

Interview mit Niklaus Gurtner

Zuerst herzliche Gratulation zu den Erfolgen (SM-Titel 2008) der GRT (Gurtner Racing Technology) in der abgelaufenen Saison. Welche Fahrer haben im 2008 die Farben des Team GRT gut vertreten?

Wir hatten durchwegs in allen Kategorien, in welchen ich Fahrer am Start hatte, gute Erfolge zu verzeichnen. Es waren dies:

In der Kategorie Mini Gjergi Haxhiu mit dem 3.Rang in der Schweizermeisterschaft (SM) und dem 2.Rang im Bridgestone-Cup (BSC).

Bei den Super-Mini's waren es Alain Valente mit dem 3.Rang in der SM und dem 4.Rang im Rok-Cup und Brad Brunner mit dem 5.Rang in der SM und dem 3.Rang im Rok-Cup.

In der Kategorie KF3 Yves von Aesch mit 2 nationalen Titeln (SM und BSC) und der Qualifikation für den EM-Final sowie den starken Leistungen an int. Rennen wie WSK und am Bridgestone-Cup Eurofinale.

In der Kategorie KF2 Thierry Kilchenmann mit dem 6.Rang in der SM und dem 2.Rang im BSC und Patric Niederhauser mit dem 4.Rang in der SM und dem 3.Rang im BSC.

Beim Bridgestone-Cup in der Kategorie 125 Challenge der Meistertitel von Franco Citino.

Im Rok-Cup in der Kategorie Rok der Meistertitel von Martin Hubler.

Wer war für dich die grosse Überraschung, bzw. wer hat am meisten Fortschritte gegenüber dem Vorjahr gemacht?

Eine grosse Überraschung war bestimmt die Dominanz von Yves von Aesch in der Kat. KF3. Er hat im Zusammenhang mit Abstimmungsarbeiten sehr grosse Fortschritte erzielt. Seine professionelle Einstellung und die harte und konzentrierte Arbeit bildeten die Basis für diesen schönen Erfolg.

Auch der Titel von Franco Citino war nicht unbedingt zu erwarten gewesen. Ebenfalls habe ich nicht eine derartige Dominanz von Martin Hubler im Rok-Cup erwartet.

Ebenfalls über den Erwartungen abgeschnitten hat Gjergi Haxhiu, der seine erste Saison gefahren ist und erst im Verlauf des Jahres zu uns gestossen ist.

Du hast somit deine Ziele im 2008 alle erreicht?

Im Rok-Cup bei den Mini-Rok habe ich etwas mehr erwartet.

Gab der diesjährige Erfolg mit der Marke Swiss Hutless den Ausschlag, dass du nun als Geschäftsführer die Geschicke der Lysser Firma übernimmst?

Nein!

Ich bin seit vielen Jahren eng mit der Firma Swiss Hutless verbunden und habe mich in der „Hutless-Familie“ immer wohl gefühlt. Ich kenne diese Firma und ihre Mitarbeiter sehr gut und hatte immer einen guten, freundschaftlichen Kontakt mit der Eigentümerfamilie.

Den Ausschlag dazu gab wohl eher die neue Herausforderung, die ich mit diesem Engagement angenommen habe.

Wie geht es nun mit GRT weiter?

Leider gar nicht!

Mein Entscheid des Wechsels ist wohlüberlegt. Trotzdem ging Ende der Saison alles sehr schnell. Um Gerüchte zu vermeiden, konnte ich meine Fahrer erst anlässlich des letzten Rennens in Wohlen informieren. Danach ist es mir in dieser kurzen Zeit leider nicht gelungen, einen Nachfolger zu finden, der GRT weiterführt.

Als Ersatz werden wir nationale Teams haben, welche Fahrer betreuen werden, wie das bei GRT der Fall war. Momentan kann ich aber noch keine Namen nennen.

War GRT bereits der Vorläufer für das neue Rennteam von New Swiss Hutless International? Kann in Kürze wieder mit einem Swiss Hutless Rennteam auf dem Internationalen Parkett gerechnet werden?

Nein, GRT ist nicht der Vorläufer des New Swiss Hutless Rennteams. Trotzdem konnte ich in den letzten zwei Jahren auf internationalem Niveau gute Erfahrungen sammeln, welche mir in Zukunft nützlich sein werden.

Es gibt Projekte und Kontakte für ein werkseigenes Team, allerdings kann ich zum heutigen Zeitpunkt noch nicht sagen in welchen Meisterschaften wir teilnehmen werden.

