

Über die bekanntesten Strecken der Welt brettern

Hinwi Eine neue Event-Location lässt mithilfe von professionellen Simulatoren Motorsportfreunde auf ihre Kosten kommen.

Tina Schöni

Noch ist sie nicht fertig, die neue Event-Location in Hinwil. Michel Bronner öffnet für einen ersten Augenschein aber bereits jetzt die Tür. Im zweiten Stock, oberhalb seiner Reinigungsfirma A Plus an der Zürichstrasse 66a, richtet der Hinwiler derzeit einen Raum für Motorsportfreunde ein.

An fünf professionellen Simulatoren im Wert von insgesamt 150 000 Franken soll man sich ab dem 10. September mit über hundert Fahrzeugen auf den berühmtesten Rennstrecken der Welt messen können.

Experte unterstützt Simulation

«Der Raum wird bis im Herbst einer Boxengasse gleichen», sagt Bronner. Bisher sind ein Rennwagen, eine alte Tanksäule, rote Ledersitze sowie Metallfässer aufgestellt. Motorsport-Bilder, eine Bar sowie ein Bodenbelag, der mit Reifenspuren und Ölflecken einer Rennstrecke gleicht, werden noch folgen.

«Wir unterteilen den Raum in einen Rennfahrbereich und eine Lounge. Während die einen Rennen an den Simulatoren fahren, können die anderen es über einen Bildschirm an der Wand verfolgen», erklärt der Hinwiler. Damit das Rennspektakel einer Live-Situation noch etwas näherkommt, hat er auch einen Boxenstand errichtet. Er zeigt auf einen Tisch in der Mitte des Raums, über dem vier Monitore angebracht sind. «Von hier aus werden die Rennen kommentiert und koordiniert.» Unterstützt wird Bronner dabei von Roger Schmu-



Michel Bronner richtet in Hinwil eine Boxengasse ein, wo Motorsportfreunde auf ihre Kosten kommen sollen. Fotos: Seraina Boner

cki, einem Experten aus dem Sim-Racing (zu Deutsch: Simulationsrennen). Er ist Teil der Sim-Racing-Academy und gehört einem virtuellen Rennteam an, das im elektronischen Sport (kurz: E-Sport) unter anderem professionelle

Meisterschaften und diverse Ligen bestreitet. In Hinwil soll aber nicht der E-Sport als solches, sondern der Spass im Vordergrund stehen, sagt Bronner. Schmucki werde als Instruktor arbeiten und die Events jeweils leiten.

Bronner ist froh über diese Hilfe. «Ich selbst habe mit E-Sport nicht viel zu tun, und in der Formel 1 kenne ich mich zu wenig aus.» Ein Faible für Autos hat der Hinwiler aber. «Ich besitze mehrere alte Fahrzeuge aus den 70er und 80er Jah-

ren und bin in der Oldtimer-Szene gut vernetzt.»

Durch dieses Interesse ist der Geschäftsmann auch auf Sim-Racing aufmerksam geworden. An einem Anlass in Horgen hat er einen solchen Simulator testen können. Bronner war fasziniert davon, wie real es sich anfühlte. «Da hatte ich die Idee, Sim-Racing auch in Hinwil anzubieten.» Das oberste Stockwerk an seinem Firmenstandort war nach wie vor noch frei. Für E-Sport-Racing-Events sei die Fläche ideal.

Alternative zu Kart oder Bowling

Die Anlage in Hinwil ist laut Bronner nicht für Übungszwecke oder Trainings von professionellen Motorsportlern gedacht. «Wir sind zwar für alles offen, aber unsere Hauptzielgruppen sind vorwiegend Firmen, Vereine, Klubs sowie unsere Kunden.» Spiel und Spass würden im Vordergrund stehen. Beim Equipment habe er viel Wert auf Qualität gelegt. Statt auf virtuelle Brillen, setzt Bronner auf grosse Monitore. «Bei den Brillen besteht die Gefahr, dass den Leuten schlecht wird.»

