

# Weltrekord mit dem Fighter 2011 – die Story

Eigentlich geht es hier um den Fighter-Cup, die größte Jugendrennserie der Welt. Vor 15 Jahren ins Leben gerufen vom Deutschland-Importeur der Firma Tamiya.

Ursprünglich wurde mit einem sehr robusten, ferngesteuerten Elektrobuggy gefahren, der wegen seiner Robustheit den Namen „Fighter Buggy“ erhielt. Entsprechend erhielt die Rennserie den Namen „Fighter Cup“.

Die Endläufe der Rennen finden alljährlich Anfang August in Sonneberg (Thüringen) statt, wo Tamiya ein Auslieferungslager und zwei große Rennstrecken unterhält. Dort treffen sich immer etwa 200 Kinder nebst Eltern zu den großen Finalrennen. Dabei geht es auch um Eltern, die gemeinsam mit ihren Kindern ein Hobby ausüben, Träume haben und sich Ziele stecken.

Auch unsere Familie gehört zu den vielen, die ihren Jahresurlaub alljährlich anstatt in der Karibik oder Italien in Sonneberg (Thürin-

gen) verbringt, stets beschäftigt die Kinder in ihren Interessen zu unterstützen, zu loben oder zu trösten. Inzwischen sind wir das zwölfte Jahr in Sonneberg. Der jüngste Sohn Uwe geht seit fünf Jahren auf die Anna-Schmidt-Schule. Dort gibt es eine Modellbau AG, ins Leben gerufen von dem Lehrer Klaus Weißbecker, in der genau diese Modellautos gebaut und gefahren werden.

Als Modellbauhändler unterstütze ich mit meiner Firma MZ-Modellbau diese AG und betreue und coache gemeinsam mit anderen Eltern während

des Fighter Cups stets zwischen 10 und 20 Kinder.

## Die Idee

Die alljährliche Fahrt mit zwei Transportern voller Kinder, Wohnwagen und Anhänger, mit Grill, Bierzeltgarnituren, Pavillons, Zelten und Ersatzteilen von Frankfurt nach Sonneberg ist äußerst langwierig. Besonders nach der 100. Frage „wie lange noch?“ Dabei kam mir bereits vor fünf Jahren die Idee, diese Strecke doch einmal mit dem Modellauto zu fahren. Natürlich in wettbewerbskonformer Originalausstattung ohne Tuningteile oder Verstärkungen.

Die Organisation eines solchen Events ist sehr aufwendig, so dass ich dies alleine

nicht bewältigen konnte. Ich versuchte immer wieder Leute dafür zu begeistern, aber es dauerte bis Februar 2011, bis sich Manfred Holl von Dickie-Tamiya anlässlich des 15-jährigen Jubiläums des Fighter Cups dafür begeistern ließ und seine Unterstützung zusagte.

