



SUSE MÜHLEMEIER



AUF DEN SPUREN DER

TECHNIKERINNEN
IM MOTORRADSPORT

BUILDING SPEED

MEYER & MEYER VERLAG

Vorwort

Wer dieses Buch aufschlägt, steht gedanklich sofort in der Boxengasse – zwischen Reifenwechseln, Werkzeugkoffern und einem geschäftigen Durcheinander aus Stimmen, Maschinen und Motorengeräuschen. Hier pulsiert Energie, hier wird gearbeitet, getüftelt, verbessert. Doch dieses Buch erzählt nicht nur vom Motorsport. Es erzählt von Leidenschaft für Technik – und von Frauen, die diese Leidenschaft zu ihrem Beruf gemacht haben.

Im Verlauf eines Rennwochenendes lernen wir 28 Frauen kennen, die sich entschieden haben, ihre Karriere im Motorradrennsport aufzubauen. Sie sind Ingenieurinnen, Mechanikerinnen, Datenspezialistinnen, Entwicklerinnen oder Herstellerinnen von Rennkombis – Expertinnen, die hinter den Kulissen dafür sorgen, dass Maschinen und Menschen an die Grenzen des physikalisch Machbaren gebracht werden. Dieses Buch verwebt Live-Eindrücke aus der Motorsportwelt mit persönlichen Geschichten, Herausforderungen und Erfolgen – aber ohne Klischees und ohne erhobenen Zeigefinger. Die Frauen begegnen uns nicht als Ausnahme, sondern als das, was sie sind: Profis.

Was sie verbindet, ist ein gemeinsamer Antrieb: Präzision, Perfektion und die Faszination für Systeme, die nur dann

funktionieren, wenn jedes Detail stimmt. Ihnen geht es nicht um Schlagzeilen, sondern darum, Lösungen zu finden, schneller zu denken, besser zu konstruieren – immer einen Schritt voraus. Entscheidend ist nicht die Technologie, sondern die Menschen, die dahinterstecken.

Ich selbst weiß, wie entscheidend ein solcher Beginn sein kann. Meine eigene Karriere wäre ohne das Motorrad nie möglich gewesen. Ohne die Erfahrungen, die ich im Motorradsport gesammelt habe, hätte ich niemals die Dakar Rallye im Auto gewinnen können. Das Motorrad war nicht der erste Schritt – es war der wichtigste. Es hat mir alles gegeben, was ich später brauchte: Technikverständnis, Ausdauer, Mut und die Fähigkeit, weiterzumachen, wenn andere längst aufgeben.

Darum berührt mich dieses Buch so sehr: Es zeigt, wie bedeutend der Weg ist, den man wählt – nicht das Vorurteil, das andere darüber haben. Es öffnet Türen, macht neugierig und beweist, dass Leidenschaft kein Geschlecht kennt.

Dieses Werk richtet sich nicht nur an Motorsportfans. Es ist für alle, die nach Inspiration suchen, um ihren eigenen Weg zu gehen – unabhängig davon, wie ungewöhnlich er erscheinen mag. Denn manchmal beginnt etwas Großes dort, wo man

einfach den Mut hat, den Motor zu starten – und dabei entdeckt,
dass der wichtigste Antrieb immer von innen kommt.

Jutta Kleinschmidt

Rallye Dakar Siegerin

Ein Anruf aus heiterem Himmel

Ein Samstagabend im Juni, wir hatten den Tag am See beim Baden verbracht. Es war einer dieser wunderschönen Sommertage, an denen man zum ersten Mal baden gegangen war und dann noch in der Sonne liegen konnte, ohne dass es schnell zu heiß wurde. Wir waren gerade mit dem Abendessen fertig, ich räumte noch in der Küche auf. Da klingelte mein Telefon. Meine Schwester, die mittlere von uns dreien. Komisch, normalerweise schreibt sie mir. Wenn sie um die Uhrzeit anruft, dann ist es wichtig. Ich ging ran.

„Hallo, Suse? Anne hatte einen Unfall. Wir wissen noch nichts Genaues, sie ist im Krankenhaus. Sie liegt im Koma. Mama und ich fahren jetzt hin. Ihr Freund war dabei, er ist bei ihr. Ich melde mich wieder, wenn ich mehr weiß.“ Ich reagierte gefasst und sagte ihr noch, dass der Moment ja irgendwann hatte kommen müssen, so ambitioniert, wie sie fuhr. Ich versuchte mich, wie immer im Leben, sofort auf das Positive zu fokussieren.

Wir legten auf. Ich dachte mir, hmm mal sehen. Anne, unsere jüngste Schwester, fuhr immer mit voller Schutzkleidung, die sie akribisch pflegte, und sie fuhr technisch sehr gut. Vielleicht ein paar Brüche, sie werden sie wohl schnell wieder zurückholen können. Ich brachte meine Tochter zu Bett und hielt mich an diesen positiven Gedanken fest.

In den kommenden Tagen telefonierten wir viel in der Familie. Es ging hin und her, immer mehr Details zum Unfall wurden

bekannt, Freunde und Familie waren im Schichtbetrieb im Krankenhaus präsent. Anne lag nach wie vor im Koma. Sie hatte einen erhöhten Druck im Gehirn, das verhieß nichts Gutes. Mit wem auch immer ich telefonierte, versuchte ich, Hoffnung zu verbreiten. Ich verdrängte die Gefahr und die Schwere der Lage.

Ich hatte die klare Vision vor mir: Anne käme aus dem Koma zurück, sie kämpfte sich durch, wie sie das schon so oft in ihrem Leben getan hatte. Ich sah sie klar vor mir, wie sie im Rollstuhl wieder an der Rennstrecke war, umgeben von ihren Arbeitskollegen, und wie sie wieder im Rennbetrieb arbeitete. Ich sah auch die langen harten Jahre des Kämpfens, aber es stand außer Frage, sie würde es schaffen. Sie hatte es immer geschafft.

Der Moment der tiefsten Schwärze

Dienstagabend, eine gute Woche später. Ich saß im Zug auf dem Heimweg von einem für mich wichtigen Geschäftssessen, das sehr erfolgreich verlaufen war. Die letzten Sonnenstrahlen schienen durch das Zugfenster, es geht mir ganz gut.

Mein Telefon klingelte. Dieses Mal war es meine Mutter. Ich ging sofort ran, wie all die Tage zuvor.

„Suse, Anne hatte einen Hirnschlag, schon vor zwei Tagen. Sie konnten vorher keinen CT machen, weil sie Angst hatten um den Hirndruck. Ihre gesamte linke Hirnhälfte, wo all die lebenswichtigen Funktionen draufliegen, ist weg. Ich habe

schon mit deiner Schwester, mit Papa und ihrem Freund gesprochen. Sie könnten sie vielleicht zurückholen, sie wäre aber wohl schwerstbehindert. Wir haben Annes Patientenverfügung, die sie mit deiner Schwester gemeinsam gemacht hatte. Da steht ausdrücklich drin: abschalten. Wenn auch du einverstanden bist, dann schalten wir die Geräte ab und lassen sie gehen.“

Ich schluckte. Ich wusste, Anne hätte niemals akzeptiert, wenn wir sie in dieser Form zurückgeholt hätten. Sie war sich immer des Risikos bewusst und war damit auch sehr offensiv umgegangen – auch wegen meiner zweiten Schwester. Die hatte als Allgemeinmedizinerin sehr darauf gedrängt, dass Anne bewusst den Tatsachen ins Auge sah. Wer hatte schon mit 26 Jahren eine voll ausgereifte Patientenverfügung?

Ich fasste mich, atmete tief ein und sagte meiner Mutter: „Ja, ist okay für mich. Sie hätte es uns niemals verziehen, wenn wir sie gegen ihren Willen zurückgeholt hätten.“ Wir legten auf.

Und dann brach alles zusammen. Ich konnte nicht mehr. Ich brach in Tränen aus. Zum ersten Mal seit dieser ganzen Zeit. Ich sah aus dem Zugfenster und nichts war mehr. Leere.

Als ich zu Hause ankam, war meine Tochter schon im Bett. Mein Freund nahm mich einfach in die Arme. Diese Nacht war schwarz und leer. Ich lag in meinem Bett und fiel in einen tiefen Abgrund. Mein Optimismus hatte mich verraten. Meine tiefe Überzeugung, dass alles gut wird, wenn man nur fest

genug daran glaubt, war gescheitert. Ich war gescheitert. Anne war tot.

In den zwei folgenden Tagen, die Anne noch lebte, stand ich einfach daneben und funktionierte nach Kräften, damit unsere Tochter nicht darunter litt. Ich telefonierte viel, versuchte, meiner zweiten Schwester und meinen Eltern Kraft zu geben. Ich selbst war einfach leer. Annes eigentlicher, physischer Tod nach zehn Tagen Koma war wie ein leiser letzter Hauch. Es war vorbei.

Ein Lichtstrahl am Horizont

An die darauffolgenden Tage kann ich mich nicht mehr erinnern. Irgendwann während dieser Tage jedoch, ich weiß nicht mehr genau wann und in welchem Zusammenhang, schoss mir auf einmal eine Idee in den Kopf. Ich hatte häufig Ideen für allerlei Projekte, doch dieses Mal war es anders. Diese Idee hatte etwas Bedingungsloses, ich konnte mich ihrer nicht erwehren. Eine kristallklare Vision: Ich schreibe ein Buch über Frauen wie Anne. Ich wollte, dass etwas von ihrer Geschichte bleibt, dass ihr beruflicher Weg, den sie nach vielen herben Rückschlägen gerade erfolgreich eingeschlagen hatte, irgendwie weitergeht. Dass er vielleicht sogar andere inspiriert.

Lange telefonierte ich mit Annes Freund, um seinen Segen zu haben, dann stürzte ich mich in die Arbeit. Ich recherchierte wie wild, welche Bücher es dazu schon gab, las wie besessen,

was ich finden konnte. Und schon an der Trauerfeier war ich mir sehr klar, was ich wollte.

„Ich habe meine Schwester verloren. Die Schwester in der Zukunft.“ So leitete ich den Schluss von Annes Trauerrede ein. „Ich akzeptiere diesen Verlust, aber ich kann und will nicht akzeptieren, dass das, was sie gerade begonnen hatte, hier zu Ende sein soll. Annes Talent, ihre Vision sich im Rennsport einen Platz und Namen zu machen, das kann ich nicht einfach so gehen lassen. Nein, ich habe mich auf den Weg gemacht, ihre Welt, ihre Vision besser zu verstehen, um das aufzugreifen, was sie begonnen hatte. Mit viel Biss hat Anne sich aus vielen Fängen und Einschränkungen befreit. Sie hat ihren Weg frei gewählt und ist ihrer Passion gefolgt. Darum bin ich sehr stolz auf sie.“

Die Passion verstehen

Ich will mit dem Buch zeigen, wie diese Frauen bewusst ihren Weg gewählt haben und frei über ihre Karriere und ihren Lebensweg entschieden haben. Manchen war schon von Kindesbeinen an klar, dass sie einen technischen Beruf ergreifen wollen und das am liebsten an der Rennstrecke. Unbeirrbar haben sie für diesen Traum gekämpft. Andere haben lange mit sich gehadert und über viele Umwege zu ihrem Beruf gefunden. Was sie aber alle eint, ist ihre Passion. Die Passion für Motorräder, die technischen Zusammenhänge, die Perfektion und Präzision, das Adrenalin und die Emotionen des Speeds.

