

SUSE MÜHLEMEIER



AUF DEN SPUREN DER

**TECHNIKERINNEN
IM MOTORRADSPORT**

BUILDING SPEED

MEYER & MEYER VERLAG



AUF DEN SPUREN DER

///
TECHNIKERINNEN
IM MOTORRADSPORT

Allgemeine Hinweise

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personenbezeichnungen die männliche Sprachform verwendet. Gemeint ist sowohl die männliche als auch die weibliche und die diverse Form.

Das vorliegende Buch wurde sorgfältig erarbeitet. Dennoch erfolgen alle Angaben ohne Gewähr. Weder die Autorin noch der Verlag können für eventuelle Nachteile oder Schäden, die aus den im Buch vorgestellten Informationen resultieren, Haftung übernehmen.

Sollte diese Publikation Links auf Webseiten Dritter enthalten, so übernehmen wir für deren Inhalte keine Haftung, da wir uns diese nicht zu eigen machen, sondern lediglich auf deren Stand zum Zeitpunkt der Erstveröffentlichung verweisen.

BUILDING SPEED

MEYER & MEYER VERLAG

Inhalt

Vorwort	8
Zwischen Abschied und Anfang.....	10
Ein Anruf aus heiterem Himmel.....	10
Der Moment der tiefsten Schwärze.....	11
Ein Lichtstrahl am Horizont.....	12
Die Passion verstehen	13
Die Umsetzung der Idee	13
1 Merci – Fahrzeugtechnikerin mit Benzin im Blut.....	18
2 Mara – einen wahrgewordenen Traum hart erarbeitet.....	28
3 Lucia – eine romantische Geschichte harter Arbeit.....	38
4 Chloé – the American dream, made in France.....	46
5 Emilie – and the Pocket Rocket.....	54
6 Jenny – am Speed schrauben.....	66
7 Beatrix – dreifache Mama und Softwareentwicklerin auf Weltmeisterebene	74
8 Sabine – offen, neugierig, ehrlich und immer freundlich	86
9 Aurora – mit Neugier und Durchsetzungsvermögen ans Ziel	96
10 Mathilde – wie es ist, seinen Platz gefunden zu haben	106
11 Marta – alle Dinge passieren aus einem Grund, und immer aus einem guten.....	114
12 Sofia – die Reifenhexe	124
13 Anne † – Meisterin des Understatements	132
14 Anna – auf die Spur gebracht.....	140
15 Michelle – die Liebe zum Fahrwerk und der aufgegebenen Traum	150
16 Lucie – die Leidenschaft, die überhandnahm	158

Building Speed

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Details sind im Internet über www.dnb.de abrufbar.

Alle Rechte, insbesondere das Recht der Vervielfältigung und Verbreitung sowie das Recht der Übersetzung, vorbehalten.
Kein Teil des Werks darf in irgendeiner Form – durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren – ohne schriftliche Genehmigung des Verlages reproduziert oder unter Verwendung elektronischer Systeme verarbeitet, gespeichert, vervielfältigt oder verbreitet werden.

Der Verlag behält sich das Text- and Data-Mining nach § 44b UrhG vor, was hiermit Dritten ohne Zustimmung des Verlags untersagt ist.

© 2026 by

Meyer & Meyer Fachverlag & Buchhandel GmbH
Von-Coels-Straße 390, 52080 Aachen
www.dersportverlag.de

Member of the World Sport Publishers' Association (WSPA)

