



Die Starterflagge fällt. Heulend und knatternd schießen die Karts los. Mit Startnummer 60 in der Pool-Position: Manfred Schneider (Horchheim)

Trotzdem stellte ihn dieser 6. Platz unter Europas Kart-Assen nicht ganz zufrieden. „Ich hätte mit Sicherheit Platz 2 oder 3 erzielen können“, meint Manfred Schneider, der aber Pech mit der Reifenwahl hatte. Im entscheidenden Lauf startete er mit Trockenreifen. Als Regen einsetzte, fielen seine Hoffnungen auf eine Spitzenplacierung buchstäblich ins Wasser.

Senkrechtstart zum Erfolg

Spitzenplätze sicherte er sich bei den acht Wertungsrennen zur Deutschen Meisterschaft '75 gleich in Serie. Dreimal überfuhr er als Sieger die Zielinie, dreimal wurde er Zweiter, einmal Dritter. Nur in Liedolzhelm blieb er ohne Placierung-

punkte. Nach dem Reglement (20 P. für Platz 1, 15 P. für Platz 2, 12 P. für Platz 3) wies sein Konto bei der Endabrechnung 117 Zähler auf, die zum Gesamtsieg vor A. Hahne (112 P.) reichten. Der schnauzbärtige Kart-Pilot erwies sich so als echter Senkrechtstarter des Mini-Rennsports.

Zwar saß er schon einmal mit 16 Jahren in einem der kleinen, schnellen Flitzer und drehte auf einem Werkshof knatternd seine Runden – privat, ohne sportliche Ambitionen. Es blieb bei dieser Zufallsbekanntheit, denn damals faszinierten ihn die „Feuerstühle“ wesentlich stärker. Manfred Schneider wurde leidenschaftlicher Motorradfahrer, bis ein Unfall das

Gefühl von Freiheit und Abenteuer auf zwei Rädern ziemlich jäh bremste. Angesichts von Schrott und Blessuren faßte er den Entschluß „Nie mehr Motorrad“. Dieses kategorische „Nie“ hielt bis zum nächsten Sommer, dann saß er doch wieder auf einer „Maico“, allerdings „verhaltener und mit weniger Risiko“ fahrend. Die wirkliche Faszination des Motorsports empfindet er seitdem am Steuer seines Karts „Mach-1“, mit dem er am 27. Mai 1973 seine Karriere begann, die ihn steil nach oben führte. In der zweiten Saison profilierte er sich bereits als Vizemeister und steuerte seinen Mini-Racer 1975 noch weiter nach vorn. Rund 100

Rennen hat er bisher absolviert, davon mehr als 40 gewonnen. Genau weiß er es selbst nicht. In seiner Werkstatt dokumentieren Siegerkränze aus Sennestadt, Liedolzhelm, Burg-Brüggen, Bad Kreuznach oder Neuenburg diese erstaunliche Blitzkarriere, die allerdings nicht ohne Enttäuschungen blieb.

Geplatzter EM-Traum

So besitzt der in Gleiwitz/Oberschlesien geborene Horchheimer nur ziemlich getrübe Erinnerungen an die Europameisterschaft '74 in Krefeld. Nach optimaler Vorbereitung und glänzenden Ergebnissen in den Rennen vorher galt er als einer der Favoriten. Der Traum vom



Der große Augenblick in der sportlichen Karriere von Manfred Schneider: Auf Schloß Johannisberg bei Rüdesheim, dem Nobel-Domizil des AvD-Präsidenten Fürst von Metternich, erhält der 31jährige Horschheimer aus der Hand des Rennleiters



Huschke von Hanstein (unser Bild) die Trophäe des Deutschen Meisters 1975 im Kartfahren. Diese Siegerehrung am 15.11.75 bildet den offiziellen Abschluß der bisher erfolgreichsten Saison des selbständigen Bauingenieurs vom Pechler Berg. Insgesamt 15 Siege konnte er im vergangenen Jahr „nach Hause fahren“, bei der Europameisterschaft im holländischen Uitgeest belegte er Rang 6 und war damit bester deutscher Fahrer.

Deutscher Meister auf Mini- Rädern.

Foto: robins racing shots

Titel war aber bereits vor dem Start ausgeträumt. In den Ohren der „kleinlichen deutschen Funktionäre“ (so M. Schneider) klang der 125 ccm-Motor seines Karts zu laut. Die Meßinstrumente registrierten eine geringfügige Überschreitung der 90-Phon-Grenze, und mit deutscher Gründlichkeit bzw. Kleinlichkeit disqualifizierten die einheimischen Verbandsoberen den aussichtsreichen Kandidaten auf Titel und Trophäe.

