



Hier brettern und hoppeln wir durch Zürich! Oben der Autor unterwegs Richtung Tessinerplatz und Bahnhof Enge, links das Profil der schwer zu beherrschenden Strecke.

Racing in the City

Zürich, die autofeindliche Stadt der militanten Radfahrer, duldet sogar die elektrische Formel E nur ein einziges Mal auf ihren Strassen. In your face, Stadtpräsidentin: Wir haben trotzdem mittendrin Gas gegeben – zwar simuliert, aber es hat seine Gründe, dass Profis ihre Strecken zuvor auf solchen Simulatoren einüben: Es fühlt sich höchst real an. Fahren Sie mit!

von Dirk Ruschmann

Viele Rennlegenden sind auf Fotos des ebenso legendären Fotografen Rainer Schlegelmilch verewigt. Daneben der Spiritus Rector des Ganzen, Tom Mächler.



Fotos: Tom Mächler und Wernie Baumeler für BONANZA

Blicke ins Herz des Motodroms, Teil eins: historischer Tischfussball, liebevolle Einrichtung, der einzelne Simulatorsitz und eine Lounge für edle Gespräche.



Ich fliege durch Zürich. Leider nicht auf einem Teppich – das Gerüttel geht mir ziemlich auf die Wirbelsäule, am linken Daumen zwickt eine Blase vom Klammergriff ums Lenkrad: Kein Wunder, ist die Zürcher Stadtregierung so autofeindlich wie sonst nur Nachwuchsgrüne zur Zeit der Krötenwanderungen – die Fahrbahn scheint für bodennahe Fahrzeuge kaum zumutbar. Vielleicht machen sich Corine Mauchs Mannen und Frauen, wenn sie den Strassenverkehr immer erbarmungsloser einbremsen, ja einfach nur Sorgen um uns selbstständige Automobilisten?

Egal. Ich starte am Mythenquai, in einem Formel-1-Renner von 2004 mit fettem Zehnzylindermotor. Vollgas, die Strasse ist schlecht, aber breit, die Rechtskurve auf den General-Guisan-Quai geht mit kurzem Lupfen wunderbar auf. Vor dem Bellevue ganz links an der Brücke anbremsen, ganz herum um die Traminsel, die letzte Kurve macht ziemlich fies zu. Das Strassenmobiliar, vor allem die festen Fahrbahnteiler, ist abgeräumt. Richtung Wasserkerche wieder beschleunigen, und obwohl die Umfahrung mit über 200 km/h gelingen sollte, muss man sich höllisch in Acht nehmen vor den hohen seitlichen Curbs – die Begrenzungen der Rennstrecke, für die es keine gute deutsche Übersetzung gibt, «Bordsteine» trifft es ja nicht. Etwas zu viel Winkel im Lenkrad oder leicht zu viel Gas, schon steht man quer, die glatten Tramschienen helfen der Stabilisierung auch nicht gerade. Ich stehe oft quer. Sehr oft. Am Central den Bogen nach links möglichst weit halten, dann mit Bremseneinsatz in die Bahnhofstrasse einbiegen – die Fahrbahn schmal, Wurst-Curbs an der Aussenseite lassen den Renner schnell abheben. Wer die Richtung trifft, kann aber regelrecht darauf surfen und dann die ganze Bahnhofstrasse

bis zum Paradeplatz auf dem Pinsel stehen bleiben. Dort wird es logischerweise eng und verwinkelt, ich muss zackigst lenken, dann wieder eine Vollgaspassage durch den Bleicherweg bis zum Bahnhof Enge, wo die unübersichtlichste Stelle wartet. Es geht dann links weg Richtung Rentenanstalt, doch zuvor in die zwar breite, aber gruselig mit Schlaglöchern übersäte Alfred-Escher-Strasse, der Bremspunkt muss genau stimmen für die folgende Haarnadel zurück aufs Mythenquai, wieder voll auf den Pinset und durchs Zieltor. Nächste Runde.

Man kann die Strecke übrigens auch entlang der poetischen Bezeichnungen lernen, die sich Tom Mächler hat einfallen lassen: Bei der Rentenanstalt die «Schloss-Kurve», zwischen Bellevue und Sechseläutenplatz hindurch die «Schneemann-Kurve», an Wasserkerche und Grossmünster vorbei der «Huldrych-Zwingli-Sprung», am Paradeplatz die «Saumärt-Schikane» die verzwickte Passage beim Bahnhof Enge heisst «Clay-Regazzoni-Kurve», denn dort ist bekanntlich der Tessinerplatz.

