

Von PETER DAUSEND
Fotos VICTOR HEEKEREN



AUSGEGE



BREMST

Der 18-jährige Valentin Kluss hat einen Traum: Er will Rennfahrer in der Formel 1 werden. Er hat Talent und einen Vater, der ihn dabei seit Jahren mit allen Mitteln unterstützt. Doch der Einstieg in den Rennsport ist noch teurer als erwartet – und das Vater-Sohn-Projekt steht mächtig unter Druck

Valentin Kluss steigt ins Cockpit seines Rennwagens, wie immer von links, kein Aberglaube, eher Automatismus. Als er sitzt, prüft er zunächst die Bremsbalance: Er drückt mit dem linken Fuß auf die Bremse, ein Display zeigt ihm an, wie sich die Bremswirkung auf Vorder- und Hinterräder verteilt, vorne muss sie etwas größer sein als hinten, etwa 60 zu 40. Liegt sie darunter, können die Hinterräder leichter blockieren, das dürfen sie nicht, wenn man Rennen gewinnen will. Die genaue Einstellung ist nicht nur von Rennstrecke zu Rennstrecke unterschiedlich, sondern auch von Kurve zu Kurve und abhängig davon, ob die Reifen neu oder schon etwas abgefahren sind. Kluss wird im Rennen die Balance ständig anpassen müssen, auch dafür muss er schnell sein – vor allem im Kopf. Reifendruck, Flügelstellung, die Härte der Federung, die exakte Höhe des Wagens, die Gewichtsverteilung (wichtig für die Stabilität in Kurven): All das kann er jetzt nicht mehr beeinflussen, das Setup steht. Mental geht er die Strecke noch mal durch, jede Kurve, jede Gerade, macht mit geschlossenen Augen die Lenkbewegungen mit, schaltet, stellt sich die Fliehkräfte vor, die in den Kurven auf ihn wirken, und öffnet die Augen wieder, als er über die Ziellinie fährt. Es kann losgehen, also Zündung an, erster Gang rein – und raus aus der Box.

Vor Kluss liegt die Rennstrecke von Barcelona, der Circuit de Catalunya. Erste Auf-

wärmrunde. Durch die Kurven jagt Kluss den Wagen knapp unter Renngeschwindigkeit, über die Geraden schlängelt er ihn deutlich langsamer hin und her, zuweilen bremst er ihn etwas schärfer ab – die Reifen müssen warm werden. Warme Reifen am Start bedeuten hohes Tempo auf der Strecke. In der zweiten Aufwärmrunde wagt sich Kluss näher ans Limit ran, gibt mehr Gas, rattert entschiedener über die Curbs, die rot-weiß gestreiften Randsteine. Am Ende der Runde steuert Kluss den Wagen auf seinen Startplatz zu. Und weil er heute ganz vorn steht, in der ersten Reihe, fährt er nun sehr langsam auf seine Position, damit die anderen aufschließen. Muss er am Start länger warten, kühlen die Reifen ab – und das sollen sie nicht.

Kluss muss sich jetzt konzentrieren. Vom Start hängt viel ab, manchmal alles. Fünf Ampeln hängen über der Start-Ziel-Geraden. Nacheinander werden sie sich gleich auf Rot schalten, danach für einige Sekunden gleichzeitig aufleuchten – und dann erlöschen. Das Startsignal.

Der Start ist seine Schwäche, das weiß Kluss, zuletzt hat er da öfter Plätze verloren, einmal sogar den Motor abgewürgt. Sein „clutch release“, das sagt er selbst, ist verbesserungswürdig, die Balance zwischen schneller und zugleich gefühlvoller Freigabe der Kupplung nicht optimal, daran muss er arbeiten. Das erste Rot leuchtet auf – und mit jedem weiteren gibt Kluss mehr Gas, jazzt die Drehzahl immer hö-



her. Als das fünffache Rot erlischt, lässt er die Kuppelung los, der Wagen schießt nach vorn, doch noch vor der ersten Kurve steigt Kluss voll in die Eisen.

Und dann steigt er wieder aus seinem Simulator aus.