Sie alle sind furchtlose und zugleich sehr strategische Menschen, die trotz aller Rückschläge nie aufgegeben haben, ihrer inneren Stimme zu folgen. Sie wollen sich jeden Tag aufs Neue verbessern und ihr Gebiet zur Perfektion bringen. Das macht sie heute so erfolgreich, jede einzelne in ihrem Fachgebiet. Und zugleich sind sie bescheiden und halten sich nicht für etwas Besonderes. Dabei sind sie alle, jede Frau für sich, einzigartige Persönlichkeiten, Profis und geschätzte Kolleginnen.

Mit ihren Geschichten möchte ich alle inspirieren – nicht nur Frauen –, sich nicht einschränken zu lassen, weder vom Urteil der anderen noch von irgendwelchen Ängsten, sondern den Mut zu haben, eine Passion zu leben und darin auch exzellent sein zu wollen. Das ist es, was mich an meiner Schwester so fasziniert hat.

Die Umsetzung der Idee

Jetzt hältst du das Buch in der Hand, das auf diesem Weg entstanden ist. Voller Herzblut, Handwerk und Bewunderung für die Frauen, die es porträtiert.

Ich habe den Fokus bewusst auf die wenigen Frauen gelegt, die in dieser Welt arbeiten. Das hat jedoch keinen feministischen Anspruch, sondern soll der Maxime folgen: „Leading by example“. Dieser Spruch stammt von Emilie, einer der im Buch interviewten Frauen, und er trifft auf sie alle zu. Sie sind Profis und als solche will ich sie auch porträtieren.

Wer sind diese Frauen? Warum haben sie diesen Weg gewählt? Was treibt sie an? Was genau ist die Leidenschaft für diese Welt, die sie alle teilen? Und können wir etwas von ihnen lernen?

Ich habe Interviews mit allen Frauen geführt und auch mit vielen Männern aus der Branche gesprochen. Ich war an einigen Rennwochenenden selbst in der Box mit dabei und habe live sehen können, was dort passiert. Das Geschehen derart direkt mitzuerleben, war der Schlüssel, um wirklich zu verstehen, wie diese Welt funktioniert.

Legen wir los

Egal, ob du Motorradfan bist oder mit dem Ganzen nichts zu tun hast, du wirst dich in vielem wiederfinden, was die Frauen zu erzählen haben. Familie, Verluste, Erfolge, Prinzipien.

Während eines Rennwochenendes, das fast so in Wirklichkeit stattgefunden hat, stehst du direkt in der Boxengasse, ganz vorn mit dabei. Du erlebst alle Etappen vom Packen des LKW's zu Beginn der Vorbereitungen bis hin zum Heimflug des Teams nach dem Rennen. Während dieses Wochenendes wirst du immer wieder einer der 28 Frauen über den Weg laufen und sie wird dir von ihrer wahren Geschichte erzählen.

Bist du bereit?

An der berühmten Rennstrecke

Es ist Abend geworden, das Rennen läuft seit einiger Zeit. Warm ist es in diesem Frühjahr zu Beginn der Rennsaison, keine Wolke am Himmel, die Sonne neigt sich schon dem Horizont. Es ist noch diese angenehme Wärme, die in T-Shirt und langer Hose eine Vorahnung auf den Sommer gibt, ohne dass man direkt schwitzen müsste. Über der Rennstrecke liegt das gleichmäßige, dunkle Dröhnen der Motoren vorbeirasender Motorräder. Auf der kurzen Geraden, die Start, Ziel und Taktgeber des Rennens ist, ist das Dröhnen wie Meeresrauschen zu hören, rhythmisch, wellenartig, im Takt der vorbeirasenden Fahrer.

Am Ende der Geraden nehmen sie ein bisschen Geschwindigkeit zurück, bevor sie wieder in die erste Rechtskurve der Strecke eintauchen. Dann nimmt der Motorenlärm wieder ein wenig ab. Prestigeträchtig ist sie, diese erste Kurve der sagenumwobenen Rennstrecke, auf der seit Generationen die großen internationalen Rennen ausgetragen werden. Überall weht dieser Hauch der geschichtenschweren Vergangenheit im Jetzt. Manchmal scheint es einem, als wären die Helden von damals noch hier.

In der Boxengasse ist emsiges Treiben, Funktionäre eilen hin und her, Medienteams und Reifenvertreter gehen durch die Boxengasse. Immer wieder kommen Fahrer von der Rennstrecke in die benachbarten Boxen rein. Dann wird das dunkle, wellenartige Donnern auf einmal durch ein helleres, aggressives Sägen der vorbeizischenden Motorräder durchschnitten. Wenn der Motor des Motorrads auf einmal

zum Boxenstopp abgestellt ist, herrscht ein kurzer Moment der Stille, bevor er wieder aufheult und der Fahrer die Boxengassen entlangfegt, zurück auf die Strecke. Dann übernimmt wieder das Dröhnen der Rennstrecke. Der Geruch von Reifen, Öl und Benzin liegt in der Luft. Man nimmt ihn nur noch wahr, wenn man sich darauf konzentriert.

In der Box herrscht konzentrierte Gelassenheit. Der Fahrer ist draußen. Er ist im vorderen Drittel und es läuft gut. Die Mechaniker haben Zeit nach hinten zu gehen und einen Schluck von der kalten Cola und ein paar Chips zu sich zu nehmen, die der Teamkoch vorhin gebracht hatte. Einer setzt sich zu den Gästen hinten an den Tisch, hört ihren Theorien und Interpretationen zu. Er antwortet zurückhaltend, in kurzen Sätzen. Manchmal lacht er wissend.

Der andere steht neben der Reifentechnikerin. Im hinteren Teil der Box zwischen den Reifenregalen, wo alle Reifen fein säuberlich aufgereiht sind, steht sie, das Klemmbrett mit der Liste in der einen Hand, den Stift zwischen den Zähnen. Sie hebt den Reifenwärmer an, um zu kontrollieren, dass der nächste vorgesehene Reifensatz an Ort und Stelle ist und die Temperatur stimmt. Sie flucht vor sich hin, ist dabei aber bei bester Laune. Sie ärgert sich gar nicht über etwas Bestimmtes, sie lässt einfach nur Dampf ab. Der Mechaniker grinst und klopft ihr anerkennend auf die Schulter.



1 Merci – Fahrzeugtechnikerin mit Benzin im Blut

Merci ist Österreicherin, genauer gesagt kommt sie aus der Steiermark. Die Alpen sind ihr Zuhause. Sie klettert, geht Gleitschirm fliegen und Skifahren. Ihre langen Haare im Zopf – unterm Helm oder unter dem Käppi. Gleichzeitig sind Motorradfahren und Fahrzeugtechnik ihre absolute Leidenschaft. Während eines Langstreckenrennens in Belgien wurde ihr klar, dass sie daraus auch ihren Beruf machen wollte.

Während meines Praktikums bei YART durfte ich mit nach Le Mans, um einen Rollstuhlfahrer bei seinem Handicap-Rennen zu unterstützen. Zeitgleich fand das legendäre 24-Stunden-Rennen von Le Mans statt. Und wie der Zufall es wollte, hatte derjenige, dem ich da in der Box mitten in der Nacht half, für das zweite Rennen keine Zeit und kurzerhand durfte ich stattdessen mit nach Spa. Ich weiß noch genau, wie ich mich dort fühlte.

Es war ein wunderschöner Tag, die Sonne schien, strahlend blauer Himmel, ich war auf einer weltberühmten Rennstrecke mit tollen Leuten, die Motorräder flitzten umher und ich war ein kleines Zahnrad im Getriebe, das dafür sorgte, dass unser Motorrad eine Bestzeit nach der andern fuhr. Ich war überglücklich und wusste genau, dass ich das für den Rest meines Lebens machen möchte! An diesem Tag habe ich die Entscheidung getroffen, dass ich nach der Uni auf jeden Fall im Motorrad-Motorsport arbeiten möchte. Und spätestens seitdem wir den Weltmeistertitel in Le Castellet feiern durften, kann mich nichts mehr umstimmen.

Bei YART arbeite ich jetzt sowohl in der Werkstatt als auch im Racing Team, vor allem für die Langstreckenmeisterschaft. Bei den Rennen kümmere ich mich um die Reifen. Nach einem Boxenstopp bringe ich neue Räder nach vorne und putze die alten. Dann bringe ich sie zum Reifenservice und lasse neue Reifen aufziehen. Die neuen statte ich mit Reifenwärmern aus, notiere alle relevanten Daten und stelle den Luftdruck ein.

Wenn ich allein arbeite, außerhalb der Langstreckenmeisterschaft, bin ich für alles verantwortlich: dass der richtige Reifen mit der richtigen Temperatur und dem richtigen Luftdruck zur richtigen Zeit am richtigen Motorrad ist. Klingt einfach, ist es auch. Aber ein kleiner Fehler, und das Rennen könnte gelaufen sein, oder noch schlimmer: Ein falscher Luftdruck kann bei solchen Geschwindigkeiten das Leben des Fahrers kosten.

Endurance World Championship EWC

Als EWC wird die internationale Langstreckenmeisterschaft bezeichnet, die zu vier Terminen im Jahr an vier Rennstrecken ausgetragen wird. Das Auftaktrennen in Le Mans (Frankreich) ist ein 24-Stunden-Rennen. Das zweite Rennen in Spa (Belgien) findet während acht Stunden statt. Das dritte Rennen in Suzuka (Japan) dauert ebenfalls acht Stunden und das Abschlussrennen, der „Bol d’Or“ in Frankreich, ist wieder ein 24-Stunden-Rennen. Die Teilnahme am Rennen in Suzuka ist jedoch keine Pflicht.

Die Teams bestehen in der Regel aus drei Fahrern und einem Ersatzfahrer, die sich abwechseln.

Die Serie hatte lange zwei Hauptkategorien. In der SuperStock-Kategorie wird mit seriennahen Motorrädern und sehr eingeschränkten Modifikationen gefahren. Sie sind an den roten Nummernschildern zu erkennen. In der Formula EWC sind mehr Modifikationen am Motorrad erlaubt. Hier wird mit schwarzen Nummernschildern gefahren. Neu gibt es

die Produktionsklasse, in der lediglich der Tank getauscht werden darf und damit ein kostengünstigerer Einstieg in die Serie ermöglicht werden soll. Die Produktionsklasse fährt mit blauen Nummernschildern.

