

RACING 1971 bis 1973



Brabham BT28 Vegatune 1300 mit André Hänggärtner

Für die **Saison 1971** habe ich mir als Schwerpunkt die Schweiz. Automobilmeisterschaft vorgenommen. Und ein Motor von Vegatune stach mir besonders ins Auge: Ford Basis mit 170 PS aus 1300 ccm, da musste doch etwas drin liegen. Im Dezember 1970 lud Ford Europe einige Schweizer Fahrer nach England ein, um deren neuen Sportwagen GT 70 zu präsentieren und zu fahren. Ich nutzte den Besuch auf der Insel, um ein Chassis zu suchen und wurde in Manchester mit einem Brabham BT 28 fündig. Den Motor bestellte ich direkt bei der Firma Vegatune und er traf pünktlich ein. Der Saisonstart glückte allerdings nicht auf Anhieb, denn der Motor überhitzte, so dass vor Ort ein zusätzlicher Kühler eingebaut werden musste. Das Problem lag aber am Auspuff, den Vegatune mit dem Motor mitgeliefert hatte. Ein Formel 2 Auspuff sorgte für einwandfreie Verhältnisse, aber inzwischen waren bereits mehrere Meisterschaftsläufe verpasst. Am Slalom Lodrino im Juni gab es mit zweitbesten Tageszeit den ersten Klassensieg und danach nur noch solche. Als bestes Ergebnis galt für mich der dritte Gesamtrang in Les Rangiers hinter Perrot und Larousse, aber noch vor Mazet, alle mit Formel 2 Rennwagen.

Die Automobil Revue schrieb dazu: *«Für eine gewaltige Überraschung sorgte Roland Salomon, indem er mit seinem 1300 ccm Rennwagen den Franzosen Mazet auf Chevron Formel 2 knapp schlug. Er buchte somit seinen dritten bisherigen Hunderter und machte sich auf die Verfolgung des erneuten Titelanwärters Xavier Perrot».*

In Ollon – Villars schaute nochmals eine dritte Rennwagenzeit heraus, diesmal hinter François Cevert (gest. 6. Oktober 1973) und Xavier Perrot, aber noch vor Fredy Amweg.

Danach schrieb die Automobil Revue: *«War Perrot in diesem Jahr der klar überlegene Mann bei den Rennwagen und in keiner Phase der Meisterschaft gefährdet, hat sich der Meister des Jahres 1969, Roland Salomon, nach harzigem Saisonbeginn zum eindeutig zweitbesten Mann des Jahres aufgeschwungen. Salomon hat mit einem 1300 ccm Motor die Möglichkeiten des Reglements erfasst und die Hubraumgrenze der Klasse voll ausgenützt. Dass er damit den 1000 ccm Fahrzeugen überlegen sein*



Mit dem Brabham BT 28 Vegatune im «Dattelsack» von Hockenheim

«Où il y a le risque, il y a la mort, ou il n'y a pas de risque, il n'y a pas de vie.»

Pfarrer an der Beerdigung von Jo Siffert

würde, war zum Voraus anzunehmen. Ab dem vierten Rennen stand er dann auch jeweils an der Spitze seiner Klasse. Mit diesem Fahrzeug dürfte Salomon seine frühere Kampfkraft voll zurückgewinnen und an die Erfolge seiner Formel 3 Zeit anknüpfen können, wo er uns als Fahrer am besten gefiel».

Am 24. Oktober fand zum Saisonschluss das traditionelle 3-Stundenrennen des FRC in Hockenheim statt, bei welchem auch die Sport- und Rennwagen in einem separaten Wettbewerb zum Zug kamen. Hinter den Formel 2 von Perrot, Frey und Amweg gabs die viertbeste Zeit und einen erneuten Klassensieg.

Noch in Hockenheim erreichte uns die traurige Nachricht, dass Jo Siffert in Brands Hatch bei einem zu Ehren des Weltmeisters Jacky Stewart ausgetragenen Formel 1 Rennen tödlich verunglückt sei. Der letzte Lauf der WM in Mexico am selben Datum war zu Ehren von Pedro Rodriguez, der am 11. Juli tödlich verunglückt war, abgesagt worden. Jo und Pedro waren zusammen bei vielen Langstreckenrennen für Porsche erfolgreich gewesen, welche Tragik. Anlässlich der Beerdigung von Jo Siffert in der Kathedrale von Fribourg am 29. Oktober sagte der Pfarrer: «Où il y a le risque, il y a la mort, ou il n'y a pas de risque, il n'y a pas de vie».