Was ist deine Einschätzung. Ist die Präsenz mit einem eigenen Team an wichtigen Internationalen Rennen für das Marketing wirklich so wichtig?

Es ist ein wichtiges Marketing-Instrument für unsere Händler. Deren Kunden sind der Meinung, ein Hersteller ohne eigenes Rennteam betreibe keine Entwicklung. Daraus entsteht eine Kettenreaktion: Der Händler hat weniger Fahrer, wir können dem Händler weniger Chassis verkaufen. Im Weiteren sehen die Händler / Fahrer gerne eine Möglichkeit, sich für internationale Rennen einem erfahrenen Team anzuschliessen.

Anfang Dezember waren wieder Chassis-Homologationen der CIK /FIA auf dem Programm. Ist mit einer Überraschung, oder gar mit revolutionären Neuerungen zu rechnen?

Nein, sehr revolutionär werden die Neuerungen nicht sein, sondern hauptsächlich funktionell.

Wir haben zwei neue Chassis-Modelle und eine neue Bremse homologiert.

Wir hatten in den letzten drei Jahren sehr konkurrenzfähiges Material und haben auf dieser Basis weitergearbeitet, einen Schwachpunkt ausgemerzt, funktionell eine Änderung vorgenommen und somit dem Kunden mehr Einstellmöglichkeiten gegeben.

Die kürzlich vorgenommenen Tests waren sehr erfolgsversprechend und wir hoffen, dies in den Rennen umsetzen zu können.

Wie siehst du die Entwicklung der KF-Klassen?

Die KF-Klassen sind leider sehr teuer. Europaweit beobachte ich einen Rückgang der Teilnehmerzahlen. Die Entwicklung der KF-Motoren wird stetig vorangetrieben, was die Kosten enorm in die Höhe treibt.

Würdest du eine 4-Takt-Kategorie in der Schweiz z.B. im Rahmen der SM befürworten. Was spricht besonders dafür oder was allenfalls dagegen?

Dagegen sprechen hauptsächlich das Gewicht und der Kaufpreis der Motoren. Eine grosse Unbekannte sind die Kosten bei einem richtigen Schaden.

Dafür sprechen bestimmt die Umweltemissionen. Lärm hingegen ist für mich kein Argument.

Siehst du im Schweizer Kartsport besonderen Handlungsbedarf oder läuft alles nach deinen Vorstellungen?

In der Schweiz fehlt eine Einheits-Kategorie, welche den Kartsport zu vernünftigen Konditionen einem breiteren Publikum zugänglich macht.

Sehr schwierig gestalten sich die Kontrollen. Warum? Dem ASS fehlt es an Kommissaren und Geld um die komplexe Technik gemäss Reglement zu kontrollieren. Den Kommissaren fehlt es bei den Veranstaltungen an Zeit, denn eine „richtige“ Kontrolle eines KF-Motors würde viel zu lange dauern, das ist bei unseren Meisterschaften schlicht nicht möglich.

Weiter musste ich während dem vergangen Jahr feststellen, dass die Kommissare auch nur Menschen mit Sympathien und Antipathien sind, so dass das Reglement nicht bei allen Teilnehmern immer gleich angewendet wurde. In einem kleinen Land wie der Schweiz, wo jeder jeden kennt, wird sich dies wahrscheinlich nie vermeiden lassen und wir müssen lernen damit zu leben. Diejenigen die sich sauber und korrekt verhalten, werden aber auf Dauer sicher nicht benachteiligt sein.

Gibt es im Internationalen Kartsport Bereiche, die besser oder anders sein sollten?

Auch hier besteht das Problem der hohen Kosten, nur hatte das bis jetzt noch nicht grosse Auswirkungen auf die Teilnehmerzahlen. Ich bin gespannt wie sich die Finanzkrise auf die internationalen Rennserien auswirkt.

Hast du noch eine abschliessende Bemerkung?

Ich möchte diese Gelegenheit nutzen, allen die mich in den letzten Jahren unterstützt haben, meinen herzlichsten Dank auszusprechen.

Besonders danken möchte ich an dieser Stelle all meinen Fahrern und deren Eltern für das entgegengebrachte Vertrauen und die gute Zusammenarbeit, sowie „Werni Competition“, Werner Trottmann, für den guten Motorenservice und die ebenfalls gute Zusammenarbeit.

Besten Dank für die ausführlichen Informationen. Für die Zukunft wünschen wir alles Gute und wiederum viel Erfolg für Swiss Hutless und insbesondere für dich persönlich.

Interviewer: Beat Raemy