Kein Platz für olympische Romantik

Diese „kalte“ Niederlage wurmte Manfred Schneider besonders, da er in sein Hobby nicht nur eine Menge Zeit, son-

den auch erhebliche Geldmittel investiert. Eine Saison kostet ihn eine fünfstellige Summe. Unter diesem Aspekt wird seine sehr ehrgeizige Einstellung verständlich: „Ich fahre Rennen nur, um zu gewinnen.“ Die romantische olympische Idee vom „Dabei-sein ist alles“ kann und will er für sich nicht in Anspruch nehmen. Wer vorne mitfahren möchte, muß etwas „hineinbuttern“, um konkurrenzfähig zu bleiben. Diese Investitionen kommen nicht mehr herein. Neben Siegerkranz, Urkunde und Pokal warten nur minimale Preisgelder auf die Spitzenpiloten. Sponsoren (wie im großen Automobilsport der Tourenwagen oder Formel-Klassen) mit großen Renne-tats gibt es nicht. Die italienische Firma, die in der vergangenen Saison einem Konkurrenten von Manfred Schneider 100.000 DM zur Verfügung stellte, Superfahrgestelle maßschneidern ließ und zu jedem Rennen Motoren und ein Technikerteam einflog, bildet die große Ausnahme. Das Fehlen von Mäzenen hat aber auch positive Seiten. „Ich fühle mich so kolossal frei. Niemand redet mir herein“, erklärt M. Schneider.

Erfolgreiche Teamarbeit

„Hereinredet“ ihm auch Ralf Gregorzcyck (38) aus Lüdenscheid nicht. Seit Beginn seiner Karriere arbeitet Manfred Schneider mit diesem „Tuner“ zusammen, der ihm seine Motoren frisiert und auf Höchstleistung trimmt. Beide verstehen sich als Partner und sind zu einem eingespielten Team geworden. „Da fällt kein bis-siges Wort.“ Gregorzcyck ist seit 20 Jahren in dieser Branche tätig und gilt als einer der besten seines Fachs. Die Erfolge von Manfred Schneider belegen dies nachdrücklich, denn der Pilot selbst meint, daß 70 % des Erfolgs im Kart-Sport auf dem Material und seiner Frisierung beruhen, 30 % auf fahrerischem Können. 60 - 70 Arbeitsstunden verwenden die beiden darauf, ein neues Kart auseinanderzulegen und alle Einzelheiten speziell auf den Fahrer abzustimmen. Dann wird in der mit Ersatzteilen, Werkzeug und Stapeln von Ersatz-Mini-Reifen ausgefüllten Garage mit Hochdruck gebastelt.

Ein „giftiges Laufstälchen“

Das Ergebnis dieser Präzisionsarbeit (die sich vor und nach dem Rennen zumindest teilweise wiederholt): ein „giftiges“ Kart, dessen Leistungsvermögen im krassen Gegensatz zu seinem kindlichen Namen steht (Go-Kart heißt übersetzt „Laufstälchen“). Der 125 ccm-Maico-Motor (1 Zylinder, 1 Vergaser) leistet bei 12000-13000 Umdrehungen/min. 30 PS, die den „Erdrutscher“ bei entsprechender Übersetzung bis auf 180 km/h antreiben. Auf den üb-

Die kleinen Geheimrezepte

Die Reifenwahl bereitet den Fahrern immer besondere Probleme. Manfred Schneider: „Das ist eine absolute Wissenschaft.“ Der Pilot muß zwischen härteren (für heißes Wetter) und weicheren (für niedrige Temperaturen) Gummimischungen entscheiden, zwischen Slicks und Regenreifen (handgeschnittenes Profil) wählen. Der prüfende Blick zum Himmel, die Vorausschau oder Vorausahnung der kurzfristi-

gen Wetterentwicklung beeinflusst erheblich Verlauf und Ausgang des Rennens.

Neben ihren Reifen hüten die Fahrer noch ein weiteres Geheimnis: die Zusammensetzung des Zweitaktgemisches. Da besitzt jeder sein eigenes Rezept, um die schlummern-den Pferdestärken mit dem optimalen Saft zum Leben zu erwecken.

Ansonsten – so Manfred Schneider – herrscht unter den Kart-Fahrern ein offenes, kameradschaftliches Verhältnis.



