

# MOTOR SPORT aktuell

NR. 45 / 16. OKTOBER 2024

IMSA: Cadillac gewinnt Petit Le Mans

# Penske Porsche feiert Titelparty



F1-Interview: Valtteri Bottas

## Was läuft bei Sauber schief?

Rallye-EM: Finale in Polen

## Paddon verteidigt die EM-Krone

Deutschland € 2,90

A € 3,30 · CH sfr 4,60

IT € 4,00 · B, NL, LUX € 3,40



## F1: Toyota kooperiert mit Haas Werkseinstieg durch die Hintertür?



## Superbike-WM: Estoril Meisterkampf noch nicht entschieden



## GTWC Sprint Cup: Barcelona Winward-Titel mit jeder Menge Drama



# Inhalt

## Automobil:

**Formel 1** Interview mit Sauber-Fahrer Valtteri Bottas **S. 4**

**Formel 1** Toyota kehrt als Haas-Partner in die Szene zurück **S. 6**

**Formel 1** Einblicke in die Reifenentwicklung für 2025/2026 **S. 8**

**Formel 1** Kommentar zur und News aus der Königsklasse **S. 10**

**Sportwagen** Winward-Mamba feiert GTWC-Sprint-Titel **S. 12**

**Sportwagen** IMSA Petit Le Mans: Cadillac-Sieg, Porsche-Titel **S. 14**

**Sportwagen** Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 18**

**Rallye-WM** Vorschau auf die CER-Hatz rund um Passau **S. 20**

**Rallye** Weitere News aus der großen Quertreiber-Welt **S. 21**

**Rallye** EM-Showdown in Polen und W2RC-Finale Marokko **S. 22**

**DTM** Vorschau auf das große Titel-Triell in Hockenheim **S. 24**

**Tourenwagen** 1000 km Bathurst und weitere aktuelle News **S. 26**

**Tourenwagen** NASCAR-Action in Charlotte und in Zolder **S. 28**

## Motorrad:

**Motorrad-WM** Interview mit Moto3-Champion Alonso **S. 30**

**Motorrad-WM** Aktuelle News und Vorschau Australien **S. 32**

**Superbike-WM** Razgatlioglu fast schon Weltmeister **S. 34**

**Superbike-WM** Hintergründe und Ergebnisse aus Estoril **S. 36**

**Straßensport** JuniorGP und Co. boten Action in Aragón **S. 38**

**Straßensport** BSB-Finale, IDM-Termine und mehr **S. 40**

**Offroad** Lettenbichler auch in der Türkei Hard-Enduro-König **S. 41**

**Offroad** Rally-Raid- & Flattrack-WM plus weitere News **S. 42**

## Leserservice:

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



**26** Supercars Australien – 1000 km Bathurst: Neuer Speed-Rekord beim Klassiker



**28** NASCAR Cup Series – Charlotte (Roval): Heißer Playoff-Kampf bis in die Nachspielzeit



**41** Hard-Enduro-WM – Sea to Sky: Lettenbichler triumphiert trotz Schmerzen



# Editorial

Die Formel 1 bietet den Herstellern immer noch eine attraktive Marketing-Plattform. Bald mischt auch wieder der größte Autobauer der Welt mit.

**E**steban Ocon dürfte mit seinen Aussagen in der letzten MSa-Ausgabe wohl bei vielen Lesern für etwas Verwunderung gesorgt haben. Der Franzose verriet im Interview, warum er sich überraschend gegen das Audi-Werksprogramm und für einen Wechsel zu Haas entschieden hatte. Die Ziele des kleinen Rennstalls seien hoch, erklärte der Pilot. Man wolle in Zukunft gegen die großen Teams der Königsklasse anstinken.

Was sich zuerst etwas übermütig anhörte, erscheint nur eine Woche später vielleicht nicht mehr ganz so realitätsfern. Die technische Partnerschaft mit Toyota, die schon lange durchs Fahrerlager waberte, ist nun endlich offiziell. Die Vorstellung, dass der größte Automobilhersteller der Welt schon bald wieder kräftig in der Formel 1 mitmischen könnte, löste nicht nur bei den Fans im Fernen Osten eine Welle der Begeisterung aus.

