

Handbuch

für den

Jugendkartslalom

Für den ADAC

Von Hinrich Groenveld
1997
Überarbeitet 1999

Vorwort

Zu dem Zeitpunkt, wo ich dieses Handbuch schreibe, fährt mein Sohn seit eineinhalb Jahren Jugendkartslalom. Es ist uns gelungen, ihn in dieser Zeit vom Anfänger zum Sieger zu machen. Auf dem Weg dorthin haben wir natürlich viele Erfahrungen gesammelt, die ich gerne an alle Jugendkartfahrer weitergeben möchte. Ich behaupte nicht, dass alles, was in diesem Heft steht, der Weisheit letzter Schluss ist, aber alles hat uns weiter gebracht. Es wäre schön, wenn ich auf diese Weise dazu beitragen könnte, weitere Gewinner hervorzubringen.

Jetzt, zwei Jahre später, haben wir erstmalig am Bundesendlauf der Kartslalom-Spezialisten teilgenommen und mein Sohn konnte dort konkurrenzfähige Zeiten fahren. Es kann also nicht alles falsch gewesen sein, was wir gemacht haben.

Inhalt

Vorwort	Seite	1
Zu diesem Handbuch	Seite	3
Grundsätzliches zum Jugendkart-Sport	Seite	3
Unterlagen	Seite	4
Ausrüstung und Sicherheit	Seite	4
Ernährung	Seite	5
Die ersten Rennen	Seite	5
Betreuung beim Rennen	Seite	7
Parcours und Strafsekunden	Seite	8
Gewicht	Seite	8
Sitzhaltung und Gewichtsverlagerung	Seite	9
Streckenbegehung	Seite	9
Der Start	Seite	10
Bremsen	Seite	10
Die richtige Linie	Seite	11
Schweizer – Slalom	Seite	13
Kleiner Kreisel	Seite	14
Großer Kreisel	Seite	14
Die ersten Pokale	Seite	15

Zu diesem Handbuch

Dieses Handbuch erhebt keinen Anspruch auf Fehlerfreiheit und Vollständigkeit. Deshalb nehme ich jederzeit gerne Anregungen und Hinweise entgegen, um sie bei neuen Auflagen einzuarbeiten. Das Buch ist für Anfänger und fortgeschrittene Jugendkartfahrer geschrieben. Einige Dinge werden für den Anfänger noch viel zu kompliziert sein, während der Fortgeschrittene schon selbstverständlich und langweilig sind. Passagen für den absoluten Neuling sind in blau geschrieben, während der Fortgeschrittene sich den grünen Abschnitten zuwenden sollte. Die letzten Feinheiten für den Profi sind in Pink zu lesen. Der schwarze Text geht jeden an.

Es ist so gedacht, dass sich jeder immer wieder neue Dinge und Tricks, die seinem gegenwärtigen Entwicklungsstand entsprechen, herausucht und anwendet. Am besten nimmt jeder Sportler vor und nach jedem Training und Rennen dieses Buch zur Hand und kontrolliert, ob er noch etwas Neues ausprobieren kann, bzw. ob er alles bisher Erlernte auch angewendet hat. Dabei muss auf jeden Fall auch der Betreuer, in den meisten Fällen die Eltern, mithelfen, da einige Passagen, vor allem für jüngere Kinder, zu kompliziert geschrieben sind. Überhaupt hat es nie geschadet, mit den Kindern viel über den Jugendkart-Sport zu reden und alle möglichen Dinge, die ihn betreffen zu diskutieren.

Grundsätzliches zum Jugendkart-Sport

Wie jede andere Sportart auch, verlangt unser Sport einigen Einsatz des Aktiven und seiner Betreuer. Wer nur alle 4 Wochen einmal zum Training kommt und an den Rennen gar nicht erst teilnimmt, ist bei uns fehl am Platze. Will man schnell erfolgreich sein, muss man vor allem **fahren, fahren, fahren**. Jede einzelne Runde im Training und jedes weitere gefahrene Rennen bringt einen weiter. Hat jemand ein paar Trainings ausgelassen, sieht man das sofort.

Am schnellsten lernt man durch Abgucken. Wenn man gerade nicht selbst fährt, sei es im Training oder Rennen, muss man immer schauen, wie es die anderen machen. Selbst schlechte Fahrer können einem etwas zeigen, nämlich, wie man es nicht macht. Wer sich auf dem Rennplatz nur für die Pommestube, das schöne Wetter oder den Gameboy interessiert, hat schon etwas verpasst!!!!

Wir haben schon mit der Videokamera gearbeitet, indem wir die Läufe von den Spitzenfahrern aufgezeichnet und dann zu Hause vor dem Fernseher Vergleiche mit den eigenen Akteuren angestellt haben. Dies ist ein sehr wirksames Mittel zur Verbesserung.

Fortschritte werden oft schubweise gemacht. Manchmal steht ein Fahrer wochenlang an und kommt nicht weiter, wird nicht schneller. Dann gibt es plötzlich einen Sprung und er steigert sich plötzlich gleich um eine Sekunde. Manchmal kommt es sogar zu Rückschritten, oft gerade, wenn sich die ersten Erfolge einstellen. Dann heißt es, nicht verzweifeln und besonders fleißig trainieren. Der Erfolg kommt ganz bestimmt zurück.