Spannender Rad-an-Rad-Kampf in der Kurve. Manfred Schneider (Nr. 114) blockt den Angriff seiner Konkurrenten erfolgreich ab. Zu unserem Bild auf S. 35: Der Meister und sein Kart. Das „Laufstälchen“ - ohne Motor - ist zur Generalüberholung aufgebockt. Im Hintergrund an der Wand erinnern Siegerkränze an Erfolge einer steilen Karriere.

lichen Oval-Bahnen erreichen die schnellsten Flitzer 130 km/h Spitze auf den Geraden und einen Rennschnitt von 70-80 Sachen. (Der Geschwindigkeitsweltrekord für Karts liegt bei 180 Meilen/h = ca. 280 km/h, aufgestellt in den USA). Einige weitere technische Einzelheiten: starre Achsen, keine Federung, handelsüblicher Stahlrohrrahmen, Zweikreis-Scheibenbremsen, kein Differential, 6-Gang-Schaltgetriebe mit Handkupplung. Diese Kupplung betätigt M. Schneider nur einmal, am Start, alle anderen Schaltvorgänge werden nicht gekuppelt. Pro Runde (ca. 50 sec. Dauer) schaltet er 35-40 mal (nie tiefer als bis zum 2. Gang) und fährt daher fast nur mit dem linken Arm.

Man hilft sich gegenseitig mit Kleinigkeiten aus und fachsimpelt vor den Rennentscheidungen.

Dramatischer Kampf um Hundertstelsekunden

Während der Saison ist Manfred Schneider fast an jedem Wochenende auf Achse, entweder zum Training oder zum nächsten Rennen. Als Mitglied im KC Oppenrod (bei Gießen) trainiert er auf der Hausbahn seines Clubs (Anreise: 110 km) oder noch lieber in Liedolzhelm (200 km Anfahrt). Mit einem Citroen-Kombi als rollende Werkstatt und einem Wohnmobil kreuzt das Team Schneider/Gregorzcyck auf den Kart-Bahnen auf. Das Fluidum dieser Veranstaltungen bleibt sich gleich und fasziniert die Beteiligten doch immer wieder neu: Die hektische

Geschäftigkeit an und auf der Bahn, die Trainingsrunden und „Frisierarbeiten“, das fieberhafte Bemühen um die bestmögliche Abstimmung von Fahrer und Maschine.

In der Qualifikation muß man dann die Karten auf den Tisch legen. Der Kampf um die Startpositionen wird in zwei Zeitrunden entschieden. Wer das am besten präparierte Gerät besitzt und am sichersten die Ideallinie findet, steht beim

Rennen auf der Pool-Position, auf Startplatz 1.

Der Rennlauf selbst führt über 15-20 Runden und wird stehend gestartet. Wenn dann die Starterflagge fällt, schießt der Pulk der 16-30 Karts heulend und knatternd los. 12-18 Minuten dauert dieser Kampf Rad an Rad: blitzschnelles Schalten, Beschleunigen, Abfangen, Windschattenfahren, Ausbremsen.... Kart-Fahren ist Hochleistungssport und fordert ein hohes

Maß an körperlicher Energie, Reaktions- und Konzentrationsfähigkeit. Die erforderliche Kondition holt sich der Nichtraucher Manfred Schneider mit Waldläufen oder auf dem Rennrad.

Keine Formel-Pläne

Die Frage nach eventuellen Ambitionen für höhere Klassen des Motorsports mit noch schnelleren „Geschossen“ auf 4 Rädern beantwortet der begeisterte Skifahrer mit einem strikten „Nein“. Das Risiko erscheint ihm zu hoch, ganz abgesehen von den immensen Kosten. Zudem bietet der Kartsport, der wie so viele andere motorsportliche Spezialitäten aus den USA nach Europa kam, einen hohen sportlichen Reiz, und manches Rennen steht an Dramatik der Auseinandersetzung von Formel-I-Boliden nicht nach. Die hohen Beschleunigungswerte der Maschinen verleihen dem Fight um Zentimeter und Hundertstelsekunden eine hohe Brisanz.

In diesem Jahr möchte Manfred Schneider seinen Titel als „Deutscher Meister aller Kart-Klassen“ erfolgreich verteidigen (Gefahren wird in 3 Klassen: Klasse C bis 125 ccm, Klasse A und N 100 ccm, aber unterschiedliches Gewicht. Die Wertung erfolgt für alle 3 Klassen gemeinsam.) Die Aussichten dafür stehen nicht schlecht. Nach 2 von 8 Wertungsläufen liegt der letztjährige Titelträger mit 32 Punkten auf Platz 3. Mitte September startet M. Schneider bei der EM 1976 in Fano (Italien). Nach seinem zweimaligen Pech in der Auseinandersetzung mit den Kart-Asen aus Italien, Holland, England, Polen hofft der Horchheimer diesmal auf einen durchschlagenden Erfolg in der dreitägigen Mammutveranstaltung mit 5 Qualifikations- und 3 Endläufen. Auch wenn es am Ende nur einen dicken „Pott“, eine Flasche Sekt und einen prominenten Händedruck zu gewinnen gilt.

Hans Jürgen Leichum



**Nenn den Genuß
beim Namen:**



Königsbacher

Besser kann ein Bier nicht sein!

