

Zeitschrift: GZ in Kontakt : Gehörlosenzeitung für die deutschsprachige Schweiz
Herausgeber: Schweizerischer Verband für das Gehörlosenwesen
Band: 83 (1989)
Heft: 15-16

Rubrik: Hintergrund

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Hintergrund

Wenigstens im Gefühl, jeder ein Formel-1-Rennfahrer

(wag) Samstag abend, kurz vor sieben Uhr auf der Kartbahn Wohlen: Die letzten Vorbereitungen für das Rennen werden getroffen und auch die letzten Anweisungen des Pistenchefs entgegengenommen. Alles wirkt zwar nach aussen ruhig, doch innerlich kribbelt es bei einigen Fahrern. Bald geht es los, ein Zeitfahren über drei Runden, das zur Clubmeisterschaft der Schweizerischen Vereinigung gehörloser Motorfahrer (SVGM) zählt. Go-Kart, auch Karting genannt, was steckt alles dahinter?



Formel 1, eine Faszination. Nehmen wir einmal den berühmten Rundkurs von Monaco, mit seinen unzähligen Schikanen, die ein Überholen derart erschweren, dass selbst wilde Draufgänger Respekt davor haben. Oder machen wir einen Abstecher nach Deutschland, der Hockenheimring, eine Einladung für Geschwindigkeitsfanatiker, lässt grüssen. Und in Monza, dort existieren für die Tifosis nur die knallroten Ferraris, alle anderen Modelle werden denunziert. Formel 1, eine Faszination, leider aber auch die tödliche Gefahr für jeden Piloten. Zwar hat es seinerzeit den Tessiner Clay Regazzoni nicht erwischt, aber das Leben im Rollstuhl ist ein deutliches Mahnmal für die jetzige Formel-1-Generation. Wesentlich bescheidener geht es da auf der international anerkannten Kartpiste in Wohlen zu. Zwar werden auch hier und bei jeder Witterung Rennen mit Massenstarts gefahren, doch den Sonntagsausflüglern oder solchen, die nur schnuppern wollen, steht die Piste ebenfalls zur Verfügung. Natürlich hat es auch seinen Preis. An Wochenenden kosten 12 Minuten Fahrt mit einem Mietkart sage und schreibe 26 Franken. Wer also eine Stunde lang «fräsen» will, muss 130 Franken hinblättern. Auch wer einen eigenen Kart mitbringt,

muss Benützungsgebühren entrichten, allerdings zu einem tieferen Abonnementspreis. Gefährlich ist die Sache gar nicht, selbst Kinder ab 15 Jahren dürfen auf die Bahn. Man kann wählen zwischen einem 100-ccm-Kart oder einem Hochleistungs-200-ccm-Kart mit Spitzengeschwindigkeit bis zu 80 km/h. Vorsicht ist bei Regenwetter geboten, die Piste ist dann seifig, und allzu wilde Draufgänger landen dann unweigerlich im Sandwall, oder sie drehen Pirouetten, wie wir sie vom Eiskunstlaufen her kennen. Stürze gibt es immer, doch sind schwerwiegende Verletzungen eher selten. Einerseits sind die Go-Kart-Karosserien praktisch am Boden und andererseits sind die Pisten mit Pneu-Mauern und Sand-Wällen gut abgesichert.

Pirouetten am Laufmeter

27 Mitglieder der SVGM hatten sich zum 3. Lauf der Clubmeisterschaft eingeschrieben. Jeder wollte der Schnellste sein, doch gewinnen kann in einem Wettkampf bekanntlich immer nur einer. Aus Sicherheitsgründen sind Massenstarts der nichtlizenzierten Go-Kart-Fahrer nicht gestattet. Daher wurden die Teilnehmer in fünf Gruppen eingeteilt und in 3-Sekunden-Abständen ins Rennen geschickt. Ein Einzelzeitfahren gegen die Uhr also.



Fahrt frei für die unentwegten Kartfans.

Gewertet wurden drei Runden mit fliegendem Start. Zuvor konnten sich die Teilnehmer auf der «Aufwärmrunde» mit den Tücken der Piste vertraut machen. Pech hatte die erste Gruppe, prasselte doch unmittelbar vor dem Start ein heftiger Gewitterregen nieder. Trotz vorsichtiger Fahrweise kam es zu mehreren harmlosen Drehern, was natürlich auf die Zeitmessung grossen Einfluss hatte. Und wer in den Sandwall fuhr, war gezwungen auszusteigen und mit Muskelkraft den Kart wieder in Fahrposition zu bringen. Auch die zweite Gruppe musste ihre Fahrweise drosseln, noch zu sehr war die Piste nass und glitschig. Wesentlich bessere Bedingungen hatte dagegen die zuletzt gestartete Gruppe, fast in trockenem Zustand präsentierte sich die Piste. Der Sieger aber, und das ist erstaunlich, gehörte der zweiten Gruppe an. Gewonnen hatte er, weil er seine Fahrweise entsprechend der Witterung und geschickt dem Fahrbahnzustand anzupassen verstand. Nämlich Christoph Stärkle. Auch drei wagemutige Damen stürzten sich ins Überkleid,

legten Helm auf und drehten ihre Runden so schnell sie konnten. Erika Hodler, der Clubmeisterin des Vorjahres, wurde die Zielkurve zum Verhängnis: Der Kart prallte mit



voller Wucht in den Sandwall. Auf diese Weise war der Weg für Karin Schneider-Sommerhalder zum Sieg frei.

