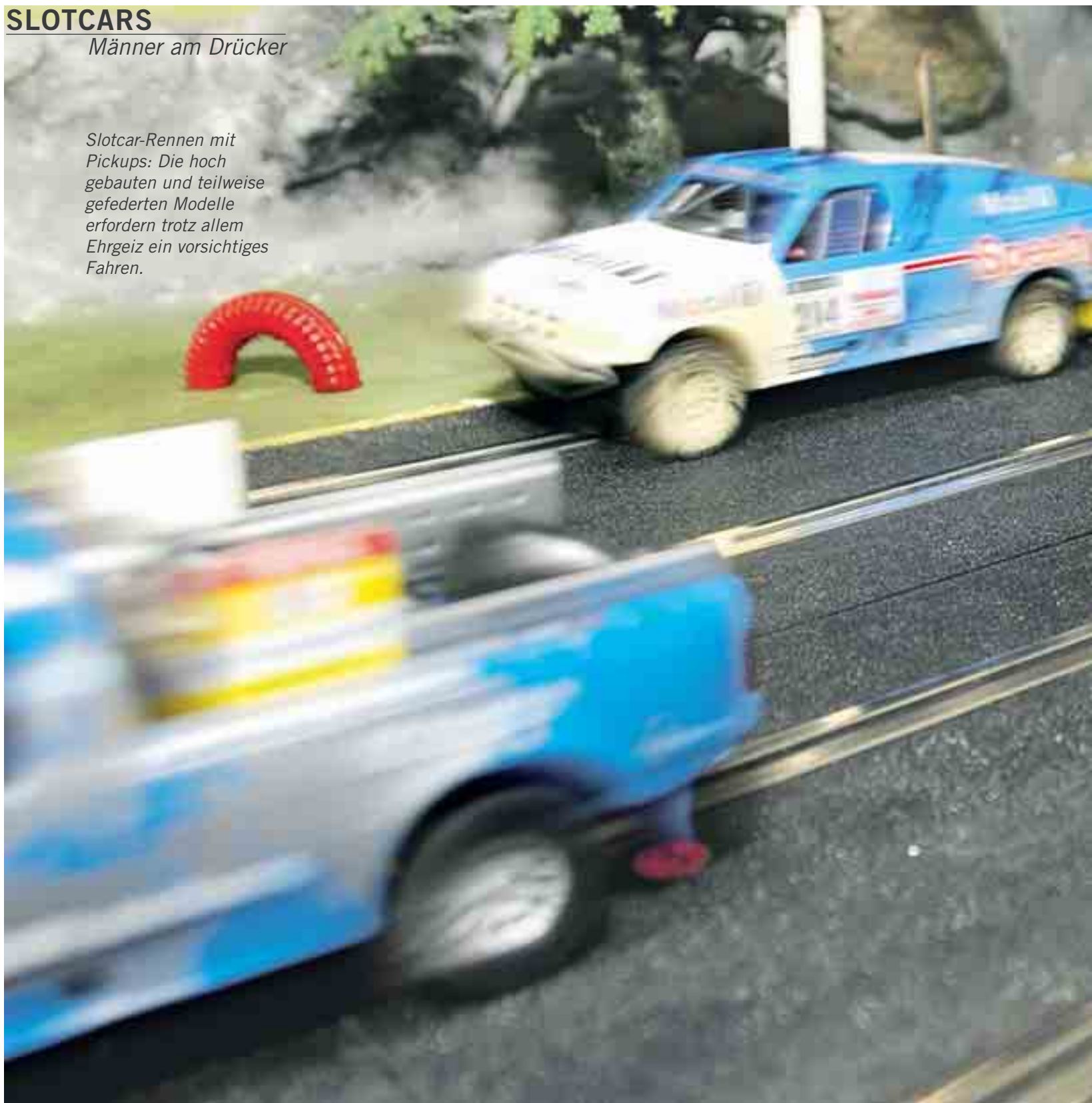


SLOT CARS

Männer am Drücker

Slotcar-Rennen mit Pickups: Die hoch gebauten und teilweise gefederten Modelle erfordern trotz allem Ehrgeiz ein vorsichtiges Fahren.



THOMAS COMPAGNO

Auf der Slotcar-Bahn von Rico Kanbach in «Slotter's Paradise» stehen vier GT-Rennwagen am Start. Das dritte Rennen der Clubmeisterschaft an diesem Freitagabend. Die Augen von Steve, Andy, Peter I und Peter II

sind konzentriert auf die Bahn gerichtet. Im Raum hängt noch der Qualm der Zigaretten, die zuvor die Nerven etwas beruhigen sollten. Es herrscht eine angespannte Atmosphäre – und dicke Luft. Die Nerven sind zum Zerreißen gespannt. «O.k., gentlemen, concentration», sagt Rico. «Three – two – one – go». Auf «go»

sausen die vier Fahrzeuge in die erste Kurve.