Valentin Kluss ist 18 Jahre alt und einer der besten deutschen Nachwuchsfahrer. Er hat das Talent, schneller fahren zu können als andere, ohne darüber nachdenken zu müssen, wie das geht. Mit zehn Jahren gewann er den Junior-Kart-Cup von Baden-Württemberg, später nationale Meisterschaften im Karting, jenem Sport, mit dem auch Michael Schumachers Karriere begann. Mit 15 stieg Kluss in die Formel 4 auf und stand zuletzt bei Eurocup-3-Rennen, der nächsthöheren Klasse, mehrfach auf dem Siegerpodest. Im Haus seiner Eltern in Bad Mergentheim im Tauberfränkischen stehen so viele Rennsport-Pokale, dass man irgendwo zwischen 40 und 50 aufhört zu zählen.

Kluss will in die Formel 1. Das wollte er schon, als er mit sechs Jahren den Bahnrekord in der Kartbahn in der Nähe seines Elternhauses brach. Und das will er immer noch, jetzt, da er zu einem 1,90-Meter-Schlaks mit Wuschelkopf und durchtrainiertem Body – Ergebnis von täglichen Work-outs und regelmäßigen Läufen – herangewachsen ist. Doch auf dem Weg nach ganz oben, in den Olymp des Rennsports, ist das Talent nun zum Stehen gekommen. Rennen fährt Kluss zurzeit nicht mehr in Spanien, Frankreich oder den Vereinigten Arabischen Emiraten, sondern nur am Simulator, der – immerhin – echte Rennstrecken so detailgetreu wiedergibt, dass auf den drei hochauflösenden Monitoren selbst jede Bordsteinkante millimetergenau mit dem Original übereinstimmt, ebenso jede Höhenänderung. Der Circuit de Catalunya sieht also in der Nähe von Barcelona nicht anders aus als unter einem Dach in Bad Mergentheim. Nur, dass es unterm Dach nichts kostet, wenn man den Wagen zerlegt.

Wollte man die Lage, in der Kluss sich gerade befindet, mit einem Vergleich aus dem Motorsport beschreiben, so müsste man sagen: Mitten im Rennen ist ihm der Sprit ausgegangen – und die Box mit der Tankstelle ist weit weg. Zuletzt ist er im Eurocup 3 angetreten, in diesem Jahr wollte er dort um die Meisterschaft fahren, um im kommenden bei der Formel-3-WM starten zu können. 500.000 Euro kostet eine Saison im Eurocup 3. Geld, das man mitbringen muss, wenn man in einen



Rennwagen einsteigen möchte. Doch die 500.000 Euro hat Valentin Kluss gerade nicht. Kein Geld, keine Rennen. Zumindest keine richtigen.

Bad Mergentheim, einst Hauptsitz des Deutschen Ordens, ist ein hübsches Kurstädtchen an der Tauber im äußersten Nordosten von Baden-Württemberg, etwa 35 Kilometer südwestlich von Würzburg. Rund 25.000 Menschen wohnen hier, viele leben von den Heilquellen und vom Weinbau. Mitten in der Altstadt besitzt die Familie Kluss ein Haus, das über so viele Stockwerke, Zwischenebenen, Fluchten und über so viele Ein- und Ausgänge verfügt, dass man sich darin schon mal verlaufen kann. Eine Tür führt zu den Rechtsanwalts-Büroräumen von Vater Kai, eine andere zu einem lichtdurchfluteten großen Zimmer, in dem Mutter Birgit vielleicht später mal Patienten empfangen möchte. Sie sattelt gerade um. Ihren Job

als Grafikdesignerin hat sie aufgegeben, sie hat dann Kunsttherapie studiert, schreibt gerade an ihrer Bachelorarbeit und arbeitet bereits an einer Klinik.

S. 122, 123 und rechts: Valentin Kluss vor seinem ersten Formel-4-Rennen im Jahr 2022, am Rande der Rennstrecke im italienischen Misano
© Victor Heekeren

links: Valentin startete 2024 für das spanische Top-Team Campos Racing. Das Foto zeigt Kluss in Jerez vor dem Bulgaren Nikola Tsolov, der 2026 in der FIA Formel 2 starten wird.
© Fotocar



Der Formel-Rennsport war schon immer teuer

In dem Raum daneben sind auf einem XXL-Schreibtisch im Halbrund 15 Bildschirme montiert – sie werden später noch eine Rolle spielen. Gleich daneben warten drei E-Gitarren und ein Schlagzeug darauf, dass mal wieder jemand Hand an sie legt. Doch Vater Kai, der Gitarrist, kommt kaum noch dazu, und Sohn Valentin, der Schlagzeuger, hat die Lust am Draufhauen ein wenig verloren, seit das Gasgeben immer wichtiger wurde. Sein Rennsimulator steht oben unterm Dach, neben zwei älteren Modellen und einigen Fitnessgeräten. Valentins Zimmer liegt gleich darunter, das seiner drei Jahre jüngeren Schwester nebenan.

