

IMAG J. MÄCHLER AG UND ZÜRIRING-MOTODROM PRÄSENTIEREN

P.P.  
CH-8953 Dietikon  
Post CH AG

# GRAND PRIX 20 ZÜRICH 23

6.-8.10.2023 & 3.-4.11.2023

AZ 8953 Dietikon  
Freitag, 8. September 2023  
IMAG J. Mächler AG  
ZÜRIRING-Motodrom  
Hagackerstrasse 12  
info@imag.ch  
rennbuero@zueriring.ch  
Tel. 044 383 34 50

**MEISTERSCHAFT SIM RACING / GP ZÜRIRING**

ZÜRIRING  
SIMULATION MOTODROM

**GRAND PRIX  
ZÜRICH**

**8. OKTOBER 2023**

**GROSSER PREIS DES ZÜRIRING-MOTODROM**



## LIEBE LESERIN, LIEBER LESER

Ich bin stolz, Ihnen unsere Rennzeitung zu präsentieren. Diese ist eines von zwei Geschenken an Sie aus Anlass des 100. Geburtstags der IMAG J. Mächler AG. Das zweite: Wir öffnen Ihnen unsere Türen. Dann können Sie bei uns zum Beispiel gratis Formel 1 fahren – und das mitten durch die Zürcher Innenstadt! Nicht in echt natürlich, sondern in den Rennsimulatoren unseres ZÜRIRING-Motodroms in Dietikon.

Sind Sie schon einmal einen Rennsimulator gefahren? Sie werden erstaunt sein über das Kribbeln, das Sie schon in der ersten Kurve spüren, über das Ruckeln des Rennsitzes und das Dröhnen der Motoren – als sässen Sie in einem echten Boliden, nur ohne Risiko. Und wie anstrengend das ist! Ich jedenfalls komme immer ganz schön ins Schwitzen, wenn ich auf der alten Nordschleife an meiner Rundenzeit feile. Reservieren Sie sich den 6., 7. und 8. Oktober oder den 3. und 4. November 2023, und melden Sie sich noch heute unter [www.zueriring.ch](http://www.zueriring.ch) für den Grand Prix Zürich an: Es hat noch ein paar freie Plätze. Und es gibt tolle Preise zu gewinnen!

Diese Zeitung ist aber nicht nur ein Rennjournal. Sie ist auch eine kleine Jubiläumsschrift meines Familienunternehmens, die IMAG J. Mächler AG, deren Inhaber ich bin. Bei der IMAG dreht sich alles um Fahrzeug- und neu auch um moderne Lithium-Eisenphosphatbatterien, im ZÜRIRING ein virtuelles Rennfahren – eine Kombination, die mir, meinen Mitarbeitenden und vor allem unseren Kundinnen und Kunden viel Freude bereitet.

Genau Ihnen, meinen Kundinnen, Kunden und Mitarbeitenden, will ich an dieser Stelle danken. Mir vielen darf ich seit Jahren zusammenarbeiten, mit allen ist die Zusammenarbeit von Ehrlichkeit und gegenseitigem Respekt geprägt. Auf ihre Neugier und Unterstützung kann ich zählen, wenn ich Neues anpacke – etwa eine innovative Batterie ins IMAG-Sortiment aufnehme oder etwas so Abenteuerliches wie ein Racingcenter aufbaue. Die gleiche Neugier wünsche ich Ihnen allen, die Sie diese Zeitung lesen, und ich kann Ihnen versichern: Sie werden nicht enttäuscht werden.

Gute Lektüre und bis im Herbst  
Ihr und Euer

**TOM MÄCHLER**  
IMAG J. MÄCHLER AG UND ZÜRIRING-MOTODROM

## DIE FORMEL 1 IN BILDERN

Eine Collage mit den besten Fotos des legendären Formel-1-Fotografen Rainer Schlegelmilch. Exklusiv zusammengestellt für diese Rennzeitung!



POSTER

## UNTER STROM

Die IMAG J. Mächler AG verdient seit 100 Jahren ihr Geld mit Akkumulatoren und Batterien – vor allem für Autos. Dies ist die Geschichte eines Familienunternehmens, das sich immer wieder neu erfindet und seinen Werten doch treu bleibt.



Seite 2-3

## RENN-REVIVAL

Im Oktober 1939 sollte in Zürich-Schwamendingen ein spektakulärer Auto-Grand-Prix stattfinden. Mehr als 80 Jahre später kommt es zum Revival – nicht in Schwamendingen, sondern mitten durch die Innenstadt.



Seite 4-5

## LEGENDE AM STRECKENRAND

Im ZÜRIRING-Motodrom gibt es nebst den Rennsimulatoren einen kleinen Schatz zu bewundern: Formel-1-Fotos von Rainer Schlegelmilch. Niemand hat den Rennsport so fotografiert wie er. Ein Porträt.



Seite 8-9

# UNTER STROM

## 100 Jahre IMAG J. Mächler AG

Die IMAG J. Mächler AG verdient seit 100 Jahren mit Akkumulatoren und Batterien ihr Geld. Dies ist die Geschichte eines Familienunternehmens, das sich immer wieder neu erfindet.

### 1923: Aus der Akkumulatoren-Fabrik in die Selbstständigkeit

Am 1. April 1923 wagen Josef Mächler und Willi Römer den Schritt in die Selbstständigkeit und gründen die Firma ROMA. Die beiden kennen sich aus der Akkumulatoren-Fabrik Oerlikon, wo Mächler Werkleiter und Römer Buchhalter war. Akkumulatoren, wie aufladbare Batterien richtig heissen, sind ein junges, vielversprechendes Geschäftsfeld. In ihrer Werkstatt im Zürcher Seefeld setzen die beiden fortan Startbatterien zusammen – in erster Linie für Autos – und kümmern sich um deren Reparatur. 1925 erweitern sie ihre Werkstatt und ihr Geschäftsfeld, indem sie die gesamte Autoelektronik ins Angebot aufnehmen. Das Geschäft läuft so gut, dass die Firma ROMA fünf Jahre nach Betriebsstart bereits elf Angestellte zählt.

### 1933: Josef Mächler wagt den Alleingang

Goldene Zwanziger, Weltwirtschaftskrise – das junge Unternehmen hat in den wenigen Jahren seiner Existenz alle Facetten der wirtschaftlichen Konjunktur erlebt. Jetzt trennen sich die Wege von Mächler und Römer, und das Unternehmen an der Wiesenstrasse 11 erhält den Namen seines neuen Alleininhabers: IMAG J. Mächler AG.