Die Beteuerungen der Toyota-Verantwortlichen, dass es über den aktuellen Deal hinaus keine weiteren Einstiegspläne gebe, wirkten fast schon etwas verzweifelt. In der Branche kann sich kaum einer vorstellen, dass sich die stolzen Japaner den Spaß auf Dauer nur von der Seitenlinie anschauen werden. Vor allem nicht, wenn man weiß, wie sehr Aufsichtsratschef Akio Toyoda dem Rennsport verfallen ist. Den Fuß hat man jetzt schon mal in der Tür. Nun warten alle auf den nächsten Schritt.

Das Engagement ist ein weiterer Beweis, dass die Formel 1 aktuell eine unwiderstehliche Anziehungskraft auf die Hersteller ausübt. Mit To-

yota, Honda, Ferrari, Mercedes, Audi, McLaren, Ford, Alpine und Aston Martin werden in der Saison 2026 mindestens neun Autobauer in verschiedenen Rollen involviert sein. GM steht mit seiner Marke Cadillac ebenfalls schon vor der Tür und scharrt mit den Hufen. Der Grand-Prix-Zirkus kann somit einen ähnlich großen Werksansturm wie der Langstreckensport verzeichnen.

Dabei hatten uns einige Schwarzmalerei aus der Industrie noch vor wenigen Jahren eindringlich davor gewarnt, dass die goldenen Rennsportzeiten bald schon vorbei seien. Mit der Wende hin zu effizienzgetriebenen, elektrischen Antrieben in der Serienproduktion brauche es keine werksseitigen Rennprogramme mehr. Und schon gar keine Engagements in Serien, in denen noch ganz altmodisch Benzin verbrannt wird.

Mittlerweile haben aber auch die Konzerne festgestellt, dass sie ihre Marken weiterhin emotional aufladen müssen, selbst wenn sie nur leise surrende Elektroautos an den Mann bringen wollen. Und die Fans haben sich trotz Klimawandel und gesellschaftlichen Drucks nicht vom Motorsport abgewendet. Nach dem Hybrid-Höhepunkt mit der kommenden Antriebsgeneration ab 2026 denken die Formel-1-Bosse für die Motorenära nach 2030 sogar schon wieder offen über die Rückkehr zu einer reinen Verbrennerformel nach. Ganz nach dem alten Toyota-Motto: Nichts ist unmöglich!



**Tobias Grüner**  
Redakteur

## MSa-Paddock



### BLICK VORAUSS UND ZURÜCK

Bleibt er, oder verliert er das Cockpit bei Sauber? In seinem Interview mit Valtteri Bottas in Singapur musste FI-Reporter Tobias Grüner alle Eventualitäten in Betracht ziehen. Die Fahrerwahl scheint sich wohl noch etwas länger hinzuziehen.



### WINTERWETTER IN DER EIFEL

Beim Finale des ADAC Racing Weekends am Nürburgring herrschten Temperaturen rund um den Gefrierpunkt. Michael Bräutigam musste für sein „Heimspiel“ also bereits vor dem Altweibersommer Winterjacke und Mütze aus dem Schrank holen.

# 22

Rallye-EM – Saisonfinale in Polen:  
Mabellini siegt, Paddon feiert Titel



RED BULL/ERC





Nach erfolgreichen Jahren mit Mercedes kämpft Valtteri Bottas aktuell mit Sauber am hinteren Ende des Feldes. Im MSA-Interview spricht der Finne über die neue Herausforderung.

Von: **Tobias Grüner**

**Sie haben zehn F1-Rennen gewonnen und bei Mercedes um Titel gekämpft. Jetzt liegen Sie ohne Punkte am Ende der Tabelle. Wie schwer ist es, sich da zu motivieren?**

Wir haben als Team noch keinen Punkt gesammelt und sind nicht da, wo wir sein wollen. In solch einer Situation ist es natürlich schwieriger, als wenn man seine Ziele erreicht und gute Ergebnisse einfährt. Ich finde aber immer noch die nötige Motivation, um jedes Wochenende mein Bestes abzuliefern.

**Sauber ist 2022 ordentlich in die Groundeffect-Ära gestartet. Gab es danach einen bestimmten Punkt, wo das Team falsch abgebogen ist?**

Wir haben es einfach nicht geschafft, Upgrades zu bringen, die groß genug waren. Es gab zwar Verbesserungen während der Saison, die waren aber leider nur von kleiner Natur. Wir haben einfach nicht diese Schritte gefunden, wie zum Beispiel McLaren. Dazu hat uns auch noch die Stabilität auf der Führungsebene gefehlt. Das hat sicher auch nicht geholfen. Ich hoffe, dass wir jetzt die nötige Stabilität finden und die Trendwende starten.