Die Klussens, das spürt man bei einem Besuch schnell, gehören zu jenen Familien, die sich erlauben können, beim Restaurantbesuch auch die Vorspeisen- und

Dessertkarte zu lesen. Die Kanzlei von Kai läuft sehr gut, er hat sich auf Erbrecht spezialisiert, da sind die Streitwerte hoch, es gibt viel zu tun, die Boomer sind nun mitten im Erben-Alter, haben oft mehrere Geschwister, leben nicht selten in Patchwork-Familien – da wird das Erben leicht zur Streitsache. Doch wohlhabend zu sein, reicht nicht aus, wenn man Autorennsport finanzieren will. Bei Weitem nicht.

Am Tisch in der offenen Küche sind nun, bei Kaffee und Kuchen, Vater Kai, Mutter Birgit, Sohn Valentin, der Besucher sowie der Fotograf Victor Heekeren versammelt. Birgit Kluss ist Kais zweite Frau, aus erster Ehe hat er zwei weitere Töchter, beide sind erwachsen. Der Fotograf hat die Familie Kluss in den vergangenen drei Jahren begleitet, war bei vielen Tests und Rennen dabei, von Valentins ersten Erfolgen in der Formel 4 bis jetzt, zum einstweiligen Boxenstopp in der Heimat. Auf zahllosen

Fotos hat er festgehalten, wie sich Valentin vom schüchternen Teenager zum selbstbewussten jungen Mann entwickelt hat, wie sich sein Körper vom Hänfling zum Athletenbody formte. In unserem Gespräch geht es zunächst um die aktuelle Lage, um die Frage, warum Valentin nun am Küchentisch mit einem Journalisten spricht, anstatt auf den Rennpisten der Welt dem Aufstieg in die nächsthöhere Formelklasse hinterherzujagen.

Eigentlich lief es gut, beginnt Valentin, 2024, sein Rookie-Jahr im Eurocup 3 beendete er als zweitbesten Neuling. Der spanische Rennstall Campos, für den er fuhr, bot ihm für die neue Saison einen Wagen an, doch dazu kam es nicht, da „wir finanziell nicht gut genug aufgestellt waren“, wie er sagt. Was das konkret heißt, erläutert nun Vater Kai. Denn der Begriff „anbieten“ trifft die Sache nicht so ganz. Mindestens 500.000 Euro hätte man Campos, einem erfolgreichen Team im Nachwuchsbereich, für die Saison 2025 auf den Tisch legen müssen, damit es Valentin einen Wagen inklusive Mechaniker für die Rennen zur Verfügung stellt. Hinzugekommen wären Kosten für Testfahrten, Flüge, Hotelübernachtungen. Auch keine Peanuts.

Mit einem Mix aus Sponsorenunterstützung, eigenem Vermögen und geliehenem Geld hatten die Klussens bis dahin Valentins Rennfahrerkarriere finanziert. 2022, als er 15 und somit startberechtigt für diese Klasse wurde, stieg Valentin mitten in der Saison in die Formel 4 ein. Rund 300.000 Euro muss man dort für einen Sitz hinterm Lenkrad pro Saison mitbringen – und die Kosten für die Testfahrten noch einmal extra bezahlen. Ein Testtag kostet 8.000 Euro. Und in der Formel 4 wird viel getestet.

Ein erster Sponsor aus der Region fand sich damals, doch den Großteil finanzieren die Klussens selbst, was auf Dauer problematisch wurde. Es gab Kontakte zu einem Unternehmen, die Chancen standen nicht schlecht, dass es Valentin als Markenbotschafter fördern würde. Doch dann hieß es, Rennsport passe nicht zur Firmenphilosophie der Nachhaltigkeit. Also ging Vater Kai auf die Suche nach Spenderwilligeren: Er verschickte Sponsorenmappen, sendete E-Mails, schrieb Briefe. Über einen Anwaltskollegen schien er auf jenen Menschen gestoßen zu sein, den er suchte: Jemand, der reich und rennverrückt genug war, seinen prall gefüllten Geldbeutel für einen talentierten Nachwuchsfahrer zu öffnen. Ein deutscher Unternehmer mit Sitz in Dubai ließ wissen, er wolle „mit Valentin in die Formel 1“.

links: Auch bei 35 Grad Hitze muss Valentin im Rennwagen einen robusten Overall und feuerfeste Unterwäsche tragen.

