



Zwei starke Frauen des Kart-Club Kerpen: Sportleiterin Christa Fritzsche (links) und Dorothee Krauthausen, verantwortlich für die Bambini-Schule.
Foto: Lukas Baust

Der wahre Entdecker und erster Förderer von Michael Schumacher und Sebastian Vettel: Gerhard Noack, Präsident des Kart-Club Kerpen.
Foto: Sport/Herbert Bucco



Fliegender Start in eine erfolgreiche Motorsport-Karriere: Bis zum Alter von zwölf Jahren ist die Teilnahme nur an nationalen Rennen erlaubt.
Foto: Lukas Baust

Mit Gefühl in die Kurve

Nachwuchsförderung in Sachen Kart-Fahren. In Kerpen, wo einst die beiden Schumacher-Brüder starteten, möchten Fachleute den Ehrgeiz für eine Karriere im Motorsport in die richtigen Bahnen lenken.

VON KLAUS SCHMIDT

Die Schumachers, natürlich, man kommt nicht um sie herum in einer Geschichte über den Kart-Club Kerpen. Ralf ist ja auch noch Jugendleiter, viel Zeit kann er zwar nicht erübrigen, ist weiterhin sehr eingespannt in viele andere Dinge, doch die Zeit, die bleibt, setzt er für die Sache ein, sagt Christa Fritzsche, die Sportleiterin. „Ralf macht das gut“, er ist außerdem Schirmherr des ADAC-Kart-Masters. Michael hat keine Funktion im Klub, aber ein paar Mal im Jahr schaut er vorbei in der Steinheide, dort, wo er seine Jugend verbracht und das Rüstzeug erhalten hatte für eine Karriere, die in sieben Formel-1-Weltmeistertiteln gipfelte. Die Schumachers üben immer noch eine Strahlkraft aus, „gerade der Michael. Aber mehr auf die Zuschauer.“ Die Jungs und vereinzelt Mädels, die jetzt im Kart sitzen, holen sich vielleicht ein Autogramm, das war's dann aber auch. „Die würden sich auch durch Sebastian Vettel nicht ablenken lassen.“ Kein Auflauf, Konzentration auf das Wesentliche, das nächste Rennen.

1961 wurde der Kart-Club Kerpen gegründet, seit 35 Jahren ist Gerhard Noack

bei den „Rennsportfreunden Wolfgang Graf Berge von Trips“. Er war Leiter der Bahn und ist seit zwei Jahren Präsident. „Wir waren immer der Klub in Deutschland, der gesagt hat: Das Wichtigste für uns ist die Nachwuchsförderung. Darauf ist alles ausgelegt.“ Dass so viele erfolgreiche Fahrer aus der Kerpener Schule hervorgegangen sind – die „Schumi“-Brüder und Vettel an der Spitze, dazu unzählige Tourenwagen-Piloten wie Frank Biela, Sascha Maaßen, Jörg Bergmeister, Christian Menzel –, „muss ja einen Grund haben“. Immer wieder neue Ideen zu entwickeln und zu überlegen, „was kann man noch besser machen?“, das gehört am Erftlandring zum Selbstverständnis.

„Kartfahren ist richtig teuer geworden.“

CHRISTA FRITZSCHE

Christa Fritzsche hat im Sommer 2006 das Amt der Sportleiterin übernommen, ehrenamtlich wie alle im Vorstand, nur die Klub-Sekretärin ist halbtags fest angestellt. „Man muss schon ein bisschen verrückt sein“, sagt Fritzsche. Ihr Sohn fuhr einst mit Vettel bei den Bambinis, ihr Mann schraubte. „Früher, da hatte man einen Kombi, ein Party-Zelt und einen Satz Reifen. Und wer besonders gut ausgestattet war, der hatte einen zweiten Satz Felgen für Regenreifen.“ Die Zeiten haben sich geändert. „Heute kommen die mit Transportern selbst zum Klub-Lauf“, das Fahrerlager gleicht „einer kleinen Formel-1-Welt“, wenn sie zur international ausgeschriebenen Deutschen Kart-Meisterschaft (DKM) aus Skandinavien, Italien und Osteuropa anreisen. Jeder mit eigenem Schrauber, wenn nicht sogar zweien. Sie lesen Daten aus, alles professionell wie nie zuvor. „Kartfahren ist richtig teuer geworden“, sagt Christa Fritzsche, ein günstiges Hobby war das ohnehin nie, darüber müsse man sich im Klaren sein oder es lassen.

