

Kart-Historie: Das 6-Rad-Kart aus dem Berner Oberland – und Erinnerungen an die alte Kartbahn Kappelen

Text: Stefan Grogg, Berner Kart Racing Club; Fotos: Internet und Andres und Thomas Fritschi, Reichenbach



Am 27. September 1975 staunten nicht nur die Fans der Formel 1 sondern auch die Fachwelt, als das Team Tyrrell ein 6 räderiges Formel 1 Rennauto präsentierte. Die Entwicklung und der Bau dieses aussergewöhnlichen Rennwagens war derart abgeschirmt, gar geheim, dass selbst die Fachjournalisten gestaunt haben und ihren Augen kaum getraut haben, als das Fahrzeug enthüllt wurde.

„Der [Tyrrell P34](#), auch als „Six-Wheeler“ bekannt, war ein Formel-1-Rennwagen, der von Tyrrell-Renningenieur [Derek Gardner](#) konstruiert wurde. Der Wagen hatte vier speziell angefertigte 10-Zoll-Vorderräder und zwei normale Hinterräder. Die kleineren Vorderräder sollten den Luftwiderstand des Wagens reduzieren. Da kleinere Reifen jedoch eine geringere Bodenhaftung bedeuteten, waren es vier Reifen, um diesen Nachteil auszugleichen. Durch eine aufwendige Radaufhängung konnten alle vier Vorderräder gelenkt werden.“



Die damaligen „Six-Wheeler“ aus dem Jahr 1976 mit Scheckter / Depailler und 1977 mit Depailler/Peterson werden bis heute in historischen Rennen eingesetzt. Wie sehr die fantastische und mutige Konstruktion in Erinnerung geblieben, ja Rennsportgeschichte geschrieben hat, zeigt ein Artikel in der Fach-Plattform speedweek im Jahr 2021, „[Tyrrell 6-Rad: So sähe der irre Rennwagen heute aus](#)“.

Die Konstruktion hat damals auch andere Rennställe motiviert, weitere Varianten mit der 6-Rad-Technik zu konzipieren und zu testen. [March](#) und [Williams](#) experimentierte mit 4 Räder hinten. Und auch viele andere wurden inspiriert und nahmen die Idee auf. Siehe dazu: <http://www.sixmania.fr/de/tyrrell-p34/>

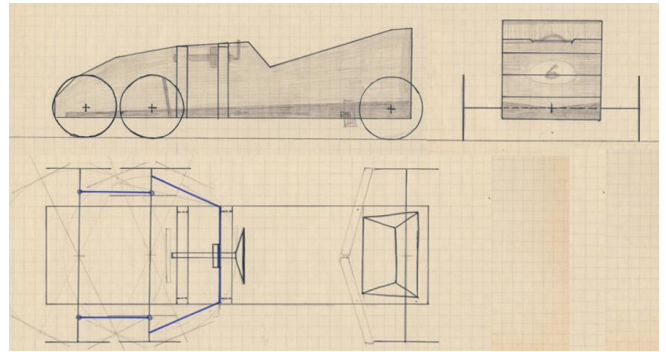
Letztlich wurde es in der F1, mit Vorbildwirkung für alle anderen Rennwagen verboten, mehr als 4 Räder am Auto zu haben.

6-Räder im Kandertal

Die Vorbildwirkung war enorm. Selbst Seifenkisten mit 6 Rädern fanden ihren Weg auf geduldiges Papier. Die Gebrüder Andres und Thomas Fritschi aus dem Berner Oberland aus Reichenbach gingen handfest zur Sache und bauten damals nicht nur einen, sondern gleich zwei 6-Rad-Karts.

Leider sind beide Karts heute nicht mehr erhalten. Ein Exemplar gilt als verschollen, weil es nach einer Ausstellung nicht mehr auffindbar gewesen sei. Wer die Karre hat, findet oder Kenntnis davon hat, bitte melden. Konsequenzen sind heute nicht mehr zu befürchten: Es geht einzig darum derartiges Karting-Kulturgut zu erhalten und wenn möglich wieder auf die Rennstrecke zu bringen.

Da auch der Schreibende von der 6-Rad Technologie fasziniert war und damals Andreas Fritschi auf der Kartbahn Kappelen traf, sind wir damals rasch ins Gespräch gekommen. Kürzlich erinnerte ich mich daran und ich nahm Kontakt mit Andreas Fritschi auf. Er hat diese Fotos hervor gesucht und für diesen Beitrag zur Verfügung stellt.