Schon nach wenigen Sekunden ertönt das erste «Sch.....e», diskret und vor allem zu sich selber gesagt, aber deutlich hörbar. Andy legt den «Pistolengriff» nieder und rennt ans andere Ende der Bahn. Sein Fahrzeug ist aus der Schiene gesprungen. «Bei uns muss je-

der sein Fahrzeug selber wieder in die Bahn stellen», erklärt Rico. «Das diszipliniert und hält zu vorsichtigem Fahren an.» Andy verliert durch sein Missgeschick 10 bis 15 Sekunden oder etwa eine halbe Runde auf seine Mitkonkurrenten. Fahrerisch ist das fast nicht mehr aufzuholen. Aber vor Missgeschicken sind auch



Fahren mit Power – und Gefühl!

Slotcar-Rennen faszinieren Buben wie Männer. Obwohl: Männer mehr. Während sie an der Abstimmung tüfteln, sitzt der Nachwuchs lieber vor der Spielkonsole.

die anderen nicht gefeilt. Es ist bei weitem nicht das einzige Mal, dass einer der Piloten um die Bahn rennt, um sein Auto wieder in die Schiene zu setzen.

Die Slotcars – besser bekannt unter dem Markensynonym Carrera – erleben seit etwa fünf Jahren eine Renaissance. Ihre beste Zeit

hatten sie in den 60er- und 70er-Jahren, danach kam der Boom für etwa 30 Jahre zum Erliegen. Heute bildet sich wieder eine Szene heran, die vor allem in Spanien, der Hochburg der Slotcars, blüht. Marken wie Fly, Ninco, Slot It, aber auch Scalextric oder Revell haben mit detailgetreuen Nachbildungen den

Fortsetzung auf Seite 89.

Jeden Freitag wird bei den Flying Slotcars in Zürich trainiert: (v.l.) Andy Stalder, Rico Kanbach, Stefan Fehr und Peter Pescatore.



FOTOS: PAOLO FOSCHINI



«Spielen» – das sagt kein Slotter.

Fortsetzung von Seite 87.

Aufschwung mit ausgelöst. «Da stimmt alles, bis zum letzten Werbekleber», schwärmt Rico, der mit dem Verkauf von Autos und Zubehör an der Zürcher Ankerstrasse sein Geld verdient. Er schätzt, dass 80 Prozent der Slotcars nie eine Piste sehen, sondern in Sammlervitrinen landen.

Doch die richtigen Slotters sind Wettkampftypen, Jäger, keine Sammler. Ihre Motivation: Das fahrerische Geschick verbessern und ihr Fahrzeug optimal abstimmen. Richtige Slotters unterscheiden sich von Anfängern darin, dass sie die Magnete beim Auto entfernen. Wenn die Autos nicht mehr auf den Schienen «kleben», wird das Fahren

schwieriger, das Fahrgefühl ist authentischer. Dann ist es wichtig, dass nicht nur die Motoren getunt, sondern die Autos ausbalanciert sind.

Nach sechs Minuten ist der «Turn» zu Ende. Rico dreht nach exakt 360 Sekunden den Strom ab. Die Fahrzeuge wechseln auf sein Kommando die Bahnen: «Steve von 3 auf 1, Andy von 2 auf 3, Peter I von ...» Und dann gehts wieder los: «Three – two – one – go.» Ein Rennen dauert viermal sechs Minuten, jede Bahn wird einmal befahren. Sieger nach 24 Minuten ist, wer die meisten Runden gefahren ist. An diesem Abend wird Steve der Sieger sein. Doch so richtig glücklich ist er nicht mit seiner Leistung. Die Fahrzeugabstimmung werde noch viel Arbeit erfordern, zieht er Bilanz. Wer Anschluss an einen Slotterclub sucht, findet ihn leicht (siehe auch Kasten auf Seite 91). In diversen Clubs in der Schweiz wird trainiert und

Hinterzimmeratmosphäre: Clubmeisterschaft in Ricos Slotter's Paradise.

«gefahren», wie die Slotters betonen. Das Verb «spielen» hören sie fast so ungern wie herablassende Bemerkungen über «infantiles Getue». Allein beim Gedanken bekommt Ricos Begeisterung einen bissigen Unterton. «Spass

ja, Spiel nein», sagt er. Ein bisschen verständlich: Immerhin werden neben Clubmeisterschaften auch Schweizer Meisterschaften ausgetragen. Und wer sich auf 6-Stunden-Rennen oder – wie die «Echten» in Le Mans – auf 24 Stunden-Rennen (im Team) einlässt, den muss mehr als nur der Spieltrieb und die Uner-

Fortsetzung auf Seite 91.

