

# SCHLUSS MIT DER ABZOCKE

RMC SAGT PSEUDOTUNERN UND WUCHERTEAMS DEN KAMPF AN

**D**ass die Deutsch-Österreichische ROTAX MAX Challenge schon immer etwas „anders“ ist als andere Kartserien, weiß inzwischen jeder. Zuweilen etwas unkonventionell, aber stets sehr effektiv! So effektiv, dass auch andere Serien im In- und Ausland deren Maßnahmen ganz oder teilweise übernahmen. Dies haben zuletzt die Anfang des Jahres getroffenen Reglements-Änderungen gezeigt und dabei stieß schon die bloße Ankündigung seinerzeit nicht gerade auf breite Zustimmung.

Damals ging es um den allgemeinen „Verfall der Sitten“ und die zunehmende Respektlosigkeit der Akteure untereinander. Heute, am Ende der Saison, gibt es

wohl kaum jemanden, der das positive Ergebnis der Maßnahmen in Frage stellt. Kam es in der Saison 2009 noch zu zahllosen Unfällen mit zum Teil folgenschweren Verletzungen, gab es in diesem Jahr keinen einzigen Zwischenfall, der den Einsatz der Rettungsdienste erforderlich gemacht hätte. Und das trotz gestiegener Teilnehmer- und Veranstaltungszahlen.

Heute zählen RGB-Punkte, Strafenkatalog und Launch Control ebenso zum Standardrepertoire wie Benzin-, Kühlwasser- und Reifenanalysen - ein vor Jahren im Hobby-Kartrennsport noch völlig undenkbarer finanzieller Aufwand. Bei aller Euphorie sind sich die Verantwortlichen deshalb darüber im Klaren, dass jedes

mehr an Kontrollen höhere Kosten verursacht, die irgendwann auf den einzelnen Teilnehmer umgelegt werden müssten. Womit wir beim eigentlichen Thema wären:

## KARTSPORT IST KEINE FORMEL 1

Motorsport ist von jeher eine Sportart, in der die technischen Möglichkeiten bis zur absoluten Obergrenze (und manchmal darüber hinaus) ausgereizt werden. So mancher kaschiert dabei fahrerisches Defizit mit teurem Tuning. Was im professionellen Auto-Rennsport Gang und Gäbe ist, hat längst auch im Kartsport Einzug gehalten. Dabei sollte Kartsport eigentlich die Basis dafür sein, neue junge Talente unabhängig von ihrer finanziellen Herkunft hervorzubringen. Kartsport ist Basissport, keine Formel 1! Und genau das hat sich BRP-Powertrain mit Einführung der ROTAX MAX Challenge von

Anfang an zum Ziel gesetzt. Motoren, identisch in Leistung und technischer Ausführung, gefertigt nach industriellen Qualitätsstandards, erschwinglich in der Anschaffung, langfristig preiswert im Unterhalt, einfach in der Handhabung. Das Ganze eingebettet in ein weltweit einheitliches Regelwerk, welches keine wie immer gearteten technischen Veränderungen erlaubt. Allen Regeln zum Trotz gibt es immer mehr vorwiegend im Ausland ansässige „Spezialisten“, die



gegen ein „bescheidenes Honorar“ regelkonformes Tuning offerieren. Und dies bei einem Motor, an dem nichts, aber auch wirklich gar nichts, bearbeitet werden darf. Selbstversuche, bei denen die RMC-Verantwortlichen über einen Strohmännchen fabrikneue Motoren zur „ready to race“ oder „top end“ Bearbeitung verbrachten, haben bei der anschließenden labortechnischen Untersuchung gezeigt,

dass diesen Motoren außer einer gesalzenen Rechnung (ab 1.500,- EUR pro Revision) nichts verabreicht worden war. Bei einem autorisierten ROTAX-Vertragshändler kostet dieselbe Leistung selbst bei einem bereits gebrauchten Motor gerade einmal 1/3 davon.

