



A Überdosis Gefühl

Traumjob Rennfahrer: Der 12-jährige NANDO WEIXELBAUMER aus Wien träumt von der Formel 1. Der Linzer THOMAS PREINING, 22, kann vom Rennsport schon gut Leben – als Werksfahrer von Porsche.

Auf den Spuren großer Träume.

TEXT: GERALD ENZINGER
FOTOS: MAXIMILIAN LOTTOMANN

Schon sein Name ist Programm: Nando. Seine Eltern haben ihn nach dem Rennfahrer Fernando Alonso genannt, der für so vieles steht, was den Rennsport so faszinierend macht: Speed, Kampfgeist, Zweikampfwillen, Fahrgefühl. Mit all dem scheint auch der Drittklässler der AHS Wien West reichlich ausgestattet zu sein. Was mit einem Geschenk zum siebenten Geburtstag und dem Ausflug in eine Karthalle begann, hat sich binnen fünf Jahren (oder wie man in der Szene rechnet: binnen fünf Saisons) bereits zu einer Profession mit Neigung zur Perfektion entwickelt. Nando Weixelbaumer fällt von Tag 1 mit atemberaubendem Grundspeerd auf und ist nun in ganz Europa in mehreren Meisterschaften unterwegs, von Italien bis Schweden. Er hat ein Team, einen Mentaltrainer, Physiotherapeuten, Mechaniker und Dateningenieur. Seine Interviews sind wohl formuliert, präzise und sie stellen einen sehr jungen Mann dar, der sehr konkrete Vorstellungen von seiner Zukunft hat. Seine soll nämlich in der Formel 1 sein, zumindest aber im gut bezahlten Rennsport.

Nando ist Kind, Wunderkind und Investment in einem. „Am Ende hoffen wir natürlich schon, dass das viele Geld, das wir jetzt reinstecken, auch im besten Fall Rendite bringt“, rechnet Vater Robert Weixelbaum, Inhaber eines Anwaltsbüros in Wien, nüchtern.

Vor der Rechnung aber steht die Leidenschaft, die Passion. Ohne die würde kein 12-Jähriger so ein Programm durchziehen: Mittwoch ist meist Anreise zu den Rennen, Donnerstag Training, Freitag Qualifying. Da ist der Druck am größten. „Wenn du hier keinen Erfolg hast, bist du das ganze Wochenende am Aufholen-Müssen und alles wird sehr kompliziert“, berichtet Nando. 80, 100, manchmal 120 Piloten kämpfen um die letztlich 34 Plätze im Rennen. Der junge Weixelbaumer ist aber einer, der sich (wir erinnern uns an seinen Vornamen) nie geschlagen gibt, selbst wenn er mal – was selten vorkommt – in der Kampfzone in der Mitte des Feldes starten muss. Denn wie überall im Leben hat er auch hier einen klaren Plan. „Im Kartsport ist sehr wichtig, sich vor dem Rennen zu überlegen,

was man macht. Vor allem die Position in der ersten Kurve kann entscheidend sein. Hier kann man gut durchschlüpfen weil es fast immer Kollisionen gibt.“ Nando wählt gerne die Außenspur, die ist riskanter, weil man von der Innenseite torpediert werden kann, aber im Erfolgsfall lebt er dort dann auf der Überholspur. „Das kann in die Hose gehen – aber ich bin lieber einer, der kreativ ist.“

Bis er auf der Rennstrecke seine Überdosis Fahrgefühl und seine kindliche Freude am Fahren ausleben kann, hat er meist schon Tage an Erwachsenenarbeit hinter sich. Präzise filtert er mit seinem Ingenieur Datenanalysen, sucht die für ihn relevanten Spots: Kurvenbewegungen, Bremspunkte. Mit dem Mechaniker analysiert er jeden Millimeter Veränderung am Kart, der Drivercoach erstellt mit den Matchplan.

So klingt einer, dessen Idol Niki Lauda ist – obwohl der sechs Jahrzehnte vor ihm geboren wurde. „Er hat nie aufgehört zu kämpfen, und alle anderen Interessen dem Rennsport untergeordnet.“ Nando kennt Leute, die Lauda gekannt haben und hört nie auf, sie nach Nikis Erfolgsgeheimnissen zu fragen, er liest und sieht, was die großen Champions alles taten, um Sieger zu werden. Ayrton Senna ist sein anderes Vorbild: „Auf der Strecke aggressiv, daneben cool und konzentriert.“

Nando will sich nun Jahr für Jahr und Kategorie für Kategorie nach oben arbeiten, zwei Qualifikationen für Weltfinal-Rennen zeugen von seinem internationalen Potenzial. Sein Englisch ist perfekt, die Leistungen in der Schule sind gut: „Sie sind die Basis, dass die Lehrer in meiner Schule so entgegenkommend sind.“

In vier Jahren soll es dann richtig losgehen, mit der Formel 4, „vielleicht kann ich aber davor schon ein bisschen Formel Ford testen“. Bis dahin sollte sein Talent so international aufgefallen sein, dass er in ein großes Nachwuchsprogramm kommt, denn im Formel-Sport steigen die Kosten noch einmal exorbitant, und selbst im Kart sind die Saison-Kosten klar im sechsstelligen Bereich.

