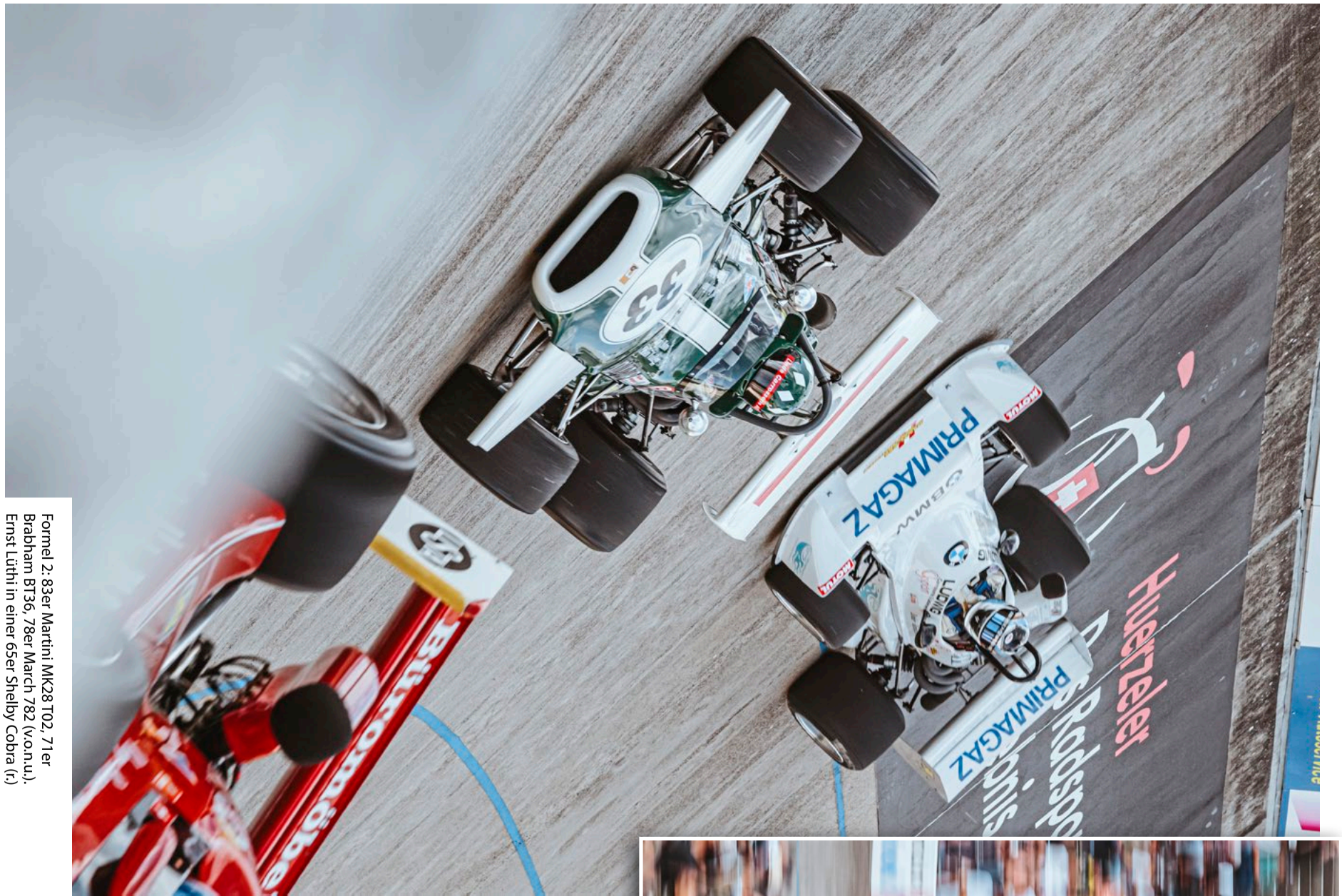
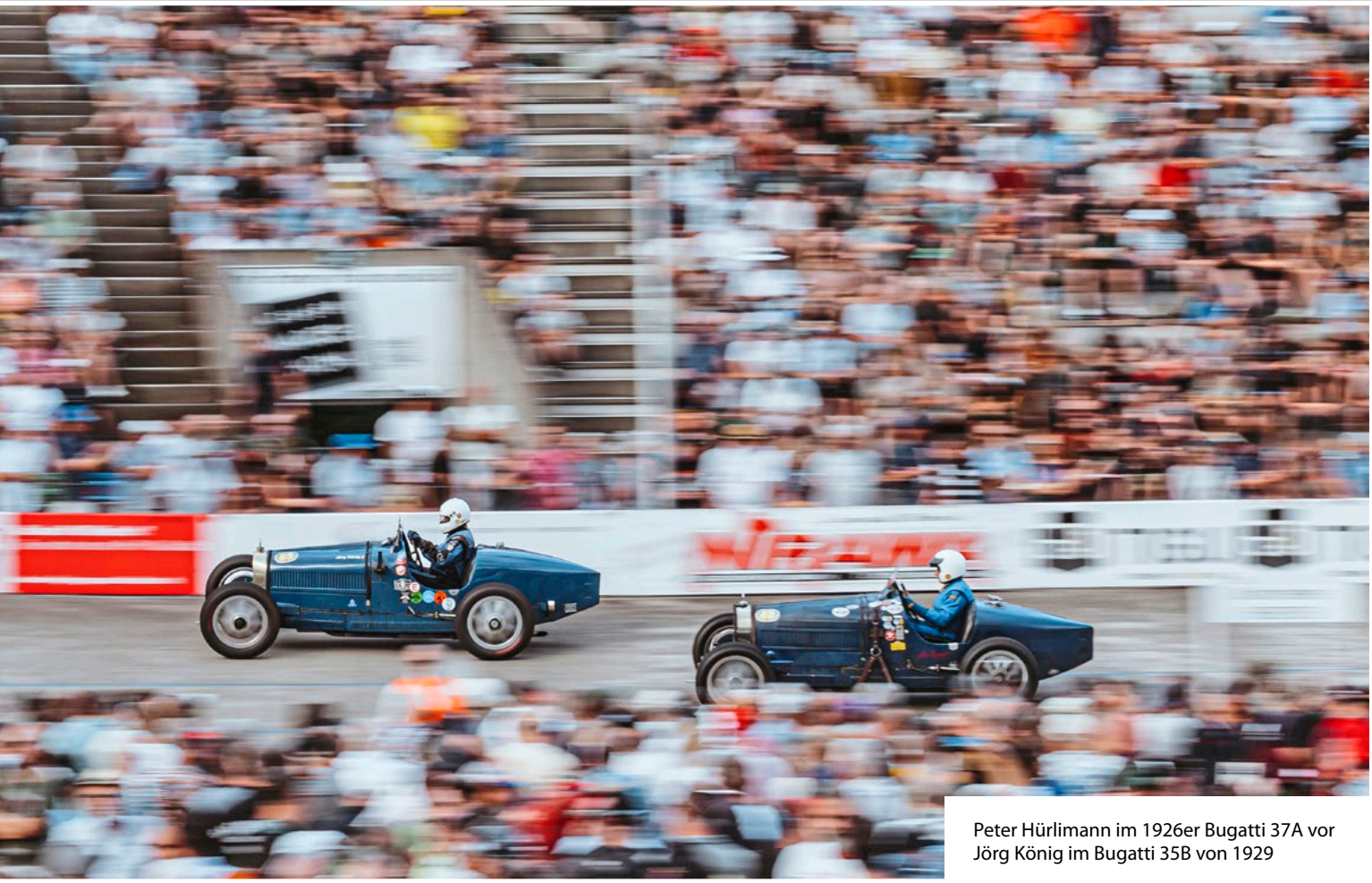
Einfach steil!

