

Interview: Wolfgang Kaufmann - Teil 2

Dienstag, 25 April 2006

Der erste Teil des Interviews behandelte die Saison 2005 und die Rekordfahrten auf der Nordschleife. Nun werden wir einen Blick zurück in die Formel 3 Zeit von Wolfgang Kaufmann und die Jahre bei Freisinger Motorsport und den Beginn seiner GT Laufbahn.

projectlemans.de: Werfen wir mal einen Blick in Deine Vergangenheit. 1986-1989 bist Du mit Deinem eigenen Formel 3 Team angetreten. Wie kam es, dass Du damals mit Anfang 20 ein eigenes F3 Team gegründet hast? Kein üblicher Weg für einen Nachwuchsfahrer?

Wolfgang Kaufmann: Schon während der Saison im VW Polo Cup schaute ich immer mit glänzenden Augen zu den Formel 3 und Formel Super V Rennwagen hin. Mit den Formel Ford 1600-Fahrzeugen konnte ich mich nicht wirklich anfreunden. Ich hatte nie das Budget um in einem professionellen Formel 3 Team an den Start gehen zu können. Somit blieb für mich die einzige Möglichkeit weiter im Motorsport aktiv zu sein, alles selbst zu organisieren, vorzubereiten und einzusetzen. Wir waren eine sehr kleine Mannschaft. Mein Vater, meine Mutter, mein Bruder und ein Freund - das war das ganze Team.

Wir kompensierten sehr viel mit unermüdlichem Arbeitseinsatz. Wir mussten uns alles selbst sehr erkämpfen und erarbeiten. Wobei ich insbesondere der Familie Spiess, Bertram Schäfer und Horst Schabel sehr viel zu verdanken habe. Dafür gilt noch heute mein ganz besonderer Dank.

projectlemans.de: Der Opel Werksvertrag für die F3 war der Lohn. Im Jahr 1991 hast Du mit niemand geringerem als Le Mans Rekordsieger Tom Kristensen um die Meisterschaft gekämpft. Bis zu Deinem schweren Unfall in Diepholz. Welche Erinnerungen hast Du noch an diesen Unfall?

Wolfgang Kaufmann: Der Verlauf der Deutschen Formel 3 Meisterschaft 1991 war schon mit vielen Ups und Downs versehen. Im Vergleich zu 1990 wurde kurz vor Saisonbeginn die Entscheidung getroffen, dass das Team Schabel nicht mehr mit Opel Spiess Motoren starten sollte, sondern mit Opel Motoren die von Peter Gärtner -GÄTMO- vorbereitet wurden. Die Zielsetzung von Horst Schabel und mir war ganz klar die Meisterschaft zu gewinnen. Beim ersten Rennen in Zolder hatte dann überhaupt nichts zusammen harmoniert.

Den zweiten Lauf auf dem leider mittlerweile nicht mehr existierenden GP Kurs von Hockenheim haben wir dann gewonnen. Ein wirklich supertolles Rennen und ein knallharter, fairer Kampf mit Tom Kristensen.

Wir haben dann noch Nürburgring gewonnen und einige Podiumsplätze eingefahren. Ich war in der Meisterschaft an dritter Stelle gelegen, hinter Peter Kox und Tom Kristensen und hatte die besten Chancen die Deutsche Formel 3 Meisterschaft 1991 für mich zu entscheiden.

Und dann kam das Flugplatzrennen in Diepholz. Nach einem Ausritt in die Wiese bin ich mit dem Unterboden meines Dallara an einer massiven, tief im Boden verankerten Landeleuchte hängen geblieben. Ich riss mir ein Loch in das Monocoque, stieg mit dem Dallara senkrecht auf, überschlug mich, landete mit dem überrollbaren Gel wieder auf der Piste und kreiselte dann einige hundert Meter kopfüber den Asphalt. Ich hatte sehr viel Glück! Jedoch durch die Kollision mit der Landeleuchte erlitt ich eine Trümmerfraktur meiner rechten Ferse. Im ersten Moment dachte ich es sei nicht so schlimm, plante einen Lauf auszusetzen und die letzten beiden Läufe wieder an den Start zu gehen. Aber ich wurde dann eines besseren belehrt: Eine Fersenbeintrümmerfraktur ist sehr unangenehm und langwierig. Für mich ist dann eine Welt zusammengebrochen als ich drei Rennen vor dem Finale in Hockenheim aus dem Rennen um die deutsche F3 Meisterschaft raus war. Ä Ä Ä Ä

projectlemans.de: Hattest Du nach diesem Unfall einmal daran gedacht den Rennsport auf-zugeben?

Wolfgang Kaufmann: Nein. Diesen Gedanken hatte ich zu keinem Zeitpunkt.

projectlemans.de: Zwei Jahre später hast Du dann die Kategorie gewechselt. Du warst im GT Sport damals ein Nobody, genau wie Dein langjähriges Team Freisinger Motorsport. Wie seid Ihr damals zusammen gekommen?

Wolfgang Kaufmann: Manfred Freisinger und ich haben uns mehr durch Zufall beim 24h Rennen 1992 auf dem Nürburgring kennen gelernt. Dank des Vertrauens das Herbert Linge in mich gesetzt hat, bestritt ich mit dem Pirelli/Shell VIP Auto das Carrera Cup Rennen auf der Nordschleife. Bei Porsche Freisinger waren die Stammpiloten Edgar Dören und Michael Irmgarz gesetzt, ein dritter Pilot war noch offen. Auch hier kam die Initiative von Herbert Linge, einem wirklich sehr interessanten, total freundlichen und fairen Menschen, und Manfred Freisinger gab mir die Chance in seinem RSR das 24h Rennen bestreiten zu dürfen.

projectlemans.de: Du hast Dich zusammen mit Freisinger bis in die FIA-GT hochgearbeitet. Wo seid ihr in den ganzen Jahren überall zusammen angetreten?