## TUNING SPIELT SICH IM KOPF AB

Für den Einzelnen, der im Bestreben nach besseren Rundenzeiten diesen Schritt einmal getan hat, ist diese nachweisbare „Ungeheimtheit“ in zweifacher Hinsicht irrelevant. Zum einen tritt hier eine Art „Placebo-Effekt“ ein, der ihn u.U. tatsächlich schneller werden lässt. Andererseits würde er vor anderen - wenn überhaupt - niemals zugeben, dass der ganze Aufwand nichts gebracht hat. Mitbewerber müssen also zwangsläufig darauf schließen, dass auch sie diesen Schritt gehen müssen um „siegfähig“ zu sein. Nicht selten spielt dabei Geld keine Rolle mehr. Eigenartigerweise handelt es sich oftmals um dieselben, die sich bei der notwendigen Anschaffung eines Sicherheitssitzes oder eines neuen Helmes über den hohen Preis beschwerten.

## WAS WENIG KOSTET, TAUGT AUCH WENIG

Die Teilnahme an der nationalen RMC ist grundsätzlich jedem möglich. Die autorisierten ROTAX-Servicezentren leisten auch hier ausgezeichnete Arbeit. Sie stehen jedem Privatier mit Rat und Tat zur Seite und bieten darüber hinaus mit ihren Teams hochwertige Dienstleistung zu moderaten Preisen. Aber auch auf diesem Gebiet wittern mehr und mehr Gastteams eine willkommene Einnahmequelle. Nach dem Motto „was wenig kostet, taugt auch wenig“ suggerieren sie teamwilligen Fahrern, dass nur ein besonders exklusiver Platz in ihrem „professionellen Team“ der Weg zum Erfolg sei - ein folgenschwerer Irrtum, den schon so mancher teuer bezahlen musste. Zeltplatzpreise von bis zu 500,- EUR sind da „normal“. Der versprochene Fullservice reduziert sich dann zumeist auf das Catering und einen Mechaniker, der sich praktisch um alle gleichzeitig kümmern muss. Und wieder tritt das Phänomen auf, dass der Betroffene einen solchen Fehler niemals zugeben würde. Der Platz im Team eines autorisierten ROTAX-Servicecenters kostet im Schnitt 1/3 davon.

## KONSEQUENZEN, BEVOR ES ZU SPÄT IST

Die RMC-Führung beobachtet diese Entwicklung mit großer Sorge. Konsequenzen müssen jetzt ergriffen werden, bevor das Ganze zum „Gruppenzwang“ ausartet. Ab 2011 wird es daher wieder einmal zu unkonventionellen Maßnahmen kommen, um die Teilnehmer vor vermeidbaren Ausgaben zu schützen. So wird die bereits bestehende Akkreditierungspflicht für Gewerbetreibende auch auf die Teams ausgeweitet. Künftig müssen alle Teams ihre Dienstleistungstarife detailliert offenlegen, die dann für jedermann im Internet einsehbar sind. Teams, die nach RMC-Maßstäben unverhältnismäßig hohe Gebühren verlangen, werden nicht zugelassen. Außerdem muss ein entsprechender Gewerbeschein vorgelegt werden. Ebenfalls verschärft wird das bewährte Plombierungssystem. Die ROTAX-Servicezentren sind angewiesen jeden unverplombten Motor, der ihnen mit dem Ziel der Plombierung zur Überprüfung vorgeführt wird, einer kostenpflichtigen, labortechnischen Untersuchung zuzuführen. Die Kosten hierfür belaufen sich im vierstelligen Bereich! Nur bereits

## point-racing.com

verplombte Motoren werden auch weiterhin zu den günstigen Serviceflat-Tarifen revidiert. Ausnahmen gibt es nur für Neueinsteiger, die bisher noch keiner Plombenpflicht unterlagen. Zur Reduzierung eigener Kosten, die auf die Allgemeinheit umgelegt werden müssten, werden 2011 auch sogenannte Prestart-Kontrollen durchgeführt. Dazu werden bestimmte Grenzwerte beispielsweise für Benzin und Reifen bereits im Vorstart überprüft, die bei Überschreitung zu einem Startverbot führen. Dadurch entfallen kostspielige und langwierige Nachkontrollen.

Natürlich werden diese Maßnahmen nur denjenigen gefallen, die sich keine höheren Kosten leisten wollen oder können. Da es sich aber mit Sicherheit um die Mehrheit handelt, sollte man die wegweisenden Absichten unterstützen. Hohe Kosten schaden dem Kartsport, noch höhere machen ihn kaputt - darüber sollte sich jeder im Klaren sein!



# Sodi

OFFIZIELLER CHASSIS-PARTNER DER



KOMPETENZ VERPFLICHTET

ROTAX  
KART PRODUCTS



EXPS #MOJO

www.sodikart.de