

# Formel 1 fahren wie Lauda

*Rennsimulation und Automobilgeschichte im Züriring-Motodrom in Dietikon*



Bereits beim Eintreten in das Züriring-Motodrom merkt man: Hier handelt es sich nicht einfach um ein Racing-Center, sondern hier wird Geschichte geschrieben, und zwar die der höchsten Klasse aller Automobil-Rennserien, der Königsklasse ab 1931 bis ins Jahr 2000. Im Eingang steht majestätisch die 2,9 Meter hohe «Eiserne Jungfrau», eine Tanksäule des Herstellers S.A.T.A.M., wunderschön restauriert in BP-Ausführung, welche bereits 1930 in der Umgebung von Paris in gleichem Charme erstrahlte. Neben der Säule steht ein beweglicher Rennsimulator mit Handschaltung bereit, begleitet von den «Legenden im Züriring-Motodrom» mit Stars aus der Europäischen Grand-Prix-Meisterschaft und Formel 1: Rudolf Caracciola, Juan Manuel Fangio, Jim Clark, Jackie Stewart, Niki Lauda und Ayrton Senna. «Dies sind alles Rennfahrer, die nicht in Vergessenheit geraten dürfen», betont Tom Mächler, der Macher des Motodroms, welcher selber ein überzeugter Autoliebhaber ist und mit seinem Züriring dem Publikum nicht nur echtes Racing anbieten, sondern viel Emotionen vermitteln will, damit der Event zum Erlebnis wird. Die Huldigung aller Rennfahrer der höchsten Klasse war von Anfang oberste Priorität, und so präsentiert sich auch der Züriring.

## Kombination von Geschichte und Computersimulationen

Aber der Reihe nach: Die Treppe hoch und sofort fallen dem Besucher einzigartige Aufnahmen aus den 1930er-Jahren auf, originale Emailschilder und Modell-Silberpfeile in den Formaten 1:8 bis 1:18. Ein Rennzug von Phil Hill, immerhin der erste amerikanische Formel-1-Weltmeister, zielt den Aufgang ebenfalls. Die Vitrine für einen Alfa Romeo P3 im Format 1:5 ist im Bau und beim Eintreten in das Motodrom geht es weiter mit Hochtischen und weiteren Vitrinen aus gebürstetem Aluminium und Eichenholz. Die Epochen 1950, 1960, 1970, 1980 und 1990 werden eindrucksvoll präsentiert, mit treffenden Zitaten von Rennfahrern, Konstrukteuren und Journalisten aus der damaligen Zeit. Allzu viel soll aber dennoch nicht verraten werden, schliesslich soll ja auch der eigentlich Kernpunkt nicht in Vergessenheit geraten: die Rennsimulatoren und die Möglichkeiten, was mit ihnen alles gemacht werden kann.

## Fast wie echt – die Rennsimulation

Die RacingFuel Academy aus Horgen mit Wani Finkbohner und seinem Team stellt die hochwertigen Simulatoren seit einigen Jahren her. Wer meint, Simulationsracing sei Pipifax, der irrt sich. Das Team der SwissClassics Revue und

zwischenas.com war selber vor Ort und konnte sich überzeugen, dass virtuelles Rennfahren richtig Spass machen kann und echter Sport ist. Plötzlich will jeder gewinnen, Rennfahrer-Triebe kommen zum Vorschein und ein Platz auf dem Podest – mit Lorbeerkrantz wohlverstanden – wird wichtig. Das Zwischengas-Team fuhr natürlich mit historischen Fahrzeugen, etwa dem McLaren MP4/4 von Ayrton Senna oder dem Porsche 917 auf Rennstrecken wie Spa oder dem Nürburgring. Die Simulation zeigt deutlich auf, wie die Rennwagentechnik sich über die Jahre entwickelte. Schnell merkt man am Steuer, wie sensibel der Autos von damals zu bewegen waren. Ein Gasstoss zu viel, und man ist weg, ein Räubern über die Kerbs gibt es nicht. Besonders sensibel zu fahren und trotzdem sehr schnell sind der Lotus 49 von Jim Clark oder der Ferrari 312T2 von Niki Lauda. Und für diese Renner eignet sich dann auch die ultimative Rennstrecke, die alte Nordschleife mit ihren 186 Kurven und knapp 23 km Länge am besten. Geschaltet wird dabei natürlich von Hand.

Eine kurz nachlassende Konzentration reicht schon aus und schon landet man in den Gebüsch oder in der Luft. Wie damals, nur ohne schlimme Folgen. Man fühlt sich zurückversetzt in die alten Zeiten und erlebt dank den modernen Simulatoren auch hautnah, was die Piloten aus jener Zeit alles leisten mussten. Das Züriring-Motodrom offeriert racen und chillen zugleich, bietet eine feine Kulinarik, Cigarlounge, Seminar- und Videokonferenzraum und Lounge-terrasse an. Events für Firmen, Freunde und (Automobil-) Clubs. Teambuilding, Freundschaften, Emotionen, geselliges Zusammensein und etwas Besonderes erleben: Man wird sicher noch Einiges vom Züriring hören.

**ZÜRIRING**  
SIMULATION MOTODROM  
BY IMAG.CH

ZÜRIRING Simulation-Motodrom  
IMAG J. Mächler AG

Hagackerstrasse 12 | 8953 Dietikon | rennbuero@zueriring.ch  
Telefon 044 383 34 53 | Mobile 079 826 51 55

# Briefe an die Redaktion

## Zur Kaufberatung «Triumph TR» Swiss Classics Nr. 91-3|2022



Sehr habe ich mich über die Kaufberatung für Triumph TR4 und Nachfolger gefreut. Schön, finden diese vergleichsweise günstigen Autos auch im heutigen «Premium-Wahn» noch ihren Platz zwischen Porsche, Mercedes-Benz und Jaguar. Auch wenn ich bereits einen TR4 mein Eigen nenne und die Kaufberatung so für mich strenggenommen keinen Nutzen mehr hat, so werden durch diesen Artikel vielleicht neue Leute auf die TR-Reihe aufmerksam, die sie bisher gar nicht auf dem Schirm hatten.

Ein Lob auch für den Artikel selbst: Sie haben die wichtigsten korrosiven und mechanischen Schwachstellen von TR4 bis TR6 genannt und erklärt, wie man sie erkennt. Hinzufügen möchte ich vielleicht noch eine stilistische Schwachstelle: Originalität. Viele TR haben im Laufe ihrer Restaurierung

kleine «Optimierungen» erhalten; sei es aus optischen Gründen oder weil gerade nichts Anderes greifbar war. Etwa späte TR4A-Sitze im frühen TR4, nicht zum Baujahr passende Vergaser oder gar Wurzelholz-Beläge an Türen und Armaturenbrett, die es dort nie gegeben hat. Wer auf solche Details Wert legt, dem sei das Buch von Bill Piggott empfohlen, das Sie auf Seite 101 erwähnen. Besonders Interessant für Raritätensammler sind in diesem Zusammenhang die bei Leyland in Belgien oder bei Ducati in Italien montierten TR4, die sich in Details vom englischen Original unterscheiden.

Abschliessen möchte ich mit einem etwas flapsigen Satz, mit dem ich gerne meine Vorliebe für den Vierer begründe: ein TR4 kann nicht mehr als andere englische Roadster – sieht aber besser aus.

**Paul Imdorf (per Email)**