

Serie - 12. Folge: Superkarts

# Die Formel 1 im



Kleine, aber sehr starke Karts auf großer Strecke: Die Protagonisten der Superkart-EM starten in ihr Saisonfinale bei den Gamma Racing Days in Assen

Von MICHAEL BRÄUTIGAM

**Zum Neupreis eines durchschnittlichen VW Golf Rundzeiten auf GT3-Niveau oder schneller drehen? Geht nicht? Geht! Und zwar dank Superkarts, mit denen sich Teil 12 unserer Serie abseits des Motorsport-Mainstreams befasst.**

Alljährliches Highlight der europäischen Superkart-Szene sind die Gamma Racing Days im niederländischen Assen – 2015 gleichzeitig Bühne für das Finale der Superkart-EM. Gerade noch drehte Max Verstappen im Toro-Rosso-F1-Boliden Demorunden und Donuts für die rund 100 000 Zuschauer. Und kurze Zeit später stehen die über 30 Fahrerinnen und Fahrer der «Hosentaschen-F1» in den Startlöchern. Mit irrem Speed schießen die Mini-Boliden auf die erste Kurve zu, und die bis zu 14 500 U/min drehenden Zweitakt-Motoren untermalen das Schauspiel mit viel Getöse.

Fast ansatzlos wird in die erste Kurve eingelenkt, so viel Bo-

denhaftung bieten die verkleideten Karts, die mit kaum 3 cm Bodenfreiheit auch einen extrem tiefen Schwerpunkt haben.

Nach nicht einmal 20 Minuten ist das Spektakel aus wild aussehenden Positionskämpfen auf der Traditionsrennstrecke vorbei. Mehr geben sowohl der nur rund 16 Liter fassende Tank als auch die superweichen Dunlop-Reifen nicht her. Aber laut den Aussagen des deutschen Superkart-Piloten Peter Elkmann, ist das auch absolut ausreichend: «Es ist sogar anstrengender als Formel 3 zu fahren», sagt der Münsterländer, der 2005 deutscher Formel-3-Meister wurde und als «Klassenkamerad» von z. B. Nico Hülkenberg und Adrian Sutil zudem Förderkandidat in der Deutsche Post Speed Academy war.

### Unter 1:40 in Hockenheim

Die Erklärung für die körperliche Anstrengung ist ganz einfach. Bei ähnlichen Rundenzeiten wie im Formel-Renner kann man ein Kart, das die einzige Federwirkung über die Reifen erhält und über eine Starrachse

verfügt, nicht so perfekt abstimmen und kämpft deshalb ständig mit dem Renngerät. «Da sind 20 Minuten schon eine Ansage – vor allem, wenn man die ganze Zeit jemanden im Nacken hat», erklärt Elkmann, der seinerzeit wie ein gewisser Jarno Trulli vor ihm und Max Verstappen Jahre später nach ihm das Kunststück fertigbrachte, vom Kart direkt in die Formel 3 aufzusteigen. Schon vor der Automobilzeit fuhr Elkmann Superkart, weshalb sein Schritt zurück zu den Zweitakt-Monstern nicht verwundert.

«Und für weniger Einsatz von finanzieller Seite kann man auf einer Rennstrecke nirgends schneller fahren», erklärt er das Besondere an diesem Sport.

Um zum Beispiel eine Rundenzeit von unter 1:40 Minuten auf dem GP-Kurs von Hockenheim zu schaffen, muss man schon mindestens in die GT3-Kategorie schielen. Der inoffizielle Rundenrekord mit einem Superkart auf der F1-Strecke liegt im hohen 1:38er-Bereich. Der kleine, aber feine Unterschied: Während ein GT3-Boli-

de neu netto rund 300 000 Euro oder mehr kostet, ist ein neues Superkart mit Top-Material für nicht mehr als 25 000 Euro zu haben. So viel muss man mittlerweile auch für einen mittelprächtig ausgestatteten VW Golf ausgeben.

Für Elkmann reicht es beim Finale in Assen nur knapp nicht zum Titel, der Tscheche Adam Kout siegt im letzten Lauf und beendet die EM-Saison mit 115 zu 110 Punkten gegenüber dem Deutschen als Champion.

Ein anderer Deutscher ist gerade auf dem Weg zur Spitze: Andreas Jost. Der 31-Jährige aus dem Südschwarzwald kam erst 2012 in die Superkart-Szene. In seinen Teenager-Tagen tourte er jedoch schon mit Sebastian Vettel und Co durch Europa und fuhr «normale» Kartrennen. Nach ein paar Jahren Rennpause sollte es zurück in den Motorsport gehen – und diesmal auf die große Rundstrecke.