Eine Besonderheit ist das Startprozedere, das „Le-Mans-Start“ genannt wird. Die Motorräder werden an der Seite der Startgerade aufgereiht und von den Mechanikern gehalten. Fahrer stehen auf der gegenüberliegenden Seite der Startgeraden und rennen nach Startschuss zum Bike, steigen auf und fahren los.



Aber noch mal einen Schritt zurück. Wie kam das alles? Ich habe zuerst fünf Jahre die Höhere Technische Lehranstalt für Mechatronik bei mir ums Eck, im Süden von Graz in Österreich, besucht. Bei einer Berufsmesse bin ich dann auf den Studiengang Fahrzeugtechnik an der Fachhochschule Joanneum aufmerksam geworden. Dort hatte auch das Racingteam ihr Formula-Student-Auto ausgestellt. Als ich erfahren habe, dass sie das ganze Auto selbst entworfen und gebaut hatten, war ich hin und weg. Ich habe gleich gewusst, *des passt, do wüll i dabei sei*.

Während meines Bachelorstudiums habe ich mich nebenher in der Formula Student engagiert. Dort bauen die Studenten jedes Jahr ein neues Rennauto, das ein bisschen wie ein kleines Formel-1-Auto aussieht, und treten dann gegen andere Unis an. In der Saison 2023 habe ich die Rolle der Baugruppenleiterin des Chassis übernommen. Das Chassis ist der Rahmen, der alle wichtigen Teile des Fahrzeugs trägt. Mit einem Platz eins in der Weltrangliste und zwei Weltrekorden war dieses Auto sehr erfolgreich.

Es war aber nicht immer leicht. Gerade die Anfangszeit, die ersten sechs Wochen in der Designphase, war eine Katastrophe für mich. Es waren viele komplizierte Teile für die Front des Autos zu designen und ich hatte keine Erfahrung mit dem Zeichenprogramm. Ich hatte keine Ahnung, wie ich mir das in der kurzen Zeit aneignen sollte. Du hockst da von früh bis spät vorm Computer bei schönstem Wetter. Die Arbeit macht absolut keinen Spaß, du bekommst keinen Cent dafür und alle sind extrem genervt, weil es nicht so schnell geht, wie man es sich gedacht hat. In der Zeit hat mir mein Freund viel Beistand geleistet, da ich fast täglich am Verzweifeln war und alles hinschmeißen wollte.

Ich habe erst lernen müssen, dass man als Leiterin nicht alles selbst machen, sondern auch Aufgaben delegieren können muss. Und wenn man ein Vollzeitstudium und einen Fulltime-Job ganz nebenbei ausübt, bleibt nicht viel Zeit fürs Schlafen – geschweige denn für Freizeit. Da war es für mich dann ganz wichtig, mal einen Tag Pause einzuschieben. An solchen Tagen *triffst mi beim Paragleiten oder Motorradl fahren*, zum Abstand nehmen und Motivation tanken. Nach der für mich schweren Designphase kam dann die Fertigungsphase und ich war wieder der glücklichste Mensch überhaupt.

Endlich weg von dem blöden Computer, weg von dem blöden CAD-Programm. Beim Laminieren kenn ich mich aus, da konnte ich endlich zeigen, was ich kann. Mein markloses Chassis war mein ganzer Stolz – mein Baby. Am Ende war ich wirklich froh, dass ich es durchgezogen habe. Das Auto gewinnen zu sehen löst so viel mehr Gefühle in einem aus,

wenn man so viel Liebe und Schweiß reingesteckt hat – kein Geld der Welt kann diese Freude erkaufen.

Mein Herz schlägt aber eindeutig für Motorräder. Für mich ist das auch einfach das Gefühl: *A Auto fährt ma, a Motorradl bewegt ma*. Du bist Teil des Fahrzeuges und was du mit deinem Körper machst, überträgt das Motorrad direkt auf die Straße. Mit meiner Familie und meinen Freunden fahre ich viel bei mir in der Gegend, in den Bergen oder längere Touren in ferne Länder. Unsere ganze Garage ist voller unterschiedlichster Motorräder. Mit meinem Freund und meinem Vater schraube ich auch viel an unseren Motorrädern rum – von Motor zerlegen bis Fahrwerksservice mache ich alles selbst. Das Prinzip Motoraufbau einmal verstanden, ist alles weitere nur noch Copy-and-paste.

Mein Highlight-Moment auf der Rennstrecke war, als wir für das Daytona-200-Rennen in Amerika waren. Da war ich für das gesamte Reifenthema mehr oder minder allein zuständig. Ich hatte alles aufgebaut und war zum Track Walk gegangen. Da gehen die Teams die Rennstrecke zu Fuß ab, um sich mit allen Besonderheiten vertraut zu machen. Als ich zurückkam, hatte jemand den Generator angestellt und mir ist aufgefallen, dass alle Reifen genau 50 Grad Celsius hatten. *Des gibt's eigentlich so ned*. Wenn du alle Reifen gleichzeitig einsteckst, hat einer 50 Grad, der andere 40, und einer hat vielleicht schon 60 Grad. Da aber alle genau die gleiche Temperatur hatten und anscheinend schon länger geheizt wurden, musste das bedeuten, dass die Reifenwärmer nicht höher heizten!

Das war gegen 21 Uhr und ich habe ein bisschen Panik bekommen: Ich war dafür verantwortlich, dass die Reifen am nächsten Tag in der Früh die richtige Temperatur hatten. Grundsätzlich kenne ich mich mit Elektrotechnik aus und hatte eine Idee, was ich machen könnte, aber ich war mir nicht zu 100 Prozent sicher. Und bevor ich die Steckdose umbaute und womöglich mit einem Kurzschluss die ganze Boxengasse lahmlegte, habe ich meinen Telefonjoker, meinen Freund zu Hause, noch schnell angerufen.

Nachdem wir fünf Minuten über die Phasenverschiebung diskutiert haben, haben wir uns darauf geeinigt, dass meine Idee – Anschluss Phase-Phase statt Phase-Nullleiter – eigentlich funktionieren müsste; ähnlich wie bei Starkstrom bei uns in Europa. Dann habe ich einfach umgeschlossen und siehe da, es hat funktioniert. Es sind 240 Volt statt 120 Volt rausgekommen. Für die Mechaniker in der Box war ich der Zauberer. Ich habe ihnen zwar alles genau erklärt, aber für sie war das eine geniale Lösung, auf die sonst keiner gekommen wäre.

Von der Rennstrecke wieder zurück in Österreich kann ich in der Arbeit bei YART eigentlich fast alles machen, da es so eine kleine Firma ist. Sei es eine Software zu programmieren, eine elektrische Schaltung zu entwerfen und selbst zu löten, zu drehen, zu fräsen, zu schweißen, am Motorrad zu schrauben oder Dinge am Prüfstand auszuprobieren. Aber die Highlights sind natürlich die Aufenthalte auf der Rennstrecke!

Schon während des Studiums durfte ich Teil des EWC-Teams sein und mit ihnen um die Welt reisen. Diese Kombination ist

einfach genial. Mir ist jetzt schon öfter zu Ohren gekommen, dass sie mich in einer Teamleiterfunktion sehen würden, mal schauen, was sich da noch so entwickelt. Das Team ist wie eine große Familie und das Arbeiten dort macht mir auf jeden Fall unheimlich Spaß. Zwei Dinge sind mir beim Arbeiten wichtig: *A Spaß an da Arbeit und a Leidenschaft und beides hab i da.*

Name: Merci

Funktion: Werksstudentin

Unternehmen: YART

Motorrad: KTM 125 EXC, Husqvarna FS 450, KTM 530 EXC, KTM 790 Duke, KTM 890 SMT

Nationalität: AUT



Boxenstopp im Langstreckenrennen

Der Mechaniker wendet seinen Blick wieder den beiden Bildschirmen zu, die hinten in der Box hängen. Links eine Grafik der Rennstecke mit all den Geraden, den Kurven und Schikanen, auf der sich die Punkte bewegen, die die einzelnen Fahrer symbolisieren. Schwarz sind die Bildschirmhintergründe, damit die Augen nicht so schnell ermüden. Gerade ist der Pilot an einem Konkurrenten knapp vorbeigezogen und es geht ein anerkennendes Raunen durch die Box. Auf dem rechten Bildschirm rutscht der Fahrer nun einen Platz auf der Rangliste weiter nach vorne. Er fährt wieder eine seiner sehr guten Rundenzeiten. Im grellen Kontrast dazu die großen Bildschirme, die die

Liveübertragung von der Rennstrecke in grellen Farben und rasantem Tempo wiedergeben.

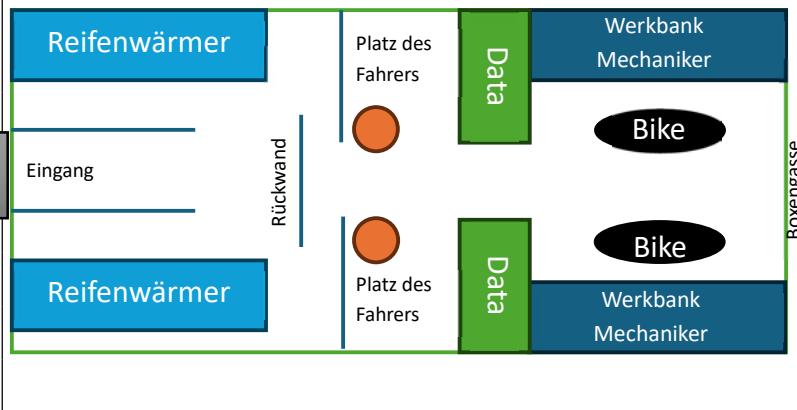
Vorne in der Box steht der Teammanager mit dem Datenspezialisten über den Laptop gebeugt am Tisch. Sie werten die Rundenzeiten aus und diskutieren über den Datenrücklauf eines Sensors, der im freien Training anscheinend fehlerhafte Daten liefert hat. Die Eltern des Piloten stehen gebannt vor den beiden Bildschirmen, die zusätzlich vorn in der Box angebracht wurden, damit das Team das Geschehen jederzeit im Blick hat. Es ist das erste Rennen ihres Sohnes in dieser Langstreckenserie. Sie sind merklich angespannt und gleichzeitig fällt es ihnen schwer, den Stolz und die Freude im Zaum zu halten, um das Team nicht zu stören.

Hinter dem Ersatzmotorrad, das aufgebockt in der Mitte der Box platziert ist, kniet einer der beiden Medienverantwortlichen und macht eine Nahaufnahme eines Schriftzuges des Hauptponsors, der groß auf der Maschine prangt. Es will das nachher posten, gemeinsam mit dem Foto, das er gerade mit dem Teamchef und dem Sponsor gemacht hat. Der Tankmann und der Feuerwehrmann sitzen auf den Materialkisten, die an den Außenwänden der Box aufgestellt sind. Sie blicken mal sinnierend aus der Box auf die Zuschauertribüne gegenüber, mal wandert der Blick wieder auf die Bildschirme. Alle im Team haben immer ein Auge auf die zwei Monitore.