© Victor Heekeren

rechts: Nach einer Kollision im niederländischen Zandvoort im Jahr 2022 werden Valentin und sein Auto abtransportiert

© Victor Heekeren

unten: Valentin war 2024 der Jüngste im Fahrerfeld der Europäischen Formel 3 Meisterschaft EuroCup-3. Und er war Stammgast auf dem Podium: Hier zusammen mit dem Teamkollegen und späteren Champion Christian Ho (Mitte, Singapur)

© Fotocar





An einem Rennwochenende in Aragon in Spanien 2024 ist zwischendurch Zeit für ein kleines Fitnessstraining.

© Victor Heekeren

rechts: Rennen fährt Valentin derzeit nicht in Italien oder Spanien, sondern zu Hause in Bad Mergentheim: am Simulator.

© Victor Heekeren

Ein Vertrag über eine Million Euro wurde abgeschlossen mit einer Option für zwei weitere Seasons. Doch bald schon floss das Geld nur noch auf Nachfrage, dann immer spärlicher – und schließlich ging die Firma bankrott. Insgesamt 270.000 Euro erhielt Valentin dennoch von seinem Sponsor. Viel Geld. Aber viel zu wenig, um Autorennensport auf Dauer zu finanzieren, viel zu wenig, um Valentin Kluss in die Formel 1 zu führen. Also zahlten die Klussens immer mehr aus eigener Tasche oder liehen sich Geld von Freunden und Verwandten. Insgesamt 400.000 bis 500.000 Euro, so erzählt der Vater, müssen sie noch zurückzahlen. Rund 600.000 haben sie selbst reingesteckt in den Traum ihres Sohnes. Bisher. Aber ist es wirklich nur der Traum des Sohnes? Oder etwas anderes?

An dieser Stelle muss man über Väter reden. Zunächst über die der drei führenden Fahrer der aktuellen Formel-1-Saison. Der Australier Chris Piatris, Vater des Spit-

zenreiters Oscar, ist als Mitbegründer des Automobilsoftware-Unternehmens HP Tuners etliche Millionen schwer. Adam Norris, Vater von Lando, gehört laut Forbes mit einem geschätzten Vermögen von über 200 Millionen Pfund zu den reichsten Männern Großbritanniens. Der Vater des Niederländers Max Verstappen, Jos, war selbst Formel-1-Fahrer und verdiente Millionen. Der Formel-Rennsport war schon immer teuer, in den vergangenen Jahren hat er sich aber immer mehr in eine Renommierversammlung der Rich Kids verwandelt. „95 Prozent aller Fahrer von der Formel 4 an aufwärts“, so schätzt Kai Kluss, seien die Söhne von Männern, die zwei oder drei Ziffern bräuchten, um ihr Millionenvermögen zu benennen. Er kenne einen Fall, da durfte eins dieser Rich Kids 1,2 Millionen Euro für Tests verbalisieren, bevor es sein erstes Rennen fuhr. Wer als Kind in Geld badet, darf als Erwachsener mit einem Rennwagen über Asphalt rasen. „An der Rennstrecke“, so erzählt Kai Kluss, „habe ich mich manchmal wie ein Bettler gefühlt.“ Umso größer sei dann der Reiz geworden, es trotzdem zu schaffen.

Mit Rennfahren Geld verdienen lautet das Hauptziel

Kai Kluss, 60, ist ein großer, schlanker Mann mit Fünftagebart und zuletzt lichter gewordenem Haar. Sein eigenes sportliches Talent liegt in jener Sparte, die vom Rennfahren maximal weit entfernt scheint: dem Schach. Als Student war er darin so gut, dass er davon träumte, Schachprofi zu werden. Gereicht hat es dann immerhin zur 2. Bundesliga, heute ist er Vorsitzender des Schachklubs von Bad Mergentheim, aktuell Tabellenführer in der 2. Liga Süd. Kluss, der Vater, war aber auch stets ein großer Formel-1-Fan, schon als Teenager, an Rennsonntagen saß er, oft mit Freunden, vor der Glotze und schaute gebannt dabei zu, wie zuerst die Fittipaldis und Laudas, dann die Schumachers, Vettels und Rosbergs so ohrenbetäubend ihre Runden drehten, wie dies nun die Hamiltons, Verstappens und Piatris tun. Irgendwann setzte sich dann der kleine Valentin dazu – und war von dem Rasen und Brummen so begeistert, dass er bald seine eigenen Rennen fuhr, zunächst auf der PlayStation, dann auf der Kart-Bahn. Sein Vater war oft sein Gegner, sodass der Motorsport rasch zu einem Vater-Sohn-Ding wurde. Kai setzte immer neue Anreize. Fährt Valentin eine Kart-Runde in