Aber man ist sich einig, sagen die, die ihn sehen, und seinen



Mit einem Team von Betreuern und viel Ehrgeiz ausgestattet startete Nando Weixelbaumer, 12, in die Rennfahrer-Karriere

Speed, seine Professionalität: bei so viel Talent könnte es noch teurer kommen, nicht zu investieren.

Der rund ein Jahrzehnt ältere Thomas Preining ist ein Beispiel, wie man es vom Kart zum gut bezahlten Rennfahrer bringt – aber „das Glück hat nur einer von tausend.“

Thomas ist Werksfahrer bei Porsche, „das ist das Beste, dass es geben kann. In keiner Firma fühlt man sich als Rennfahrer so wohl und so professionell betreut.“ Preining hat mit 14 das wichtigste Kartrennen der Welt gewonnen (in Las Vegas), trotzdem ist er heute nicht unter den 20 Piloten der Formel 1. Der Unterschied: In der Formel 1 zahlen viele Fahrer ein, um dabei zu sein, bei Porsche wird man ausgesucht und entlohnt.

Und Thomas fährt im GT-Porsche 911 in verschiedenen Rennserien, vor allem aber auch bei den großen Klassikern: Le Mans, Spa, Nürburgring. Und hoffentlich bald mal Daytona. „Wobei die 24 Stunden von Spa stehen für mich über allen anderen Rennen. Das ist ein reines Rennen für GT3-Autos und daher wird hier von der ersten Sekunde bis zur letzten Kurve ein

Sprintrennen gefahren, auf einer extrem anspruchsvollen Strecke, bei sehr wechselhaftem Wetter.“ Le Mans sei dagegen eher ein klassisches Endurance-Rennen, wo es auch um das (technische) Überleben geht. Der Nürburgring bietet eher ein Volksfest („Du bist oft so nah an den Zuschauern, du riechst es, wenn sie gerade grillen.“) und ein Hochrisiko-Sport. „Es ist eines der Rennen, wo ich seit Jahren um den Gesamtsieg fahren kann – aber es ist extrem gefährlich, weil da einfach so viele langsamere Autos unterwegs sind und du nie weißt, ob hinter der nächsten Kurve gerade wo ein Opel Manta fährt, wenn du mit deinem GT3-Porsche angerast kommst.“

Der Nürburgring gilt als Achterbahn – und mit Achterbahnen kennt sich Thomas aus. Seine Karriere war schon einmal vorbei, ehe sie richtig angefangen hatte. In der Formel 4 ging dem Sponsor (zu dem er zu dem Zeitpunkt auch eine familiäre Bande hatte) das Geld aus. Thomas stand quasi neben der Straße, denn das Rennfahren war nicht mehr leistbar.

„Ich dachte zum einen alles ist



Thomas Preining, 22, hat Benzin im Blut: Sein Vater Andi Preining war Motorrad-Pro.

aus, zum anderen habe ich aber konsequent mein Trainingsprogramm durchgezogen. Neben der Schule blieb er bei seinen Fitness-Einheiten, und er fuhr Tausende Kilometer am Simulator: „Das ist etwas sehr Einsames, in so einem dunklen Raum zu fahren – und es hat mich geprägt. Aber es hat mich als Fahrer so viel besser gemacht.“ Nicht unwesentlich dabei war ein Zufall: „Gerade in der Zeit habe ich mir alle Rocky-Filme reingezogen. Es hat mich total inspiriert, nie aufzugeben. Bei den ersten Rennen danach hatte ich einen Rocky-Sticker im Auto.“

Mit dem „Rennen danach“ ist es schon verraten: Die Karriere ist weitergegangen. Vor allem dank der Salzburger Rennfahrerfamilie Lechner. Sie haben ihn zu einem Formel-4-Test eingeladen, sind mit ihm eine Saison gefahren (Siege inklusive) und so ist er von Porsche entdeckt und zum offiziellen Junior-Werksfahrer geworden. Robert Lechner hat immer an ihn geglaubt, und Roberts Vater Walter wurde sein großer Mentor. „Wir haben zwei Tage vor seinem Tod noch telefoniert, es ist unbeschreiblich,

was ich von ihm über das Rennfahren, aber auch über den Umgang mit Menschen gelernt habe. Ein Glück mit so einer Persönlichkeit gearbeitet zu haben.“

Und so darf der Sohn der Motorrad-Legende Andreas Preining („Ich bin meinen Eltern so dankbar, dass sie mit mir durch alle Phasen gegangen sind“) größer denn je träumen. Porsche wird in der nächsten Regel-Generation in Le Mans wieder um Gesamtsiege fahren. „Ich denke nicht, dass ich da gleich im Team bin – aber sollte ich mit guten Leistungen im Lauf der Jahre eines späteren Tages dafür qualifizieren, wäre es ein Traum.“ Parallel hat er als ein Testpilot des Formel-E-Teams von Porsche auch schon extrem eng mit den Ingenieuren an neuen Technologien gearbeitet, „es ist unglaublich, wie komplex diese Materie ist. Und faszinierend.“

Die Faszination Rennsport ist eben groß wie eh und je, und das in vielen Bereichen. Mit Thomas Preining und Nando Weixelbaumer sollten zumindest zwei junge Österreicher als Teil dieser großen Zukunft dabei sein. X