

Interview **Ulrike Krafft**



BOSCH
Technik fürs Leben



Interview Ulrike Krafft
ESP-Applikateurin Bosch Engineering GmbH
Rennfahrerin FIA ETCC-Serie

Verraten Sie uns Ihren Namen und Ihr Hobby?

Ich heiße Ulrike Krafft und meine Leidenschaft ist Rennfahren.

Wie kamen Sie zu diesem Hobby?

Das ging über ein paar Umwege. Mit dem Führerschein habe ich mein Interesse für Autos entdeckt. In dieser Zeit habe ich einen Zeitungsartikel über eine Frau im Rennsport entdeckt. In der Überschrift stand „Auf Schumis Spuren“, ich dachte, „Das kann ich auch!“ In Hamburg, wo ich aufgewachsen bin, gab es kurz darauf einen Wettbewerb vom ADAC „Hamburg sucht den besten Autofahrer“ – ich habe mich einfach beworben.

Bei diesem Turnier habe ich gemerkt, dass es mir sehr großen Spaß macht, sportlich zu fahren. Und da habe ich dann jemanden kennen gelernt, der mich auf den Automobilsport aufmerksam gemacht hat. Durch diesen ersten Kontakt habe ich immer mehr Leute kennen gelernt. Schließlich bin ich im ADAC Youngster Cup gelandet. Gute Ergebnisse, viel Ehrgeiz und ein bisschen Glück, an die richtigen Menschen geraten zu sein, gehören zu meinem Weg dazu.

Was fasziniert Sie an diesem Hobby?

Es ist etwas Besonderes, das kann nicht jeder. Außerdem ist es ein Spiel mit dem Risiko. Ich fahre ja immer am Limit. Es reizt mich, die Grenzen immer weiter auszutesten und besser zu werden, also noch weiter vorn zu fahren und weiter aufzusteigen, vielleicht mal eine andere Rennserie, größere Fahrzeuge, größere Motoren zu fahren. Da ist noch Potenzial.

Ist das nicht gefährlich?

Fahren auf der Straße ist auch gefährlich. Es gibt immer Menschen, die das Auto nicht unter Kontrolle haben. Das kann dir auf der Rennstrecke genauso passieren wie auf der Straße. Klar gibt es ein gewisses Risiko, aber damit beschäftige ich mich nicht. Ich fühle mich in meinem Fahrzeug gut und sicher. Wenn ich beim Rennen einen Unfall habe, ist sofort Hilfe da. Das hat man auf der Straße nicht.

Wie würden Sie sich selber beschreiben?

Also zart besaitet bin ich nicht. Ich bin ehrgeizig und habe einen starken Willen. Manchmal gehe ich auch mit dem Kopf durch die Wand, um meine Ideen durchzusetzen.

Wie läuft das, wenn Sie ein Rennen fahren? Beschreiben Sie doch mal.

Die Vorbereitung für ein Rennen fängt schon zu Hause an. Ich setze mich vorher mit der Strecke auseinander.

Wenn ich sie noch nicht kenne, fahre ich sie mit der Playstation und im Kopf immer wieder ab. Das Rennwochenende beginnt donnerstags mit dem Training, freitags gibt's meist noch mal eins, samstags wird's dann das erste Mal ernst beim Qualifying. Sonntags kommt dann das eigentliche Event. Dann geht es vor allem darum, cool zu bleiben. Man steht in der erkämpften Startposition, spürt die angespannte Stimmung. Mit zitternden Knien vor Freude und Aufregung versucht man, äußere Einflüsse auszublenden. Die Konkurrenz nimmt man wahr, aber man ist doch sehr mit sich beschäftigt in diesen letzten Minuten vorm Start. Wenn dann die Ampel grün wird oder die Startflagge geschwungen wird, gibt man Vollgas. Es wird am Limit gefahren, an der äußersten Grenze, die die Physik noch hergibt. Das habe ich idealerweise beim Test schon ausprobiert. Die Konkurrenz ist die ganze Zeit da. Hinter mir am Heck jemand, der mich provokativ anstößt, direkt vor mir jemand, den ich versuche zu überholen und außerdem noch jemand neben mir. Klar entsteht da ein gewisser Druck, es motiviert aber auch, dranzubleiben, schneller zu fahren. Manchmal geht man in so einer Situation sogar über sein persönliches Limit hinaus. Und da die Nerven behalten und keinen Fehler machen – das ist Rennfahren.

Ist das anstrengend?

