



Riesiges Interesse
In der Stockerstrasse
sind alle Balkone
voll besetzt – auch
Fenstersimse taugen
als Stehplätze.

Zürich und Autorennen? Die Menschen waren lange skeptisch. Aber der **E-PRIX** wird zur umjubelten Street Parade der anderen Art. Die Stadt ist völlig elektrisiert.

Der Strassenfeger



Foto: Michael Calabro / Dukas



«Was meinen Sie, womit alle Leute in 20 Jahren herumfahren??!»

FLORIAN MODLINGER, AUDI-RENNEINSATZLEITER



Mann von Welt
Eddine Belaid frisiert gerade einen Kunden – vor dem Schaufenster die Boliden auf der Alfred-Escher-Strasse.

**«Hallo? Monte Carlo in Zürich?
Ich finde das wahnsinnig toll!»**

EDDINE BELAID, GESCHÄFTSFÜHRER VON «THE BARBER»



«Es ist gut, dass sich die Stadt der Welt so präsentieren kann» HANSHEIRI EGLI, RENNSPORT-FAN





RENAULT
Passion for life

Renault ZOE

300 km reale Reichweite, 100% elektrisch.



ZE

Der Renault ZOE – von einer Fachjury* zum «Grünsten Auto der Schweiz 2018» gekürt – erwartet Sie zur Probefahrt.

ZOE Limited R110 Z.E. 40, 0 g CO₂/km (in Betrieb ohne Energieproduktion), CO₂-Emissionen aus der Stromproduktion 27 g/km, Energieverbrauch 19,2 kWh/100 km (Benzinäquivalent 2,1 l/100 km), Energieeffizienz-Kategorie A. Durchschnitt aller erstmals immatrikulierten Personenwagen 133 g CO₂/km. *Der Titel «Das grünste Auto der Schweiz» wird jährlich im Rahmen der Wahl «Schweizer Autos des Jahres» von den «Schweizer Illustrierten» zusammen mit ihren Partnern vergeben.

[f](#) [in](#) [www.renault.ch](#)

TEXT CHRISTIAN BÜRGE
FOTOS ADRIAN BRETSCHER

Es liegt weder Urin noch Liebe in der Luft. Und die zwei, die sich zu nahe gekommen sind, kann man auch nicht als Love-Mobiles bezeichnen. Nach einer Berührung von Jean-Éric Vergne fliegt Felix Rosenqvist. Nicht in den siebten Himmel, sondern direkt in die Mauer am General-Guisan-Quai. Es knallt. Ein langgezogenes «Oooh» geht durch die Reihen. Es riecht nach verbranntem Gummi. Dann befreit der Schwede seinen Boliden mit dem Rückwärtsgang, der Applaus schwollt an. Sie zählen die 17. Runde. Und Zürich hat gerade begriffen, was es da bekommen hat: eine etwas andere Streetparade. Ein richtiges, atemberaubendes Autorennen.

Am Vortag herrscht Informationsnotstand. Und die vielen Ratlosen werden in der Boxengasse bedient. Hier erklärt der Schweizer Spitzensfahrer Sébastien Buemi ein paar Fans in aller Selbstverständlichkeit seinen Boliden, dort zeigt ein Techniker einer Gruppe VIPs jede Ratsche und jede Schraube. Und wenn sie die Rennwagen hin- und herschieben, pfeift einer, damit stauende Kinder von Anwohnern, die eine spezielle Führung bekommen, nicht in die Heckflügel stolpern. So etwas wäre in der Formel 1 undenkbar. Die ABB Formel E jedoch gibt sich in ihrer ersten Saison betont volksnah. Es gibt Dinge zum Ansehen und Fahrer zum Anfassen. Das ist Teil der Erfolgsstrategie. Die Dimensionen sind hier auch noch über-

schaubar. Maximal 20 Leute dürfen pro Team an den vier Fahrzeugen arbeiten, in der Formel 1 sind es fünfmal mehr. Und auch die Budgets sind mit geschätzten 10 bis 12 Millionen Franken ein Klacks im Vergleich zu den 500 Millionen, welche Ferrari und Mercedes in der Königsklasse ausgeben. Die Entwicklungskosten dort sind schwindelerregend. Das will das Elektro-Pendant verhindern. Darum gibt es Einheitsteile wie die Batterie oder die Aerodynamik.