Go-Kart als Sprungbrett

Bekannte Formel-1-Fahrer wie Weltmeister Ayrton Senna und auch Marc Surer kamen via Go-Kart-Sport zur Formel 1. Auch der bekannte Motorradfahrer Beat Kneubühler übte früher diesen Sport aus. Laut Angaben des Kart-Clubs kommen fast über 90 Prozent der Formelfahrer über Kart zum Automobilsport. Go-Kart ist keine Spielerei, sondern ein absolut ernst zu nehmender Rennsport und wird oft mit Formel-1-Rennen verglichen. Doch Gemeinsamkeiten wie etwa Boxenstops und nervenkitzelnde Starts sind rar. Hauptunterschied neben den finanziellen Mitteln – eine Go-Kart-Saison kostet immerhin rund 25 000 Franken – ist sicherlich auch das Material. Im Gegensatz zur Formel 1 spielt beim Go-Kart-Sport das Mate-



Auch die gehörlose Sek.-Schülerin Sandra wagt sich ins «Abenteuer».

rial eine deutlich kleinere Rolle. Ein guter Fahrer kann sich auch mit einer schlechten Ausrüstung profilieren. Ein Kart muss dennoch mit unzähligen Stunden Fleissarbeit von den Mechanikern und den Piloten bearbeitet und auf den Fahrer und die Piste abgestimmt werden. Da können Sitzstellung und Luftdruck bereits einen Zeitgewinn bedeuten. Doch im Vordergrund steht aber der Fahrer, der mit viel Gefühl und Routine Rennen für sich entscheiden kann, oder eben nicht.



«Verkehrte Welt» auf der Kartpiste: Nr. 1 fährt korrekt, Nr. 2 ist ins Schleudern gekommen!

Zuerst Rasenmäher-Motor!

Erfinder des Go-Karts ist der Amerikaner Art Ingels. Art war Rennwagenmechaniker und baute im Herbst 1956 den ersten Kart. Für heutige Begriffe recht primitiv wurde das Fahrzeug durch einen 2½ PS West Behnd Rasenmähermotor angetrieben. Kaum hatte Art sein Fahrzeug propagiert, kamen zwei andere Männer auf die Idee, eine Anzahl dieser Fahrzeuge zu bauen und sie zu verkaufen. Als man einen Namen für die Firma suchte, kam man auf die Idee «Go-Kart MFG CO». Somit hatte die Geburtsstunde einer Bezeichnung geschlagen, die heute Begriff ist.



Kart-Motoren: klein aber leistungsfähig.

Go-Kart in der Schweiz

Im Sommer 1960 ist der erste Kart aus Amerika in die deutsche Schweiz importiert wor-

den. Die ersten Fahrten wurden auf der Allmend Zürich durchgeführt. Etwas früher noch als in der deutschen Schweiz kam der Kart-Sport über Frankreich in die welsche Schweiz. Nachdem die ersten Versuche unternommen waren, bestand der Wunsch, sich wie in anderen Ländern zu einem Verband zu vereinigen. Weil im Ausland die Kart-Clubs als korporative Mitglieder der Automobilclubs galten, wollte man auch in der Schweiz Anschluss an den ACS (Automobilclub Schweiz) bekommen.

Der ACS wollte aber ausser der Aufsicht mit dem Kart-Sport nichts zu tun haben. Man wollte sich jedoch nicht bevormunden lassen und gründete einen eigenen Verband. So wurde im März 1981 die «Fédération Suisse de Karting» (FSK) in Genf gegründet. Ihr gehörten bereits zu Beginn neun Clubs aus allen Gegenden der Schweiz an. Da sich die Deutschschweizer-Clubs nur ungern durch Genf regieren liessen, erklärte sich der ACS doch bereit, den Kart-Sport als vollwertige Gruppe zu übernehmen, was am 1. Mai 1962 zur Gründung des Kart-Clubs der Schweiz führte. Die FSK löste sich in der Folge wieder auf. Von diesem Moment an hat sich eine ständige Entwicklung des Kart-Sportes in der Schweiz abgezeichnet. Heute gibt es in der Schweiz rund 400 lizenzierte Fahrer und über 5000 Hobby-Kart-Fahrer.