«Für 2012 haben wir überlegt, was Sinn machen würde», erklärt Jost, der speziell den VW Scirocco R-Cup ins Auge gefasst hatte. «Aber da zahlt man

60 000 Euro für die Saison, und das familiäre Umfeld wie in alten Kart-Tagen wäre auch nicht mehr da gewesen. Außerdem war mir das auch ehrlich gesagt zu langsam», erklärt Jost.

### Hightech bei den Motoren

Die Alternative war in Form der Superkarts gefunden. Klar, die Fahrleistungen klingen wohl für jeden verlockend. Von 0 auf 200 in sechs Sekunden, Topspeed rund 240 km/h und teilweise über 2 g Querbeschleunigung in den Kurven. «Wir haben erst mal mit gebrauchtem Material angefangen», so der Hobbypilot, dessen sechsköpfige Truppe hinter den Renneinsätzen ein echtes Familienteam ist, inklusive Papa Gerhard.

Dazu kommen – ebenfalls wie in früheren Kart-Tagen – kleine Sponsoren, die das motorsportüblich eben doch nicht ganz kostengünstige Hobby finanzieren. Aber mit 50 000 bis 60 000 Euro Jahresbudget sei man gut dabei, sagt Jost.

Doch die Kosten steigen momentan tendenziell wieder an, vor allem durch die Motoren-

Performer 1000

# Halb Kart, halb Auto

Wer selbst gerne mal auf der Rennstrecke Gas gibt und dabei auch Fahrleistungen wie in einem Superkart (oder schnelleren Rennwagen) erleben möchte, der hat nicht viele Möglichkeiten. Die eine ist, sich einen entsprechenden Rennwagen zu kaufen respektive sich auf einem einzumieten. Die andere, ein Superkart zu kaufen oder sich ein potentes «Über-Kart» selbst zusammenzuschrauben.

Doch während Ersteres zu teuer ist, gibt es für Zweiteres nicht viele Anlässe, überhaupt auf eine große Rennstrecke zu kommen. Mit Eigenbauten darf man eh meist nur auf normale Kartbahnen oder vielleicht auf den nächsten Supermarkt-Parkplatz. Doch Peter Elkmann und sein Vater Hans-Peter haben nun eine Lösung gefunden.

## Auslieferung ab Mitte 2016

Preis und Fahrleistungen wie im Superkart – gepaart mit der Zulassung für Trackdays. Gestatten: «Performer 1000» – halb Kart, halb Auto. Und als Spenderherz schlägt im verflügelt Rohrrahmenchassis ein angepasster Motorrad-Motor aus der Suzuki GSX-R1000. Fertig ist ein 3,2 Meter kurzes, 180 PS starkes und nur 270 kg leichtes Spaßmobil zum Preis von 20000 Euro plus Steuer. Der Bausatz (ohne Motor) kostet netto 12000 Euro.

Von 0 auf 200 km/h geht's unter zehn Sekunden. Topspeed: 245 km/h. Die Zehn-Zoll-Felgen kommen von einem Junior-Dräger und sind mit Hoosier-Rennreifen bestückt. Die Bedienung, mit Schaltung über einen Lenkrad-Hebel, ähnelt der in einem Schaltkart. Und bei den Onboard-Videos, die es bereits auf Youtube zu sehen gibt, hört sich das auch ähnlich an. Die Onboards sind meist bei Trackdays mit dem «Pistenclub» entstanden, welcher seinen Segen für die Zulassung dieses Hybrids schon gegeben hat.

Ab Mitte 2016 wird ausgeliefert – dann gibt es Superkart-Feeling für jedermann. ♦ MBR

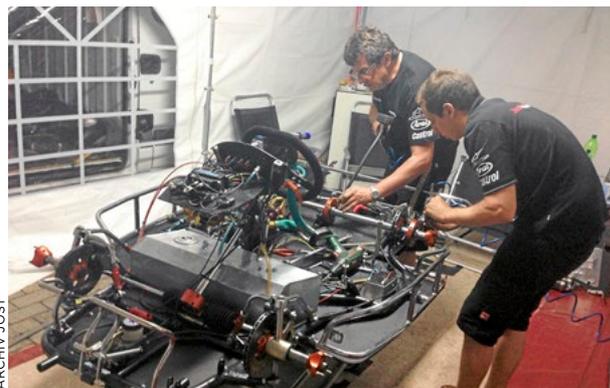


In Hockenheim: «Performer»