Unterlagen

Vom ADAC wird jährlich ein **Reglement für den Jugendkart-Slalom**, das sich zum Vorjahr in Details ändern kann, herausgegeben. Diese Unterlage ist die Grundlage unseres Sports, und man muss sie sich, z.B. beim Jugendleiter besorgen.

Die ADAC-Gaue geben außerdem jährlich ein **Sportbuch** heraus, in dem Adressen, Telefonnummern und Termine zu finden sind. Für die einzelnen Meisterschaftsrunden, die man fahren will, gibt es normalerweise **Ausschreibungen**, die man auch in seinem Verein erhält. Außerdem sollte man sich noch nach der Clubmeisterschaft und dessen Austragungsmodus erkundigen.

Mit Aufnahme der ersten Trainings muss man sich um den **ADAC-Jugendausweis** bemühen. Erst mit dieser Lizenz ist der Fahrer, auch im Training, unfallversichert. Das Dokument muss von beiden Eltern unterschrieben werden und ist bei jedem Rennen vorzulegen.

Ausrüstung und Sicherheit

Bei jedem Rennen, und somit zweckmäßigerweise auch zum Training ist folgende Bekleidung gefordert:

- Helm (kann zunächst auch ausgeliehen werden)
- Handschuhe (ebenfalls)
- Den ganzen Körper bedeckende Kleidung, später am besten Fahreranzug in den Vereinsfarben
- knöchelhohe Schuhe
- Regenanzug

Dem Motorsport im allgemeinen haftet das Image großer Gefährlichkeit an. Beim Jugendkartslalom trifft das aber in keinster Weise zu. Oft verletzen sich Kinder unserer Jugendgruppe bei anderen Sportarten oder privaten Aktivitäten, durch das Kartfahren gab es bislang jedoch keine einzige Verletzung.

Die größte Gefahr sehe ich, wenn ohne Gesichtsschutz, sprich ohne Helm oder mit offenem Visier, gefahren wird. Die weichen Reifen nehmen oft kleine Steinchen von der Strecke auf, die dann nach oben und hinten weggeschleudert werden. Um die

Augen zu schützen, muss **immer**, auch bei den kleinsten Fahrten, mit Helm und geschlossenem Visier gefahren werden. Darauf achten auch die Rennveranstalter peinlich genau. Nur bei Regen darf das Visier einen Spalt weit offen stehen, um Beschlag zu vermeiden.

Unser Sport ist kein Schönwettersport. Es wird auch im Regen gefahren und die Kinder werden nass. Wenn man Erkältungen vermeiden will, sollte man schon bald einen einfachen Regenanzug anschaffen. Es wäre falsch, den jungen Sportler bei schlechtem Wetter vom Fahren abzuhalten, denn gerade auf nasser, rutschiger Strecke kann er sein Fahrgefühl gut weiterentwickeln.

Ernährung

Über das Thema Ernährung von Sportlern gibt es viele Abhandlungen und genau so viele Meinungen. Da ich auf diesem Gebiet kein Experte bin, möchte ich hier nicht ins Detail gehen. Generell kann man jedoch sagen, dass der Sportler Kohlenhydrate (Brot, Reis, Kartoffeln etc.) bevorzugen und Fett (Fast Food, Pommes Frites, Butter, fettes Fleisch, Wurst etc.) meiden sollte. Besonders am Renntag liegt letzteres schwer im Magen und fördert die Konzentration nicht. Nahezu optimal ist es, wenn das Frühstück des Kartfahrers eine Banane beinhaltet.

Um Unterzuckerung während des Wettbewerbs auszuschließen, kann man dem Fahrer kurz vor dem Start (5-20 Minuten vorher) ein Stück Traubenzucker oder einen Riegel Schokolade geben. Wichtig ist natürlich auch ausreichendes Trinken. Dabei sind Mineralwasser und Fruchtsäfte Cola oder gar Kaffee vorzuziehen.

Die ersten Rennen

Wenn der Anfänger das Kartfahren erlernt hat, kann man schon bald mit ihm zu den ersten Rennen fahren. Eine Ausschreibung mit allen Details (z.B. Zeiten und Wegbeschreibung) für die Rennveranstaltung hat entweder der Jugendleiter des eigenen Vereins oder man besorgt sie sich selbst beim Veranstalter. Adressen und Telefonnummern findet man im ADAC Sportbuch.

Es hat sich bewährt, für den Renntag eine Checkliste für die mitzunehmenden Dinge zu erstellen. Auf dieser Liste sollten folgende Dinge auf keinen Fall fehlen:

- Jugendausweis
- Geld
- Ausschreibung des Veranstalters
- Anzug
- Helm (kann aber auch beim Veranstalter ausgeliehen werden)
- Handschuhe (können auch ausgeliehen werden)

Eine Rennveranstaltung läuft folgendermaßen ab:

Man geht zur Anmeldung, füllt den Bogen aus (deutlich schreiben, sonst nennt der Streckensprecher immer einen falschen Namen) und bezahlt das Nenngeld (7 Euro – Zugspritzrunde oder 8 Euro – OR/M-Runde).

