



STECKBRIEF

Name: Michael Härtel
Geburtsdatum: 25. Januar 1998
Wohnort: Oberbubach (bei Dingolfing)
Beruf: Schüler
Clubs: AC Landshut, MSC Dingolfing
Erfolge: 2006 Deutscher Meister Schüler A (Neuenknick); 2007 Dritter Schüler-DM A (Neuenhaßlau); 2008 Deutscher Meister Schüler B (Wolfslake); 2009 Deutscher Meister Schüler B (Zweibrücken); 2010 Deutscher Meister Schüler B (Herxheim), FIM-Cup 125 ccm Grasbahn Platz 1 (Tellington), UEM-Cup Grasbahn Platz 3 (Loppersum); 2011 Junioren-DM C Platz 2 (Teterow); 2012 FIM-Cup 125 ccm Langbahn Platz 1 (Vechta), FIM-Cup 250 ccm Speedway Platz 1 (Gorican/Pilsen), FIM-Cup 250 ccm Langbahn Platz 2 (Vechta), Deutscher Meister Junior C (Berghaupten); 2013 Süddeutscher Meister U21, Süddeutscher Meister B-Lizenz, Sieger Deutscher Langbahn-Pokal, Deutscher Juniorenmeister U21, Bundesligameister (AC Landshut).

Bahnsport aktuell: Michael, wie viele Rennen bist du 2013 gefahren, bei wie vielen warst du erfolgreich?

Michael Härtel: Ich bin ungefähr 30 Rennen gefahren. So sechs bis acht Rennen waren Langbahn, der Rest Speedway. Auf dem Treppchen habe ich oft gestanden. Neben der Junioren-DM und dem Bahnokal waren der Gewinn des Deka-Handicap-Finals in Werlte und der 2. Platz beim Goldenen Band in Olching die schönsten Erfolge.

Vor einem Jahr hast du noch dazu tendiert, nur Speedway zu fahren. Dein Mentor Robert Barth wollte dich zu mehr Langbahnen drängen. Hat er den Kampf um die Frage „Langbahn oder Speedway“ gewonnen?

Nein, ich habe ja von Anfang an gesagt, dass ich ein bisschen Langbahn fahren möchte. Dann ist es auch gut gegangen; ich habe gleich Dingolfing mit Maximum gewonnen. Dann habe ich mir zum Ziel gesetzt, im Langbahn-Pokal in Bad Zwischenahn mitzufahren. Dass ich das gewonnen habe, war natürlich ein guter Erfolg, wobei ich sagen muss, dass mich der Sieg in Diedenbergen bei Weitem mehr gefreut hat, weil ich auch in Zukunft mehr Speedway fahren möchte und in Diedenbergen waren fünf bis acht Fahrer, die alle hätten gewinnen können.

Wenn Du auf das Jahr zurückblickst, hast du dir – teilweise in der I-Lizenz und gegen I-Lizenz-Fahrer – das so leicht vorgestellt oder war es doch schwerer, als du erwartest hast?

Nein, so leicht hätte ich es mir nicht vorgestellt und so leicht war es auch nicht. Wenn man das genauer betrachtet, zum Beispiel beim Fronleichnamrennen in Olching bin ich zweimal von Startplatz Rot gestartet, habe mich in der ersten Kurve gut durchsetzen können und wenn man vor diesen guten Leuten ist, dann ist der Speedunterschied nicht mehr so extrem. Ich hab' auch teilweise ein bisschen Glück gehabt, aber man muss auch entsprechend gut fahren können und deswegen bin ich mit der Saison auch sehr zufrieden. Ich hätte nie gedacht, dass ich in der ersten 500er-Saison gleich Bahnokal und U21-Meisterschaft gewinnen kann.

Was sagst du denen, die deine Erfolge allein mit deinem Gewichtsvorteil erklären?

