

Kleine Autos mit grossen Geschwindigkeiten

Autor(en): **Meier, Erich**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **59 (1966)**

Heft [1]: **Schülerinnen**

PDF erstellt am: **20.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-987162>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Kleine Autos mit grossen Geschwindigkeiten



So wird ein «Rennauto» gestartet: mit dem Anschiebestock wird der Wagen angestossen. Und spielend kann das Auto Geschwindigkeiten von 200 km/h oder mehr erreichen.

Modellautosport! Was hat man darunter zu verstehen? Oberflächlich betrachtet, sehen diese Modellautos wie Spielzeuge aus. Man würde sie auch für Spielzeuge halten, stünden nicht so viele erwachsene Männer um sie herum. Und Erwachsene – das weiss ja jedes Kind – geben sich nicht mit Spielzeugen ab. Oder etwa doch? Und die Erinnerung an eine Weihnacht vor Jahren steigt auf: Man hätte glauben können, dem Vater sei die elektrische Eisenbahn geschenkt worden. Hätte die Mutter sich nicht für einen gewehrt, so wäre man überhaupt nicht zum Spielen gekommen. Jaja, nickte man damals altklug und schaute den Vater von unten her ein bisschen von oben herab an: das Kind im Manne.

Doch das liegt Jahre zurück. Und jetzt steht man unter den Zuschauern, die sich um das Kreisrund einer Rennbahn für Automodelle drängen. Zwei Rennbahnen dieser Art gibt es bei uns in der Nähe: eine in Zürich-Landikon und eine in Basel-Witterswil. Und bald begreift man, dass man mit der Bezeichnung Spielzeug den Modellen und damit auch den Erwachsenen unrecht getan hätte. Diese Wagen in den verschiedensten Formen – einige sind richtigen Rennautos nachgebildet, andere haben seltsame Formen, nicht schöne, aber zweifellos zweckmässige für diesen Sport – sind tatsächlich keine Spielzeuge, jedenfalls keine für Kinder ... So klein und unscheinbar sie sich neben einem richtigen Rennwagen ausnehmen, so brauchen sie, was die Geschwindigkeit anbetrifft, einen Vergleich mit diesen durchaus nicht zu scheuen. Geschwindigkeiten von weit über 200 km/h sind durchaus keine Seltenheit.

Nach einem kurzen Augenschein gelangt man zur Überzeugung: es ist Autorennsport im kleinen, für Konkurrenten und Zuschauer häufig nicht minder spannend und erregend als das, was uns auf einer grossen Autorennbahn geboten wird. Und vor allem, was zählt: völlig ungefährlich, wenigstens wenn die Sicherheitsvorschriften beachtet werden. Und obwohl gesagt wurde, dass solche Modellautos keine Spielzeuge für Kinder

seien, so muss doch umgekehrt hervorgehoben werden, dass Jugendliche von diesem Sport keineswegs ausgeschlossen sind. Allerdings verlangt diese Liebhaberei um kleine Motoren und grosse Geschwindigkeiten einige Fertigkeiten und Eigenschaften: exaktes handwerkliches Können, Talent im Basteln, ein Gefühl für Feinheiten und namentlich auch viel Ausdauer und Geduld. Denn in einem unterscheidet sich der Modellautosport erheblich vom «grossen» Autorennsport: vom Augenblick an, da der Wagen gestartet ist und der Konkurrent dem Zeitmesser das Startzeichen gegeben hat, ist er mehr oder weniger machtlos. Sein Geschick als «Rennfahrer» hat er vorher in die Waagschale werfen müssen, bei der Konstruktion des Wagens, der Wahl des besten Brennstoffgemisches, beim Erkennen von möglichen Verbesserungen während vorangegangener Probe- oder Wettfahrten, bei den Startvorbereitungen und bei manchen Einzelheiten mehr. In den entscheidenden Augenblicken aber legt nur noch das Erzeugnis des Modellbauers für seine Qualitäten Zeugnis ab.

Man braucht wohl kaum lange zu raten, in welchem Land dieser Sport seinen Ursprung hat: selbstverständlich in den Vereinigten Staaten. Dort, wie in bescheidenerem Ausmass auch in England, hatte er bereits vor dem Zweiten Weltkrieg seine Anhänger. Mit den amerikanischen Soldaten kamen und verbreiteten sich auch zahlreiche Gewohnheiten in Europa. Eine von ihnen war der Modellautosport. Nach und nach fasste er in einer immer grösser werdenden Anzahl europäischer Länder Fuss. Die Italiener, die sich bekanntlich jeder Art von Rennsport begeistert verschreiben, regten die Gründung eines europäischen Dachverbandes an. 1952 wurde dieser Verband in Genf gebildet. Wenden wir uns zuerst der Stätte des Geschehens zu: der Rennbahn. Die Piste ist ein Betonring von 20 m Durchmesser. Der Ring selbst sollte wenigstens 50 cm, aber noch besser 80 cm bis 100 cm breit sein. Entscheidend für den ruhigen Lauf der Fahrzeuge ist es, dass der Betonring fugenlos verläuft. Die ge-



Das ist eine der Rennbahnen für Modellautos in der Schweiz. Der Durchmesser der Rennbahn – eines Betonringes – beträgt 19,9 Meter.