Normalerweise erfolgt kurz nach der in der Ausschreibung festgelegten Nennschlusszeit die Auslosung (OR oder M-Runde) oder die Vergabe der Startnummern, nach der Platzierung (von hinten) in der Gesamtwertung (Zugspritzrunde) im Nennbüro. Dazu wird gewöhnlich auch per Lautsprecher aufgerufen. Vor dem eigentlichen Rennen wird den Sportlern Zeit zur Streckenbegehung (siehe Kapitel „Streckenbegehung“) gegeben.

Der Start erfolgt meistens in Zweiergruppen. Diese beiden Fahrer besetzen die beiden Karts des Veranstalters und bestreiten ihre Trainingsläufe. Während der andere Fahrer unterwegs ist, kann man mit seinem Fahrer letzte Details besprechen, bzw. sich auf den ersten Wertungslauf, der gleich im Anschluss erfolgt, vorbereiten. Auf diese Weise bestreiten alle Teilnehmer ihren Trainings- und ersten Wertungslauf. Sind alle durch, muss der erste Starter zu seinem zweiten Wertungslauf antreten, der auf dem anderen Kart gefahren wird. Achtung: Einige wenige Veranstalter weichen jedoch von diesem Modus ab.

Die beiden Wertungsläufe werden zusammengezählt, dazu kommen die Strafsekunden. Die Starter werden zwar normalerweise rechtzeitig zum Vorstart gerufen, darauf sollte man sich aber nicht verlassen. Es ist unnötig, verspätet und dadurch in Hektik beim Start zu erscheinen. Vielmehr sollte der Fahrer die Wartezeit nutzen und sich warm machen.

Hat der letzte Starter seinen zweiten Wertungslauf gefahren, beginnt die Protestfrist von 15 Minuten. Eine vorläufige Ergebnisliste hängt jetzt aus, und bei Ungereimtheiten hat man eine Viertelstunde Zeit, beim Rennleiter Protest einzulegen. Nach Ablauf dieser Frist wird die Siegerehrung erfolgen. Alle Teilnehmer erhalten eine Ergebnisliste und wahrscheinlich 30% einen Pokal. Immer sollte man die Verteilung der Ergebnisliste abwarten und diese dem Auswerter des eigenen Vereines zur Kenntnis bringen. Sonst hat er keinen Überblick, wer wo fährt und kann keine Punkte für die Clubmeisterschaft vergeben.

Mit den allerersten Rennen kommt der junge Sportler immer in eine sehr kritische Phase seiner Entwicklung. Selbst wenn der Neuling im Training schon gute Leistungen gezeigt hat, wird er auf dem Rennplatz mit völlig neuen Dingen konfrontiert: Die fremde Strecke, viele Zuschauer, Konkurrenten in professionellen Anzügen, Lautsprecherdurchsagen, das Prozedere der Anmeldung, aufgeregte Eltern und Clubkameraden setzen auch den Abgebrühtesten unter Druck. Unter diesem Druck werden mit Sicherheit Fehler gemacht, die den jungen Sportler ans Ende der Ergebnisliste spülen.

Es ist ungeheuer wichtig, das Kind darauf vorzubereiten. Zum ersten Rennen sollte man mit dem einzigen Vorsatz fahren, sich erst einmal alles anzuschauen. Das Ergebnis ist völlig unwichtig. Wir haben einen sehr vielversprechenden Jungen in unserer Gruppe gehabt, der im Training von vornherein sehr gut fuhr. Dann nahm er an zwei Rennen teil und hatte keinen Erfolg, einmal davon war es sogar Letzter. Die Enttäuschung darüber war so groß, dass er den Sport aufgab.

Auch später sollte man vor jedem Rennen mit seinem Kind darüber reden, was man erreichen will, wo für einen persönlich die Grenze zwischen Erfolg oder Misserfolg liegt. Dabei darf man die Latte nicht zu hoch legen, damit der Fahrer eine realistische Chance hat, diese auch zu überspringen. Kommt es dann tatsächlich zu einem Misserfolg, wäre es das Verkehrteste, zu schimpfen. Der Fahrer hat sich bestimmt die größte Mühe gegeben, Fehler zu vermeiden. Sind ihm doch welche unterlaufen, müssen diese, wenn die erste Enttäuschung verraucht ist, ganz klar angesprochen und analysiert werden. Auch bei den nächsten Rennen sollte man noch einmal daran erinnern, nach dem Motto: „Denk daran, beim letzten Rennen hast Du, das sollte Dir heute nicht wieder passieren.“ Jeder gemachte Fehler ist wertvoll, wenn man ihn ab jetzt nicht mehr wiederholt.

Betreuung beim Rennen

Es ist sehr wichtig, dass der Sportler bei jedem Rennen betreut wird. Am besten können das die eigenen Eltern. Das fängt schon zu Hause an. Selbst ältere Kinder vergessen oft Ausrüstung oder ähnliches und geraten dadurch schon vor dem eigentlichen Rennen unter Druck.

Auch bei der Streckenbegehung kann der Betreuer dem Sportler helfen und durch sein Interesse und seine Anteilnahme an dessen Problemen eine günstige Atmosphäre schaffen.