Am Ende der Saison hatte ich alles Hunderter auf dem Konto, aber es fehlten welche der ersten Rennen und somit schaute hinter Xavier Perrot ein zweiter Rang in der Schweizermeisterschaft, Kategorie Rennwagen, heraus und ebenfalls ein zweiter Rang in der Bergmeisterschaft, dem Prix Harry Zweifel. Das Saisonziel wurde folglich nur ganz knapp verpasst.

Die NSK, d.h. die nationale Sportbehörde für den Autorennsport ernannte Ende Jahr 21 A-Fahrer, unter ihnen Jo Siffert, Clay Regazzoni, Jo Bonnier, Andrea de Adamich, Silvio Moser, Herbert Müller, Karl Foitek, Jürg Dubler, Xavier Perrot, etc. und meine Wenigkeit. Diese Fahrer durften international in allen Formeln an allen Wettbewerben teilnehmen, eine Auszeichnung!

Im Verlaufe des Jahres hatte ich meine Freundschaft mit Jo Marquart intensiviert und ihn mehrmals in Norfolk besucht, wo er mich für seine Tätigkeit bei der neu gegründeten Firma GRD (Group Racing Development) begeisterte. Ich konnte jeweils in seinem geräumigen, typisch englischen Landhaus übernachten und es ergaben sich lange, auch philosophische Gespräche am Kaminfeuer. Eine Aussage von Jo ist mir geblieben und ich konnte sie in der Folge oft bestätigt finden: Er sagte, dass für sehr grosse, schwierige Projekte auf dieser Erde nur die Amerikaner und die Engländer in Frage kämen (was u.a. durch den Berliner Flughafenbau bestätigt wird). Heute müssten



Jo Marquart, Arthur Bueb und Mike Warner, Chef von GRD

François Cevert im Gespräch mit Mike Warner, hinten v.l.n.r. Roland Salomon, Josef Vonlanthen und Arthur Bueb



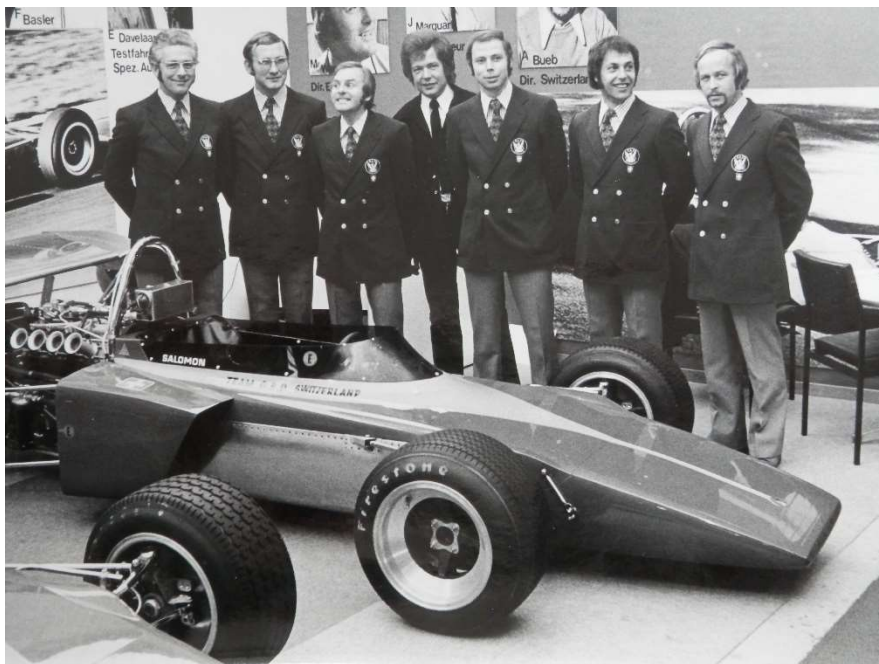
Roland Salomon | Racing 1971 bis 1973

wahrscheinlich noch die Chinesen dazugezählt werden. Jo war mit einer hübschen, langbeinigen Frau verheiratet, die der Bluebell Girl Truppe angehört hatte.