Aufbau der Box

Die Anordnung in einer Box an der Rennstrecke gestaltet sich immer ähnlich, auch wenn je nach Rennserie und Austragungsort mehr oder weniger Platz zur Verfügung steht. Im hinteren Bereich, hier markiert mit „Eingang“, befinden sich die Reifenregale und der Arbeitsbereich des Reifentechnikers. Darauf folgt eine Trennwand mit Durchgang und dem Design des Teams, sodass die Box von vorne, von der Boxengasse her gesehen im Corporate Design erscheint.

Vor dieser Trennwand haben die Fahrer ihren Platz. Daran schließt sich der Bereich der Datenanalyse an und zuvorderst, Richtung Boxengasse, befinden sich die Werkzeugschränke und der Arbeitsbereich der Mechaniker. Hier werden die Motorräder platziert, wenn nicht gefahren wird. Die Boxen können vorne zur Boxengasse hin mit einem Garagentor verschlossen werden. Hat das Team zwei Fahrer, wird alles gedoppelt und in beiden Hälften genau gleich aufgebaut. Die Kraftstoffversorgung erfolgt manuell über mobile Einfüllkanister.



Ruckartig dreht sich der Teamchef zur Teamkoordinatorin um, gemeinsam prüfen sie die Daten auf den Bildschirmen, dann sagt der Teamchef ein kurzes und deutliches „Er kommt rein“ in die Runde. Er schreit dabei nicht und man merkt, dass alle bereits auf diese Worte gewartet haben. Es geht ein imaginärer Ruck durch die Box, alle lösen sich von ihrem Warteposten, die Körperhaltungen nehmen Spannung an, Gespräche mit den Gästen werden freundlich aber bestimmt beendet. Jeder geht auf seinen Posten. Konzentriert geht man seinen Routinen nach.

Das Datenteam verschwindet hinter den Bildschirmen, die Reifentechnikerin prüft noch einmal mit dem Teamchef in zwei Sätzen ihre Strategie und geht nach hinten zu den Reifenregalen. Die Mechaniker ziehen bedächtig die Handschuhe an, ihre Mienen sind jetzt ein wenig ernster geworden, auch wenn der eine noch schnell einen Witz über den Tankmann macht und beide, der Tankmann und er, daraufhin schallend lachen müssen.

„Pit-in … Pit-in“, ruft die Teamkoordinatorin laut und deutlich durch die Box. Sie hat eine klare, tragende Stimme, in der viel Erfahrung und Ruhe, aber auch der Ton der Autorität mitschwingt. Die beiden Medienverantwortlichen treten einen Schritt zurück. Sie machen in der engen Box der Reifentechnikerin Platz, die die Reifen nach vorne bringt.

Die Mechaniker sind schon vor der Box auf ihren Posten. Sie knien mit einem Bein auf dem Boden, rechts und links der für den Boxenstopp markierten Fläche, den Akkuschrauber in der Hand. Sie schauen gebannt in Richtung Einfahrt der

Boxengasse. Der Teamchef steht zwischen ihnen, hält das Schild, vor dem der Vorderreifen des Piloten zum Halten kommen wird und platziert es auf den vorgesehenen Platz. Routiniert beschwert er es mit seinem rechten Fuß, den linken Fuß setzt er im Ausfallschritt nach hinten, um das Gleichgewicht nicht zu verlieren, wenn das Motorrad reinkommt.

Alles ist bereit. Das ganze Team wartet, niemand bewegt sich mehr. Hinten in der Box drücken sich alle an die Wand, um Platz zu machen, und drehen den Kopf immer wieder zwischen Bildschirm und Boxeneinfahrt hin und her. Die Spannung in der Box ist greifbar, es kann sich nur noch um Sekunden handeln, bevor es losgeht. Auf dem linken Bildschirm sieht man: Der Fahrer geht in die letzte Kurve vor der Geraden der Boxengasse, der Punkt wandert weiter, er schert aus und kommt in die Boxengasse.

Es beginnt das hellere Sägen des Motors, dass das dumpfe Dröhnen von der Strecke durchschneidet. Diesmal wird es immer lauter, dann erscheint der Fahrer im Sichtfeld und zack, der Teamchef wird vom Vorderrad mit dem Schild in einem kleinen Ruck nach hinten geschoben. Der Fahrer hatte einen Zentimeter zu weit vorne gehalten. Der Teamchef verzieht keine Miene und der Fahrer nimmt in einer schwungvollen Drehbewegung mit der rechten Hand den Tankdeckel ab, springt ab, tritt zurück.

Zeitgleich, in der Geschwindigkeit eines Wimpernschlages, haben die Mechaniker die Schrauber angesetzt, die Reifen freigemacht, Teamchef und ein weiterer Mechaniker ziehen

den alten Reifen raus und lassen ihn hinter sich in den vorbereiteten Ständer klatschen. Im zweiten Wimpernschlag ziehen sie den neuen Reifen raus und die Mechaniker haben ihn in Windeseile schon wieder angeschraubt. Dann tritt alles ruckartig vom Motorrad weg, um den Tankmann ranzulassen.

Der Treibstoff schießt in Sekunden in den Tank, der Feuerwehrmann ist direkt hinter ihm, den Feuerlöscher am Anschlag. Während zweier Sekunden, die einem wie eine Ewigkeit vorkommen, sieht alles dem Tankmann gebannt zu. Er setzt ab, tritt zurück und der Pilot springt wieder auf, schließt den Tankdeckel. Der Teamchef verabschiedet ihn mit einem anerkennenden Klatscher auf den Rücken. Der Motor heult auf, der Fahrer beschleunigt, und schon im Fahren zieht er mit einer Hand noch den Handschuh fest, korrigiert seine Haltung der Schultern und schließt das Visier. Weg ist er, aus dem Sichtfeld verschwunden. Auf dem Bildschirm sieht man, wie er von der Boxengasse auf die Rennstrecke einbiegt, den Oberkörper diagonal nach hinten gewandt. Dann zieht er an und geht in die erste Rechtskurve.

In der Box hat die beinahe greifbare Anspannung nachgelassen. Alle sind aber noch konzentriert in ihrer Position, gehen ihrer Routine in der Nachbereitung nach. Ruhig ist es nach wie vor. Die Reifenspezialistin hat die Reifen auf dem Wartungsgestell platziert, sie prüft, macht Notizen. Einer der Mechaniker hat zwei der Schubladen der Materialboxen vorne weit geöffnet, er hält zwei Schrauben hoch und prüft ihre Beschaffenheit. Nur der Tankmann und der Feuerwehrmann reißen sich laut fluchend Helm und Maske vom Kopf. Heiß ist es hier.

Aus dem hinteren Teil der Box kommen die anderen Teammitglieder langsam wieder nach vorne, um ihrer Tätigkeit wieder nachzugehen. Das Adrenalin hat abgenommen. Man spürt die einkehrende Ruhe, die Mienen heitern sich wieder auf. Das Team geht wieder in seinen konzentriert gelassenen Stand-by-Modus zurück. Es wird wieder gescherzt. Tausende Male haben sie den Boxenstopp über all die Jahre gemeinsam mit dem ganzen Team geübt. Während sieben Sekunden sitzt jeder Handgriff auf den Millimeter und die Millisekunde genau. Und trotzdem ist jeder Boxenstopp neu, die Konzentration immer wieder am Maximum.



2 Mara – Einen wahrgewordenen Traum hart erarbeitet

Mara ist Spanierin. Ihr Spanisch hat den typisch weichen Klang des Südens. Im Gespräch wählt sie ihre Worte genau. Eine Ingenieurin, die ihre gesamte Karriere an der Rennstrecke verbracht hat. Wenn es darum geht, warum ihr der Rennbetrieb so viel bedeutet, dann werden ihre Sätze länger, bildreicher und ihre Augen funkeln.

Meine Leidenschaft sind Rennen. Ich liebe die Welt des Rennsports, die Atmosphäre, die große Familie, die dort zusammenkommt. Das Adrenalin des Rennsports ist wie eine Droge, es macht dich süchtig.

Seit ich klein bin, hat mich die Welt des Motorrennsports fasziniert. Ich habe im Fernsehen Formel 1 und MotoGP™ geschaut und alles verfolgt. Was ich aber eigentlich wissen wollte, war, wie das wirklich hinter den Kulissen von innen ausschaut. Es wurde bald zu einer Obsession. Ich wollte unbedingt in diesen Sport einsteigen. Die Neugier hat mich immer vorangetrieben, auch jetzt noch. Allein schon mitzuerleben, wie sich ein Motorrad von Saison zu Saison verändert. Und diese Neugier trägt auch über schwierige Momente, in denen man zum Beispiel nicht so viel schläft.

Ich habe Maschinenbau studiert und dann die neu eröffnete Rennschule EMA Competición in Malaga besucht, die bei uns um die Ecke war. Das Maschinenbau-Studium war mir aber zu trocken, ich wollte das konkreter haben. *A mí me encanta ensuciarme las manos.* – Ich mache mir eben gerne die Hände

schmutzig. Während der Zeit an der EMA hatten wir viele Gelegenheiten, Praktika zu machen und Kontakte zu Rennteams herzustellen. Das hat mir sehr gut gefallen. Es gab an der Rennschule nicht besonders viele Frauen, aber meine Cousine hat sich dort auch ausbilden lassen und sie ist jetzt in der spanischen und portugiesischen Meisterschaft unterwegs. Wir sind die ersten beiden aus unserer Familie.

EMA Competición

EMA Competición ist eine private Rennsportschule in Spanien mit Standorten in Madrid und Malaga. Hier werden neben dem zweijährigen Lehrgang zum Rennmechaniker auch ein einjähriger Master in Motorsportmechanik und weiterführende Spezialkurse angeboten – zum Beispiel in Datenanalyse oder Elektronik.

Die Schule wurde 2013 gegründet mit dem Ziel, den Rennteams im Land qualifiziertes Personal zur Verfügung zu stellen.



Von der EMA bin ich in ein Motocrossteam auf nationaler Ebene aufgenommen worden. Dann habe ich mich auf eine Stelle im Superbike 300 in Ana Carrascos Team beworben und bin auch genommen worden. Heute arbeite ich als Reifenspezialistin im Bimota by Kawasaki Racing Team in der World Superbike Serie.

Als Reifenspezialistin kümmere ich mich um alles, was die Reifen betrifft, aber auch was die Kraftstoffversorgung angeht. Und wenn ich fertig bin mit meinen Arbeiten, helfe ich den Mechanikern. Man kann also sagen, dass ich dort angekommen bin, wo ich hinwollte. Ich sehe mich deswegen aber nicht als etwas Besonderes oder so. Ein solcher Weg ist

für alle verdammt harte Arbeit. Man muss viel fragen und lernen wollen und bereit sein, viel Zeit seines Lebens zu investieren.