## Die Organisation

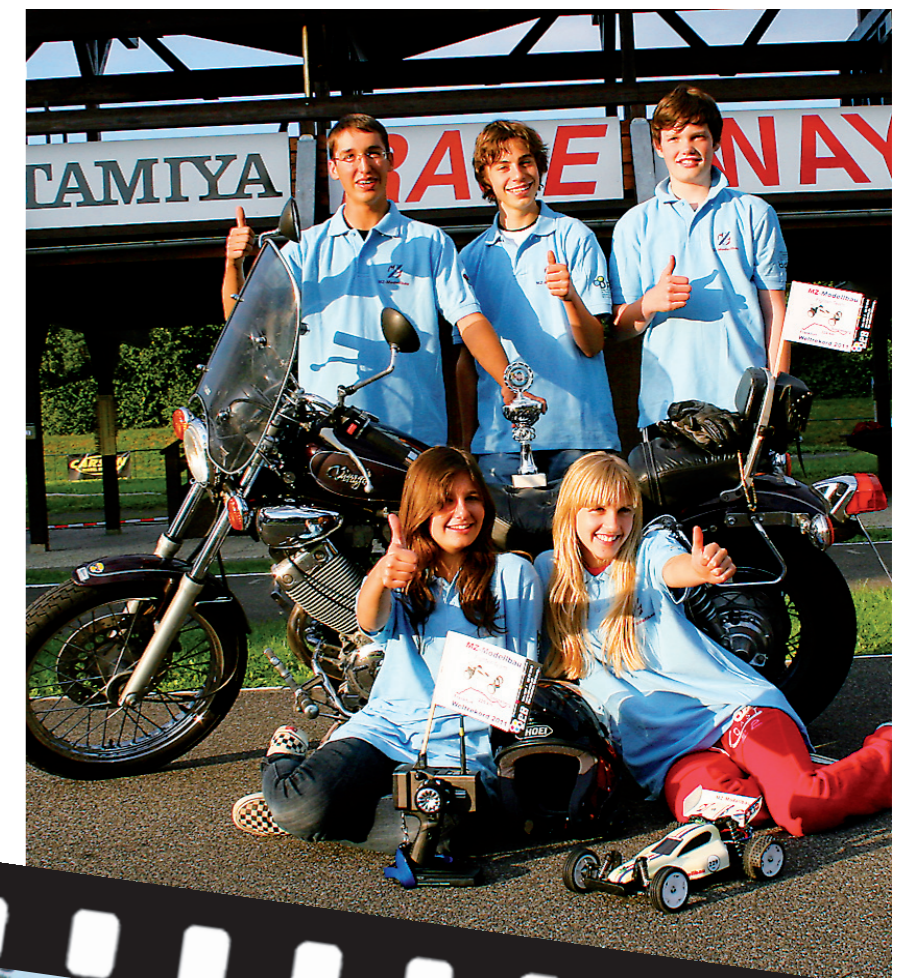
Während ich mich um die Fahrer und die Streckenführung kümmerte, beauftragte Dickie-Tamiya eine Eventagentur, sich um die Genehmigungen, den Guinness-Eintrag und die Pressearbeit zu kümmern. Zunächst plante ich, die Strecke auf Radwegen zu fahren, jedoch stellte sich schnell heraus, dass dies nicht durchgängig möglich ist. Also wurde eine Strecke über wenig befahrene Landstraßen geplant.

Um auch Engstellen passieren zu können,

könnte man aber auch die Presse nicht informieren...

## Die Hilfe

Deprimiert informierte ich Patrick Weicherding, der sofort seinen Bruder Volker ins Spiel brachte. Als Kripobeamter kennt dieser sich im deutschen Verwaltungsapparat gut aus und weiß, wo Genehmigungen einzuholen sind. Tatsächlich hatte er binnen einer Woche die zuständige Behörde in Darmstadt ausfindig gemacht und die Formulare besorgt. Also sofort die Formulare ausgefüllt, Veranstaltungsversicherung bei der Allianz (gesponsert von der Agentur Naumann) besorgt und per Mail weggeschickt. Die zuständige Amtsleiterin war sehr freundlich und kooperativ. Sie erklärte mir am Telefon, dass eine Genehmigung grundsätzlich kein Problem sei, aber normalerweise drei Monate dauert, mindestens jedoch acht Wochen. Auf-



wollte ich mit dem Motorrad hinter dem Modellherfahren, das Modell wird vom Soziussitz aus gesteuert. Übungsfahrten mit meinem Sohn waren sehr vielversprechend. Schließlich sprach ich die besten Fahrer der Modellbau-AG in der Anna Schmidt Schule an, ob sie bei dem Projekt dabei sein wollten. Uwe Maurer (15), Lukas Kulüke (12), Philipp Luderer (15), Ann Caroline Weidt (14) und Kaja Jurak (13). Keines der Kinder war zuvor Motorrad gefahren, aber alle waren begeistert, und meisterten die Übungsstunden mit Bravour. Schließlich fand ich auch einen erfahrenen Motorradfahrer, Patrick Weicherding. Auch er war mit seinem Sohn Marco schon oft in Sonneberg und sagte seine Unterstützung spontan zu.

