RÜCKSPIEGEL

Das monatliche Magazin des VR e.V.

Ausgabe 51 / 25.Januar 2005

Ausgeglichen:
Der Kassenbericht des Jahres 2004 Seite 31

Reisefieber:
Mit Hoppi-San nach Shanghai Seite 14

Schrauberlatein:
Kompletter GPL Setup Guide Seite 2

Parkhausraser:
Die Modellautos des Felix Schmidt Seite 28

Sonderausgabe !!

Hinweis/Kontakt

Alle Beiträge/Bilder sind urheberrechtlich geschützt. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion. Für unverlangt eingesandte Beiträge übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Gewähr. Wir behalten uns vor, Beiträge zu kürzen und/oder zu überarbeiten. Redaktionelle Fremdbeiträge oder Leserbriefe entsprechen nicht immer der persönlichen Meinung der Redaktion, werden jedoch mit Rücksicht auf die freie Meinungsäußerung einbezogen.

Impressum

Herausgeber
Virtual-Racing e.V.
Riesengebirgstr. 4
85368 Moosburg
Redaktionsadresse:
redaktion_RS@gmx.net
Leserbriefe
leserbrief_RS@gmx.de
Portal und Forum
http://www.virtual-racing.org/
Erscheinungsweise
Einmal monatlich in der Hauptsaison als PDF-Datei

Redaktion
Detlev Rüller (verantwortlich)
Jürgen Nobbers (stellvertretend)
Christian Heuer

Produktion
Gestaltung & Entwurf:
agentur smile

Inhalt:
Detlev Rüller (rueller@virtual-racing.org)
Beiträge/Fotos
Jürgen Nobbers
Chris Woehlk
Detlev Rüller
Felix Schmidt
Michael Hoppermann
Rainer Merkel
Titelfoto
Internet
Ausgabe 51/2005
nächster Redaktionsschluss:
14.Februar 2005 17 Uhr
Das Titelbild zeigt:

Skyline von Shanghai

Geschichte der Woche

Neulich in der Innenstadt von Duisburg.
Ein Bekannter ging mit seinem knapp über 20 Jahre alten Schäferhund in der Innenstadt umher. Plötzlich und ohne Ankündigung brach der Hund tot zusammen.
Er hatte sich zwar "seelisch" auf das Ableben des Hundes vorbereitet, wo er doch schon so alt war, aber dass es so plötzlich und mitten in der Innenstadt beim Shopping passieren würde, darauf war er nicht vorbereitet.
Mein Bekannter wollte den toten Hund mit nach Hause nehmen, um ihn dort zu einem Tierpräparator zu geben. Er ging in den Media-Markt und fragte nach einem Karton.
Er bekam einen Riesen-Pappkarton, in dem vorher offensichtlich ein sehr teurer Plasma-Bildschirm seine Heimat hatte.

Er packte den toten Hund also in den Karton und stellte diesen dann auf die Ladefläche seines Kombis.

Dann machte er weitere Erledigungen. Als er zu seinem Auto kam, bekam er einen Riesenschrecken.

Die Überraschung

Die Heckscheibe seines Kombis war zertrümmert und der Papp-Karton war entwendet worden.
Nicht nur, dass er den Verlust des Hundes zu verkraften hatte, der ihn solange in seinem Leben begleitet hatte, musste er sich jetzt noch mit der Geschichte zur Polizei begeben, damit er keinen Ärger mit der Versicherung bekommen würde und den Schaden der Heckscheibe nicht selbst bezahlen müsste.

Ich stelle mir jetzt nur das blöde Gesicht der mindestens 2 Diebe vor (36 Kilo in einem sperrigen Karton lassen sich nicht so einfach wegtragen denke ich)
Die kommen nach Hause, freuen sich über einen tollen Plasma-Bildschirm und finden nur die tote Töle im Karton.

Aus dem Inhalt

Seite 02: Impressum
Seite 03: GPL Setup Guide
Seite 04: GPL Setup Guide
Seite 05: GPL Setup Guide
Seite 06: GPL Setup Guide
Seite 07: GPL Setup Guide
Seite 08: GPL Setup Guide
Seite 09: GPL Setup Guide
Seite 10: GPL Setup Guide
Seite 11: GPL Setup Guide
Seite 12: GPL Setup Guide
Seite 13: GPL Setup Guide
Seite 14: Hoppi in Shanghai
Seite 15: Hoppi in Shanghai
Seite 16: Hoppi in Shanghai
Seite 17: Hoppi in Shanghai
Seite 18: Hoppi in Shanghai
Seite 19: Hoppi in Shanghai
Seite 20: Hoppi in Shanghai
Seite 21: Hoppi in Shanghai
Seite 22: Hoppi in Shanghai
Seite 23: Hoppi in Shanghai
Seite 24: Hoppi in Shanghai
Seite 25: Hoppi in Shanghai
Seite 26: Hoppi in Shanghai
Seite 27: Hoppi in Shanghai
Seite 28: Felix Schmidt
Seite 29: Felix Schmidt
Seite 30: Felix Schmidt
Seite 31: Kassenbericht `04

Die Redaktion des Rückspiegels sucht zum schnellstmöglichen Eintritt einen versierten

Quark Xpress Anwender

Kurzbewerbung unter rueller@virtual-racing.org

Kleiner GPL Setup Guide

von Chris Wöhlk

von der Entwicklung hin bis zu den Fahrzeugeinstellungen:

Dieser Setup Guide richtet sich vornehmlich an Fahrer, die entweder gleich mit schwieriger zu fahrenden Setups einsteigen möchten oder aber an solche Piloten, die bislang eher leichter zu handhabende Setups Marke GH, Ehnström oder Woeger benutzt haben und nun einen Punkt erreicht haben, an dem sie mit den bisherigen Setups keine spürbaren Verbesserungen mehr erzielen können.

Jedoch hängt der Erfolg im Umgang mit den hier beschriebenen Fahrzeug-Einstellungen sehr stark vom Fahrstil sowie von den benutzten Eingabegeräten ab. Es ist daher sehr wahrscheinlich, dass eine Vielzahl von Fahrern die folgenden Erläuterungen entweder nicht oder kaum werden nachvollziehen bzw. diese nicht ohne weiteres auf ihren ganz persönlichen Fahrstil anwenden können oder wollen. Auch müssen diese Einstellungen nicht zwangsläufig zeitliche Verbesserungen gegenüber den bisherigen bedeuten. Insbesondere dann, wenn man sich bereits sehr stark auf einen bestimmten Fahrstil festgelegt hat und/oder sich mittlerweile in Zeiten um die Rennkurse dieser Welt bewegt, die sehr weit entfernt sind vom Anfänger-Status.

Viele Fahrer werden mit sog. "zahmen" Setups ihre GPL-Karriere begonnen und diese dann langsam aber stetig zeitmäßig aufgebaut haben. Denn Naturtalente in Sachen Sim-Racing sind selten - so wie im realen Motorsport auch. Vielmehr ist es notwendig, sich gute Leistungen erst durch hartes und langwieriges "Feilen" an der eigenen Kondition, (Hand-/Fuß-/Auge-)Koordination und Disziplin in Verbindung mit den Reizen, die einem GPL vermittelt, zu erarbeiten.

Hierin ist auch hauptsächlich der Schlüssel zum Erfolg zu suchen bzw. zu finden.
Nicht umsonst wird jedem Rookie geraten: "Üben, üben und nochmals üben!" Hinzu kommt, nicht nur die o. g. Attribute und Fertigkeiten zu steigern, sondern gleichermaßen Vergleiche zu anderen Fahrern zu ziehen, aus eigenen Fehlern zu lernen und Strecken richtig zu "lesen." Der Neuling beginnt seine Karriere also zumeist damit, ein "zahmes" Setup zu verwenden. In der Regel sind solche Setups darauf ausgelegt, dass das Auto leicht anzubremsen, die Kurven untersteuernd zu fahren und gefahrlos heraus zu beschleunigen sind. Diese drei Faktoren gehen sicherlich nicht besonders zu Lasten der Fahrsicherheit.

Dafür aber wird man irgendwann feststellen, dass man mit dem Kollegen, mit dem man vielleicht angefangen hat, und der etwas mehr Risiko an den Tag legt, auf die Dauer nicht mehr mithalten kann. Also müssen Veränderungen her. Diese können so aussehen, dass man mehr trainiert - was man eh tun sollte, um schneller zu werden. Oder aber man setzt auf einen neuen bzw. erweiterten Fahrstil.
Zweifelsohne ist Variante Zwei die bessere Wahl. Denn selbst der akribischste Arbeiter wird irgendwann einen Punkt erreicht haben, an dem die Strecke im Rahmen der sich durch das benutzte Setup bietenden Möglichkeiten optimal ausgenutzt worden ist.

Ende der Fahnenstange!

Der ambitionierte Fahrer sollte sich nun als erstes überlegen, ob er seinen Fahrstil eher umstellen oder aber verfeinern möchte.

Eine komplette Umstellung wird sicherlich schwerer fallen als eine Verfeinerung - es sei denn, man erwischt zufällig genau die Einstellungen, die einem besonders behagen (die man aber vorher warum auch immer nie ausprobiert hat). In meiner eigenen fahrerischen Entwicklung stellte es sich so dar, dass ich - zuerst für einige Monate mit dem Joystick unterwegs - komplett auf Wheel und Pedale umlernen musste. Wo ich vorher mit einem Schieberegler Gas gab und mit einem Button (Achtung: aktivierte Bremshilfe!) bremste, musste ich nun lernen, quasi alle drei Dinge (Lenken, Gas geben, Bremsen) gleichzeitig zu beherrschen.

Das bringt zwangsläufig am Anfang große Schwierigkeiten mit sich, da man sich ja an die Reize, die einem durch das Stickfahren vermittelt wurden, gewöhnt hat und nun völlig andere Reize auf einen zukommen - insbesondere bei der Verwendung von Force Feedback.

Die wichtigste Änderung betraf das Bremsen. Durch die bislang verwendete Bremshilfe durch GPL kannte ich z. B. kein Verbremsen durch das Blockieren der Räder.
Diejenigen, die direkt mit Pedalen angefangen haben, werden diese Schwierigkeiten natürlich auch kennen.

Ist man erst einmal soweit, dass man halbwegs ohne blokkierende Räder eine Kurve anbremsen kann wird man meist folgendes feststellen: Die Kurve ist zwar schön sauber angebremst, doch die Geschwindigkeit, die man am Kurveneingang hat, ist ziemlich dürftig.

Es gilt also nun zu lernen, in eine Kurve hinein zu bremsen.

Und hier sind wir wieder bei den Setups. Mit einem Anfänger-Setup wird man zweifelsohne in der Lage sein, sauber in eine Kurve hinein zu bremsen. Doch wird man feststellen, dass je näher ich meinen Bremspunkt an den Kurveneingang verlege, mir umso schneller die Strecke bis zum Scheitelpunkt der Kurve hin "ausgeht."

Das mag natürlich auch daran liegen können, dass mein Bremspunkt einfach zu optimistisch gewählt wurde. Doch einer der Hauptgründe ist das Untersteuern des Wagens. Das gleiche Problem hat man auch beim Herausbeschleunigen aus der Kurve - es zeigt sich allerdings eher in schnelleren Kurven wie z. B. der Curva Grande in Monza. Doch das Untersteuern ist nicht der einzige Umstand,

warum man die Kurve nicht anständig erwischt. Man wird nämlich meist feststellen, dass man beim Anbremsen bzw. beim Herausbeschleunigen so gut wie nur einen Fuß benutzt - und das nicht, weil man die "Heel-and-toe-Technik" praktiziert, also für beide Manöver nur einen Fuß verwendet. Das hat zur Folge, dass man den Wagen entweder immer unter Last fährt oder ganz ohne Last.

Diese Technik ist jedoch auch für einen Anfänger auf die Dauer mehr als unpraktikabel, da hierdurch auch Situationen entstehen können, wo der Wagen nur noch sehr schwer zu beherrschen sein wird. Daher lautet eine der Grundregeln: Behalte beim Anbremsen immer ein wenig den Fuß auf dem Gas und behalte die Bremse beim Beschleunigen im Hinterkopf.

Das Ganze hat den Vorteil, dass man den Wagen - hier im Anbremsfall - durch den Vortrieb am Heck stabiler macht und so unvorhersehbaren, kritischen Situationen besser begegnen kann. Zudem erlaubt es mehr Geschwindigkeit in den Kurven. Doch hierzu später.

Ähnlich, allerdings nicht ganz so gravierend, verhält es sich beim Beschleunigen: "Besser kurz gebremst und Zeit verloren als sich gedreht" lautet die Devise.

3. Mittwoch im Monat...Rückspiegel!
Was sonst?

Wenn man diese Dinge beherzigt und durch viel Übung erst einmal automatisiert hat, ist der erste Schritt in Richtung "giftigere" Setups getan. Man wird jedoch auch hier bald feststellen, dass dies allein nicht ausreicht, um wirklich schnell fahren zu können. Denn eine zweite Grundregel lautet: "Nutze den kompletten Spielraum von Gas und Bremse!" Das bedeutet, dass man sich möglichst nicht darauf versteifen sollte, immer gleich entweder voll auf das Gas bzw. die Bremse zu treten. Welche Probleme das beim Anbremsen mit sich bringen kann, ist jedem Rookie spätestens nach den ersten "fetten" Verbremsern klar geworden. Doch wie verhält es sich beim Gasgeben? Bei den "sanfteren" Setups wird man eher weniger in Situationen geraten, bei denen ein Gasgeben bis zum Anschlag fatale Folgen hat. Doch auch hier ist - je nachdem, welches Chassis man verwendet - Vorsicht geboten. So dreht sich ein Brabham, dem die Pferde durchgehen, wie ein Brummkreisel. Gleiches gilt für den Lotus. Den BRM hingegen wird man anfangs kaum dazu bewegen können, ein widerspenstiges Verhalten an den Tag zu legen. Es ist daher ratsam, beim Beschleunigen - und nicht nur da - vorsichtig zu Werke zu gehen: Nicht zu zaghaft, aber auch nicht zu heftig. Konsequent trifft es vielleicht am ehesten. Es ist nämlich sehr gut möglich, den Wagen mit dem Gas zu steuern. Das kann soweit gehen, dass man nur noch minimal in eine Kurve einlenken muss, der Wagen aber so reagiert, als habe man das Lenkrad beinahe voll eingeschlagen.

Dies funktioniert jedoch so gut wie gar nicht bei untersteuernden Setups. Auch ist die Beherrschung dieser Technik nicht im Handumdrehen erlernt. Hierzu braucht es zum einen viel Geduld, zum anderen viel Gefühl im Gasfuß und schnelle Reaktionen.