Um die neue Event-Location in Hinwil zu nutzen, ist eine Voranmeldung nötig. Das sei nicht nur für Gruppen, sondern auch für Einzelpersonen ab 16 Jahren möglich. Bronner betont aber: «Wir sind kein öffentlicher Spielsalon.» Er wolle sich vom professionellen E-Sport und den Game-Communities abgrenzen. «Es soll eine Alternative zu sonstigen Team-Events wie Kartfahren, Kegeln oder Bowlen sein, wo man Sim-Racing einfach ausprobieren kann.»

Redaktoren im Formel-1-Cockpit

Hinwil Zwei ZO/AvU-Redaktoren haben die Simulatoren ausprobiert und ihre Erfahrungen festgehalten.

«Hauptsache schneller als der Kollege»

Für gewöhnlich sitze ich nicht in einem Rennwagen, und ich beschleunige auch nicht auf über 300 Sachen. Es für einmal doch zu tun, fühlt sich ziemlich gut an. In diesem Simulator kann mir schliesslich nichts passieren. Mit Handschuhen und Kopfhörern, aber ohne Helm und Sicherheitsgurt, setze ich mich in den Fahrersitz meines virtuellen Mercedes, positioniere meine Füsse auf dem Brems- und Gaspedal und umfasse das Lenkrad, wo sich auch die Kupplung befindet. Dann mache ich mir mein Ziel bewusst: Hauptsache schneller sein als mein Kollege David im Nebensitz.

Die erste Runde auf der Monza-Strecke ist eine ziemliche Herausforderung. Ich bin vom Wettfieber gepackt. Geübt mit Games und Computerspielen bin ich nicht, und auch von Rennsport weiss ich so gut wie nichts. Ich rechne mir also keine allzu grossen Chancen aus. Ich trete das Pedal durch und gebe Vollgas. Der Motor heult auf. Doch gleich bei der ersten starken S-Kurve komme ich ins Schleudern. Ich spüre den Widerstand meines Lenkrads, höre das Quietschen der Reifen. Ich versuche eine Vollbremse. Aber es reicht nicht mehr. Ich brette geradeaus weiter, erst über Sandboden, dann über Rasen – und schliesslich knallt mein Rennwagen mit voller Wucht in die Bande. Das war wohl nichts. Etwas beschämt lege ich den

Rückwärtsgang ein. Es wird nicht das letzte Mal sein.

Besonders schnell bin ich auch nach der zehnten Runde noch nicht. Meine Bestzeit liegt bei 2:16 Minuten. Der Instruktor gibt mir Tipps, und meine nächsten Fahrten gelingen besser. Die Strecke kenne ich inzwischen auswendig. Ich gehe rechtzeitig vom Gas, schalte vor der Kurve runter und benutze wenn nötig auch die Bremse. Meine Zeiten verbessern sich allmählich. «Da hat jemand Talent», höre ich den Instruktor zu mir sagen. Sein Lob fühlt sich gut an, doch kurz darauf knallt mein Fahrzeug wieder gegen die Bande. Ich lache.

Viermal wechsele ich bei meinen Testfahrten den Wagen. Ich lenke einen Mazda, versuche mein Glück in einem Ford Oldtimer und sitze schliesslich im Formel-1-Ferrari, wo ich mich sogar noch gegen virtuelle Gegner beweisen muss. Ich ahne Schlimmes und behalte recht. Schon wenige Sekunden nach dem Start sind sie alle aus meinem Blickfeld verschwunden. Jetzt habe ich die Fahr-

bahn immerhin für mich. Und: Mit dem Ferrari gelingt es mir besser, mich durch die Kurven zu manövrieren. Ich überquere die Zielinie und blicke auf die Zeit. Ich habe es in 1 Minute 36 geschafft. Ich bremse ab, etwas stolz. Dann muss ich mir eingestehen: Die Zeit von David konnte ich mit meinem «Talent» im Motorsport aber doch nicht schlagen.

