

Wenn das Gehirn auf Zeitlupe schaltet

Außer Rand und Brand

Europas Dragster-Elite startet von 17. bis 19. August bei den **Nitro-Olympics in Hockenheim**. Im Vergleich zu den 5500 PS starken Dragstern der Top-Fuel-Klasse sind selbst Formel 1-Autos lahme Enten.



Explodierender **Dragster-Motor** in Pomona/USA. Fahrer Doug Herbert blieb unverletzt



Der seriennahe VW Käfer tritt in der Kategorie der **Public Racer** an



Dank Kompressor und Nitromethan-Treibstoff leisten die **V8-Triebwerke** bis zu 5500 PS



Die fahrenden **Flammenwerfer** kommen bei Nacht besonders gut zur Geltung



Beim **Burnout** werden die Reifen auf Temperatur gebracht. Hier ein Hot Rod

Wie soll man die Höllenfahrt in einem 5500 PS starken, trommelfellerschütternd lauten Dragster der Top-Fuel-Kategorie beschreiben? Als kühnen Ritt auf der Kanonenkugel? Als waghalsige Expedition ins Niemandsland der Physik? Oder als Himmelfahrts-Kommando?

„Ein bisschen schweratmig bin ich im Ziel manchmal“, räumt Rico Anthes ein. Der Hesse ist der Europarekordhalter in Sachen Beschleunigung. Einen Hang zu dramatischen Formulierungen kann man ihm nicht gerade nachsagen. Anthes, 48, spricht über die wohl spektakulärste Motorsport-Disziplin mit der Abgeklärtheit eines tibetischen Mönchs. „Manche Fahrer sagen, sie hätten das Gefühl, in einen Tunnel zu rasen“, sagt Anthes. „Das kann ich nicht nachvollziehen. Ich habe lediglich das Gefühl, dass mein Gehirn auf einen Slow-Motion-Modus umschaltet.“

Mit 4,93 Sekunden für die Quarter-Mile (402,33 Meter) stellte Anthes 1998 in Hockenheim die europäische Bestmarke auf. Bei seiner Rekordfahrt pfeilte er mit 468 km/h durch die Lichtschranke, ehe er die Reißleine für die beiden Bremsfallschirme zog. Verglichen mit Top-Fuel-Dragstern wirken selbst 850 PS starke Formel 1-Renner wie lahme Enten: Innerhalb von fünf Sekunden schaffen die Grand-Prix-Autos gerade mal etwas mehr als Tempo 200.

„Die besten Amerikaner sind noch um ein paar Zehntelsekunden schneller“, erklärt Anthes, der seit 20 Jahren das Geschäft mit der Beschleunigung betreibt. „Die Amis sind einfach besser in Übung. Sie haben fast jedes Wochenende eine Veranstaltung. Materialmäßig gibt es kaum Unterschiede.“ Die Schallmauer von einer Sekunde für den Spurt auf 100 km/h zu unterbieten stelle aber auch für Europäer kein Problem dar.

Anthes ist der Star auf seiner eigenen Veranstaltung, den alljährlich im August in Hockenheim ausgetragenen Nitro-Olympics. An drei Tagen duellieren sich 220 Piloten in 1000 Läufen.

Hauptattraktion des Spurt-Spektakels sind die Top-Fuel-Dragster. Anthes' 980 Kilogramm schweres Vehikel, nach dem Sponsor auf den Namen „Dakota“ getauft, ist knapp zehn Meter lang. Zwischen den spindeldürren Vorderrädern im Fahrrad-Format und den gigantischen Walzen an der Hinterhand liegt der Radstand von acht Metern. Der Fahrer sitzt in einem Stahlrohr-Käfig. Zwei Handbreit hinter ihm tobt ein V8-Motor mit



Gigantischer **Feuerzauber**: Anthes mit seinem Top-Fueler beim Nachtrennen am Samstag

Ohrenbetäubender **V8-Sound** ist die Begleitmusik beim Start eines Camaro aus der Super-Street-Klasse



