

## «Resu hett ei Rundi Vorsprung uf Örsu»

Wangen Slot-Racer trafen sich zum 7. Schweizer Meisterschaftslauf der Touren- und GT-Klasse

*Etwas mehr als ein Dutzend Teilnehmer haben sich am Samstag zum 7. nationalen Meisterschaftslauf im Slot-Racing getroffen. Slot-Racing: Das ist wettkampfmässiges Runden drehen mit Modellwagen auf der spurgeführten Modellautobahn.*

URS HUBER

Über die Lautsprecheranlage im Kulturtreff (ehemals Casinoaal) Wangen tönts: «Resu hett ei Rundi Vorsprung uf Örsu». Und dies bereits nach der ersten fünfminütigen Rennsequenz. 300 Sekunden lang haben die Boliden vorher auf der 41,4 Meter langen achtspurigen Carrera-Autobahn ihre Runden gedreht. Der schnellste Flitzer brauchte für die eine Runde gerade mal knapp 11 Sekunden. Für Punktgenaue sei die exakte Zeit genannt: 10,869 Sekunden; ergibt eine ungefähre Durchschnittsgeschwindigkeit von 14 km pro Stunde. Sieben weitere Rennsequenzen werden noch folgen, jeder Teilnehmer fährt nämlich auf allen Spuren. Dann wird das Rennen in der GT-Klasse im Massstab 1:32 beendet sein und der oder diejenige mit den meisten Runden zum Sieger ausgerufen.

### Von Genf bis Winterthur

Angereist sind die 15 Rennfahrer aus der ganzen Schweiz. Regionale Vertreter sind keine dabei. Einer spricht einen deutschen Dialekt, der Rest teilt sich in Bern- und «Züüridüütsch». Drei Frauen sind auch darunter. Woher der Reiz für Slotracing kommt? Rennen fahren zu einem günstigen Preis – die häufigste Antwort, obschon der eine oder andere schon mal 15 000 Franken pro Jahr für sein Hobby springen lässt. «Aber, so für 1000 Franken ist man dabei, hat vier fünf Wagen und durchaus Chancen, sich im vorderen Mittelfeld zu platzieren» tönts tröstend. Für die Rennsituation in Wangen bedeutet dies: Wer innert 40 Minuten über 110 Runden schafft, ist dabei. Was erhält der Sieger? Gelächter. «Einen feuchten Händedruck» kommt als Antwort zurück. Aber im Ernst: 10 der

15 Franken Startgeld gehen an den Veranstalter, der Rest fällt an die Swiss Slot Racing Association (SSRA). Die sorgt zum Ende der Saison für Pokale, Medaillen.

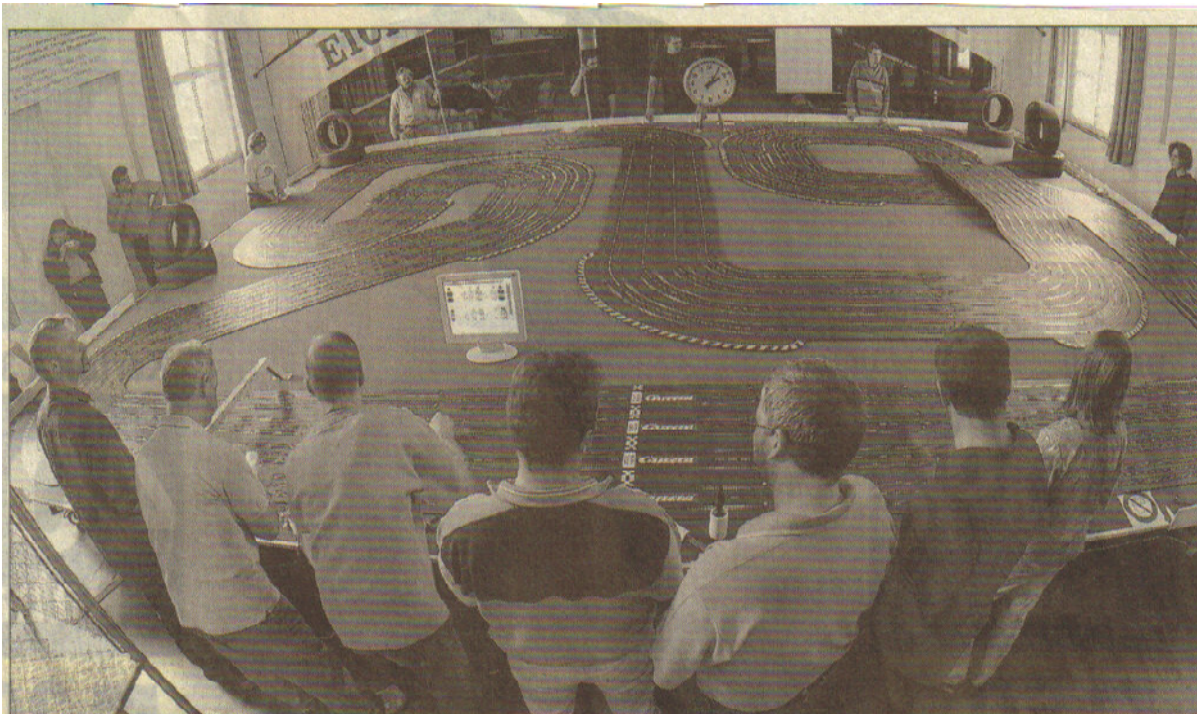
Unerklärlich bleibt vorerst für den Laien, wie 15 000 Franken ausgegeben werden können. Aber hallo: die Slot-Szene fährt nicht x-was, sondern schraubt, bastelt, wechselt Reifen, Felgen, Achsen. Obschon: gewisse Dinge sind geregelt. Die im Reglement festgehaltene Standardbedingung bedeutet nichts anderes als «Originalfahrzeug wie aus der Schachtel». Daran darf wenig geändert werden. Nur optische Veränderungen sind zugelassen (Lackierungen, Überrollbügel, Lichteinbausätze), dagegen dürfen keine aerodynamische Verbesserungen vorgenommen werden. Die Technische Kommission behält sich Kontrollen und Stichproben vor.