einer bestimmten Zeit, bekommt er Rennfahrerhandschuhe, schafft er sie ein wenig schneller, einen Helm, stellt er einen neuen Rundenrekord auf, einen eigenen Kart. So kam es dann auch.

Der Vater ist bei jedem Rennen, jedem Test seines Sohnes dabei, kümmert sich um Sponsoren, Vermarktung und Pressearbeit, kennt sich in den unterschiedlichsten Klassen bestens aus und setzt sich zuweilen in Valentins Simulator, um selbst über die Rennstrecken von Hockenheim, Spa-Francorchamps, Silverstone oder Monza zu sausen, er liebt schnelle Autos, fährt selbst noch gelegentlich Kart-Rennen mit Freunden, sieht sich selbst als Wettkampftyp. Und da er auch sein ganzes Vermögen in den Rennsport investiert hat, stellt sich tatsächlich die Frage: Lebt Valentin eigentlich seinen eigenen Traum – oder den seines Vaters?

Die Antwort findet man beim Sohn. Als Valentin zehn war und noch lange nicht startberechtigt, durfte er bei einem Rennen in Hockenheim in einem Formel-4-Wagen Platz nehmen – das war das erste Mal, dass er in einem richtigen Rennwagen saß. „Von da an wusste ich, dass ich damit Rennen fahren will.“ Mit 13 steuerte er dann zum ersten Mal selbst einen Formel-4-Wagen aus der Boxengasse, bei einem Test auf der Ciudad del Motor de Aragón in Spanien. „Das fühlte sich viel härter an, viel unmittelbarer als bei einem Kart oder bei anderen Autos“, erinnert sich Valentin. Ein Rennwagen reagiere sofort, verzeihe keine Fehler, man spüre jede Unebenheit auf der Strecke. „Einen solchen Wagen wollte ich beherrschen.“

Aber hat er mit 15, 16 nicht einiges verpasst, Freunde, Feiern, Mädels? Manches habe er womöglich nicht erlebt, dafür aber den Rennsport, das sei mehr als ein Ausgleich: „Ich hatte das Gefühl, dass ich da bin, wo ich sein soll, wo ich hingehöre – im Auto an der Rennstrecke“, sagt Valentin mit glänzenden Augen und schiebt dann lachend hinterher: „Ich fühle mich jetzt hier, am Küchentisch, fehl am Platz.“ Was aber, wenn's nicht klappt mit der Formel 1, was ist die Alternative? Natürlich bleibe die Formel 1, die Königsklasse, sein Traum, so Valentin. Aber es gebe andere Rennserien, die Weltmeisterschaft für hochgetunte Sportwagen etwa oder die IndyCar-Serie in den USA, die Super-Formula in Japan, die Formel E mit Elektrowagen, diverse Langstreckenserien in Europa.

Mit Rennfahren Geld verdienen – so heißt Valentins Hauptziel. Dafür hat er nach



der zehnten Klasse die Schule verlassen, dafür hat er eine Ausbildung als Rechtsanwaltsfachangestellter abgebrochen und hilft nun halbtags bei seinem Vater in der Kanzlei aus, dafür hat er mit einer Mentaltrainerin gearbeitet, dafür sitzt er jeden Tag mindestens zwei Stunden im Simulator und arbeitet daran, besser, schneller zu werden. Wenn er manche Fahrer sehe, die in höheren Klassen unterwegs seien, dann sei er sich „zu 1.000 Prozent sicher“, dass er besser sei. „Ich konnte noch gar nicht zeigen, was ich wirklich kann.“

Wie kommt Valentin zurück auf die Strecke?

Wenn man erlebt, wie Valentin vom Rennfahren spricht, wird schnell klar: Der Traum, Profi-Rennfahrer zu werden – das ist schon sein eigener.

