

MOTOR SPORT aktuell

NR. 36 / 17. AUGUST 2022

Valtteri Bottas im MSa-Interview „Ein Podium wäre wie ein Sieg“



Historie: Lost Places

Opel-Rennbahn in Rüsselsheim

Pirelli: Positive F1-Bilanz

Zwischenfazit mit 18-Zöllern

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20



Vorstellung: Neuer Ferrari 296 GT3
**Die Techniktricks des
neuen GT3-Ferrari**



Motocross-WM in Hyvinkää
**Tim Gajser: Fünfter
WM-Titel in Finnland**



Formel E: WM-Finale in Seoul
**Mercedes räumt zum
Abschied die Titel ab**



In der ADAC Formel 4 fährt 2022 nur ein Deutscher mit realistischen F1-Ambitionen

Der Nächste, bitte

Weder in der Formel 2 noch in der Formel 3 gibt es aktuell einen deutschen Stammfahrer. Woran liegt das? Und wer sind überhaupt die aussichtsreichsten Kandidaten, die den Sprung in die Königsklasse schaffen können?

Von: **Michael Bräutigam**

Es ist zum Haare raufen: Sebastian Vettel tritt zum Ende des Jahres zurück. Mick Schumachers Sitz wackelt mehr, als ihm und seinen Fans lieb ist. Und es drängt sich auch gerade kein junger Deutscher auf, der in den nächsten zwei oder drei Jahren zum Formel-1-Fahrer befördert werden könnte. Bedenkt man, dass 2010 noch sieben (!) deutsche Fahrer in der Königsklasse unterwegs waren, muss man sich die Frage stellen: Hat die Formel 1 nach den Zeiten der „Schumania“ hierzulande ihren Reiz verloren?

„Wir haben sicher nicht die Situation, die es vor 20 oder 25 Jahren gab, als Sponsoren leicht

ter zu finden waren und der Kartsport einen unheimlichen Boom erlebte“, sagt ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser. „Diese Zugkraft eines Michael Schumacher fehlt natürlich, und wir müssen ehrlich sein: Es ist heute schwierig, in Deutschland die finanziellen Mittel aufzutreiben, die man für eine nachhaltige Formel-Karriere benötigt.“

Die Kosten sind tatsächlich oft das wichtigste Argument. Bereits im professionellen Kartsport ist nach zehn Jahren ungefähr die erste Euro-Million weg. Fährt man zwei Jahre intensiv in der Formel 4, ist man eine weitere Million los. Die Formel 3, meist ebenfalls mindestens zwei Jahre, verschlingt pro Jahr bis zu einer Million. Und die Formel 2 als letzter Schritt vor der Königsklasse ist noch mal ungefähr doppelt so teuer wie die Formel 3. Bedenkt man, dass auch in der F2 oft zwei bis drei Saisons benötigt werden, kommt man auf rund zehn Millionen Euro, ehe man überhaupt in der Formel 1 anklopfen kann – wenn man denn die Punkte für die Superlizenz zusammenhat.

„Von den letzten Neueinsteigern in die Formel 1 sehe ich keinen, der nicht über erhebliche

„Wir haben sicher nicht die Situation wie vor 20 oder 25 Jahren, als Sponsoren leichter zu finden waren und der Kartsport einen Boom erlebte.“

Dr. Gerd Ennser, ADAC

finanzielle Mittel verfügt hätte“, merkt Ennser an. Lance Stroll, Nicholas Latifi oder Nikita Mazepin sind drei solche Beispiele. Auch Lando Norris, der seinen Drive in der F1 fahrerisch sicher verdient hat, bringt familiär einen sehr gesunden finanziellen Background mit. Dazu kommen Fahrer wie Yuki Tsunoda, George Russell, Mick Schumacher oder Guanyu Zhou aus den Förderprogrammen der F1-Teams.

Direkter F1-Kontakt nötig

Letzteres ist überhaupt der zweite große Faktor. Denn egal wie (erfolgreich und talentiert man ist: Es braucht immer den direkten Draht zu einem der Renn-

ställe. Schaut man auf die letzten beiden Deutschen, die den Schritt zum Stammfahrer in der F1 geschafft haben, bestätigt sich diese Theorie: Pascal Wehrlein (2016/2017) war ein Mercedes-Schützling. Und besagter Mick Schumacher (seit 2021) ist bekanntlich ein Ferrari-Spross. Davor war Nico Hülkenberg (2010) der letzte Deutsche, der es ohne diesen direkten Draht zum Stammfahrer brachte. So sieht man bereits in der Formel 4 oft bekannte Logos auf den Overalls prangen. Der Tabellenführer und Überflieger der diesjährigen ADAC Formel 4 etwa, Andrea Kimi Antonelli, ist seit Kart-Tagen ein Mercedes-Junior.