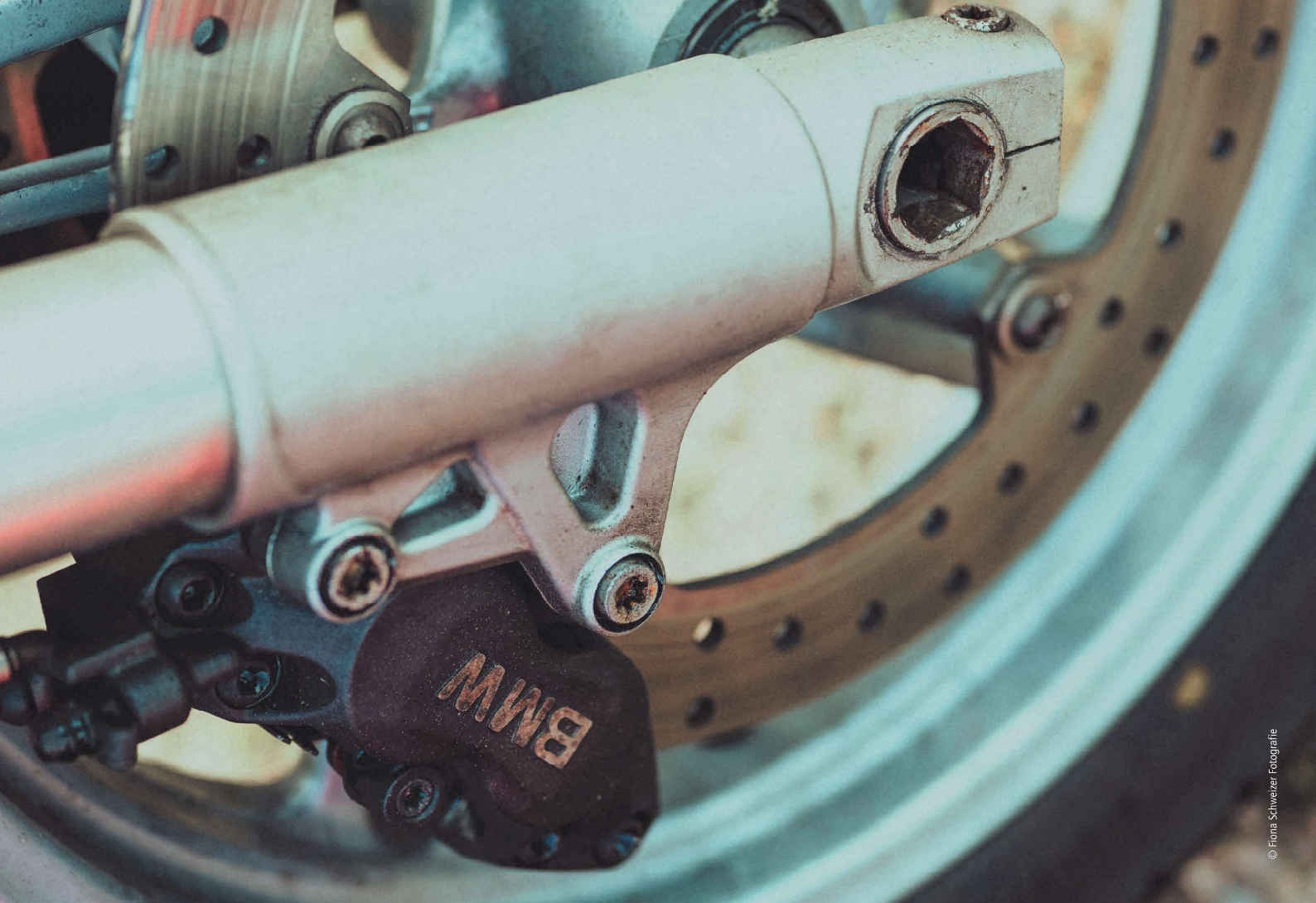
Gesamtherstellung (Druck): Print Consult GmbH, München, www.printconsult.de



ISBN: 978-3-8403-7990-1

Bei Fragen zur Sicherheit unserer Produkte wenden Sie sich bitte an: kontakt@m-m-sports.com.