Also heißt es wieder: "Üben, üben und nochmals üben!" Der Vorteil dieser Lenktechnik ist laienhaft ausgedrückt jener: Der Wagen wird quasi mehr über die Hinterachse in Position gebracht. Zudem reduziert sich nach meinen Erfahrungen die Reibung um einen nicht zu vernachlässigenden Grad auf der Vorderachse, was den Reifentemperaturen und dem Reifendruck zugute kommt. Dies wiederum ermöglicht dem Fahrer mehr Spielraum an anderer Stelle. Die "Temperaturersparnis" kann somit quasi "für andere Manöver herhalten", z. B. insgesamt stärkeres Anbremsen.

Das o. g. Prinzip ist auch auf das Anbremsen, insbesondere auf das Hineinbremsen von Kurven übertragbar. Man kann also auch sehr gut mit der Bremse lenken - und sollte dies meiner Meinung nach auch tun.

Auch hier gilt natürlich, sich vorsichtig an den optimalen Einsatz des Pedals heran zu arbeiten. Ansonsten endet der Spaß in einem Dreher.

Ein weiterer Vorteil dieser Technik ist der, dass man - gerade bei den schweren Chassis, die auf eine gewisse Drehzahl angewiesen sind, um überhaupt auf Geschwindigkeit zu kommen - durch das beinahe ständige "Am-Gas-Sein" keinen großen Verlust an Touren hat, was das heraus beschleunigen umso effektiver gestaltet. Zwar bietet dem Fahrer ein untersteuernder Wagen den gleichen Effekt, doch verbirgt sich hierbei immer die Gefahr, dass einem "die Strecke ausgeht" - sprich der Wagen über die Vorderachse aus der Kurve hinaus schiebt.

Hat man dieses Grundprinzip erst einmal verstanden und kann es annähernd umsetzen, steht der Beherrschung "schärferer" Setups nichts mehr im Wege. Wie erwähnt ist der Weg bis dahin sehr steinig. Und so mancher Fahrer wird mehrmals die Brocken hinwerfen wollen. Doch am Ende steht die zeitlich Verbesserung im Raum, der Lohn aller Mühen. Und damit nicht genug: Die Rundenzeiten können von Fall zu Fall derart purzeln, dass man sich fragt, warum man nicht schon früher mit dieser Technik gearbeitet hat. Bevor ich zu den einzelnen Einstellungen komme, sei noch einmal gesagt, dass nicht jedermann mit dieser Technik warm werden wird bzw. aufgrund der Nutzung anderer Eingabegeräte nicht wird umsetzen können oder wollen. Der eine oder andere mag auch mit seinem jetzigen Fahrstil zufrieden sein oder weiterhin seinen Boliden eher "spazieren fahren" wollen, statt - wie ich es manchmal empfinde - "auf Schienen" daher zu gleiten.

Die Einstellungen

Ich möchte nun auf die einzelnen Fahrzeugeinstellungen eingehen. Die folgenden Zeilen basieren nicht auf großartigem technischem Verständnis, sondern allein auf meinen persönlichen Erfahrungen mit dieser Art von Setups. Als Basis verwende ich Einstellungen, welche besser bekannt sind als "Wilke - Setups." Da ich selbst jedoch in Sachen Setup-Bastelei noch nicht alle Aspekte

begriffen habe und entsprechend umsetzen kann, werde ich bei den weiteren Ausführungen auf viele Setup-/Streckenkombinationen nicht eingehen können, so wie sie sich bei Andreas Wilke darstellen. Ich will jedoch versuchen, die aus den oben erklärten Grundprinzipen abgeleiteten Fahrzeugeinstellungen zu erläutern und diese zu einem Basis-Setup zusammen zu fügen, welches dem Grunde nach für beinahe jede Strecke geeignet ist. Was dann noch bleibt ist die Feinarbeit, welche jedoch nur durch ausgiebige Testfahrten erledigt werden kann.

Als erstes, nachdem man sich einen Wagen und eine Strecke ausgesucht hat, schaltet man im Fahrzeugeinstellungs-Menue auf das Standard-Setup um (soweit es nicht schon eingestellt ist/war), welches für jede Kombination von Chassis und Strecke vorhanden ist. Man wird sofort feststellen, dass der Tank meistens randvoll ist.
Da man mit soviel Sprit keine Testfahrten machen sollte, reduziert man die Treibstoffmenge auf ein erträgliches Maß, sagen wir 30 Liter. Diese Menge reicht in der Regel auch bei allen Wagen aus, um ein Short - Rennen zu bestreiten, ohne in Nöte zu geraten.

Der nächste Schritt ist das Setzen des Häkchens für asymmetrische Einstellungen. Dies ist von immenser Bedeutung, da ansonsten alle Veränderungen, die am Fahrzeug vorgenommen werden, symmetrisch zur Längskörperachse des Fahrzeugs beidseitig vorgenommen werden.

Dies führt jedoch spätestens beim Verstellen des Sturzes zu erheblichen Nachteilen auf der Strecke. Nun ist es an der Zeit, sich einmal genauer die bereits vorhandenen Einstellungen anzuschauen. Man wird feststellen, dass in den meisten Fällen der Reifendruck von vorne nach hinten stark zunimmt. Gleiches gilt für die Federhärte, wobei diese vorne recht niedrig ist.

Die Querstabilisatoren sind ebenfalls ziemlich niedrig angesiedelt. Ferner fällt auf, dass es große Unterschiede gibt zwischen den Werten für Stoß und Rückprall. Um es kurz zu machen: Ich selbst bin meines Wissens nie mit einem Standard-Setup unterwegs gewesen und könnte daher nicht sagen, wie sich der Wagen nun verhält.

Alle Neugierigen werden vielleicht mit diesen Einstellungen ein paar Runden drehen wollen, und damit sogar Erfolg haben. Da mir jedoch wie gesagt die Vergleichsmöglichkeiten fehlen, will ich mich schnell von den Standards verabschieden - zumindest soweit, wie deren Einstellungen nicht weitere Verwendung finden.

Reifendruck

Nachdem man nun theoretisch ein asymmetrisches Setup basteln kann, wendet man sich dem Reifendruck zu. Meiner Erfahrung nach wird dieser auf allen vier Reifen nach Abschluss der Feinarbeiten maximal um zwei Klicks differieren. Ich stelle ihn zu Anfang überall auf 138 kPa, da er sich am Ende der Testfahrten an dem am wenigsten belasteten Rad als zumeist optimal erweisen wird. Welches Rad das sein wird, hängt hauptsächlich mit dem Streckenverlauf bzw. der Hauptlaufrichtung der Strecke

zusammen. Bei einem Kurs, der rechts herum gefahren wird, ist es in der Regel der rechte Vorderreifen, da dieser bei den häufig zu erwartenden Rechtskurven am wenigsten Kräfte verarbeiten muss - im Gegensatz zum linken Vorderreifen. Dies ist jedoch lediglich eine Faustregel, da es auch Kurse gibt, welche von der Anzahl und Qualität der Kurven her recht ausgeglichen sind. Das bedeutet natürlich, dass die übrigen Reifen keinen höheren Druck vertragen werden, ohne das Fahrverhalten nachteilig zu beeinflussen.

Nach ausgedehnten Testfahrten wird man feststellen, dass trotz gleichen Reifendrucks die Reifentemperaturen von Rad zu Rad doch recht unterschiedlich sein können. Dies ist meiner Ansicht nach auch zu vernachlässigen, denn das Hauptaugenmerk liegt auf dem Reifendruck bei Belastung. Optimal ist es in den allermeisten Fällen, die Reifendrücke am Ende einer Fahrt so auf die Reifen verteilt zu haben, dass sowohl Innen- und Außenseite als auch die Mitte den gleichen Druck aufweisen. Findet man z. B. an einem oder mehreren Reifen Oberflächenteile vor, die pro Reifen wesentlich höher (mind. 3 kPa) sind als der Rest, so ist dies ein untrügliches Indiz dafür, dass der Reifendruck zu hoch eingestellt wurde. Dieser zu hohe Druck bewirkt, dass die Auflagefläche des Reifens zu gering wird, so dass keine ausreichende Fläche zur Verfügung steht, um Haftung aufzubauen. Natürlich kann einem dieser Umstand auch zum Vorteil gereichen: Nämlich dann, wenn man kurvenarme High - Speed - Kurse befährt, wo jedes bisschen weniger Reibung sich in Zehntelsekunden niederschlägt. Doch auf 95% aller Kurse wird dies nur damit enden, dass man über kurz oder lang die Kontrolle über seinen Wagen verliert bzw. das Tempo drosseln muss, um nicht zu verunfallen. Ebenso kann es einem passieren, dass der Reifendruck zu niedrig gewählt wurde. Dies erkennt man meist daran, dass der Druck in der Mitte der Lauffläche niedriger ist als in anderen Bereichen. Doch Vorsicht: Wurden zu wenig Runden absolviert, so dass die Reifen noch gar keine Temperatur - und damit keinen ausreichenden Druck - aufbauen konnten, findet man ebenso niedrige Werte vor. Der Nachteil von zu wenig Reifendruck ist natürlich der, dass der Reifen keine optimale Haftung aufbauen kann, da ja nur die Reifenaußenseiten belastet werden. Der Wagen wird sich dabei eher schwammig anfühlen beim Fahren. Das beste Fahrgefühl und damit verbunden die theoretisch besten Fahreigenschaften erzielt man, indem nach ausreichender Aufwärmphase der Reifendruck in der Mitte etwa 1-2 kPa höher ist pro Reifen als an den Außenflächen. Wir haben oben einen Einstiegswert von 138 pKa gewählt. Doch wie der angestrebte Höchstwert bei Belastung aus? Hier gibt es sicherlich unterschiedliche Ansichten. Nach meiner Erfahrung in Verbindung mit den hier vorgestellten Setups und dem verwendeten Fahrstil hat sich gezeigt, dass der Reifendruck bei Höchstbelastung im Rennen nicht größer sein sollte als etwa 180 kPa. Erreicht man diesen Wert schon sehr früh beim Testen, so muss man nun erst einmal beobachten, ob sich der Wert von Runde zu Runde noch weiter erhöht oder aber konstant bleibt. Erhöht er sich deutlich, so sollte man den Druck um

einen Klick senken. Steigt er bloß marginal, bleibt es dem Fahrer überlassen, das Risiko von ein paar kPa mehr auf den angestrebten verbleibenden Test-/Rennrunden hinzunehmen oder nicht. Umgekehrt sollte man bei Höchstbelastung nicht oder nur unmerklich unter einen Wert von 170 kPa gelangen. Zu beachten ist, dass man für Quali-Setups eher um 1 Klick höher gehen sollte - aber nicht muss.

Dies hat den Vorteil, dass die Reifen schneller die angestrebte Temperatur erreichen. Man will ja schließlich nicht erst drei Runden fahren, um einen optimal Zustand für eine schnelle Runde zu erreichen. Doch Vorsicht: Das "Fenster" für optimale Rundenzeiten wird mit der Erhöhung der Werte kleiner.

Differential

Wenden wir uns nun dem anderen Einstellungsbildschirm zu und stellen die Anstiegswinkel des Differentials ein. Bei dem von mir angewandten Fahrstil empfiehlt sich erst einmal für jedes Chassis ein Einstiegswert von 60/60. Was bedeuten nun diese Werte? Der erste Wert beeinflusst grob gesagt das Verhalten des Fahrzeugs beim Gasgeben. Je niedriger der Wert, desto schneller und sensibler ist der Wagen "am Gas."

Beim Fahren macht sich die Einstellung derart bemerkbar, dass ein Wagen mit einem hohen Wert beim Beschleunigen in Kurven eher nicht dazu neigt, sich zusätzlich in die durch Lenkradeinschlag gewählte Richtung mitzubewegen. Ein niedriger Wert wird somit den Lenkradeinschlag um ein vielfacher unterstützen. So kann es sehr schnell passieren, dass man bei einem zu kräftig dosierten Gaseinsatz den Wagen in einen Dreher zwingt, da das Heck zu sehr "kommt." Der zweite Wert beeinflusst das Bremsverhalten des Wagens. Je höher der Wert, umso mehr wird der Lenkradeinschlag unterstützt. Das Heck des Wagens bringt die Nase des Autos in die gewünschte Position. Auch hier ist zu beachten, dass ein undosierter Einsatz schnell zur Katastrophe führen wird. Allerdings besteht, wenn das Ansprechverhalten von Gas und Bremse sehr ausgeglichen eingestellt worden ist, immer die Möglichkeit, den gemachten Fehler zu korrigieren. Nämlich indem man z. B. bei zu forschem Anbremsen die Bremse lockert und Gas hinzu gibt. Die Schwierigkeit besteht darin, einen Mittelweg zu finden, bei dem der Wagen ein Verhalten an den Tag legt, als würde man auf Eis fahren - jedoch mit ausreichender Bodenhaftung.

Dadurch, dass der Wagen (wenn optimal gefahren) zu jedem Zeitpunkt perfekt ausgerichtet ist, erzielt man die höchsten Kurvengeschwindigkeiten. Man ist ständig "am Gas" - auch in der Bremsphase, während man durch das Gasgeben den Wagen stabilisiert. Dieses schnellere Ansprechen des Wagens auf Gas und Bremse ist auch dann sehr hilfreich, wenn es gilt, Kurvenkombinationen anzubremsen.

In Salzburg beispielsweise bilden die Kurven 2 und 3 eine solche Kombination: Kurve zwei ist eine recht schnelle, aber kurze Linkskurve, an welche unmittelbar die ziemlich enge Kurve drei, die nach rechts verläuft, anschließt. Einem risikofreudigen Fahrer mit einem untersteuernden Setup würde nun wohl folgendes passieren: Er beginnt kurz nach Eingang von Kurve 2 zu Bremsen, bei einem recht deutlichen Lenkradeinschlag. Dieser Einschlag würde auch ausreichen, um Kurve 2 allein gefahrlos zu passieren. Doch es folgt ja nun unmittelbar Kurve drei, die nach rechts verläuft.

Der Fahrer befindet sich aber bereits auf der rechten Seite der Strecke (oder zumindest in der Mitte), da ihn das untersteuernde Fahrzeug dorthin gezwungen hat. Die Folge ist, dass der Fahrer entweder ein Vollbremsung vollführen muss, um die Rechtskurve noch ansteuern zu können, oder aber er diagonal über den Kurveneingang hinaus im Fangzaun landet. Ein geeignetes Mittel wäre nun also, die Geschwindigkeit vor Kurve 2 bereits derart zu verringern, dass Kurve drei auf der Ideallinie angefahren werden kann. Doch damit erleidet man einen zu großen Zeitverlust. Die Lösung ist daher nicht besonders ratsam.