FITNESSTRAINING IM FAHRERSITZ

Die Häuser an der Strecke wirken täuschend echt, beim Rangieren nach einem Abflug ertappe ich mich mehrfach dabei, wie ich mich im Sitz umdrehe – dabei weiss ich eigentlich: Da ist gar nichts, nur Wand. Dazu ein grinsender Fotograf und daneben ein Tom Mächler, der mir die Runde vorgestellt hatte. Und dessen beste Zeit ich mit meiner Rekordrunde von 1:47 min, die ich auch nur ein einziges Mal schaffe, um satte zehn Sekunden verfehle. Allerdings ist der aktuell schnellste Profi, Julien Apothéloz, der bei Mächler neue Strecken trainiert, mit 1:36 min auch nur eine Sekunde schneller als Mächler selber. Der hatte eine Zeit lang jeden Morgen eine Dreiviertelstunde im Simulator geübt, «dafür konnte ich das Fitnessabo abbestellen», lacht er. Ich selber war schon nach 15 Minuten nassgeschwitzt.

Das «Züring-Motodrom» versteckt sich hinter einer unscheinbaren Tür in einer unauffälligen Seitenstrasse ▶



Blicke ins Herz des Motodroms, Teil 2: links die Lounge, rechts davon wäre eine kleine Tribüne. Devotionalien, Gedenkwände, der Stand der Rennleitung und Fahrer in Aktion.

Man fährt gegen die Uhr oder gegen anwesende Konkurrenz. Nach 20 Minuten rinnt der Schweiß.

im Industriegebiet von Dietikon. Dahinter beginnt eine andere Welt: eine historische Tanksäule, Motorsportbücher, uralte Schilder von ACS, TCS oder dem Zürcher Autogewerbeverband, Devotionalien von Rudolf Caracciola, der sich einst für ein Elektroauto von Mächlers Grossvater interessiert

hatte – das Motodrom liegt neben Mächlers Familienfirma Imag, die mit Fahrzeugbatterien handelt, sie früher sogar selbst produziert hat; die Wurzeln reichen rund 100 Jahre und ins Zürcher Seefeld zurück. Tom Mächler hat die Firma im Alter von 23 Jahren übernommen, er beliefert vor allem Gara-

gisten, Bau- oder Transportfirmen und öffentliche Betriebe. Eine Wendeltreppe hoch wartet ein historischer Tischfussballkasten von Sulpie, dann geht es ins Innerste: ein grosser Raum mit Racer-Sitzen und Riesenbildschirmen davor, eingerahmt von wandgrossen Bildern unvergessen-

Das Umfeld ist genauso liebevoll eingerichtet wie die Renn-Lounge: eine alte Zapfsäule und ein Flipper, dem Renngott Mario Andretti gewidmet.



Fotos: Tom Mächler und Wernie Baumeler für BONANZA



ner Momente aus Jahrzehnten Formel 1, viele von der Fotografenlegende Rainer Schlegelmilch geschossen, dazu garniert mit Sprüchen der grossen Stars im Motorsporthimmel, etwa dieser Qualität: «Wenn dich dein eigenes Rad überholt, weisst du, dass du in einem Lotus sitzt.» So sprach Graham Hill, zweifacher Weltmeister in den sechziger Jahren und: Lotus-Pilot. Oder, ähnlich unsterblich, Clay Regazzoni: «Ohne Konkurrenz ist auch ein Hanswurst ein Phänomen.» Mächler hat die Zitate im Lockdown gesammelt, 2021 sein Motodrom eröffnet.

Das Schöne daran: Er hat mindestens so viel Freude daran wie Racing-begeisterte Gäste. Mit viel Liebe hat er Fotowände arrangiert, im Sitzungsraum etwa das Bild eines Grid Girls, heute nicht mehr opportun auf Rennstrecken, diskret und unauffällig tief platziert – statt auf Brusthöhe! In Jahrzehnten hat er die Grand-Prix-Historie geordnet, beginnend mit den ersten Anfängen in den dreissiger Jahren über den Start der Formel 1 in den Fünfzigern mit späteren Stars wie Fangio oder Hans Herrmann, den er noch persönlich kennengelernt hat – eine Unterschrift legt Zeugnis ab. Der Meetingraum befasst sich mit den siebziger und achtziger Jahren. In einer Vitrine lagern Automodelle, Helme, Handschuhe und weitere Utensilien – zum Betrachten oder zum Kaufen, alles bunt gemischt.