## Der Rückschlag

Etwa sechs Wochen vor dem geplanten Termin kam von der Eventagentur das „NO-GO“. Die Nachricht, dass die Behörden unser Unternehmen mit dem Motorrad nicht genehmigen können. Außerdem wäre ein Eintrag in das Guinness-Buch für den Versuch nicht möglich. Ohne diese Genehmigung

grund des Umfangs der Rückfragen bei den zuständigen Polizeidienststellen und Verkehrswachten sei eine schnellere Bearbeitung nicht möglich. War das das Aus?

## Die Rettung

Gegen Ende dieses Gesprächs erwähnte Frau H., dass sie nichts dagegen hätte, wenn wir uns selbst mit den verschiedenen Polizeibezirken in Verbindung setzen. Wenn diese das O.k. gäben und unser Gespann mit Begleitfahrzeug abgesichert würde, sei alles kein Problem.

Also musste wieder Volker ans Telefon, um bei den Polizeikollegen für das Projekt zu werben. Tatsächlich waren viele Polizeibezirke in Hessen sehr kooperativ, ja sogar begeistert von der Idee. Thüringen hielt sich mit der Zustimmung etwas zurück, verbot die Fahrt aber nicht. Nur Bayern stellte sich stur und verlangte eine offizielle Genehmigung. Ohne Genehmigung, keine Fahrt.

Neue Strecke, und es geht doch...

Also wurde die Strecke einfach um Bayern herum geplant. Das verlängerte zwar die Fahrstrecke deutlich, machte sie aber legal. Gleichzeitig mit der Eigeninitiative bei der Genehmigung, engagierte sich Davor Jurak, der Vater einer der Fahrerinnen, dafür, dass wir doch noch einen Guinness-Eintrag bekommen könnten. Wegen der jetzt verkürzten Bearbeitungszeit waren 470 Euro extra Gebühren fällig, doch er schaffte es, nach gefühlten 100 Seiten Vertragswerk in Englisch, uns in eine Kategorie für den Rekord einordnen zu lassen.

Noch am letzten Tag gingen stündlich Mails zwischen ihm und Guinness hin und her und er musste gegen die Auflage kämpfen, dass alle Teilnehmer über 16 Jahre alt sein sollten. Aber auch das schaffte er noch wenige Stunden vor der Abfahrt.

## Das Motorrad

Das Motorrad, eine Yamaha Virago 555 wurde extra umgebaut, mit einer Sissi-Bar (Rückenlehne) damit die Kinder hinten nicht herunterfallen konnten. Vorgelegte Fußrasten machten die lange Fahrt bequemer, und eine kleine Packtasche enthielt Ersatzakkus.

## Letzte Vorbereitungen

Die letzten Tage waren recht hektisch. Neben der Vorbereitung für die Fahrt mussten sich alle Kinder auch auf die Finalrennen in Sonneberg vorbereiten, da diese im Anschluss stattfinden würden. Sie mussten ihre eigenen Autos rennfertig machen, Koffer packen und Campingmaterial verladen. Immer wieder riefen auch Pressevertreter für Fotos oder Filmaufnahmen an. Dazu trommelte ich alle Kinder zu den Terminen zusammen. Einer wurde dann mangels Filmkamera wieder kurzfristig abgesagt.



**Der Start**

Da die Fahrt eine symbolische Verbindung der Anna-Schmidt-Schule mit der Rennstrecke in Sonneberg sein sollte, musste auf der Rennstrecke im Schulhof gestartet werden. Die Anna Schmidt Schule in Nieder Erlenbach hat als einzige Schule weltweit eine eigene Rennstrecke mit elektronischer Transponder-Zeitmessanlage. Da noch Schulferien sind schloss uns Herr Enke, der Hausmeister, noch vor 4 Uhr in der Früh das Schulhof auf. Für den Event und die Aufnahmen hatte er den Schulhof extra gereinigt und fotofeind gemacht. Bis auf die Dunkelheit herrschten optimale Bedingungen für eine schnelle Rennrunde! Zusätzlich stellte er uns noch eine gelbe Rundumleuchte für das Begleitfahrzeug zur Verfügung.

Der Start war für 4 Uhr vorgesehen, um den Morgenverkehr in Frankfurt

Personenbeförderung freigehalten werden.