Anders verhält es sich nun bei einem Wagen, der zum Übersteuern neigt. Der Fahrer bremst T2 erneut erst nach dem Kurveneingang an und richtet seinen Wagen mit Hilfe der Bremse leicht nach innen aus und bleibt im Idealfall sehr weit links auf der Strecke. Während die Geschwindigkeit abgebaut wird, erreicht er nun den Punkt, an dem Ausgang Kurve 2 und Eingang Kurve 3 zusammenfließen. An dieser Stelle wird er nun den Lenkeinschlag auf rechts ändern. Gleichzeitig erhöht er den Gasanteil auf ein Maß, welches die Fliehkräfte, die den Wagen bislang nach rechts zogen, annähernd neutralisiert. Ist dieser "neutrale" Punkt erreicht, ist ein Hineinbremsen in die schärfere Rechtskurve recht gefahrlos zu bewerkstelligen. Der Fahrer kann die Ideallinie halten, wobei die überschüssige Geschwindigkeit optimal bis zum Scheitelpunkt der Kurve hin abgebaut werden kann.

Die gerade Beschriebene ist sicherlich eine der am schwersten zu beherrschenden Situationen und erfordert daher sehr viel Übung und Feingefühl. Doch am Ende steht die verbesserte Rundenzeit. Sehr wichtig in diesem Zusammenhang ist das unterschiedliche Fahrverhalten der verschiedenen Chassis. Der Brabham als sehr leichtes Fahrzeug wird sicherlich schon bei einem Wert von 60/45 gut auf die Bremse ansprechen, während der BRM und der Honda (beide sind sehr schwer) manchmal 60/85 brauchen, damit man sie um die Kurven bekommt - gerade bei engen Radien.

Auch müssen die schweren Chassis häufig, damit sie sich überhaupt optimal aus einer Kurve heraus beschleunigen lassen, auf einen vorderen Wert von 45 gestellt werden.

Scheiben

Als nächstes stellt man die Scheiben des Differenzials ein. Hierbei muss man wissen, dass die Räder der Hinterachse voneinander unabhängig frei laufen, sich also in den Kurven unterschiedlich schnell drehen.

Um diesen Effekt zu beeinflussen, kann man Scheiben hinzugeben oder wegnehmen. Je mehr Scheiben man installiert, desto "starrer" wird die Hinterachse, d. h. die Drehgeschwindigkeiten der Räder werden angeglichen.

Das hat den Vorteil, dass beim heraus beschleunigen aus Kurven das Durchdrehen des kurveninneren Hinterrades verhindert wird. Dieses hat - weil beide Reifen den gleichen Durchmesser haben - weniger Strecke zurück zu legen und benötigt daher von Natur aus eigentlich eine geringere Geschwindigkeit als das kurvenäußere Rad.

'Don' Rainers Domizil

Da aber auf beide Räder beim Beschleunigen gleichstarke Leistung gegeben wird, neigt das innere Rad zum Durchdrehen, um die überschüssige Energie "loszuwerden."

Die Scheiben kompensieren also diesen Effekt.

Ich selbst starte meistens mit 2 Scheiben bei allen Chassis und Strecken und schaue dann, ob es in bestimmten Situationen beim Beschleunigen Probleme gibt.

Bremsbalance

Schalten wir nun wieder auf den anderen Bildschirm um und betrachten die Bremsbalance. Bei den Standard-Setups ist diese meist sehr frontlastig eingestellt, z. B. mit einem Wert von 60%. Das bedeutet, dass die Bremskraft hauptsächlich auf der Vorderachse liegt.

Auf den ersten Blick hört sich dieser Wert sehr brauchbar an.

Doch er birgt einen nicht zu unterschätzenden Nachteil:

Nämlich den, dass die Bremswirkung auf der Hinterachse derart schwach ist, dass das die Hinterräder den Wagen beim Bremsmanöver quasi weiterschieben wollen. Das führt dazu, dass die Geschwindigkeit nicht ausreichend abgebaut werden kann, man also noch stärker bremsen muss, um den Bremsweg kurz zu halten. Dies wiederum birgt die Gefahr von blockierenden Rädern in sich, was zum Kontrollverlust des Fahrzeugs führt. Natürlich kann man,wie es einige Top-Fahrer praktizieren, diesen Effekt sehr gut kompensieren, indem man sein Fahrzeug so einstellt, dass der verlängerte Bremsweg bis zum Kurvenscheitelpunkt mitgenommen wird.

Dies erfordert jedoch völlig andere Einstellungen als die hier beleuchteten sowie zuweilen einen andersartigen Fahrstil. Daher ist es ratsam, die Bremskraft zum Körperschwerpunkt des Fahrzeugs hin auszurichten. Dabei haben sich Werte von 53% bis hin zu 48% bewährt. Ein Wert von 50% ist als Anfangswert sehr gut geeignet. Je nach Fahrzeug, Strecke und (ganz wichtig!) Pedalsensibilität sollte dieser im Laufe der Testphasen optimiert werden. Ziel ist es hierbei, einen möglichst kurzen Bremsweg zu erhalten, der jedoch die kleinstmögliche Gefahr von blockierenden Rädern birgt.

Mit der Verlagerung des Bremsschwerpunktes zur Fahrzeugmitte hin, ergeben sich jedoch neue Probleme. Und zwar wird der Wagen beim Anbremsen nun wesentlich unruhiger sein - und zwar je größer der zweite Wert des Differenzial-Anstiegswinkels eingestellt wurde.

Das Bremsmanöver benötigt spätestens jetzt Unterstützung vom Gas. Hierdurch verlängert sich jedoch zwangsläufig der Bremsweg wieder ein wenig, was jedoch durch den nun möglichen Mehreinsatz der Bremse aufgefangen wird.

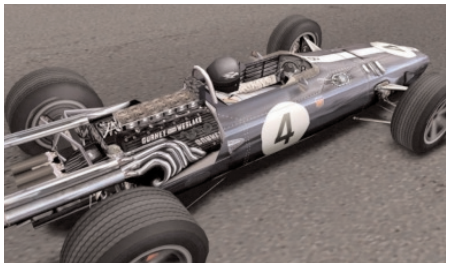
Vorspur

Als nächstes stellt man die Vorspur vorne und hinten ein. Die Vorspur ist nichts anderes als der Neigungswinkel des Rades zur Fahrzeuglängsachse, im Gegensatz zur Straßenoberfläche beim Sturz. Ein negativer Wert bedeutet, dass die Reifen aus Sicht des Fahrers nach vorne hin spitz zulaufen. Könnte man bei GPL die Vorspur für jedes Rad einzeln einstellen, ergäben sich sicherlich ungeahnte Möglichkeiten, doch dieser Wert lässt sich nur für jeweils eine ganze Achse verändern. Wir stellen den Vorspurt-Wert vorne nun auf etwa -0.5 und hinten auf 0.3 ein. Warum vorne negativ und hinten positiv? Ganz einfach: Wir wollen das kurvenäußere Vorderrad und das kurveninnere Hinterrad dazu bewegen, möglichst in der gewünschten Fahrtrichtung zu stehen. In einer Linkskurve beispielsweise zeigt das äußere Vorderrad deutlich in die gewünschte Fahrtrichtung.

Durch die negative Spur wird dieser Effekt verstärkt. Da die Hinterachse aber nicht lenkfähig ist, hilft man ihr mit der hinteren Vorspur nach, indem man diese positiv einstellt - das linke Hinterrad also tendenziell auch mehr in Fahrtrichtung zeigt.
Der Nachteil ist natürlich, dass mit jeder Erhöhung der Vorspur die beiden Reifen, die nun weniger optimal zur Fahrtrichtung neigen, die Geschwindigkeit durch zusätzliche Reibung verringern. Zudem wird die Geschwindigkeit auf gerader Strecke sich verringern, da ja keines der Räder wirklich geradeaus läuft. Daher sollte man mit der Vorspur eher sparsam umgehen und nur von ihr ausgiebigen Gebrauch machen, wenn starke Einlenkunterstützung gefragt ist.

Querstabilisatoren

Die Querstabilisatoren sind ein probates Mittel, um das Über- und Untersteuern des Wagens zu unterstützen. Grundsätzlich dienen sie dazu, seitliche "Rollbewegungen" zu regulieren. Schwere Chassis benötigen meist höhere Einstellungen als leichte, da sie in den Kurven mehr Kräfte aufzufangen haben und schneller aus den Turns hinaus getragen werden. Ich stelle den Wert vorne meist auf etwa 280 beim Brabham und 315 bei BRM und Honda ein. Mit dem hinteren Wert beeinflusse ich nun den Grad des Übersteuerns des Wagens. Je größer der Unterschied zwischen den Werten vorne und hinten ist, desto mehr übersteuert das Fahrzeug. Wichtig ist bei solch hohen ersten Werten, dass der zweite Wert kleiner ist (oder aber gleich für kein Übersteuern). Wir stellen nun je nach



Chassis den hinteren Wert auf ein bis zwei Klicks weniger ein als vorne. Bei nervösen Fahrzeugen wie Brabham oder Lotus eher nur 1 Klick, bei den "schweren Jungs" zwei. Natürlich müssen die Stabis vorne nicht zwangsläufig stärker eingestellt sein als hinten, um ein Übersteuern des Fahrzeuges zu erzeugen. Umgekehrt funktioniert es gleichermaßen. Lediglich der Zeitpunkt des stärksten Übersteuerns ist ein anderer, d. h. die eine Möglichkeit bietet Übersteuern am Kurveneingang, die andere gleiches am Kurvenausgang. Hier ist dann Testen angesagt, um die persönlich beste Variante herauszufinden.

Lenkübersetzung

Nun ein kleiner Sprung zur Lenkübersetzung: Diese einzustellen ist recht einfach. Meist steht sie zu Anfang auf 16:1, was man auf den meisten Strecken auch beibehalten sollte. Lediglich auf Kursen wie Monaco, wo es sehr eng zugeht, sollte man eine wesentlich direktere Lenkübersetzung von etwa 12:1 wählen, da man sonst erhebliche Mühe haben wird, überhaupt um die Turns zu kommen.

Bei Strecken, auf denen Lenken geradezu verpönt ist, wie z. B. großen Ovalen, empfiehlt sich eine Einstellung von mehr als 17:1 auf jeden Fall. Doch Vorsicht: Nicht bei jedem Lenkrad-Modell sind die Verhältnisse gleich. Man darf sich somit nicht wundern, wenn es schließlich doch 3-4 Klicks mehr oder weniger sein müssen als hier empfohlen.

Anschlaggummis

Die Anschlaggummis dienen dazu, den Federweg zu begrenzen. Man kann also eine weichere Einstellung wählen, die jedoch durch den Einsatz stärkerer Gummis kompensiert wird. Welchen Nutzen dies hat, entzieht sich leider meiner Kenntnis.

Wahrscheinlich sind damit jedoch feinere Einstellungen als mit den Federn allein möglich. Wichtig ist eigentlich nur, dass man - soweit man auf hügeligen Strecken eine weiche Federeinstellung gewählt hat - die Gummis nicht zu schwach einstellt, da sie sonst durchschlagen und der Wagen zu rutschen beginnt.

Ich selbst lasse daher die Gummi auf "normalen" Strecken meist bei einem Wert von 2.54 stehen.

Fahrwerkshöhe

Die Einstellung der Fahrwerkshöhe wird eigentlich nur dann zum wirklichen Thema, wenn die Strecke hügelig ist. Man sollte immer versuchen, den Schwerpunkt des Wagens so nah wie möglich am Boden zu halten, was sich positiv auf die Fahreigenschaften in Kurven auswirkt. Jeder, der mal einen Kleintransporter gefahren ist, wird wissen warum.

Man sollte immer mit dem niedrigsten möglichen Wert von 6.35cm beginnen - es sei denn, das Streckenlayout ist auf den ersten Blick schon sehr uneben. In diesem Fall muss man den Wert um 1 oder 2 Klicks erhöhen. Schwierig wird es jedoch erst, wenn die Strecke lediglich eine einzige Stelle aufweist, wo die minimale Bodenfreiheit im Zweifel nicht ausreichen dürfte.

Hier gilt es, einen Kompromiss zu schließen: Lieber die Fahrwerkshöhe um einen Klick erhöhen, als jedes Mal an der besagten Stelle aufzusetzen und somit einen Dreher zu riskieren.

Wichtig zu beachten ist zudem, dass mit Erhöhung der Spritmenge immer auch an die Fahrwerkshöhe gedacht wer-

den muss, da sich durch das Mehrgewicht der Wagen automatisch tiefer senkt. Ein Quali-Setup wird in dieser Hinsicht also immer anders aussehen als ein Race-Setup.

Stoß und Rückprall

Bezüglich Stoß und Rückprall sind meine Kenntnisse ähnlich schnell erschöpft wie bei den Anschlaggummis, da sich Veränderungen der Werte nur schwer nachvollziehen lassen. Allgemein ausgedrückt beeinflussen die beiden Komponenten jedoch das Verhalten des Fahrzeugs bei Bodenunebenheiten sowie bei Lastwechseln in der Vertikale. So sorgt zum Beispiel ein hoher Rückprall an einem Rad dafür, dass es sich nach Belastung schneller "aufrichtet", sprich sich die Feder schneller wieder ausdehnt.

Es kann daher auf schnellen Kurvenpassagen wie in Spa sehr von Vorteil sein, die Werte sehr unterschiedlich zu wählen, um den Streckencharakteristika optimal zu begegnen. Normalerweise stelle ich Stoß und Rückprall beidseitig vorne auf 2/3 und hinten auf 3/4.

Sturz

Jetzt könnte der Pilot eigentlich schon auf die Strecke gehen und Bestzeiten jagen. Vorher aber wird der Sturz noch auf einen Grundwert eingestellt, damit man später nicht mehr soviel ändern muss.

Der Sturz reguliert, wie oben schon erwähnt, die Neigung des Rades zur Straßenoberfläche. Ein negativer Wert bedeutet, dass die Räder zusammen mit der Straße ein imaginäres Dreieck bilden. Zweck des Ganzen ist, die Fläche der Reifen möglichst optimal auf die Straße zu bringen. Im ruhenden Zustand ist dies natürlich dann erreicht, wenn alle Räder senkrecht aufliegen. Doch im Laufe der Fahrt und je nachdem, wie eng und weit, schnell und langsam, eben oder geneigt die Kurven sind, desto mehr oder weniger werden alle Reifeninnen- und Außenflächen beansprucht.