Dies ist besonders wichtig, wenn das Kind seine Trainings- und Wertungsläufe fährt. Wenn niemand da ist, der zwischen diesen Läufen beruhigend oder anspornend auf den Fahrer einwirkt, kann er sich in dieser kurzen Wartepause einen derartigen Druck aufbauen, dass die kommende Fahrt zum Desaster wird. Man muss dem Kind über die Enttäuschung über einen schlechten Lauf hinweghelfen, bzw. Euphorie über eine gute Leistung dämpfen, denn gewertet wird erst nach dem zweiten Wertungslauf. Niemals darf man in dieser Phase mit dem Kind schimpfen oder ihm Vorwürfe machen. Man kann kurz auf die gemachten Fehler eingehen und muss sich dann dem kommenden Wertungslauf zuwenden, um aus diesem noch das Beste zu machen.

Parcours und Strafsekunden

Ein Parcours besteht aus folgenden Elementen:

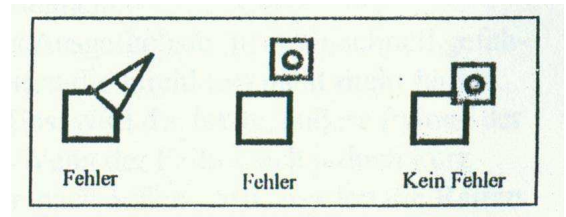
- Der **Startzone**, gebildet aus Vorstartlinie und Lichtschranke, Abstand zwischen beiden 5 m.
- Einzelnen **Toren** im Abstand von mindestens 4 und höchstens 10 m. Ein Tor ist 1,75 m breit.
- **Schweizer** – Slalom (siehe Kapitel „Schweizer – Slalom“)
- **Sonderaufgaben** in Form von Kreiseln, Ecken und Gassen
- **Haltezone**, 3 m breit und 10 m lang

Strafsekunden werden folgendermaßen vergeben:

Für das Umwerfen oder Verschieben einer Pylone gibt es 2 Sekunden, für das Auslassen eines Tores 10 Sekunden.

Eine Pylone gilt als verschoben, wenn ihr ganzer Fuß das Standfeld verlassen hat. Für Fehler in einer Sonderaufgabe gibt es maximal 10 Sekunden, auch wenn mehr als 5 Pylonen umgeworfen oder verschoben wurden. Für einen Fehler in der Haltezone gibt es immer 2 Sekunden.

Der Parcours muss immer so aufgebaut sein, dass man ein Kart durch ihn hindurch schieben kann.



Gewicht

Gewicht ist dem zügigen Vorankommen im Kart in jeder Weise abträglich. Es verzögert die Beschleunigung, es verlängert den Bremsweg und es zerrt das Kart in der Kurve nach außen. Deshalb sollte man jegliches unnötige Gewicht vermeiden.

Als erstes sollte man auf die Sitzschale verzichten. Diese wiegt etwa 5 kg und wir haben bei Versuchen festgestellt, dass 5 kg zusätzlich allein beim Start 1 m Verlust bedeuten. Meistens kann man die schwere Gummischale durch ein Schaumstoffpolster ersetzen. Es gibt Profis, die sich eine maßgeschneiderte Schale aus Bauschaum hergestellt haben.

Dann sollte sich der Kartfahrer möglichst leicht kleiden und einen leichten Helm verwenden. Wem es um die Hundertstel geht, isst und trinkt vor dem Rennen in Maßen und geht noch einmal auf die Toilette.

Sitzhaltung und Gewichtsverlagerung

Bei Kreisfahrten haben wir festgestellt, dass man die höchste Kurvengeschwindigkeit erzielen kann, wenn man möglichst weit vorne sitzt. Das sollte aber nicht soweit getrieben werden, dass sich der Fahrer nicht mehr wohl fühlt. Auf jeden Fall sollten die Knie des Fahrers nicht neben dem Bugschild, sondern hinter diesem sein. Sonst kann man die Pedale nicht mehr richtig bedienen. Für die richtige Sitzposition kann man den Sitz verstellen, es stehen eine Sitzschale und Pedalverlängerungen zur Verfügung und man kann noch zusätzlich Schaumstoffpolster verwenden.

Dan darf man nicht in „Herrenfahrer“ – Haltung mit gestreckten Armen auf dem Kart sitzen. Günstiger ist es, den Oberkörper vorzubeugen und die Brust recht dicht am Lenkrad zu haben. So haben die Arme einen günstigeren Winkel am Lenkrad, und man hat mehr Kraft für präzises lenken zur Verfügung. Anders als beim Automobilrennsport kommt es im ungefederten Kart nicht darauf an, den Schwerpunkt niedrig zu halten. Man kann diesen sogar durch seinen selbst gebauten Schaumsitz oder durch ein Kissen erhöhen, was vor allem bei Regen Vorteile bringt.

Mit Verlagerung des Körpergewichts kann man das Fahrverhalten des Karts beeinflussen. In langen Kurven und Kreisen ist es vorteilhaft, sich nach außen zu lehnen.

