

Ritt auf der Kanonenkugel



Mit dem Superkart in Hockenheim: Die zu kurze Übersetzung war gar nicht so schlimm ...

FOTO: WIESSMANN

Tracktest: Das Fahren im mehr als 280 km/h schnellen 250-ccm-Superkart ist ein Sprung in eine andere Dimension.

Elektronische Fahrhilfen? Lächerlich! Karosserie? Überflüssig! Knautschzonen? Albern!

Superkart, das ist Motorsport ohne Gimmicks, auf einem Speed-Niveau, das sonst nur einer kleinen Elite vorbehalten ist. Mit einem finanziellen Aufwand, der zwar nicht ohne ist – die Anschaffung eines neuen Karts schlägt mit gut 22.000, eine Rennsaison etwa mit 15.000 Euro zu Buche. Aber für das Geld fährst du heutzutage nicht mal einen Markenpokal.

Die Menschen, die sich in der «European Superkart Series» tummeln, decken ein breites soziales und finanzielles Spektrum ab – vom ambitionierten 18-Jährigen, dem die Kohle zum Formelfahren fehlt, bis zum

60-Jährigen, der noch nicht genug Spass hatte, ist alles dabei.

Und einer aus dieser Szene, Willi Pfeiffer, hat SPEEDWEEK zu einem Tracktest mit seinem 250er-Kart in Hockenheim eingeladen.

Ablehnung. Mein Umfeld ist sich bei der Beurteilung meines Vorhabens ziemlich einig: «Du spinnst!» Inklusiv Timo Scheider, der am selben Tage ebenfalls in Hockenheim weilt, um sich mit seiner Audi-Mannschaft auf den Gewinn des zweiten DTM-Titels vorzubereiten. Das Angebot, mal ein paar Runden zu drehen, wird vom Champion unzweideutig abschlägig beschieden: «Ich bin ja nicht komplett bescheuert!»

Damit habe ich zwar mentalen Beistand aus «meinem» DTM-Haufen – aber halt auch reichlich Zuschauer. Denen ich leider den Spass nicht verwehren kann, mitanzusehen, wie ich mich in das Kart mit seiner fast liegenden Sitzposition falte. Diese anatomische Wundertat gelingt nur mit Verrenkungen und sorgt für reichlich Kurzweil. Die besser Erzogenen verkniefen sich das Lachen, die anderen – nun, die merk' ich mir ...

Zu kurz übersetzt. Motorsport-Allzweckwaffe Wolfgang Kaufmann, der gelegentlich spasseshalber Superkart-Rennen bestreitet, hat das Gerät schon warmgefahren. «Viel zu kurz übersetzt! Zur Spitzkehre runter geht gar nix», jammert Wolfgang. Ich bin betroffen und sende Trost.

Und in der Tat: Schon Mitte Parabolika liegt im sechsten Gang die Maximaldrehzahl an, weil das Kart für den Kleinen Kurs übersetzt ist. Der Schaltversuch geht ins Leere.

Andererseits: Soooooo furchtbar lahm ist das nun auch wieder nicht. «So 210 km/h werden's schon gewesen sein», schätzt Willi. Mit passender Getriebeabstufung wären gut 260 Sachen drin gewesen.

Dem subjektiven Tempo-Empfinden tut das keinen Abbruch – zumal sich der Allerwerteste des Piloten nur Zentimeter über dem Asphalt befindet. Ein F3- oder DTM-Bolide bewegt sich punkto Rundenzeit in ähnlichen Sphären wie das Superkart, aber das einzige Rennfahrzeug, in dem ich je

ein gleichartiges Gefühl von brutalem Speed hatte, war ein Formel 1.

Unterhalb von 8000/min tut sich wenig, weil es dem auf einem Yamaha-Zweizylinder basierenden 250er-Motörchen an Drehmoment fehlt. Doch ab dann und bis zum Limit schiebt das Gerät an, dass es dir fast den Helm vom Kopf zieht.

Die Werte sind à la bonheur. In gut zweieinhalb Sekunden schießt der Apparat aus dem Stand auf 100 km/h, auf der Hangar Straight in Silberstein steht. Dabei verhält sich das Kart bemerkenswert unzickig, was auch dem Abtrieb geschuldet ist, der von dem nur auf den ersten Blick nach Bastelei anmutenden Geflügel generiert wird und den man auch in den schnelleren Ecken wie der Rechts vor der Mercedes-Tribüne spürt.

Starke Stopper. Ebenso irre ist die Verzögerung. Die innenbelüfteten Bremscheiben sorgen dafür, dass die Fuhre von Tempo 100 aus in 17 Metern steht. Dabei verhält sich das Kart bemerkenswert unzickig, was auch dem Abtrieb geschuldet ist, der von dem nur auf den ersten Blick nach Bastelei anmutenden Geflügel generiert wird und den man auch in den schnelleren Ecken wie der Rechts vor der Mercedes-Tribüne spürt.

Um mit dem Vorurteil, Superkart-Piloten seien alles lebensmüde Irre, aufzuräumen: Auch ein Mässigtalentierter wie ich kann so eine Waffe zügig bewegen, ohne dass der Sensenmann schon ganz hibbelig wird. Das Fahren im Pulk bei 250 ist natürlich wieder was anderes, aber darum geht's ja auch grade noch nicht.