Mit der Einstellung des Sturzes an allen Rädern schafft man nun einen Kompromiss, d. h. die Räder müssen so eingestellt werden, dass sie zu möglichst jeder Zeit den bestmöglichen Kontakt zu Straße haben, ohne dass die Auflagefläche zu viel oder gering wird. Das Ergebnis wird anhand des Reifendrucks kontrolliert. Ist der Druck an allen drei Stellen des Reifens annähernd gleich, ist man am Ziel.

Als Grundeinstellung dienen hier bei Strecken, die rechtsherum gefahren werden, folgende Werte: rechts jeweils 0 und -0.5 links. Der Wert ist auf der linken Seite negativ, da wir ja überwiegend Rechtskurven fahren müssen und bei diesen die linken Räder sehr stark beansprucht werden. In der Kurve nämlich drücken die Fliehkräfte die äußeren (linken) Räder sehr stark auf die Straße, was dazu führt, dass sich die Reifenoberseite nach außen neigen wird.

Im Gegenzug neigt sich die Unterseite - das ist die, die auf der Straße liegt - nach innen. Das Ergebnis ist, dass die Reifenaußenfläche sich stärker aufheizt als die Innenseite. Indem nun der Sturz negativer eingestellt wird, wandert die Belastung, und damit die Aufheizung, wieder zur Reifenmitte. Und das ist genau der gewünschte Zustand. Gleichermaßen wird ein positiver Sturz u. U. benötigt, um das kurveninnere Hinterrad "plan" zu stellen.

Federn

Jetzt fehlen nur noch die Federn, damit der Spaß beginnen kann. Alles andere (Sturz und Gänge) lässt sich nur nach ausgiebigen Testfahrten wirklich einstellen. Grundsätzlich sollte man beachten, dass die Federn vorne weicher eingestellt sein sollten als hinten. Es gibt eigentlich nur eine mir bekannte Ausnahme: Der Nürburgring. Aufgrund dessen besonderer Streckenführung und -begebenheiten kann es hier durchaus Sinn machen, den Wagen vorne härter abzustimmen als hinten. Die einzustellende Federhärte ist stark abhängig davon, ob die Strecke eben, hügelig oder kurvig ist. Auf flachen Strecken mit wenig engen Kurven fährt man in der Regel härtere Federn. Je härter die Federn allgemein eingestellt werden, desto weniger Haftung werden die in Kurven am stärksten belasteten Räder zum Boden haben. Ein Rad mit weicher Feder möchte sich quasi in den Asphalt "hineinfressen", währenddessen bei härterer Feder dieser Effekt geringer ist - das Rad mehr über den Boden rutscht. Dies würde bei engen Kurven unweigerlich dazu führen, dass man die Strecke verlässt. Daher wird hier wesentlich weicher gefahren. Ich persönlich neige zu Beginn dazu, vorne

mit etwa einem Wert von 130 zu beginnen und hinten circa 170 einzustellen. Je nach Strecke brauche ich kaum mehr als zwei Klicks nach oben oder nach unten, um mein Fahrzeug der Strecke besser anzupassen. Bei hügeligen Strecken sollte man zudem darauf achten, dass die Front des Wagens in bestimmten Situationen beim Bremsen nicht zu sehr "eintaucht" und der Wagen aufsetzt, weil die Federn vorne zu weich sind. Die Federn können dem Fahrer jedoch auch helfen, das Einlenken in eine Kurve deutlich zu unterstützen. Normalerweise stellt man die Federn symmetrisch zur Längsachse des Wagens ein. Auf Strecken, die fast nur Kurven haben, die in eine Richtung gehen, macht es jedoch Sinn, von dieser Praxis abzuweichen.

In Monza beispielsweise gibt es keine wirklich nennenswerte Linkskurve, sondern nur Rechtskurven. Es lohnt sich hier also, den Wagen so abzustimmen, dass der Wagen sehr viel leichter in Rechtskurven einlenkt. Da wir das über die Vorspur ja nicht optimal machen können, müssen die Federn hier aushelfen. Bei Rechtskurven zum Beispiel wird einfach die rechte vordere Feder einen Klick härter eingestellt. Dadurch "taucht" der Wagen beim Anbremsen vorne links stärker ein als rechts und bekommt somit automatisch eine gewisse Laufrichtung nach rechts. Diese Einstellung birgt jedoch die Gefahr, dass der Wagen beim Bremsen auf gerader Strecke schlechter auf Linie gehalten werden kann. Dies muss über ein leichtes Gegenlenken ausgeglichen werden.
Dennoch überwiegt meist der Vorteil des leichteren Einlenkens diesen Nachteil.

Übersetzung der Gänge

Zum Schluss noch ein paar Worte zur Übersetzung der Gänge. Um die optimale Übersetzung herauszufinden, bedarf es unzähliger Testfahrten. Man könnte beinahe sagen, dass man damit eigentlich nie richtig zufrieden sein wird, da erstens die Gänge nicht stufenlos abgestimmt werden können. Und zweitens wird man sich im Laufe der Tests immer wieder verbessern, z. B. durch ein optimales heraus beschleunigen aus Kurven.

Dies führt jedoch auch dazu, dass man u. U. mit seinen Ganglängen nicht mehr auskommt, weil der Motor nun am Limit dreht. Daher wird man besonders zu Anfang häufig hier und da Gänge verlängern oder verkürzen. Verkürzt wird ein Gang, indem man das Verhältnis erhöht, z. B. von 1:4000 auf 1:4300.

Umgekehrt verlängert man ihn durch das Verkleinern des Verhältnisses. Man sollte immer versuchen, seine Gänge so einzustellen, dass die Drehzahl vor einem Bremspunkt beinahe den Anschlag erreicht hat. Bei Quali-Setups kann man sogar soweit gehen, den Motor direkt an das Limit zu bringen. Zwar wird sich die Geschwindigkeit nun durch die Begrenzung des Motors nicht mehr erhöhen. Jedoch ist dies leichter zu verschmerzen als der Zeitverlust durch ein überflüssiges Rauf- und wieder Herunterschalten. Die zweite wichtige Regel, die man beachten sollte, ist die, "Drehzahllöcher" zu vermeiden. Gerade bei den Chassis, die ihren optimalen Drehzahlbereich recht hochtourig haben, ist dies tödlich, da man sonst nicht vom Fleck zu kommen scheint. Es ist daher notwendig, die Gänge so abzustimmen, dass der nächst höhere Gang immer gleich im optimalen Bereich beginnt. Im Gegenzug sollte man versuchen, den Gängen ausreichend Länge zu verschaffen, d. h. Drehzahl nicht zu verschwenden. In bestimmten Situationen kann dies jedoch Sinn machen.

Ein gutes Beispiel ist Monza. Hier hat es sich bewährt, den 3. Gang kürzer zu halten als normalerweise. Das hat den Vorteil, dass man beim Anbremsen von Lesmo1 und der Parabolica einerseits die Motorbremswirkung des zweiten Ganges nutzen, auf der anderen Seite aber noch unmittelbar vor dem heraus beschleunigen aus Lesmo2 und Parabolica in den weniger unruhigen (weil leistungsschwächeren) 3. Gang wechseln kann, der aber noch genug Zug hat, um den Wagen gut in Fahrt zu bringen. Natürlich sollte der 5. Gang (bzw. der 6. beim BRM) an der schnellsten Stelle der Strecke nahezu voll ausgefahren werden können.

Great GPL pictures posted at the thread "PC Gamer Picture Competition" at the Race Sim Central Forum http://forum.rscnet.org/

Michael Hoppermann berichtet aus Shanghai

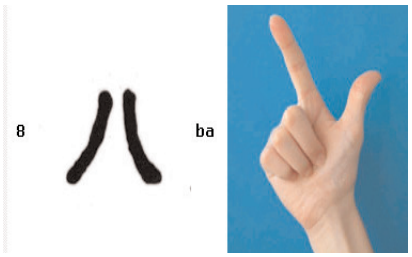
Supercity Shanghai - die schnellste Stadt der Welt!

Michael Hoppermann, von einigen VR-Mitgliedern auch liebevoll Hoppi-San genannt, packte die Gelegenheit beim Schopf und erfüllte sich einen lang ersehnten Traum. Er packte seine sieben Sachen und flog kurzerhand nach Shanghai.

Unvergessen sind seine lebensnah erzählten "Geschichten aus der Jugendzeit", die er mit Händen und Füßen jonglierend, auf einem Ruhrpott-Treffen der letzten Jahre zum Besten gab.

Damals erzählte er z.B. wie kleine Ferkel auf einem Bauernhof "zur Sau" gemacht werden.

Heute berichtet er von seinen Erlebnissen, als Europäer in eine völlig fremde Welt einzutauchen. Und diese Welt ist wirklich fremd für unsereins, was an einem Beispiel gezeigt werden kann.



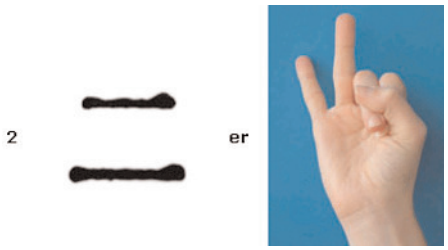
Zwei Bier? Oha. Leider nicht. Dieses Zeichen steht für die Ziffer 8.

Alles ist anders!

Chinesen zeigen Zahlen mit der Hand anders als wir.

Das Handzeichen ähnelt dem Schriftzeichen. Aufgepasst:

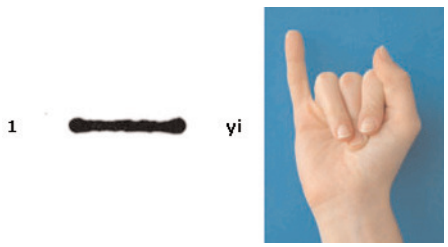
Will man beispielsweise zwei Stück von etwas kaufen, nutzt man nicht den Daumen, denn Daumen und Zeigefinger bedeuten acht Stück. So wird es richtig gemacht:



Dafür hat man Glück, wenn man jemanden als Ar...loch bezeichnen will. Der fühlt sich nicht beleidigt, sondern liefert prompt 9 Teile von irgendwas.

Mit dieser Handbewegung ruft man auch keinen Kellner zum Bezahlen seiner Rechnung herbei, sondern äussert den Wunsch nach 7 Teilen

Und wer sich nun daran gewöhnt hat, alles andersherum zu machen, hat keine Probleme ein Bier zu bestellen.



Shanghai...Kurz gesagt: Man muss es einfach mit eigenen Augen gesehen haben!

Die Eindrücke auf den Fotos können das Live-Bild einfach nicht wiedergeben, ebenso die Videos nicht, die ich noch gedreht habe. Auch sie geben nur einen groben Eindruck. Auch habe ich mit Sicherheit in meiner 6 Tage-Fahrt die Oberfläche der Eindrücke und sehenswerten Möglichkeiten nur angekratzt.

Vorbereitungen

Aber lasst Euch erzählen.

Wie kommt man auf so eine Idee nach Shanghai zu fliegen? Nun ja, dies ist einfach erklärt. Mein Freund Martin und ein paar Bekannte von mir, reisen beruflich viel nach Asien und erzählten mir immer wieder haarsträubende Geschichten, die mich immer sehr begeisterten. Nach einer Reifezeit von 3-4 Jahren musste ich einfach dahin, um mir selbst ein Bild zu machen.

Also schnell das Internet angeschmissen, zur Suchmaschine Google und dort einfach "1 Woche Shanghai" eingegeben, nach einigen Querverweisen landete ich bei einem chinesischen Reisevermittler in Münster, der über Bavaria Fernreisen ein Angebot brachte von 498 EURONEN inkl. Linienflug und Hotel, sowie Transfers. Da ich alleine flog, kam 100 EUR Einzelzimmerzuschlag hinzu, sowie 30 EUR Visum und 35 EUR "Rail&Fly" für 2. Klasse inkl. ICE von Wesel nach Frankfurt.

Für Nachahmer sei empfohlen: (www.chinareise.com)

Ich konnte es kaum glauben, fragte nach, buchte und habe meinen Reisepass in Kopie gefaxt, anschließend online den Betrag überwiesen und zwei Wochen später war das Ticket in meinen Händen.

Hierbei sei erwähnt: Wer jemals einen Reisepass beantragt, insbesondere einen Vorläufigen, der sollte bitte auch genau diesen mit auf seine Reise nehmen, welchen er für die Beantragung des Visums benutzt hat. Ich sag das nur, weil es zwei Mitfliegende nicht so gemacht haben, und für die beiden war die Reise in Frankfurt schon zu Ende. Für uns ist Passport gleich Passport, aber in Fernost vergleicht man exakt die Passnummern.

Nun konnte am 7. Januar die Fahrt, beginnend am Weseler Hauptbahnhof, losgehen.

Nach 2 1/2 Stunden war ich schon in Frankfurt und hatte Zeit genug um mich am Flughafen noch ein wenig kundig zu machen. Es ist alles gut beschildert. Auf dem Ticket stand genau an welchem Terminal einzuchecken war. Air China, mit der ich flog, hat hier als Dienstleister Lufthansa unter Vertrag. Geflogen wurde mit einer Boing 747, ein Riesen-Gerät, was locker für ca. 300 Personen Platz bietet.

Nun lagen für mich mit 187 cm zehn harte Stunden vor mir. Das war mir allerdings vorher klar, und so ging ich relativ entspannt an die Sache ran. Die Auslastung der Maschine auf dem Hinflug betrug ca. 50 %, also konnte man sich auch mal auf zwei Sitzen breit machen, einige Glückliche saßen alleine in einer 4er Reihe. Und ein paar andere hatten noch mehr Glück und saßen an den großen Türen, wo man die Beine komplett ausstrecken konnte.

Ich will mich in diesem Kapitel nicht zu lange aufhalten, alles hat super geklappt, nach einer Stunde ging das Licht aus, der Chinesen-Anteil von ca. 70 % zog sich die Schuhe aus, und legte Hauspantoffeln an, wer schlafen konnte der tat dies, solange er konnte. Um 18:30 Uhr gestartet und am anderen Tag um ca. 13:30 Uhr angekommen (wegen der Zeitverschiebung)

Sauschnell

Auschecken, ab in den Bus und dann zum Bahnhof des Transrapid. Ich dachte ich höre nicht richtig (Transrapid hatte ich als Event auf meiner "abzuarbeitenden Liste" stehen) So fuhr ich mit diesem Zug und konnte schon mal ein Häkchen hinter "Mageliv" (so nennt man hier das Hammerteil von Siemens) machen. Ich dachte, hier muss sich bestimmt angeschnallt werden. Nichts.

Es war von innen wie ein moderner Bus. Vorschub oder besser Beschleunigung hat man nicht so sehr gespürt.