### 1941: Ein Weltstar klopft an

Am 22. August 1941 lässt Josef Mächler ein Inserat in der Neuen Zürcher Zeitung platzieren: «Elektromobil (Topolino) zu verkaufen, Aktions-Radius 60 km, Geschwindigkeit 50 km, Vorführung auf telefonische Vereinbarung». Den Verbrennungsmotor des Fiat 500 – Kosename: Topolino – haben Mächler und seine Mannschaft eigenhändig durch einen Elektromotor ersetzt – ein Nischengeschäft, mit dem Mächler sich während des Zweiten Weltkriegs und der Benzinrationierung über Wasser hält. Bereits am nächsten Tag meldet sich ein aussergewöhnlicher Interessent aus Lugano: Rudolf Caracciola, der dreifache Europameister und erfolgreichste Autorennfahrer seiner Zeit. Doch dieses Rennen wird der deutsche Weltstar verlieren: Mächler hat den Topolino bereits an

einen noch schnelleren Interessenten verkauft – für 10'000 Franken inklusive Ladestation. Und die IMAG baut mit Erfolg zahlreiche weitere Fiat 500 und Fiat Balillas zu Elektroautos um.

### 1955: Rolf Mächler baut die Produktion auf

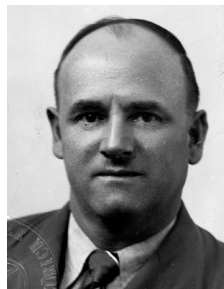
Nach seinem Studium an der ETH Zürich steigt der junge Elektroingenieur Rolf Mächler ins Unternehmen seines Vaters ein – unter einer Bedingung: Er bekommt freie Hand, eine eigene Produktion von Akkumulatoren aufzubauen. Durch die Aufstockung der Werkstatt an der Wiesenstrasse entstehen Arbeitsräume für die Herstellung von Starterplatten, die bis anhin eingekauft worden waren. 1965 führt die IMAG Akkordarbeit ein und investiert hohe Beträge in Pastenmischer und -beschichtungsmaschinen sowie in Press-, Schneide- und Monta-

gemaschinen, um noch effizienter zu produzieren. Die Belegschaft beläuft sich mittlerweile auf über 80 Personen inklusive Lehrlinge. «Seniorchef» Josef Mächler bleibt im Unternehmen präsent, bis er am 6. November 1966 stirbt.

### 1972: Eine Unterschrift mit Folgen

Am 23. Juli 1972 unterzeichnet Bundesrat Ernst Brugger in Brüssel das Freihandelsabkommen der Schweiz mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, der Vorgängerin der EU. Es ist ein weiterer Schritt in der sukzessiven Aufhebung der Zollschränken zwischen den europäischen Industrienationen – und dieser stellt Schweizer Unternehmen vor Herausforderungen. Für die IMAG bedeutet es, dass sich die eigene Batterieproduktion in der

Schweiz immer weniger lohnt, denn die Konkurrenz aus dem nahen Österreich ist nun noch näher gerückt, die Fertigungsmaschinen werden verkauft, die meisten Produktionsmitarbeitenden wechseln zur Akkumulatoren-Fabrik Oerlikon. Die IMAG konzentriert sich fortan auf den Handel mit Akkumulatoren, den Einbau von Traktionsbatterien für Hubstapler und Versorgungsanlagen und führt eine Elektroabteilung für Autos, Lastwagen und Busse. Eine Spezialität ist der Konsignationsstock, den die IMAG ihrer Kundschaft kostenlos zur Verfügung stellt: Ein kleiner Bestand der gängigsten Batterien lagert direkt beim Kunden, wird regelmässig von der IMAG kontrolliert, und der Kunde bezahlt erst, wenn er eine Batterie aus dem Stock in Betrieb nimmt; die Lieferzeit fällt also weg.



JOSEF MÄCHLER (1891-1966) gründet die IMAG J. Mächler AG.



Bereit zur Auslieferung! Damals wie heute liefert die IMAG Akkumulatoren und Batterien direkt an ihre Kundinnen und Kunden.



ROLF MÄCHLER (1930-1989) baut die Produktion auf.





**1** | Die IMAG (rechts) in den 1930er-Jahren an der Wiesenstrasse im Zürcher Seefeld

**2** | Blick in die IMAG-Werkstatt der 1960er-Jahre: Mechaniker beim Verbinden einzelner Batteriezellen.

**3** | Diesen elektrischen Topolino wollte Rudolf Caracciola 1941 der IMAG abkaufen, doch ein anderer Kunde war schneller.



### 1989: Thomas Mächler übernimmt das Geschäft

Mit Rolf Mächlers Sohn steht die dritte Generation der Unternehmerfamilie in den Startlöchern. Fünf Jahre nachdem Thomas «Tom» Mächler seine kaufmännische Lehre im familiären Betrieb abgeschlossen hat, stirbt Vater Rolf am 11. September 1989. Damit wird der 23-jährige Tom Mächler über Nacht Chef von über einem Dutzend Mitarbeitenden. Der umtriebige Jungunternehmer weiss sich in einer harten Branche zu behaupten.

### 2005: Umzug ins Limmattal

Im Frühjahr 2005 geht Tom Mächler auf Erkundungstour. Im ganzen Kanton sucht er nach einem neuen Standort für seine Firma, weil es ihm zunehmend schicken und teuren Zürcher Seefeld immer schwieriger

für einen Gewerbebetrieb wird. Kurz vor der Aargauer Kantonsgrenze, im Dietiker Industriegebiet, wird Mächler fündig. Ein amerikanischer Pneumotirehersteller verkauft ein zweistöckiges Gebäude mit 2500 m<sup>2</sup> Fläche, in dem sich Annahmestelle, Werkstatt, Ladestation, Lager und Grossraumbüro problemlos unterbringen liessen. Mächler lässt sein Verhandlungsgeschick spielen – und die IMAG hat ein neues Zuhause.

### 2012: Mit harten Bandagen

Seit Jahren hat die IMAG mit einem Trend zu kämpfen: Die grossen Automobilhersteller drängen ihre Vertretungen dazu, Fahrzeugteile direkt bei ihnen einzukaufen – auch Autobatterien, das Kerngeschäft der IMAG. Als die Konzerne bei der Erstausrüstung ihrer Fahrzeuge auch noch auf (vermeintlich) eigens codierte Akkumulatoren setzen, sieht Tom Mächler den freien Wettbewerb gefährdet und meldet das fragwürdige Geschäftsgebaren der Wettbewerbskommission. Leider erfolglos. Abermals ist die IMAG gezwungen, neue Märkte zu erschliessen, etwa die Bau-, Transport- und Bootbranche oder den öffentlichen Dienst.

### 2021: IMAG Goes Racing

Neue Märkte erschliessen und strategische Nischen besetzen, das zeichnet Schweizer KMUs aus. 2021 beschliesst Autoliebhaber Tom Mächler, neben der IMAG ein zweites

geschäftliches Standbein aufzubauen: einen Rennsimulator der Superlative. Die 340 m<sup>2</sup> im Obergeschoss des Firmensitzes in Dietikon bieten Platz für acht professionelle Racingsimulatoren inklusive Zuschauertribüne, Cigar Lounge, Seminarraum sowie zahlreichen Sammlergegenständen aus der Rennsporthistorie. Sogar ein waschechter Indy-Car-Bolid steht im neuen ZÜRIRING-Motodrom.