Jo war ein begnadeter Konstrukteur und suchte nach seiner Ausbildung sofort einen Kontakt zur Autosportszene. Sein Vater war Chef der Winterthurer Verkehrsbetriebe und arrangierte für ihn eine Stelle bei den Verkehrsbetrieben in Glasgow. Dort wurde er nicht gerade mit Arbeit überhäuft, so dass er genügend Zeit fand, sich der Autorennbranche zu nähern. Bald einmal begann er Rennwagen zu konstruieren und bald sass er bei McLaren und später bei Colin Chapman im Konstruktionsbüro von Lotus. Danach arbeitete er für das kleine Team von Huron, bevor er sich bei GRD engagierte. GRD wurde von Mike Warner mit einigen bewährten Leuten aus der Branche gegründet mit Jo Marquart als Chefkonstrukteur. Bald stellten sich in der Formel 3 Erfolge ein und man war auch in Übersee mit Chassis für die Formel Atlantic erfolgreich. Es folgten Sportwagen für Japan und schlussendlich Chassis für die Formel 2 und wir begannen, eine Zusammenarbeit für 1972 ins Auge zu fassen. Noch im September organisierte ich eine Reise mit mehreren Interessenten ins GRD- Werk in Norfolk, wobei der neueste Formel 3 im nahegelegenen Snetterton Probe gefahren werden konnte.

Und dann tauchte da ein gewisser Arthur Bueb auf, der wie Housi Leutenegger Personal vermittelte, offensichtlich gut verdiente und ein Team GRD Switzerland auf die Beine stellen wollte. Basis ein Formel 2 für mich, ein Formel 3 für Jo Vonlanthen und Röbi Hahn als fest angestellter Mechaniker mit Standort Frauenfeld. Eric Davelaar war als Testfahrer vorgesehen, sowie weitere Teammitglieder Hanspeter Hofmann und Rolf Zumstein mit eigenen GRD F 3, dazu Fritz Basler und Walter Stierli mit eigenen Formel V. Es wurde ein grosser Stand an der Zürcher Rennwagenausstellung gebucht und als erstes durften wir uns doppelreihige, bordeauxfarbene Clubblazer mit grauen Hosen in einem angesehenen Berner Herrenmodegeschäft anmessen lassen. Soweit der Stand Ende 1971.

Die Rennwagenausstellung fand vom 12. - 17. Januar **1972** in Oerlikon statt und Alfred Koella zeichnete für die Organisation des Team GRD Standes. Fünf Tage vor der Eröffnung ruft mich Jo an, um mir mitzuteilen, dass sie noch kein Geld erhalten hätten und die beiden Rennwagen nur verschifft würden, wenn sie bezahlt seien. Da ich ohnehin einen GRD F 2 gekauft hätte, holte ich auf der Bank den Kaufpreis, machte mit Arthur eine rasche Vereinbarung und sandte ihn nach England. Ich glaube, dass Jo Vonlanthen dasselbe tat und dafür sorgte, dass am Eröffnungstag zwei in dunkelblau mit orangen Streifen glänzende Formelrennwagen auf dem Team GRD Stand präsentiert werden konnten. Um 14.00 Uhr sorgte eine Band für Aufmerksamkeit und auf dem



Das Team GRD Switzerland, von links R. Salomon, R. Hahn, Jo Vonlanthen, E. Davelaar, F. Basler, W. Stierli und A. Bueb

Stand wurde das neue Team vorgestellt unter Verabreichung von Canapés und Champagner. Jedenfalls war für Gesprächsstoff gesorgt und Arthur Bueb sonnte sich mit Mike Warner und Jo Marquart in der grossen Aufmerksamkeit, die der Auftritt hervorgehoben hatte. So etwa Mitte Ausstellung kam Jo Marquart zu mir und sagte, es fehlten noch Fr. 8'000 und ohne diese würden die Rennwagen nach England zurückgehen. Ich war etwas aufgebracht, hatte ich doch Jo am Telefon mitgeteilt, dass die gesamte Summe mit Arthur unterwegs sei. Jetzt war Arthur an der Reihe und ich setzte ihm das Messer an die Kehle. Das Geld kam am nächsten Tag und die Renner blieben in der Schweiz. In der Folge raufte ich mich mit Jo Vonlanthen zusammen und wir bildeten mit Röbi Hahn ein Team für die Saison.