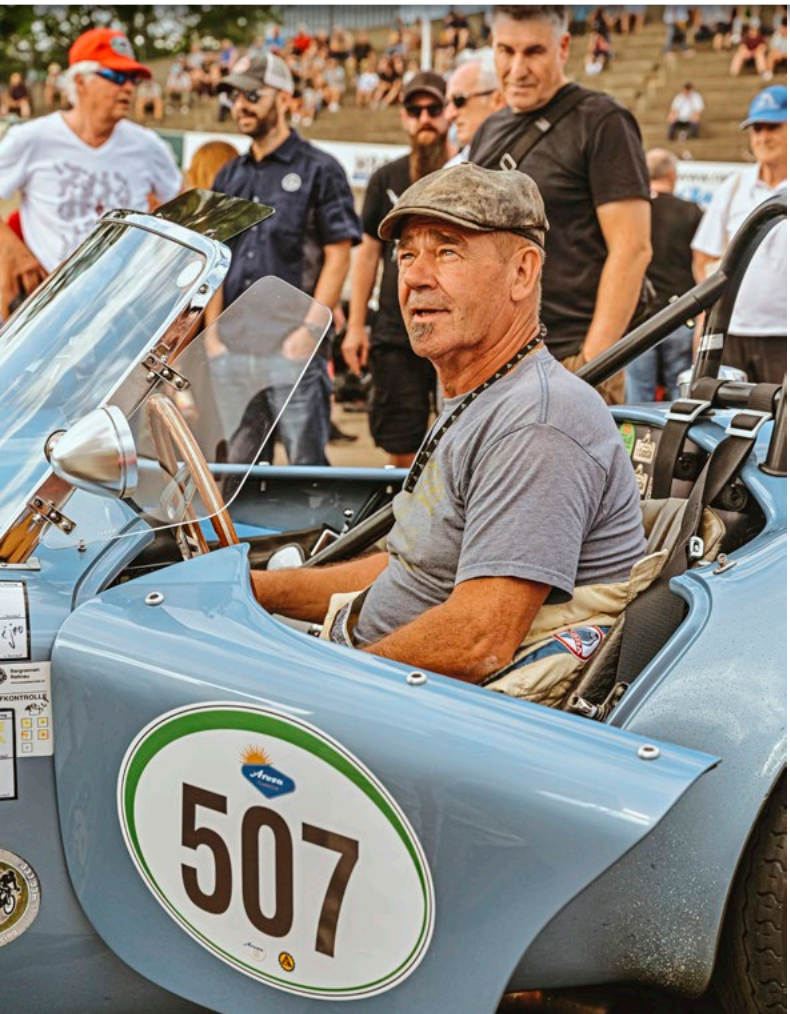
TEXT Kai H. Klauder **FOTOS** Dino Eisele