### 2023: Auf den Spuren der Vergangenheit

Die IMAG J. Mächler AG feiert ihren 100. Geburtstag! Seit Josef Mächler im Zürcher Seefeld den Grundstein des Unternehmens gelegt hat, ist ein Jahrhundert voller Chancen, Krisen und Wandel verstrichen. Ein wichtiger Erfolgsfaktor der IMAG war und ist ihre Flexibilität, Kundenwünsche zu erfüllen und sich in Krisen neu zu erfinden. Es passt deshalb perfekt, dass Tom Mächler das Jubiläum seines Familienunternehmens im Motodrom mit einer Weltneuheit feiert: einem virtuellen Autorennen durch die Zürcher Innenstadt, so wie es 1939 fast einmal stattgefunden hätte. Willkommen beim Grand Prix Zürich!



Alles an einem Ort: die IMAG und das ZÜRIRING-Motodrom im OG links.



Im Rennfieber: Zwei Kundinnen geben im 2021 eröffneten ZÜRIRING-Motodrom Vollgas.



TOM MÄCHLER (geb. 1966) führt die IMAG in die Zukunft.



[www.imag.ch](http://www.imag.ch)

# Der Zürcher Grand Prix, der (fast) nicht stattfand

Im Oktober 1939 sollte in Zürich-Schwamendingen ein spektakulärer Auto-Grand-Prix stattfinden. Mehr als 80 Jahre später erweckt Tom Mächler das Rennen zum Leben – jedoch nicht in Schwamendingen, sondern mitten durch die Innenstadt. Zur Teilnahme braucht es weder Führerschein noch Rennauto. Wie ist das möglich?

Kurz nach 22 Uhr rollt ein weisser Van mit polnischem Nummernschild auf den Tessinerplatz am Bahnhof Enge. Es ist der 8. Februar 2023. Das Auto fällt auf, und das nicht nur, weil es in dieser kalten Winternacht mitten in der Woche fast das einzige auf der Strasse ist, sondern vor allem, weil auf dem Dach eigenartige Gerätschaften installiert sind. Wären jetzt noch Passanten unterwegs, würden sie diese vielleicht für eine Wetterstation halten – oder für ein Flugabwehrsystem.

Vom Bahnhof Enge geht es hinaus in die Nacht: von der Alfred-Escher-Strasse zum Belvoirpark, Haarnadelkurve, lange Gerade am Mythen- und General-Guisan-Quai, Bürkliplatz – immer im Schrittempo, damit der Laserscanner auf dem Dach die Umgebung in alle Richtungen millimetergenau vermessen und in Daten verwandeln kann. Das Gerät ist eine Spezialanfertigung der polnischen Firma GISPRO aus Stettin, dessen Einsatz von der Stadtpolizei Zürich bewilligt. Es geht weiter Richtung Bellevue, dann am Limmatquai entlang, nach einer Schleife um das Central Richtung Hauptbahnhof, scharf links in die Bahnhofstrasse, Paradeplatz, dann den Bleicherweg entlang zurück zum Bahnhof Enge. Um 6 Uhr früh ist die rund fünf Kilometer lange Strecke im Kasten. Aber wozu das Ganze?

## Das grösste Spektakel

Im Januar 1939 schreibt die Neue Zürcher Zeitung: «Das erste internationale Rundstreckenrennen für Automobile und Motorräder, das in Zürich zur Durchführung gelangt, verspricht der grösste automobilsportliche Anlass und vielleicht überhaupt die grösste sportliche Veranstaltung zu werden, die Zürich je gesehen hat.» Die Sektion Zürich des Automobil-Clubs der Schweiz und die Union Motocycliste Suisse planen ein Spektakel für 11'000 Zuschauerinnen und Zuschauer: den Grossen Preis der Schweizerischen Landesausstellung am 8. Oktober 1939.

Seit Mitte der 1930er messen sich die besten Rennfahrer Europas auch auf einer Schweizer Strecke: in Bremgarten bei Bern. Zürich hingegen steht nicht auf dem Saisonprogramm. Die Landesausstellung soll das ändern. Auf einer 4,85 Kilometer langen Strecke in Zürich-Schwamendingen, wo es noch für einen Anlass dieser Art Platz gibt und das Publikum Weitsicht hat, sollen Autos und Motorräder in verschiedenen Kategorien antreten. Am Hauptanlass starten Rennwagen der Internationalen Rennformel, die mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde 70 Runden abspulen. Die Siegesprämie

beläuft sich auf 8000 Franken – viel Geld für damalige Verhältnisse.

## Ominöse Mission

84 Jahre später laufen in Zürich erneut Vorbereitungen für ein Autorennen. Wenige Wochen nachdem Andreas Püntener mit den Männern aus Stettin durch die Nacht gefahren ist, steht er mit Kamera im Anschlag am Zürcher Paradeplatz. Im Fokus: die Credit Suisse. Diese hat zwar gerade andere Sorgen als den neugierigen Fotografen, der sich vor dem Hauptsitz verschanzt hat. Dennoch will die Security von Püntener wissen, was all die Fotos sollen, die er vom Gebäude schiess. «Damit entwickeln wir eine virtuelle Rennstrecke durch Zürich.» Diese Erklärung würde sich niemand ausdenken, die Security zieht ab.

Ein Laserscan aus über 160 Millionen registrierten Punkten, rund 5000 Fotos von 450 Zürcher Gebäuden, von der Limmat und dem See – all das muss später am Computer zu einem 3D-Modell verarbeitet werden, das schliesslich in die Rennsimulationssoftware «Assetto Corsa» eingepflegt werden kann. Dabei wird Püntener eine weitere polnische Firma unterstützen, Sim Traxx, die gleich acht Entwickler auf das Projekt angesetzt hat. Einen virtuellen Stadtkurs zu entwickeln, ist Knochenarbeit, die Digitalisierung



Offizielles Rennplakat für den Grossen Preis der Schweizerischen Landesausstellung 1939

eines einzigen Gebäudes dauert rund vier Stunden. Ein Knackpunkt: Die Rennstrecke soll so detailliert wie möglich sein – für maximale Wiedererkennungseffekte – und dennoch störungsfrei befahren werden können, ohne die Rechenleistung des Computers zu überschreiten.