Hier ein Trick für besonders Ausgefuchste:

In einer schnell gefahrenen Kurve können die Reifen die Fliehkraft nicht mehr halten. Geht der Fahrer nicht vom Gas, wird die letzte, äußere Pylone der Kurve umgefahren werden. Wenn der Fahrer sich jedoch kurz bevor dies geschieht, extrem nach außen wirft, werden die Reifen für einen kurzen Moment von der Fliehkraft, die der Körper des Fahrers produziert, entlastet. Das kann ausreichen, dass die Reifen noch einmal so viel Grip aufbauen, dass die Pylone trotz Vollgas nicht berührt wird.

Steckenbegehung

Eine konzentrierte Streckenbegehung ist die Grundlage für ein erfolgreiches Abschneiden beim Rennen. Man sollte immer früh genug am Rennplatz eintreffen, um die ganze für die Begehung vorgesehene Zeit ausnützen zu können. Findet gleichzeitig die Nennung des Teilnehmers oder die Auslosung bzw. die Vergabe der

Startnummern statt, können diese Dinge auch von einem Betreuer wahrgenommen werden. Wenn man so früh am Rennplatz ist, dass man die Begehung einer anderen Klasse mitmachen kann, ist das nur von Vorteil. Dies wird aber immer öfters unterbunden, dass nur noch die jeweils nächste startende Klasse den Rennplatz begehen darf.

Die ersten ein oder zwei Runden geht der Fahrer zweckmäßigerweise mit einem Betreuer oder anderen Clubkameraden. Dabei kann man verschiedene Linien und Besonderheiten diskutieren. Dann sollte nur noch allein gegangen werden, um sich voll auf die Strecke zu konzentrieren. **Zu oft** kann man den Kurs gar nicht umrunden. Ist die Begehungszeit zu Ende, sollte sich der Fahrer zurückziehen und die Strecke noch ein oder zweimal im Kopf abfahren, um sicher zu gehen, dass er sich die Folge der Tore wirklich gemerkt hat. Der Betreuer kann sich die Torfolge auch vom Fahrer auswendig aufzeichnen lassen. Nichts ist so unnötig, wie wenn der Teilnehmer im Rennen ein Tor auslässt oder Zeit verliert, weil er nicht mehr genau wusste, wo es lang geht.

Nie sollte man direkt hinter einem Pulk von anderen Leuten über die Strecke gehen. Das versperrt die Sicht auf die Folge der Tore. Überhaupt sollte der Blick nicht immer nur auf das nächste Tor, sondern etwas voraus auf die kommenden 3 bis 4 Tore gerichtet sein. Das gilt auch fürs Fahren.

Kommt es am Start zu einer größeren Verzögerung, etwa weil ein Reifenwechsel vorgenommen wird, sollte der Fahrer nicht herumstehen und sich vielleicht noch am allgemeinen Palaver beteiligen, sondern noch einmal um die Strecke gehen. Das erhöht die Konzentration.

Der Start

Der beste Start wird erzielt, wenn die folgende Technik angewendet wird:

1. Bremse fest drücken und Vollgas geben. Zur Abfahrt nur noch die Bremse lösen.
2. Nach dem lösen der Bremse dem Kart durch Vorwärtsrucken im Sitz zu besserer Beschleunigung verhelfen.

Bremsen

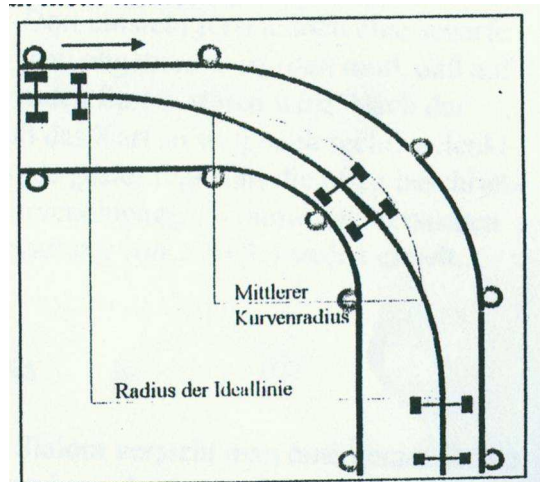
Die optimale Bremswirkung wird erzielt, wenn die Hinterräder so gerade eben nicht blockieren. Blockieren sie, verlängert sich der Bremsweg und das Kart beginnt, sich unkontrolliert schräg zu stellen. Das kann dazu führen, dass man seitlich aus der Haltezone herausrutscht. Also: Bei blockierenden Rädern die Bremse sofort kurz lösen und wieder, diesmal etwas weniger stark, drücken.

Auf der Strecke arbeiten die Profis auf eine ungewöhnliche Weise mit der Bremse: Sie geben die ganze Zeit Gas (außer vielleicht vor einer besonders scharfen Ecke) und regulieren die Geschwindigkeit mit der Bremse. Das hat den Vorteil, dass der Motor ständig zieht und der Kraftfluss in der Fliehkraftkupplung nie unterbrochen wird. Geht man einmal vom Gas, dauert es mehrere Zehntelsekunden, bis das Kart wieder richtig anzieht. Die Umstellung auf diese Fahrtechnik ist gewöhnungsbedürftig und wirft den Anfänger zunächst wieder etwas zurück, sie ist aber unerlässlich, wenn man vorne mitfahren will.