Bei den aufgerufenen Summen und den ganzen politischen Rahmenbedingungen ist es selbst für die größten Naturtalente also extrem schwierig, die Formelleiter zu erklimmen. Ein Team, das sich auf die Fahnen geschrieben hat, das zu ändern, ist PHM Racing aus Berlin. Das vom Unternehmer Paul Müller gegründete und finanzierte Team wurde erst für diese Saison auf die Beine gestellt, die ersten Laufsiege in der ADAC Formel 4 durfte man aber schon jubeln. Hier hat

man eine klare Vision: Talente werden gefördert, auch wenn sie vielleicht nicht das nötige Kleingeld haben. Einfach, weil man im Gegensatz zu anderen Teams einen Non-Profit-Ansatz verfolgt und notfalls auch in finanzielle Vorleistung geht. So wie bei Valentin Kluss, der im Kartsport viele Erfolge feierte, allerdings nicht die finanziellen Mittel für den Formelsport mitbringt.

„Wenn ein Team nur gewinnorientiert arbeitet, kann es gar nicht das Maximum für einen Fahrer rausholen. Es gibt Teams, die ihre 20 oder 30 Prozent Marge machen wollen und müssen“, sagt Müller, der diesen Aufschlag per se nicht berechnet. Sollte doch etwas übrig bleiben, wird es direkt in die Förderung der Piloten gesteckt. „Ich habe überlegt: Was muss man machen, um einen Fahrer aus dem Kartsport für die Formel 1 fit zu machen? Die Antwort ist simpel, aber das genaue Gegenteil von dem, wie es aktuell gemacht wird. Es geht nicht darum, was eine Saison kostet, sondern dass der Fahrer ganzheitlich über das ganze Jahr gefördert wird“, so Müller. „Und dann auch darum, dass man von Formel 4 über Formula Regional,

„Wir müssen ehrlich sein: Es ist schwierig, in Deutschland die finanziellen Mittel aufzutreiben, die man für eine nachhaltige Formel-Karriere benötigt.“

Dr. Gerd Ennser, ADAC

F3 und irgendwann F2 alles anbieten kann.“ Denn genau das ist das mittelfristige Ziel des Rennstalls. Aktuell bietet das kaum ein Team an, schon gar kein deutsches. Und die ganzheitliche Förderung gibt es nur in den Juniorprogrammen der F1-Teams.

In diesem Jahr fahren mit Kluss und Jonas Ried gleich zwei deutsche Nachwuchshoffnungen für PHM, wobei Ried als Sohn von Proton-Teamchef Christian Ried (WEC) eher in Richtung Langstreckensport schießt. Kluss dagegen hat nun zwei Jahre Zeit, in der Formel 4 zum Spitzenpiloten zu reifen. Ex-Rennfahrer Roland Rehfeld, der bei PHM Racing als Teammanager fungiert, hat eine

klare Vision: „Wir würden es gerne sehen, dass in fünf Jahren ein deutscher Fahrer mal ein FP1 in der Formel 1 bestreitet, der bei PHM angefangen hat.“ Denn auch und speziell Deutsche sollen bei ihnen gefördert werden.

Formelfahrer auf Abwegen

Während Kluss den Weg Richtung Königsklasse vor Augen hat, sind andere erfolgreiche Kartsportler entweder schon abgelenkt oder gar nicht erst in den Formelsport eingestiegen. Max Hesse etwa kam als hochdekoriertes Kartfahrer sofort in die TCR und ist nun BMW-GT-Junior. David Schumacher, obwohl Laufsieger in der Formel 3, musste sich in diesem Jahr Richtung DTM umorientieren, weil das Budget für F3 oder gar F2 nicht aufzutreiben war. Und David Beckmann, der letztes Jahr noch Stammfahrer in der Formel 2 war, wird dort aktuell nur als Ersatzmann für verhinderte Piloten beschäftigt. Immerhin ist er in der Formel E noch als Ersatzfahrer bei Andretti im Boot. Um Talente wie Lirim Zendeli, Maximilian Günther oder Sophia Flörsch, die allesamt F1-Ambitionen hatten, ist es sehr ruhig geworden

bzw. sie haben eine neue motorsportliche Heimat gefunden.

