

Airport City

Eine Legende entsteht

Von BlueGenie1974

Kapitel 57: Der Bau der Rennstrecke

Der Bau der Rennstrecke

Zwei Tage, nachdem das Billiardcafe´ eröffnet worden war, gingen die Planungen für die Stadt weiter. Dem Wunsch der Einwohner nach einer Rennstrecke hatte man Rechnung getragen. Kyle Hathaway hatte einen entsprechenden Antrag für den Bau eingereicht. Über diesen musste natürlich abgestimmt werden. Deshalb hatte Bürgermeister Horace Cassell für diesen Freitagmorgen zu einer neuen Sitzung geladen. Um 9:45 Uhr hatten sich alle im großen Sitzungssaal versammelt. „Ladies and Gentlemen. Heute hat man mir den Bauantrag von Kyle Hathaway auf den Schreibtisch gelegt. Es geht um den Bau der von den Einwohnern von Sky City gewünschten Rennstrecke.“ „Bisher haben wir einen niedrigen CO2-Ausstoß. Ich habe erfahren, dass der Staat Kalifornien einen Umweltpreis vergibt. Der Bau der Rennstrecke könnte uns unter Umständen den Sieg kosten, sollten wir uns bewerben.“, wandte Katrina Moreno ein. „Wie hoch wäre denn die Siegprämie?“ „150.000 Dollar. Und 150.000 Dollar mehr wären eine gute Sache.“ „Was meinen Sie, Mr. Loxley?“, fragte Horace Cassell. „150.000 haben oder nicht haben. Ich persönlich bin für haben.“

„Gibt es denn überhaupt eine Rennserie die umweltfreundlich ist?“, fragte Desdemona Pride in die Runde. „Die Formel E. Ist wie die Formel 1 nur mit Elektroantrieb.“ „Dann sind wir uns in dem Punkt einig?“ Alle anwesenden nickten. „Nun gut. Das weitere Vorgehen kennen wir ja. Nach der Rennstrecke kommt das Archiv. Aber Mr. Hathaway hat mich am Tag der Einweihung des Billiardcafes noch angesprochen. Er plant als nächstes eine Schmiede und ein Sägewerk.“ „Würde neue Arbeitsplätze schaffen.“ „Ich würde vorschlagen, dass wir uns noch einmal zu gegebener Zeit damit befassen. Denn ich möchte es heute gerne kurz machen. Die „Samuel Cunard“ wird heute getauft. Und als Bürgermeister der Stadt ist meine Pflicht, an diesem Ereignis teilzunehmen. Schreiten wir zur Abstimmung.“

Nachdem Horace Cassell den anwesenden Dezernatsleitern das übliche Prozedere erläutert hatte, drückte jeder auf einen der beiden Knöpfe vor ihm. Nach nur drei Minuten stand das Ergebnis der Abstimmung fest. Die Stadtverordneten hatten einstimmig zugestimmt. Damit war der Weg für den Bau der Rennstrecke frei. Kyle Hathaway hatte vom Baudezernenten bereits die erforderlichen Genehmigungen erhalten. 650 Meter nördlich vom Gewerbegebiet wurde er fündig. Der Investor aus Chicago steckte ein 75 ha großes Areal ab. Er war gerade wieder auf seiner Yacht, als Bürgermeister Horace Cassell dort eintraf. „Ach hier sind Sie, Mr. Hathaway. Da kann

ich ja die halbe Stadt auf den Kopf stellen.“ „Was ist denn das für eine Begrüßung, Mr. Cassell?“ „Entschuldigen Sie bitte. Aber ich bin etwas in Eile. Sie wissen schon, wegen der Schiffstaufe.“ „Verstehe. Was hat die Sitzung ergeben?“, fragte Kyle Hathaway. „Sie haben grünes Licht.“ Sehr gut. Ich habe auch schon ein passendes Areal gefunden.“ „Sie sind ja von der schnellen Truppe.“ „Je früher mit dem Bau begonnen werden kann, umso besser. Wann ist die Taufe eigentlich?“ „In einer halben Stunde.“ „Also um 10:30 Uhr.“ „Sie sagen es.“ Wir werden da sein.“ 01