Ich werde häufig gefragt, wie es ist, eine Frau in diesem Beruf zu sein und dass es doch außergewöhnlich sei, dass ich mich als Frau für Mechanik interessiere. Für mich ist das keine Frage. Mann oder Frau, wir sind Menschen und basta. Für mich macht es keinen Unterschied. In unserem Team reagiert niemand anders, nur weil ich etwas gesagt habe oder mein männlicher Kollege. Und ich wurde auch nie in Frage gestellt, weil ich eine Frau bin.

No te dejes engañar porque la gente diga que es un mundo de hombres, de mujeres o de tal. El mundo es de todos y si tú realmente quieres algo lucha por ello y con esfuerzo se llega.
– Lass dich nicht täuschen, wenn die Leute sagen, dass die Welt von Männern, Frauen oder so weiter beherrscht wird. Die Welt gehört allen. Wenn du wirklich etwas willst, kämpfe dafür und mit entsprechendem Einsatz erreichst du es.

Was im Rennsport zählt, ist die Performance eines jeden Einzelnen im Team. Jede und jeder muss sein Bestes geben, denn ein Fahrer muss darauf vertrauen können, dass er das Team hinter sich hat. Mein wichtiges Prinzip bei der Arbeit ist daher die Konzentration. Der Fokus ist das A und O. Egal was um mich herum passiert. Ob da Kameras sind, einer schreit oder Leute im Weg stehen. Ich muss in stressigen Situationen wie zum Beispiel dem Reifenwechsel immer fokussiert bleiben.

Das ist häufig sehr hart, denn es geht drunter und drüber und alles passiert gleichzeitig. Aber man muss diesen Druck aushalten, weil es sich sehr lohnt. Ich zähle, wenn es darauf ankommt, immer erst bis zehn und denk mir: *Vale, primero esto, luego esto y luego esto, vamos.* – Okay, also jetzt in Ruhe: erst das, dann das und dann das, und go. Ich habe das aber erst lernen müssen und war immer froh um die Unterstützung meiner Kollegen. Ich bin durch meinen Beruf sicher gewachsen. Mir war zu Beginn nicht bewusst, wie viel mentale Stärke ich unter Druck entwickeln kann.

Wenn ich eine Auszeit brauche, dann flüchte ich mich zu meinen Freundinnen nach Malaga und außerdem tanze ich sehr viel und aktiv im Team einer Tanzschule. Das gibt den Ausgleich. Ich selbst fahre aber kein Motorrad und das ist auch besser so.

Als Kind bin mit meinem Vater Gokart gefahren, aber es ist besser, wenn ich an der Rennstrecke hinter den Kulissen bleibe. Ich bin so langsam, es ist eine Katastrophe. Mein bisheriger Highlight-Moment, das gebe ich zu, der war aber auf der Bühne: als ich 2021 in Assen in der World Superbike Series gemeinsam mit Jonathan Rea – meinem damaligen Fahrer – auf dem Podium stand, das war unvergesslich. Es war ein so emotionales Wochenende und wir hatten am Ende gewonnen.

World Superbike Series WSBK

Neben der wohl bekanntesten Serie, der MotoGP™, gibt es eine zweite internationale Rennserie, die World Superbike Serie. Während die

MotoGP™ technologieoffen ist und mit Prototypen gefahren wird, wird in der WSBK mit seriennahen Motorrädern gefahren. Das heißt, es wird mit Motorrädern an den Start gegangen, die so auch im Handel erhältlich sind und an denen nur wenige, stark reglementierte Veränderungen vorgenommen werden. Wie auch in der MotoGP™ hat die WSBK-Serie drei Stufen nach Stärke der Motorräder: World Supersport 300 SSP300, World Supersport SSP und World Superbike SBK. Parallel zur WSBK wird an einigen der Rennwochenenden seit 2024 auch die Women's Circuit Racing World Championship WorldWCR ausgetragen.

Die WSBK wird nach Möglichkeit nicht am gleichen Wochenende der MotoGP™-Rennen organisiert, um die Zuschauerzahlen nicht zu verringern. Die Austragungsorte beider Serien sind häufig die gleichen, sind aber nicht genau deckungsgleich und die WSBK ist mit zwölf Runden auch deutlich kürzer als die MotoGP™ mit 22 Runden.

Die Fahrerlager sind komplett unterschiedlich, wobei es manchmal vorkommt, dass WSBK-Fahrer in die MotoGP™ wechseln.



Manchmal, wenn ich nach einer Session ein bisschen Ruhe habe und zum Beispiel abends über die Rennstrecke laufe, dann wird mir wieder bewusst, dass ich meinen Traum lebe. *Es un sueño hecho realidad.* – Es ist wie ein wahr gewordener Traum.

Ich hätte mir nicht vorstellen können, dass ich einmal dort sein würde, wo ich jetzt bin, dass ich das Niveau erreichen würde, auf dem ich mich jetzt befindet. Ich habe es umgesetzt, was ich mir erträumt hatte. Für mich ist es das, was zählt. Ich hoffe, dass ich meinen Traum auch weiterhin so lange wie möglich leben kann.

Name: Mara

Funktion: Reifingenieurin

Unternehmen: Bimota by Kawasaki Racing Team

Nationalität: ESP



Vor dem Rennen – Das Packen des Lastwagens

Vor zwei Wochen noch sah alles etwas anders aus. Zu Hause am Firmensitz wird der Truck gepackt für das erste Rennen der Saison. Der Himmel ist noch bedeckt und der Morgentau liegt über den Feldern. Der riesige, bunt bedruckte Truck kommt einem fast übertrieben farbig vor, hier inmitten der flachen grauen Industriebauten. Die Logos der Sponsoren überziehen seine gesamte Fläche. Stolz prangt ein riesiges Foto der vier Fahrer auf der Seite. Hier in der unscheinbaren Gegend, direkt neben der Autobahn, kommt heute Morgen ein erster Hauch der internationalen Glitzer-Welt auf, in die sie später gemeinsam aufbrechen werden.

Hinten, im Werkstattteil des Trucks, sind zwei der Mechaniker am Räumen. Zwischen all den Kisten sind sie kaum zu sehen, man hört nur das Klackern und manchmal ein lauter Rummen, wenn eine Kiste hinten an der Wand des Trucks anstößt. Sie schlichten Ersatzteile und Werkzeug Stück für Stück in die dafür vorgesehenen Regale und Boxen ein. Jedes Teil hat seinen vorgesehenen Platz und wird verkeilt oder gesichert. Nichts darf sich auf der kommenden Fahrt von über 1000 Kilometern bewegen.

Einer der Crew Chiefs kommt in seinem unscheinbaren Mittelklassewagen auf den Hof gefahren. Er stellt sein Auto ab, steigt aus. Er ist bereits in Teamkleidung: Softshelljacke, Cap und kurze Hosen. Er läuft mit festem Schritt auf die Gruppe zu, grüßt die Kollegen per Handschlag und mit wenigen Worten. Es ist noch früh. Man merkt, dass nur das Nötigste gesprochen wird.

An der Seite des Trucks, wo die Tür zum Seitengang weit offensteht, stapeln sich die Lebensmittel, die zur Erstverpflegung mitgenommen werden. Die Fahrt an die Rennstrecke dauert zwei Tage und ein Teil des Teams kommt direkt mit. Getränke, Brot, Nudeln, Kaffee und Fertigsoße stehen fein säuberlich geschlichtet neben dem Truck. Stück für Stück finden sie ihren angestammten Platz im mittleren Bereich des Trucks, wo eine kleine Kochzeile untergebracht ist. Wie die Regale im Werkstattbereich ist auch hier jeder Oberschrank, sogar der Kühlschrank, mit Fixierungsmöglichkeiten versehen. In der kleinen Sitzecke können auch in den Bänken noch Lebensmittel verstaut werden.

Im vordersten Teil, dem Schlafbereich der Fahrer, ist alles neu bezogen. Handtücher, Rennkombis, und die Helme des Teams liegen noch auf den Betten, um in den Schränken hier vorne verstaut zu werden. Es riecht frisch geputzt. Das Fenster lässt das noch schwache Tageslicht von draußen hereindringen. Obwohl es eher beengt zugeht, strahlt das Innere des Trucks eine freundliche, fast gemütliche Atmosphäre aus.

Man hört ein weiteres Auto auf den Hof fahren. Einer der Dateningenieure war losgefahren, Kaffee und Brötchen für die Mannschaft zu kaufen. Er stellt die Gitterbox mit den Brottüten des lokalen Bäckers neben den Reifenstapel. Die bunten Logos des internationalen Rennzirkus auf dem Truck und der dezente Schriftzug des lokalen Dorfbäckers auf der Gitterbox: In der Diskrepanz kristallisiert sich die ganze Spannung, in der das Team sich in diesem Moment befindet. Noch eingebunden in den lokalen Kontext und den Alltag ihres Privatlebens, verwandeln sie sich Schritt für Schritt in die international anerkannten Profis, als die sie nächstes Wochenende an der Rennstrecke wieder gefeiert werden.

Der Dateningenieur lehnt am Reifenstapel und diskutiert mit der Reifentechnikerin. Erstaunt bemerkt er, dass sie zusätzlich die mittleren Reifen, die im Bereich zwischen den Slicks und den Regenreifen liegen, auch aufgestapelt hat. Grinsend ruft sie ihm in Erinnerung, dass sie vor zwei Jahren an genau diesem Auftaktrennen mit den mittleren Reifen einen 5-Sekunden-Vorsprung eingefahren hatten. Nur ein einziges anderes Team hatte ebenfalls an den Kompromiss gedacht und die Reifen mitgenommen. Den Coup, den sie damals landen konnten, den habe sie nicht vergessen und sorge lieber vor. Der Crew Chief, der gerade zwei schwarze Werkzeugboxen in den Truck hochreicht, nickt grinsend.

Aus der Lagerhalle kommt der Teamkoordinator gelaufen und ruft die Kollegen zur Kaffeepause. Einer nach dem anderen gehen sie rein und finden sich an dem provisorisch aufgestellten Klapptisch ein, auf dem nun der Kaffee steht und die Brötchen bereitliegen. Einer der Mechaniker erzählt im

Reingehen von seinen Erfahrungen mit dem Online-Master, den er über den Winter gemacht hat. Die anderen hören interessiert zu. Neben der Praxiserfahrung an der Rennstrecke ist es immer wieder interessant zu hören, wie man sich auch theoretisch auf dem Laufenden halten kann.

Als alle mit Kaffee und Brötchen in der Hand um den Tisch stehen und eine natürliche Pause in den Gesprächen entstanden ist, ergreift die Teambesitzerin das Wort. Zum Packen für das Auftaktrennen der Saison kommt sie immer extra vorbei. Es ist ihr wichtig, einen sehr direkten Draht zum Team zu haben.

Sie heißt sie willkommen in der diesjährigen Saison. In kurzen Sätzen lässt sie das letzte Jahr noch einmal Revue passieren. Dann wünscht sie allen gemeinsam *top-performance and fun*. Das ist ihr Wahlspruch, den sie immer und immer betont, denn es ist ihr wichtig, dass sie alle auch Spaß haben an der Sache.