## Das Prinzen-Dilemma

Ende August 1939 steht das Teilnehmerfeld für das Hauptrennen im Oktober: Vier Mercedes-Benz, vier Auto Union, zwei Maserati, ein Alfa Romeo und ein Delahaye gehen an den Start. Stars wie Tazio Nuvolari (Auto Union) aus Italien oder der Franzose René Dreyfus (Maserati) haben sich angemeldet. Sogar der dreifache Europameister, der deutsche Superstar und Mercedes-Pilot Rudolf Caracciola, ist mit dabei. Die Neue Zürcher Zeitung schreibt: «Eine bessere Besetzung haben auch die klassischen Grands Prix dieses Jahres nicht erlebt.» Ebenfalls im potenziellen Starterfeld – allerdings in einer tieferen Kategorie: Birabongse Bhanudj Bhanubandh, der für English Racing Automobiles (ERA) fährt. Er ist besser bekannt als Prinz Bira, ein Adelspross aus Siam. Er ist reich, und er ist eitel. Mit seiner ERA-Voitorette will Bira nur unter zwei Bedingungen am Rennen teilnehmen, wie ein Sekretär verlauten lässt: «In

case of Mercedes-Benz not coming we are interested, providing we get enough starting money for us to go to Zurich.»

Dass Prinz Bira kurz darauf beim Training in Reims seinen Rennwagen demoliert, hat auf die Teilnahme in Zürich keinen Einfluss mehr. Die Vorbereitungen auf den Grossen Preis der Schweizerischen Landesausstellung laufen auf Hochtouren, als Deutschland am 1. September 1939 Polen überfällt – der Beginn des Zweiten Weltkriegs. An Autorennen ist nicht mehr zu denken. Der Grosse Preis wird abgesagt, und der vermeintlich grösste Sportanlass in Zürichs Geschichte gerät für lange Zeit in Vergessenheit ...







Die Zürcher Bahnhofstrasse als Rennstrecke. Das neue Sim-Race «Grand Prix Zürich» macht's möglich.

... bis sich der Zürcher Unternehmer Tom Mächler seiner erinnert. Der 57-Jährige führt in dritter Generation einen traditionsreichen Handelsbetrieb für Fahrzeugbatterien, die IMAG J. Mächler AG. Daneben hat er sich mit dem ZÜRIRING-Motodrom ein zweites geschäftliches Standbein aufgebaut: In topmodernen Rennsimulatoren lässt er Kundinnen und Kunden über virtuelle Rennstrecken donnern. Nur in seiner Heimatstadt Zürich fehlt ein solcher Circuit. Schade eigentlich, findet Tom Mächler.

#### Grand Prix Zürich 2.0

Er beauftragt den 3D-Grafiker Andreas Püntener damit, eine Rennstrecke durch die Innenstadt zu entwickeln, und schon bald kommen ihm spezialisierte Firmen aus Polen zu Hilfe. Die Deadline naht: An den Tagen der offenen Tür am 6., 7. und 8. Oktober sowie am 3. und 4. November 2023 wird im ZÜRIRING der Grand Prix Zürich ausgetragen – und das fast vergessene Rennen vor 84 Jahren wird virtuelle Realität werden.

Dank der Virtualität hat sich die Rennstrecke des Grand Prix Zürich vom Vorort Schwamendingen ins weltbekannte Stadtzentrum verlegen lassen, wo Fahrerinnen und Fahrer

Zürichs Wahrzeichen bewundern können, wenn sie nicht gerade die Rundenbestzeit anpeilen. Und sie sind zudem noch völlig gefahr- und emissionslos unterwegs. Ein weiterer Vorteil: Anders als der reale Motorsport ist der virtuelle erschwinglich, beim Grand Prix Zürich gar kostenlos – anmelden kann sich, wer will. Verzichten muss man dennoch auf (fast) nichts: Die Rennsimulation ist so realistisch, dass die virtuellen Tramschienen am Limmatquai bei hoher Geschwindigkeit genauso rutschig sind wie die echten.

Vorerst will Mächler die Rennstrecke des Grand Prix Zürich exklusiv in seinem ZÜRIRING anbieten. Offen ist, ob die Strecke später an Simulationszentren oder private Gamer auf der ganzen Welt verkauft wird. Jedenfalls ist die Chance intakt, dass dereinst doch noch ein thailändischer Adelspross im Rennwagen durch Zürichs Strassen brettert – ganz ohne Risiko, in einem Palast, am Computer.

#### GRAND PRIX ZÜRICH 2023 DAS PROGRAMM

Tag der offenen Tür im ZÜRIRING-Motodrom am 6., 7., 8. Oktober sowie am 3. und 4. November 2023.

Kostenlose Fahrten durch die Zürcher Innenstadt im virtuellen Ferrari F2004 von Michael Schumacher.

Die Fahrerinnen und Fahrer mit den besten Rundenzeiten ihrer jeweiligen Kategorie sind am Sonntag, 8. Oktober zum grossen Finale des Grand Prix Zürich eingeladen.

#### Preise:

Sieg in der Kategorie Profi:

**CHF 3000.**

Sieg in der Kategorie Semiprofi:

**CHF 2000.**

Sieg in der Kategorie Rookie:

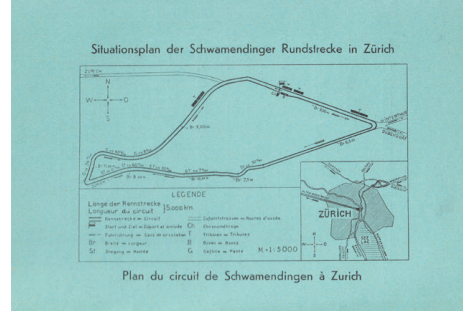
**CHF 1000.**

Pokale und Preise für Zweit- und Drittplatzierte

Anmeldung unter [www.zueriring.ch](http://www.zueriring.ch)

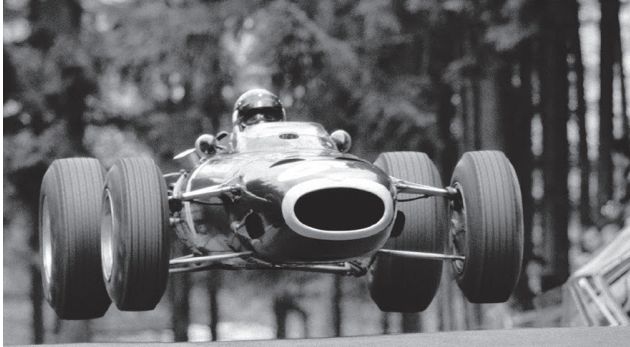


So sehen die Boliden aus, mit denen man gefahrlos durch die Zürcher Innenstadt rasen kann.