Um 10:30 Uhr war es dann soweit. Eine gewaltige Menschenmenge hatte sich auf der Werft versammelt. Die Passagiere der im Hafen liegenden Kreuzfahrtschiffe, es waren die Queen Victoria der Cunard Line, die Norwegian Breakaway der Norwegian Cruise Line und die Europa 2 der Hapag-Lloyd, sahen gebannt zur Werft, wo der Rumpf der „Samuel Cunard“ auf der Helling lag und darauf wartete, seinem Element übergeben zu werden. Das Schiff war in den traditionellen Farben der Cunard Line Lackiert. Der Rumpf in schwarz, die Aufbauten in weiß und der Schornstein Rot mit den drei wagerechten dünnen schwarzen Streifen. Als Taufpatin fungierte April Cunard, eine direkte Ahnin des Firmengründers. Nach einer kleinen Rede, vollzog sie mit den Worten „Ich taufe dich auf den Namen „Samuel Cunard“.“ die Taufzeremonie. Die Sektflasche zerschellte wie vorgesehen am Bug des Kreuzfahrtschiffes.

Unter der Nationalhymne Großbritanniens, „God save the Queen“, glitt das neue Schiff ins Wasser. Als nächstes hatte man mit dem Bau des norwegischen Tankers begonnen. Dieses Schiff sollte 230 Meter lang und 44 Meter breit werden. Voll beladen sollte dieser Tanker einen Tiefgang von 15,3 Metern haben. Während dieser bei einer Leerfahrt bei 14,5 m betragen sollte. Die Tragfähigkeit dieses speziellen Tankers sollte bei 108.000 Tonnen liegen. Angetrieben werden sollte der Tanker von einem 16MW Azipod-Motor, der dieser Sorte Tanker eine extrem hohe Manövrierfähigkeit garantierte. Die Höchstgeschwindigkeit sollte bei 13,5 Knoten liegen. Da dieses Schiff auch im Eismeer unterwegs sein sollte, hatte der Auftraggeber entschieden, seinen Neubau mit der Eisklasse 1A Super auszurüsten.

Vom Bug bis zum Heck waren die Tanks und an Deck die Förderanlagen untergebracht. Dahinter kam dann die 5 Stockwerke hohe Brückeneinheit, die im obersten Stockwerk die Kommandobrücke beherbergte. Auf dem Dach war in der Mitte der Mast mit den technischen Anlagen, links und rechts davon die beiden Schornsteine. Der rote Schriftzug „NO SMOKING“ wies auf die Gefährlichkeit der Ladung des Schiffes hin.

Und während auf der Werft die Montage des neuen Tankers begonnen wurde, ließ Kyle Hathaway eine Ausschreibung für das Design der neuen Rennstrecke anfertigen. Auf diese Ausschreibung meldete sich der deutsche Streckenarchitekt Hermann Tilke, der schon die Rennstrecken in Abu Dhabi und Bahrein entworfen hatte. Doch Kyle Hathaway wollte keinen Kurs, der aussah wie die beiden Rennstrecken in den arabischen Staaten. Stattdessen gab er einer jungen aufstrebenden US-Amerikanerin namens Linda Elisson den Vorzug.

Die 22jährige kam aus Tuscaloosa im US-Bundesstaat Alabama. Linda Elisson hatte gerade erst ihr Studium abgeschlossen, weshalb der Auftrag von Kyle Hathaway ihr erster großer Auftrag war. Entsprechend groß war der Druck, der auf den Schultern des jungen Amerikanerin lastete. Um 12:00 Uhr landete ein Oldtimer auf dem Kyle Hathaway International Airport. Es handelte sich um eine Maschine vom Typ Focke Wulf FW200 „Condor“. Die viermotorige Propellermaschine war in einem deutschen See entdeckt und in mühsamer Arbeit wieder flugfähig gemacht worden. An Bord dieses Oldies befanden sich Linda Elisson und Lolita Hofman. 02

