Mechaniker Roland Wirtz und seine Kollegen des Teams RMG bereiten den BMW M4 DTM von Marco Wittmann für den Renneinsatz in Hockenheim vor. Fotos: Herbert Simon

Motorsport: Der ostbelgische Kfz-Elektriker Roland Wirtz arbeitet seit 2011 als Mechaniker im Team RMG

Honsfelder schraubt für BMW in der DTM

Ein Honsfelder macht Karriere im Motorsport, nicht als Fahrer, sondern als Mechaniker: Roland Wirtz ist aktuell im Team RMG beschäftigt, einer der beiden Rennställe des Herstellers BMW in der DTM. Wir trafen ihn zum Saisonfinale in Hockenheim.

VON HERBERT SIMON

Globetrotter Roland Wirtz ist auf den Rundstrecken dieser Welt, wo die DTM ihre Rennen und ihre Testfahrten austrägt, zuhause. In der Woche pendelt er täglich er von seinem Wohnort Dahlem zum Unternehmen RMG in Andernach.

Roland Wirtz, geben Sie uns bitte einige Angaben aus Ihrem Lebenslauf preis.

Ich bin 39 Jahre alt, geboren in Malmedy, stamme aus Honsfeld, habe dort anfangs gewohnt, später mit meinen Eltern in Losheim. In Manderfeld bin ich zur Grundschule gegangen, habe meine Schulausbildung an der BS in St.Vith gemacht, zunächst am Gymnasium und anschließend am Technischen Institut, wo ich die Richtung Elektronik eingeschlagen habe, gefolgt von einer Lehre als Kfz-Elektriker bei Aloys Heinen in Bütgenbach. Berufliche Stationen waren das Truckcenter Jost auf der Kaiserbaracke, das Autohaus Scholzen in Kehr und schließlich 2001 das Formel 1-Team Toyota in Köln. Zwischendurch habe ich noch Weiterbildungen belegt. Ich habe weiterhin enge Beziehungen zu Ostbelgien, u. a. über meine Freundin Karin Veithen. Sie stammt aus Hepscheid. Früher hat sie im Kartcenter in Grüfflingen gearbeitet.

Als Kfz-Elektriker legen Sie eine erstaunliche Karriere hin. Wie schafft man es in die Formel 1?

Ich hatte damals Glück. Da war jemand im Dorf, der hat bei Toyota gearbeitet. Schon zu deren Rallyezeiten hatte ich mich beworben. Doch ich bin nicht aus dem Lehrvertrag herausgekommen. Einige Jahre später hat es dann geklappt.

Und seit 2011 sind Sie im BMW-Team RMG in der DTM.

Stimmt, ich habe quasi das Team mit aufgebaut, bin dort ein Mann der ersten Stunde. Wir waren zunächst in Niederzissen ansässig, mittlerweile in Andernach. Ich habe von zuhause bis zum Firmensitz rund eine Stunde Fahrt. In diesem Team und in der DTM fühle mich sehr wohl.

Welches ist Ihr genaues Aufgabenfeld im Team?

Ich bin für den BMW M4 DTM von Marco Wittmann zuständig. Zu jedem Wagen gehört eine Crew. Ich helfe natürlich auch in der Firma mit, wenn die Autos aufgebaut werden. Bei den Testfahrten kann es sein, dass auch ein Bruno Spengler oder ein Maxime Martin mit uns im Einsatz ist. Mein Aufgabengebiet ist die Elektrik. Ich programmiere die Steuergeräte und spiele die Daten rein, also alle Tätigkeiten, die mit der Computertechnik am Auto zu tun haben. Da laut Reglement die Anzahl Mechaniker in den Teams reduziert worden ist, hat jeder zusätzliche Jobs bekommen. Somit bin ich auch zuständig für den Motor.

Jeder Mensch tickt anders. Da müssen Sie sich als Mitarbeiter des Teams schon auf den Fahrer einstellen.

Ja sicher. Aber der Fahrer muss sich auch auf uns einstellen, weil wir ja auch verschiedene Charaktere sind. Wir sind halt ein Team. Und der Fahrer gehört dazu. Er muss sich auf uns verlassen können und wir auf ihn.

Und Sie teilen Freud und Leid mit Ihrem Fahrer.

Genau so ist es. Wenn man im Motorsport nicht mit Herzblut dabei ist, sollte man das nicht machen.

Ich gehe davon aus, dass die beiden BMW-Teams in der DTM, RBM aus Mecheln (B) und RMG aus Andernach (D), eng zusammenarbeiten.

Ja, wir Mechaniker verstehen uns alle gut. Ich persönlich habe einen guten Kontakt zu den Leuten von RBM, weil es halt auch Belgier sind. Das gibt mir zudem die Gelegenheit, mich auf Französisch zu unterhalten. Somit verlerne ich diese Sprache nicht.

Sie haben früher in der Formel 1 gearbeitet. Ist die DTM aus rein technischer Sicht genau so reizvoll?