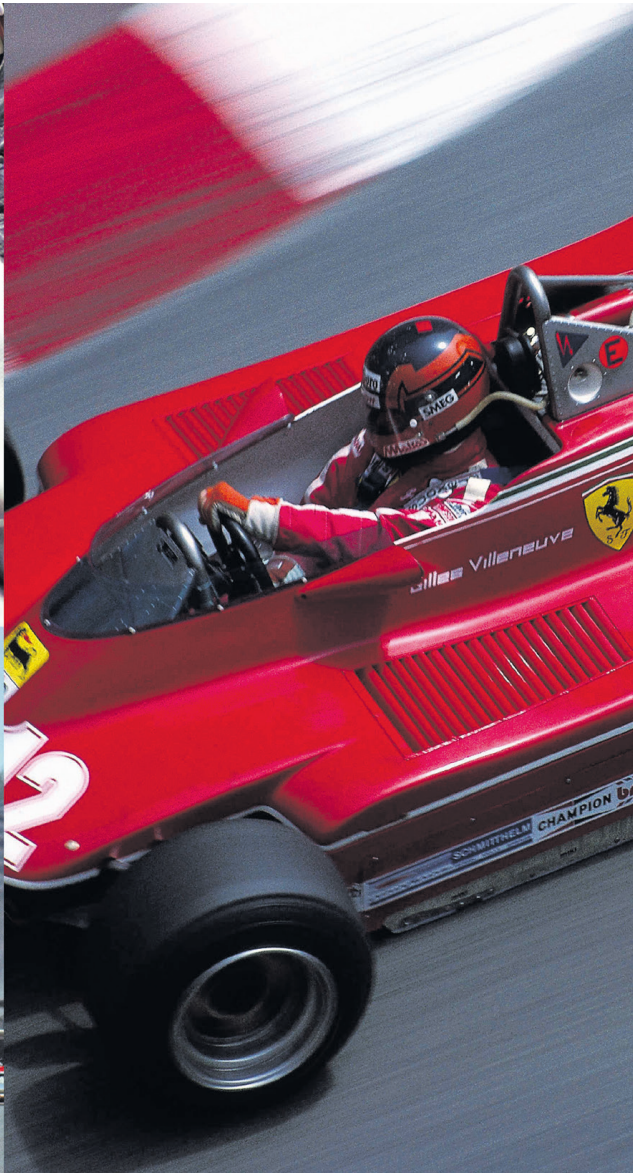


In Zürich-Schwamendingen fand sich 1939 noch Platz für ein Autorennen.  
©Swiss Car Register Foundation









Alle Fotos von Rainer Schlegelmilch - © Motorsport Images



# Jagd am Streckenrand

Im ZÜRIRING-Motodrom gibt es nebst den Rennsimulatoren einen kleinen Schatz zu bewundern: Formel-1-Fotos von Rainer Schlegelmilch. Niemand hat den Rennsport besser in Bildern festgehalten als er. Ein Porträt.



Zandvoort (NL), 1967: Debüt-Sieg für Jim Clark im neuen Lotus-Cosworth 49 © Motorsport Images



Als Martin Donnelly am 29. September 1990 auf dem Circuito de Jerez mit 250 Kilometern pro Stunde in die Leitplanke schießt, vergisst Rainer Schlegelmilch für einen Moment, den Auslöser zu drücken. Stattdessen geht er in Deckung. Der sonnengelbe Lotus schlägt knapp vor ihm ein. Karosserieteile und Gummifetzen fliegen durch die Luft. Erst als sich der Rauch verzieht, sieht Schlegelmilch, dass Donnelly wenige Meter vor ihm auf der Rennstrecke liegt – aus dem Auto geschleudert, aber noch immer an seinen Sitz geschnallt. Die Ärzte sind schon unterwegs, als Schlegelmilch sich fasst, mit zittrigen Fingern nach seiner Canon greift, durch den Sucher blitzt, scharf stellt und abdrückt.

### Retinette besiegt die Zukunft

Mitten im Geschehen – dort befindet sich Rainer Schlegelmilch sein Leben lang. Geboren wird er 1941 inmitten des Zweiten Weltkriegs. Die Heimat seiner Eltern, Thüringen, wird 1945 von der russischen Armee besetzt. Doch weil die Amerikaner Vater Schlegelmilch als Waffen- und Werkzeugmechaniker nicht in russische Hände fallen lassen wollen, erhält seine Familie nur Stunden vor dem sowjetischen Einmarsch eine Freifahrt samt Gepäck im LKW in die amerikanische Besatzungszone.

Rainer Schlegelmilch wächst in Frankfurt am Main, also in der «freien Welt» auf – wobei das mit der Freiheit so eine Sache ist. Als seine Berufswahl zu Hause zum Thema wird, drängt ihn der Vater zur Juristerei. Der Filius ist indessen der Fotografie verfallen, seit er 14-jährig eine Kodak Retinette zur Konfirmation geschenkt bekommen hat. Sein großes Vorbild sind nicht die Väter der bundesdeutschen Republik – wie Adenauer oder Erhard –, sondern der US-amerikanische Porträtfotograf Irving Penn. «Ich war das schwarze Schaf in der Familie», sagt Schlegelmilch heute – sein Bruder wurde Banker. Der stärkere Wille setzt sich durch: Nach dem Abitur lernt Rainer Schlegelmilch zwei Jahre lang an der Bayerischen Staatslehranstalt für Photographie in München das Handwerk, das er ein halbes Jahrhundert lang ausüben wird.

### Der Geist des Motorsports

Es ist das Jahr 1962, als sich der 21-jährige Rainer Schlegelmilch auf einer Party in München mit einem jungen Mann anfreundet, der einen Porsche 356 Carrera Cabriolet fährt und Kontakte zum Rennsport pflegt. Ihn begleitet der angehende Fotograf zum 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring – ein spektakuläres Sujet für seine Abschlussmappe, die ihm das Diplom in Fotografie einbringen soll. Schlegelmilch ist fasziniert von den Rennwagen, die mit 190 Pferdestärken und 270 Kilometern pro Stunde über die Piste rasen, und von den Draufgängern, die diese Boliden steuern. Kriegserfahrene Offiziere sind das, vermögende Playboys, kettenrauchende Ex-Mechaniker auf der Suche nach dem Kick, einer ist Schafhirt aus Schottland – alles Männer, denen die Gier nach Abenteuer ins Gesicht geschrieben steht. Ihnen wird Schlegelmilch fortan folgen.

Beispielsweise 1963 zum legendären 24-Stunden-Rennen von Le Mans, wo Schlegelmilch nicht recht weiss, welche Kurve die besten Aufnahmen verspricht, und rastlos das Renngelände abschreitet. Das zählt sich aus: Als der Deutsche Edgar Barth seinen

Porsche 718 WRS, dem das rechte Hinterrad fehlt, eigenhändig von der Rennstrecke zur Box schiebt, ist Schlegelmilch vor Ort. Als sich der Belgier Willy Mairesse nach einem Unfall in seinem Ferrari 250P mit zerrissenen Overall und blutigem Arm verarzten lässt, ist Schlegelmilch dabei. Er schießt keine trockenen Rennbilder wie die Hausfotografen der Motorsportzeitschriften, die auf Anweisung ihrer Redaktoren fotografieren. Er ist da, wo sich Emotionen und der Geist des Motorsports einfangen lassen – mitten im Geschehen.