Florian Modlinger, der Renn einsatzleiter bei Audi, hat lange im konventionellen Motorsport gearbeitet, in der DTM und der GT1. «Die Formel E macht nicht alles besser», sagt er. «Aber sie steht für die Zukunft. Was meinen sie, womit alle in 20 Jahren fahren? Das Kernelement beim Fahren ist das Energiemanagement.

Wir können Energie beim Bremsen zurückgewinnen.» Die Teams sind im Kampf mit der eigenen Ambition. Denn der Elektro-Markt hat gewaltiges Potenzial. Entsprechend drängen neue Hersteller – wie 2019 Porsche und Mercedes – in die Serie. Und die wollen sich gegenüber der Konkurrenz mit Eigenentwicklungen profilieren. Was wiederum die Kosten explodieren lässt. Vorläufig werden darum Batterie und Aerodynamik nicht freigegeben. Die wichtigsten Veränderungen für nächste Saison stehen ohnehin schon fest. «Einerseits werden wir ohne Heckspoiler fahren. Die Boliden sehen dann ganz anders aus. Eher wie ein Batmobil. Und andererseits müssen wir dank der neuen Standard-Batterie nicht mehr nach halber Dis-

tanz in den nächsten Wagen umsteigen», sagt Modlinger. «Wir fahren dann 45 Minuten durch.» Auch die Leistung steigt von 200 auf maximal 250 Kilowatt, was umgerechnet 335 PS entspricht. Damit wären Tempi bis zu 280 km/h möglich. Und eine Beschleunigung von 0 auf 100 in 2,8 Sekunden. Im Moment liegt die Höchstgeschwindigkeit noch um die 220 km/h.

Das tönt nach wenig. Das denken sich auch die Zuschauer, die am Sonntagmorgen im freien Training im Schatten der Bäume am Mythenquai stehen. Entlang der Geraden hört man zuerst das Pfeifen, dann preschen zwei Wagen in kurzem Abstand vorbei. Als sie über die unebene Strasse in die nächste Häuserschlucht schießen, knarrt und knallt die Aufhängung heftig. Ein Paar schaut sich danach wortlos an. Beide ziehen die Augenbrauen hoch. Damit haben sie nicht gerechnet. Selbst mit der x-ten Wiederholung bleibt der Effekt der Gleiche – kaum jemand redet. Sie sind schlicht baff.

Auch an der Alfred-Escher-Strasse surrt es. Und Eddine Belaid schnippelt gerade an einem Versuchsobjekt herum. Der Geschäftsführer des Herrenfriseur-Salons The Barber veranstaltet an diesem Sonntag einen Weiterbildungskurs mit einem knappen Dutzend Leuten in seinen Räumen. Vier Meter neben seinem Arbeitsplatz, direkt vor seinem Schaufenster, rasen die Elektro-Boliden durch. «Hallo? Monte Carlo in Zürich? Ich finde das so cool! Zürich ist in einer Reihe mit New York, Rom, Paris und Hongkong. Das ist doch Wahnsinn!» ►



Innovation
that excites

► Für sein Geschäft war die Beeinträchtigung minimal. Bis am Freitagabend gabs noch Parkplätze direkt vor dem Laden. «Und am Samstag habe ich meinen Kunden einfach gesagt, sie sollen mit den ÖV kommen. Natürlich hatten wir jetzt zwei, drei Tage eine Baustelle hier. Und ich wohne ja direkt darüber. Es wird halt gehämmert. Aber der Event ist so toll, dass wir gerne mitmachen.» Vor 13 Jahren zog er aus Berlin nach Zürich. Und liebte das Flair vom ersten Tag an. Für ihn gehören zu einer lebendigen Stadt auch solche Anlässe. «In Berlin gibts die ganze Zeit irgendeine Grossveranstaltung. Ich verstehe die Leute nicht, die in einer Stadt wohnen und sich dann ständig beschweren. Ich finde, das passt perfekt zu Zürich.»