Aber man merkte die permanente Kraft, die einfach nicht aufhören wollte. Es ist eine 31 km lange Trasse bis nach Pudong, dem ultramodernen Stadtteil von Shanghai.

Ich weiß es nicht mehr genau, aber denke in sechs Minuten war ich da. Der Digital-Tacho ist in jedem Abteil mehrfach zu sehen und er ging bis 999, aber bei 432 km/h hatte der Zug dann doch abgeriegelt.

Arm und Reich

Die Häuser rauschten mit unglaublicher und unbeschreibbarer Geschwindigkeit an einem vorbei und zwei Steilkurven waren dabei, deren Neigungswinkel ich nur schätzen kann, ich denke es waren mehr als 30 Grad, dies konnte man nur optisch erkennen und auch daran, dass man ganz gut in den Sitz gepresst wurde.

Von Pudong gings dann nochmal mit dem Bus (ca. 20 Minuten) zum 4 **** Hotel. Ein sehr gutes Hotel wie ich fand. Kirschbaum, Messing, Marmorböden auch im Bad meiner bescheidenen Suite. TV, Kaffeemaschine, Minibar, Telefon im Raum und im Bad, Weißer Marmor an den Badezimmerwänden und dunkler auf dem Boden, Dusche und sep. Badewanne, alles da. Kein Scherz. Übrigens bekam ich bei Einreise eine Karte auf der alle wichtigen Stationen in englischer und chinesicher Schrift genannt waren, sodass man jedem Taxifahrer sein Ziel zeigen konnte.

Hinein ins Volk..

Ich hatte diese Reise ohne Ausflüge sowie ohne Frühstück gebucht, wie sich später herausstellte, war dies auch genau das Richtige. Taxifahren ist hier spottbillig. z.B. vom Hotel mitten hinein ins pulsierende Leben, 6,5 km und ca. 15 Minuten kosteten ca. 1,90 EUR bis 2,50 EUR je nachdem wie "dick" der Verkehr war. Bei dem Preis, dachte ich mir - lass knacken.

Mit den vorbereiteten Karten des Reisebüros und dem englisch sprechenden Personal des Hotels war bis hierhin der Kulturschock ausgeblieben.

4-spurig übereinander

Das ließ hoffen, dass man sich schon irgendwie erfolgreich durch die vier Tage schlagen würde. Jetzt aber erfolgte der erste Test unter harten Bedingungen.

Wo keine Fläche zur Verfügung steht geht es eben nach oben.

Im Hotel eingecheckt, sofort die Koffer aufs Bett, 100 Eur getauscht (im Hotel bekommt man exakt den Tageskurs wie bei Banken) und hierfür 1080 YUAN erhalten.

Raus, am Portier vorbei, der mich auch gleich fragte, ob ich ein Taxi wünschte. Er kümmerte sich rührend. Kaum war man aus der Tür raus, stand ein Taxi parat.

Zufällig stand ein Mann auf den Treppenstufen vom Hotel neben mir und fragte mich in englisch, was ich jetzt mache. Ich sagte: "Ich fahre in die Stadt." Er fragte mich, ob er mitkommen darf, ich bejahte und so haben wir beide zwei von den vier Tagen einiges zusammen unternommen. Er war Norweger, nannte sich Erik, war etwa so alt wie ich und wußte um die asiatische Kultur, da er wohl schon mehr als 15 mal in Asien war.

So war es für mich auch ganz nett in so einer großen und neuen Welt jemanden zu haben, mit dem man wenigstens in englisch sprechen konnte. Es ist wirklich zu empfehlen sich im Hotel einen Stadtplan zu nehmen (ist kostenlos) und sich einige Ziele herauszusuchen und diese dann mit dem Taxi zu besuchen.

Erik und ich haben einmal ein Taxi für einen halben Tag für einen Komplettpreis gebucht (45 EUR) und da hat uns der Fahrer dorthin gefahren, worauf ich auf dem Stadtplan mit dem Finger tippte. Oft ist der Fahrer auch mit uns gegangen, in die Stadt, oder auf einen Markt, oder er zeigte uns den Yuyan Garden oder ähnliches.

Die Skyline am Tag

Shanghai soll etwa 20 Mio Einwohner haben. In manchen Reiseführern steht was von 17 Mio oder 15 Mio.

Im Hotel sagte man mir einmal 18-20 Mio: Na ja, ist ja eigentlich fast egal, auf die eine oder andere Mio. kommts hierbei auch nicht mehr an. Hauptsache die Logistik stimmt.

Taxis ohne Ende

Bei 50.000 Taxis in der Stadt, und bei dem günstigen Fahrpreis braucht man kein Auto. Außerdem gibts reichtlich Bus und Bahn. Aber als Tourist läßt man es besser sein mit Bus und Bahn zu fahren, da fährt man zu 50 % in falschen Richtungen, die Abfahrtzeiten und dergl. kann eh kein Mensch lesen.

Irritierend ist z.B. die Tatsache, dass die Ansprachen an den Gleisen auch in englisch erfolgen, die Züge von innen aber nur in chinesisch beschrieben sind. Wenn da die Blechknarze versagt, oder man wegen des Lärms nicht alles richtig versteht, landet man unweigerlich irgendwo, wo man nicht hin wollte.

Die Wolkenkratzer

Jetzt bin ich schon wieder abgedriftet.

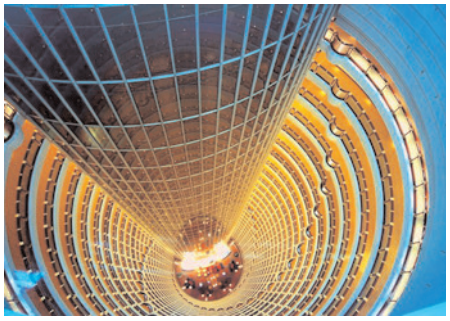
Wir sind auf jeden Fall gleich am ersten Tag zum Jin-Mao Tower gefahren. Ein wahrlich bombastischer Anblick. (Bild)

Die Skyline vom Bunt aus in der Nacht

Am "the Bunt" (gesprochen "Bond"), der westlichen Uferpromenade ausgestiegen, kleine Fähre benutzt und rüber , über den Huangpu River. Der Huangpu-River mündet übrigens nach ca. 25 km in den JangTzee River. Vom Bunt aus sieht man diese Super-Skyline, wobei die beiden größten Gebäude herausragen. Einmal der Pearl Tower mit den beiden bunten Kugelbäuchen und dann der im Hintergrund stehende Jin Mao Tower.

Der Pearl Tower ist ein ultramoderner Fernsehturm mit Aufzügen drin. Wer will, fährt hoch. Genauso wie im Jin Mao. Dort sind natürlich auch Aufzüge und man kann bis in den 88th Floor fahren. Dort sind Plattformen, Souvenier Buden, Fotobuden etc. Der Blick herunter ist atemberaubend. Bis zur 55. Etage sind alles Büros und von der 56. bis zur fast 88. ist es ein Hotel. Es heisst Grand Hyatt.

Die Aufzugtüren werden hermetisch verriegelt, da einem sonst die Ohren wegen des Drucks wegfliegen würden.



Die ganze Fahrt hoch hatte, schätze ich mal, so um die 15 Sekunden gedauert für die knapp 400 Meter. Innen ist der Tower quasi hohl.

Im Kreis sieht man die Etagen-Geländer und man schaut diese hunderte Meter hinunter auf die Lobby. Auf dem Foto kann man dies einigermaßen erkennen.

Dieser Blick ist nur für standfeste Typen geeignet.

Man kommt einfach aus dem Staunen nicht mehr heraus.

Man schaut auf die ca. 20 km große Stadt und soweit das Auge reicht: Hochhäuser, Hochhäuser und nochmals Hochhäuser, wenn man sie denn sehen kann, weils ja wirklich oft diesig ist. Wie kleine Ameisen wuseln sich Autos, Fahrräder, Mopeds, Roller und Menschen durch den Verkehr und über die Kreuzungen.

Mit Ellenbogen...

Wahnsinn pur. Als Europäer kann man nur staunen wie das alles so scheinbar reibungslos funktioniert.

Ständiges Gewimmel, jeder hupt und drängelt, überholt gerade da, wo mal eine oder zwei Autolängen Platz ist, wechselt die Fahrspuren so wie es gefällt.

Ich habe nur zweimal Bagatell-Unfälle gesehen. Aber wie ich hörte, kommen täglich Menschen im Verkehr ums Leben.

Sicher ist jeder Mensch, der hier ums Leben kommt einer zuviel, aber für so eine gewaltige Stadt hält es sich in Grenzen.

Der Standard des Volkes

Wenn ich an eine Ampelkreuzung bei Grün über den Zebrastreifen die Seite wechseln wollte und nicht eng an eng mit den Menschen gegangen bin, dann hatte ich verloren.

Arm + Reich ohne Grenze

Denn sobald sich in einem Menschenpulk ein Loch bildete von nur einem halben Meter, wollte hier jedes Fahrzeug wild hupenderweise sofort dazwischen. Das ist wirklich nicht zu glauben.

Alles klar?!

Ist dann einmal der Pulk in zwei Teile gerissen, kommt man nicht mehr rüber, weil die Linksabbieger so dicht auffahrend, dass man, wenn alle durch sind (der Letzte ist dann schon bei Rot drüber gefahren) der geteilte Pulk hilflos mitten auf dem Zebrastreifen steht, der Querverkehr bereits grün hat und einen dann schon wieder anhupt, so nach dem Motto: "Was macht Ihr da mitten auf der Straße?"

Wo entlang ?

Wenn man dann Glück hat und der Verkehr staut sich, kann man zwischen den Autos rüberhuschen, muß aber aufpassen, dass man nicht von Fahrradfahrern oder Mopeds angefahren wird, weil diese wiederum zwischen den Fahrzeugen hin und her fahren, um im stehenden Verkehr Meter gutzumachen.

Fischers Fritz

Genauso kann ich hier die Wirklichkeit beschreiben, was den Verkehr angeht. Wer jemals hier war, wird mir zustimmen.

Jetzt habe ich schon wieder ausgeholt und ich bin noch auf der Plattform vom Jin Mao Tower (Hyatt Hotel)

Mittlerweile war es dunkel (ca. 18 Uhr) und ich begab mich wieder auf die andere Flußseite. Hier konnte ich einige wirklich schöne Nachtaufnahmen machen, mit tollen bunten Spiegelungen auf dem Wasser. Da ich leider kein Stativ bei mir hatte, ich aber mit ca. 1-2 Sekunden belichten musste, habe ich die Kamera auf der Mauer der Promenade stellen können. Von der Innenstadt, auf der Nanjing Road hatte ich ein paar Wackler drin, weil es nichts abzustellen gab. Ich konnte mich nur mit 1 Sec. Belichtung an einem Pfahl stellen. Aber die Fotos sind, so hoffe ich, eindrucksvoll genug. Ich konnte mir keinen Hubschrauber-Flug leisten, die Sicht ist hier auch immer relativ schlecht, sodass ein Foto dabei ist, welches von einer Postkarte stammt. Dies zeigt die Luftaufnahme mit einen schönen Gesamtüberblick: Shanghai/Bunt/Pudong.

Höhenwahn

Pudong ist nur ein Stadtteil von Shanghai und vor 12 Jahren war hier noch Acker und Schlammland. Was hier in dieser kurzen Zeit enstanden ist, zeigt der Jin-Mao Tower eindrucksvoll. Siehe Luftbild.

Er ist das z.Zt. vierthöchste Gebäude der Welt. Das höchste ist der "Taipeh 101" in Taiwan (Martin hat ihn gesehen, neidisch bin...aber warte, das hole ich nach) da war ja gerade in den letzten Tagen sehr viel in der Presse und TV zu sehen.

Blick auf Pudong

Die Chinesen spinnen. Vor allem die Shanghaier. Die kaufen für teures Geld den Transrapid, nur um der Welt zu zeigen: Wir werden die Größten oder sind es sogar schon.

Der Bau für das neueste höchste Gebäude der Welt hat schon begonnen hier in Shanghai.

Ich weiß jetzt nicht , wie es heissen soll, aber es wird garantiert schneller fertig werden, als das, was Dubai plant. Die Shanghaier bauen jetzt was um die 600m und die Jungs in Dubai sind noch bei der Planung und man hört hier schon mal was von über 700m. Irre, einfach irre.

Mittlerweie schon spät, die Füße tun weh, ab ins Hotel. Im Hotel was essen und ab ins Bett.

Die nächsten drei Tage waren sehr spannend und eindrucksvoll, was ich nun zu beschreiben versuche.

Brückenschlag

Sehenswertes gibts hier genug. Man schafft nicht alles in vier Tagen, das ist klar. Essen und trinken ist hier sehr billig, allerdings nur chinesische Waren. Chinesisches Bier 0,5 bis 2 EUR, Heineken 0,3 im Hotel 4 EUR. Chinesisches Essen im Hotel 2 EUR, chinesiches Essen "draussen" 0,5 bis 1,5 EUR. Ich habe noch nie in meinem Leben eine 2,5 Ltr. Flasche Coca Cola gesehen, aber hier !!! Für schlappe 0,45 EUR (null, komma 45 !!!!) 2,5 Liter.

Media-Markt

Ich habe einen Hifi-Supermarkt besucht, nicht weil ich was kaufen wollte, sondern um mir ein eigenes Bild zu machen. Von außen kaum zu erkennen, was drin abgeht.

Das Portal sah aus wie das von einem Luxushotel und drinnen reihte sich ein Geschäft ans andere. Alles was unter dem Oberbegriff "HIFI/TV/FOTO" zu verstehen ist, findet man hier. Die Läden sind kleiner, als wir es aus Deutschland kennen (so ca. 2x3 m bis hin zu 5x5m) aber davon reichlich.

Jeder erkennt mich "Langnase" schon aus der Entfernung und jeder, wirklich jeder, will einen in sein Geschäft locken.

Man spricht mich an, läuft 20 Meter neben mir und erzählt was von Cheap Cheap Cheap, was soviel wie billig heisst.

Harte Kontraste. Vorne das "Volk". Hinten die Wolkenkratzer

Erste Etage: Man stelle sich Gänge vor. 20 in der waagerechten und 20 in der Senkrechten und dazwischen die Geschäfte. Verschachtelt, wieder ein Gang um die Ecke. Hups, da ist ja noch einer. Nach 200 m.
Fußweg durch die Gänge, wusste ich nicht mehr wo ich war. Nach 3 Minuten Laufen, mit einer Stimmung die an leichte Panik und Hilflosigkeit erinnerte, sah ich wieder Rolltreppen. Super.
Die lasse ich jetzt nicht mehr aus den Augen, schwor ich mir. Auf dieser Etage, ich schätze mal, 150-200 Geschäfte.
Das ganze stelle man sich dann auf 4 Etagen vor, gleiches Gewusel, gleiche Gänge, wieder um die 150 Geschäfte.