Entwicklung als Daueraufgabe

Die Technik ist auch bei den Go-Karts nicht stillgestanden, denn die Industrie engagierte sich schon von Anfang an. Die ersten Go-Karts in Amerika waren zum Teil aus Holz und mit Sitzen aller Art und Rädern

jeder Grösse versehen. Eine Änderung brachte erst die Reglementierung durch den GKCA. Man sass in früheren Karts aufrecht, die Beine angezogen, die Knie am Steuer. Runde Lenkräder verwendete man nicht durchwegs, sondern es wurde vielfach eine Art Lenkstange verwendet. Die Hinterachse war dazumal noch keine Starrachse und nur ein Hinterrad wurde angetrieben. Schon früh, zirka 1962, setzte sich die starre Achse durch. Ein weiteres Problem stellten die Reifen dar. Anfänglich waren es Sackkarren-Reifen. Die Abnutzung war enorm. Eine Besserung brachten aber erst ab 1971 die breiten Goodyears-Slicks. Im Laufe der vergangenen 15 Jahre hat sich der Kart wenig in seiner Form geändert. Eine weit grössere Entwicklung haben die Motoren durchgemacht. Die ersten Rasenmähermotoren leisteten 2½ PS, kaum zu vergleichen mit den 20 PS der heutigen. Später erfolgte die grosse Ablösung durch die italienischen Motoren. Den Italienern gelang es dann, die amerikanischen Produkte vom Markt zu verdrängen. Die deutschen Stihl-Motoren konnten nur kurze Zeit mitmachen und waren nachher ohne Chancen. Hochleistungsmotoren heutiger Bauart erreichen Spitzengeschwindigkeiten von rund 160 km/h.

Go-Kart nützt der Umwelt!

Kartfahren ist immer noch eine Randsportart, die in den Medien kaum Beachtung findet. Ein Hauptgrund ist sicherlich die arg belastete Umwelt. Go-Kart-Rennen stossen bei Be-

hörden und der Bevölkerung wegen der Luftverschmutzung und dem Lärm auf viel Widerstand. Dies ist auch der Grund, weshalb in der Schweiz lediglich drei Kart-Bahnen – Wohlen, Locarno und Lyss – vorhanden sind. Schweizer Meisterschaftsläufe müssen gar in Frankreich oder Deutschland ausgetragen werden!

Go-Kart-Fahrer weisen die Umweltbelastungsprobleme vehement zurück: «Wir schaden nicht der Umwelt, sondern wir nützen ihr.» Obwohl dies im ersten Moment absurd klingen mag, trifft es zu. Es wird mit bleifreiem Benzin gefahren, das durch die Hochleistungsmotoren besonders gut verbrannt wird, so dass mehr Wirkung erzielt wird als mit einem Katalysator. Ausserdem werden pflanzliche Öle verwendet. An Go-Kart-Rennen werden rigorose Kontrollen vorgenommen, ob der Fahrer wirklich bleifrei fährt. Auch probiert der Motorsport immer wieder neues Material aus und die neuen Erkenntnisse werden dann bei den Serien-Autos verwendet. Andere fahren Ski auf einem Gelände, wo die Bäume den Pisten weichen mussten, oder Radrennen, die von Dutzenden von Mannschaftswagen und Materialwagen begleitet werden. Auch der Lärmpegel wird beim Kartfahren stets gemessen und weiter gesenkt. Neuerdings werden jetzt bei den Rennkarts Verschaltungen angebracht. Go-Kart, ein Sport oder ein Vergnügen, das die Umwelt-emissionen ernst nimmt und alles mögliche unternimmt, um nicht vorzeitig und voreilig zum Verursacher der Umweltbelastung gestempelt zu werden.

Schweizerische Vereinigung gehörloser Motorfahrer (SVGM)

Fahrenweihe der SVGM

Grosser Tag der SVGM am Samstag, 2. September 1989: Wir feiern das 35jährige Bestehen und organisieren für die Mitglieder und Freunde eine stimmungsvolle und reizende

Fahrt ins Blaue

Auf dem Programm steht eine Rundreise ab Zürich mit Bahn und Schiff. An einem schönen Ort machen wir Mittagshalt. Als Höhepunkt des Tages und unserer Vereinsgeschichte kommt es anschliessend zur Fahrenweihe. Wer ist die Fahrengotte und wer ist der Fahrengötter unserer neuen Vereinsfahne? Das soll vorderhand eine Überraschung bleiben.

Preis für SVGM-Mitglieder: 38 Franken inkl. Fahrt, Apéro und Bankett. Mit ½-Tax-Abonnement beträgt der Preis 25 Franken. Preis für Gäste: 80 Franken bzw. 67 Franken mit ½-Tax-Abonnement.

Programm und Anmeldung bis 15. August an Werner Gnos, Rosengartenstrasse 58, 8037 Zürich.