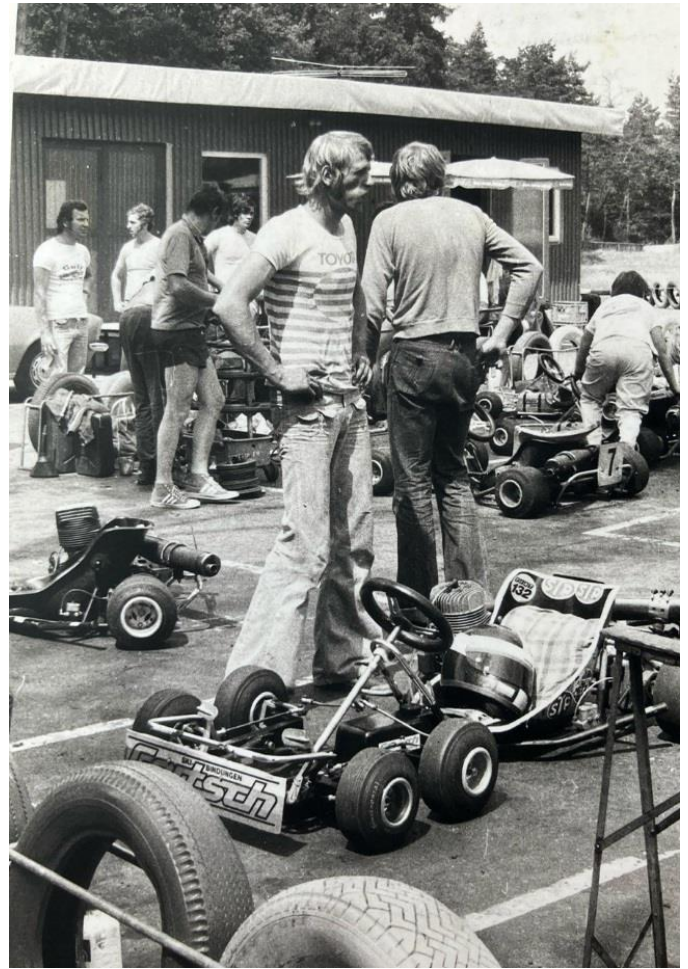
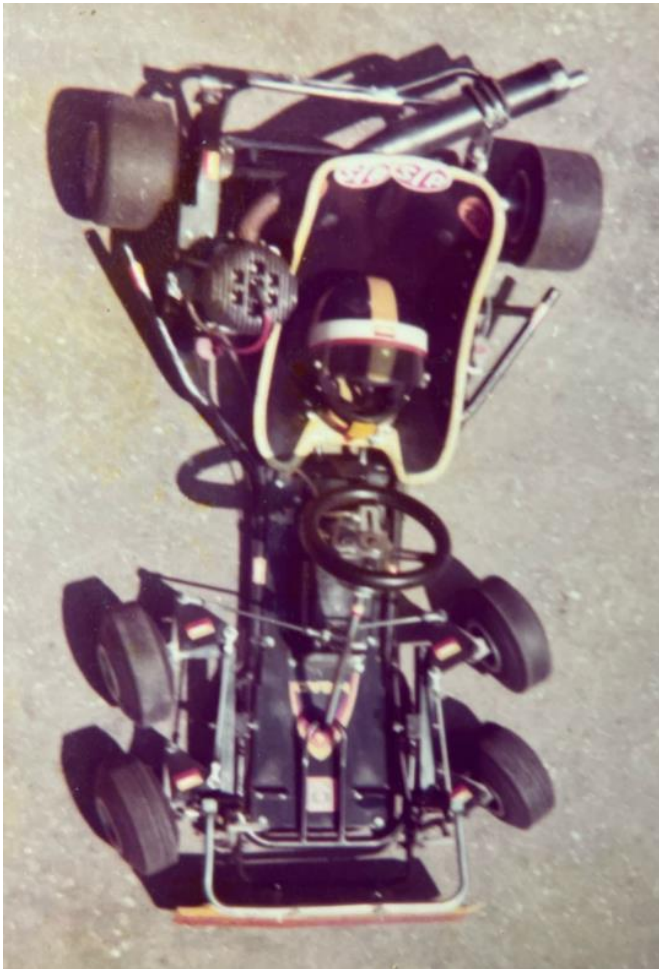
Das 6-Rad-Kart aus Reichenbach - in doppelter Ausführung. - Und möglicherweise eine der wenigen Fotos vom Fahrerlager der alten Kartbahn Kappelen bei Lyss. Wer noch welche hat, bitte zusenden an Swiss-Historic-Kart.



Die Fritschi-Brüder in Reichenbach...



... und im Fahrerlager der Kartbahn Kappelen



Kartbahn Kappelen – Layout 1965 bis 1981 – Quelle: <https://kartbahnlyss.ch/>



Auf der Landstrasse von Kappelen nach Lyss bog man links ins Wäldchen ab, parkierte das Auto zwischen den Bäumen, lud das Kart ab und begab sich ins Fahrerlager vor dem Verkaufshop und der Werkstatt für die Produktion der Swiss Hutless Karts. Oft stand links vor dem Eingang und Zaun zum Fahrerlager der De Tomaso Pantera GTS von Dieter „Dide“ Vokinger, später sein Lancia Stratos HF, möglicherweise anschliessend bestimmt auch sein Ferrari 308 GTB.

Dide war fasziniert von den Fahreigenschaften des „Stratos“, das Auto war ja eigens für die Rally-Weltmeisterschaft konstruiert worden: An einem „Höck“ des BKRC’s erklärte er uns: „Du kommst etwas zu schnell hin auf eine Kurve zu, lenkst einfach weiter ein und das Auto folgt exakt der Spur, die du vorgesehen hast.“

Später kaufte er sich einen Ferrari 308 GTB. Hierzu ist mir in Erinnerung geblieben: er sei damals beim Ferrari-Importeur (in Jeans) eingetroffen – der Verkäufer habe ihn erst gar nicht bedienen wollen.