Die erste Teilstrecke fuhren mein Sohn Uwe und ich unter Polizeibegleitung Richtung Karben, Hanau und Gelnhausen. Das Fahrtempo war wie berechnet bei 25 bis 35 km/h. Anfängliche Schwierigkeiten mit der Steuerung konnten durch einen schnellen Wechsel der Fernsteuerung bei km 20 behoben werden. Die Strecke war in zehn gleiche Abschnitte eingeteilt, so dass jedes der fünf Kinder zweimal zum Fahren kam. Patrick und ich wechselten uns als Motorradfahrer auf jeder Teilstrecke ab, Davor fuhr das Begleitfahrzeug zur Absicherung.

**Die Technik**

Motorradfahrer und Fighterfahrer waren per Headset miteinander verbunden und konnten so Probleme auf der Strecke besprechen. Eine Akkulation reichte für durchschnittlich 12

km. So hielten wir unterwegs immer wieder an, um die Akkus zu wechseln. Im Vorfeld hatten mich Experten gefragt, wie viele Motoren und Reifensätze ich für das Vorhaben einkalkuliert habe. Das Ergebnis hat schließlich gezeigt, dass man die Strecke problemlos mit nur einem Motor und einem Reifensatz bewältigen kann. Um geradeaus zu fahren, wurde am Sender der Lenkausschlag sehr stark reduziert. Sonst ist es nicht möglich, den wendigen Fighter bei Höchstgeschwindigkeit geradeaus zu fahren.

**Probleme**

Fahrerisch war das Projekt sehr anspruchsvoll. Das Modell musste vom Sozios aus gesteuert werden. Dadurch hatte der Modellfahrer keine Möglichkeit, sich festzuhalten. Er/Sie musste am Motorradfahrer vorbeischaun

und sich dabei mit den Beinen am Motorrad festklemmen. Außerdem waren gelegentlich Steine auf der Straße, die das Modell selbst bei vorausschauendem Fahren kurzzeitig aus der Bahn werfen konnten.

Auch für den Motorradfahrer war volle Konzentration gefragt. Die Streckenführung einhalten, das Modell beobachten und gleichzeitig den Verkehr im Auge zu behalten ist auf die Dauer sehr anstrengend. Die manchmal sehr langsame Fahrt erleichtert das Ganze nicht wirklich. Gleich zu Anfang mussten wir die erste Umleitung fahren, da eine Straße wegen Bauarbeiten und einem „Ironmanwettkampf“ gesperrt war. Weitere Umleitungen sollten die Gesamtstrecke im Laufe des Tages noch deutlich verlängern. Aus den ursprünglich geplanten 229 km wurden inklusive der Umfahrung des Freistaates Bayern 269,7 km.

**Highlights**

Wir fuhren durch wunderschöne Landschaften in Hessen und Thüringen. Gelegentlich war ich versucht, meinen Sozios auf die Schönheiten der Gegend hinzuweisen, verknipte mir das aber lieber... Passanten blieben stehen und schauten uns nach, gelegentlich wurden wir auch angefeuert von Leuten, die von unserem Vorhaben aus dem Radio oder der Zeitung erfahren hatten. Bei der nachträglichen Auswertung der Navigations-Daten stellte sich heraus, dass wir wegen einer Umleitung versehentlich doch wenige Kilometer durch Bayern gefahren sind. Die Behörden mögen uns verzeihen... **Technischer Defekt**

Plötzlich fuhr das Modell nicht mehr. Der Motor drehte hörbar, aber das Modell kam nicht voran. Mit der



**Weltrekord mit dem Fighter 2011 – die Story**

Diagnose „Motorritzel“ begann ich das Getriebe und im Anschluss daran die Hinterachse zu zerlegen. Als dort alles o.k. war, stellte sich als Übeltäter ein verlorener Splint in der Radachse heraus. Beim Zusammenbau des Getriebes fragte ich nach den Zahnradern zum Wiedereinbau, und Davor scherzte „Zahnräder werden im Modellbau überbewertet“. Nachdem das Getriebe wieder komplett zusammengebaut war, lag noch ein Zwischenzahnrad in der Box. Also musste ich erneut das komplette Getriebe mit Hinterachse zerlegen. Diese Reparatur kostete uns gut 45 Minuten. Eigentlich hätte sie in fünf Minuten erledigt sein können.