Fast kommt sie einem vor wie der Fußballtrainer, der vor dem Spiel die Mannschaft noch einmal einschwört. Die Kollegen grinsen wissend und klatschen. Sie schätzen sie. Sie ist ein Teamplayer und sehr nahbar. Sie verlangt gleichzeitig Spitzenleistung von jedem Einzelnen und kann beinhart sein, wenn es darum geht. Doch damit können sie alle gut umgehen.

Als die Kaffeebecher geleert sind, wenden sie sich wieder ihrer Arbeit zu. Die Stimmung ist nun etwas gelöster und es wird mehr gesprochen. Die Mechaniker schieben die Motorräder aus der Halle. Einer überprüft noch einmal die Rampe am Truck, bevor sie dann mit Schwung zu zweit das Motorrad hinten in den Truck schieben. Sie witzeln, dass das zu Saisonstart immer der Test sei, ob sie es noch könnten. Innen

im Truck bleiben links und rechts der Motorräder nur wenige Zentimeter Platz. Die Motorräder werden akribisch fixiert und alles noch einmal geprüft.

Zum Schluss kommen die Reifen. Unten am Truck reicht die Kollegin einen nach dem anderen vom Reifenstapel hoch, den einer der Mechaniker nun zum Polstern der Motorräder behutsam hineinschlichtet. Er kann sich kaum noch umdrehen, so wenig Platz ist noch übrig. Von unten weist ihn die Reifentechnikerin immer mal wieder auf Lücken hin, wo noch Reifen Platz hätten.

Als alle Reifen zu ihrer beider Zufriedenheit geladen sind, klappen die beiden Mechaniker und sie gemeinsam die Rampe hoch und verankern sie mit schweren Metallbolzen. Ein letzter kritischer Blick, dann wird mit Schwung die Tür geschlossen. Der Knall hallt über den leeren Industriehof. Für einen kurzen Moment halten sie inne, dann drehen sie sich gleichzeitig um, als ob jemand ein unsichtbares Zeichen gegeben hätte, um den zweiten, kleineren Transporter zu laden, in dem Zeitnahmehäuschen und Innenausbau der Box unterkommen. Auch wenn sie noch in Zivil gekleidet sind, sie funktionieren schon im Teammodus der Rennstrecke.

Die Rollen im Rennteam

Jedes Rennteam besteht aus den gleichen Rollen. Ein Crew Chief leitet im Team eine Crew – die umfasst Fahrer, zwei bis vier Mechaniker, Reifentechniker und Datenanalysten. Es kommt auf die Größe des Teams an, ob die Crews bei zwei Fahrern genau gedoppelt sind, wie z. B. in der MotoGP™, und es pro Klasse und Fahrer eine komplett eigene Crew gibt oder ob z. B. die Datenanalysten mehrere Klassen abdecken.

In der Box trifft man die Mechaniker vorne am Motorrad an, der Crew Chief pendelt immer zwischen ihnen, den Datenanalysten und dem Fahrer, um die Strategie festzulegen, und hält den Link zum Reifentechniker hinten in der Box. Die Datenanalytiker sind dabei häufig auf Themengebiete wie den Motor oder die Reifenperformance spezialisiert.

Bei Teams mit zwei Crews gibt es häufig auch einen leitenden Techniker, der die beiden Crews koordiniert. Manchmal macht das der Teammanager aber auch selbst. Jedes Team hat einen Medienverantwortlichen, der Medien und Besucher koordiniert, häufig aber auch den zeitlichen Ablauf den Teams managt. Eventuell gibt es einen eigenen Social-Media-Verantwortlichen, Physiotherapeuten oder Fahrer-Coach. Hinzu kommen natürlich noch die Kollegen aus der Hospitality und der Eigentümer.

Im Langstreckenrennen gibt es zusätzlich noch den Tanker und den Feuerwehrkollegen, die beim Fahrerwechsel auch mit beteiligt sind.



3 Lucia – Eine romantische Geschichte harter Arbeit

Lucia ist Italienerin und eine Macherin. Sie spricht in kurzen, klaren Sätzen, die Haare im Zopf zusätzlich mit einem Haarband fixiert, damit sie bei der Arbeit nicht in den Weg kommen. Ihren Kindheitstraum, Rennmechanikerin zu werden, hat sie Schritt für Schritt verwirklicht und hart dafür gearbeitet.

Ich wollte schon als Kind Motorradrennmechanikerin werden. Das war meine Idee. Wenn ich ein Spielzeugauto bekommen hatte, habe ich es auseinandergezogen und geschaut, wie die Mechanik funktioniert. Ganz eigentlich wollte ich Rennfahrerin werden, aber das war unmöglich und viel zu teuer. Aber ich baue gerne, ich mag Mechanik und wollte in diese Welt einsteigen. Ich wollte also schon als kleines Mädchen Mechanikerin werden. *Solo il pensiero di andare in pista mi fa venire il sorriso.* – Wenn ich nur daran denke, wieder auf die Rennstrecke zu gehen, zaubert mir das ein Lächeln ins Gesicht.

Es ist nicht bei allen Eltern so, dass sie ihren Töchtern die Möglichkeit geben, diese Art von Arbeit zu machen, im Gegenteil. Ich habe die Technikschule für Mechanik und Mechatronik gemacht und wir waren drei Mädchen in der Klasse. In dem Umfeld habe ich viele Mädchen sagen hören: Meine Mutter hat mir sehr abgeraten davon, das zu machen: Ich wäre dann von so vielen Männern umgeben. Und ich fragte mich: *Qual è il problema?* – Was ist daran bitte das Problem? Ich verstehe das bis heute nicht.

Am Ende ist meine Geschichte fast ein bisschen romantisch: Ich wollte den Job schon immer machen und jetzt mache ich ihn. Vielleicht bin ich in der Hinsicht ein Vorbild, wenn es darum geht, seine Träume zu verfolgen und das auch durchzuziehen. Ich war schon immer sehr – *testarda* – hartnäckig und habe mich immer wieder selbst ermutigt.

Dass mein Traum heute wahr geworden ist, das schulde ich mir also erstmal selbst. Und in Krisenmomenten habe ich mich immer wieder mit dem Gedanken aufgebaut: Wenn du es erst geschafft hast, wenn du dort arbeiten kannst, dann wirst du glücklich sein. Und so ist es jetzt auch.

Darüber darf man aber nicht vergessen, dass ich Teamarbeit liebe, weil sie es erlaubt, gemeinsam zu lernen. Deshalb bin ich die Erste, die fragt, wenn ich etwas nicht weiß. Ich erfinde keine Dinge. Ich frage lieber einmal mehr oder wenn ich es nicht kann, sage ich: *Non lo so fare. Spiegatemi.* – Das kann ich nicht. Erklärt es mir.

Dafür muss man ehrlich sein, denn es ist immer noch eine Person auf diesem Motorrad. Wenn man etwas falsch macht und nichts sagt, kann das sehr gefährlich werden.

Meine Freunde können nichts mit Motorrädern anfangen, aber sie hören mir geduldig zu und versuchen zu verstehen, was ich ihnen erklären möchte. Und in meiner Familie haben sie sich eigentlich immer mehr Sorgen darum gemacht, dass ich vielleicht doch nicht Rennmechanikerin werden könnte,

als dass der Weg der falsche ist. Sie wussten ja, dass ich das von klein an werden wollte.

Letzte Saison habe ich es sogar geschafft, meine Eltern einmal mit an die Rennstrecke zu nehmen und ihnen meine Arbeit in der Box zu zeigen. Das war fast wie eine kleine Entschädigung dafür, dass sie mich die ganze Zeit während meiner Ausbildung unterstützt haben und immer noch unterstützen.

Aber ich weiß schon, dass ich sehr aufpassen muss. Die Welt des Rennsports, das Adrenalin und das Zusammensein im Team, kann dich voll und ganz vereinnahmen. Das heißt, ich muss es schaffen, Arbeit und Leidenschaft auch zu trennen, abzuschalten, um nicht plötzlich alles, was ich da draußen habe, zu verlieren.

Ich habe drei Jahre im Team 511 Racing als Mechanikerin gearbeitet. Ich habe mit drei verschiedenen Fahrerinnen zusammengearbeitet. Zwei Jahre lang waren wir in der Frauen-Europameisterschaft dabei und auch in der italienischen Meisterschaft. Letztes Jahr haben wir in der Frauen-Weltmeisterschaft angefangen. Heute bin ich im Motocorsa Racing Team in der World Superbike Serie. Ich arbeite dort Vollzeit als Reifentechnikerin an der Strecke und als Mitarbeiterin in der Werkstatt.

FIM Rennserien

Auf internationaler Ebene werden im Bereich des Rundstreckenrennens die beiden bereits erwähnten großen Serien MotoGP™ und World Superbike gefahren. In der Welt jenseits des Asphalt gibt es Motocross, Supercross und Supermoto, sie alle werden auf Erdstrecken gefahren,

teilweise mit großen Sprüngen. Flattrack und Speedway werden auch auf Erdstrecken, jedoch ohne große Sprünge gefahren. Hier rutschen die Fahrer mit beiden Rädern um die Kurven.

Enduro-Rennen, die auch im Gelände gefahren werden, bilden den Übergang zum Rallyefahren, wo Technik und Navigation eine große Rolle spielen. Eine letzte Kategorie der Rennserien ist die des Trials, wo es in Sprüngen über große Hindernisse wie Felsbrocken geht. Hier ist vor allem das Gleichgewicht und die Fahrtechnik entscheidend.



Gelernt habe ich an der MTS in Monza. Dort habe ich den Rennmechanik-Kurs gemacht und wurde direkt vom 511 Racing Team kontaktiert. Eine wichtige Person in meiner beruflichen Laufbahn ist Alessandra, eine ältere Kollegin aus dem 511 Team. Sie hat lange Rennerfahrung und schon viele Situationen erlebt, die ich noch nicht erlebt habe. Mit ihr zusammen kann ich alles diskutieren, echte Probleme angehen. Eigentlich hören wir uns fast ständig. Ich schreibe mit ihr mehr Nachrichten als mit meiner Mutter.

Aber auch mit meinen anderen Kolleginnen habe ich mich immer gut verstanden. Die Arbeit war immer sehr produktiv. Von unseren Cheftechnikern habe ich über die Jahre auch viel gelernt. Sie alle kamen mit viel Rennerfahrung, hatten eigene Werkstätten und haben ihr Wissen offen geteilt. Dafür bin ich sehr dankbar.

Ob Mann oder Frau macht für mich absolut keinen Unterschied. Wir sind alle Profis und machen die gleiche Arbeit. Und man muss bedenken, wir machen ja nicht wer weiß was an körperlich schweren Aufgaben, wie man die

Leute immer sagen hört. Wir schieben Motorräder durch die Gegend und schrauben dran herum. Das machen Männer und Frauen genau gleich. Wo da das Problem sein soll, versteh ich nicht.

