

Reifenflüsterer: Bevor sie quietschen, ist dank leisem E-Antrieb das Limit der Slicks schon als schwaches, schabendes Geräusch zu hören



E-Kart-DM

Elektrisches Gefühl

ABMS durfte als Gaststarter in der weltweit ersten Elektrokart-Rennserie antreten

Die 180-Grad-Fahrerlagerkurve hat es in sich. Das linke Vorderrad rattert innen über den Kerb. Die Sehnen in den Unterarmen schmerzen beim Lenken. Sind die Reifen am Limit? Das lässt sich schon hören, bevor es zu spüren ist. Sanft gebe ich Gas. Pardon, Strom!

Das Heck schwänzelt. Das quiet-schige Säuseln des Motors wird lauter und heller. Mit gleichmäßiger Wucht geht es raus auf die Start-Ziel-Gerade. Schnell drücke ich den blauen Knopf am Lenkrad. Spüre den Boost der knapp fünf Extra-PS, die alle 30 Sekunden abrufbar sind. Dann, bei über 100 km/h, höre ich nur noch den Fahrtwind an meinem Helm vorbeirauschen.

Bisher hat ein Unterbau zur For-

mel E gefehlt. Seit dieser Saison tut sich was: die DEKM, die Deutsche Elektro-Kartmeisterschaft, ist da. Als einer von zwei Gaststartern darf ich neben Porsche-Werksfahrer Sven Müller (26) ein VIP-Kart pilotieren. Und das in Kerpen! Der Wiege deutscher Rennidole wie den Schumachers oder Sebastian Vettel.

Nicht jeder hier mag die Elektrokarts, die auf dem 1,1 km langen Erftlandring gegenüber den 35 PS starken 125er-Karts der DKM mit Verbrennungsmotor rund 5,5 Sekunden langsamer sind – weit mehr als der Leistungsunterschied von acht PS vermuten lassen würden. Das Problem: Das Mindestgewicht der E-Karts liegt ob der schweren Batterien mit Fahrer bei 220, in der DKM

bei nur 145 Kilo. Oliver Schielein (51) versteht weder die Kritik noch die Vergleiche: „Elektrische Karts sind kein Ersatz, sondern eine Ergänzung zu herkömmlichen Antrieben.“ Vielmehr, so der Chef des Serienpromotors IKmedia, gäben die fast geräuschlosen Motoren „dem Motorsport neue Chancen“.

Für die 17 regulären Fahrer der DEKM, reglementbedingt zwischen 15 und 18 Jahre alt, scheint sowieso der Sport im Vordergrund zu stehen. Während ich am Ende der Start-Ziel-Geraden ankomme, sehe ich die Spitzengruppe schon zwei Kurven weiter vorn um Positionen kämpfen. Mehr als die Plätze 11 und 15 sind für Sven Müller und mich nicht zu holen.

Martin Westerhoff



Ohne Kette treibt der Elektromotor über das Getriebe direkt die Starrachse an



Um schneller laden zu können, pusten Gebläse Kühlluft auf die Akkus



Eine DEKM-Saison kostet dank Zentralsatz 8200 Euro, das Fahrerniveau ist hoch

TECHNISCHE DATEN

Rotax Thunder

Chassis

Sodi Sigma DD2

Motor

Permanenterregter

Synchronmotor,

96 Volt

Leistung

20 kW (27 PS)

(24 kW / 32 PS

mit Boost)

max.

Drehmoment

45 Nm

Getriebe

2-stufig ohne

Schaltung

Leergewicht

150 kg

Spitze

130 km/h

0-100 km/h

3,5 s

Batterie-

kapazität

2x1,25 kWh

Impressum

Auto Bild Motorsport

Redaktionsleiterin:

Bianca Garloff

(verantwortlich für

den Inhalt)

Redaktionsmanagerin:

Stefanie Wraniak

Redaktion: Michael Zeitler,

Alexander Warneke

(Volontär)

Freie Mitarbeiter:

Thomas Arndt,

Ralf Bach,

Sönke Brederlow,

Frederik Hackbarth,

Andreas Reiners,

Christian Schön

Fotos: Andreas Arndt

Schlussredaktion:

Andreas Fiegenbaum

Produktion: r2 GmbH,

Wendelsteiner Str. 2a,

91126 Schwabach

Grafik: Kerstin Brittsche,

Carl Seger,

Manolya Thimthong

Druck: Frank Druck,

Industriestr. 20,

24211 Preetz

Autobild.de:

Boris Pieritz

General Manager:

Stephan Fritz

Objektleiter:

Tobias Franke

Verlagsreferent:

Florian Müller

Marketing-/Anzeigenleitung:

Wolfgang Berghofer

(verantwortlich für

Anzeigeninhalte),

Stefan Müller

Anzeigenvertretung:

B&M Marketing GmbH,

Wendelsteiner Str. 2a,

91126 Schwabach

info@bm-marketing.net

Telefon: 09122-6313300

Fax: 09122-6313301

axel springer

auto verlag

Verlag: Axel Springer

Auto Verlag GmbH,

Axel-Springer-Platz 1,

Brieffach 8240,

20350 Hamburg

Geschäftsführer:

Frank Mahlberg,

Christian Nienhaus

ISSN-Nr. 1617-4100

Leserbriefe:

AUTO BILD

MOTORSPORT,

Wendelsteiner Str. 2a,

91126 Schwabach

redaktion@

autobildmotorsport.de

Informationen zum

Datenschutz

finden Sie unter:

www.autobild.de/

datenschutz

Sie können diese auch

schriftlich unter

Axel Springer SE,

Datenschutz, Axel-Springer-

Straße 65, 10969 Berlin,

anfordern.