# Taschenformat



Liegende Tätigkeit: Vize-Europameister Peter Elkmann in Aktion



Familiensache: Vater (l.) und Sohn Jost schrauben am Superkart



Europameister: Adam Kout



Groß und klein: Oft fahren Superkarts im Rahmen größerer Veranstaltungen – wie hier bei der VLN



Man kennt sich: Jost/Elkmann

entwicklung. Das Reglement lässt extrem viele Freiheiten, weshalb es spezielle Kolben und Zylinder gibt, die ständig weiterentwickelt werden und sehr wartungsintensiv sind. So kostet allein ein Top-Motor rund 12000 Euro. Wohl dem, der einen Werksfahrervertrag hat – so wie Elkmann beim tschechischen Hersteller VM.

Unter anderem deshalb gingen auch in der European Superkart Series, praktisch der deutschen Serie, die Starterzahlen zuletzt immer weiter zurück. Für 2016 wurde die Serie sogar ganz eingestampft, weil die Verluste für den Veranstalter zu groß geworden waren. So bleibt, sowohl für Elkmann als auch für Jost, neben der EM nur noch die kommende Wochenende in Dijon beginnende Französische Meisterschaft.

Davon abgesehen ist für jeden Speedjunker mit etwas kleinerem Rennbudget das Superkart wohl das beste Sportgerät. «Mit den Schultern sind wir ja praktisch über der Hinterachse, und es gibt eine Direktlenkung wie im normalen Kart», erklärt Elk-

mann das besonders unmittelbare Fahrgefühl.

Punkto Sicherheitsbedenken winkt der 34-Jährige ab. «Jeder Motorradfahrer geht ein höheres Risiko ein», sagt Elkmann. «Und durch unser geringes Gewicht (das Mindestgewicht inkl. Fahrer ist 217 kg, d. Red.) fliegen wir auch nicht weit, wenn doch mal was schiefeht.» Nach spätestens fünf Metern im Kiesbett stehe das Kart, erklärt der Vize-Europameister.

Dazu gibt es unter den Fahrern einige ungeschriebene Gesetze, wie man sich im Zweikampf zu verhalten hat. «Es gibt ein Gentlemen's Agreement, dass wir uns nicht umschauen, um zu blocken», so Elkmann. Rückspiegel gibt es an den Superkarts, die ihre alte Bezeichnung «Formel E» aus nachvollziehbaren Gründen abtreten mussten, übrigens keine. «Das ist aber kein Problem: Wenn ich den Gegner nicht sehe, dann höre ich ihn», lacht Jost. ♦

NÄCHSTE FOLGE:  
SCHNEEMOBIL-RENNEN

## ZUM THEMA Superkarts

**Geschichte** Erst in den 1970er-Jahren fing die Geschichte der Superkarts an, welche von England aus immer populärer gemacht wurden. Ab 1978 gab es eine Europameisterschaft, die 1983 sogar zur WM hochgestuft wurde. Die Hochzeit der Superkarts kam Ende der 1980er. Die steigende Popularität ließ auch die Kosten in die Höhe steigen, und die Blase platzte. 1995 fand im österreichischen Zeltweg die letzte WM statt, und erst seit 2002 gibt es wieder eine offizielle EM.

»» **Technik** Als Motoren werden 250-ccm-Zweizylinder verwendet. Die von kleinen, unabhängigen Firmen entwickelten Zweitaktmotoren leisten mittlerweile rund 105 PS. Zum Vergleich: Am Ende der Zwei-

takt-Ära in der 250-ccm-Motorrad-WM Ende 2009 leisteten die mit Millionenbudgets hochgezüchteten Motoren der Werksteams knapp über 110 PS. Geschaltet wird meist über ein sequenzielles Sechsganggetriebe. Die einzigen passenden Reifen liefert Dunlop – eine extrem weiche Mischung, die im Warmzustand mit nur ca. 0,6 Bar Reifendruck gefahren wird.

»» **Verbreitung** Neben der EM sind Superkarts in Europa speziell in England und Frankreich beliebt. Auch ohne eine WM sind sie aber auch weltweit verbreitet. So gibt es etwa in den USA oder Australien – dort im großen Stil – Meisterschaften.

»» **Infos** Im Internet z.B. unter [www.cikfia.com](http://www.cikfia.com). ♦ MBR