Die Hawaiianerin war eine Blondine mit einem ovalen Gesicht und braunen Augen. Ihre blonden Haare trug sie offen, sodass sie bis zur Oberkante ihrer Brüste reichten. Lolita Hofman war 1,67 m groß und hatte einen schlanken, sexy Körper. Auffallend waren auch die hübsche Nase und die sinnlichen Lippen. Auch ihre wohlgeformten Brüste waren ein Hingucker. Bekleidet war die 24jährige aus Honolulu mit einem goldenen Kleid und goldenen High Heels.

Linda Elisson war ein ganz anderes Kaliber. Die 22jährige aus Tuscaloosa war eine Brünette mit dauergewellten Haaren, die bis zu ihren Schultern reichten. Sie hatte ein rundes Gesicht mit braunen Augen und einer etwas breiten Nase, die sich aber trotzdem harmonisch in das Antlitz der jungen Dame einfügte. Ebenso die wunderschönen sinnlichen Lippen. Linda Elisson war 1,65 m groß und besaß wie Lolita Hofman einen schlanken, sexy Körper. Allerdings hatte sie eine kleinere Oberweite, als die Hawaiianerin. Bekleidet war Linda Elisson mit einem roten Kleid und roten High Heels.

„Willkommen in Sky City meine Damen. Wie war der Flug?“, fragte Kyle Hathaway. „Zu lang und viel zu böig.“ „Ich nehme an, Sie beide möchten sich gerne erst mal etwas ausruhen.“ „Das wäre in der Tat nicht schlecht.“, sagte Linda Elisson. „Ich für meinen Teil würde mir gerne das Billiardcafé ansehen, dessen Leitung Sie mir übertragen haben.“ „Kein Problem.“

Während Linda Elisson zum Hotel gebracht wurde und Lolita Hofman mit Kyle Hathaway zum neuen Billiardcafé fuhr, hatte man auf der Werft mit der Montage der einzelnen Sektionen des neuen Tankers begonnen. In den Montagehallen hatte man damit begonnen, die Segmente für das neue Containerschiff anzufertigen. Das Schiff sollte eine Länge von 333,20 Metern und eine Breite von 48,20 Metern haben. Seine Seitenhöhe sollte bei 26,80 Metern liegen. Der Tiefgang des Schiffes der Valparaiso-Express-Klasse sollte bei maximal 14 Metern liegen. Der neue Containerriese sollte bei voller Beladung 118.945 Tonnen verdrängen. Die Tragfähigkeit der zukünftigen Sky City Express wurde mit 123.490 Tonnen angegeben. Das neue Schiff der Hapag-Lloyd sollte Stellplätze für 10.500 Container und Anschlüsse für 2.100 Kühlcontainer erhalten.

Angetrieben werden sollte das Schiff von einem 46.532 PS starken MAN B&W 7S90ME-C10.5 Zweitakt-Dieselmotor, der eine Höchstgeschwindigkeit von 21 Knoten ermöglichen sollte. Die auf einen Festpropeller übertragen werden sollte.

In der Zwischenzeit hatte Kyle Hathaway ein 123 ha großes Areal abgesteckt. Ein Teil der Rennstrecke sollte über das Wasser führen und über eine Brücke verlaufen. Nachdem der Investor aus Chicago das Areal abgesteckt hatte, ging er zu Linda Elisson, die im Haus von Daena Hernandez am Zeichenbrett saß. Daena Hernandez öffnete, als er klingelte. „Ist Miss Elisson zu sprechen?“ „Sie ist in meinem Atelier. Du kennst dich ja aus.“ Im Atelier traf Kyle Hathaway sich mit Linda Elisson. „Wie kommen Sie voran?“, fragte er. „Ganz gut. Aber sie haben bestimmt Änderungswünsche, Mr. Hathaway.“ „Woraus schließen Sie das?“ 03

