

Für Sammler sind Carrera-Autos alles andere als Kinderspielzeug

VON LUTZ-P. EISENHUT

Kleine Kinder sind etwas Wunderbares! Stets brabbeln sie munter vor sich hin, lehren uns, die Welt mit unschuldigen Augen zu sehen, verschenken verschwenderisch bunte Bilder – und liefern uns so manchen Vorwand: Wie gern besuchten wir häufiger die Schwiegermutter, blieben noch länger bei Onkel Franz, sahen so gern den Diavortrag – aber leider: „Die Kleine! Ihr müsst verstehen...“ Und sobald sie mindestens sechs Jahre alt sind, ihr Geburtstag dräut, Weihnachten, Ostern, geben sie uns endlich Anlass, im Spielwarengeschäft zu sagen: „Carrera!“

Freilich gibt es andere Hersteller. 20 etwa auf dem Markt. Aber der deutsche Branchenführer hat unsere Jugend bestimmt. Seine marktbeherrschende Stellung, die in den 70er Jahren einem Monopol nahe kam, hat dafür gesorgt, dass Eltern schon seit Generationen die „Carrera-Bahn“ verlangen, wenn sie eine „Auto-Rennbahn“ kaufen wollen. Daran haben auch zwei Beinahepleiten 1985 und 1997, deren erste zum Freitod des Firmengründers Hermann Neuhierl führte, nichts geändert. Doch ganz gleich, ob Carrera, Fly, Ningo oder Scalextric: Der Vater (Mütter begeistern sich für solcherlei Spielzeug eher selten) trägt eine große Kiste nach Hause. Eine Grundpackung „Für Kinder ab sechs“. Darin liegen je nach Preis mehr oder weniger viele Schienen, zwei Autos, ein Trafo und zwei Regler. Die Packung legt der Vater auf den Gabentisch. Und wartet: dass doch endlich Bescherung sein möge.

Viel zu spät – da ist er einig mit Sohn oder Tochter – ist es so weit. Das Kind reißt begeistert das Geschenk auf, beginnt unverzüglich damit, die Schienen zusammenzustecken – und lernt in den folgenden Stunden viel über den Charakter seines Vaters: So dieser ein beherrschter Mensch ist, lässt er den Nachwuchs zunächst gewähren, tut unbeteiligt und trinkt ein Glas Wein. Nur dann und wann schaut er scheinbar gelangweilt zum Boden hin und sieht dort den Nürburgring entstehen, Hockenheim oder die Strecke von Monza. Kann er hingegen seine Unge-

duld weder kaschieren noch bezähmen, setzt er sich neben den Spross und bastelt selbst.

Das ist dumm fürs Kind, und dumm für die Enkel: In 30 Jahren wird's denen genauso ergehen. Irgendwann jedenfalls ist die Bahn dann fertig. Vater und Sohn nehmen die Regler zur Hand, drücken die Daumen und fahren ihr erstes Rennen. Dann ein zweites. Runde um Runde sausen mit enervierendem Surren kleine McLarens und Ferraris über den Wohnzimmer-Teppich. „Ich Mika, du Schumi“, damit ist alles gesagt. Die Mutter lächelt und zieht sich zurück: „Schatz, ich geh schon mal ins Bett.“ „Ja, ja.“ Noch 'n Rennen: „Jetzt nehm ich mal die andere Fahrbahn.“ Die Autos sausen. Spoiler an Spoiler. „Haben sogar Licht, ist das nicht Klasse?“ „Schon, aber sag mal, Vati, muss ich denn heute gar nicht ins Bett?“ „Ach was! Jetzt noch nicht. Ist doch Weihnachten. Komm, ein Rennen fahren wir noch...“ Erst wenn er vor Müdigkeit immer mehr Fahrfehler macht und droht, überm Drücker

“ Der Mensch spielt nur, wo er in voller Bedeutung des Wortes Mensch ist, und er ist nur da ganz Mensch, wo er spielt. “

FRIEDRICH SCHILLER

einzuschlafen, darf der Nachwuchs in die Box. Und der Vater überlegt sich, dass er gleich nach den Feiertagen noch ein paar Schienen kaufen wird, im Hobbykeller eine große Anlage aufbauen – um dem Kind eine weitere Freude zu machen.