Tina Schöni



«S-Kurven kann man auch ignorieren»

Ums gleich vorwegzunehmen: Autos sind mir wurst. Ich habe keine Ahnung von ihnen, und so lange sie fahren, sind sie genau richtig für mich. Aber ich mag Computerspiele. Deshalb also ich. Hier. In diesem Sitz, die Hände am Steuer, den Fuss auf dem Metalpedal. Der Instruktor fragt, welches Auto ich will. Ich sage Lambo, unbedingt. Ich mach das so ein bisschen klugscheisserisch, um Tina im Nebensitz Fachwissen vorzugaukeln. Dabei weiss ich nur, dass die von «Top Gear» der Meinung sind, Lambos seien die besten Autos der Welt. Die werden schon wissen.

Die Wahl scheint gut. Doch der Start misslingt. Gang eins rein per Rechtsklick am Steuer,

dann aufs Pedal, nichts passiert. «Fester drücken», sagt der Instruktor. Ah, da. Ein Wank. Jetzt gehts los, bald ist der Tacho auf über 200, und vor meiner Nase taucht auf dem abgerundeten Screen eine hinterhältige S-Schikane auf. Ich geh auf die Klötze. Zu spät. Krach, Bumm, mein Lambo klebt an der Bande.

Der Instruktor hat ein paar Tipps. 150 Meter vor der Kurve hart auf die Bremse pressen, dann im ersten Gang um die Schikane. «Anders gehts gar nicht.» Und beim Beschleunigen stets bis ans Limit der Drehtouren drücken, bevor man hochschaltet. Gibt massiv Drive. Die zweite Runde ist fast eine halbe Minute schneller als die erste. Ich schaffs von zunächst über 3 Minuten auf 2:05 Minuten runter. «Tolle Rundenzeit», sagt der Instruktor. «Die besten machen meist so 1:48. Davon bist du nicht mehr weit entfernt.» Ich finde schon.

Als ich auf einen Lotus wechsele – das mache ich, weil die Band REM einen tollen Song mit dem Titel hat –, wird alles anders. Der Wagen beschleunigt so lautstark wie ein überfressener Elefant, dafür steht er praktisch sofort, kaum drückt man auf die Bremse. Und Höchsttempi von 260 sind auch nicht mehr möglich. Meine Rundenzeiten steigen exponentiell an. Ich knurre, und der Instruktor empfiehlt mir den Formel-1-Ferrari.

Wohlan, sag ich mir, und kaum hab ich mich versehen, brette ich mit 310 Sachen über den Monza-Rundkurs. Das Ding beschleunigt wie ein Gepard und blockt in Nullkommanix ab. Ein göttliches Fahrgefühl, das mich mein Instruktor nun an computergenerierten Gegnern testen lässt. Die Knitche verwirren mich derart, dass ich schon in der ersten S-Schikane einmal mehr an der Bande klebe – und die Gegner sind ausser Sichtweite. Jetzt drück ich aber so richtig ehrgeizig aufs Pedal. Eine erste Erkenntnis: S-Kurven kann man auch einfach ignorieren, indem man gerade durchfährt. Spart viel Zeit, so lange man mit digitalen Autos fährt, deren Unterbau nicht an den fiesen Aufbauten am Streckenrand birst. So hol ich mir nicht nur meine Rekordzeit von 1:31 Minuten, sondern auch ein Gegner ein. Ich schneide ihn hinterhältig mit meinem S-Kurven-Manöver ab, worauf er mir zur Strafe in den Heckflügel brettet. Da mein Auto wie erwähnt unverwundbar ist, zeige ich ihm geistig den Stinkefinger und mache mich aus dem Staub.

Aber jetzt reicht. Meine Arme zittern von den physischen Kräften, mit denen ich mich gerade herumgeschlagen habe. Und mein Geist ist langsam etwas matt. 20 Minuten da drin sind happig. Oder waren 30? Ich schaue auf die Uhr. 50 Minuten? Meine Güte!

David Kilchör