**Der Unfall**

Nach einer langgezogenen Kurve kam eine Tankstelle rechts voraus in Sicht. Ein alter Landrover fuhr zügig von der Tankstelle in Richtung Straße. Ich bat Kaja, etwas langsamer zu

fahren, um ihn vorbei zu lassen. Beim Bremsen kam das Modell ins Schleudern und geriet direkt unter das Vorderrad des Motorrads, was damit zur Seite wegrutschte. Kaja sprang vom Motorrad, griff sich das Modellauto und verkündete mir sofort stolz, dass der Fighter noch ganz ist. Auf meine Frage, ob sie sich verletzt hätte, antwortete sie zu mir herabblökend „Wir müssen nur den Hinterreifen wieder befestigen“. Nachdem mich Patrick unter dem Motorrad befreit hatte, stellten wir fest, dass der Schaltmechanismus verbogen war. Er ließ sich aber leicht richten, und wir setzten die Fahrt fort.

**Totalausfall?**

In der Nähe der Wasserkuppe kamen plötzlich Rauchschwaden vom

rechten Vorderreifen des Begleit-Jeeps. Eine Überprüfung ergab eine glühend heiße rechte Vorderbremse einschließlich Felge. Nach der Demontage des Vorderrades stellten wir einen möglicherweise gerissenen Bremsbelag fest. War das das Ende der Rekordfahrt? Mussten wir jetzt abbrechen?

Nach einem eingehenden „Brainstorming“ entschieden wir, Davor und seinen Jeep in die Hände des ADAC zu geben, bei den anderen Begleitfahrzeugen zusammenzurücken und Norbert Kulükes Auto zum neuen Begleitfahrzeug zu bestimmen.

Wegen der eingeschränkten Platzverhältnisse konnte die permanente zweifache Videoüberwachung jedoch nicht in das neue Begleitfahrzeug eingebaut werden. Lediglich alle für die Sicherheit des Konvois notwendigen Einrichtungen konnten umgebaut werden. (Der Jeep wurde vom ADAC nach Frankfurt gebracht und wir holten Davor später aus Fulda ab, damit er abends noch mit uns feiern konnte).

**Überholmanöver**

Natürlich wurden wir wegen unserer niedrigen Geschwindigkeit vielfach von anderen Autofahrern überholt. Das lief auch dank guter Kommunikation zwischen Motorrad und Begleitfahrzeug sehr gut. Umso mehr staunte ich, als unser Gespann sich einem vorausfahrenden Auto näherte. Der PKW hatte ein Schild mit 25 km/h auf dem Kofferraum. An einer Park-



bucht fuhr er schließlich rechts zur Seite und wir konnten an ihm „vorbeirasen“. So haben wir auch noch ein Auto überholt...

**Ankunftszeit**

Durch die verspätete Abfahrt und die verschiedenen Zwangsstopps war unser Ziel, Sonneberg um 14 Uhr zu erreichen, nicht mehr zu halten. Wir standen in ständigem Kontakt mit den Herren Pillmann und Panzer von der Rennstrecke in Sonneberg, weil dort normalerweise gegen 14 Uhr geschlossen wird. Schließlich kam die gute Nachricht, dass man für uns die Strecke die ganze Nacht offen halten würde.

**Sonneberg/Tamiya**

Es war schon ein tolles Gefühl, nach 14 Stunden und 20 Minuten am Ortsschild von Sonneberg vorbeizufahren. Bei Sonnenschein passierten wir den Bahnhof und fuhren schließlich in die „Mittlere Mutsch“, Heimatadresse der Rennstrecke von Tamiya. Hier warteten schon Udo und Steffi Haas von „Modell-Werk“ als Fotografen, um das Ereignis zu dokumentieren. Unter dem Beifall von Zuschauern und der anderen Teilnehmer und Begleiter erreichte Patrick mit Kaja die Rennstrecke und fuhr drei Ehrenrunden auf der offiziellen Fighter-Cup-Strecke, bevor wir uns zum Erfolg gratulieren konnten.

