

„Absolute Genugtuung, im Fünften an die Grasnarbe zu driften“

Interview mit Mike Stursberg, 2019 gemeinsam mit Heinz Schmiersal erneut Meister FHR HTGT.

Wie sind Sie einmal Rennfahrer geworden?

Stursberg: Das war immer mein großer Wunsch, der aber relativ spät in Erfüllung ging. Mein erstes Rennen mit einem Renault Mégane in der RCN Nürburgring 2007 fuhr ich erst mit 36 Jahren – mit Beifahrer! Grüße anTöne – wir waren völlig verrückt. Mein Vater fuhr früher Slaloms, nahm mich immer mit, dabei wurde ich offenbar auch schon infiziert für die jetzt historischen Rennwagen. Bevor ich im Mégane startete, hatte ich dort schon viele private Runden in einem durchgerosteten BMW 318i E 21 gedreht. Während der ersten Renneinsätze, in denen ich mich mit der notwendigen Portion Glück, Nervenstärke und Können gut etablieren konnte, stand ich vor der Entscheidung: Wirst du Rennfahrer oder Steuerberater? Ich entschied mich dann für das „Gefährlichere“ und wurde Steuerberater, rückblickend wohl eine ganz gute Entscheidung. Meine persönliche Weiterentwicklung als Rennfahrer verdanke ich in der Folge insbesondere Menschen wie Heinz Schmiersal, der mein erstes VLN-Rennen finanzierte, Olaf Manthey und Haribo-Teamchef Hans Guido Riegel. Nach Einsätzen mit Schmiersal im Raeder-Lamborghini und Schubert-BMW Z4 im Jahr 2008 sowie im Cup-Porsche bei Uwe Alzen 2009 fuhr ich sechs Jahre bis zum Jahr 2015 im Haribo Racing Team und habe dort die Anfänge und Entwicklungen im GT3-Sport erlebt. Zu meinen Highlights zählen Podiumsplätze im Porsche 911 GT3 R in der VLN und in der Blancpain-Serie, Platz sieben Gesamt und Zweiter in der Klasse Pro AM bei den 24h Spa 2012 sowie jedes 24h-Rennen auf dem Nürburgring. Als das Haribo Racing Team ab 2016 werksunterstützt wurde, was dort auch die Fahrerauswahl beeinflusste, fuhr ich dann wieder im Team von Manthey Racing, Uwe Alzen und aktuell bei Black Falcon. Wahnsinn, während ich darüber spreche, merke ich, wie dankbar ich bin, so etwas alles erleben zu dürfen.

Was motivierte Sie, auch in den historischen Motorsport einzusteigen, was reizt Sie besonders am historischen Motorsport, wie erleben Sie die Szene in den FHR-Rennserien?

Stursberg: Die DNA für historische Rennwagen wurde mir ja schon in die Wiege gelegt. Ich schaute mir während des 24h Nürburgring auch immer die Starterfelder der historischen Rennwagen beim 24h Classic an und dachte, das wäre auch einmal cool, mit Autos zu starten, die vergleichsweise noch so pur wirken und so manuell zu fahren sind. 2014 ergab sich in Spa die Gelegenheit. Lance David Arnold war verhindert und bat mich, ihn in einem Rüddel Racing-Escort BDA zu vertreten. Das hat sehr viel Spaß gemacht, sodass ich mich in den letzten Jahren in diesem Team regelrecht festfuhr. Eine schöne, atmosphärische Zutat der FHR-Rennen ist auch, dass nach den Rennen abends – wie früher in der VLN – bei vielen Teams noch der Grill ange-

worfen und die Kiste Bier hingestellt wird und sich jeder über ein schönes Gespräch freut. So etwas ist im modernen Motorsport inzwischen eher selten geworden. Die Teams werden größer, autark und sind mit Sponsoren beschäftigt – was heutzutage auch notwendig ist – und professioneller. Heute ist es sozusagen anders schön.

Wie fährt sich der Rüddel Racing-Ford Escort RS 1600, welche Vorzüge weist das Auto auf, wie viel Aufmerksamkeit verlangt es vom Fahrer am Limit, wie erleben Sie die Betreuung durch das Team?

Stursberg: Der Escort mit 790 Kilogramm Homologationsgewicht, 250 PS Motorleistung aus einem Viertakter und vielen technischen seinerzeit schon von Ford homologierten Vorteilen wie beispielsweise auch einer gekühlten Hinterachse ist in dieser Klasse von der Papierform her konkurrenzlos. Am absoluten Limit bewegt, ist er permanent in Bewegung, im Grenzbereich steht das Lenkrad nie gerade, er neigt dann stark zum Übersteuern. In Zandvoort ist er im Grunde fast genauso schnell wie ein GT 40, auf der VLN-Streckenvariante am Nürburgring fahre ich 9.50 Minuten in einem von der Technologie her 50 Jahre alten Auto mit Straßenreifen. In Zandvoort oder Zolder im vierten oder fünften Gang bis an die Grasnarbe heranzudriften, bereitet mir absolute Genugtuung. Die Menschen bei Rüddel Racing sind Enthusiasten durch und durch, sie leben für die Autos. Ich habe immer das gute Gefühl, dass alles gecheckt ist, wenn ich ein-

steige. So verzeichnen wir sehr wenige Ausfälle, was letztendlich zu den Meisterschaften geführt hat. Inzwischen stehen für uns bereits fünf Titelgewinne im historischen Motorsport zu Buche.

Sie fahren, gewinnen häufig und werden schließlich Meister – gemeinsam mit Heinz Schmiersal. Was schätzen Sie an Ihrem Teamgefährten besonders?

Stursberg: Dass er es macht! Mit inzwischen 74 Jahren immer noch so dabei ist und dass er sich auch als erfolgreicher Unternehmer mit über 1000 Mitarbeitern so prächtig in dieses kleine Team einfügt. Er ist ein hervorragender Teamplayer.

Was haben Sie sich für die Saison 2020 vorgenommen?

Stursberg: Heinz Schmiersal hat einen Ex-Zakspeed-Ford-Capri-Turbo-Gruppe-5 erworben, der seit einem Jahr bei Rüddel Racing aufgebaut wird. Damit wollen wir beim AvD-Oldtimer-Grand-Prix, bei ausgesuchten FHR-100-Meilen-Trophy-Rennen sowie beim Historic Grand Prix Zandvoort antreten. Zudem starten wir mit dem Escort bei einigen FHR-Rennen, und ich werde auch einige VLN-Einsätze sowie das 24h Nürburgring für das Team Black Falcon bestreiten.



AvD Historic Marathon am 7. August 2020

■ Nach vierjähriger Pause wird das Traditionsrennen mit Beteiligung der FHR wiederbelebt.

Das Rennen auf der legendären Nordschleife ist als Drei-Stunden-Rennen für Fahrzeuge nach Anhang K bis Baujahr 1976 ausgelegt. Dazu sind die Youngtimer und „Nicht-Anhang-K-Fahrzeuge“ bis Baujahr

1996 in den AvD Historic Marathon als Nürburgring Trophy integriert, werden jedoch nach 100 Minuten Renndauer abgewunken. Abschließend gibt es eine gemeinsame Siegerehrung im Fahrerlager.

Interessierte Teams melden sich bitte unter: info@historic-race-events.com



Wieder im Programm des OGP: AvD Historic Marathon

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 76/1055 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 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

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