Kommt man zu einem Rennen, kennt man die Bremse der fremden Karts zunächst nicht. Da die Bremswirkung der verschiedenen Karts oft sehr unterschiedlich ist, hat es sich bewährt, wenn der Betreuer das Kart mit seinem Fahrer am Vorstart ein paar Meter zurückzieht und der Fahrer dann auf dem Weg bis zur Startlinie einen Bremstest durchführt. Das ist normalerweise nicht verboten.

Die richtige Linie

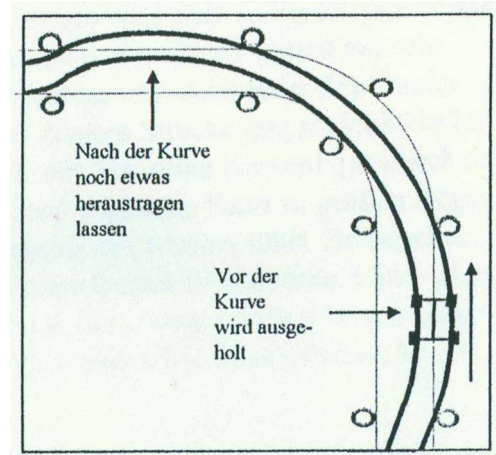
Ohne eine intelligente, präzise Linie wird man im Jugendkartsport nie vorne mitfahren. Das Kart sollte immer auf einer runden gleichmäßigen Bahn bewegt werden. Scharfe Ecken müssen so weit wie möglich entschärft werden und dürfen auf keinen Fall durch ungünstige Linienwahl selbst in den Parcours gebracht werden. In scharfen Ecken verliert das Kart so viel Geschwindigkeit, dass es ewig dauert, bis der relativ schwache Motor es wieder auf Touren gebracht hat. Driften (Ausbrechen des Karts an der Hinterachse) sieht zwar spektakulär aus und bringt einem oft die Bewunderung der Zuschauer ein, ist guten Zeiten aber sehr abträglich. Durch das Querstehen verliert der Motor soviel an Drehzahl, dass es Sekunden dauert, bis das ausgeglichen ist. Dem aufmerksamen Beobachter eines Jugendkartslaloms wird schnell auffallen, dass die schnellsten Fahrer unspektakulär fahren.



Während der Fahrt darf man nicht immer nur das nächste Tor oder die nächste Aufgabe ins Visier nehmen, sondern immer die nächsten 15 bis 20 m Strecke, da nie ein Tor für sich alleine steht. Während des Fahrens immer nur nach vorne schauen! Was hinter einem liegt ist vorbei, und wer sich nach eventuell umgeworfenen Pylonen umsieht und dann vielleicht noch lautstark ärgert, belustigt nur das Publikum, die Konzentration ist zerstört und weitere Fehler werden folgen.

Was jedem, der sich etwas für Motorsport interessiert, klar ist, ist für den Anfänger möglicherweise neu: Kurven werden im allgemeinen außen – innen – außen gefahren (siehe Abbildung). Ein größerer Kurvenradius

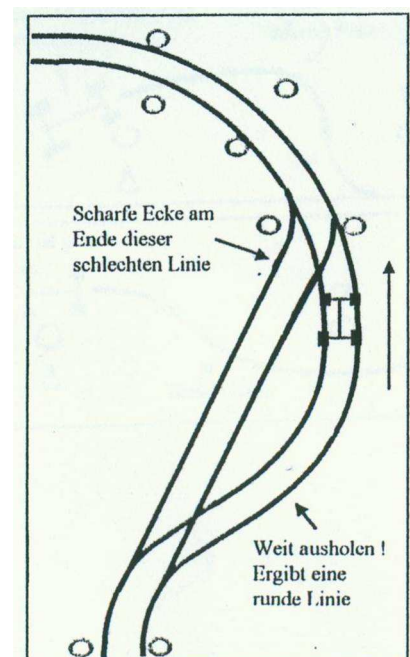
(Abbildung) ermöglicht eine größere Kurvengeschwindigkeit. Man muss dabei aber schauen, dass der zurückgelegte Weg nicht zu lang wird. Durch Abgucken bei Konkurrenten gewinnt man hier am schnellsten die nötige Erfahrung. Besonders wichtig ist es, mit der höchstmöglichen Geschwindigkeit aus der Kurve herauszukommen, weil einem das auf der ganzen folgenden Gerade Zeit einspart.



Besonders Schlaue vergrößern den Kurvenradius noch weiter, indem sie vor der Kurve noch etwas ausholen und sich, wenn sie die letzte Pylone der Kurve passiert haben, noch etwas weiter nach außen tragen lassen (siehe Abbildung). In einer Kurve, deren innerer Bogen einen Radius von 2,50 m aufweist, sollte man 25 cm ausholen. Bei Testfahrten haben wir festgestellt, dass das 1/10 Sekunde pro Kurve bringt.

Mann sollte sich ruhig einmal die Mühe machen und den Kindern im Training diese Linie mit dem Kart im Schritttempo oder schiebend demonstrieren, damit sie ein Auge dafür bekommen.