Dem Zufall bleibt seit 1997, als alles mit den Meisterschaften begann, nichts überlassen. Kunststoffbahnen übrigens sind eher unbeliebt: zuviel Staub und zuwenig Haftung für die Boliden. Da fliegen selbst die Cracks leichter aus der Kurve, obschon die Fahrzeuge mit Zusatzgewichten auf der Chassisoberseite ausgestattet werden dürfen. Eingelassene Magnete dagegen sind verboten.

### Alles elektronisch erfasst

Reicht das Auge zur Kontrolle nicht mehr, muss Elektronik her. Erfassung von Anzahl Runden, Rundengeschwindigkeit, Bestzeiten: alles vollautomatisch. Ein Glockenzeichen zeigt das Erreichen der schnellsten Runde an. Da wirken die Apfelpflücker, mit deren Hilfe die aus der Bahn geworfenen Wagen geborgen und nachher wieder in die Spur gesetzt werden, direkt archaisch. «Das ist ein weiterer Nachteil der Carrera-Bahn», meint einer. «Holzbahnen sind in der Regel so aufgebaut, dass man mitten drin stehen und die Wagen direkt bergen kann.»

Nach jeder Rennsequenz übrigens werden die Vollgummireifen – in der GT-Klasse dürfen keine Silikon- oder Moosgummireifen gefahren werden – fein säuberlich mit einem aus der Kleiderbranche bekannten Fuselroller gereinigt. «Die Konzentration auf die



**Gib Gummi** Konzentration auf die Slotcars in der gut 41 Meter langen Rennstrecke: die schnellste Runde lag übrigens bei knapp 11 Sekunden.

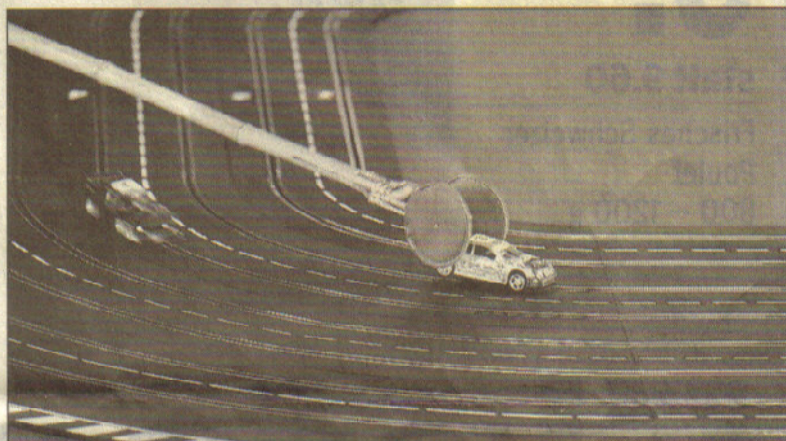
HR. AESCHBACHER



**Prüfung** Letzte Handgriffe vor dem Renneinsatz

Strecke, das Herausspüren des Limits, das Abwägen des Risikos, zwei, dreimal von der Bahn zu fliegen – dafür stets mit optimaler Geschwindigkeit oder aber etwas vorsichtiger zu verkehren – dies alles ist ein weiterer Reiz des Slotcarracings», meint einer.

Slotracing bewegt Wagen in den



**Hilfe** Mit archaischem Mittel, dem Apfelpflücker, werden die entgleisten Wagen an unzugänglichen Stellen geborgen.

Masstäben 1:32 und 1:24. Diese Verhältnisse garantieren eine grosse Auswahl an Autos und Zubehör. Zudem erlauben sie eine gute Anpassung der Rennstrecken an das vorhandene Raumangebot, notabene bei idealem Grössenverhältnis von Autos zur Rennstrecke und Zubehörteilen. Sogar

mehrspurige Anlagen können noch bei einem relativ kleinen Raumbedarf aufgebaut werden.

«Resu hett no immer ei Rundi Vorsprung uf Örsu» tönts auch nach der zweiten Rennsequenz der GT-Modelle. Und nicht nur das: Resu fährt auch regelmässig die schnellste Runde.