Bevor die Saison in der Schweiz startete, ergab sich die Gelegenheit, an Ostern, d.h. am 2. April beim 1000 km Rennen auf dem grossen Nürburgring in der Formel 3 zu starten. Um das Feld der neuen 1600er aufzufüllen, liess man auch «alte» 1000er zu. Wie ich damals nochmals in meinen Ex Tecno 69 kam, weiss ich heute nicht mehr. Jedenfalls gewann ich die 1000er Division in 2h17'59,2" für 14 Runden = 319,69 km, was einen Schnitt von 139,0 km/h ergab. Dabei soll mir auch der Rundenrekord für F3 1000ccm gelungen sein. Jedenfalls war dies das längste Rennen meiner Laufbahn und hätte 1963 in der F1 über dieselbe Distanz zu einem 6. Rang gereicht.

Ein paar Monate später kam der Staat im Zusammenhang mit dem Konkurs von Arthur Bueb auf mich los und wollte den GRD F 2 pfänden. Ich hatte bei der raschen Vereinbarung mit Bueb geschrieben, der GRD würde bis zur vollständigen Bezahlung in meinem Besitz – statt Eigentum (!) – bleiben. Es kam bei mir zuhause zu einer sogenannten Faustpfandverwertung, zu der sich einige bekannte Gesichter einfanden und auf ein Schnäppchen hofften. Da niemand über den von mir beanspruchten Betrag bieten wollte, war die Angelegenheit rasch erledigt. Viele Jahre später traf ich in der Cichitto Bar auf Alfred Koella und wir begannen über die Periode Bueb zu lachen, wobei herauskam, dass die Fr. 8'000 von ihm vorgestreckt worden waren und sie inzwischen von ihm abgeschrieben seien.

Die **Rennsaison 1972** hielt nicht, was ich mir davon versprochen hatte. Es gelang mir zwar, Xavier Perrot einige Male zu fordern, aber nach wenigen Runden begann der Motor jeweils mit Aussetzern an Leistung zu verlieren und es gelang uns lange Zeit nicht, die Ursache zu eruieren. In Sembach (D) erzielte ich Trainingsbestzeit und lag in Führung, bis nach dem halben Rennen die Aussetzer begannen. Also wiederum meistens zweite Ränge hinter meinem ewigen Kontrahenten. Derweil wurde Jo Vonlanthen auf seinem Techno F 3 Schweizermeister, auch dank der bevorzugten Betreuung durch



Der GRD 272 Formel 2 Ford mit Röbi Hahn, Team Mechaniker

GRD 272 Formel 2 in Hockenheim



Röbi Hahn. Mein GRD war in Frauenfeld stationiert und wurde ebenfalls von Röbi Hahn betreut. Erst nach dem kompletten Tausch der Benzinversorgung lief der GRD F 2 mit Ford Einspritzmotor 1'840 ccm einwandfrei und es schauten noch Tagessiege am 18.6. in Hockenheim und am 2. Juli in Dijon heraus. In Les Rangiers tauchte ein Engländer mit seinem Chevron Formel 3 auf und schlug seine Zelte neben mir auf. David Franklin mit seiner Frau Debbie und ihren Freunden Sue und Terry. Wir hatten sofort guten Kontakt, assen am Doubs zusammen frische Forellen und begleiteten sie am Montag zum Schlumpf Museum nach Mühlhausen. Mit gegenseitigen Besuchen entstand eine Freundschaft, die bis heute ungebrochen ist. Am Berg vermochte ich Xavier Perrot nicht zu schlagen. In der Meisterschaft schaute nur ein 8. Rang heraus und in der Harry Zweifel Bergwertung Silber.