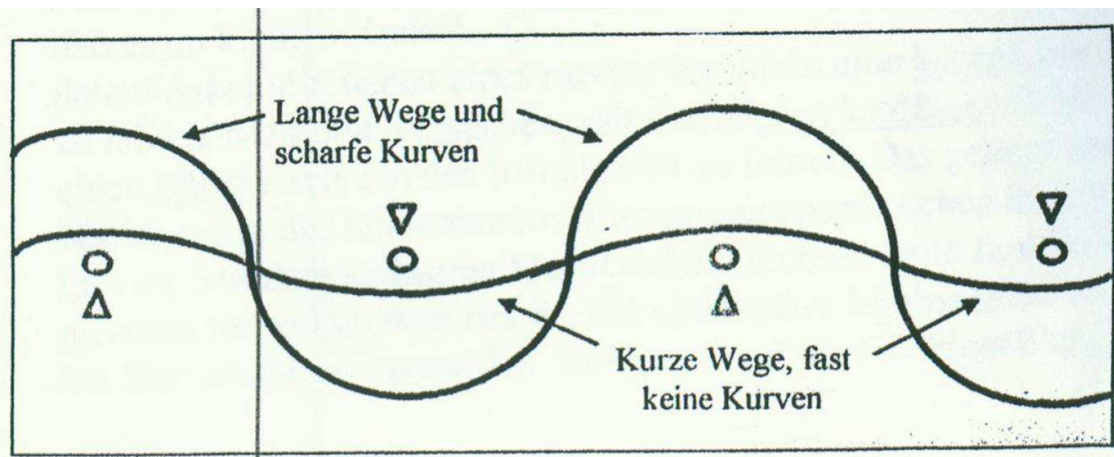
Noch mehr Zeit gewinnen kann man in einer Passage, in der vor einer Kurve ein nach innen verschobenes Tor steht (siehe Abbildung rechts). Ist der Abstand zwischen diesem Tor und dem Kurvenanfang groß, bietet sich Platz für ein markantes Aushol-Manöver. Durch Versuche haben wir herausgefunden, dass man erheblich mehr ausholen muss, als man nach Gefühl gedacht hätte. Die meisten Fahrer fahren in einer geraden Linie von dem Tor zum Eingang der Kurve. Dort entsteht jetzt jedoch eine scharfe Ecke, an der das Kart, so weit



abgebremst werden muss, dass auf der ganzen folgenden Geraden Zeit verloren wird. Nach der Durchfahrt des Tores muss das Kart so weit nach rechts gelenkt werden, dass man mit gerade gestelltem Kart die oben beschriebenen 25 cm vom Kurveneingang ankommt. In Versuchen haben wir eine Zeitverbesserung von 2/10 Sekunden erzielt.

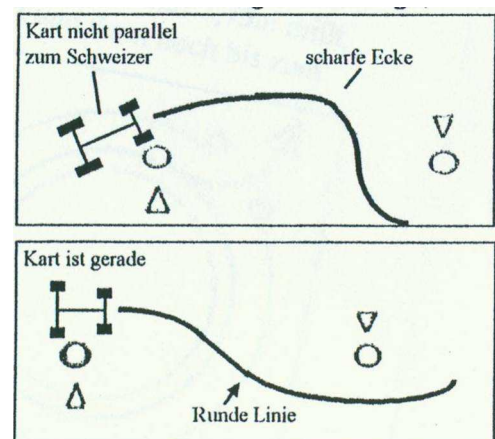
Schweizer – Slalom

Unter einem Schweizer – Slalom versteht man eine gerade Reihe von Pylonen, die im Abstand von 4 – 6 m aufgebaut sind. Durch diese fährt man im Zickzack hindurch, abwechselnd rechts und links, wobei die Seite, wo man nicht durchfahren soll, durch eine liegende Pylone angezeigt wird.



In einem Schweizer kann man sehr viel Zeit verlieren oder gewinnen. Mehr als irgendwo anders kommt es hier darauf an, sehr knapp an den Pylonen vorbei zu fahren, denn jeder Zentimeter Abstand zur Pylone bedeutet längere Strecke und schlechtere Linie. Ein präziser Fahrer wird sich fast ohne Kurvenfahrt durch den Schweizer schlängeln, während ungenaue Fahrt zu großen Bögen, Querstehen und Drehzahlverlust des Motors führt. Zu beachten ist natürlich, dass das Kart hinten breiter ist als vorne. Optimal ist es, wenn man es gerade so viel, bzw. wenig driften lassen kann, dass die zusätzliche Breite der Hinterachse an der Pylone vorbeidrifft.

Wie überall, kommt es auch im Schweizer auf gleichmäßige, runde Fahrt an. Hier erreicht man das, indem man darauf achtet, dass das Kart neben jeder Schweizer Pylone gerade, in Richtung des Schweizers, fährt. Hat man das Kart neben der Pylone noch nicht parallel zur Gesamtrichtung des Schweizers, entsteht an der nächsten Pylone eine ganz scharfe Ecke, die viel Zeit kostet.