Da ja Januar ist und keine Touri-Saison, kommt hier vielleicht pro 1000 Chinesen 1 europäisches Gesicht und das fällt natürlich auf. Nach dem 2. Tag ging mir das Anquatschen wirklich auf den Senkel. Mein Gang hatte sich zu einer Art Stechschritt entwickelt, mit gehobenem Kopf, so dass es aussah als habe ich ein festes Ziel und keiner soll mich daran hindern dieses Ziel zu erreichen.

Dies sollte mich davor schützen, angesprochen zu werden, tat es aber nicht.

Ich dachte schon die Türken in den Urlaubsregionen sind aufdringlich, aber das sind sie im Gegensatz zu hier ganz sicher nicht.

Die ersten beiden Tage hatte ich Probleme mit einigen wenigen Gerüchen hier. Damit sollen aber nicht Fäkal-Gerüche gemeint sein, sondern diese, die hier sicherlich als duftende, schmackhafte Gerüche gelten.

Ekelgestank

Ich hatte einmal fürchterlichen Durst (vor lauter "Mund-auf-hab" beim Staunen vergisst man Essen und Trinken) ich konnte kein Geschäft erkennen, welches was zu Trinken gehabt hätte, außer einer kleinen Drogerie, (Drogerie oder so was ähnliches)

In einem Topf brodelten im Wasser undefinierbare Spieße, und dieser süssliche, und auch ein wenig würzige, aber doch mehr süssliche Geruch ging mir nicht mehr aus der Nase. Das war für mich so "ekelig", dass ich diesen Geruch bei allem, was ich trank oder gegessen hatte schmecken konnte. Selbst das Duschwasser im Hotel hat so ähnlich gerochen, oder man bildete sich ein, dass Wasser vom Kaffee riecht auch so. Sicherlich alles Pseudo-Probleme, keine Ahnung, auf jeden Fall mußte ich mich konzentrieren, dass mir nicht der Christstollen von 2001 hochkam. Wirklich.

nanjing road bei Nacht

Ich konnte oft spüren, wie mein Zäpchen versuchte in meinem Gaumen zu gelangen.

Aber der Grund liegt natürlich darin, dass die Gewürzvielfalt in Asien ein Wahnsinn ist und man 99,9 % der Gewürze aus der Welt noch nie gesehen hat, gescheige denn gerochen. Hunderte verschiedene Gewürze ist nichts.

Und wir in Deutschland? Schau ich mir mein Gewürzregal zu Hause an, hängen da in EMSA-Gläschen schön an der Wand vielleicht 12 !! Und davon eines, weches Curry heisst und das auch noch eine Gewürzmischung ist.

Wenn es hoch kommt, dann kommt da vielleicht noch ein Türken-Gewürz und vielleicht noch getrocknete Chilis hinzu. Aber das wars dann auch schon.

Als ich mir diese Tatsache in mein Gedächtnis rief, fing ich an zu lachen, obwohl ich allein war und keiner einen Witz gemacht hatte.

Ein weiterer Punkt, der auffällt, sobald man ein wenig tiefer in die Stadt läuft, wobei ja irgendwie alles Stadt ist, sind die Kontraste zwischen ultramodernen Häusern sowie Leben und alten, ärmlichen Gebäuden und Menschen. So findet man nicht selten nur 50 Meter entfernt von einem, vor Prunk strotzenden Hochhaus mit zig Etagen, bitterarme kleine Siedlungen der alten Stadt. Wenn es nach der Regierung gehen würde, wären diese längst abgerissen, aber wohin mit den Menschen?

Wärend in den armen Straßen (wenn ich es nicht selbst gesehen hätte, würde ich es nicht glauben) sogar Vereinzelte auf dem Boden rutschen oder sitzen, mit einem alten Plastikbecher in der Hand haltend mich anbettelten, und direkt in 50 Meter Entfernung die funkelnden Lichter der pulsierenden Stadt zu sehen waren.

nanjing road bei Tag

So auch gesehen, in einer Seitenstraße Nähe des Jade-Buddah Tempels. Ich habe bewußt keinen dieser in Lumpen bekleideten Menschen fotografiert, lediglich den Eindruck dieser Straße.

3er Bande

Ich sah einen Mann mit verkrüppelter Hand und einem Baby vor dem Bauch in einem Tuch gewickelt, neben ihm ein ca. 3 Jahre altes Kind an der anderen Hand. Bettelnd lief er den Touristen und anderen Chinesen immer ein wenig entgegen, die den Tempel besuchen wollten. Man sah auch, dass er sofort die Flucht ergriff, wenn eine Kamera in seine Richtung kam. Diese Blöße wollte dieser Mensch sich zu Recht nicht geben, hier so fotografiert zu werden.

Durch sein Verhalten (immer vor Kameras wegzulaufen) hatte sein 3 jähriges Kind im Laufe der Zeit so "gelernt" das Kameras beim Vater Angst auslösten und so auch beim Kind in Fleisch und Blut überging, denn sobald eine Kamera in seine Richtung kam, hat das Kind zitternd, fast weinend mit verzerrtem Gesicht hinter Vaters Bein Schutz gesucht.

Dieses Bild wird mir mit Sicherheit immer in Erinnerung bleiben, es war hart. Es hat mir die Tränen in die Augen getrieben, selbst Stunden später und auch jetzt beim Schreiben. Es klingt ebenso hart, aber man kann nichts tun.

Gibt man den Menschen Geld kommen sofort zig andere gerannt und man wird umringt und kommt kaum noch aus der Straße heraus.

Ob man dieses Beispiel auf alle ärmlichen Viertel in der Stadt projezieren kann, weiss ich nicht. Es mag ein Einzelfall gewesen sein. Ich weiß nur, dass es noch einige dieser Viertel gibt, wo die Leute zwischen Hochhäusern in kleinsten Häusern leben, wo teilweise keine Scheiben in den Fenstern sind, oder diese zugenagelt sind. Keine Heizung, kein warmes Wasser und teilweise keine Toilette.

Es gibt viel zu entdecken und selbst wenn man einige Jahr in Shanghai wohnen würde, wird man nie alles sehen.

Ich hätte wirklich gerne noch mehr gesehen, wie z.B. die ganzen Speiselokale, wo vor jedem Lokal ein Aquarium mit lebenden Fische aufgebaut ist, eine ganze Meile muß es sein, wenn man da durch ist, hat man an lebendem Fisch so ziemlich alles gesehen.

Ich hörte dies von anderen Hotelgästen, die es erlebt hatten.

Dafür konnte ich mich erfreuen, dass ich eine Seidenspinnerei besucht hatte. Hier arbeitete man mit 2 Sorten von Raupen, deren Cocons einmal so groß waren wie eine dicke grüne Bohne und die andere Sorte etwa so groß wie ein ganz kleines Hühnerei.

the oriental pearl tower

Die Larve wird von den dort arbeitenden Frauen entfernt (dies ist eine Proteinhaltige Delikatesse) , der Cocon wird gewaschen und mit geschickter Hand kurz eingerissen (ich durfte es selbst probieren, habe es kaum geschafft, so fest ist dieser Cocon) und soweit aufgezogen, dass dieser halbhühnereigroße Cocon über einen 40x30 cm großen Holzbügel gespannt wurde. Hierbei sei erwähnt, dass aus den kleinen Cocons der Seidenfaden gewonnen wird, aus dem später der Stoff produziert wird, ich konnte den kleinen Cocon anfassen und wie eine endlose dünne Schnur abrollen, echt beeindruckend, wie stark und stabil dieser kleine Faden ist.

Auf jeden Fall konnte diese aufgestülpte Seide (Cocon) von 40x30 cm so trocknen und dieser wurde danach von 4 anderen Frauen an den Ecken gepackt und auf sage und schreibe 1,5 x 2 m gezogen, nichts reißt, nichts geht kaputt, hauchdünn ist dieses entstandene Seidengewusel geworden. Nun werden hiervon ca. mehrere hundert Lagen aufeinander gelegt sodass nach einiger Zeit eine, wie es aussah , Decke entstand. Dies wurde dann das 2 Kg schwere Innenleben eines Bettbezuges was ja 100% reine Seide war.. Sehr sehr beeindruckend.

Ich sah den Jade-Buddah Tempel sowie den Yuyuan Garden mit dem berühmten Teehaus umgeben von Wasserbecken mit hunderten von Goldfischen. Aber immer haben mich die Menschen interessiert sowie deren Verhalten. So konnte ich z.B. öfters eine halbe Stunde hier, mal dort stehen und habe nur beobachtet. Sei es, wie Leute handelten, oder gegessen haben, wie sie sprachen und sich bewegten.

yuyan garden mit teehouse

Das hatte den Nachteil, wenn ich z.B. an einer Kreuzung stand, ich inmitten von Chinesen allein auf weiter Flur, dass auf einmal ein Taxi anhielt, oder das mich Menschen angesprochen haben, die ich nicht verstand, oder man wollte mir was verkaufen oder zeigen.

Essgewohnheiten

Wer nach China geht wird auch Zeuge werden , was die Tischsitten und die Esskultur betrifft.

Rechts die Telekom

Wer einer chinesischen Gesellschaft mal beim Essen zugeschaut hat, glaubt an den Sieg einer Revolution. Tischmanieren scheinen ausgerottet zu sein.

Da wird gerülpst, geschlürft, gespuckt was das Zeug hält. Mein dort neu kennengelernter Norweger Erik und ich saßen einst im Hotel und hatten zu Abend gegessen. Neben uns am Tisch saßen "Originale" , das Schmatzen und schlürfen war wirklich so laut, dass Erik unbedingt den Tisch wechseln wollte, ich hatte Mühe ihm diese Aktion auszureden. Auch der Tisch verwandelte sich relativ kurzfristig in ein Schlachtfeld. Der Grund hierfür ist wohl, dass in China beim Kochen von Fleisch, der Knochen nicht schon vorher entfernt wird, sondern teilweise das ganze Fleisch mit Knochen, Sehnen und Haut klein gehackt serviert wird (aber nur echte urige Originalspeisen) die waren auf der Speisenkarte nur in chinesisch ausgewiesen ohne zusätzlichen englischen Text. Das ist der Grund warum ständig gespuckt werden muss. Unsereins würde an den Knochenspilttern wohl fast ersticken.

Interessant war dann auch noch folgende Begebenheit. Das Hotel hatte 25 Etagen. Auf vier Etagen verteilt waren 3 oder 4 Restaurants, Wellnessräume, Massagepraxis, Fußreflexzonenmassage, Konferenzraum, kleine Kneipe, und eine "Hollywood Bar" wobei dieser Begriff in dem Fall wohl übertrieben klang.

jin mao tower (Über 440 m Höhe grand hyatt hotel) von unten

Es sah aus, wie eine mittlere Disco mit einer Showbühne. Alles sehr schön dekoriert, halt so schön asiatisch mit den üblichen Schmückereien.

An diesem Abend war eine Karaoke-Veranstaltung auf der nur Chinesen und Chinesinnen gesungen haben. Das lief da so ab, dass bei den Gästen, (wir waren insgesamt nur ca. 10) um einen kleinen Betrag gebeten wurde, man durfte sich ein englisches Pop-Lied aus einer Liste aussuchen und dann hat der Sänger es vorgetragen um sich danach persönlich bei dem noblen Spender zu bedanken.

Der Piss-Page

War ganz nett anzuhören. Ich denke, es waren fast Profis, so gut wie die gesungen haben. Alles Live.

Nun musste ich zur Toilette. Rein ins Pissoire. Ich hatte gerade den Reissverschluss geöffnet, da stand ein Chinese hinter mir, und bevor ich den ersten Tropfen aus meinem Körper pressen konnte, fing er an, meine Schultern zu massieren. Wenn es nicht das gute Hotel gewesen wäre hätte ich abgewiesen, aber in dem Fall habe ich abgewartet, was passiert. "Abschütteln" durfte ich alleine. Nun ging ich in den Nebenraum zum Händewaschen, dort griff er, der mich massiert hatte, zur Zange und überreichte mir die Seife. Während des Händewaschens trommelte er mit den Handkanten auf meinen Rücken und verabreichte mir für diese Minute oder halbe Minute noch eine Massage. Flink griff er wieder zur Zange und übergab mir ein gewärmtes kleines Handtuch. Sekunden später griff er zu einer Schale in der zwei Sorten Kaugummi und drei Sorten Atemgold lagen, und ich sollte zeigen, welche Sorte ich gerne mag. Ich tippte auf die blauen Rachengold. Flink, ohne das Bonbon zu berühren, wurde es ausgepackt und mir gereicht.

Kleines Trinkgeld, fertig. Lutschen durfte ich das Bonbon zum Glück alleine ;.-)))))) Irre oder nicht irre? Ich sag irre.

Wegen des Bierkonsums an diesem Abend mussten wir (ERIK und ich) noch dreimal zur Toilette und jedesmal wurden wir so massiert. Ich konnte aber nicht rausfinden, ob die das nur bei den Europäern machen oder nicht.

Diese letzte kleine, gleich folgende Geschichte bestätigt auch, warum es besser war, die Tagesausflüge nicht gebucht zu haben, denn sonst hätte ich diese Geschichte wohl nie erlebt.

Nachtimpression

Im Barbershop

Erik, mein Kumpane der letzten Tage, wollte unbedingt zum Friseur.

Dieses Friseurgeschäft war in einer echt originalen Straße, wohin sich niemals ein Tourist verirren würde. Ich gebe zu, ein ganz klein wenig unheimlich war es mir schon. Alleine hätte ich dies auch nicht gemacht. Es war schon 20:30 Uhr. Die Geschäfte hatten natürlich alle noch auf. Rein beim Friseur.

Erik musste sich auf eine ca. 30 cm hohe Pritsche legen, deren Fläche so geformt war, wie das Negativ einer Wirbelsäule. Das sah schon mal ganz gut aus. Was nun folgte war Haarewaschen im Liegen.

An dem Kopfende der Pritsche war nämlich das Waschbecken versenkt eingelassen.
Das Mädchen, was damit beschäftigt war, tat dies in der Hocke sitzend. Nach erfolgreichem Waschvorgang wurde Erik auf den Stuhl gebeten. Sogleich kam ein jüngerer Herr, welches wohl der Chef war und schnitt ihm die Haare.
In Deutschland hätte man sich hierfür einen Tag unbezahlten Urlaub nehmen müssen, so viel Zeit hatte man sich genommen. (Etwas übertrieben gesagt), nach dem Haarschnitt gings wieder auf die Liegepritsche um dort erneut den Kopf zu waschen, was mit einer anschließenden Kopf- und Schultermassage beendet wurde. Nun noch Haaretrocknen und fertig war der neue Mensch.