### Lohnenswertes Verlustgeschäft

Reich wird er an diesen Rennwochenenden nicht. Zwar kann er seine Fotos in den renommiertesten Sportmagazinen publizieren, doch die Honorare sind bescheiden. «Ich habe mehr Geld reingesteckt als verdient», sagt Schlegelmilch heute. Aber das scheint ihn nicht zu stören. Unter der Woche, also zwischen den Rennen, steht er in seinem Frankfurter Studio und ist Werbefotograf für Kunden, die er oftmals durch den Rennsport kennengelernt hat. *Damit* verdient er sein Geld. Für Martini fotografiert Schlegelmilch Weihnachtsverpackungen, für Ford kreiert er Kalender, Marlboro und West stellt er seine Fotos für Zigarettenwerbung zur Verfügung. Schlegelmilchs Zoom Shots sind besonders beliebt: Während des Rennens zoomt er mit Langzeitbelichtung und versucht, nur den Rennwagen – oder sogar nur den Helm des Fahrers – scharf zu stellen, der Rest ist farbiger, verschwommener Speed.

Anderer Motive fotografiert Schlegelmilch wiederum, weil er sie ganz einfach in seiner Sammlung haben will. Viele Berufskollegen verstehen nicht, weshalb er in Monte Carlo Jahr für Jahr alle Autos an derselben Kurve – der «Schlegelmilch-Kurve» – im identischen Winkel ablichtet. Doch Bilder wie diese machen den Deutschen bekannt – selbst bei Renningenieuren, die nun bequem vergleichen können, wie sich ihre Fahrzeuge und die der Konkurrenz über die Jahre in Design und Technik verändert haben. Als Schlegelmilch in den 1990er-Jahren erste Bildbände herausgibt, kommen ihm seine unkonventionellen Motive zugute. Statt beliebige Rennfotos abzubilden, stellt er seine Fotos in Beziehung zueinander, kreiert Kategorien und Vergleiche: alle Weltmeister seit den 1960er-Jahren beim Jubel, die witzigsten Fans, der Tankvorgang in den 1970ern und den 2010ern, Steuerräder im Wandel der Zeit, alternde Gesichter berühmter Fahrer, Prominente am Streckenrand. All die Motive, die er seit Jahrzehnten

dokumentiert, fügen sich in seinen Büchern wie Mosaiksteine zusammen.

### Nah wie kein anderer

Trotz aller Begeisterung – manchmal hadert Schlegelmilch mit der Formel 1, aber nicht etwa dann, wenn er selbst dem Tod von der Schippe springt, wie in Jerez 1990, sondern in Momenten wie 1968, als Jim Clark tödlich verunfallt, der zweifache Formel-1-Weltmeister und ehemalige Schafzüchter aus Schottland. Oder 1970, als Jochen Rindt auf der Rennstrecke stirbt, 1982 Gilles Villeneuve, 1994 Roland Ratzenberger und Ayrton Senna an einem Wochenende. Rainer Schlegelmilch ist immer zugegen. Die Fahrer, die er seit Jahren verfolgt, sind Freunde geworden oder zumindest Bekannte.

«Dann stand ich da und begriff nicht, wie ich einen Sport lieben kann, der seine Besten tötet», sagt Schlegelmilch.

Dennoch bleibt er der Formel 1 50 Jahre lang verbunden, bis er 2012 seine Berufskarriere beendet. Zu seinem Archiv gehören mittlerweile 15'000 schwarz-weiße und 600'000 farbige Aufnahmen, bestens sortiert und integriert ins umfangreichste Motorsportarchiv der Welt: Motorsport Images. Noch heute fährt der 82-Jährige mit seiner Frau im Porsche zu fünf oder sechs Rennen die Saison, allerdings ohne Kamera.



Die Auflagen für Formel-1-Fotografen sind strikter geworden und die Sicht auf die Rennstrecke oftmals durch meterhohe Maschendrahtzäune verdeckt – zur Sicherheit aller. Nur den Fotos dient das nicht. So nah wie Schlegelmilch damals wird der Formel 1 kein Fotograf mehr kommen.

*An einem Tag im Frühjahr 2020 klingelt Rainer Schlegelmilchs Handy. Am anderen Ende der Leitung stellt sich Tom Mächler vor. Er sei Fan der Formel-1-Geschichte und vor allem der Fotos von Schlegelmilch. Ausserdem baue er eine Formel-1-Erlebniswelt mit Simulationsmotodrom auf. Schlegelmilch und Mächler verstehen sich auf Anhieb. So sind heute im ZÜRINGER-Motodrom viele grossartige Aufnahmen des Schlegelmilch-Schaffens zu sehen.*

Schlegelmilch 1968 in Rouen  
©Privatarchiv Rainer Schlegelmilch



# Stimmen, die stimmen

Zuverlässig, kompetent, cool – das sagen Kundinnen und Kunden über die IMAG J. Mächler AG und das ZÜRIRING-Motodrom.



**Reto und Frank Foitek**

**Inhaber Foitek Automobile AG**

«Seit der Selbstständigkeit unseres Vaters Karl Foitek im Jahr 1957 beziehen wir die Batterien von IMAG. Immer Topservice, einwandfreie Qualität und zuvorkommende Mitarbeitende. Zudem freuen wir uns, mit dem Maserati-Simulator im ZÜRIRING-Motodrom vertreten zu sein!»



**Severin Baer**

**MitInhaber Planzer Transport AG**

«Der ZÜRIRING: einfach ein geniales Erlebnis! Racing und feines Essen in ausgezeichnetem Ambiente, auch dank dem Team. Ich hatte unvergessliche Anlässe dort.»



**Evita Stucky**

**Studentin University College of Osteopathy**

«Einzigartig in seinem Konzept bietet dieses coole Racingcenter eine faszinierende Erlebniswelt der Formel 1 mit beweglichen Rennsimulatoren – als wäre man auf einer echten Rennstrecke. Sensationell!»



**Dominique J. Weber Dominique J. Weber**

**Geschäftsführer Yachtwert Portier AG**

«Wenn wir kurz vor Feierabend bei der IMAG Batterien bestellen, sind sie schon am nächsten Morgen bei uns im Haus. Das zuvorkommende IMAG-Team steht uns mit Rat und Tat kompetent zur Seite. Deshalb pflegen wir seit Jahrzehnten eine gute Partnerschaft.»



**Caroline Forster**

**Verkäuferin Ersatzteillager**

**B.I. Collection AG – Official Ferrari Dealer**

«Seit über zehn Jahren beliefert uns die IMAG mit Batterien. Die freundliche, kompetente Beratung und die prompte Lieferung schätzen wir sehr.»



**Flavio Pagialonga**

**Technischer Dienst Gallo AG**

«Alle Reinigungsgeräte der Gallo-Gruppe rüsten wir mit IMAG-Gelbatterien aus und haben bis heute keinen Garantiefall zu beklagen. Einwandfreie Qualität, prima Service und immer alles auf Lager, das kommt unserer Serviceabteilung sehr entgegen.»