Norbert Pillmann von Dickie-Tamiya hatte noch einen Pokal gestiftet, der uns von meiner Frau feierlich überreicht wurde. Eine lange Planung und ein langer Tag gingen erfolgreich zu Ende. Nach unseren Informationen ist der aktuelle Weltrekord von einem Modellauto auf freier Straße bei 70 km Strecke. Diesen haben wir mit unserem 269,7 km deutlich übertroffen.

**Zweiter Weltrekord als Zugabe**

Um noch einen weiteren Weltrekord zu übertreffen, trafen wir uns am nächsten Tag noch einmal auf der Rennstrecke. Der aktuelle Streckenrekord von einem elektrisch betriebenen Modellauto mit nur einem Akku lag bei knapp 24 km. Diesen galt es zu übertreffen. Dazu rüsteten wir unser Rekordfahrzeug mit einem 5000er MZ-Power-Car LiPo-Akku aus, und fuhren damit auf der Tamiya-Rennstrecke.

Weil bei der Fahrt am Vortag der neue, für diesen Rekord vorgesehene Akku, verschwunden war, musste ein zwei Jahre alter Akku reaktiviert werden. Es stellte sich aber heraus, dass er nichts von seiner Leistung eingebüßt hatte. Auch hier wechselten sich die Fahrer und Fahrerinnen ab, weil

die gesamte Fahrdauer mit reduzierter Geschwindigkeit bei knapp zwei Stunden lag. Zusätzlich zu den vorgenannten Fahrern fuhr auch Michael (19), mein ältester Sohn, noch einige Runden mit.

Auch dieser Rekord wurde per Video dokumentiert und die Strecke von der Sonneberger Polizei eigenhändig vermessen. Wir erreichten 45 m mehr als 282 Runden, bei einer Streckenlänge von 121,1 Meter = 34,2 km. Damit wurde auch dieser Rekord von uns deutlich übertroffen. Die Eintragung bei Guinness ist beantragt.

**Fazit**

Es ist ein wahnsinniges Gefühl, nach so langer Vorbereitung, so vielen Rückschlägen und Enttäuschungen, das Projekt erfolgreich beendet zu haben. Kinder wie Eltern waren begeistert. Vielen Dank an alle Beteiligten und Helfer, die sich für die Sache engagiert haben. Der Rekordfighter in Herbie-Lackierung wurde von allen Fahrern handsigniert.

Axel Maurer

**Fahrer des Modellautos:**

- Uwe Maurer, 15 Jahre,
- Lukas Kulüke, 12 Jahre,
- Philipp Luderer, 15 Jahre,
- Ann Caroline Weidt 14 Jahre, Kaja Jurak, 13 Jahre, alle Schüler der Anna-Schmidt-Schule.
- Michael Maurer, 19 Jahre (nur beim Rekord für die längste Fahrt mit einem Akku).

**Motorradfahrer:**

- Axel Maurer und Patrick Weicherding

**Begleitfahrzeuge**

- Davor Jurak und Norbert Kulüke

**Sponsoren**

- MZ-Modellbau
- Lincept
- Copy Cobic
- Data Print Ratzmann
- Allianz Versicherung Naumann
- Dickie-Tamiya

**Technik:**

- Modell „Desert-Gator“. Bausatzmodell, aufgebaut nach dem Tamiya-Reglement ohne spezielle Tuningteile.
- Motor: Cup-Machine.
- Akku: MZ-Power Car Lipo-Akku, 5000 mAh (für die weiteste Fahrt mit einem Akku).
- Akkus: Carson NiMH 3000 mAh (für den Langstreckenrekord).
- Regler: LRP Quantum Bullet Pro.
- Fernsteuerung: Futaba 3PK 2,4 GHz.
- Es wurde mit nur einem Satz Spike-Reifen und einem Motor gefahren.