„Nun ja, wenn Sie sich schon persönlich her bemühen, dann haben Sie doch bestimmt Ideen, die in meinen Entwurf einfließen sollen.“ „Touche.“ „Also was haben Sie an Wünschen?“ „Könnten Sie eine Steilkurve einbauen, die hier aus diesem Waldstück auf die Start- und Zielgerade einbiegt?“ „Das lässt sich machen. Allerdings muss ich in diesem Bereich die Auslaufzone vergrößern.“ „Tun Sie das. Als nächstes hätte ich gerne eine Brücke, die an dieser Stelle die San Francisco Bay überquert.“ „Auch kein Ding.“

Auf der Werft hatten die Arbeiter den Rumpf des neuen Tankers fertig gestellt. Auch

die Maschine war eingebaut worden. Nun wurden die Tanks und die Brücke montiert. Am Bug hing ein Stofftransparent, das den Namen des Schiffes trug. „Roald Amundsen“ stand dort zu lesen. In der Montagehalle hatten die dortigen Arbeiter gerade die Brücke für das neue Containerschiff fertiggestellt. Auf dem Außengelände hatten die Werftarbeiter unterdessen den Rumpf des Tankers einem leuchtenden Rot lackiert.

Linda Elisson hatte sich für ihre Rennstrecke noch ein besonderes Schmankerl einfallen lassen. Sie ließ die Einfahrt in die Steilkurve aus einem Waldstück heraus verlaufen. Auf ihrem Bauplan kennzeichnete sie diesen Bereich mit dem Vermerk „MOTODROM“. Als sie mit den Plänen fertig war, suchte Miss Elisson Kyle Hathaway auf und traf ihn bei Hugh O´Flaherty. Der Investor aus Chicago war sofort begeistert. „Sie haben grünes Licht. Morgen dürfen Sie ihren Entwurf in der Stadtverordnetenversammlung vorstellen.“

Am nächsten Morgen hatten sich die Politiker um 9:30 Uhr im großen Sitzungssaal. Linda Elisson präsentierte dort ihren Entwurf für die geplante Rennstrecke. Als sie mit ihren Ausführungen geendet hatte, sah die junge Architektin in die Runde und stellte die obligatorische Frage nach Gegenfragen. Da diese jedoch ausblieben, ließ Bürgermeister Horace Cassell zur Abstimmung schreiten. Nachdem er den Dezernatsleitern das übliche Prozedere erläutert hatte, wurde abgestimmt.

Nach 3 Minuten stand das Ergebnis der Abstimmung fest. Der Entwurf war einstimmig angenommen. Auf der Werft hatte man den neuen Tanker fertig gestellt. Gudrun Amundsen, eine direkte Ahnin des norwegischen Polarforschers fungierte als Taufpatin. „Ich taufe dich auf den Namen „Roald Amundsen“!“, sagte sie und warf die Sektflasche, die am Bug des Tankers zerbarst. Unter den Klängen der norwegischen Nationalhymne glitt die „Roald Amundsen“ ins Wasser. Kaum war die Helling leer wurden gleich die Rumpfsegmente für das neue Containerschiff aus der Montagehalle geholt und aufgedockt.

In der Halle selbst wurde nun mit dem Bau der Autofähre begonnen, die die kanadische Fährgesellschaft Nova Scotia Ferries, die die Stadt Halifax mit San Francisco verbinden wollte, in Auftrag gegeben hatte. Vor kurzem war noch ein weiterer Auftrag zum Bau einer zweiten Autofähre bei der Sky City Shipbuilding Company, aus Halifax eingegangen. Doch nun wurde die große Fähre in Angriff genommen. Das Schiff sollte 240,87 m lang werden und 32 m breit. Seine maximale Verdrängung sollte bei 64.039 Tonnen liegen. Der 04

Tiefgang war mit 6,5 m angegeben. Angetrieben wurde das Schiff von vier Dieselmotoren des deutschen LKW-Herstellers MAN, die zusammen 45.683 PS leisteten. Die Höchstgeschwindigkeit sollte bei 22 Knoten liegen. Die neue Fähre sollte eine Tragfähigkeit von 11.600 Tonnen haben und laufende Spurmeter in Höhe von 5.566 Metern. Die zugelassene Passagierzahl sollte bei 1.200 Passagieren liegen. Außerdem sollte das neue Schiff eine Fahrzeugkapazität von 300 LKW und 230 PKW erhalten.