Beim Rennfahren muss man nicht nur hochkonzentriert sein, es ist auch körperlich sehr anstrengend. Das Steuer zu halten ist ein kleiner Kraftakt, noch schlimmer, wenn mal die Servolenkung ausfällt. Im Auto ist es außerdem sehr warm. Nach dem Rennen bin ich oft patschnass geschwitzt.

Warum ist das Hobby so wichtig für Sie?

Ich glaube, Adrenalin ist das Stichwort. Am Rennwochenende denke ich schon beim Aufwachen an nichts anderes. Selbst wenn ich jetzt davon rede, habe ich schon Schmetterlinge im Bauch. Dieses Adrenalin, das brauche ich. Es ist fast eine Sucht.

Was sind das für Menschen, auf die Sie bei Ihrem Hobby treffen?

Auf der einen Seite sind wir alle gleich, wir haben alle Benzin im Blut. Auf der anderen Seite sind die Typen sehr unterschiedlich: da ist der Physiotherapeut, der Manager, der Autohändler – aber auch die Maschinenbau-Diplomingenieurin. Was uns eint ist, wir haben alle einen starken Charakter.

Die Maschinenbau-Diplomingenieurin, das sind Sie?

Genau. Ich bin Applikations-Ingenieurin für ESP-Systeme bei der Bosch Engineering GmbH. Das ist eine hundertprozentige Tochter von Robert Bosch. Das ESP-System verhindert, dass der Fahrer beim Bremsen ins Schleudern gerät, auch bei Glätte oder unebener Fahrbahn.

Die Maschinenbau-Diplomingenieurin, das sind Sie?

Ich arbeite vor allem im Auto. Mein PC steht meist auf dem Beifahrersitz. Mit meinem Team bin ich auf den unterschiedlichsten Teststrecken unterwegs, von der hauseigenen Strecke in Boxberg über Idaida in Spanien bis Arjeplog in Schweden. Am liebsten bin ich in Schweden. Das ist wirklich, wie man es sich vorstellt, ein zugefrorener See, auf dem Strecken präpariert wurden, sei es ein Eiskreis, ein Hanglingskurs oder eine große Fahrdynamikfläche. Dort fahren wir den ganzen Tag Manöver, zum Beispiel einen Spurwechsel, also den sogenannten Elchtest. Da bewegen wir das Fahrzeug den ganzen Tag seinen physikalischen Grenzen. Dabei verhindern wir durch Bremseingriffe das Drehen des Fahrzeugs, das Blockieren der Räder oder auch das Nicht-anfahren-Können auf poliertem Eis. Durch unser System regeln wir das Fahrzeug so ein, dass es für diese Situation noch eine maximale Performance hat, aber trotzdem sicher ist. Das Fahrzeug soll für den Normalfahrer zu jeder Zeit kontrollierbar sein. In Boxberg und Spanien machen wir im Prinzip genau dasselbe, nur alles bei höheren Geschwindigkeiten. In Schweden ist das Tempo ja sehr niedrig, da wir fast gar keinen Grip auf dem Eis und Schnee haben.

Und warum arbeiten Sie bei Bosch?

Ich habe während meines Studiums von dem Beruf Fahrdynamikentwickler, Fahrdynamiktester gehört und habe gedacht, „Mensch, die fahren nach Schweden, die testen da oben auf den zugefrorenen Eisseen. Das will ich auch!“ Ich habe mich dann informiert, welche Firmen dort testen und erfahren, dass auch Bosch da oben ist.

Das hat mich erstmal überrascht. Ich hatte eher an die großen Automobilhersteller selber gedacht. Bosch als Zulieferer kann da aber viel mehr Perspektiven bieten, denn hier wird an den unterschiedlichsten Themen rund ums Automobil getüftelt. Deswegen habe ich mir auch ganz bewusst ein Praktikum bei Bosch gesucht. Dabei habe ich festgestellt, dass das genau mein Beruf ist. Nach dem Studium habe ich mich nach den spannendsten Projekten umgesehen. Die habe ich bei der Bosch Engineering GmbH gefunden. Die sportlichen Fahrzeuge, die Nischenfahrzeuge – das war eine Herzensentscheidung. Ich habe mich sofort beworben.

Schnelle Autos, Fahrzeugtechnik – ist das nach wie vor eine Männerdomäne?

