und 2025 sicherte sich McLaren erneut die Konstrukteursweltmeisterschaft, ein Beweis für die technische Stärke und die Effizienz des Teams.





Lando Norris – Weltmeister 2025: Der Höhepunkt dieser Renaissance war der Gewinn des Fahrertitels durch Lando Norris im Jahr 2025. Nach Jahren des Wartens konnte Norris endlich den begehrten Titel nach Woking holen und damit eine 17-jährige Durststrecke für McLaren beenden. Das Fahrerduo Norris und Oscar Piastri gilt als eines der talentiertesten und stabilsten im gesamten Starterfeld. Mercedes-Motoren: Die erneute Partnerschaft mit Mercedes-Benz als Motorenlieferant hat sich als entscheidender Faktor für den sportlichen Erfolg erwiesen und bietet eine solide Basis für die kommenden Jahre.



WHO OWNS MCLAREN

McLaren runs under two separate ownership structures:



Wirtschaftliche Stabilität durch CYVN Holdings:

Ein entscheidender Wendepunkt für die gesamte McLaren Group war die vollständige Übernahme durch die CYVN Holdings aus Abu Dhabi im Jahr 2025. Diese strategische Investition sicherte nicht nur die finanzielle Zukunft des Unternehmens, sondern ermöglichte auch eine Neuausrichtung und Expansion: Fusion mit Forseven: Die Integration des Elektroauto-Startups Forseven unter dem Dach der CYVN Holdings eröffnet McLaren neue Möglichkeiten im Bereich der Elektromobilität und der Entwicklung neuer Fahrzeugsegmente. Investitionen: Die £1.5 Milliarden Investition von CYVN ermöglicht es McLaren, über das traditionelle Segment der zweisitzigen Mittelmotor-Supersportwagen hinauszuwachsen und in neue Märkte vorzudringen.

Die Zukunft: Elektrifizierung, SUV und F1 2026 – Neue Horizonte



McLaren steht an der Schwelle zu einer der spannendsten und herausforderndsten Phasen seiner Geschichte. Die kommenden Jahre bis 2030 werden von einer tiefgreifenden Transformation geprägt sein, die das Unternehmen in neue Märkte führen und seine technologische Führungsposition festigen soll. Die Formel 1 wird ab der Saison 2026 radikale Regeländerungen erleben, die sowohl die Motoren als auch die Aerodynamik betreffen. McLaren bereitet sich intensiv auf diese neue Ära vor: Neue Power Units: Die neuen Antriebseinheiten werden einen 50:50-Split zwischen Verbrennungs- und Elektroleistung aufweisen. Der MGU-H (Motor Generator Unit – Heat) wird abgeschafft, während der MGU-K (Motor Generator Unit – Kinetic) deutlich leistungsfähiger wird. Dies erfordert eine völlig neue Herangehensweise an das Motorenmanagement und die Energierückgewinnung. Nachhaltige Kraftstoffe: Ab 2026 werden 100 % nachhaltige Kraftstoffe eingesetzt, was die Formel 1 zu einer Vorreiterrolle in der Entwicklung umweltfreundlicher Antriebstechnologien macht. Aerodynamische Änderungen: Die Autos werden kleiner, leichter und verfügen über aktive Aerodynamik (verstellbare Front- und Heckflügel), um den Luftwiderstand auf Geraden zu reduzieren und den Abtrieb in Kurven zu maximieren. Ziel ist es, das Überholen zu erleichtern und spannendere Rennen zu ermöglichen. McLaren, mit seiner starken technischen Basis und der stabilen Partnerschaft mit Mercedes, ist gut positioniert, um in dieser neuen Ära weiterhin um die Weltmeisterschaft zu kämpfen.