Brautmodenfachgeschäft

Massagetechniken

Mittlerweile war es knapp 22 Uhr und Erik sagte mir, dass man hier auch medizinische Massage haben könne. Ich fragte nur, ob er sich sicher sei. "I am sure." OK.

Ich vertraute Erik und wir begaben uns eine kleine schmale Stiege aufwärts, wo wir einen größeren Raum antrafen, wo mehrere Massagepritschen standen und dort auch noch ein Herr massiert wurde.

Hier möchte ich ausdrücklich erwähnen, dass meistens in China die Massagen komplett mit Kleidung erfolgen. Das heisst, Socken, Hemd, Hose alles bleibt angezogen. Es sei denn, es handelt sich um eine Öl-Massage oder eine

Massage in entsprechend kenntlich gemachten Etablissements wie es vorwiegend in Thailand der Fall ist. Wie dem auch sei. Nun legten wir uns hin und zwei Frauen haben uns massiert. Ich lag auf dem Bauch und zeigte nun mit meinen Händen und Armen, dass ich gerne nur auf dem Rücken massiert werden wollte.
Super, sie hatte alles verstanden. Es ging los. Bei Erik, der neben mir auf der Pritsche lag, gings auch los. Jetzt lag mein Gesicht in dem dafür vorgesehenen Loch in der Pritsche und ich konnte nichts sehen. Ich konnte nur fühlen was da abgegangen ist.

Ich konnte nur sicher fühlen, dass es nicht die Hände der Frau waren. Ich versuchte meinen Kopf etwas anzuheben um seitlich einen Einblick zu Eriks Massagepritsche zu bekommen und da kam ich aus dem Staunen nicht mehr heraus. Die Masseurin, so auch meine, hielten sich an einem Bügel der an der Decke montiert war, fest, um so mit Ihrem halben bis ganzen Körpergewicht meinen Rücken mit den Füßen zu massieren. Es wurde regelrecht getanzt auf dem Rücken. Erst saß sie mit ihrem Gesäß auf meinen Oberschenkeln und trommelte mit den Hacken ihrer Füße die Wirbelsäule herunter. Dann saß sie auf meinem Steiß und machte das gleiche mit den Schultern.

Dann stellte Sie sich auf meinen Nacken und glitt immer wieder seitwärts von meinen Schulterblättern herab, sodass sie am Ende wieder auf der Pritsche stand. Es wurde getrommelt, gerieben. geknetet, mit den Zehen, Hacke und Spann. Alle nur erdenklichen Varianten, alles im Wechsel, alles mit den Füßen, alles auf meinem Rücken.

Nach einer halben Stunde drehte sie sich um, saß auf meinem Gesäß und machte das gleiche mit meinen Oberschenkeln sowie Wade. Nach einer weiteren Viertelstunde nochmal eine Viertelstunde Rücken und fertig war sie.

Erik zahlte mit Haareschneiden 5,60 EUR und ich 2,60 EUR. Ich fühlte mich wie ein junger Gott. Unglaublich. 23 Uhr ab ins Hotel. Sleep very well.

Tempelbesuch

Shanghai - Alles in allem ein sicher unvergessliches Erlebnis. Eine andere Welt. Eine große Welt. Shanghai hat den Transrapid, der in Tests schon über 540 km/h fuhr. Shanghai hat es geschafft in 12 Jahren in Pudong 3000 Hochhäuser zu bauen und baut gerade das höchste der Welt. Für die Expo 2010 läuft der Countdown.

Shanghai will der Welt eine ultramoderne Stadt präsentieren. Hier wird gerade ein fünf Quadratkilometer großes Gelände eigens hierfür erschaffen, alte Werksgelände und Wohntürme sind bereits abgerissen bzw. gesprengt worden.

Straßenhändler

Einkaufen? Jederzeit.

Werktags, Sonntags man merkt keinen Unterschied, die Geschäfte haben fast durchgehend geöffnet - immer ! Und genau aus diesen Gründen ist Shanghai die schnellste Stadt der Welt.

Ich hoffe diese Zeilen haben Euch gefallen, es ist eben immer die Darstellung "aus dem Auge des Betrachters", je nachdem wie man etwa erlebt hat und was man erlebt hat, fällt so ein Bericht anders aus.

Warten auf Kundschaft

Fazit

Eine Reise ist Shanghai auf jeden Fall wert. Egal, ob man vier Tage oder vierzig Tage Zeit hat, kann man sicher sein nur einen Bruchteil gesehen zu haben.

Es gibt noch sehr sehr viel mehr zu entdecken.

Falls es jemanden interessiert, das Hotel heisst Radisson Lansing SAS und liegt etwa im Nordwesten von Stadt. Es gibt zwei Radisson Hotels, das andere liegt allerdings in der Nähe des Flughafens.

Geheimtipp

Zum Abschluss noch ein Geheimtipp: Ein weiteres Highlight für Shoppingfreunde sind die sogenannten Fakemärkte, sowie die riesigen Shoppingcenter. Wir Europäer erkennen sie meist nicht als solche. Wenn man sieht, das irgendwo Menschen reinströmen, sollte man einfach mal mitgehen. Man ist überwältigt von der Masse an Waren und Shops. Alles erstreckt sich über viele Etagen. Die direkten Shoppingcenter interessierten mich persönlich nicht so besonders, deshalb habe ich nur kurz hereingeschaut.

Allerdings habe ich zwei freie, offene Märkte besucht, die sogenannten Fake-Märkte, die Märkte, wo die Markenpiraterie ihre Hochburg hat. Uhren der Marken Rolex, Omega sowie Breitling und Co. kann man hier handelnder Weise so um die 20 EUR erwerben. Schlecht gemachte Imitate sind schon für 5 EUR zu haben. Mont Blanc Kulis für 2-3 EUR, T-Shirts der Marken Diesel, Levis und Co. so um die 5-8 EUR. Gürtel, Taschen, Jeans, alles was das Herz begehrt. Handeln will jeder Händler mit einem. Es wird einem sofort ein riesiger Tischrechner in die Hand gedrückt, und er tippt hier seine Mindestforderung ein. Dann erfolgt unser Gegenschlag.

Tipp: Hier erstmal brutal ein Zehntel des verlangten Preises eintippen.

Dann kommt sein Gegengebot.

Blick auf Pudong-Stadteil von Shanghai

Dann geht man ein paar Prozent höher und sollte schon Aufbruchstimmung signalisieren. Dann tippt der Verkäufer wieder einen Preis ein und so geht das erstmal hin und her. Wenn man dann meint, es geht nicht mehr..... dann geht man einfach.

Keine Angst, der Verkäufer hat gutes Schuhwerk, spätestens an der nächsten Ecke steht er mit der Ware und gibt sie dann doch für den von Dir zuletzt eingetippten Preis.

Das macht Spaß - vorausgesetzt, man will auch was kaufen.

So wie ich, der zwei Omegas (Automatik) kaufen wollte, die mir aber jemand angeboten hatte, der einen Modeladen hatte. Ich war ganz verdutzt.

Altpapierhändler

Der Besitzer bat mich in seine Bude, die voll hing mit Hemden, Blusen und Jacken. Dieser kleine Shop war höchstens 2x2 Meter und in diesem hing auch noch die ganze Ware. "Come in, come in ", sagte er.

Ich wusste gar nicht, wo ich mich hinstellen sollte.
Auf einmal zog er die Jacken, die auf Bügeln hingen zur Seite.

Ich musste mich tief bücken und regelrecht durch die Jacken quetschen, (nicht übertrieben) da kam dann noch ein neuer kleiner Raum von 0,5 x 1,50 m zum Vorschein, rundum alles voll Kleidung.

Er machte an der Wand ein Brett auf. Darin waren locker 15-20 Schubladen.

In jeder Schublade mindestens 20-30 Uhren.

Die Auswahl reichte aus.
Allerdings fragte ich bei einem Modell ob es dieses auch mit einer anderen Farbe des Zifferblattes gäbe.
"no problem" Er ging raus, schickte zum Aufpassen seine Frau in das kleine Kabuff und kam nach 2 Minuten mit einer Handvoll Uhren zurück. Wahnsinn. So läuft das hier.

Ich habe für beide Omegas zusammen 42 EUR bezahlt, ursprünglich wollte er 140 haben. Angefangen habe ich für eine mit 10 EUR.

Das gleiche habe ich mit T-Shirts gemacht, wobei es hier aber dann etwas blöder ablief.

Als ich Sie gekauft hatte, standen fünf andere Händler vor mir und wollten mir passende Gürtel, und was weiss ich für Accesoires verkaufen.
Um die Jungs dann wieder vom Hals zu kriegen, muss man schon mal ein wenig schneller laufen. Gut, die tun einem nichts, aber lästig ist das schon. Aber - das weiss man ja vorher. Tja, und dann gings auch wieder zurück nach Hause. Schön wars. Und anstrengend. In diesem Sinne viele Grüße Michael Hoppermann alias "Hoppi"

Detlev Rüller zu Gast bei Felix Schmidt

Felix Schmidt Modellbauer aus Berlin

Felix kam kurz vor Jahreswechsel zur VR. Sein Hobby "Modellbau" passte in die Arbeitsvorbereitungen der Redaktion. Grund genug also, sich mal auf die Socken zu machen, und die Parkhäuser Berlins unsicher zu machen.

RS: Jung an Tagen in der VR-Community. Jung an Jahren im realen Leben. Wie alt bist du?
Felix : Ich bin 18 Jahre alt oder besser gesagt Jung.

RS: Seit wann betreibst du das Hobby des Modellbaus?

Felix: Modellbau betreibe ich jetzt etwas über 2 Jahre lang.

RS: Wie bist du zu dem Hobby gekommen?

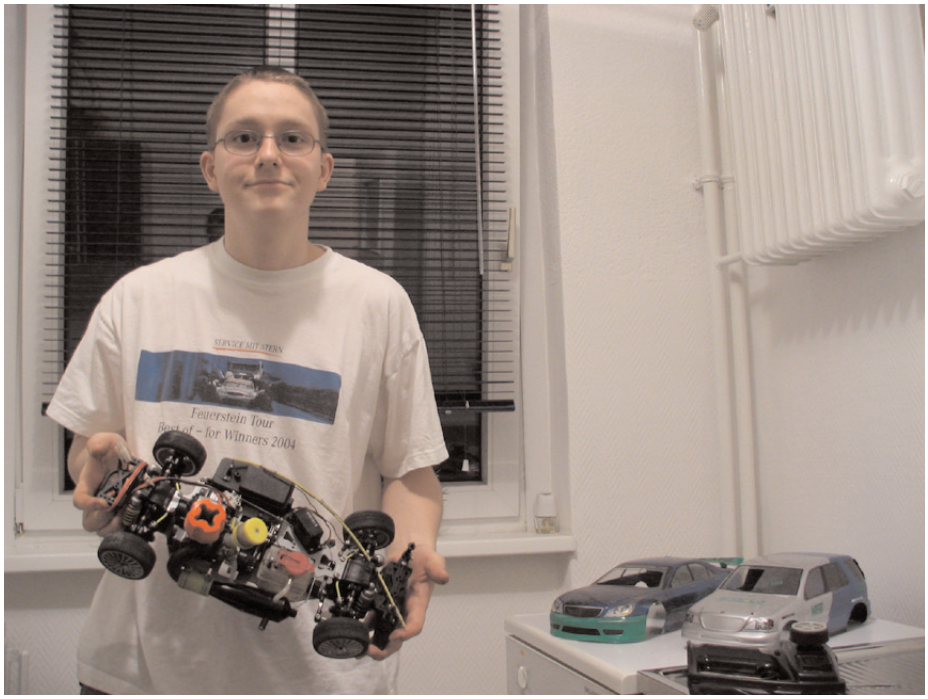
Felix: Ein Kumpel wollte wissen wo Conrad ist weil er sich für Modellbau interessierte. Ich bin mit ihm hingefahren und hab mich glatt in so ein Modellauto verliebt.

Er hat es sich noch mal anders überlegt und jetzt bin ich der einzige der eins hat. Ich habe es bis heute aber nicht bereut.

RS: Warum baust du Modelle, mit denen man fahren kann und nicht welche, die nur im Regal stehen?

Felix: Modelle, die im Schrank stehen, sind nur Staubfänger, so ein Modellauto fährt richtig, macht Krach, es liegt verbrannter Kraftstoff in der Luft und man muss sich mit der Technik vertraut machen, um sie anständig zu warten und zu pflegen.

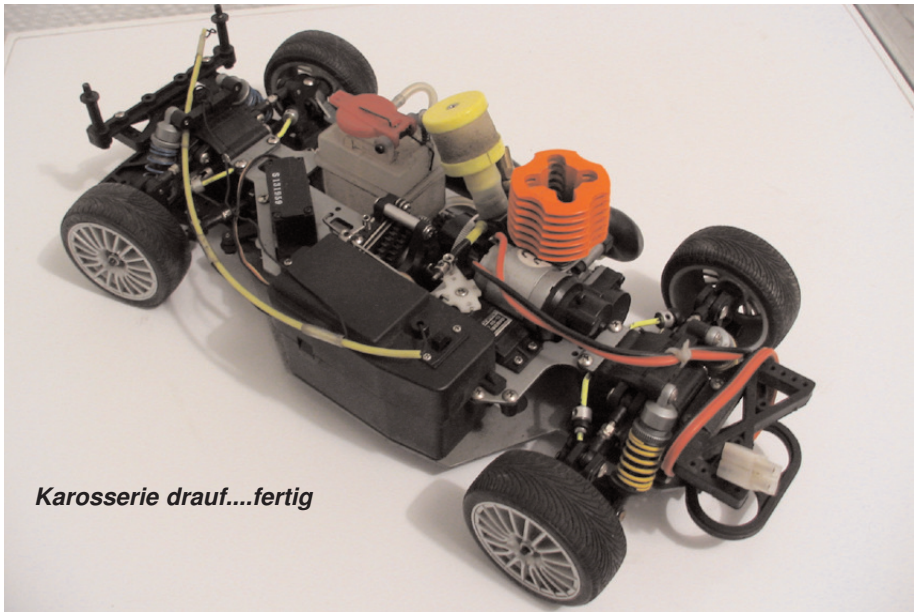
In meiner Ausbildung als Automobilmechaniker profitiert man stark von solchem technischen Wissen oder Interesse.