Die Bestzeit der Ente für die **Viertelmeile** steht bei 9,81 Sekunden



So genannte Lowrider mit **Hydraulikfahrwerk** parken oft recht eigentümlich

1000 Läufe an drei Tagen



Der aktive Dragster-Fahrer **Rico Anthes** ist Organisator der Nitro-Olympics

Von 17. bis 19. August wird Hockenheim's Motodrom zum Zentrum der europäischen Dragster-Szene. Organisator Rico Anthes erwartet 220 Teilnehmer, die sich bei knapp 1000 Beschleunigungs-Duellen gegenüberstehen. Die weit gefächerte Palette der Sportgeräte reicht vom 200 PS starken VW Käfer bis hin zu den 5500 PS leistenden, rund zehn Meter langen Top-Fuel-Dragstern. Die Schnellsten schaffen den Spurt über die klassi-

sche Distanz, die Viertelmeile, in weniger als fünf Sekunden. Im Ziel sind die Piloten der Top-Fuel-Dragsster dabei mehr als 460 km/h schnell, ehe sie die Bremsfallschirme aktivieren. Höhepunkt des Spurt-Spektakels ist der Samstagabend. Unter Flutlicht wird bis 22 Uhr gerannt. Die Preise für Eintrittskarten liegen zwischen 25 und 210 Mark. Telefonische Bestell-Hotline: 06205/950222. Informationen im Internet unter: www.dragster.de.

8,2 Liter Hubraum. Darüber thront der Heckflügel, der für 2500 Kilogramm Abtrieb sorgt – bei 400 km/h.

Mit Zweiventiltechnik, Unterbrecherzündung und einer unten liegenden Nockenwelle ist das Triebwerk nicht gerade ein Monument modernen Maschinenbaus. Es basiert auf dem Chrysler Hemi, einer Konstruktion aus den fünfziger Jahren. Für die gewaltige Leistung von rund 5500 PS ist in erster Linie der Kompressor verantwortlich. Er setzt die Brennräume mit 3,5 bar unter Druck.

Eine gewaltige Kraftstoffpumpe mit einer Förderleistung von 200 Litern pro Minute sorgt für den Nachschub am Betriebsmittel: ein Gemisch aus 90 Prozent Nitromethan und zehn Prozent Alkohol. „Dieses Methanol dient zur Innenkühlung und vor allem dazu, den Treibstoff zu entschärfen“, erläutert Anthes.

Haarsträubende Feuerunfälle wie der des Amerikaners Doug Herbert, dessen Motor vor zwei Jahren in Pomona/USA in einem Glutball verendete, seien jetzt praktisch ausgeschlossen, meint Anthes. Herberts Dragster wurde von 100-prozentigem Nitro angetrieben. Der Pilot blieb unverletzt, einige Zuschauer erlitten durch herumfliegende Trümmer leichtere Blessuren.

Für den Fall der Fälle hat die Dragsster-Szene Vorkehrungen getroffen. Der Kompressor ist in einen so genannten Blower-Bag eingewickelt. „Man muss sich das vorstellen wie eine Art schuss-sicherer Weste“, erklärt Anthes. „Außerdem sind die Zylinderköpfe mit Gurten am Zylinderblock festgebunden.“

Ein Schaltgetriebe sucht man bei einem Top-Fuel-Dragsster vergeblich. Das Erfolgsgeheimnis für einen gelungenen Lauf liegt in der perfekten Abstimmung der Fliehkraft-Kupplung. Sie besteht aus fünf Scheiben, die nacheinander den Kraftschluss herstellen. „Während der ersten zwei Sekunden wird ein Großteil der Power praktisch in der Kupplung verheizt“, sagt Anthes. „Erst ab 200 km/h gibt es vollen Kraftschluss.“

Dem Top-Fuel-Piloten bleibt nicht allzu viel zu tun: Er muss nur Gas geben. Und aufpassen, dass sein Dragster einen kerzengeraden Weg in Richtung Ziel einschlägt. Sollte er quer kommen, gibt's nur eines: „Fuß weg vom Gas“, sagt Anthes. „Mit einem Top-Fueler kann man bei Fahrfehlern nicht nachbessern. Gegenlenken würde unweigerlich eine Serie von Überschlagen bedeuten.“

Text: Claus Mühlberger/Fotos: fact