SLOT CARS

Schlitzautos fahren bis zu 60 km/h

Der Begriff «Slotcars» kommt aus dem Englischen und heisst wörtlich übersetzt «Schlitzauto», weil die Fahrzeuge über einen Schlitz in der Bahn geführt werden. Links und rechts dieses Schlitzes befinden sich die Stromschienen, über die die Fahrzeuge mit Energie versorgt werden.

Die schnellen Formel-1- und GT-Rennwagen erreichen Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 60 km/h. Allerdings können diese Geschwindigkeiten kaum ausgefahren werden. Viel wichti-

ger als die Höchstgeschwindigkeit ist die Abstimmung mit Zusatzgewichten für eine gute Bodenhaftung in den Kurven. Die braucht es, weil die richtigen «Slotter» ohne Magnet fahren.

Kostenpunkt für einen Slotcar: 45 bis 100 Franken, die Bahnbenützung kostet um die 15 Franken pro Stunde. Ein Einsteigerset für zu Hause (Bahn und Fahrzeuge) ist ab 200 Franken zu bekommen.

Website des Organisators für die Schweizer Meisterschaft

www.ssra.ch

FOTO: PAOLO FOSCHINI



Das Ritual vor dem Start: Die Räder werden vom Staub befreit.



Reifenwahl, Übersetzung, Abstimmung: Hinter einem schnellen Auto steckt viel Arbeit.



Richtige Slotcars fahren ohne Magnet. Die Strassenlage ist so authentischer.

Fortsetzung von Seite 89.

sättlichkeit treiben: «Die Gefühlswelt ist wie bei einem richtigen Rennen», sagt Rico, der früher auch echte Formel-3-Rennautos gefahren ist. Flatternde Nerven, feuchte Hände und höchste Anspannung, «wie in der Formel 1, nur robuster». Rico empfiehlt das Slot-

ten als günstiges Hobby auch Jungen. Da gehe es um Technik, Feinmotorik, und nicht zu vernachlässigen: den sozialen Aspekt. «Man ist zusammen, fachsimpelt, hilft sich gegenseitig beim Abstimmen.»

Der Markt zeigt allerdings eine andere Entwicklung: Die Spielkonsolen für Computer sind nach wie vor auf dem Vormarsch, und das Durchschnittsalter der Slotter liegt deutlich über 30 Jahren. Es sind die «Wiedereinsteiger», die früher mit Carrera gespielt haben und heute das Fahren mit Ninco, Fly oder Scalextric wieder entdecken. Viele von ihnen sind in kreativen Berufen tätig: «Akademiker, Banker, Künstler», sagt Rico, «Spielernaturen halt, mit einem Hang zum Schönen und Freude am Design.» Aber sie fahren!

SCHWEIZER SLOTCENTERS

Bahnen und Clubs

Autorennbahn-Center Uzwil
Flying Slotters Zürich
Highing-slotters Obfelden
Mini Racing Club Baar
Racing Center Wangen b. Olten
Racing Corner Dällikon
Racingland Roggwil
Slotcar Autodrom Rümlang
Slot Car Racing Konolfingen
Slot Car Racing Team Kriens
Tempo Drom Winterthur
Wagi Slot Racing Schlieren
Die Kontakte finden Sie unter

www.coopzeitung.ch/freizeit

Schönes im Kleinformat

Ninco, Fly, Slot It, Scalextric oder Revell heissen die führenden Markenhersteller von Slotcars. Sie produzieren heute Bahnen und Fahrzeuge, die qualitativ und ästhetisch höchsten Ansprüchen genügen. Insbesondere Fly hat es zur Kultmarke gebracht, indem die Firma detailgetreue Nachbildungen auf den Markt bringt. Ein Dodge Viper, von dem Fly einst nur 500 Stück produzierte, hat heute einen Sammlerwert von stolzen 5000 US-Dollars. Eine Auswahl der Besonderheiten:



Austin Healey MK III von Ninco. Ein Rennfahrzeug aus den 60er-Jahren. Gehört in die Classic-Kategorie.



Corvette L-88 von Scalextric. Strassenversion des Rennwagens aus der American Motorsports-Kategorie.



Porsche 962C von Slot It. Damit gewann der Schweizer Rennfahrer und Rennstallbesitzer Walter Brun 1989 die 24 Stunden von Le Mans.



Ferrari 512 S Coda Lunga von Fly. 1970 gewann der Schweizer Rennfahrer Clay Regazzoni das 24-Stunden-Rennen von Le Mans.



Porsche 917 K von Fly. 1970 belegte der Schweizer Rennfahrer Jo Siffert in diesem Wagen den zweiten Platz im GT-Rennen in Kyalami.



Porsche GT3R von Scalextric, Limitierte Edition. Damit fährt der Schweizer Rennfahrer Patrik Gerling im Porsche GT3-Cup. Gerling war Porsche-Cup Swiss-Gesamtsieger.

FOTOS: PAOLO FOSCHINI