Der Schiffskörper sollte glatte Seitenwände bekommen und vorne am Bug schräg nach oben verlaufen. Auf der letzten Ebene sollte die Brücke montiert werden, die eine großzügige Fensterfront erhalten sollte. Die Fenster an den Seiten sollten ebenfalls großzügig ausfallen. Achtern sollte der Schornstein den Übergang zum Bereich bilden, in dem die gewaltige Heckklappe montiert werden sollte.

Unterdessen hatten die Bautrupps auf dem Areal, das für die Rennstrecke ausgewiesen worden war, damit begonnen, eine Grube mit einer Länge von 157 Metern Länge, einer Breite von 95 Metern und einer Tiefe von 100 Metern

auszuheben. Dort sollte die Boxengasse entstehen. Nachdem die Stahlpfeiler ins Erdreich getrieben worden waren und die stabilisierenden Gitter eingezogen und mit den Trägern verschweißt waren wurde die Grube mit Zement gefüllt. Und während der Zement trocknete, fertigte ein anderer Bautrupp die Segmente für das Gebäude, während ein zweiter Bautrupp eine weitere Grube aushob die nur 25 Meter breit war. Die Tiefe betrug 6 Meter und die Länge betrug 160 Meter. Dort sollte die Boxenmauer ihren Platz haben.

Als um die Mittagszeit der Zement getrocknet und ausgehärtet war, hatten die Arbeiter gerade Mittagspause. Erst um 12:45 Uhr konnte weitergebaut werden. Zuerst wurde die Rückwand an ihren Platz gehievt und mit Zement fixiert. Danach kam die Seitenwand auf der linken Seite, dann die auf der rechten. Dann kamen in einem Abstand von 6 Metern die Zwischenwände, die das Gebäude in mehrere Abschnitte unterteilte in denen die Teams der Formel E dann ihre Garagen haben sollten. Am Schluss kam dann das tonnenschwere Dach. Auch die Boxenmauer stand schon zum Teil. Als nächstes wurden zwei weitere Gruben ausgehoben, die nur 2 Meter tief waren. Diese wurden erst mit Kies aufgefüllt und dann mit Asphalt geschlossen.

Als am Abend die Sonne über den Bergen, die Sky City umgaben, unterging, standen die Boxengasse, die Boxenmauer und ein Teil der Strecke war schon fertig. Am nächsten Morgen gingen die Arbeiten an der Rennstrecke weiter. Nach der Start- und Zielgerade, die noch am Vortag fertiggestellt worden war, ging es nun in eine Rechtskurve, die gleich darauf in eine Linkskurve mündete. Danach kam eine Bergaufpassage, da das Terrain hier leicht anstieg. Nach diesem Streckenabschnitt kam dann noch einmal eine Schikane und danach eine lange Gerade, ehe es auf den Streckenteil mit der Brücke ging. Nachdem man die Brücke überquert hatte, ging es über das Motodrom in die Steilkurve und dann wieder auf die Start- und Zielgerade.

Da die Brücke jedoch die Fahrrinne des Yachthafens kreuzte, wurde sie als Klappbrücke ausgeführt. Damit die Brückenköpfe nicht gleich beim ersten Hub ihren Geist aufgaben, wurden sie durch zwei Bögen aus Stahl auf beiden Seiten verstärkt. Diese Bögen wurden noch einmal zwei dreieckige Öffnungen gefräst werden.