**Marco Murgida**

**Managing Director Julius Bär & Co. AG**

«Kennengelernt habe ich ZÜRIRING durch Passione Engadina, seither haben wir schon einige Events dort durchgeführt. Es war immer eine unglaubliche Stimmung im Motodrom, und es ist unfassbar, wie real das Racing ist. Wir hatten grossen Spass und werden wiederkommen.»



**Ognjen Misan**

**Marketing & Events Niki Hasler AG**

**Official Ferrari Dealer Basel**

«Tom führt den ZÜRIRING mit grosser Leidenschaft, die sich bis ins Detail in allen Räumen widerspiegelt. Ich bin überzeugt, dass wir im ZÜRIRING noch viele spannende Anlässe haben werden.»



**Julien Apothéoz**

**Profirennfahrer & Student HSG**

«Der Simulator hilft, mir Strecken einzuprägen und altes Wissen aufzufrischen. Wichtig ist zudem, dass ich den Bremspunkt spüre, denn über das Bremsen gewinnt oder verlierst du viel Performance – und vielleicht sogar das Rennen. Dank dem ZÜRIRING-Motodrom bin ich perfekt vorbereitet.»



**Garage Klausner AG**

**Ihr Lancia Spezialist**

«Die IMAG: Seit Jahrzehnten zuverlässig, hilfsbereit und kompetent, fast schon familiär. Wir gratulieren zum 100. Geburtstag!»

## ZÜRIRING: DAS ANGEBOT



8 professionelle Rennsimulatoren auf 340 m<sup>2</sup>

Über 200 legendäre und moderne Rennwagen auf den berühmtesten Rennstrecken der Welt

340 m<sup>2</sup> Rennatmosphäre dank Bildern von Formel-1-Fotograf Rainer Schlegelmilch und Sammlerstücken zur Geschichte des Autorennsports

Emerson Cigar Lounge mit Terrasse

Seminar- und Videokonferenzraum für professionelle Anlässe aller Art

Den ZÜRIRING kann man mieten für Events aller Art, vom Firmenanlass über das Geburtstagsfest bis hin zu einem exklusiven Abend unter Freundinnen und Freunden. Spass und Spannung garantiert!

Dasselbe gilt für den ZÜRIRING-Eventbus mit eingebautem Rennsimulator, der auf jeder Feier oder Ausstellung für Action sorgt.

Und noch ein Spezialangebot: der Morgan Three Wheeler, ein dreirädriger Neo-Klassiker mit zwei Sitzen und sportlichen 118 PS.

Mietkonditionen und mehr Infos unter [www.zueriring.ch](http://www.zueriring.ch) oder +41 (0)44 383 34 50



# Mann am Steuer

Thomas «Tom» Mächler (57) bestimmt seit mehr als 30 Jahren die Geschicke seiner IMAG J. Mächler AG. Sein jüngster Coup: das ZÜRIRING-Motodrom. Ein Gespräch mit dem Unternehmer über Batterien, Benzin und Boliden.



**Tom Mächler, Du arbeitest seit deiner KV-Lehre bei der Firma Deiner Familie, der IMAG J. Mächler AG. Wie war es, den Vater als Chef zu haben?**

Ich hatte immer Respekt vor meinem Vater, sogar als Pubertierender, und setzte alles daran, ihn zufriedenzustellen. Ich glaube, im Grossen und Ganzen habe ich das geschafft, das Arbeitsverhältnis zwischen uns war sehr angenehm. Dabei kam mir entgegen, dass ich mit 16 ohnehin viel lieber arbeiten und dafür einen Lohn bekommen wollte, statt weiter zur Schule zu gehen.

**Welche Erinnerung bringt Dich noch heute zum Schmunnzeln?**

Während meiner Lehrzeit war ich unter anderem für die Ablage zuständig und konnte es nicht ausstehen. Gut, fand ich schnell eine praktische Lösung: alles zu Hause unters Bett. Weil sich irgendwann ziemlich viel Papier angestaut hatte, flog mein Versteck auf. Mein Vater liess mich die Papiermassen in meiner Freizeit stundenlang feinsäuberlich ablegen – im Nachhinein hatte er damit natürlich völlig Recht.

**«Dass ich das Geschäft übernahm, war eher der Not geschuldet als geplant.»**

**Wolltest Du das Familienunternehmen schon immer übernehmen?**

Nein. Während meiner Lehrzeit und danach hatte ich nebst der Arbeit noch anderes im Kopf: Ausgang! Doch dann sollte mich ein Ereignis über Nacht um Jahre reifen lassen: Mein Vater ging mit 57 Jahren – also in meinem Alter – als gesunder Mann zum

Arzt und verliess die Praxis mit dem Befund einer unheilbaren Krankheit, mit der er nur noch drei Monate zu leben hätte. Ein Schock für die ganze Familie. Dass ich das Geschäft übernahm, war also eher der Not geschuldet als geplant. Zudem bezweifle ich, dass mein Vater mich als seinen Nachfolger auf dem Radar hatte. Zwar war ich ein fleissiger Lehrling und eine zuverlässige rechte Hand, doch meinen Eltern steckte noch die Verzweiflung in den Knochen, in die ich sie während der Schulzeit mit diversen Verweisen getrieben hatte.

**«Mein KMU wird auch in Zukunft einen Platz in der Geschäftswelt haben.»**

**Welche Eigenschaften braucht man, um in der Batteriebranche zu bestehen?**

Man muss erkennen, welche Daseinsberechtigung ein Produkt oder sogar eine ganze Firma auf dem Markt hat. Und haben wird. Im Geschäft mit Batterien findet seit Jahrzehnten ein Verdrängungswettbewerb statt. Früher gehörten vor allem Autogaragen zu unserer Kundschaft, heute sind es Baufirmen, Transport- und Reinigungsbetriebe, Stadt- und Kantonsbetriebe, Yachtweifen etc.

**Wie bist Du als Chef?**

Das müssten meine Mitarbeitenden beantworten. Aber im Prinzip ist es simpel: Unser aller Chef ist die Kundschaft. Sie zahlt unsere Löhne, wenn wir ihre Bedürfnisse erkennen und befriedigen. Mit dem jetzigen Team funktioniert das sehr gut.

**Was lernt man als Unternehmer übers Leben?**

Widerstandsfähig zu werden und Herausforderungen anzunehmen. Ich bewundere Unternehmerinnen und Unternehmer, die sich verändernden Marktbedingungen anpassen wissen, und werde alles daransetzen, mit meinem KMU auch in Zukunft unseren Platz in der Geschäftswelt zu behaupten. Mein Rezept zum Erfolg, als Unternehmer und als Mensch: Ein Ziel fassen, Risiken eingehen, über sich und sein Handeln nachdenken und Verantwortung übernehmen.

**Wie wichtig ist Dir Arbeit?**

Sehr wichtig. Gut, macht sie mir Spass.