„Unter meinen Kunden“, sagt Luc Fieuw, der von Euskirchen aus via Internet Rennbahnen, Autos und Zubehör in alle Welt verkauft, „sind nur ganz selten einmal Kinder.“

Denn die sind im Zeitalter von Gameboy, Computer und elektronischer Spiele-Konsole längst nicht mehr so wild auf Miniatur-Rennwagen, wie es die Väter im nämlichen Alter noch waren. Gleichwohl kann sich Fieuws Umsatz sehen lassen. Und er ist bei weitem nicht der einzige Fachhändler im Netz. Während die Online-Anbieter vor allem einen boomenden Sammlermarkt – Neu- und Gebrauchtwagen in Maßstäben von 1:60 bis 1:24 – beliefern, sorgen Spielzeuggläden und Kaufhäuser vor allem für die Erstausrüstung der Fahr-Anfänger im Hobby-Keller. Dort entstehen im Laufe vieler Jahre aus jener Grundpackung, mittels derer Vater und Sohn die heilige Nacht und so manchen Verwandtenbesuch – „Ihr entschuldigt, aber Kinder müssen spielen, und ein Sohn braucht seinen Vater...“ – herzubringen, mitunter mächtige Anlagen: Vier-, sechs-, zehnspurig; 20, 40, gar 70 Meter lang. Allmählich wird so aus einer kindlichen Freizeitbeschäftigung ein Hobby für mehr oder minder erwachsene Männer.

Mehr oder minder? „Ein Mann etwa“, sagt Luc Fieuw, „der regelmäßig Skat spielt, gilt gemeinhin als erwachsen. Sobald einer aber bunte Plastikautos um die Kurven jagt, wird unterstellt, er sei infantil.“ Dabei sei „Slot-Car-Racing“ – benannt nach dem Führungskeil der Autos, dem Slot – doch ein ausnehmend friedlicher Zeitvertreib. Wenn auch, ernsthaft betrieben, nicht unbedingt ein billiger. Zwar ist die Grundausrüstung bereits für ein paar 100 Mark zu haben, doch damit beginnt der Spaß ja erst. Bald ist die drei- bis vier Meter lange Strecke bestens vertraut und so spannend zu fahren wie der tägliche Weg zum Arbeitsplatz. Dann müssen neue Schienen her, Kurven, Gerade und Schikanen. Vor allem aber: neue Autos.

1200 verschiedene Typen unterschiedlicher Hersteller hat allein Luc Fieuw im Angebot. Im Miniatur-Fuhrpark stehen Großserienfahrzeuge – 50 000 Stück und mehr – und exklusive, nummerierte Sondermodelle, von denen jeweils nur ein paar hundert Stück gebaut werden. Die Listen-Preise reichen von 45 bis 675 Mark. Viel mehr noch bezahlen Sammler für ausgefallene oder seltene Stücke: Vierstellige Beträge sind für

gut erhaltene, „unbespielte“ Originale keine Seltenheit.

Doch selbst jene Sammler, die sich auf Neuerscheinungen spezialisieren, brauchen ein üppiges Budget: Jeden Monat erscheinen gut zehn neue Mini-Flitzer. „Wer alles kauft, was der Markt hergibt, kommt mit 20 000 Mark im Jahr nicht hin“, sagt Fieuw. Doch der wahre Slot-Car-Fan, der echte Hobby-Keller-Motor-Sportler sucht die Herausforderung, den Wettbewerb. Auch wenn es jene semi-professionellen Werksfahrer nicht mehr gibt, welche in den 70er Jahren für verschiedene Slot-Rennställe die Daumen drückten, kämpften bei zahlreichen nationalen und internationalen Wettbewerben noch immer Hunderte um Platzierungen und Punkte. Vor einigen Wochen beispielsweise konkurrierte ein Dutzend Teams beim 24-Stunden-Rennen in Brüssel um den europäischen Meistertitel. Wie bei den großen Vorbildern führt auch in der Königsklasse der Mini-Boliden der Weg aufs Siegertreppchen über zahlreiche Boxenstopps und Reifenwechsel. Und hier wie dort haben geschickte Mechaniker-Finger entscheidenden Anteil an der Platzierung.

Der Fachmann schraubt, bastelt und tüfelt, kämpft um jede Zehntelsekunde. Auf hölzernen Wettkampfstrecken – die sehr viel ebener sind als die herkömmlichen Plastikschienen – erreichen die Wagen Spitzengeschwindigkeiten von 60 Stundenkilometern und mehr. Da lohnt es, den Renner breiter zu machen, tiefer zu legen, an der Aerodynamik zu feilen; verschiedene Motoren auszuprobieren, mit Traktionsgewichten zu experimentieren, mit Getriebe-Übersetzungen und Reifensorten. Wenn es so weit erst einmal gekommen ist und im Haus nicht mehr eine Autorennbahn, sondern eine Teststrecke steht, sich das Weihnachtsgeschenk in ein Keller- und freizeitfüllendes Hobby verwandelt hat, sollte Sohnemann besser die Anlage meiden: Denn versehentlich könnte er ausgerechnet zu jenem Wagen greifen, den Vater in wochenlanger Arbeit wettkampftauglich aufgerüstet hat. Und dann unvermittelt den entsetzten Aufschrei hören: „Finger weg. Das ist doch kein Spielzeug!“