

150 PS bei nur 520 Kilogramm – der Mitjet bringt echten Fahrspaß zum kleinen Preis

Fotos: Johann Vogl



Tracktest – Mitjet

# Spaßgerät & Rennauto

Stefan Kober, der Veranstalter des Slalom Race Cups, hat den ersten Mitjet nach Österreich geholt. Der Silhouettenbolide wird in Frankreich gebaut und besticht mit seiner giftigen Optik – wie er sich fährt, haben wir ausprobiert.

Als Stefan Kober, der Organisator des Slalom Race Cups, vor einigen Wochen zum ersten Mal mit seinem neuen „Baby“ zu einem seiner Slalomläufe kam, stand der Mitjet gleich einmal im Mittelpunkt des Interesses. Der Bolide sieht feurig aus und weckt sofort das Interesse jedes Motorsportinteressierten. Entdeckt hat er das Silhouettenfahrzeug, als er sich für Legend Cars interessierte, im Internet. „Da hab ich den Mitjet entdeckt, der ist noch ausgereifter als die Legend Cars“, erzählt Kober. Eine französische Firma baut und verkauft die Boliden, mittlerweile gibt es mit der VIP Challenge eine eigene Rennserie, die in Frankreich, Spanien und Russland floriert, in Spanien fuhr man sogar im Rahmenprogramm der Formel 1. Kober flog nach Frankreich, sprach mit den Verantwortlichen:

„Dann habe ich eine Spedition beauftragt und jetzt ist der Mitjet hier, als erster in Österreich.“ Kober hat aus den zahlreichen Silhouetten einen BMW ausgewählt, der Mitjet kommt aber auch als Ferrari, Aston Martin oder auch als Skoda Fabia daher.

**Der Preis ist heiß**  
Kober, der seit dem 19. Lebensjahr Motorsport betreibt und bereits Erfah-

rungen im Bergrennsport und auf der Rundstrecke sammeln konnte, wollte den Mitjet vor allem „als PR-Fahrzeug“ einsetzen: „Ich wollte einfach einmal den Leuten in Österreich zeigen, dass es so etwas gibt.“ Neben dem Einsatz für Sponsoren-Events und bei seinen Slaloms kann sich Kober, der als Veranstalter von Rockkonzerten bereits einschlägige Erfahrung vorweisen kann, auch eine eigene Rennserie vorstellen: „Ich möchte jetzt zunächst einmal sehen: Wie ist die Resonanz? Gibt es Interessenten? Für eine eigene Serie bräuchtest du mindestens zehn Autos. Wenn sich ein geeigneter Partner finden würde, könnte ich mir durchaus vorstellen, eine eigene Serie zu veranstalten.“ Im Vergleich mit Rundstreckenrennfahrzeugen wie dem Suzuki Swift, dem KTM X-Bow oder der Ginetta G50 GT4 kann sich der Mitjet wegen des Verhältnisses Power zu Gewicht durchaus sehen lassen – vor allem spricht für ihn der mit 29.000 Euro geringe Verkaufspreis. Doch wie verhält sich der Mitjet auf der Strecke? Wie fährt er sich? Vermittelt er auch jenen Spaßfaktor, den er rein optisch bereits verspricht? Ist er auch so giftig, wie er aussieht?

## Der Spruch

Um das herauszufinden, haben wir im PS Racing Center Greinbach einen Tracktest abgehalten. Auch dort wird der Mitjet sofort belagert und genauestens begutet. Ein Polyesterhaut