**Was sind die größten Probleme mit dem Auto?**

Das Auto reagiert sehr sensibel am Limit. Wir fahren praktisch immer auf der Rasierklinge. Die Plattform ist so instabil, dass uns Bodenwellen oder Randsteine riesige Probleme bereiten. Das Auto reagiert dazu auch sehr launisch auf den Wind. Da ist es für einen Fahrer schwer zu pushen, ohne in den Kurven über das Limit zu gehen. Ich denke, dass wir die Schwächen in den letzten Monaten besser verstanden haben, speziell nach Zandvoort. Vielleicht hilft uns die kleine Pause bis Austin. Das ganze Team konnte in der Fabrik arbeiten. Ich war im Simulator. Ich erwarte, dass wir für das nächste Rennen ein paar neue Teile bringen.



Andenken an gute Mercedes-Zeiten. Der AMG One steht bei Valtteri Bottas aber nur in der Garage

XPB

INSTAGRAM: VALTTERI BOTTAS

# „Die letzten Jahre haben meiner Karriere geschadet“

## Es wurde in letzter Zeit viel investiert. Können Sie schon Fortschritte erkennen?

Das ist noch zu früh. Der Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Bei der Performance des Autos habe ich noch keine positiven Effekte gespürt. Natürlich hoffe ich auf eine schnelle Wende. Aber in diesem Sport geht das leider nicht über Nacht. Die Entwicklung und Produktion neuer Teile kann Monate dauern. Wir sind beim Personal und beim Equipment noch nicht so gut aufgestellt wie die größeren Teams. Mattia (Binotto) nimmt die Probleme aber sehr ernst. Ich erwarte deshalb einige Veränderungen in der Zukunft.

## Sie dominieren das interne Duell, aber es ist schwer, Ihre Leistung zu beurteilen. Befürchten Sie, dass die Leute vergessen, wie gut Sie sind?

Für mich ist das Wichtigste, dass zumindest die Leute innerhalb des Teams meine Leistung einordnen können. Diejenigen, die Zugriff auf die ganzen Daten haben, können sehen, wie gut ich ablaufe. Aber natürlich ist es für Außenstehende schwer, sich ein Urteil zu bilden, wenn man immer am Ende des Feldes fährt.

## Sind Sie noch so gut wie zu Mercedes-Zeiten?

Ich habe noch keine Anzeichen gespürt, dass ich schlechter werde! Wenn überhaupt, dann werde ich mit der Erfahrung besser. Man fährt konstanter und hat mehr Selbstvertrauen. Man kann Probleme auf unterschiedliche Arten lösen. Je länger man in diesem Sport ist, desto besser kann man sich anpassen. Ich habe das Gefühl, dass ich sogar besser fahre als zu meiner Zeit bei Mercedes, auch wenn das von außen nicht so gut sichtbar ist.

## Hat das in Gesprächen mit anderen Teams geschadet?

Es hat sicher nicht geholfen. Von außen sieht man nur das teaminterne Duell. Wenn man am vorderen Ende kämpft, steht man mehr im Rampenlicht. Die letzten Jahre haben meiner Karriere also wohl eher etwas geschadet.

## Sauber ist Ihre einzige Option für einen Verbleib in der Formel 1. Haben Sie auch einen Plan B?

Noch nicht. Ich denke, dass ich mich noch gut auf Plan A konzentrieren kann. Ich bleibe immer positiv und hoffe, dass es klappt. Ich habe noch keine Alternativen in der Hinterhand und hoffe, dass ich die auch nicht brauche.

„Es hat fünf Jahre bei Mercedes gedauert, bis ich realisiert und akzeptiert habe, dass ich Lewis über eine komplette Saison nicht schlagen kann.“

Valtteri Bottas, Sauber

## Wenn Sie einen neuen Vertrag bekommen, bilden Sie mit Nico Hülkenberg die älteste Fahrerpaarung im Feld.

Ich kenne Nico gut. Er ist ja auch schon eine Weile dabei. Wir haben uns oft auf den Reisen getroffen. Er lebt ja auch in Monaco. Ich denke, wir würden ein gutes Fahrerduo bilden. Meiner Meinung nach braucht das Team jetzt generell Erfahrung, und das bedeutet natürlich auch zwei erfahrene Piloten. Das würde also gut passen.

## Sie beide haben besondere Qualitäten im Qualifying.

Das stimmt. Es würde mir sicher Spaß machen, mit ihm zusammenzuarbeiten.