Am späten Nachmittag war dann die Rennstrecke so gut wie fertig. Es fehlten nur noch die Zuschauertribünen. Mit dem Ausheben der Gruben wurde noch begonnen. Die erste Grube wurde 36 Meter lang und 24 Meter breit. Diese Grube führte bis zum Eingang von Kurve 1. Die zweite Grube wurde an der Bergaufpassage ausgehoben und wurde 20 Meter lang und 15 Meter breit. Grube Nummer wurde auf der Höhe der Hälfte der Schikane und die ganze lange Gerade entlang bis zum Anfang der Brücke geführt. Sie war mit 50 Metern Länge und 25 Metern Breite die größte der bisher ausgehobenen Gruben. Als am Abend die Sonne über den Bergen unterging war auch die vierte und letzte Grube ausgehoben worden. Sie führte vom Motodrom bis zum Ende der Steilkurve und war 40 Meter lang und 33 Meter breit.

Am nächsten Morgen nach Sonnenaufgang gingen die Bauarbeiten weiter. Die stabilisierenden Elemente wurden ins Erdreich getrieben und die Gruben anschließend mit Zement gefüllt. Und während der Zement trocknete, fertigten die Bautrupps die Segmente für die Tribünen vor. Am Mittag war der Zement in den Gruben trocken und ausgehärtet. Auch die Segmente für die Tribünen waren fertig. Da die Arbeiter jedoch Mittagspause machten, ruhten die Arbeiten. Erst um 12:45 Uhr wurde weiter gearbeitet.

Am späten Nachmittag standen dann die Tribüne gegenüber der Start- und

Zielgeraden und die Tribüne an der Bergaufpassage. Als am Abend die Sonne unterging stand auch die Tribüne die von der Hälfte der Schikane zum Anfang der Brücke führte. Die Tribüne vom Motodrom zum Ende der Steilkurve war zur Hälfte fertig. Am nächsten Morgen wurde dann die Tribüne fertig gestellt. Die Haupttribüne wurde auf Höhe der Start- und Zielgerade überdacht. Schweißer fertigten ein Gerüst aus Stahl, an dem später die Startampel angebracht werden sollte. In der Boxengasse wurden die Garagen eingerichtet und die Anlagen für die Boxenstopps installiert. Auf den Tribünen wurden die Sitzreihen aufgebaut. Auch die Geländer an den Aufgängen und zwischen den einzelnen Sektionen wurden errichtet. Auf der Strecke wurden noch Kiesbetten als Auslaufzonen und als letzte Barriere Reifenstapel errichtet.

Schließlich war die Rennstrecke fertig gestellt. Am Freitag, den 21.07.2017 war dann die feierliche Eröffnung. Die Formel E hatte im Vorfeld einen Vertrag mit dem Betreiber unterzeichnet. Auch die Nascar und die WEC hatten einen Vertrag mit dem Betreiber des Sky City International Speedway abgeschlossen.

Donald Trump kam wie üblich zur Eröffnung. Nick Heidfeld, in Diensten von Mahindra stehend, nahm den amerikanischen Präsidenten im Safety Car mit auf eine schnelle Runde und erklärte ihm wo man am besten bremste, wann man beschleunigte, und wo die

besten Stellen zum Überholen waren. Nach der Runde musste Donald Trump erst mal seine Krawatte richten. Im Anschluss schaute er in der Boxengasse bei den Teams vorbei und ließ sich von den Ingenieuren den Aufbau der Wagen erklären. Die Initiatoren dieser Rennserie erklärten Donald Trump noch das Reglement der Rennserie. Natürlich war Mr. President hoch erfreut, als er beim amerikanischen Dragon Racing Team vorbeikam. Dort standen der Belgier Jerome D´Dambrosio und der Argentinier Jose´ Maria Lopez unter Vertrag, was den Präsidenten natürlich enttäuschte. Ebenso enttäuschte es den amerikanischen Präsidenten, dass kein Amerikaner in dieser Rennserie mitfuhr.

Am darauf folgenden Tag, es war der 22.07.2017 wurde am frühen Morgen die Qualifikation für das spätere Rennen an diesem Tag abgehalten. Der erste Pilot, der auf die Strecke ging, war der Schweizer Sebastien Buemi im Renault E. Er brauchte 1:27:116 für die 4,606 Km lange Strecke. Als nächstes ging Jean-Eric Vergne aus Frankreich, mit seinem Boliden vom Team Techeetah, auf die Strecke und unterbot die Zeit von Buemi. 1:27:044 standen am Ende auf der Uhr.