Für die **Saison 1973** hatte ich mir einiges vorgenommen, neuer GRD F2, neuer Transporter und ein hauptamtlicher Mechaniker. Nebst der Schweizermeisterschaft sollten etliche internationale Formel 2 Rennen bestritten werden. Als erstes besuchten wir im Januar mit Checkbuch die Rennwagenausstellung in London, wo ich den neuen GRD 273 bestellen wollte. Irgendwie vermässelte Mike Warner den Auftrag und ich reiste unverrichteter Dinge nach Hause, wo ich die Berichte über alle Neuigkeiten las. Um eine Woche später wieder nach England, diesmal zu March in Bichester, zu fliegen, um bei Max Mosley persönlich einen March BMW 732 zu bestellen. Der Auftrag wurde mit einer Einladung zum Tea in sein stattliches Landhaus belohnt. Der Renner konnte jedoch erst anfangs Juni geliefert werden, so dass ich die Saison mit dem GRD Ford 272 beginnen und gegen Jo Vonlanthen im neuen GRD Ford 273 fahren musste. In den ersten 6 Rennen, d.h. 3 x Hockenheim, Sembach, Casale und Payerne, resultierten 4 Tagessiege, ein 3. Rang (hinter Vonlanthen und Amweg) und ein Motorschaden (Umlenkrolle des Zahnriemens gebrochen).

Wenn ich heute meine Agenda 1973 ansehe, weiss ich nicht mehr wie damals alles zu schaffen war: Januar: 2 mal England plus militärisches Wochenende, 8. Februar bis 3. März KVK und WK, März: NSK Sitzung, Auto Salon Genf, Mechaniker Schwalder einstellen, Transporter aufbauen, Vertretertagung in England, GV T70, Abschluss und GV der Firma und am 30. März bis 1. April erstes Rennen in Hockenheim, 6. bis 19. April berufliche Studienreise in den USA mit Messebesuch in Chicago, dazwischen voll arbeiten und am 29. April und 6. Mai die Saisonrennen 2 und 3 bestreiten.

Am 5. April 1973 schrieb das englische AUTOSPORT: «GRD Winners. GRD had a diversity of wins last weekend around Europe and England. First of all Alan Jones won the Snetterton F3 race with the DART 373, Ken Macmaster the first round of the



Mit dem neuen March 732 BMW F2 am Vorstart

Mein Lieblingsbild mit dem March F2, v.l.n.r. Joachim Stuck, Tetsu Ikusawa, Tom Price, Roland Salomon, Silvio Moser und Ernesto Brambilla



Roland Salomon | Racing 1971 bis 1973

Castrol/BARC hillclimb championship in his ex-Ikusawa 272, German distributor Jörg Obermoser won the 2-liter division of the Nürburgring Interserie race and Roland Salomon and Jo Vonlanthen finished first and second in 272's at a Swiss Championship Race at Hockenheim.»

Anfangs Juni stand mein March 732 BMW bereit und an den beiden Rennen in Dijon vom 3. und 10. Juni schauten gleich 2 Tagessiege heraus. In Dijon logierten wir immer in einem kleinen Hotel in der Innenstadt «Le Sauvage». Grund war aber eher das rustikale Restaurant «au Feu de Bois» im Hof. Auch viel später habe ich immer wieder einen Umweg gemacht um in diesem Restaurant Ecrevisses, und Côtelettes d'Agneau au Feu de Bois zu genießen. Bei meinem letzten Besuch vor ca. 3 Jahren hatte das Restaurant die Hand gewechselt und war renoviert worden, hat aber seinen Charakter und die gute Küche mit dem Holzgrill behalten.

