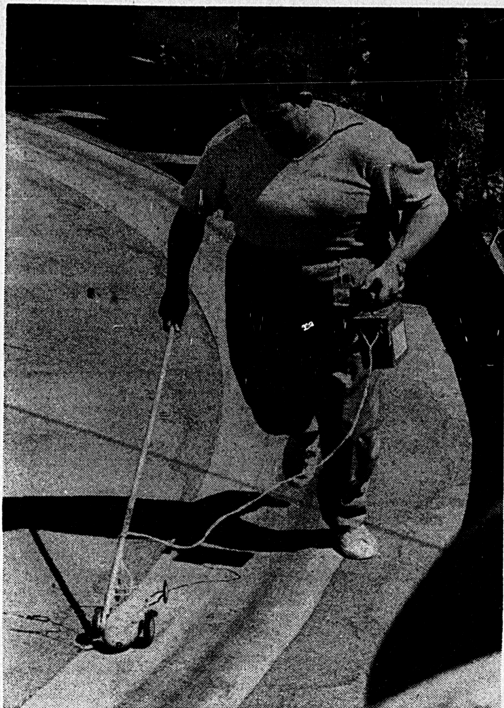
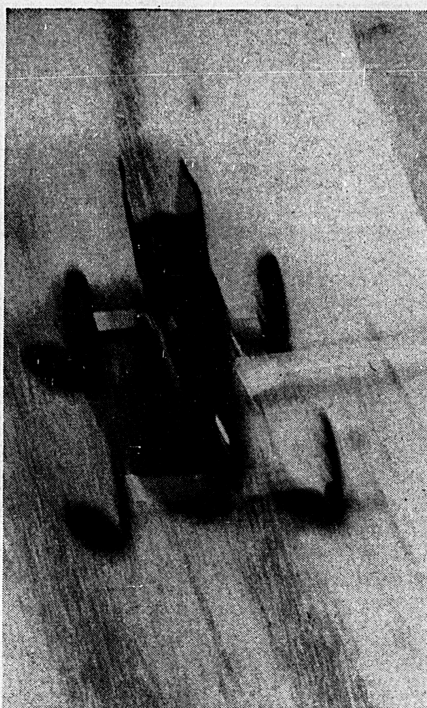
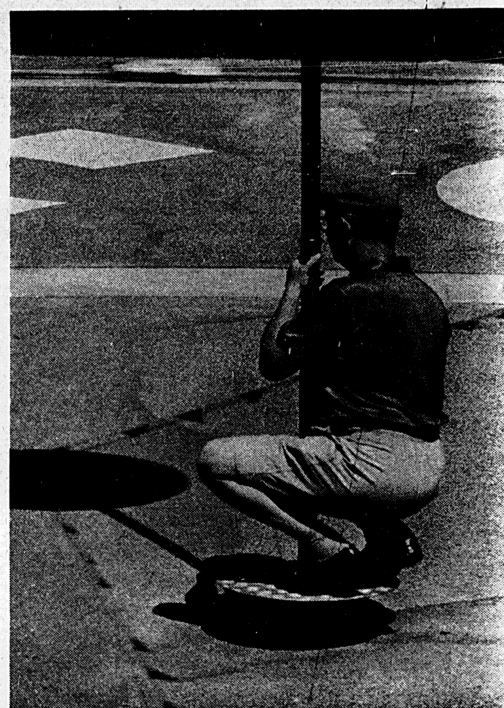




Zum Start wird das Auto mit einem Stecken angestoßen.



Die Geschwindigkeiten gehen bis zu 220 Kilometern pro Stunde.



Der «Fahrer» verfolgt aufmerksam den Lauf seines Autos.

Das Auto am Drahtseil

ms. Hinter dem Uetliberg, von Zürich aus in ziemlich kurvenreicher Fahrt, doch bequem erreichbar, liegt Landikon. Dort haben sich einige Zürcher eine Arena besonderer Art gebaut. Die Zürcher gehören dem Swiss Model Car Club an, und die Arena, die sie sich am Waldrand und mit schönem Ausblick übers Tal hin angelegt haben, ist demnach eine Autorennbahn. Die Rennbahn ist kreisrund und weist zwei Pisten auf, eine engere und eine weitere. Der Motorenrennsport, der darauf gepflegt wird, ist nicht lebensgefährlich. Wohl werden hohe Geschwindigkeiten gefahren, aber in den Automobilen sitzen keine Fahrer. Die Fahrer hätten darin auch gar keinen Platz. Denn die Autos sind, wie ja schon der Name des Clubs verraten hat, Modellautos. Die Fahrer kauern deshalb in der Mitte des Rennplatzes auf einer Plattform, die an einem drehbaren Pfosten angebracht ist. Sie dreht sich mitsamt Pfosten und Fahrer im Kreise, sobald das kleine flitzige Auto seine Runden saust.

Auf dieser Bahn, deren weitester Radius acht Meter mißt, wurde übers vergangene Wochenende die erste Weltmeisterschaft im Modellautorennen ausgetragen. Unter der Ägide des Swiss Model Car Club versammelten sich nämlich Modellautobauer aus Amerika, Deutschland, Frankreich und Großbritannien, aus Schweden, Italien und der Schweiz in Landikon. Ihre Frauen und Freunde setzten sich mitsamt einigen fürwitzigen Landikonern und einigen informierten Zürchern zum Publikum zusammen, das auf den rings um die Arena aufsteigenden Bänken Platz nahm, im Nacken die brennende Augustsonne und in der Nase den beizenden Gestank, in den Ohren das höllische Geknatter der Autos.

