

„Klar ambitioniertes Ziel: Deutscher Meister werden!“

Interview mit Michael Wittke, Geschäftsführer Mittelmotor GmbH, Bochum, und im Porsche 914/6 GT Meister bei der Deutschen Historischen Automobil-Meisterschaft des DMSB sowie beim Dunlop FHR Endurance Cup 2019.



Michael Wittke

Herr Wittke, Sie gewannen 2019 gemeinsam mit Markus Diederich im Porsche 914/6 GT gleich zwei Meistertitel – die DMSB Deutsche Historische Automobil-Meisterschaft und den Dunlop FHR Endurance Cup. Inwieweit war das im Winter 2019 überhaupt so planbar oder gar Saisonziel?

Wittke: Bereits in der Saison 2018 hatte ich mir dieses Ziel gesteckt, es aber verfehlt. Das Reglement 2018 sah kein Streichergebnis vor, sodass eine gebrochene Ventiltfeder, die zum Ausfall im ersten Rennen in Hockenheim führte, den ganzen Traum platzen ließ. Trotz hervorragender Ergebnisse im weiteren Saisonverlauf war mit nur fünf statt sechs gewerteten Ergebnissen nicht mehr als ein dritter Platz in der Deutschen Meisterschaft zu holen. Die beiden Teams vor mir hatten jeweils sechs Ergebnisse in Wertung. Weil dieses Wertungssystem nicht unbedingt repräsentativ für den Titel des Deutschen Meisters war, änderte der DMSB das Reglement für 2019 dahingehend, dass ab 2019 nur die sechs besten Rennen aus jetzt neun gefahrenen gewertet wurden. Dass es dann in 2019 klappen sollte, war schon klar ambitioniertes Ziel. Die Sprintmeisterschaft oder Langstreckenmeisterschaft waren uns da nicht so wichtig, wir wollten Deutscher Meister werden. Da der Titel im FHR Endurance Cup aber letztlich auch aus Punkten dieser Rennen resultierte, war es natürlich noch ein zusätzliches Geschenk. Damit trotz guter Ergebnisse auch wirklich der Titel Deutscher Meister dabei herausprang, war von vornherein geplant, auch ausnahmslos alle Rennen zu fahren. Nur dadurch konnten wir sicherstellen, dass in den anderen Rennen nicht andere Teams die gleiche Punktzahl einfahren konnten.

Dabei bestand eine sicher große Herausforderung darin, im saisonlangen Duell den sehr schnellen Rüddel Racing-Ford Escort RS 1600 zu schlagen. Was gab hier Ihrer Meinung nach letztlich den Ausschlag für den Titelgewinn Ihres Teams mit relativ knappem Vorsprung von 9,5 Punkten?

Wittke: Eigentlich hatten wir uns in den letzten beiden Rennen sogar noch etwas zu dumm angestellt und hätten uns daher auch nicht beschwert, wenn es mit dem Titelgewinn nicht geklappt hätte. Um die Führung in der Wertung Deutsche Meisterschaft, die wir seit dem vierten Rennen erreicht hatten, nicht zu verlieren, mussten wir die beiden letzten Rennen gegen den Escort gewinnen. Das schafften wir dann auch tatsächlich jeweils mit Gesamtsieg, wurden aber zu Recht aufgrund berechtigter Zeitstrafen nur mit einem dritten beziehungsweise sechsten Platz gewertet. Da aber für die Deutsche Meisterschaft bei einer Veranstaltung sowohl die Resultate im Endurance Cup als auch in der HTGT gewertet werden und es bei den beiden letzten Veranstaltungen aus Wettergründen zur Absage je eines der beiden Rennen kam, wurden diese beiden Veranstaltungen dann nicht gewertet, sodass wir an der Spitze der Tabelle Deutsche Meisterschaft blieben. Dass das aber ein

Kopf-an-Kopf-Rennen über die ganze Saison werden würde, konnte man ja schon aus den Rennen 2018 ableiten. Der Escort mit seinem viel niedrigeren Gewicht und Vierventilmotor ist dem Porsche 914/6 GT einfach überlegen, sodass nur die Fahrerpaarungen die Rennen immer wieder spannend machten. Die Nordschleifen-Rennen ließen den Unterschied aber geringer als auf den kurzen Rennstrecken ausfallen, wie auch unser Gesamtsieg beim RCN-Rennen zeigte, sodass wir uns für die letzten Rennen, von denen ja eins wieder auf der Nordschleife angesetzt war, durchaus Chancen ausrechneten. Dass das aber auch auf der Nürburgring-Grand-Prix-Strecke klappen würde, hatten wir zwar gehofft, aber nie erwartet. Letztlich mussten alle Autos aber auch erst einmal ankommen, damit man überhaupt über die Wertung reden konnte.

In der DMSB Deutschen Historischen Automobil-Meisterschaft wurden im Gegensatz zu den Rennserien FHR Endurance Cup und FHR HTGT nicht Platzierungen in der jeweiligen Hubraumklasse, sondern in den Gesamtklassements beider Rennserien gewertet. Hier kam es dann auch darauf an, gegen deutlich schnellere Rennsportwagen vom Schlage eines Ford GT40 etwa bestmöglich auszusehen. Konnte man sich dafür irgendeine Form von Strategie zurechtlegen?

Wittke: Es wäre entweder naiv oder vermessen, über eine Strategie gegen einen Ford GT40 nachzudenken. Ein solches Auto ist derart überlegen, dass weder ein Escort noch ein Porsche auch nur den Hauch einer Chance hätte. Hier hatten wir einfach das Glück, dass die schnellen GT40 entweder ausfielen oder nicht antraten und wir gegen die langsameren gewinnen konnten.