Zugegeben, in meinem speziellen Beruf, wo man viel im Auto sitzt und eine gewisse Leidenschaft für das Fahrzeug mitbringen muss, bin ich noch recht allein. Ich bin inzwischen schon dreieinhalb Jahre dabei und erst seit 2 Monaten habe ich die erste Kollegin. Auf der einen Seite genießt man es, eine Art Exotin in diesem Berufsfeld zu sein. Aber andersrum ist das nicht immer einfach. Man kämpft mit Vorurteilen, definitiv. Man muss vielleicht auch zweimal mehr überzeugen, bevor akzeptiert wird, dass man fachlich genauso viel drauf hat. Dagegen wäre ein gewisses Mittelmaß zwischen Männern und Frauen nicht schlecht. In meinem Job wird es aber wohl eher männerdominiert bleiben. So viel Begeisterung für Autos bringen eben nicht viele Frauen mit. Da hilft auch keine Frauenquote. Bei der Bosch Engineering GmbH insgesamt ist die Frauenquote meines Wissens aber mittlerweile im Durchschnitt.

Mit dem Rennfahren ist das wahrscheinlich ähnlich. Was sagen die Kollegen zu Ihrem Hobby?

Die Rennfahrerin, die jetzt bei uns arbeitet – klar war das am Anfang ein Thema. Ich glaube, zunächst waren viele etwas misstrauisch. Da kommt jetzt die junge, neue Kollegin, fährt auch noch Rennen, und dann sind da die anderen sechzig Männer, die anderen sechzig Applikateure, die auch schnell und gut Auto fahren können. Inzwischen gibt es da aber keine Irritationen mehr.

Was sagt Ihr Chef zu diesem Hobby?

Mein Chef mag mein Hobby, aber er sagt auch klar, dass er im Beruf gar nicht unbedingt Rennfahrer braucht. Denn bei den Tests müssen wir natürlich fahren wie Normalfahrer. Wir dürfen nicht zu schnell reagieren, der Normalfahrer reagiert ja auch nicht sofort auf Eins richtig. Ein guter Applikateur ist nicht automatisch ein Rennfahrer und auch nicht umgekehrt.

Ist es schwer, das Hobby und den Job unter einen Hut zu kriegen?

Mein Hobby ist sehr zeitaufwändig. Da wir aber Gleitzeit haben, kann ich das ganz gut mit dem Beruf vereinbaren. Ich achte darauf, dass ich mich mit allen gut abstimme und niemanden hängenlasse. Meine Kollegen und Chefs wissen Bescheid. Das Hobby wird mir gegönnt, aber sowas muss man sich auch erarbeiten.

Was war bisher Ihr größter Erfolg im Hobby, was im Job?

Der größte Erfolg in meinem Hobby ist definitiv der Einstieg in die Europameisterschaft. Das ist ein Traum, der wahr geworden ist. Das ist unbeschreiblich. Das schafft nicht jeder, da bin ich wahnsinnig stolz drauf. Im Job konnte ich kürzlich die Elternzeitvertretung für meinen Projektleiter übernehmen. Das war eine riesengroße Erfahrung. Es hat prima funktioniert und ich habe im Projektmanagement eine neue Leidenschaft entdeckt – es geht also auch außerhalb eines Autos.

Preschen Sie im Job auch so voran wie auf der Rennstrecke?

Ich bin schon jemand, der direkt ist, der mit Ideen um die Ecke kommt und die auch durchsetzen möchte. Manchmal bin ich auch ein bisschen ungeduldig, wenn es mal nicht so läuft wie ich mir das vorgestellt habe. Ja, natürlich habe ich auch meine Ecken und Kanten, das gehört dazu.

Wo liegt die größte Herausforderung in Ihrem Hobby, wo in Ihrem Job?

Beim Rennen spielen viele Dinge zusammen. Da ist es wichtig, auf den Punkt genau volle Leistung zu bringen und in diesem Flow zu sein. Es ist wichtig, dass man zu 100% bei der Sache ist, an nichts anderes denkt, sich nicht ablenken lässt. Man muss sich zu 100% vertrauen und sich immer weiter pushen. Es ist manchmal schon schwer, diese vollen 100% in allen Situationen zu halten.

Die große Herausforderung in meinem Job sind die vielen Reisen. Man muss sehr flexibel sein. Wir haben viele Termine, oft muss man auch mal spontan ins Ausland zum Kunden oder Ähnliches. Man lebt eben auch für den Beruf.

Robert Bosch GmbH
Zentralabteilung Mitarbeiter
Personalmarketing und
Nachwuchsprogramme (C/HMR)

Postfach 10 60 50
70049 Stuttgart
Deutschland

www.bosch-career.de