Vielleicht muss ich aber dazu sagen, dass ich schon als Kind gerne Fußball oder Basketball gespielt habe. *Ho sempre fatto cose che facevano prevalentemente i maschi però non mi piace sentire che facevo il ragazzo.* – Ich habe eigentlich immer Sachen gemacht, die vor allem Männer machen. Ich finde es aber ehrlich gesagt daneben, wenn man mir dann sagt, ich würde den Kerl geben.

Was als Frau im Rennbetrieb eine echte Herausforderung ist, sind die Vorurteile, die Blicke von Leuten, die dir sagen wollen: *Adesso sbaglia. Ecco, tu non sei capace. Non hai posto qui.* – Jetzt macht sie gleich einen Fehler. Siehst du? Du bist unfähig. Das ist nicht dein Platz hier. Und es gibt echt auch Leute, die dir das ganz offen und mit manchmal hässlichen Worten so sagen. Du verbringst in dem Job also viel Zeit und Energie damit, diese Blicke und Gedanken zu ignorieren. Energie, die du eigentlich besser in deine Arbeit stecken würdest. Du musst du schon wirklich konzentrieren, um diese Stimmen zu ignorieren. Das heißt, das ist eine zusätzliche Belastung, die, ich glaube, Männer so nicht haben.

Auf der anderen Seite erlebe ich immer wieder Männer, die ganz offen zu uns kommen und uns ein positives Feedback geben. Sich freuen, dass wir die Arbeit machen. In Cremona zum Beispiel ist einmal ein Mann zu uns gekommen, hat uns

angesehen und von Herzen erstaunt gesagt: *Ma voi fate le meccaniche?* – Und ihr seid alles Mechanikerinnen? Und ich antwortete *Sì, sì.* – Ja, schon. Dann hat sich ein Lächeln über sein ganzes Gesicht ausgebreitet – und das war nicht dieser „Schreckgespenst-Frau-Blick“. Irgendwie war er glücklich und hat immer wieder gesagt: *Complimenti, complimenti.* – Glückwunsch, Glückwunsch.

Er hatte sich offen und ohne Vorurteile gefreut, Frauen zu sehen, die an den Motorrädern arbeiten. Dabei kannte ich ihn gar nicht. Etwas Ähnliches ist mir passiert mit einem technischen Kommissar. Ich hatte ihn bei der italienischen Junioren-Geschwindigkeitsmeisterschaft kennengelernt und er hat sich an mich erinnert. Er ist stehen geblieben, hat mich begrüßt und gesagt: Wow cool, dass du hier bist. Cool zu sehen, wie ihr gewachsen seid. *Oh, mi raccomando, mi raccomando per il futuro, ci tengo! Alla prossima.* – Ich drück dir die Daumen für die Zukunft. Bis zum nächsten Mal. Und das hat mich sehr gefreut, denn schließlich sieht man einen technischen Kommissar ja nicht so häufig und dennoch hat er sich an mich erinnert.

In Zukunft möchte ich weiter von diesem Job leben können. Ich kann mir gut vorstellen, im Superbike-Fahrerlager in Zukunft zu bleiben. Hier kann es dir passieren, dass du im Essenzelt neben einem der Top-Fahrer sitzt und dich einfach normal mit ihm unterhältst. Die Leute sind freundlich. Ich mag das sehr.

Name: Lucia

Funktion: Mechanikerin, Reifentechnikerin

Unternehmen: Motocorsa Racing Team

Nationalität: ITA



Die Tage bevor das Rennen losgeht

In den Tagen vor dem Rennen braut sich jetzt die Spannung zusammen. Letzte Vorbereitungen werden getroffen, die Dichte der Informationsmails des Veranstalters nimmt zu. Es kommen mehrfach noch E-Mails mit letzten Hinweisen, Dinge, die man noch schnell ausdrucken sollte, bevor man sich auf den Weg macht, die Position des Welcome Desks wurde noch einmal verändert, Erinnerung an die zugelassenen Scooter und Hilfsfahrzeuge, Anordnung der Parkplätze.

In den sozialen Medien nimmt die Dichte der vor Vorfreude fast platzenden Posts zu. Fahrer, Teams, Mechaniker und Fans teilen Bilder und Filme von vergangenen Siegen an der gleichen Strecke oder fulminanten Stürzen, dem Handstand einer der Fahrer in der Box oder von Rauch umgebenen Stoppies aus dem Test von vor zwei Wochen: Vor Freude über die gute Leistung lassen die Fahrer dabei bei angezogenen Bremsen die Reifen durchdrehen und bringen das Hinterrad zum Qualmen.

Die Fachpresse publiziert Artikel zu Fahrern, die nach einer Verletzungspause nun endlich wieder anwesend sein werden und vor allem auch über solche, die am bevorstehenden Wochenende abwesend sein werden. Posts der Fahrer aus dem Krankenbett, im hellblauen Kittel mit geschienten Schultern,

großen Pflastern und dem Arzt oder der Lebensgefährtin an der Seite unterstreichen das Ausbleiben, während Videos aus dem Fitnessstudio die wiedergewonnene Form eines anderen eindrücklich unterstreichen sollen.

Die Posts werden tausendfach gelikt, repostet und kommentiert. Unter Fans und in der Presse wird offen um die neuverteilten Chancen der anderen Fahrer gepokert. Wird der Rivale die entscheidenden Punkte holen, um die Ranglistenführung übernehmen zu können? Die digital ausgelassene Stimmung reicht mehr und mehr ins reale Leben herüber. Fast nebenbei läuft ein Artikel über den Bildschirm: Es treten neue Regeln der Rennleitung in Kraft.

Ein Fahrer hatte beim letzten Rennen bewusst eine Grauzone des Reglements ausgenutzt und mit einem Startabbruch für Chaos gesorgt. Die Rennleitung hatte viele Stunden konferiert und zwei Anpassungen herausgegeben, die dem breiten Publikum nun erklärt werden müssen. Die Uhr scheint Stunde für Stunde schneller zu ticken. Alles richtet sich auf das Rennwochenende aus. Es kommen Bilder der Teams vor Ort, die die Trucks im Fahrerlager aufgebaut haben. Die Boxen sind eingerichtet. Alles nimmt Fahrt auf. Die Atmosphäre verdichtet sich. Mittwochs begeben sich auch die letzten Mitarbeiter auf die Reise.

Von überallher kommen jetzt die Posts mit Fotos von atemberaubenden Sonnenuntergängen aus dem Flugzeugfenster, Fotos aus dem Autofenster mit kilometerlangen Staus oder von Besichtigungen der lokalen Touristenattraktionen. Die ganze internationale Community

macht sich auf den Weg, sie zieht sich von überallher zusammen. Sie tauschen ihr bürgerliches Leben gegen das Rennleben und schlüpfen in ihre zweite Identität. Die Superhelden machen sich bereit. Das große Klassentreffen kann beginnen.



4 Chloé – The American dream, made in France

Chloé ist Französin und noch während des Studiums in die USA ausgewandert. In ihrer Wortwahl mischen sich technische Analyse und leidenschaftliche Begeisterung für den Motorradsport. Ihr Französisch ist mit vielen englischen Begriffen gespickt. Sie hat auf der anderen Seite des Atlantiks Fuß gefasst und die amerikanische Art liegt ihr.

Für mein Auslandspraktikum bin ich zu John Deere in die Vereinigten Staaten gegangen – im Januar. Kurz vorm Landeanflug hieß es, wir könnten nicht landen, weil die Landebahnen nicht geräumt seien. Und dann begrüßte uns der Pilot mit den Worten: *Bienvenue au Pôle Nord.* – Herzlich Willkommen am Nordpol. Ich schwöre es dir, dieser Moment, in dem die Kälte dich trifft ... Als ich ankam, hatte mein Mitbewohner vorsorglich eine dicke Jacke mitgebracht. Ich dachte mir noch: Ach was, ich habe doch meine Ski-Jacke. Und als wäre es gestern, erinnere ich mich, wie ich aus dem Flughafen kam und mir sofort und kommentarlos seine Jacke schnappte! Das Gefühl, dass alles gefriert, wenn du atmest. Das war eine unglaubliche Erfahrung

Im Alter von elf Jahren wollte ich unbedingt an eine Ecole Polytechnique oder eine Militärhochschule gehen und dann zur Luftwaffe. Ich wollte Flugzeuge fliegen. Ich wollte einen Jungs-Job machen. Ich habe Indiana Jones geliebt und viel Judo gemacht bis auf ein sehr fortgeschrittenes Niveau. Vom Judo kam sicher auch die Idee mit der Armee, denn viele Judoka gehen später in die Armee. Ich glaube, es ist wegen

der Disziplin und auch weil Judo körperlich sehr intensiv ist. Nach meinem Bachelor an der Militärhochschule habe ich aber schnell festgestellt, das mit der Armee ist irgendwie doch nichts für mich. Der nächste Schritt war dann: *Si je peux pas piloter les avions, je vais essayer de les construire.* – Wenn ich schon keine Flieger fliege, dann möchte ich sie wenigstens bauen. Ich ging also an eine technische Uni, studierte Maschinenbau und Werkstofftechnik und kam über ein Praktikum in die Thermodynamik und zur Idee der Antriebsentwicklung.

Bis Ende letzten Jahres arbeitete ich an den Wochenenden als Renndatenspezialistin in der amerikanischen Supersport-Klasse für das Suzuki Team. Zusätzlich habe ich mein eigenes Unternehmen gegründet, über das ich Support für Datenanalysesoftware in der gleichen Serie mache. Unter der Woche arbeite ich in meinem Nine-to-five-Job: Bis vor kurzem als Performance-Ingenieur bei Harley Davidson und jetzt als Motorsport-Performance-Analystin bei Michelin.

Ich habe also mehrere Jobs, die sich alle um den Motorradsport drehen und alle miteinander zu tun haben. Deswegen bin ich auch sehr strikt im Prioritäten-Setzen, damit keine Interessenskonflikte auftreten. Aber es war schon verdammt cool, letzte Saison den Titel für die Teamwertung stellvertretend für unser Team abzuholen und dort auf dem Podium zu stehen, für das, was ich beruflich mache. Ich liebe es, Teil eines Teams zu sein. *J'adore l'idée d'être sur le podium et de pouvoir célébrer des victoires.* – Der Gedanke, auf dem

Podium zu stehen und Siege zu feiern, das motiviert mich schon sehr. Siege, die wir gemeinsam erfochten haben.

Ich wollte unbedingt einen spannenden Job machen, der den Intellekt mit einbezieht, wo man aber auch mit den Händen arbeitet. Ich hatte das große Glück, dass sie an unserer Uni in Frankreich gerade einen Zweig für eine solche Ausbildung eröffnet hatten.

Wir konnten Praxiserfahrungen machen und hands-on lernen. Wenn ich das in den USA erkläre, verstehen sie überhaupt nicht, was das sein soll: Studium mit praktischer Ausbildung. In den Staaten gehst du entweder zur Uni oder du sammelst deine Erfahrung eben in der Praxis beim Arbeiten nach der Uni oder du nimmst dir ein Freisemester. Aber beides zusammen, das gibt es nicht und das war für mich schon ein rechter Vorteil.