Und wie sieht das Mutter Birgit? „Sehr ambivalent“, sagt die 47-Jährige: Einer-

seits sei es toll, dass Valentin etwas gefunden habe, „das ihn erfüllt, wofür er brennt und das ihn glücklich macht“. Das hätten längst nicht alle. „Und natürlich ist es auch schön, dass ihn der Motorsport so eng mit seinem Vater verbindet.“ Andererseits gebe es aber das Unfallrisiko, die Gefahr, das etwas passiert. „Darüber darf ich erst gar nicht länger nachdenken, da steige ich aus.“

Valentins Rennfahrerkarriere dominiert das Familienleben der Klussens selbst jetzt, da sie stillsteht. Wie finden es eigentlich die anderen Kinder, die drei Töchter, dass so viel Geld in den einzigen Sohn gesteckt wird? Sagen die nicht manchmal: „Geht's noch? Uns gibt's ja auch noch!“? Diese Frage bekomme er oft gestellt, antwortet der Vater. „Aber nicht von den Kindern“, schießt Mutter Birgit dazwischen. „Nein, nein, von Außenstehenden.“ Seine Wahrnehmung sei, so der Vater: „Die sind eher stolz auf ihren Bruder.“ Und Mutter Birgit



In der Hoffnung, seinem Sohn dadurch das Rennfahren finanzieren zu können, handelt Kai Kluss mit Aktien.

© Victor Heekeren

fügt dezent lachend hinzu: „Wir alle glauben halt immer noch an das gute Ende.“ Das gute Ende ist derzeit allerdings ziemlich weit weg. Valentin fehlt die Rennpraxis. Es gibt Dinge, die kein Simulator simulieren kann: die Fliehkräfte, das Gefühl, die Rennstrecke am ganzen Körper zu spüren und nicht nur über das Lenkrad. Die Spannung, die sich aufbaut, wenn man seinen Overall überstreift, die Handschuhe. Wenn man nur einsteigen kann, wenn der Lenker abgeschraubt ist, weil es sonst zu eng wäre; wenn der Mechaniker einen anschnallt, weil man allein es nicht kann; wenn man checkt, ob die Funkverbindung zum Team steht. Und weil die Praxis fehlt, dreht sich bei Familie Kluss gerade alles um die Fragen: Wie kommt Valentin zurück auf die Strecke, wie geht es finanziell weiter, wie können wir unsere Schulden tilgen?

Vater Kai ist die Abhängigkeit von Sponsoren leid. Dazu tragen auch seine Erfah-

rungen mit einer Stiftung bei. Auf eine Unterstützung in Höhe von 30 bis 50 Prozent des jährlichen Budgets hatte er gehofft. Tatsächlich wurden es für 2022 lediglich etwa zwei Prozent, 2023 immerhin rund zehn Prozent. Angesichts der Gesamtkosten sei das allerdings „nur ein Tropfen auf den heißen Stein“. Für die Saison 2024 verweigerte die Stiftung dann die weitere Unterstützung mit der Begründung, die Finanzierung sei unsicher. „Das ist doch absurd“, ereifert sich Kai Kluss. „Unterstützung bekommt man nur, wenn man nachweist, dass man die Saison selbst finanzieren kann.“ Er wolle nicht undankbar sein, aber eins nerve ihn: „Nach außen wird Talentförderung propagiert, in den Genuss der Förderung kommen aber letztlich nur junge Sportler aus Millionärsfamilien. Sportliches Potenzial ist nachrangig.“

Statt neuer Sponsoren sollen nun neue Geschäftsideen das nötige Großgeld bringen, damit Valentin wieder in ein echtes Cockpit steigen kann. „Wenn andere Millionär werden, warum sollen wir das nicht auch?“, meint Vater Kai. Er sei gerade dabei, sich „etwas Verrücktes auszudenken“. Aber zunächst wollen wir auf Valentin und dessen Ideen schauen.

Sim-Racing ist der Oberbegriff für virtuelle Nachbildungen des realen Motorsports am Computer oder der Spielkonsole. Kraftstoffverbrauch, Reifenverschleiß und Fahrwerkeinstellungen werden in den Rennverlauf eingerechnet, um dem Original möglichst nah zu kommen. Es gibt Meisterschaften, auch Preisgelder, Sponsoren sind eingestiegen, das Geld im System wächst. Nahezu alle jungen Rennfahrer sind dort unterwegs. In dem auf einer wahren Geschichte basierenden US-Film Gran Turismo schafft ein Sim-Racer den Sprung zum Profirennfahrer – allerdings nicht in die Formel 1, sondern in eine GT-Sportwagenserie.