Ohnehin ist es für viele Fahrer nicht mehr so, dass die Formel 1 an oberster Stelle steht. Denn es gehört neben viel Talent und harter Arbeit vor allem auch viel Glück dazu, es ins nur 20-köpfige Fahrerfeld zu schaffen. „Allein die Aufnahme in ein Juniorprogramm ist wie ein Sechser im Lotto“, sagt Dr. Ennser. Und ist dann noch kein Garant, dass man auch ein Cockpit bekommt.

Über allem steht für die allermeisten Fahrerinnen und Fahrer also, dass sie mit ihrem Job Geld verdienen können, die Rennserie ist eher zweitrangig. Vor allem die GT3-Szene ist ein großer Tummelplatz auch für deutsche Talente geworden. Weil alle hiesigen Sportwagenhersteller in die Kategorie involviert sind, landet fast jedes Top-Talent mal in einem GT- oder Prototypen-Cockpit – und sei es nur für eine Testfahrt. Mit dem bevorstehenden Prototypen-Boom wird sich dieser Effekt weiter verstärken.

Es gibt zahllose Beispiele, die den Formel-Weg verlassen und sich mittlerweile im Sportwagen etabliert haben. Um nur einige zu nennen: Niklas Krütten, >



HOCH ZWEI

David Schumacher: Von der Formel 3 in Richtung DTM abgelenkt



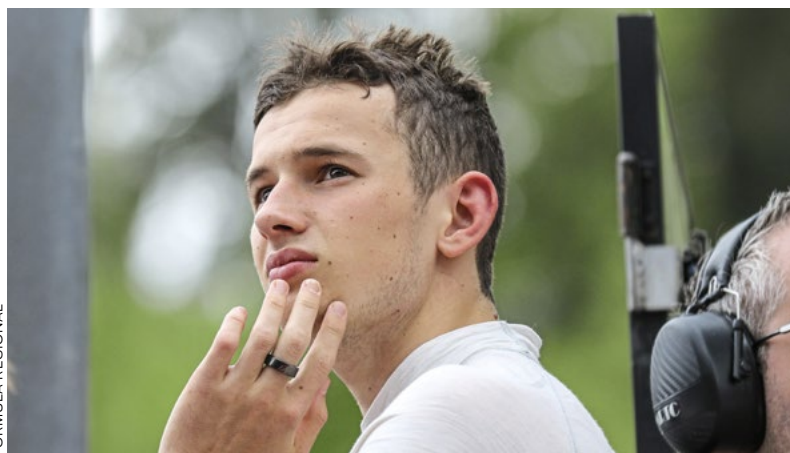
GASPEROTTI

David Beckmann: Nur noch sporadisch in der F2, dazu Formel-E-Ersatzfahrer



ADAC

Tim Tramnitz: Doppelter F4-Vizemeister und ADAC-Förderpilot

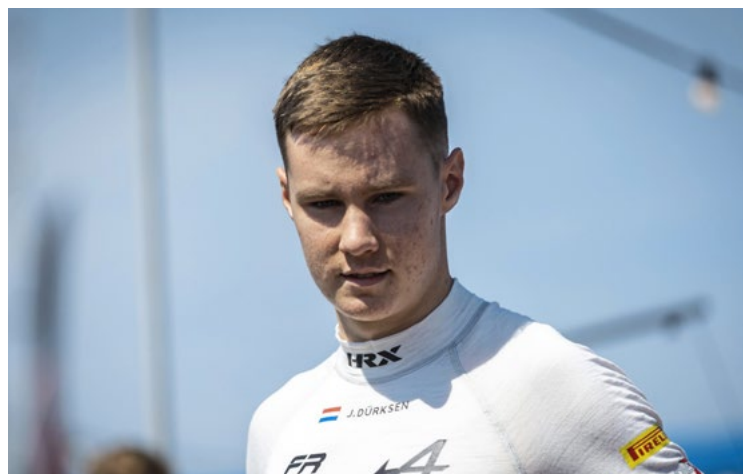


FORMULA REGIONAL

Joshua Dufek: Nachwuchshoffnung mit unter anderem deutschen Wurzeln



Valentin Kluss: Im Kart sehr erfolgreich, jetzt mit 15 Jahren F4-Rookie



Joshua Dürksen: Ein großes Talent mit doppelter Staatsbürgerschaft



Oliver Goethe: U.a. deutsche Staatsbürgerschaft, spricht aber kein Deutsch



Jakob Bergmeister: Aktuell noch im Kart, nächstes Jahr die Formel 4 im Blick

Kim-Luis Schramm, Julian Hanes oder Jannes Fittje.

Tramnitz der Nächste?