Früher rekrutierte sich der Nachwuchs aus einem Umkreis von 100 Kilometern, nun kommen 60 Prozent des

DKM-Startfeldes aus dem Ausland. „Es ist globaler und härter geworden und wesentlich schwieriger, eine Meisterschaft zu gewinnen“, weiß Gerhard Noack. Talente gebe es „nicht mehr oder weniger“ im Vergleich zu den Zeiten, in denen der Schumacher-Boom für einen großen Zulauf sorgte. Die Felder bei den Klub-Läufen, der Kart-Challenge, sind allerdings geschrumpft auf rund 70 Starter – eine Folge der Wirtschaftskrise. In Kerpen versuchen sie, den Ehrgeiz für eine Karriere im Motorsport in die richtigen Bahnen zu lenken und finanzielles (bei den Eltern) und seelisches Unheil (bei den Kindern) möglichst zu verhindern. „Unsere Bambini-Kartschule ist einzigartig in Deutschland“, sagt Noack.

Seit einigen Jahren führen Guido und Dorothee Krauthausen Jungen und Mädchen ab acht an den Sport heran, in zweitägigen Lehrgängen vermittelt das in der Szene anerkannte Paar aus Eschweiler Grundkenntnisse in Theorie und Praxis. Kart und Ausrüstung werden gestellt, jeder wird einzeln betreut. „Wir wollen mit der Schule keinen Profit machen,

sondern versuchen, unserer Verantwortung als Traditionsklub gerecht zu werden“, sagt Dorothee Krauthausen, lizenzierte Sport-Kommissarin. „Will das Kind das überhaupt, macht es dem Kind Spaß?“ – diese Fragen stünden an erster Stelle. Von neun Teilnehmern pro Lehrgang

„bleiben drei beim Kartsport“ wie neulich dieses Mädchen. „Da hat man schon nach dem dritten Turn gesehen: eine Perle, aus der kann was werden.“ Den „Talentreifen“ gebe man die fachkundige Einschätzung ehrlich, aber nett mit auf den Weg – was im Einzelfall nicht verhindert, dass beratungsresistente Eltern unbeirrt am Nachwuchs ihren Traum ausleben wollen. „Das ist leider wie in anderen Sportarten auch.“

Gerhard Noack sieht in der Bambini-Schule auch einen erzieherischen

Effekt. Sie vermittele „fares Verhalten. Je früher man das lernt, um so besser, es prägt.“ Zu einem letztlich erfolgreichen Rennfahrer gehöre aber mehr. „Man muss körperlich und vom Kopf her topfit sein, muss sich verkaufen können, eine Aura haben, um Sponsoren zu finden, die Eltern gehören dazu. Kinder, die nicht aus freien Stücken bei der Sache sind, daraus wird nix.“

Noack war der große Mentor von Michael Schumacher, 1997 verpachtete er sein Geschäft, um sich „zu 100 Prozent um Sebastian Vettel zu kümmern“, angefangen mit dem ersten Red-Bull-Vertrag. Bis zum nächsten Ausnahmefall würde es „acht bis zehn Jahre dauern“, aber Noack hat da schon wieder einen im Auge. David Beckmann aus Hagen, „der ist gerade 13 geworden“. Auf seiner Homepage ist von den Vorbildern Schumacher und Vettel zu lesen und vom Wunsch, Formel-1-Pilot zu werden. „David“, sagt Sportleiterin Christa Fritzsche, „ist die nächste große Hoffnung unseres Klubs.“

Der eine will in die DTM, der andere in die Formel 1: Samuel Niestrath (links) und Jan Schultes.
Foto: Lukas Baust



Erftlandring, Kerpener Kart-Challenge: die erste Herausforderung für die Bambinis. Foto: Lukas Baust