Um 13:00 Uhr war dann der Start zum ersten Rennen. Auf der Pole Position stand Daniel Abt, in Diensten von Audi Sport, der die Rennstrecke in 1:20:600 umrundet hatte. Neben ihm stand sein Landsmann. Mahindra-Pilot Nick Heidfeld aus Mönchengladbach. Er hatte für seine schnellste Runde 1:21:001 gebraucht. Die Mechaniker, die Ingenieure und natürlich auch die Physiotherapeuten der Formel E-Piloten hatten sich bereits hinter die Boxenmauer zurückgezogen. Auch die Motoren der Boliden liefen schon. Um 13:15 Uhr begab sich das Feld hinter dem Safety Car auf die Einführungsrunde. In dieser Runde fuhren die Piloten des öfteren Zick-Zack um die Reifen auf Temperatur zu bringen.

Als auch der letzte Pilot auf seinem Startplatz stand, gab der Rennleiter das Rennen frei, indem er per Knopfdruck die Ampel auslöste. Eine rote Lampe leuchtete auf. Kurz darauf die zweite. Dann die dritte. Anschließend die vierte und zuletzt die fünfte. Als die Ampel von rot auf grün umsprang ließen die Piloten die Kupplung kommen und das Rennen ging in die erste Runde. Nick Heidfeld erwischte einen Traumstart, und zog gleich an Daniel Abt vorbei. Dieser wollte in der Rechtskurve noch einmal kontern, doch der Mönchengladbacher schlug seinem Landsmann die Tür vor der Nase zu. Auf

den Positionen dahinter wurde erbittert gekämpft. Kollisionen waren da auf jeden Fall vorprogrammiert. Und so wunderte es nicht, das Nick Heidfelds Teamkollege bei Mahindra, Felix Rosenqvist in Runde 6 mit dem Renault von Sebastien Buemi kollidierte. Beim Versuch an der Bergaufpassage innen am Schweizer vorbeizuziehen lenkte der Schwede zu früh ein und erwischte den Wagen seines Gegners jedoch am Seitenkasten und der Renner von Buemi stieg seitlich auf. Felix Rosenqvist brach bei dieser Aktion vorne links die Radaufhängung und er schlitterte geradeaus ins Kiesbett.

In Runde 8 kam zur nächsten Kollision. MS & AD-Pilot Tom Blomqvist knallte in der Steilkurve in die Mauer und traf beim herunterrutschen den Jaguar von Mitch Evans aus Neuseeland. Am Ende siegte Nick Heidfeld vor Daniel Abt und Nicolas Prost. 06 Donald Trump war beeindruckt. „Das war echtes Racing. Nur der Sound ist verbesserungswürdig. Aber ansonsten hat es mir echt Spaß gemacht.“, sagte er zu Kyle Hathaway, nachdem er die schwarz-weiß karierte Flagge geschwenkt hatte. „Freut mich, dass es Ihnen Spaß gemacht hat, Mr. President. Auch für die Stadt lohnt sich die Strecke. Auch in finanzieller Hinsicht.“ „Wie meinen Sie das, Mr. Hathaway?“ „Ganz einfach. Sky City hat den Zuschlag für eine Umweltprämie erhalten, weil man mit der Formel E einen Exklusivvertrag abgeschlossen hat. Der Staat Kalifornien hat 150.000 Dollar als Siegprämie ausgeschrieben.“ „Ich bin sicher, dass diese Stadt noch weiter wachsen wird. Und bisher haben Sie immer den richtigen Riecher gehabt, hoffentlich verkalkulieren sie sich nicht.“, sagte Donald Trump. „Ich wusste, dass Sie das sagen würden, Mr. President. Und ich sage nur soviel: Leave me alone. I know what I´m doing.“ „Wer hat das gesagt?“ „Kimi Raikkönen 2012.“ 07