Angekommen im Fahrerlager, gab es eine kleine dreistufige Treppe hoch zum Büro für die Anmeldung und dem Verkaufsraum für Ersatzteile, das von Frau Vokinger, der Mutter von „Dide“ betreut wurde. Vater Vokinger

betreute die Mietkartfahrenden. Als rund 13-jähriger Junge erkundigte ich mich dort nach Occasion-Karts: „Die sind in der blauen Halle“, war die Antwort. – Die „Blaue Halle“ war damals schon eine Einzel-Autogarage, in der wohl ein paar Chassis mit und ohne Motor standen. Mein Bruder und ich amüsierten uns noch länger über die „Blaue Halle“. Doch sie war aus heutiger Sicht klar ein Zeichen für das mutige Unternehmertum des Gründer und Inhabers von Swiss Hutless Kart und der uneingeschränkten Loyalität und Unterstützung seiner Familie.

Mein erstes Mietkart-Rennen durfte ich als wackerer Seifenkistenrennfahrer im Rahmen eines Kameraden-Treffens meines Vaters bestreiten. Seine Militärdienstkollegen hatten sich – es könnte 1972 gewesen sein - in Lyss getroffen und für einen Kart-Plausch auf der Kartbahn Kappelen verabredet, ich durfte mit. Meine genaue Zählung von meiner Startposition vier und dem Verlauf des Rennens, ergab für mich Rang vier – und ich konnte die gutgemeinte Erklärung eines der Dienstkameraden, ich hätte gewonnen, klar entlarven.

Später in der Sekundarschule war es unsere Gruppen-Aufgabe, einen Vortrag zu halten zu einem frei gewählten Thema. Mit meinem Schul- und Seifenkistenkameraden Fritz Zbinden – er war Mitte der 1980er-Jahre lizenziert mit ein Kadett C auch in Hockenheim unterwegs – präsentierten wir das Thema Motorsport, gewannen den Schülerwettbewerb, worauf uns der Lehrer Peter Nussbaum nach Kappelen zum Kartfahren eingeladen hatte.

Als ich mit 16 Jahren im Herbst 1975 meinen ersten Occasion-Kart kaufte, einen alten Speedmaster mit Komet-Motor, fuhren wir – der Verkäufer Jürg Riesen aus Schwarzenburg mit ein paar Kollegen und mir - auf die Kartbahn, um ein paar Runden zu drehen.

Viele Jahre später traf ich den Jürg eher zufällig in Murten und ich konnte ihm die abenteuerliche Story zu der Beschaffung meines ersten Karts – es war buchstäblich eine (elterlich verbotene) „Nacht-und-Nebel Aktion“ mit meinem Jugendfreund Franz Tschannen – erzählen. Wenige Jahre später hatte Jürg einen tödlichen Arbeitsunfall: Ein durch Kondenswasser korrodierten Pressluftkompressor kollabierte, bzw. explodierte, als er sich um das Problem kümmerte. – Schön, dass ich ihm die wilde Geschichte von meinem ersten Kart vorher noch erzählen durfte.

Ab 1976 war ich dann öfters dort, für Klubrennen des BKRC, für freies Fahren und ab 1978 als Kart-Mechaniker für Kurt Zbinden, seines Zeichens CH-Sportklassemeister des BKRC im 1979. Eine „Sternstunde aus dem Leben eines Kart-Rennmechaniker“ war es, als Kurt ein BKRC-Klubrennen in Kappelen gewann: Es muss wohl 1978 gewesen sein: Kurt Zbinden und Hans Mossotti waren damals „das Mass der Dinge“ in der Kategorie Sportklasse des BKRC's. Der erste Lauf gewann Kurt. Dem Hans gelang es rundenlang ganz knapp nicht, den Kurt zu schnappen, nur ein bis zwei, maximal drei Meter fehlten ihm jeweils für gleiche Höhe und zum Überholen. Vor dem zweiten Lauf sah ich, dass Hans die Übersetzung wechselte und fragte bei ihm nach: er ging einen (oder zwei) Zahn höher und gewann damit den zweiten Lauf. Erneut redete ich auf Kurt ein, auch „einen Zahn zuzulegen“. Schliesslich gab er etwas entnervt, resigniert nach „nun denn, mach' was du willst...“ teilte er mir freundschaftlich mit und ich hatte freie Bahn die Übersetzung dem Konkurrenten anzugleichen. Kurt gewann den dritten Lauf und somit das Klubrennen. – Die vielen Geschichten zur Saison 1979, in der Kurt Zbinden - mit Motorensupport von Uwe Lang, damals Kart-Shop in Thun, heute etwas verschollen? - die CH-Meisterschaft der Kategorie Sportklasse gewann, habe ich teils auch nicht mehr präsent und sie wären bestimmt Teil einer anderen Geschichte.

Februar 2026, Stefan Grogg, BKRC