Foto: Sport/Herbert Bucco

Ende im Gelände

Spätestens 2018 kommt das Ende für den Erftlandring, seit März 1980 die Heimat vom Kart-Club Kerpen: Die Braunkohlebagger rollen an. Michael Schumacher (Bild) hat versprochen, sich bei RWE für ein neues Areal einzusetzen. Mehrere Gelände stehen zur Diskussion, eines in der Nähe der Motocross-Strecke des MSC Arnoldsweiler, Konkretes gibt es aber noch nicht. Auf Michael Zeiger, Finanzvorstand des Clubs, wartet eine anspruchsvolle Aufgabe. „Beim Projekt einer neuen Strecke geht es um einen zweistelligen Millionenbetrag“ – ohne öffentliche Mittel. Als Architekt sitzt bereits Hermann Tilke im Boot. Der Formel-1-erprobte Aachener und sein Büro sollen das Layout des anspruchsvollen Erftlandrings übernehmen, die Strecke aber so modifizieren, dass sie die Zulassung für Welt- und Europameisterschaftsläufe erhält.



Foto: Sport/Herbert Bucco



INTERVIEW

Auch Sascha Maaßen bildet aus: „Ich versuche, dem Nachwuchs Dinge beizubringen, die ich im Lauf meiner Karriere gelernt habe“

Nachwuchsförderung haben sich nicht nur Rennstrecken auf die Fahnen geschrieben, sondern auch Hersteller. Porsche hat in dieser Saison sein bislang umfangreichstes Programm aufgelegt. Vier Piloten werden unmittelbar unterstützt: Klaus Bachler (22/Österreich) und Michael Christensen (22/Dänemark) im Supercup, Alex Riberas Bou (19/Spanien) und Connor der Phillippi (20/USA) im Carrera Cup Deutschland. Das Quartett hat einen erfahrenen Mann an seiner Seite: Sascha Maaßen, 43. Der Aachener, rund ein Jahrzehnt lang Porsche-Werksfahrer und dreifacher Gewinner der American Le Mans Series (ALMS), vermittelt seit 2012 seine Kenntnisse als Junior-Coach. Fragen an ihn:

Wie sah denn Nachwuchsförderung in Ihren jungen Jahren aus?

Maaßen: Als ich Kart fuhr, gab es eine Vereinbarung zwischen dem Club in Kerpen und der Rengemeinschaft Düren. Ich brauchte keine Streckengebühr zahlen, musste im Gegenzug aber an den Rennwochenenden die Streckenposten stellen. Da wurde dann die ganze Familie, Freunde und Bekannte eingespannt. Für mein erstes nationales Rennen habe ich sogar 100 Mark Reisegeld bekommen, ich wurde vom ADAC gefördert, der mir das Material stellte. Die Kosten waren für mich gleich null. Aber das Material war schlecht, alte Reifen, das hat nicht gereicht, um in die Endläufe zu gelangen. Da war ich mit eigenem Material ungleich erfolgreicher.

Haben Sie damals vom „Schumi“-Boom profitiert?

Maaßen: Michael Schumacher hat als Deutscher Kartmeister auch im Motorsport alle in Grund und Boden gefahren. Ich wurde ein Jahr später in derselben Serie Vizemeister und habe deutlich gemerkt, dass mir mehr Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Ich bekam gleich viele Angebote für Formel-Autos.

Hat man als Einzelkämpfer heutzutage noch eine Chance, sich im Motorsport vom Talent zu einer festen Größe zu entwickeln?

Maaßen: Du musst dich für eine Förderung empfehlen – oder so viel Geld haben, dass dir das völlig egal sein kann.

Sie haben mit Porsche Ihre größten Erfolge gefeiert und die meiste Erfahrung gesammelt. Der Schluss, Sie als Junior-Coach zu verpflichten, lag praktisch auf der Hand.

Maaßen: Es war für mich klar, dass ich das machen will. Und für Porsche war klar, dass ich das Potenzial habe. Ob ich das gut mache, weiß man erst in der Zukunft.