Kleiner Kreisel

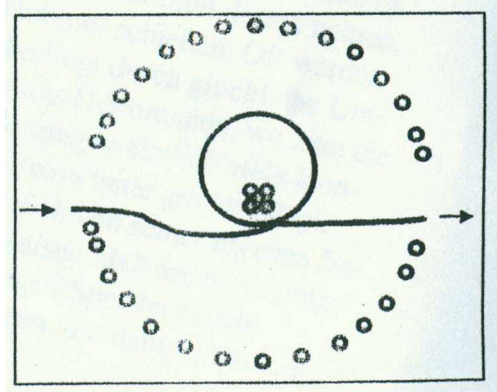
Ein kleiner ist Pylonenrund von 8 m Durchmesser. Der Mittelpunkt wird durch eine oder 4 direkt aneinandergestellte Pylonen gebildet. Der kleine Kreisel hat ein Einfahrt- und Ausfahrtstor in der üblichen Torbreite. Nach Passieren des Einfahrtstores muss ein 360 Grad – Kreis und danach zum Ausfahrtstor gefahren werden. Für den Anfänger liegt die Schwierigkeit darin, eine Linie zu finden, auf der man mit dem zur Verfügung stehenden Wendekreis des Karts überhaupt fehlerfrei durch die Aufgabe kommt.

Im Kreisel kann man sehr viel Zeit verlieren, bzw. gewinnen. Manchmal ist es freigestellt, ob man ihn rechts oder links herum fährt. Das sollte man unbedingt auf der Streckenskizze des Veranstalters feststellen.

Danach kann man sich überlegen, ob das eine oder das andere günstiger ist. Abgucken bei der Konkurrenz schadet auch hier nicht.

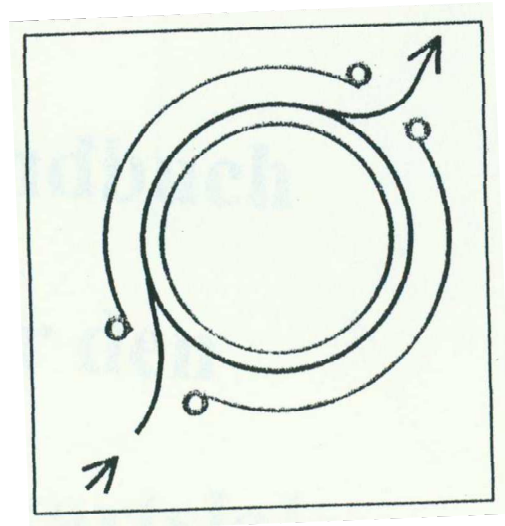
Fahrversuche haben gezeigt, dass es im kleinen Kreisel darauf ankommt, neben einer runden vor allem eine kurze Linie zu fahren. Man muss versuchen, mit einem gleichmäßigen Drift einen

engen Kreis um den Mittelpunkt zu fahren. Das gelingt am besten, wenn das kurveninnere Hinterrad ununterbrochen in der Luft ist. Mit dem schweren Motor auf der rechten Seite funktioniert das in Linkskurven besser. Ein Quersteher ist aber unter allen Umständen zu vermeiden. Es kommt auf die Gleichmäßigkeit an. Indem man sich nach außen lehnt, kann man das Abheben des kurveninneren Hinterrades unterstützen.



Großer Kreisel

Der große Kreisel ist eine 360-Grad-Pylonengasse von 1,75m Breite mit einem Innendurchmesser von mindestens 10m. Das Einfahrtstor ist 3m breit, während die Ausfahrt nur 1,75m misst. Auch diese Aufgabe muss einmal ganz und dann noch bis zum Ausgang durchfahren werden. Auch bei griffigen Belägen kann man den großen Kreisel nicht ganz mit Vollgas fahren. Es kommt darauf an, dicht an den inneren Pylonen entlang zu fahren und nur ganz geringe Lenkradausschläge zu machen. Der Fahrer, der sich nach außen lehnt, kann den Reifen eine etwas höhere Haftung abringen. Die kritische Stelle ist der Ausgang. Für die geringe Breite von 1,75m ist die Geschwindigkeit, die im Kreisel gefahren wird, normalerweise zu hoch. Es erfordert ein sehr scharfes Auge, den Wechsel in der Kurvenrichtung und das kurze Bremsmanöver optimal auszuführen.



Die ersten Pokale

Irgendwann gewinnt jeder seine ersten Pokale und die Freude ist groß. Auch hier ist der Betreuer gefordert. Er muss darauf achten, dass die Erwartungen nicht in den Himmel schießen. Oft werden die ersten Pokale nämlich zu früh, bedingt durch glückliche Umstände gewonnen. Vielleicht war es das Heimrennen, wo man die Strecke vorher trainieren konnte, oder ungewöhnlich viele Konkurrenten machen Pylonenfehler oder man hatte großes Glück beim Wetter. Dann muss der Betreuer sich von seiner eigenen Begeisterung losmachen und darauf hinweisen, dass das nicht unbedingt so weiter geht. Es gibt für die jungen Sportler nichts Schlimmeres als überzogene Erwartungen, die dann enttäuscht werden.

Schlusswort

Ich hoffe, dass jeder Kartslalom-Fahrer, der dieses Buch gelesen hat, Anregungen für sich herausziehen konnte. Und wenn er oder sie sich nur um eine Zehntelsekunde verbessern konnte, hätte es seinen Zweck erfüllt.