Michael Noir Trawniczek und Stefan Kober mit dem ersten Mitjet auf heimischem Boden

runtergeschraubt wird, besticht das Innenleben durch eine professionelle Schlichtheit. Man erkennt sofort, dass dieser Bolide ausschließlich für den Rennsport gebaut wurde, obson, so Kober, viele Serienteile verbaut wurden, um die Betriebskosten gering zu halten. Ein wesentliches Argument erkennt man, wenn Kober zum ersten Mal in der Zündung aktiviert – der Spruch des Mitjet ist beeindruckend, schön laut und schrill, wie man es von einem Rennauto erwartet. Bei seinen gerade einmal 520 Kilogramm Gewicht kommen die 150 PS des luftgekühlten Yamaha-Motordrums extrem giftig daher, man spürt schon auf den ersten Metern, dass es sich hier um ein großes, in höchstem Maße giftiges „Rennkart“ handelt. Wenn man sich darauf einstellt und entsprechend behutsam das Gaspedal bedient, man entsprechend umschichtig rauf- und runter schaltet, verliert auch der Mitjet seine Giftigkeit und der Spaßfaktor dieses Gefährts kommt immer mehr zum Vorschein. In den Kurven beginnt das Leichtgewicht bald einmal wie ein Rennkart nach außen zu „springen“, vor allem mit Rennreifen, denn die Hinterachse ist zu 100 Prozent gesperrt.

## Gib Gas, ich will Spaß

„Auf der Geraden kannst du ihm richtig Stoff

geben“, sagt Kober, als ich eine kurze Pause einlege. Im nächsten Turn steigere ich das Tempo, die Bremsleistung unterschätzt man anfangs, denn man kann relativ spät in die Eisen steigen. Weil der Spaß immer größer wird, ist die Verlockung groß, sich immer weiter ans Limit heranzuwagen – doch es war wohl ein Fehler, keine Rennschuhe anzuziehen. Wenn es überhaupt einen Kritikpunkt bei diesem Fahrzeug gibt, dann sind es die komplett glatten Pedale (was leicht zu ändern ist). Aufgrund der „Bockigkeit“ in den Kurven rutscht man schnell einmal vom Bremspedal auf das Gaspedal, was vor allem dann weniger gut kommt, wenn es mitten in der Kurve passiert. Und so bricht das Heck aus, ich rutsche verkehrt gegen die Reifenstapel, der leichtgewichtige Bolide wird kurz in die Luft geschleudert und kommt in der Wiese zum Stehen. Nichts ist passiert, lediglich eine Stunde polsterlos mit Stefan Kober, um ein paar kleine Risse an der Außenhaut zu flicken. Ein Argument, das Kober zusätzlich überzeugt hat, ist nämlich die Stabilität des Boliden: „Der Rohrrahmen gibt dir Sicherheit, das war mir auch wichtig. Der Mitjet ist ein preiswertes Spaßgerät und zugleich auch ein richtiges Rennauto – es ist spektakulär, es ist aber auch nicht einfach irgendwie zusammengeschustert, sondern auf einem professionellen Level gebaut worden.“ Kontakt unter info@slalomracecup.at.

Michael Noir Trawniczek



Der Mitjet wurde für den Rennsport gebaut, es überwiegt professionelle Schlichtheit, kein Gramm ist zu viel

Fotos: Johann Vogl

## Mitjet

|   |
|---|
| <b>Chassis:</b> Stahlrohrrahmen                                 |
| <b>Karosserie:</b> Polyester                                    |
| <b>Auswahl:</b> BMW, Skoda, Ferrari, Aston Martin, Porsche, Kia |
| <b>Gewicht:</b> 520 kg  |
| <b>Länge:</b> 3,6 m   |
| <b>Breite:</b> 1,6 m  |
| <b>Site:</b> 2  |
| <b>Motor:</b> Yamaha 1300 ccm, luftgekühlt                      |
| <b>Power:</b> 150 PS  |
| <b>Max. Drehzahl:</b> 10.000 U/min                              |
| <b>Max. Geschwindigkeit:</b> 210 km/h                           |
| <b>Antrieb:</b> Hinterrad, 100% Sperre                          |
| <b>Getriebe:</b> 5 Gänge, sequentiell                           |
| <b>Bremse:</b> 4 Scheiben                                       |
| <b>Preis:</b> 29.000,- Euro exkl. Steuer                        |



Chiptuning Korbel Slalom Race Cup  
Lizenzfreie Motorsportserie für ALLE  
[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



Chiptuning Korbel Slalom Race Cup  
Lizenzfreie Motorsportserie für ALLE  
[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)



[www.slalomracecup.at](http://www.slalomracecup.at)