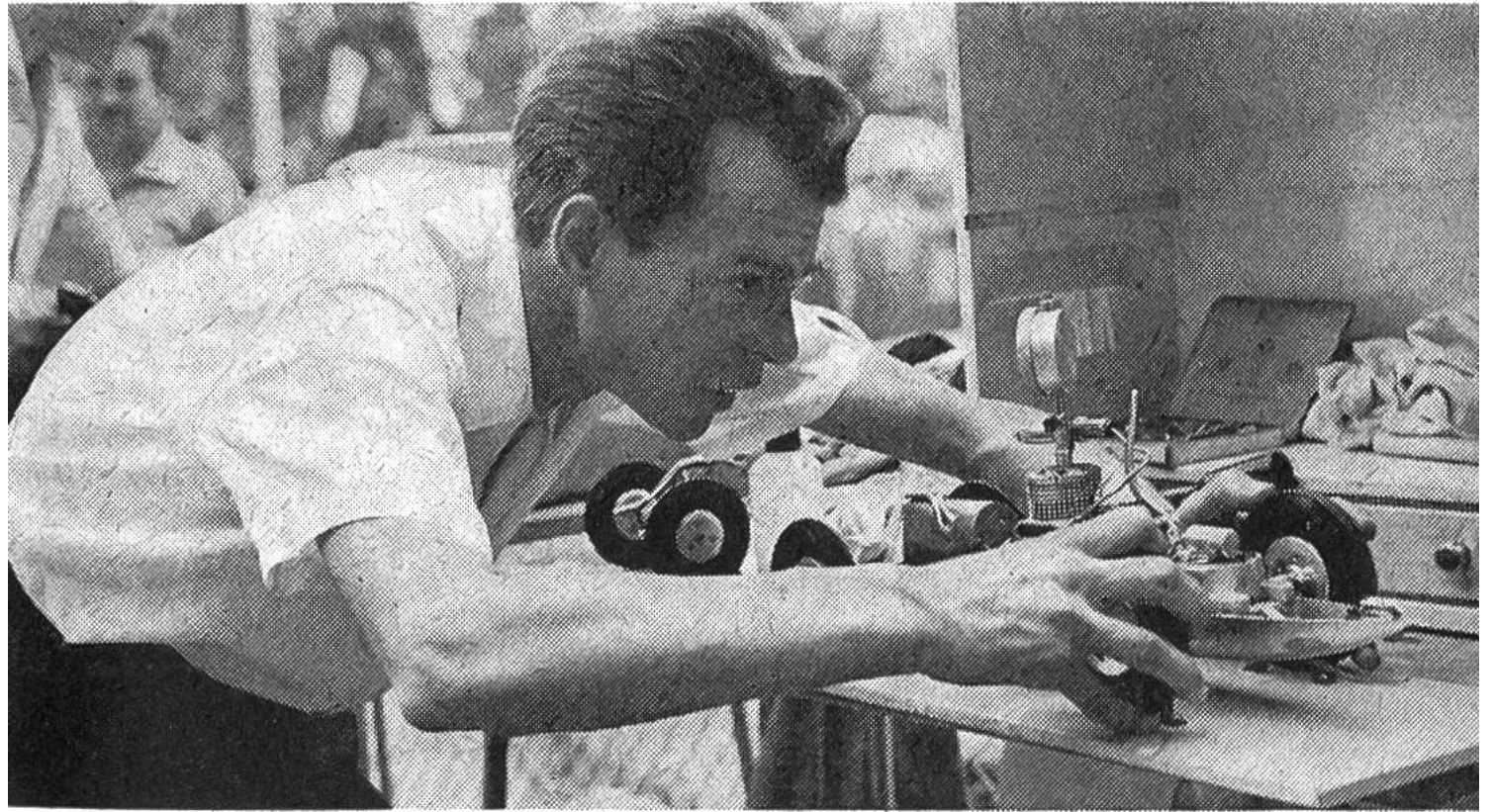
ringsten Unebenheiten, wie sie beim Aneinandergrenzen zweier Betonfelder unvermeidlich auftreten, könnten bei dieser Geschwindigkeit einem Rennwagen zum Verhängnis werden. Im Mittelpunkt dieses Kreisringes erhebt sich ein Pfosten. Dort wird nach dem Start durch einen Gehilfen des Konkurrenten die Halteleine befestigt, und zwar an einem Kugellager, das der Bewegung des Wagens keinen Widerstand entgegensetzt. Denn Modellautos sind während des Rennens an der Leine zu führen. Und damit der in der Mitte des Rennkreises stehende Gehilfe des Konkurrenten nicht bei jeder Umdrehung des Rennautos über das Halteseil «seilgumpen» muss, ist für ihn am Zenterpfosten eine Plattform über dem Kugellager angebracht, auf die er nach vollbrachtem Start steigen kann. Den Betonring umgibt aussen eine solide Abschränkung, einerseits als Schutz für die Zuschauer, falls das Halteseil – es besteht in der Regel aus einer Klaviersaite oder aus einem geflochtenen Stahldraht von rund 10 m Länge – einmal reißen würde, andererseits aber auch als Schutz für das Auto vor Störungen von aussen. Denn bei solchen Geschwindigkeiten würde es sowohl dem Auto wie