Verglichen mit dem Geruch, den diese kleinen Modellratterer hinter sich lassen, sind die Abgase auf Zürch's Straßen reinstes Parfüm. Kein Wunder auch, denn es handelt sich bei dem Treibstoff dieser Automobile nicht um ehrliches Benzin, sondern um ein Gemisch, in dem sich Nitromenthol, Benzol, Methylalkohol und Rizinusöl ein Rendez-vous geben. Welcher Bestandteil dieses Gemischs am meisten stinkt, war nicht zu erschnüffeln; dem Berichtserstatter wurde es schlecht, bevor er völlig davon überzeugt war, daß es das Rizinusöl war. Die Treibstofftanks der Modellwagen fassen — je nach Größe

des Autos — fünfzig bis neunzig Kubikzentimeter dieses Gemischs. Die Größe des Autos ihrerseits ist unter anderem abhängig von der Leistung des Motors, dessen Dimensionierung selbstverständlich im Gutdünken des Bastlers liegt.

Es gibt Motoren mit 1,5 Kubikzentimetern Hubvolumen, solche mit 2,5, solche mit 3,5 und wieder andere mit 5 und mit 10 Kubikzentimetern Hubvolumen. Die Motoren werden allerdings nicht von den Bastlern selbst konstruiert, sie werden gekauft. Sie haben die Präzision eines Uhrwerks; anders könnte man von ihnen auch nicht die Leistung verlangen, die sie zur Freude ihrer Besitzer tatsächlich liefern. Ein Wagen mit 1,5-Kubikzentimeter-Motor erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h, und ein 10-Kubikzentimeter-Wagen sogar 220 km/h. Der Sieger des Rennens, ein Schwede, kam mit seinem 10-Kubikzentimeter-Modell auf eine maximale Geschwindigkeit von 225,57 km/h.

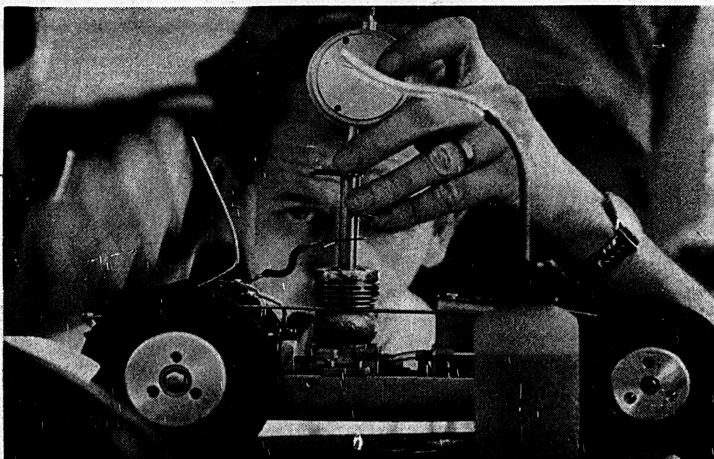
Die Autos laufen an einem Drahtseil, das sie an dem erwähnten Pfosten in der Mitte der Arena festhält. Zum Start wird der Wagen von einem Helfer mittels einer Stange angeschoben. Läuft das Auto auf der höchsten Tourenzahl — was festzustellen die Aufgabe des Bastlerohres ist —, dann gibt der «Fahrer» ein Zeichen, der Zeitmesser wird nun eingeschaltet und mißt die für die Absolvierung von acht Runden — das ist ein halber Kilometer — benötigte Zeit. Hat das Auto seine Runden durchlaufen, wird es mit Hilfe eines gewöhnlichen Besens, der einen Kontakthebel berührt und so den Motor abstellt, zum Anhalten gebracht.

Im ganzen fahren diese Modellwagen zwanzig bis dreißig Runden, bis sie auf der höchsten Tourenzahl angelangt sind. Die Beanspruchung der Pneus ist natürlich ungewöhnlich; ist ein Pneu von minderer Qualität, so zerreißt es ihn oft schon nach einer Runde höchster Geschwindigkeit. Wagen zu bauen, die die großen Belastungen aushalten, denen sie bei einem Rennen ausgesetzt sind, ist selbstverständlich der Ehrgeiz jedes zünftigen Bastlers. Sie basteln das Getriebe, die Achsen, die Lager, die Naben der Räder, deren Gummiprofil sie andererseits kaufen, basteln die Karosserien, die aus Blech oder aus Fiberglas bestehen und vollkommene Ertüftelungen aerodynamischer Formen sind.



Bei Landikon hinter dem Uetliberg liegt die von der Sektion Zürich des Swiss Model Car Club erstellte Rennbahn für Modellautos.

Aufnahmen Robert Gnant



Die Einstellung der Zündung ist bei den kleinen Motoren eine besonders zeitraubende Kniffligkeit.



Der «Garagist» der Modellautos gleicht eher einem Uhrmacher als einem Automechaniker.