Nach 2006, 2009, 2012, 2014 und 2016 war 2019 Ihr bereits sechster Titelgewinn im FHR Endurance Cup. Wie schaffen Sie es, Ihre Motivation und Kondition für eine so eindrucksvolle Erfolgsserie hochzuhalten – und mit welchen Zielen treten Sie 2020 an?

Wittke: Die Motivation kommt von selbst, allein dadurch, dass man im Rennauto sitzt. Wenn man leidenschaftlicher Rennfahrer ist, will man auch gewinnen. Die Kondition halte ich durch Fußballspielen im Verein hoch. Eine gute Kondition wurde mir aber einfach auch in die Wiege gelegt, da musste ich glücklicherweise nie viel tun. Für 2020 haben wir in der Firma aber so viel zu tun, dass wir ein solches Engagement wie 2019 nicht wiederholen werden. Um größtmögliche Ausfallsicherheit herstellen zu können, ist schon ein großer Wartungsaufwand für das Auto notwendig. Die Entwicklung zur Steigerung der Performance geht natürlich weiter, was ja schließlich im Kundengeschäft unsere tägliche Aufgabe ist. Es soll auch endlich einmal unser neu aufgebauter 924 Carrera GTR, den wir auf Basis eines originalen GT aufbauten, die Rennstrecken sehen. Ein paar Rennen wird der 914er auf jeden Fall wieder bestreiten, aber nicht die ganze Saison.



Wittke: „Von vornherein geplant, ausnahmslos alle Rennen zu fahren“

GLP Classics für DRM- und Formelfahrzeuge

■ Unter dem Namen GLP Classics werden ab 2020 zwei GLP-Formate ausgetragen. Fahrzeuge, die in der ehemaligen DRM (Deutsche Rennsport-Meisterschaft) eingesetzt wurden, können an zwei Events im Rahmen der DTM in Zolder und am Norisring teilnehmen. Für Formelfahrzeuge wird es ein Event bei der Nürburgring Classic geben. Die DRM-Fahrzeuge fahren 3 x 30 Minuten, die Formelfahrzeuge 3 x 20 Minuten. Die Nenngebühr beträgt jeweils 650 Euro.

Termine:

DRM Zolder 24. – 26.4.2020
DRM Norisring 10. – 12.7.2020
Nürburgring Classic 12. – 14.6.2020

Interessierte Fahrer für die Gleichmäßigkeitsformate GLP Classics wenden sich bitte per E-Mail an: thier@historic-race-events.com



Nürburgring Classic: GLP für historische Formelfahrzeuge

Kontakt zu den FHR-Serien

► **Dunlop A Gentle Drivers Trophy**
Sprintserie für GT- und Tourenwagen bis Baujahr 1965

► **HTGT um die Dunlop Trophy**
Sprintserie für GT- und Tourenwagen bis Baujahr 1971

► **FHR 100 Meilen Trophy**
Sprintserie für GT-, Tourenwagen und Sportprototypen bis Baujahr 1992

► **Dunlop Endurance Cup**
Langstreckenrennen für GT bis Baujahr 1971 und Tourenwagen bis Baujahr 1976
FHR e.V., Karlstraße 91 a, 53604 Bad Honnef, Tel.: 022 24/981 99 04, E-Mail: info@fhr-online.de

► **Historic Racecar Association (HRA)**
Rennserie für Formelwagen und Sports cars, Administration Formel: Marcel Biehl, Tel.: 021 66/997 77 04, E-Mail: hra@hra-online.de

► **DMV Formel Vau** c/o Benjamin Havermans, Rue de l'école 17, L-6235 Beidweiler, Tel.: 01 76/10 55 27 72, E-Mail: vorstand@formel-vau.eu, www.formel-vau.eu

► **FHR-Repräsentanz Schweiz**
c/o Classic-Cars-Engineering GmbH, Piero Siragna, Seestraße 1015, CH-8706 Meilen

Impressum

Geschäftsstelle: FHR e.V., Karlstraße 91 a, 53604 Bad Honnef, Tel. 022 24/981 99 04, Fax 022 24/981 99 05, info@fhr-online.de, www.hre-race.de

Vorstand der FHR: 1. Sprecher Prof. Dr. Alexander Kolb, 2. Sprecher/Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Michael Thier, Sportleiter Lothar Panten

Redaktion: Erich Kahnt, Frank Orthey, Michael Thier



Ja, ich möchte FHR-Mitglied werden...

... und damit die Arbeit für den historischen Rennsport unterstützen. Im Mitgliedsbeitrag von 100 Euro ist ein Abonnement der Zeitschrift Motor Klassik enthalten. Bitte ausfüllen und einsenden an: FHR e.V., Karlstraße 91A, 53604 Bad Honnef, Tel. 022 24/981 99 04, Fax 022 24/981 99 05, info@fhr-online.de, www.hre-race.de

Name/Vorname		Straße	
PLZ/Ort	Geburtsdatum	Telefon	E-Mail
<input type="checkbox"/> Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zzgl. 3 Euro Bearbeitungsgebühr)		<input type="checkbox"/> Per Einzugsermächtigung	
Bank	Bankleitzahl	Kontonummer	
Datum	Ort	Unterschrift	

Diese Unternehmen unterstützen die FHR-Rennserien



www.dunlop.de



www.enke-werk.de



www.automotive-tradition.de



www.clickvers.de