Es kommt nicht unbedingt nur auf das Gewicht an. Man braucht auch einen guten Motor. Und auf einer 1000-Meter-Bahn wie Mühldorf



In Bahnsport aktuell Nummer 2/2013 stellten wir den Lesern das 15-jährige Drifttalent Michael Härtel vor. Der Dingolfinger war vor einem Jahr „Weltmeister“ der 250er Klasse, war aber mit einem 500-ccm-Speedwaybike bis dato nur Testrunden gefahren. Neun Monate später hat Härtel seine erste 500er-Saison hinter sich, aber seine Erfolge sind nicht weniger geworden. Im Gegenteil: Aus dem kleinen Michi könnte Deutschlands größtes Speedwaytalent seit Martin Smolinski werden. Oder seit Egon Müller?

kommt es auch darauf an, wie lange ich Vollgas fahre, ob ich eine saubere Linie fahre, ob ich sanft fahre oder zu stark einknicke – es kommt einfach schwer auf die Fahrtechnik an. Es gibt auch Langbahnfahrer, die haben 70 kg, ich habe jetzt schon fast 60; das sind dann nur noch 10 kg Unterschied. Wegen den 10 kg fahre ich jetzt nicht die gleichen Zeiten wie die anderen – da steckt schon etwas mehr dahinter ...

Du bist seit 2006 Bahnrennfahrer. Wann hast du in diesen sieben Jahren am meisten gelernt? Das kann man so direkt nicht definieren. Ich habe über die ganzen Schülerklassen-Jahre immer wieder dazugelernt, schon in der Schülerklasse A mit dem Deutschen Meistertitel im ersten Jahr. In der Schülerklasse B haben wir mit Robert Barth viel mit Motoren probiert. Das letzte Jahr mit der 125er war dann dominant. In der 250er war es das Gleiche; ich musste mich erst ranstamen, am Ende hatte ich dann die Starts gut im Griff. In der 500er haben wir relativ schnell Fuß fassen können. Jetzt gilt es, das Niveau zu halten und nicht wieder abzustiegen, sondern kleine Schritte nach vorn zu machen.

Wie kam es zu dem schweren Sturz beim Langbahn-DM-Finale in Haunstetten? Wie hast du das weggesteckt?

Es gab keinen besonderen Druck in Haunstetten. Ich hatte vorher ja alles gewonnen und wollte dort einfach noch einmal Erfahrung sammeln. Im Training und im ersten Lauf lief es sehr gut. Ich denke, dass ich ohne den Sturz aufs Treppchen hätte fahren können. Der Sturz war eine dumme Geschichte. Er hat mich aber nicht so weit zurückgeworfen. Am Montag, Dienstag habe ich mich auskuriert, das Wochenende darauf war ein Hammer-Wochenende, an dem Freitag Landshut, Samstag Haunstetten und Sonntag Olching war. Da habe ich mich durchgebissen und in Olching noch den 2. Platz eingefahren.

Wie geht es 2014 weiter?

Nächstes Jahr werde ich schauen, dass ich im Speedway das Niveau halten kann. Ich darf dann auch EM und WM mitfahren, da ich ja dann 16 bin. Ich werde sicherlich bei den Teammeisterschaften und auch die U21-Einzelmeisterschaften mitfahren. Langbahn werde ich eher etwas weniger fahren. Ich will versuchen, auf der Langbahn bei etwas schwächer besetzten I-Lizenz-Rennen in der I-Lizenz mitzufahren.

Planst du in absehbarer Zeit eine Profikarriere?

Ich schließe nächstes Jahr die Realschule ab und habe mich bereits bei BMW für ein duales Berufsausbildungssystem beworben. Ich habe schon die Tests absolviert und mache mir Hoffnungen, dass es auch klappt. Ziel ist, die Ausbildung im Zweig Industriemechaniker in dreieinhalb Jahren mit dem Fachabitur durchzuziehen, vielleicht kann ich anschließend studieren. Motorrad fahren will ich weiter. Nächstes Jahr wird es noch relativ gut gehen, weil ich zwischen den Abschlussprüfungen und dem Beginn der Lehre einige Wochen Pause habe. Danach kann es extrem anstrengend werden, denn ich will in dreieinhalb Jahren eine Ausbildung machen, die normalerweise fünf Jahre dauert. Dann werde ich vielleicht einige Rennen auslassen müssen.

Beruf kommt vor Rennfahrerkarriere?

Im Sport kann so schnell etwas passieren. Dann bist du für lange Zeit raus. Deshalb ist mir der Beruf einfach wichtiger.

Danke für das Gespräch und viel Glück und Erfolg für 2014. Mach so weiter!

• Interview und Porträtfoto: Thomas Schiffner
 • Action-Foto: Jörg Gaedtke

Kleine Schritte nach vorn