Wolfgang Kaufmann: Manfred Freisinger, das Team Freisinger Motorsport und Wolfgang Kaufmann haben sich gegenseitig ergänzt und sich gemeinsam durch die GT Kategorien nach oben gearbeitet. Freisinger war zu der damaligen Zeit insbesondere mit Edgar Dören in erster Linie auf der Nürburgring Nordschleife und im Veedol Langstreckenpokal aktiv. Wir sind gemeinsam die BPR Serie gefahren, die GTR Serie, in Verbindung mit dem französischen Team Chateau Sport- auch die Französische GT Meisterschaft, 24h Nürburgring, 24h Daytona (2001: Gesamtweite mit dem Porsche 996 GT 3 R), 12h Sebring, 24h Le Mans, 1000km Suzuka, 1000km Fuji, FIA GT Meisterschaft. Also eigentlich überall wo man in den 90er Jahren mit GT Fahrzeugen antreten konnte.

projectlemans.de: Dann hast Du 2000 den bisher einzigen GT1 (damals GT2) Sieg in der FIA-GT für Porsche eingefahren, bist 2001 Porsche Weltcup Sieger geworden und mitten in der Saison 2001 saß Wolfgang Kaufmann nicht mehr neben Stephane Orтели im Porsche 996 GT3-R. Was war passiert?

Wolfgang Kaufmann: Das FIA GT Rennen 2000 auf dem Lausitzring war schon Superklasse. Es hat am Samstagabend, das Rennen ging bis in die Dunkelheit, extrem heftig geregnet. Trotz Wasserlachen und Aquaplaning konnten Hubert Haupt, das Team von Manfred Freisinger und ich gemeinsam den einzigen Sieg in der FIA GT Meisterschaft für einen Porsche 993 GT2 einfahren.

Ich habe bei Freisinger mit vielen tollen Piloten zusammenarbeiten dürfen. Allen voran mit Bob Wollek, Thierry Boutsen, Oliver Grouillard, meinem langjährigen Partner Michel Li-gonnet oder dem Japaner Yukihiro Hane.

Es ist für mich bis heute leider noch immer nicht nachvollziehbar welche Gründe dafür ausschlaggebend waren inmitten der Saison 2001 nicht mehr zusammen anzutreten.

Es ist sehr möglich das darüber nachzudenken, aber damals hat mich diese Entscheidung persönlich sehr hart getroffen.

projectlemans.de: Die nächste Enttäuschung kam im Jahr 2002. Du solltest auf einer Viper GTS-R in der FIA-GT starten. Leider kam dieses Projekt nicht zustande und Du standest kurz vor Saisonbeginn ohne festen Vertrag da. Eine Situation in der Du mal über ein eigenes GT Team nachgedacht hast?

Wolfgang Kaufmann: Für 2002 waren die Weichen ganz klar wieder in Richtung FIA GT Meisterschaft ausgerichtet. In der GT1 Klasse mit einer Chrysler Viper, einem guten Team-kollegen, mit Dunlop Reifen und einem neu formierten, deutschen Team. Ich hatte mich ganz klar für dieses Team entschieden und dann auch schon fairerweise diverse Angebote aus der spanischen GT Meisterschaft und auch aus der ALMS (American Le Mans Serie) abgesagt bzw. wenn keine Überschneidungen mit der FIA GT Meisterschaft waren, zu sporadischen Rennen zugesagt.

Tja, leider ist der Einsatz dieser Chrysler Viper und dieses neuen, deutschen Teams nie zustande gekommen.

Was soll ich sagen, that's racing! 2001 war wirklich supertoll, Gewinn des Porsche Weltcups, Rundenrekord auf der Nürburgring Nordschleife, komplette französische und spanische GT Meisterschaft auf Porsche 993 GT 2, Gesamtplatz 3 in der spanischen GT Meisterschaft und 2002 stand ich mit leeren Händen dar.

Über den Einsatz eines eigenen GT Teams habe ich grade in dieser Zeit schon mehrmals nachgedacht. Letztendlich aber nie in Angriff genommen, da man ohne finanzstarke Sponsoren/Finanziers heutzutage keine Chance mehr hat. Die Zeiten haben sich halt extrem verändert.

Ä

Ä

projectlemans.de: Wolfgang, es steht bisher fest das Du mit Renauer Motorsport in die FIA-GT Saison 2006 gehen wirst. Wo werden wir Dich noch sehen?

Ä

Wolfgang Kaufmann: Ich werde in diesem Jahr voraussichtlich bei drei Läufen zur der Le Mans Series an den Start gehen. Auf der Wunschliste stehen derzeit Spa-Francorchamps, Nürburgring und das Ersatzrennen für Monza. Donington ist ohne einen permanenten Entry sehr unsicher.

Für das 24h Nürburgring habe ich bisher noch keinen Fahrerplatz, hoffe aber, dass sich für dieses Rennen noch ein Fahrerplatz finden wird.

Ä

Danke für das Interview und viel Glück in der Saison 2006

Ä