Am 27. Juni folgte für mich das erste internationale Formel 2 Rennen «Rheinpokal» in Hockenheim. Im ersten Lauf resultierte ein 8. Rang und im Zweiten die Aufgabe wegen eines defekten Reifens. Von dieser Veranstaltung stammt das beste Bild von mir im March. Es zeigt im zweiten Lauf die zweite Gruppe mit mir als Leader vor der Einfahrt ins Motodrom. Ganz links ist Werkfahrer Hans Stuck mit bereits rauchendem Motor beim Überholen zu sehen. Eine Runde später an derselben Stelle ist er vor mir, als sein BMW-Motor explodiert und ein faustgrosses Metallteil meinen linken Vorderreifen zertrümmert. Die Kurve ins Motodrom war dann eine reine Zitterpartie, gefolgt von verlangsamer Fahrt zu den Boxen. Da March mit der Lieferung der Reservefelgen im Verzug war, mussten wir bei Brambilla ein Rad ausleihen um, mit einer Runde Rückstand, fertigfahren zu können. Die Aufnahme ist aber insofern tragisch, als sich hinter mir Tetsu Ikusawa (J) im GRD 273 sowie zwei Fahrer befinden, die später bei Autorennen tödlich verunglücken sollten: Tom Pryce (Kyalami F1 5. März 1977) und Silvio Moser (Monza 25. April/26. Mai 1974).

Danach folgte das Bergrennen am Eggberg vom 1. Juli mit Tagesbestzeit und die Rundstreckenrennen von Niederstetten vom 8. Juli und Hockenheim vom 22. Juli jeweils mit Tagessieg. Ende Juli ging es mit Transporter, March BMW und Mechaniker einerseits und 3,0 l BMW, Zelt und Familie andererseits in den Urlaub Richtung Schweden, wo zwei internationale Formel 2 Rennen auf dem Programm standen. Mantorp am 29. Juli, wo uns ein Motorschaden im Training das Rennen vermasselte. Die Ferien von Schwalder wurden durch seinen Besuch mit BMW Formel 2 Motor in meinem 3.0 l BMW



Mit dem March 732 F2 im «Dattelsack» von Hockenheim

bei einem BMW-Unterhaltsbetrieb in Hamburg verkürzt, während wir das Campingleben genossen und schwedische Lebensweisen kennen lernten.

Der Motor war für das Rennen in Karlskoga «XXII Kanonloppet» vom 12. August wieder bereit, wo die ganze Crème de la Crème am Start war: Peterson, Hailwood, Charier, Beltoise, Jaussaud, Jochen Mass, Wisell, Schenken, de Adamich, Gethin, Pryce, Ikuzawa u.v.a.m. Dort erlebte ich im Training einen kleinen Glücksmoment, als es mir gelang, Ronnie Petterson nach einem Fahrfehler zu überholen. Im Vorlauf gelang mir dann ein vierter Rang hinter Jarier, Peterson und Sutcliffe, was meinem besten internationalen Ergebnis entsprach. Vor dem Finallauf eröffnete mir Schawalder, dass er noch die Bremsbeläge ersetzen müsse, weil diese die Finaldistanz nicht überstehen würden. Ich wusste, was dies bedeutete, die ganze Aufwärmrunde die Beläge einzufahren. Nach dem Start führte eine längere Gerade zur ersten Rechtskurve und dort fand ich trotz grosser Kraftanstrengung kaum Bremswirkung und musste ins Gras, um die vor mir liegenden Konkurrenten nicht abzuschliessen. OK, keinerlei Berührung, auch nicht der Leitplanken, aber ich fand mich am Ende des Feldes wieder. Und nun begann eine Aufholjagd, welche viel Spass bereitete. Gegenüber vielen Konkurrenten hatte ich mit dem March BMW Vorteile und nützte dies aus, bis ich auf einen hartnäckigen Gegner mit Namen Silvio Moser auffuhr, der mich absolut nicht vorbeilassen wollte. Mehrmals war ich neben ihm, vertraute aber meinen Bremsen zu wenig, um es aufs Äusserste ankommen zu lassen. Die Rennstrecke von Karlskoga weist eine stark überhöhte Rechtskurve auf und ich musste unbedingt vor dieser an Silvio vorbeikommen, was mir dann letztendlich auch gelang. Es sind solche Zweikämpfe, die den grössten Spass in diesem Sport erzeugen. Jedenfalls war ich am Ende trotz einem mittelmässigen Schlussrang mit dem Rennen zufrieden. Auf dem Weg nach Hause, bereits in Deutschland, hielten wir nachts an einer kleineren, hell beleuchteten Tankstelle, um vollzutanken. Auch Jo Vonlanthen füllte nach uns seinen Tank. Wir fanden aber keinen Tankwart. Trotz rufen und abschreiten des Geländes war niemand aufzufinden. Nach kurzer Besprechung kamen wir zum Schluss, dass dies nicht unser Problem sein könne und fuhren zu.