dem Hund, der es sich hätte einfallen lassen, Jagd auf das Auto zu machen, nicht gut tun, wenn es zu einer direkten «Begegnung» zwischen den beiden kommen sollte.

Die Zeit für acht Umdrehungen wird, auf Hundertstelsekunden genau, gemessen und bewertet. Rechnen wir einmal nach: der genaue Durchmesser des Betonrings beträgt 19,9 m. Das ergibt einen Umfang von 62,5 m. Achtmal diesen Kreis zurückgelegt, kommt also genau einer Strecke von 500 m gleich. Und nimmt man zum Beispiel eine Geschwindigkeit von 200 km/h an, so legt das kleine Gefährt diese Strecke also in – rechnen wir: in einem Vierhundertstel einer Stunde – der unglaublich kurzen Zeit von neun Sekunden zurück. In einer Minute käme also ein Modellauto mit dieser Geschwindigkeit über 3,3 km weit.

Erstaunliche Fahrzeuge und bewundernswürdige Leistungen! Von den Automodellen soll noch kurz die Rede sein. Nach dem Zylinderinhalt werden sie in vier Klassen aufgeteilt; für jede von ihnen ist ein Höchstgewicht vorgeschrieben: 1 kg für die Klasse von 1,5 cm³, 1,5 kg für die Klasse 2,5 cm³, 2 kg für die Klasse 5 cm³ und 3 kg für die Klasse 10 cm³.

Wer eher eine Bastlernatur ist, bildet sein Modell vielleicht so wirklichkeitsgetreu wie möglich einem der grossen Vorbilder mit klangvollen Namen nach. Die Mehrzahl aber treibt diesen Sport eher der Geschwindigkeit wegen. Als schön empfinden sie das, was aerodynamisch vollkommen ist und was eine stabile Bodenhaltung verspricht. So begegnet man auf der Rennbahn Gebilden, die auf den ersten Blick, den Blick des Laien, eher seltsam anmuten, zum Beispiel Autos in sogenannter Tropfenform. Die Motoren wurden ursprünglich meist für Flugzeugmodelle entwickelt; auch dieser Umstand stellt den «Konstrukteur» vor gewisse Schwierigkeiten. Überhaupt ist es nicht so einfach, all die einzelnen Bestandteile zu finden, die passenden Zahnräder für die Untersetzung (die gebräuchlichen Zweitaktmotoren erreichen 15000 bis 20000 Touren) oder die widerstandsfähigsten Reifen, die einen Durchmesser zwischen 5,7



Handwerkliches Fingerspitzengefühl ist für den Umgang mit den kleinen, aber unvorstellbar schnellen Modellen eine unbedingte Voraussetzung.

und 10 cm aufweisen sollen. Widerstandsfähig müssen sie sein: die Fliehkraft, die bei den hohen Drehzahlen der Antriebsräder auf sie wirkt, kann mehr als 200 kg ausmachen. Und die Fliehkraft bewirkt auch einen äusserst starken Zug des Halteseils am Mittelposten. Er kann bei einem 10-cm³-Modell bis zu 80 kg erreichen.

Nun aber an den Start, auf die Piste! Mit dem Anschiebstock den Wagen angestossen; mit dem Halteseil hilft der Gehilfe in der Mitte beim Beschleunigen nach, indem er den Wagen «schleudert». Im Augenblick, da der Konkurrent glaubt, sein Rennwagen habe die höchste Geschwindigkeit erreicht, spätestens nach drei Minuten vom Beginn des Startmanövers an, gibt er das Startzeichen für die Zeitmessung. Und wenn man zuschaut, kommt einem die Lust an, auch sich eines dieser windschnellen Gefährte zum Gefährten für seine Mussestunden zu wählen.

Erich Meier