RACEN IST CHARAKTERSCHULE

Und mittendrin: die Racer-Stühle! Gewidmet den Helden der Rennstrecken und ihren einstigen Höllenmaschinen, die neuesten sind dem Lotus 49 von Jim Clark und dem Maserati 420M/58 von Stirling Moss nachempfunden. Rund 25000 Franken hat Mächler pro Stück investiert, inklusive Riesenscreen. Sie sind nur an der Hinterachse beweglich, aber das genügt vollkommen für ein hervorragendes Fahrfeeling. In einem kleineren Zimmer steht ein weiterer Stuhl, der via Hydraulik das komplette Chassis in Bewegung versetzt; ein Zugewinn an Authentizität ist da, aber gering – und

einigen Gästen, respektive ihrem Magen, wird es in diesem Stuhl schnell zu viel an Geruckel. Und ordentlich teurer in der Anschaffung ist das Ganze natürlich auch. Die Racing-Software stammt vom Simulations-Marktführer Assetto Corsa. Er rüstet praktisch alle professionellen Sim-Racing-Anbieter aus.

Es gibt eine Terrasse, eine Lounge mit Humidor und dunkelbraunem Ledermobiliar, dazu den Tagungs- und Videokonferenzraum – Mächler will vermehrt Firmen und Gruppen ansprechen, Meetings bei ihm abzuhalten, schon jetzt sind die klassischen Anlässe-Monate Oktober bis Dezember seine arbeitsreichsten, auch der Januar läuft gut, aber ein bisschen mehr geht ja immer. Wer als Einzelkunde Lust aufs Racen hat: «Einfach kurz anrufen und schauen, ob was frei ist», sagt er. Punkto Teambildung seien solche Events übrigens «echte Charakterschulen», weiss Mächler. Denn hier können Chefs für einmal beweisen, dass sie nicht immer ganz vorne stehen müssen, sondern auch hinter Steuer-begabteren Mitarbeiterinnen zurücktreten können und ihr Ego das trotzdem aushält. Frauen seien als Sim-Racer-Neulinge anfangs bisweilen zögerlich, gewannen aber sehr schnell Freude am Fahren, hat Mächler beobachtet.

Apropos beobachten: eine «Tribüne» mit Sitzgelegenheiten sorgt für Überblick hinab auf die Kombattanten, den die zwei Rennleiter aus ihrem Leitstand ohnehin geniessen. Als Prunkstück der Sammlung steht übrigens ein echter Formel-Rennwagen im Raum, der bei den amerikanischen IndyCar-Meisterschaften am Start war. Der Motor ist allerdings ausgebaut.

Die Zürich-Strecke hat Mächler von einem Kumpel programmieren lassen: Andreas Püntener, professioneller Game-Entwickler und spezialisiert auf Rennstrecken. Mehrere tausend Stunden dauert der «Bau» eines simulierten Tracks, in Zürich ist ein Laser-Scan-Fahrzeug die Strecke abgefahren, hat jede Bodenwelle akribisch erfasst. Dennoch liegt bei den Cracks das Durchschnittstempo um 210 km/h (bei mir waren es weniger).



Stilecht sitzt man bei Racing Unleashed tief und flach in den Karossen. Die Lounge im «Circle» passt perfekt zur Airport-Strecke.

In der Formel 1 um den Zürcher Flughafen rasen



Der zweite Zürich-Rennveranstalter fährt in anderen Dimensionen. Racing Unleashed (RU), im Besitz von Bankensoftware-Multimillionär Francisco Fernandez, betreibt in der Schweiz drei Simulator-Lounges, je eine in Madrid und München und will sich weiter in Europa ausbreiten. Die Simulatoren baut Fernandez' Firma RU selbst – von Hand, nahe Ferrari-Town Maranello, einer kostet um die 100 000 Franken, Rennwagen-Chassis inklusive. Sie werden auch an Dritte verkauft, der Eigner selbst hat auch einen im Keller stehen. Es sind vor allem Formel-1-Simulatoren; eine neue Version für die bockigeren Sportwagen (GT-Fahrzeuge) ist fast fertig entwickelt. Es gibt auch eine Kooperation mit Autobauer Pagani; wer einen Supersportler Huayra R kauft, bekommt den Simulator für das Auto dazu.

Auch Racing Unleashed hat einen Zürich-Kurs: Den «Zurich Airport Circuit». Satte 7,6 Kilometer lang – auch hier also grössere Dimensionen. Eine lang, lang, lang gezogene «Kurve» um den «Circle» herum beherbergt Start/Ziel, es folgen 22 Kehren, einige tragen Namen bekannter Gebäude am Standort wie «Cargo-» oder «Rega-Kurve» oder «General-Aviation-Schikane», allerdings kann man sich daran kaum orientieren – optische Orientierungspunkte sind Mangelware.