RS: Sind die Modelle markenbezogen, gibt es also z.B. einen Mercedes Bausatz mit Chassis, Karosse etc und dann z.B. einen Porsche, der dann ein anderes Chassis hat? Oder ist das Chassis mit der Antriebstechnik immer gleich und kann dann um diverse Karossen, die man austauschen kann, aufgemotzt werden?

Felix: Man hat ein Chassis, z.B. ein 1:10er mit einer Breite von 180mm und man kann jede Karosserie mit dieser Größe aufbauen.

Das kann jede Automarke sein.



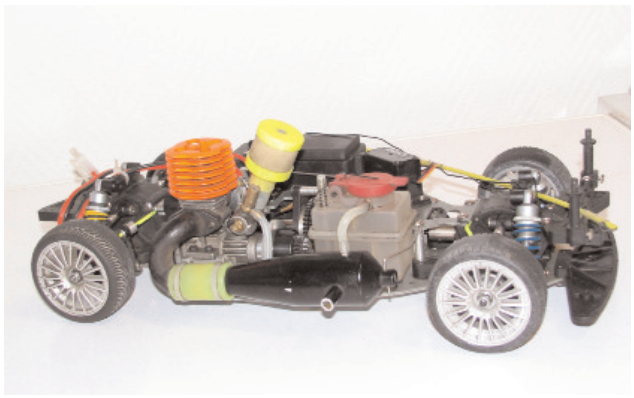
Karosserie drauf....fertig

Die zwei Karosserien von Felix. Eine Mercedes M-Klasse und eine S-Klasse. Beides hat er selbst lackiert und ausgeschnitten, fährt aber am liebsten ohne.

Wenn man eine Karosserie kauft ist sie unlackiert und durchsichtig, man muss sie selber lackieren und auch noch selber die Radkästen und überstehenden Teile selber wegschneiden. Inzwischen gibt es aber auch fertig lackierte und ausgeschnittene Karosserien zu kaufen. Man kann so viele verschiedene Karosserien fahren wie man will, man muss nur den Halter für diese dementsprechend auf jede Karosserie einstellen.
Es gibt viele Chassis mit verschiedenen Antriebsarten, z.b. mit Riemenantrieb oder Kardanwelle, dann gibt es noch die Auswahl zwischen Allradgetriebenen und Heckangetriebenen Modellen. In der Größe unterscheiden sich die 1:10 Modelle nicht so sehr.

RS: Was kostet so ein Bausatz?

Felix: 250 € für das Chassis und noch 100 € für RC-Anlage sammt Verbrennerzubehör wie Glühkerze, Glühkerzenstecker (versorgt Glühkerze während des Startens mit Strom) und Glühkerzenschlüssel (zum Aufbewahren und Rausschrauben der Kerze). Dann noch mal 30 € für eine lackierte Karosserie.



2,76er X-Race Motor mit Automatik 2-Gang Getriebe Das weiße mit dem roten Deckel ist der Tank, das schwarze Teil unten ist der Schalldämpfer. Das rote Teil ist der Kühlkörper vom Motor, das gelbe rechts daneben ist der Luftfilter. Das Kabel links ist vom Elektrostarter.

RS: Oha. Nicht gerade preiswert das Ganze. Wieviele Einzelteile stecken in so einem Auto?

Felix: Da es schon größtenteils vormontiert ist, ist das schwer einzuschätzen. Wenn ich nach dem Ersatzteilekatalog gehe, wären es ohne Motor und RC Anlage ca 250 Teile.

RS: Wie lang dauert der Zusammenbau?

Felix: Ich habe es an einem Samstag zusammengebaut und war da noch völlig ungeübt.

RS: Welcher Treibstoff wird benötigt?

Felix: Hier braucht man einen speziellen Modelltreibstoff. Die Modelltreibstoffe unterscheiden sich untereinander im Nitromethananteil.
Ein Standardsprit besteht aus: *Tabelleguck* 72%Methanol, 12%Öl und 16%Nitromethan.
Der Motor wird vom Öl aus dem Kraftsoff geschmiert weil er selber keines hat. So ein Kraftstoff kostet 19 € pro 2,5 Liter.

RS: Kostet wieviel pro Stunde?
Felix: Das Auto hat einen 100ml Tank und fährt damit 10 Minuten.

RS: Also knappe 4,50 € pro Stunde. Damit ähnlich teuer wie andere Hobbies auch.
Ist das Teil aber nicht ätzend laut? Ich kann mir vorstellen, dass man sich damit Ärger einhandeln kann.

Felix: Das ist sehr laut, z.b. wie eine Kettensäge oder ein Flugzeugmodell.

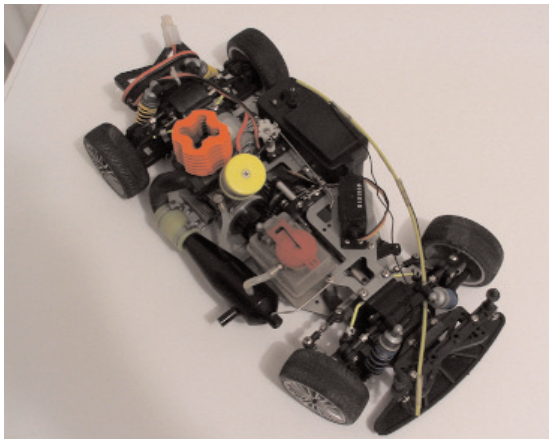
RS: Wo fährst du die Autos?

Felix: Ich fahre meinen auf einem großen Parkhaus, das Oberdeck ist für Autos gesperrt weil dort nicht so viele parken. Das Deck ist sehr lang und das Auto braucht viel Platz.
Neben Wohnhäusern sollte man nicht fahren, da macht man sich keine Freunde.

RS: Wie schnell ist so ein Teil?

Felix: Original war es 50 Km/h schnell, da ich einen etwas größeren Motor mit höherer Drehzahl eingebaut habe, schätze ich es auf 55 Km/h.
Mit einer größeren Getriebeübersetzung ließe sich das aber noch steigern.

RS: Du tunest die Motoren noch. Was genau machst du da? Hubraumvergrößerung?



Rechts neben dem roten Kühler ist der Starter und weiter rechts ist der Stellmotor für Vergaser und Bremse. Die schwarze Box ist die RC Box mit Empfänger und Batterien für die Stellmotoren

Felix: Diese Motoren kann man leider nicht tunen, man kann nur andere Teile anbauen, wie z.B. einen anderen Auspuff. Da mein Motor vor einem Jahr einen Kolbenfresser erleidete, habe ich mir einen etwas größeren Motor gekauft und von Seilzugstarter auf Elektrostart umgerüstet.

RS: Worauf kommt es bei der Fahrerei an? Schnelle Geschwindigkeit auf einer Geraden oder auf einem Rennkurs zu siegen?
Felix: Es ist so ein Zwischending aus Schnelligkeit und Handling, Rennsiege kommen , denk ich mal aus der richtigen Abstimmung und Erfahrung.

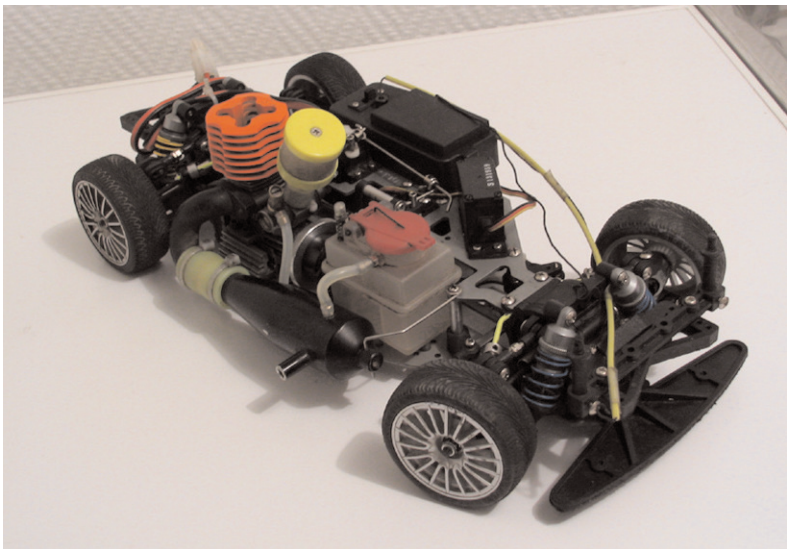
RS: Machst du das alleine oder werden irgendwie Rennen veranstaltet?
Felix: Größtenteils mache ich das alleine aber man trifft sich auch mal um, Erfahrungen auszutauschen. Rennen fahre ich eigendlich nicht, dazu ist auch einfach der Platz nicht groß genug.

RS: Gibt es einen Verein, in dem man sich austauscht ?

Felix: Ja es gibt z.B. den MAC - Berlin e.V. Die haben eine richtige Rennstrecke für Modellautos. Dort finden auch richtige Rennen statt. Ich kenne die aber nur aus dem Internet, ich wollte da mal reinschauen wenn es wärmer wird.

RS: Was benutzt du für eine Funkverbindung?

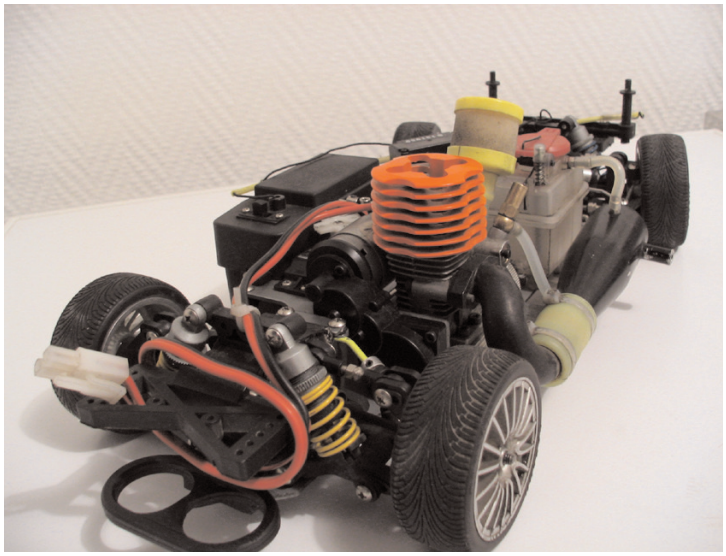
Felix: Ich habe zum Auto ein Set gekauft mit der 40 MHz RC Anlage.
Da ist die "Fernbedienung" drin, ein Empfänger, 2 Stellmotoren für Vergaser und Lenkung, Kabel und Batteriebox.



Ausserdem noch zwei Quarze. Da kann man auf dem 40 MHz verschiedene Kanäle benutzen, je ein Quarzpaar benutzen einen Kanal. Die werden in die Fernbedienung und den Empfänger gesteckt. So können viele Leute auf einer Frequenz fahren ohne sich gegenseitig zu stören.

RS: Wieviel Zeit verbringst du mit deinem Hobby?

Felix: Ausser dem Fahren muss man viel Zeit in die Pflege investieren.



Nach jedem Einsatz reinige ich das Fahrzeug und das Getriebe. Und die Lager betteln auch nach einem Spritzer Öl. Regelmäßig zerlege ich das Modell vollständig um es auf Verschleiß oder Schäden zu prüfen. Da mir das aber genau so viel Spaß macht wie das Fahren selber, ist das kein Problem.
Nach einer Stunde Fahren kann man etwa zwei Stunden für Pflegearbeiten einkalkulieren.

RS: Bei dem Hobby kommt scheinbar keine Langeweile auf. Ich wünsche dir weiterhin viel Spaß und danke für die guten Infos.

Rechenschaftsbericht des Kassenwarts für 2004

Don Merkels Porsche muss weiter warten

Hauptkassierer Rainer Merkel informierte die Redaktion über die Einnahmen und Ausgaben des VR e.V. im Jahr 2004.

Wie in jedem Jahr bilden drei Säulen die Einnahmen des Vereins.

Merchandising, Spenden und Fahrerbeiträge.

Einnahmen

An Fahrerbeiträgen kamen exakt 11892,86 € in die Kasse.

Aufmerksame Zeitgenossen oder Zweifler mögen nun fragen wollen, wie es möglich ist, bei 48 € glattem Jahresbeitrag eine krumme Summe zu erhalten. Diesen Leuten sei mitgeteilt, dass diese krumme Summe durch die Umrechnung der Fremdwährungen, z.B. Schweizer Franken/Öre zustande kommt.

Die von Wolfgang Wöger aufgetriebenen Sponsoren spülten 1750 € auf unser Konto,

Diese Einnahmen waren zweckgebunden und wurden für die diversen Awards der besten Fahrer in der Deutschen Online Meisterschaft wieder unter das Volk gebracht.

Amazon (Spielekauf über das Portal) Spenden usw. sorgten für 763,32 € in der Mannschaftskasse.

Die Gesamteinnahmen betrugen also 14 406,18 €

Ausgaben

Aber wie gewonnen, so zerronnen. Die Kohle musste wieder weg.

Das übelste, was einem Verein passieren kann, ist das Erzielen von Gewinn. Da wir das Finanzamt nicht unnötig belustigen wollten/durften, haben wir das Geld wieder investiert.

Technik, Feten, Preisgelder sind die Hauptsäulen auf der Ausgabenseite.

4879,78 € wollten die Betreiber unserer Server haben und die bekamen sie auch.

Wegen der allgemeinen Mitteilungswut mussten wir 1460,16 € fürs Forum abdrükken.

Das Teamspeak kostete lächerliche 132 € !!! Also von wegen "Reden ist Silber und Posten ist Gold". Keine Ausgabe ist sinnloser, als die für sinnlose Forenthreads.

Hard- und Software für unsere Server verschlangen im Jahr 2004 genau 1648,- €

Wie bereit gesagt, wurden die Sponsorengelder in Höhe von 1750,-€ an die Preisträger der DOM ausbezahlt.

Das die VR wächst, merkt man spätestens an den Zahlungen, die rund um das Racen anfallen.

Pokale, Admintreffen, Pottenstein, VR meets C.A.R., DOM Preise, Porto usw. schlagen inzwischen mit 4405,11 € zu Buche !

So kamen Ausgaben in Höhe von 14 275,05 € zustande.

Die Bilanz 2004 weißt also einen Gewinn in Höhe von 131,13 € aus.

Die einen werden Punktlandung sagen, der Don hat ein Problem seiner Familie beizubringen, dass es auch 2005 keinen Karibik Urlaub und keinen Porsche geben wird, weil der 2004er Überschuss nicht ausreicht.

In Hoffnung auf großzügige Spenden und Beitragszahlungen wünscht der Kassenwart eine erfolgreiche Saison 2005. Selbstverständlich können alle Angaben mit Belegen nachgewiesen werden.