Formel 2: 83er Martini MK28 T02, 71er Brabham BT36, 78er March 782 (v.o.n.u.). Ernst Lüthi in einer 65er Shelby Cobra (r.)



Peter Hürlimann im 1926er Bugatti 37A vor Jörg König im Bugatti 35B von 1929



Dass es etwas so Wahres, Gutes, Schönes wie das Indianapolis Oerlikon noch gibt, lässt Zweifel an der Menschheit für einen wunderbaren Moment verblassen. Ein Motorsport-Volksfest mitten in Zürich.

Wer auch immer vor mehr als 113 Jahren auf die glorreiche Idee kam, in Oerlikon eine Rennbahn zu bauen: Gelobt seist Du – und gefeiert und geehrt. Und nicht nur Du, sondern auch Deine engagierten Brüder und Schwestern im Geiste, die in diesem Jahr zum 24. Mal beim Indianapolis Oerlikon auf diesem faszinierenden Rund aus Stahl und Beton historische Rennwagen und Motorräder sowie Radrennfahrer in spektakulärer Aktion präsentieren.

Mittendrin im Infield lässt sich dieses Spektakel am besten erleben – hautnah bei den Fahrern, zwischen Rennwagen, Zwei- und Dreirädern und ultraleichten CFK-Rennrädern. Am besten eiskalten Suure Moscht alkoholfrei in der Hand und Kappe auf dem Kopf. Denn die Temperaturen am heutigen 21. Juli steigen bis auf über 35 Grad. Die heiße Phase beginnt beim Indianapolis Oerlikon

übergangslos ab Mittag, wenn geschäftiges Treiben einsetzt; ab 13 Uhr dürfen die Rennfahrzeuge aufgestellt werden. Schon jetzt in Feldern nach Klassen geordnet – in insgesamt zehn Kategorien rollen später Autos und Motorräder auf den Kurs.

Betörend in Ton & Technik

Hektisch wird das bunte Treiben übrigens nie – dank der guten Organisation und der entspannten Teilnehmer, Zuschauer und Ordner. Noch bis 18 Uhr haben jetzt alle Teilnehmer Zeit, ihre Fahrzeuge vorzubereiten und warmlaufen zu lassen. Die Piloten, die zum ersten Mal auf dem Rundkurs mit Steilkurven unterwegs sein werden, dürfen mit einem MX-5 schon mal erfühlen, was sie erwartet, wenn's kurze Zeit später ernst wird.



„Es ist immer eine riesige Freude, zu sehen, wie viele begeisterte Menschen hier mit uns feiern"

Georg Kaufmann,
Orga-Chef, schon seit 2002 dabei

Einfach anmelden kann man sich übrigens nicht zum Indianapolis Oerlikon. Mitfahren darf nur, wer eingeladen wird. Und eingeladen wird nur, wer sich in besonderer Weise um den historischen Motorsport verdient gemacht hat. Ein kleiner Zirkel ist das. Ganz im Gegensatz zu den Besuchern – mit rund 6500 wieder einmal rekordverdächtig viele. Wer jetzt denkt, Eintritts- und Verpflegungspreise bewegten sich auf hohem Schweizer Niveau, irrt: 20 Schweizer Franken für ein Ticket sind mehr als fair.