**«Ich habe mich nie für Videospiele interessiert, aber das hier war anders.»**

**Womit verbringst Du in Deinem Berufsalltag am meisten Zeit?**

Mein Alltag ist etwas chaotisch: Ich versuche ständig, die Baustellen auf meinem Schreibtisch abzuarbeiten. In letzter Zeit hat mich das Projekt ZÜRIRING stark beansprucht, jetzt will ich mich wieder stärker der IMAG widmen. Wir werden die Oerlikon-Batterie auflieben lassen, die passt ja bestens in unsere Geschichte, denn mein Grossvater war Werkmeister in der Accumulatoren-Fabrik Oerlikon, bevor er sich 1923 selbstständig machte. Es gibt zahlreiche Abnehmer, welche die einstige Nummer 1 unter den Batterien noch immer sehr schätzen und danach fragen. Neu ist auch unser Sortiment umweltfreundlicher Lithium-Eisenphosphatbatterien von zwölf bis 72 Volt, die in Solaranlagen sowie diversen Maschinen und Fahrzeugen eingesetzt werden.

**Wie bist Du auf die Geschäftsidee Simulationsracing und ZÜRIRING gekommen?**

Ich sass einmal als Gast in einem Racing-simulator, der sich an der Hinterachse mit dem Fahrzeug mitbewegte. Ich habe mich nie für Videospiele interessiert, aber das hier war anders, so realistisch. Noch beeindruckender war die Stimmung, als ich mich umschaute: Es wurde gejubelt, geflucht, gelacht – einfach fantastisch! Und das ist es auch, was unsere vielen Stammkundinnen und -kunden immer wieder zu uns zurückführt: die Stimmung.

**«Ich habe Benzin im Blut.»**

**Auf ein Bier mit Caracciola, Senna oder Hamilton?**

Mit Rudolf Caracciola. Was er und die Jungs in den 1930er-Jahren mit über 600 PS auf schmalen Rädern vollbracht haben, war grandios. Ich würde ihn fragen, ob er Angst hatte, als er mit 430 km/h den Geschwindigkeitsrekord aufstellte, und wie es sich anfühlte, auf der alten Nordschleife des Nürburgrings einen Rundenrekord nach dem anderen zu fahren. Ich würde «Karratsch» ausserdem fragen, was er davon hält, dass heutige Rennfahrer höchstens heimlich rauchen dürfen – statt wie damals nach einem fünfständigen Rennen als Erstes und in aller Öffentlichkeit. Ein Bier würde für unser Gespräch in der Lounge im ZÜRIRING-Motodrom wohl nicht reichen, denn ich müsste ihm alle meine Sammlerstücke und Fotos zeigen, die im Motodrom zu sehen sind. Wir würden uns sicher sehr gut verstehen.

**Tesla oder Maserati?**

Wenn ich wählen könnte: Maserati. Obwohl ich beruflich mit Akkumulatoren zu tun habe und E-Mobilität im Trend liegt, habe ich Benzin im Blut.

**In die Ferien mit dem Auto, dem Zug oder dem Flugzeug?**

Am liebsten mit dem Auto, aber meiner Frau zuliebe einmal im Jahr mit dem Flugzeug ans Meer.

**Frühpension oder ewiger Patron?**

Unsere Kinder sind noch klein, die Firmennachfolge wird erst in ein paar Jahren thematisiert. Darum wohl eher ewiger Patron. Und wenn ich ehrlich bin: Frühpension wäre eh nichts für mich, viel zu langweilig.





## Interessiert an der IMAG oder am ZÜRIRING?



- Ich interessiere mich für das IMAG-Batterieprogramm, bitte kontaktieren Sie mich.
- Ich interessiere mich für einen Event im ZÜRIRING-Motodrom, bitte lassen Sie mir ein Angebot für \_\_ (Anzahl) Person(en) zukommen.
- Ich interessiere mich für die Mitgliedschaft in der «Enzo Driver Academy» und den Gaststart am High-End-Simulator.
- Ich interessiere mich für die Limited Edition des Grand Prix Zürich Chronographen von Maurice de Mauriac im Wert von CHF 4400.– (siehe Seite 4) und möchte durch das Einsenden des Talons an der Verlosung dieser Uhr teilnehmen -> [www.zueriring.ch/verlosung2024](http://www.zueriring.ch/verlosung2024).

**Betreffendes ankreuzen, Talon fotografieren und abschicken an [rennbuero@zueriring.ch](mailto:rennbuero@zueriring.ch) oder per WhatsApp an +41 (0)79 826 51 55**

HANDCRAFTED  
**TURICUM**  
IN ZÜRICH

## MASERATI GRECALE AUSSERGEWÖHNLICH, JEDEN TAG



SCHÖNHEIT ATMEN – INNOVATION UMARMEN. SPÜREN SIE DIE KRAFT DES NETTUNO-MOTORS. DER MASERATI GRECALE IST GEKOMMEN, UM IHREN ALLTAG AUSSERGEWÖHNLICH ZU MACHEN.

  
**Maserati**  
FOITEK AUTOMOBILE AG

Zürcherstrasse 70, 8852 Altendorf/SZ



Verbrauch (WLTP): kombiniert 11.2 l/100 km // CO<sub>2</sub>-Emissionen: kombiniert 254 g/km // Effizienzklasse: G  
CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas. Durchschnitt aller erstmals in der Schweiz immatrikulierten Neuwagen 2023: 129 g/km. Der CO<sub>2</sub>-Zielwert beträgt 118 g/km.

### Kontakt

IMAG J. MÄCHLER AG  
// ZÜRIRING-MOTODROM  
HAGACKERSTRASSE 12  
8953 DIETIKON  
+41 (0)44 383 34 50  
[info@imag.ch](mailto:info@imag.ch)  
[rennbuero@zueriring.ch](mailto:rennbuero@zueriring.ch)

[www.imag.ch](http://www.imag.ch)  
[www.zueriring.ch](http://www.zueriring.ch)

### Impressum

Herausgeberin:  
IMAG J. MÄCHLER AG //  
ZÜRIRING-MOTODROM

Konzept, Recherche und Redaktion:  
COLIN BÄTSCHMANN,  
DR. CHRISTOPH KOHLER,  
WIDMER KOHLER AG

Bilder:  
IMAG J. MÄCHLER AG,  
ZÜRIRING-MOTODROM, RAINER  
SCHLEGELMILCH, MOTORSPORT  
IMAGES, SWISS CAR REGISTER  
FOUNDATION

Auflage: 15'000  
Gestaltung: GUILLAUME CONSTANT  
Druck: BÜRLI AG

Fotos von den Tagen der offenen Tür  
sowie von den Gewinnerinnen und  
Gewinnern des Grand Prix Zürich wer-  
den auf [www.zueriring.ch](http://www.zueriring.ch) publiziert.

**PLANZER**