Also, in einem Formel 1-Auto steckt schon mehr Technik als in der DTM. Ich kenne noch die alte Formel 1, bevor die Hybrid-Systeme Einzug hielten. Bei der Elektrik gab es da jedenfalls viel mehr Sensorik. Die DTM ist technisch halt etwas einfacher gestrickt. Vor allem aus Kostengründen, um die Ausgaben nicht allzu hoch steigen zu lassen.

Haben Sie Hobbys? Fahren Sie selbst auch Rennen?

Mein Hobby ist das Kartfahren. Meinem Freund gehört die Kartbahn auf der Dahlemer Binz. Da bin ich oft anzutreffen. Auch Ostbelgier fahren in meinem Kart-Team mit. Das Kartfahren ist ein schöner Ausgleich. Ich nehme ebenfalls an Clubrennen teil.

Die DTM steht vor einem Umbruch. Für 2019 kündigt sich ein neues Regelwerk an, die Class One. Sie lehnt sich an die Super GT in Japan an, statt mit Saugmotoren wird mit Turbopower gefahren. Wie bewerten Sie diese neue Entwicklung?

Die betreffenden Entscheidungen werden zwar auf höherer Ebene gefällt. Aber für uns Mechaniker ist es spannend zu erfahren, welche technischen Veränderungen anstehen. Mal sehen, wie es dann mit den Turbomotoren laufen wird. Ich würde mir auch wünschen, wenn es noch spektakulärere Rennen mit harten Kämpfen und Kontakten zwischen den Autos geben würde, nicht zu viele Regeln und Bestrafungen. Das ist meine persönliche Meinung.

Der Elektroantrieb im Motorsport ist in aller Munde. Das neue Reglement der DTM lässt im Übrigen die Hybridtechnik zu. Wie sehen Sie die Zukunft des Rennsports?

Hybridtechnik wäre sicherlich interessant für mich als Elektriker. Natürlich muss man an neuen Entwicklungen für die Zukunft arbeiten. Aber beim Motorsport sollte immer noch ein Verbrennungsmotor drin sein, meine ich. Das wollen die Fans sehen und hören: Lärm und Action.

Die Zuschauer auf den Tribünen wollen keine Rennen im Flüsterton erleben, oder?

Aber das wollen offensichtlich die Hersteller. Sie steigen allesamt in die Formel E ein.

Belgien ist ein erfolgreiches Land im Motorsport. Verfolgen Sie die Karrieren Ihrer Landsleute Stoffel Vandoorne und Thierry Neuville in der Formel 1 und in der Rallye-Weltmeisterschaft?

Es freut mich, dass Belgien so erfolgreich im Motorsport ist. Das finde ich wirklich toll. Mich interessiert sehr, was meine Landsleute so alles im Motorsport leisten. Und auch in den GT-Sportwagen-Serien mischen sie munter an der Spitze mit, wie etwa bei Laurens Vanthoor der Fall.

Vielleicht bekommen wir bald einen ostbelgischen Weltmeister.

Dieses Jahr kaum. Da muss Thierry Neuville wohl noch etwas Erfahrung sammeln. Ich kenne ihn nicht persönlich, wohl aber meine Freundin Karin, und zwar von der Karthalle in Grüfflingen her.

Die DTM ist 2005 in Spa gefahren. Seitdem hat sie, trotz Bemühungen zur Rückkehr, dort nicht mehr gastiert. Sie würden es als Belgier sicher begrüßen, als Mechaniker ein Rennen dort zu betreuen.

Selbstverständlich würde mich das reizen. Spa-Francorchamps ist halt die schönste Rennstrecke der Welt, einfach einzigartig. Vielleicht ist sie aber mit ihren sieben Kilometern zu lang für die DTM.

Kurze Bilanz 2017: Für Ihren Fahrer Marco Wittmann, DTM-Meister von 2014 und 2016, gab es in diesem Jahr keinen Titel, wohl aber noch einen Sieg im allerletzten Rennen in Hockenheim.

Ja, wir konnten am Sonntag die Saison mit einem Sieg abschließen. Das war sehr wichtig für unser BMW-Team.

Jetzt, nach der Saison, steht für Sie wohl eine willkommene Winterpause an, oder?

Nach dem letzten Saisonrennen in Hockenheim haben wir noch einen Test zu betreuen. Dann fängt die ruhigere Zeit für uns an. Die Vorbereitungen auf die Saison 2018 beginnen erfahrungsgemäß im Monat Januar.

Roland Wirtz, der für RMG arbeitet, unterhält auch gute Kontakte zum Team RBM, hier Fahrer Bruno Spengler (r.).

Die große Leidenschaft von Roland Wirtz ist das Kartfahren, hier auf seiner Hausstrecke Dahlemer Binz. Foto: privat

Auch Freundin Karin Veithen (l.) findet Gefallen am Motorsport: Sie kommt schon mal mit zu den Rennen der DTM.