17 Lucia – Nachrichtenliches über eine steile Karriere.....	168
18 Lucrezia – Kampfsportgeist im Frauenteam.....	178
19 Violeta – das Rückgrat des Scrutineerings.....	184
20 Säri – Berliner Schmauze in den Bergen.....	196
21 Ronja – 60 % Fahren + 40 % Technik = 100 % Leben.....	206
22 Nina – Verlust und Perspektive.....	214
23 Elena – man muss nicht laut sein, um gehört zu werden.....	222
24 Federica – Selfmadewoman aus der Remsportfamilie.....	230
25 Alessandra – auf der Suche nach der Perfektion im Team.....	236
26 Julia – Performance, Qualität und Sicherheit in der Lederhülle.....	246
27 Midori – die Legacy eines Traumes.....	254
28 Melissa – die gezähmten Dämonen.....	262
Danksagung.....	272
Über die Autorin.....	276
Bildnachweis.....	278



VORWORT

Wer dieses Buch aufschlägt, steht gedanklich sofort in der Boxengasse – zwischen Reifenwechsellern, 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 erhabenen 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



ZWISCHEN ABSCHIED UND ANFANG

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.

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 verließ nichts Gutes. Mit wem auch immer ich telefonierte, versuchte ich, Hoffnung zu verbreiten. Ich verdrängte die Gefahr und die Schwere der Lage.

DER MOMENT DER TIEFSTEN SCHWÄRZE

Dienstagabend, eine gute Woche später. Ich saß im Zug auf dem Heimweg von einem für mich wichtigen Geschäftsessen, 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 LKWs 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 sagenumwobenen 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 geschichtsschweren 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 vorbeiziehenden 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 entlangfährt, 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.



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 Motorradsport 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 statt 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.



#1 Merci



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 kostengünstiger 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 will 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 einzuschleichen. An solchen Tagen *triffst mi beim Paragleiten oder Motorrad 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 Rennstrecke 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.

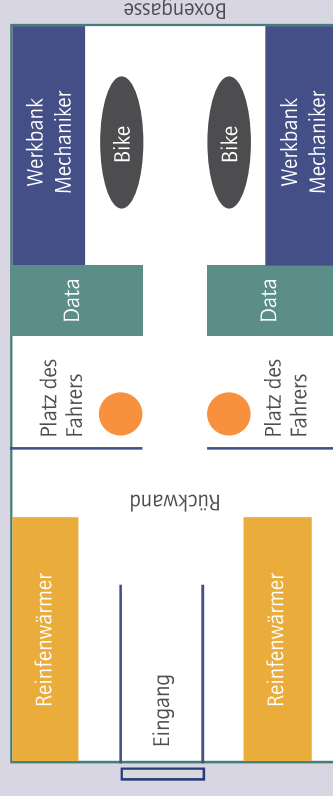
Vorne in der Box steht der Teammanager mit dem Datenspezialisten über den Laptop gebeugt am Tisch. Sie werten die Rundenzeiten aus und diskutieren über den Datenrücklauf eines Sensors, der im freien Training anscheinend fehlerhafte Daten geliefert hat. Die Eltern des Piloten stehen gebannt vor den beiden 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 Hauptsponsors, 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 Werkzeugtaschen 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 Bildschirman, 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 scheidet 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 schwingungsvollen 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 Feuerlöcher 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 Schublade 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.

Ein letzter Gedanke: Tue es

Das Wochenende ist vorbei. Für die Frauen geht es jedoch schon bald wieder weiter, sie sind noch mitten in der Saison und nach der Saison ist vor der nächsten. Es ist ein immerwährender Kreislauf aus Höhen und Tiefen, Emotionen, Präzision und Adrenalin.

Und du? Vielleicht bist du ja schon längst auf dem Weg, das, was du schon immer machen wolltest, jetzt auch endlich mal anzugehen?

Das ist es, was uns diese Frauen alle vorleben. Der inneren Stimme trotz aller Hürden zu folgen. Und keine Angst davor zu haben, sich zu engagieren in dem, wofür man brennt.

Tue es! Sie haben es alle auch getan und viele sind noch immer dran.



/// ÜBER DIE AUTORIN



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 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 Motorradsport 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 ich nach all den Rennstreckenbesuchen und den Interviews schon sehr neugierig geworden bin. Was mich technisch am ehesten reizen würde, ist Trial. Und ich werde in näherer Zukunft eine elektrische Scrambler kaufen. Das darf ich 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 entgegen geschlagen. 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 verstehe ich sie und habe sie sehr zu schätzen gelernt, inklusive der großartigen Menschen, die hinter den Kulissen den Rennsport möglich machen.