Es gibt sie auch heute, ein paar Unzufriedene. Und das liegt nicht einmal unbedingt an der Rennstrecke selbst, die wie eine Krake über dem Enge-Quartier liegt mit ihren Betonelementen und hohen Stahlgittern. Auch nicht an den aufgebauten Brücken – behindertengerecht mit Lift versehen –, über die man auf die andere Seite der Strecke gelangt. Das einzige echte Ärgernis sind die abgeriegelten VIP-Zonen auf Trottoirs und Plätzen, wo streng geschulte Sicherheitsleute kein Auge zudrücken und die Zuschauer zu langen Umwegen zwingen. Entsprechend opulent ist das kantige Vokabular, mit dem sie eingedeckt werden. «Waisch, was du bisch?», heißt dann der erste Satz jeweils. Ja, sie wissen es mittlerweile.

Richtung See aber, zwischen Bürkliplatz und rund um die Rentenwiese mit dem E-Village ist die

«Schauen Sie diese Leute an! Viele werden ein Elektroauto kaufen»

DANIEL BRUDERER, TESLA-FAHRER

immer grösser werdende Menge beschäftigt. Kinder staunen in Rennsimulatoren oder fahren auf dem Bobbycar-Kurs, Erwachsene schauen sich im ETH-Pavillon Mobilitätslösungen der Zukunft an. Hochgeschwindigkeits-Reise-

kapseln zum Beispiel, die mittels Vakuum funktionieren. Science-Fiction, denkt man. Aber nur bis das Sirren der Elektro-Boliden von der Grossleinwand wieder zu hören ist. Hansheiri Egli aus Wetzikon operiert gerade an profanen Dingen. Er und seine Frau kühnen sich im Schatten am Seeufer ab. «Ich wusste nicht, dass es so ein Riesenspektakel gibt. Das überrascht mich.» Egli hat schon Formel-1- und Langstrecken-Rennen besucht. Im Gegensatz dazu laufe hier alles wie am Schnürchen. «Es ist gut, dass sich die Stadt der Welt so präsentieren kann. Zürich lebt auch von solchen Dingen. Es soll ja kein Museum sein.»

Über 100 000 Zuschauer drängen mittlerweile um die Strecke. Sie kommen aus der Stadt, auch vom Land. Senioren oder Familien mit Kindern, die gleich neben der Strasse im Kinderwagen schlafen. Andere sitzen gemütlich in der VIP Race Box mit Hochstühlen und exklusiven Deluxe-Mahlzeiten für 1500 Franken pro Person und Tag, das neue Schloss Hotel Sheraton offeriert

Zimmer inklusive Terrassen für 1600 Franken. Der Grossteil aber verfolgt das Rennen gratis. Wer nicht über die Abschränkungen sieht, klettert auf Wegweiser und Vordächer oder klammert sich an Dachkänel.

Marta Ra hat auf die Terrasse ihrer Wohnung an der Gotthardstrasse Freunde eingeladen. Die meisten haben wegen der Kinder angefragt, ob sie vorbeischauen und das Spektakel sehen dürfen. Andere, wie ihr Arbeitskollege Daniel Bruderer, sind mit dem Thema vertraut. «Ich fahre schon vier Jahre elektrisch. Bei so einem Rennen geht mir das Herz auf. Natürlich, wenn man das Rennen isoliert betrachtet, ist es vielleicht nicht ökologisch. Aber es nimmt die Entwicklung vorweg. Es braucht diese Treiber. Schauen Sie die begeisterten Leute an! Ich bin überzeugt, dass bald ganz viele ein Elektrofahrzeug kaufen werden.»

Als Lucas di Grassi am Mythenquai als Sieger durchs Ziel fährt, ist es kurz ruhig in der Stockerstrasse. Auf jedem der Balkone drängen sich die Menschen. Dann biegt di Grassi auf seiner Ehrenrunde nochmals in die Strasse ein. Der Applaus brandet auf. Und ebett lange nicht mehr ab. Die Zweifel sind wie wegewischt. Zürich ist elektrisiert. ●

Mitarbeit: Philsen Künzler

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



ABFAHREN, ANHALTEN
UND AUFLADEN MIT NUR
EINEM PEDAL.



DER NEUE NISSAN LEAF
SIMPLY AMAZING



e-Pedal. Noch entspannter ankommen: Mit der innovativen e-Pedal-Technologie* beschleunigen und bremsen Sie mit nur einem Pedal. Das bedeutet für Sie: weniger Anstrengung, mehr Fahrspass. Entdecken auch Sie die Faszination des One-Pedal-Driving!

zero Emission

nissan.ch

*Ersetzt nicht das Bremspedal in Gefahrensituationen.