Wie sieht Ihr Job aus?
Maaßen: Medienschulung, Mentaltraining, Fitness, darum kümmern sich Spezialisten. Ich bin bei allen Sichtungsläufen dabei, in das Scouting involviert und derjenige, der unsere Junioren an der Rennstrecke intensiv betreut. Sie kennen zwar das Auto und auch die meisten Kurse. Aber ich führe sie unter dem Aspekt heran, dass die Strecke in einem Porsche etwas breiter ist als in einem Formel-Auto, weil man die Curbs mit einbeziehen kann. Ich versuche, dem Nachwuchs Dinge beizubringen, die ich im Lauf meiner Karriere gelernt habe, und die Lenkwege steiler zu machen. Ich weiß nicht, ob der Vergleich ein bisschen hinkt, aber ich sehe mich nicht wie einen Vereinstrainer im Fußball – die Jungs haben ja auch ihre Teams und ihre Ingenieure. Ich bin eher „on top“, eher Nationalcoach.

Wie erkennen Sie, ob einer mehr mitbringt als nur einen Bleifuß? Welche Kriterien muss ein Porsche-Junior erfüllen?

Maaßen: Es gibt sicher Leute, die noch nichts vorzuweisen haben und trotzdem eines Tages gut werden. Aber wir schauen uns erst mal die Historie an, ob schon Erfolge da sind. Das Alter spielt natürlich eine Rolle, zwischen 18 und 21 sollten die Kandidaten sein. Die meisten kommen aus dem Formel-Sport, manche aus Tourenwagen-Nachwuchsklassen wie dem Scirocco-Cup. Klar gibt es Ausschlusskriterien. An der Fitness könnte man noch arbeiten, aber wer den Medizincheck nicht besteht, der ist raus.

Warum macht die Nachwuchsförderung bei Porsche Sinn?

Maaßen: Wer für uns als Junior fährt, der wird finanziell unterstützt mit etwas mehr als die Hälfte des Budgets. Um den Rest muss er sich selber kümmern, das gehört zur Aufgabe, sich das entsprechende Umfeld zu schaffen. Aber er bekommt von Porsche nicht nur Geld, sondern auch Betreuung, mediale Begleitung, er steigert seine Bekanntheit. Von den sechs Piloten, die letztes Jahr in der Endausscheidung zum Carrera-Cup

standen, haben wir zwei ausgesucht – zwei andere starten jetzt trotzdem in der Serie und wollen es Porsche natürlich zeigen. Das sind auch richtig gute Fahrer, die werden überall gesucht.

Gibt es denn einen Prozentsatz der Nationalitäten?

Maaßen: Nein. Wir haben keinen einzigen Deutschen im Junior-Programm. Das ist keine Absicht – andere waren einfach besser.

Wann wird aus einem Junior ein Senior?

Maaßen: Nach drei Jahren im Programm sollte sich entscheiden haben, ob es ein Junior zum Porsche-Werksfahrer schafft. Die Nachwuchsförderung ist kein Mäzenatentum, das ist nicht mit dem Konzept verknüpft. Aber Werksfahrer kann nicht jeder werden. Er hat trotzdem immer noch die Chance, mit Motorsport Geld zu verdienen.

Nissan sucht mit der „GT Academy“ Nachwuchsplotten, die ihre Fähigkeiten bislang nur auf der Playstation nachweisen haben. Was halten Sie von dieser Form der Sichtung?

Maaßen: Das ist eine innovative, gute Idee. Im Grunde lernt man auch da schon die Physik kennen, das Gehirn ist schon trainiert. Es gibt auch eine schöne Geschichte von Porsche: Sean Johnston, einer der Top-Video-Gamer der USA, meldete sich – er würde jetzt gerne selber mal Rennen fahren. Unser Motorsportchef in Nordamerika sagte: Besorge dir erst mal einen Sponsor und ein Auto, dann kannst du wiederkommen. Und er kam wieder. 2012 gewann Johnston die GT3 Cup Challenge USA, jetzt fährt er im härtesten Wettbewerb in Deutschland.

Juckt es Sie nicht in den Fingern, wieder selber ins Lenkrad zu greifen?

Maaßen: Ich gebe Privatleuten auch noch Unterricht, fahre Referenzzeiten und mache das Setup für die Autos. Im Moment bin ich mit dem Job als Junior-Coach bei Porsche so eingespannt, dass ich gar keine Zeit dafür hätte.



Erfahrener Ratgeber: Sascha Maaßen (von rechts) und die Porsche-Junioren Klaus Bachler und Michael Christensen.
Foto: Werk