«Es passiert sehr wenig», versichert Willi. «Bei diesem niedrigen Schwer-

punkt drehst du dich eher, als dass du dich überschlägst. Natürlich ist Kopfeinschalten Pflicht. Wenn Michael Schumacher in Kerpen mit dem 125er-Schalter Rennen fährt und die sich gegenseitig in die Kiste knallen, dann ist das sicher gefährlicher.»

Ein Tribut an den Speed ist indes der Dresscode: Superkart-Jockeys tragen nicht Textil, sondern Leder.

Digitales Fahren. Das Anbremsen im Superkart unterscheidet sich etwas von dem im «richtigen» Rennwagen, denn Motorbrems-Einsatz ist tabu, was Bremsen und Schalten zu zwei getrennten Vorgängen macht. Überhaupt findet die Gaspedal-Betätigung auf digitale Weise statt. «Ganz weg oder voll drauf, nichts dazwischen», hat mich Willi instruiert. «Mit einer Unterdruck-Spritpumpe könnte man das machen, aber wir fahren eine

«KOB ICH FAHREN WILL? NEIN, DANKE, ICH BIN JA NICHT KOMPLETT BESCHEUERT!»

DTM-Champion Timo Scheider

elektrische. Und sobald die Drosselklappe offen ist, pumpt die.»

Das Betätigen der sequenziellen 6-Gang-Klauenschaltung ist völlig unproblematisch, so lange es mit Schmackes geschieht. Ohne Einsatz des linksseitigen Kupplungshebels werden die Gänge reingeklopft oder –gerissen, je nachdem, ob's eine Stufe tiefer oder höher gehen soll.

Stromausfall. Zwei Faktoren hemmen meinen Tatendrang. Zum einen der Umstand, dass über Hockenheim die Dämmerung hereinbricht und ich Einstein kein ungetöntes Visier mitgenommen habe. Das macht es zum Beispiel auf den üblen Bodenwellen bei der Anfahrt zum Motodrom (die kannte ich vorher noch gar nicht ...) schwierig, den Einlenkpunkt für die zügige Rechts zu finden.

Was man notfalls hätte ignorieren können. «Wenn i nix seh, fürcht i mi a net», hatte ja selbst der grosse Walter Röhrl einst versichert. Aber plötzlich bleibt bei Start/Ziel die Leistung weg. Die Batterie ist tot und damit auch die von ihr gespeiste Pumpe, die das 1:25-Öl-Benzin-Gemisch in die Brennräume befördert. Eine Lichtmaschine gibt's nicht. Irgendwer hat das Ding zu lange mit eingeschaltetem Hauptschalter stehen lassen.

Weil es eh schon duster wird, brechen wir die Übung ab. Willi ist untröstlich: «Das holen wir nach. Dann kannst du fahren, so viel du willst.» Lieber Willi: Das habe ich gehört!

— Marcus Lacroix —



Tipps vom Könner: Autor ML mit dem bekennenden Superkart-Fan Wolfgang Kaufmann



Effektive Stopper: Die Scheibenbremsen



Effektiver Anschieber: Der 106-PS-Motor



Cockpit: Dazwischen klemmt sich noch der Fahrer



Der Heckflügel: Nicht schön, aber wirkungsvoll

technische daten

Chassis Ungefedertes Rohrrahmen-chassis aus 30-mm-Chrom-Molybdän-Röhren mit GfK-Verkleidung
Länge maximal 2,10 m
Gewicht Division 1: 215 kg (inkl. Fahrer), Division 2: 205 kg (inkl. Fahrer)
Bremsen Innenbelüftete Drei- oder Vierscheiben-Bremsanlage (2 Scheiben vorne, 1 oder 2 hinten)
Kraftübertragung Direkt per Kette auf die starre Hinterachse, div. Übersetzungen, Kupplungshebel am Lenkrad
Getriebe 6-Gang-Klauenschaltung
Motor Div. 1: wassergekühlter 2-Zylinder-Zweitaktmotor, Div. 2: luftgekühlter 1-Zylinder, Hubraum jeweils 250 ccm
Leistung rund 105 PS bei 13.800/min (Div. 1) bzw. 65 PS bei 12.500/min (D.2)
Kraftstoff Öl-Benzin-Gemisch (bleifrei) im Verhältnis 1:25 mit 102 bis 104 Oktan
Höchstgeschwindigkeit ca. 290/230 km/h (Div. 1/2)
Beschleunigung ca. 2,5/2,9 sec von 0 auf 100 km/h (Div. 1/2)
Verzögerung ca. 18 Meter von 100 auf 0 km/h
Räder Durchmesser max. 6 Zoll, Breite vorne/hinten max. 5,5/11,5 Zoll
Tankinhalt maximal 19 Liter
Preis Chassis ca. 10.000 Euro, Motor ca. 12.500-15.000 Euro (Div. 1) bzw. 6.500-8.000 Euro (Div. 2)
Infos www.superkart.tv



Timo Scheider: Reinsitzen? Klar. Fahren? No way!