Der Kurs ist flüssig zu fahren, aber eben lang und komplex; die Strecke zu lernen, würde sehr lange dauern. Der Renner, ein aktueller Formel-1-Wagen in Ferrari-Rot, fährt sich erstaunlich gefühlvoll, weder ruppig noch störrisch, zu spätes Bremsen vor den Kurven bestraft er aber mit gnadenloser Geradeausfahrt. Und wer daher halb-

wegs vorsichtig zu Werke geht, den lässt das Auto unbarmherzig spüren, wie viel Zeit man in jeder Kurve liegenlässt, die sich als weniger eng herausstellt, als man am Bremspunkt befürchtet hatte. Meine beste Runde lag bei 2:24 min, die beste je gefahrene Zeit aber bei 1:59 min; da sind also kleine Optimierungen möglich. Man sitzt tief drin im Simulator, die Beine wie «in echt» fast waagrecht nach vorne zu den Pedalen, die viel Rückmeldung geben – das Ganze macht einen Riesenspass! Lust macht auch der GT-Simulator. Im Prototyp drehte ich einige Runden im Ferrari 488 Challenge Evo in Hockenheim.

Racing Unleashed veranstaltet Rennen in verschiedenen Leistungsklassen, bietet auch Stundenpakete und Abonnements an; Ziel ist, junge Leute an Sim-Racing als Sport heranzuführen. Aber Firmen sind natürlich Hauptzielgruppe der Lounges. Daneben hat sich Francisco Fernandez eine «echte» Rennstrecke zugelegt, eine wahre Ikone zudem: den Circuito Ascari nahe Malaga, fahrerisch einer der schwierigsten Europas. Natürlich kann auch er virtuell in den Lounges bezwungen werden.

*Stunde 120 Franken.
30 Minuten 60 Franken.*

Diese alte Nordschleife ist ein beinahe endloses Geschlängel durch Wald und Senken.

Für Mächlers «Grand Prix Zürich», wo er sogar Preise auslobt, hat er die Teilnehmer in drei Klassen eingeteilt: Rookies benötigen für die Strecke über 1:45 min, Semi-Pros über 1:41 min, Profis fahren unter 1:41 min – Mächler und vor allem Apothéloz sind nochmals einige Sekunden schneller.

GETEERTER FELDWEG

Raus aus der Enge Zürichs. Ich probiere mich in Spa, wo ich die berühmte Eau Rouge nur ein einziges Mal korrekt erwische, ansonsten grüsst jedes Mal die zum Glück grosszügige Auslaufzone. Auf dem Hockenheimring, den ich eigentlich kenne, beträgt meine beste Runde 1:19 min, aber auch das gelingt mir genau ein Mal. Dann will Tom Mächler noch etwas ganz Spezielles vorführen: die alte, nicht mehr existente Nürburgring-Nordschleife, wie sie 1967 gefahren wurde, ein nicht enden wollendes Geschlängel ohne jegliche Anhaltspunkte, in welche Richtung es nach der Kuppe oder auch nur der nächsten Kurve gehen könnte. Ein schmales Band, in Wald und Senken eingebaut, nicht mehr als ein geteierter Feldweg und fast so hoppelig wie Zürich. Mächler fährt da so schnell durch, dass man rasch begreift: Er kennt die kompletten 22,8 Kilometer auswendig, «mindestens 25 Stunden» habe er zum Einprägen allerdings gebraucht. Nach einer Runde gebe ich entnervt auf – einen Tag lang kann ich den Simulator unmöglich blockieren. Obwohl ich nichts lieber täte. Zuerst muss allerdings die Zeit im Züriring besser werden. Viel besser. ★

*Stunde 90 Franken.
30 Minuten 45 Franken.*

Fotos: Tom Mächler und Wernie Baumeier für BONANZA

CAMINADA. DAS MAGAZIN.

KÖCHE.
KULTUR.
LIFESTYLE.

JETZT
ABONNIEREN

Erleben Sie
exklusive Momente mit
Andreas Caminada!

Tauchen Sie ein in alles,
was dem Kultchef wichtig ist:
Seine Leidenschaft fürs Kochen. Seine Freunde.
Sein Interesse für Kunst, Design, Fashion,
Architektur.

Jetzt
abonnieren!



shop.caminadamagazin.ch