## Für den Fall, dass es in der Formel 1 nicht weitergeht: Gibt es etwas, worüber Sie sich im Rückblick auf Ihre Karriere ärgern? Irgendwelche verpassten Gelegenheiten?

Nein, ich bedauere nichts. Ich kann ehrlich sagen, dass ich immer alles gegeben habe. Natürlich lernt man auf der Reise immer dazu, und man wird erst mit der Zeit ein kompletter Fahrer. Aber man kann die Vergangenheit ja auch nicht ändern.

## Wie schwer war es bei Mercedes zu akzeptieren, dass ein anderer Fahrer im gleichen Team besser war?

Es hat bis zum Ende meiner fünf Jahre mit Mercedes gedauert, bis ich realisiert und akzeptiert habe, dass ich Lewis über eine komplette Saison nicht schlagen kann. Da war er wirklich auf der Spitze seines Könnens. Aber so ist das Leben. So ist der Rennsport.

## Sie haben sich in Ihrem Auftreten nach dem Abschied von Mercedes stark verändert. Konnten Sie das damals nicht ausleben, oder hatte der Wandel persönliche Gründe?

Das war eine Kombination verschiedener Faktoren. Ich habe das Team gewechselt, damit hat sich auch die Atmosphäre geändert. Ich habe eine neue Partnerin gefunden und habe an Erfahrung gewonnen. Ich versuche die Dinge nicht mehr zu ernst zu sehen.

## Können Sie das Leben jetzt mehr genießen als damals?

Ich habe das Leben eigentlich immer genossen, auch wenn ich etwas reservierter oder gestresster war. Vielleicht bin ich jetzt etwas relaxter und etwas offener, diese Seite von mir zu zeigen.

## In den letzten Jahrzehnten gab es mit Mika Häkkinen, Kimi Räikkönen und Ihnen immer starke finnische Fahrer in der Formel 1. Aktuell ist aber kein Nachfolger in Sicht. Woran liegt das?

Die Zahl der Kids, die mit dem Gokart-Sport anfangen, hat leider abgenommen. Daran sind vor allem die hohen Kosten schuld. Finnland ist dazu ein kleines Land. Es verfolgen auch nicht mehr so viele Menschen die Formel 1. Es gibt ja nur noch mich. Und ich fahre nicht mehr in einem der Top-Teams. Das war zu den Zeiten, als ich bei Mercedes und Kimi bei Ferrari fuhr, natürlich noch ganz anders. Es gibt aber schon noch ein paar finnische Talente am Horizont, die gerade in der Formel 4 und im Gokart unterwegs sind.

## Sie gehen zwischen den Rennen auch noch bei Fahrrad-Wettkämpfen an den Start. Brauchen Sie diese Art von Herausforderung?

Wenn es auf der Rennstrecke schlecht läuft, dann ist es gut, wenn man sich woanders dieses Gefühl des Erfolgs abholen kann. Ich habe schon einige gute Ergebnisse auf dem Bike gefeiert. Das ist immer eine gute Belohnung. Ich versuche mich stets selbst herauszufordern. Dazu ist das Radfahren auch noch gut für meine Fitness. Ich trainiere oft mit meiner Partnerin zusammen. Das finde ich sehr cool.

## Vor einem Jahr haben Sie Ihr Mercedes-AMG-One-Supercar in Affalterbach abgeholt. Wie oft sind Sie damit auf der Straße unterwegs?

Wenn ich mich richtig erinnere, stehen auf dem Tacho aktuell gerade einmal 15 Kilometer. Also nicht sehr viel.

## Ist es für Sie also mehr ein Investment?

Ich habe das Auto eigentlich nur ein einziges Mal gefahren. Seitdem steht es in meiner Garage in Monaco. Es ist ein sehr seltenes Stück Automobil. Damit ist es natürlich immer auch ein Investment. Ich will das Auto aber erst einmal behalten. Mal sehen, was in der Zukunft passiert.

## Was für Autos stehen sonst noch in Ihrer Garage?

Ich habe vom letzten Jahr noch einen Alfa Romeo Stelvio SUV in der Quadrifoglio-Version, den ich für den täglichen Gebrauch nutze. Dazu kommt noch ein Alfa Romeo Giulia GTAm und ein Ferrari F8 Tributo, der genau wie der AMG One auch in Blau lackiert ist. ■



Valtteri Bottas

**Geburtstag:** 28. August 1989  
**Geburtsort:** Nastola  
**Herkunftsland:** Finnland