In diesem Jahr gibt's ein besonderes Highlight: Gleich sechs Formel-2-Rennwagen starten und lassen diese legendäre Rennserie aufleben – inklusive Gänsehaut frei Haus für alle Zeugen, die beim ersten Starten und Warmlaufen dabei sind. Diese Sound- und Boden-bebt-Kulisse ist einfach nur ohrenbetäubend umwerfend. Nacheinander werden die BMW-Motoren zum Leben erweckt; und obwohl ihre Technik so ähnlich ist, intoniert jeder Formel-2-Renner ein ganz eigenes mechanisches, leicht unrundes Brüllen bei jedem Gasstoß.

Vom ältesten, einem Brabham BT36 von 1971 mit 1,6-Liter-Motor und 245 PS über die Zweiliter 74er March 742, 76er March 762 und Amweg AW76 bis zum 78er March 782 (310 PS!) zum Jüngsten, einem Martini MK28 T02 von 1983. Die March stammen aus Fredy Lienhards Museum „Autobau Erlebniswelt" in Romanshorn. Lienhard, Ehrengast des Indianapolis Oerlikon 2026, fährt den 762, sein Sohn den 742.

Wasserfallartige Rückenschauer gibt's schließlich, als die sechs F2-Monopostos gemeinsam auf der Rennbahn ihre Runden drehen und die Motoren sich bis an die 10 000/min herantasten. Mit metallischem Kreischen, das von den Steilkurven noch zurückgeworfen und verstärkt



Rennhistorie zum Anfassen: Maserati 8CM von 1933, mit dem der Schweizer Louis Braillard unter anderem beim Bergrennen La Turbie Dritter wurde

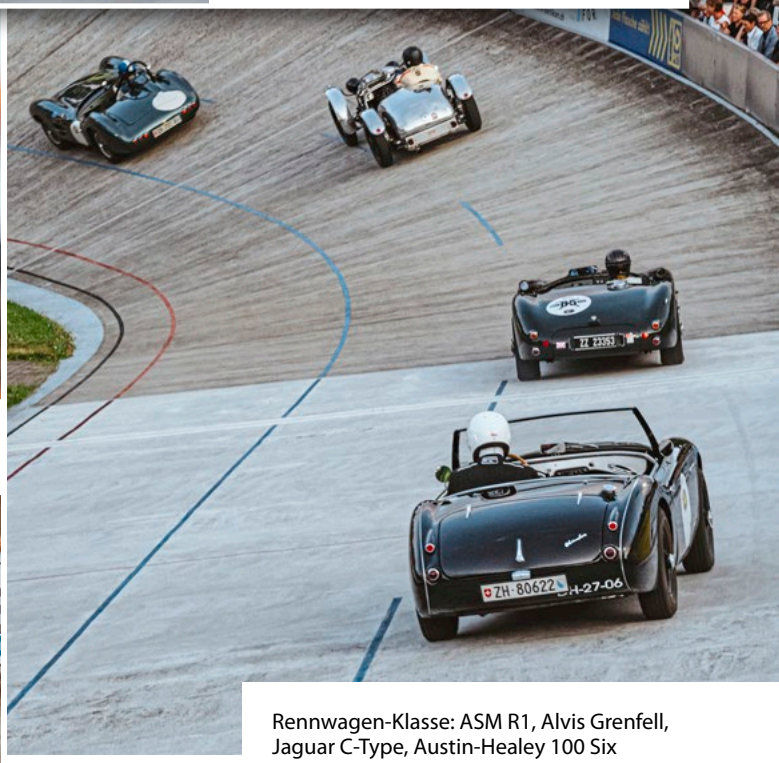


Rolf Kuster grüßt aus seinem 65er Astur Ford Gr. 7 mit 400 PS starkem Fünfliter-V8





Tochter und Vater: Chiara Aichele (o.) fuhr eine 54er Moto Parilla Super Sport, Vater Tobias seinen 64er Porsche Formel Vau (u.)