Bleibt die Frage: Wer sind denn nun die deutschen Kandidaten, die in absehbarer Zeit den Sprung in die Formel 1 schaffen könnten? Vor allem auch vor dem Hintergrund, dass ab 2026 mit Mercedes, Audi und Porsche wohl gleich drei deutsche Hersteller in der Königsklasse engagiert sind.

Während Valentin Kluss noch am Beginn seiner Formel-Laufbahn steht, ist Tim Tramnitz wohl derjenige, der die aktuell größten Chancen hat. Er ist wie Kluss Förderfahrer der ADAC Stiftung Sport. Der dritte vom ADAC im Formelsport geförderte Pilot ist Jakob Bergmeister. Der ist nicht nur der Sohn von Ex-Rennfahrer Tim und Neffe von Porsche-Werksfahrer Jörg Bergmeister, sondern auch amtierender Deutscher Schalkart-Meister. Auch heuer fährt er noch mal im Kart, ehe 2023 der Einstieg in den Formelsport geplant ist.

Genau wie Tramnitz sind 2022 auch Joshua Dürksen und Joshua Dufek in der Formula Regional Europa – quasi der Nachfolgeserie der europäischen Formel 3 – un-

„Was muss man machen, um einen Kartfahrer für die F1 fit zu machen? Es geht darum, dass der Fahrer ganzheitlich über das Jahr gefördert wird.“

Paul Müller, PHM Racing

terwegs. Dürksen stammt aus Paraguay, hat aber deutsche Vorfahren und auch die deutsche Staatsbürgerschaft. Sein Ex-Teamchef Peter Mücke, bei dem er in der ADAC Formel 4 auch mit deutscher Lizenz startete, bezeichnete Dürksen sogar als „Supertalent“. Aktuell startet er mit paraguayischer Lizenz, weil er sich dadurch eine staatliche Förderung erhofft. Er spricht aber fließend Deutsch und identifiziert sich sowohl als Deutscher als auch Paraguayer.

Joshua Dufek ist dreisprachig unterwegs und hat einen deutsch-österreichischen Vater sowie eine britische Mutter. Er lebt in der französischsprachigen

Schweiz nahe Genf, fährt mit Schweizer Lizenz und spricht fließend Deutsch – verweist aber eher auf seine österreichischen statt deutschen Wurzeln.

An dieser Stelle sei mehr als nur als Randnotiz noch erwähnt, dass sich auch bei den Nachbarn aus Österreich sowie der deutschsprachigen Schweiz derzeit kaum ein Fahrer für die Königsklasse aufdrängt. Einzig F4-Fahrer Charlie Wurz, Sohn von Ex-F1-Pilot Alex Wurz, hat aktuell wohl realistische Aufstiegschancen.

Die Hoffnung bleibt

Einen deutschen Vater sowie (u.a.) die deutsche Staatsbürgerschaft weist Oliver Goethe auf. Der Sohn von Langstrecken-Herrenfahrer Roald Goethe führt derzeit die Gesamtwertung in der Euroformula Open an und holte bei seinem F3-Debüt am Hungaroring gleich Punkte. Talent für größere Aufgaben wäre also potenziell vorhanden. Einziger „Haken“: Deutschsprachige Interviews wird der in England geborene und in Monaco lebende Goethe nicht geben können.

„Es ist schön zu sehen, dass es Ausweichmöglichkeiten gibt. Aber die Basis für ein Formel-

1-Feld mit breiter deutscher Beteiligung haben wir momentan in der Tat nicht“, fasst Dr. Gerd Ennser zusammen. Will sagen: Die Formel 1 ist so unerreichbar geworden, dass sich auch und vor allem die Deutschen eher auf andere Sparten konzentrieren. Dort sind sie auf breiter Ebene auch sehr erfolgreich unterwegs, was zwar an sich gut, für diejenigen, die in absehbarer Zukunft auf weitere deutsche Fahrer in der Formel 1 hoffen, aber natürlich nur ein schwacher Trost ist. Auch dass es aktuell weder einen deutschen GP noch durchgängige Free-TV-Berichterstattung gibt, hilft ganz sicher nicht.

Aber es gibt Hoffnung: Der ADAC und der DMSB haben mit dem Motorsport Team Germany eine neue Initiative zur Talentförderung am Start. Noch bis zum 31. August können sich Nachwuchsfahrer (14 bis 22 Jahre) bewerben. Außerdem sind die großen Kart-Serien DKM (ca. 100 Starter) und ADAC Kart Masters (ca. 160 Starter) weiterhin gut gefüllt. Dazu wird vermehrt auf Scoutings in den Ortsclubs gesetzt. Unter diesen Voraussetzungen wird sich der nächste deutsche F1-Star doch sicher finden können. ■