Über die Ausbildung bei John Deere kam ich in die USA und baute mir mein Netzwerk auf. Letztendlich konnte ich meine Professoren an der Uni überzeugen, dass ich den letzten Teil des Studiums hier in den USA machen konnte. Das hat mir nachher erlaubt, direkt meinen Maschinenbau-Master mit Fokus auf Verbrennungsmotoren in Wisconsin zu machen. Ich habe es nie mehr geschafft, nach Europa zurückzukehren, obwohl ich es versucht habe. *J'ai trouvé mon premier boulot aux États-Unis, deuxième, troisième. Maintenant, je suis établie, ça fait dix ans.* – Aber mit der Zeit habe ich meinen ersten Job in den USA gefunden, den zweiten, den dritten. Und jetzt bin ich seit elf Jahren hier.

In den USA ist das Arbeitsumfeld anders. Es ist alles ein bisschen relaxter hier, habe ich den Eindruck. Networking wird sehr unterstützt und ich habe das Gefühl, dass das sehr gut zu meiner Persönlichkeit passt. Hier bei Michelin haben wir einen sehr gesunden Mix zwischen amerikanischer und französischer Kultur. Das ist super spannend.

Ich bin auf einem Bauernhof in Frankreich aufgewachsen mit unglaublich viel Platz, einer Werkstatt, einem Papa, der sehr gut schweißen und Dinge konstruieren kann. Zwei Autostunden von Le Mans entfernt. Damals hat mich das aber alles nicht interessiert. Ich habe nur das Nötigste auf dem Hof mitgeholfen und mich auf mein Judotraining konzentriert.

Heute denke ich mit Wehmut zurück, weil ich zurzeit verzweifelt auf der Suche bin nach einer Garage, um meine drei Motorräder unterzubringen. So wenig mich der Hof und die Handarbeit damals interessiert haben, so sehr habe ich mich aber jedes Mal gefreut, wenn wir zu meinen Großeltern ins Burgund fuhren, denn mein Opa hatte ein Kindermotorrad gekauft, mit dem ich fahren durfte.

Nach dem Studium habe ich meine ersten Gehälter in Motorräder gesteckt. Gemeinsam mit Kollegen habe ich den ersten Tag auf der Rennstrecke als Zuschauerin verbracht. Am nächsten Tag ging ich selbst auf die Rennstrecke und ab da war ich so richtig begeistert. Aktuell habe ich drei Motorräder. Eine Yamaha R6, die komplett mit allen Sensoren ausgestattet ist und mit der gleichen Software, wie ich sie auch in der Moto

America Serie benutze. Sie hat also alles, was eine Profi-Rennmaschine auch hat: Ich kann alles konfigurieren.

Dann habe ich noch eine KTM Super Moto, die ich auf der Karting-Strecke hier um die Ecke zum Trainieren nutzen kann – sie hat auch alle Sensoren. Ich liebe es, meine Daten auszulesen und zu analysieren. Und dann habe ich noch eine Motocross-Maschine mit Spikes. Wir waren lange im Norden, wo im Winter die Seen zufrieren und man mit dem Motorrad darauf fahren kann. Jetzt sind wir weiter im Süden und ich habe ein Dirtbike daraus gemacht mit dem ich – wie der Name so schön sagt, im Gelände unterwegs sein kann.

Meine Fortschritte beim Motorradfahren sind aber eher inkrementell und ich fahre sicher eher vorsichtig, da ich mittlerweile beruflich eine große Verantwortung habe und das nicht verspielen möchte. Außerdem habe ich so viele Sensoren auf meinen Maschinen installiert, die möchte ich nicht schrotten. Einer der Highlight-Momente war aber sicher mein erstes Rennen.

Ich habe auf einmal meine Rundenzeit deutlich reduzieren können. Irgendwie ging alles leichter und schneller. Kurz vor dem Ziel habe ich meine Rivalin überholt und bin als Erste ins Ziel gefahren. Der Hammer. Auf der Rennstrecke verliere ich ein bisschen die Vorsicht und bin sehr kompetitiv. Das macht einfach unglaublich Spaß. Aber ja, wenn ich in meinem Job die Daten der Profis analysiere, dann relativiert sich vieles. Deren Zeiten und die Performance, das ist einfach Lichtjahre weg.

Mein Freund teilt meine Motorradleidenschaft komplett. Wir haben uns an der Rennstrecke kennengelernt. Er arbeitet als Mechaniker und hat sich nebenher selbstständig gemacht im Designbereich. Er hat zum Beispiel eine neue Maschine im Vintage-Look umdesigned. Sie wurde von Fachzeitschriften porträtiert. Wenn wir von der Arbeit nach Hause kommen, findet man uns in der Werkstatt. Wir ergänzen uns super. Und selbst wenn wir uns an einem Wochenende mal vornehmen, wirklich gar nichts zu machen, geht das nicht lange und jeder ist wieder an seinem Projekt in der Werkstatt. Es ist Luxus, dass wir beide Beruf und Hobby so gut vereinen können.

In Zukunft möchte ich noch besser werden in dem, was ich tue. Ich möchte gerne auf internationalem Topniveau arbeiten – zum Beispiel in der MotoGPTM. Und ein Teil von mir möchte gerne auch wieder nach Europa zurück, auch um meine Familie mehr zu sehen und weil viele der Teams in Europa sind. Und obwohl ich bisher noch keine Gelegenheit hatte, bin ich sehr optimistisch, dass sich die Chance ergeben wird.

Ich habe mir in den USA einen Expertenstatus und ein super Netzwerk erarbeitet. Beides wird mir helfen, auch auf internationaler Ebene Fuß zu fassen. Und wenn du einmal ein gewisses Niveau erreicht hast, kann es von Vorteil sein, eine Frau zu sein. Es gibt dann nicht mehr so viele Frauen. *Tu es vraiment la minorité, mais tu es la minorité compétente dont on se souvient.* – Als Frau bist du zwar in der Minderheit, ja, aber in der kompetenten Minderheit, die in Erinnerung bleibt.

Name: Chloé

Funktion: Motorsport Performance Analystin & selbstständige Racedata-Analyst

Unternehmen: Michelin & Unical Racing

Motorrad: Yamaha R6, KTM Super Moto

Nationalität: FRA



Über die Autorin



Suse Mühlmeier, Jahrgang 1990

Suse ist begeisterte Hobby-Sportlerin und arbeitet in der Energiebranche. Ursprünglich hat sie Gymnasiallehramt für Deutsch und Geographie studiert. Daran hat sie einen Master in Bildung für Nachhaltige Entwicklung angehängt und kam schließlich über ihre Promotion in die Energiebranche.

Aufgewachsen ist Suse im Fünf-Seen-Land in der Nähe von München auf einem von ihren Eltern renovierten Bauernhof mit ihren zwei Schwestern. Heute lebt sie mit ihrer Tochter und ihrem Partner am Genfer See in der Schweiz.

Neben dem Segeln, das sie schon von Kind auf begeistert hat, trifft man sie hier viel in den Bergen beim Langlaufen, Skitouren, Telemarken, Klettern oder Wandern. Daneben ist Suse begeisterte Handwerkerin und Gründungsmitglied einer Brassband, in der sie Saxofon und Posaune spielt.

Suse, du hast ein Buch geschrieben über den Motorradrennsport und die Motorradentwicklung. Fährst du selbst auch?

Seit ich 18 war, hatte ich eine kleine Vespa, mit der ich durch die Gegend geknattert bin. Beim TÜV haben sie mich immer schief angeschaut, weil die so laut war, ohne dass ich was daran gemacht hatte. Aber nein, ich bin keine Motorradfahrerin.

Ich bin ein einziges Mal mit Anne, meiner verstorbenen Schwester, auf ihrer Ninja über die Autobahn gefahren. Das war für mich ein Höllenritt. Auf diesem Notsitz mit 120 km/h, ich hatte richtig Angst. Dabei ist sie gefahren wie auf rohen Eiern.

Motorradfahren war bei uns also wirklich ihre Sache. Aber ich muss zugeben, dass nach all den Rennstreckenbesuchen und den Interviews ich schon sehr neugierig geworden bin. Was mich – vom Mountainbiken kommend – technisch am ehesten reizen würde, ist Trial. Und ich habe mir vorgenommen, dass ich mir in näherer Zukunft eine elektrische Scrambler kaufe zum Cruisen. Das darf ich an der Rennstrecke immer nicht so laut sagen, aber ich bin großer Fan von Elektromotorrädern.

Die hier porträtierten Frauen haben vor allem eines gemeinsam, ihre Leidenschaft für den Beruf. Was ist eigentlich deine Leidenschaft?

Darüber habe ich während des Schreibens auch viel nachgedacht. Ich hatte das nicht, dass ich meine Leidenschaft so zum Beruf gemacht habe oder im Beruf so passioniert war. Mich hat mein Beruf immer begeistert, aber

dieses bedingungslose, das Leidenschaft mitbringt, das hatte ich nie in der Arbeit.

Wo ich das aber habe, und dieses Licht ist mir wirklich erst dank des Buches aufgegangen, ist im Schreiben und Geschichten erzählen. Ich habe schon immer geschrieben und das, was ich schon vor dem Buch besonders gerne gemacht habe, ist Vorträge schreiben. Das, was man erzählen möchte, so zu schreiben, dass es eine lebendige Geschichte wird, das finde ich großartig.

Du arbeitest in der Energiebranche, die ja auch eher eine Männerbranche ist, wie siehst du deine Situation als Frau?

Wie viele Frauen im Buch bin ich auch eher auf der Seite: Ist für mich persönlich kein Thema. Ich habe immer sofort das Wort, wenn ich das möchte, man hört mir zu und ich habe mich nicht mehr beweisen müssen als männliche Kollegen auch. Ich profitiere ganz klar von dem, was die Generationen Frauen vor uns erkämpft haben. Ich bin mir dessen bewusst. Ich war immer in eher männlichen Umfeldern unterwegs und komme damit sehr gut klar.

Es ist dein erstes Buch. Wie war es für dich, dieses Buch zu schreiben?

Wenige Tage nach dem Tod meiner Schwester war diese Idee des Buches einfach da. Ich wollte das, was sie begonnen hatte, weiterführen, aber eben mit dem, was ich kann: Schreiben.

Und diese Idee des Buches, die war so absolut wie keine andere Idee in meinem Leben zuvor. Während der gesamten Zeit, die ich an diesem Buch gearbeitet habe, sind mir nur Türen aufgegangen und positives Feedback entgegengeschlagen. Und eine so bedingungslose Idee trägt einen auch über Momente hinweg, wo es nicht so gut läuft.

Es war also eine großartige Reise in eine Welt, die ich nur ganz schemenhaft aus wenigen Schilderungen meiner Schwester kannte und einfach nicht verstanden habe. Heute versteh ich sie und habe sie sehr zu schätzen gelernt, inklusive der großartigen Menschen, die hinter den Kulissen den Rennsport möglich machen.