Valentin nutzt seine erzwungene Auszeit auf der echten Piste dazu, auf der virtuellen professioneller zu werden. Auf seinem YouTube-Kanal postet er jetzt Onboard-Aufnahmen seiner Rennen, zuletzt die von Spa, nach drei Tagen hatte er bereits 30.000 Aufrufe. Seine Reichweite in den sozialen Netzwerken will er nun erweitern, sodass er für die Vertreter von Sim-Racing-Equipment, die junge, telegene Rennfahrer als Werbepartner suchen, interessant wird. Sein Vater hat ihm schon zu Kart-Zeiten eingebläut: Als Rennfahrer musst du schnell sein – und dich gut vermarkten können.



Darüber hinaus will Valentin eine Website aufbauen, über die er, der Profi-Fahrer, Sim-Racing-Piloten, die hobbymäßig unterwegs sind, Coaching anbietet. Bei Kart-Fahrern macht er das bereits. Allerdings nicht online, sondern an der Bahn. Für das „Verrückte“, das sich Kai Kluss gerade ausdenkt, gibt es einen Ort: den XXL-Schreibtisch mit den 15 Monitoren im Halbkreis. Wenn er sich, wie jetzt, auf dem Stuhl davor niederlässt, setzt er sich stets eine Base-Cap auf, eine Marotte wie der Links-Einstieg ins Cockpit bei seinem Sohn. Auf den Bildschirmen sind mehrfarbige gezackte Linien zu sehen, die hier und da nach oben oder unten ausschlagen, Kursverläufe am Nasdaq, der elektronischen Börse in den USA.

Kai Kluss ist vor gut einem Jahr in den Prop-Trade eingestiegen, jenen Handel an den Finanzmärkten, bei dem Firmen Tradern Kapital zur Verfügung stellen, um an Finanzmärkten Aktien und Anleihen zu handeln, Derivate, Futures oder Währungen. In Deutschland braucht man für den Handel mit Fremdkapital eine BaFin-Lizenz, in den USA nichts Vergleichbares. Kluss handelt ausschließlich mit Nasdaq Futures.

Rund 25 Jahre hatte sich Kluss hobbymäßig mit Finanzmärkten beschäftigt, bevor

er den kühnen Plan fasste: „Ich werde jetzt selbst Millionär.“ Aus dem Hobby machte er eine Geschäftsidee, die seinem Sohn das Rennfahren ermöglichen soll. Vier Stunden am Tag arbeitet er daran, in der Regel zwischen 17.30 Uhr und 21.30 Uhr. Wobei ihm eine Erfahrung aus dem Schach zugutekommt: Er kann stundenlang hochkonzentriert auf einem Stuhl sitzen. Rund 80.000 Dollar Gewinn, so schätzt er, habe er bisher unterm Strich gemacht – sie sind komplett in den Rennsport seines Sohns geflossen. Zu wenig. Konsequenz: „Ich mache es so lange, bis es dauerhaft funktioniert.“

Valentin sagt, er habe sich an die hohen Summen gewöhnt, von denen permanent die Rede ist, an die 80.000 Dollar, an die 500.000 und 600.000 Euro, an die Millionen, die bis zur Formel 1 noch fließen müssten. Der Druck, den diese Summen erzeugen, ist für ihn weder neu, noch lässt er ihn von seinem Ziel abrücken. Natürlich sei der Druck größer, so ergänzt er, als bei einem Fahrer, der sich keine Gedanken darüber machen müsse, wie seine Eltern das alles finanzieren können. Aber das habe auch Vorteile: „Wenn man es am Ende schafft, ist die Freude viel größer.“

Im holländischen Zandvoort erzielte Kluss eine seiner zahlreichen Podiumsplatzierungen. Mit insgesamt 32 Piloten aus 23 Ländern gilt der Euro-cup 3 neben der Formula European Championship als wichtigste europäische Formel-Serie. Nach insgesamt 16 Rennen bewies das deutsche Nachwuchstalent mit Platz 6 in der Gesamtwertung seine internationale Klasse.

© Fotocar