Rennwagen-Klasse: ASM R1, Alvis Grenfell, Jaguar C-Type, Austin-Healey 100 Six



Volksfest-Stimmung mitten in Zürich: Die Oerlikon-Atmosphäre ist einzigartig



Große Kunst: Ein von Max Heidegger aufgebauter Formel-Vau-Boxer könnte im Museum stehen, zum Glück rennt er noch



Muskeln und Maschinen (u.): Abwechselnd starten beim Indianapolis Oerlikon Rad- und Steherrennen sowie die Demofahrten

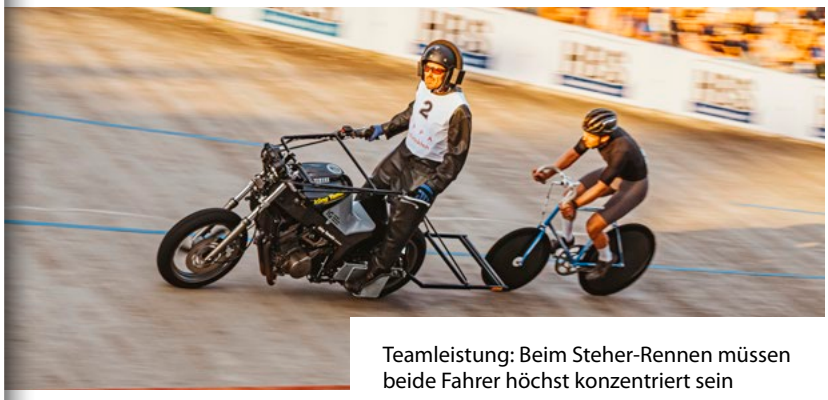




Zwei Legenden: 1968er Kaimann Formel Vau Mk IV vor Cooper Climax T45 von 1958



Wenn der Fuchsschwanz wirbelt: Kuriose Kreationen bei den Indy Cars. Motosacoche C35 vor Condor A50 und Rudge Ulster (u.)



Teamleistung: Beim Steher-Rennen müssen beide Fahrer höchst konzentriert sein



wird. Die Formel-2-Renner werden in die bis zu 44,5 Grad steilen Kurven gepresst und drehen munter ihre Runden.

Danach wird's wieder ruhiger, denn beim Indianapolis Oerlikon starten abwechselnd Rennfahrzeuge und Radrennfahrer. Besonders spannend sind die Shoot-Out-Radrennen. Hier scheidet in jeder Runde der oder die Letzte aus. Bei maximal 24 Fahrern und der Streckenlänge von exakt 333,33 Metern müssen bis zu 7,666 Kilometer absolviert werden – hier gibt's viele taktische Sprints zu sehen.

Muskeln und Motoren – die Steher-Rennen

Wie fein abgestimmt die Zusammenarbeit von Mensch und Maschine sein kann, lässt sich bei den Steherrennen erleben. Erst wählen sich die Radrennfahrer nach dem Start ihre Schrittmacher aus, heften sich an deren Fersen in Gestalt eines ausladenden Gestells mit Rolle am Heck des Motorrads (umgebaute Yamaha TDM 3VD, auch schon Klassiker) und signalisieren durch lautes Schreien, dass der Motorradfahrer doch bitte noch einen Zahn zulege.

Damit die Befehle auch ankommen, hat der Motorradhelm nach hinten geöffnete Schächte zu den Ohren. Dank des Windschattens, den der Steher erzeugt, werden in der Spitze Geschwindigkeiten von rund 100 km/h erreicht. Vier Teams sind zeitgleich am Start, bei Überholmanövern oben in der Steilkurve befinden sie sich fast in der Horizontalen. Hier wird die Welt der Physik anschaulich. Ein Hauch vom originalen Indianapolis weht auf, als die heftigst umgebauten Racer auf Ford- oder Buick-Basis auf die Strecke bollern und mit ihren großvolumigen Motoren den Beton beben lassen. In ihrer Klasse startet auch Georg Kaufmann, Organisator dieser wunderbaren Motorsport-Feier. Er fährt in seinem Lagonda Le Mans von 1934 sichtlich zufrieden zwischen Hot-Rods und für Sandrennen aufgebauten Specials mit kräftigem V8-Getöse.

Akustisch provokant sind auch die Motorräder. Nach dem Motto „Je kleiner, je schriller" fällt vor allem die Kreidler GP 50 mit ihrer irren Lautstärke auf. 1977 wurde Gerhard Singer auf ihr Deutscher-Vize-Juniorenmeister in der Schnapsglas-Klasse – mit 16 PS bei 16 000/min!

Grandios sind auch die Klänge von Maserati 8CM, MG Q-Type, Ferrari 340 America, Shelby Cobra oder Porsche 550 Spyder. Bis 21 Uhr lassen sie sich noch genießen, danach knistern sie sich langsam kalt. Unsere Empfehlung: Diese einzigartige Veranstaltung und Atmosphäre muss man selbst erleben. Der Termin für 2027 ist zwar noch nicht offiziell, doch wird es bestimmt wieder ein Dienstag im späten Juli sein – wie es seit 2002 Tradition ist. ■

Starterliste und viele Infos zu Rennbahn, Historie und IGOR (Interessengemeinschaft Offene Rennbahn): **rennbahn-oerlikon.ch**