Am darauffolgenden Wochenende, am 19. August, ging's mit dem Europameisterschaftslauf St. Ursanne – Les Rangiers wieder an den Berg, wo mir gegen internationale Gegnerschaft ein neuer Streckenrekord und der Tagessieg gelang. Der Sieg reichte aus, um in der Bergeuropameisterschaft den 9. Rang zu erringen. Diese war für mich jedoch nie ein Ziel, obwohl dort Lorbeeren hätten geerntet werden können. Am 9. September stand das Bergrennen am Gurnigel an. Im Training erreichte ich als erster

eine Zeit unter 2 Minuten: 1.59.02, worauf das Drucklager seinen Geist aufgab und kein Ersatz gefunden werden konnte. Freddy Amweg wollte aushelfen, aber sein Teil passte nicht. Dies machte den Weg frei für ihn und war der Beginn einer beispiellosen Serie von Tagessiegen am Gurnigel. Dann ging es noch einmal in die internationale Rundstreckenszene mit dem Rennen vom 16. September in Albi im französischen Zentralmassiv. Es gelangen mir gute Trainingszeiten, wobei sich die gebrauchten Kolben aus Hamburg, welche wir in Schweden hatten einbauen müssen, rächten und einen kapitalen Motorschaden verursachten. Trainingsschnellster war Vittorio Brambilla, der auch das Rennen gewann, vor den Franzosen Jarier, Beltoise und Coulon, alle vier auf March 732 BMW.

Am 23. September startete ich mit einem neuen Motor am nationalen Bergrennen Marchairuz, oder präziser am 22. September zum Training. Dort produzierte ich meinen schlimmsten Unfall mit lädiertem Monocoque, aber ohne mir ein Haar zu krümmen. Ich war im obersten Teil im Wald in einer schnellen Linkskurve «verreist». Da ich die Ursache nicht verstand, begab ich mich nach der Bergung des Wracks an die Unfallstelle und beobachtete meine Konkurrenten. Ich sah, dass an dieser Stelle eine kaum sichtbare, doppelte Erhebung im Belag war, auf welcher praktisch alle Fahrzeuge mit Funkenwurf aufschlugen. Ich war befriedigt, die Ursache gefunden zu haben, womit Zweifel am Piloten entfielen. Im Rennen verunglückte Beni Studer in seinem Formel 2 an gleicher Stelle heftiger und blieb senkrecht an einem Baum hängen, wo ihm dann das Benzin über den Kopf lief, bis er geborgen werden konnte. Für uns hieß dies, am Sonntag das Monocoque «ausbeineln» und bei March die defekten Teile per Teletext bestellen. Das Monocoque mit Skiträger auf dem 3.0 l BMW befestigen und ab in Richtung England. Da bereits am nächsten Wochenende das Rennen im liechtensteinischen Vaduz anstand entschloss ich mich, den England-Trip selbst an die Hand zu nehmen. Also durchfahren bis Calais und am Montagmorgen mit der ersten Fähre übersetzen. Dann über London und Oxford nach Bicester, wo ich kurz nach Mittag bei March eintraf und gerade mitbekam, wie ein kleiner Van drei Monocoques anlieferte. Wir bereinigten die Stückliste der defekten Teile und ich begab mich zu einem kurzen Schlaf. Früh genug war ein neues Monocoque auf dem BMW und die übrigen Teile im Kofferraum, so dass ich in Dover noch die letzte Fähre nach Calais erreichen konnte. Einmal mehr gab es eine Nachtfahrt durch Frankreich und als ich um 10 Uhr in Frauenkappelen eintraf, fand ich meinen Mechaniker schlafend und höllisch überrascht vor. Er hatte nun Zeit den March bis Freitag wieder aufzubauen, so dass wir rechtzeitig nach Vaduz aufbrechen konnten. Dort wurde ich von Freddy Amweg geschlagen, was die Presse auf Nachwirkungen zum Marchairuz Unfall zurückführte. Die



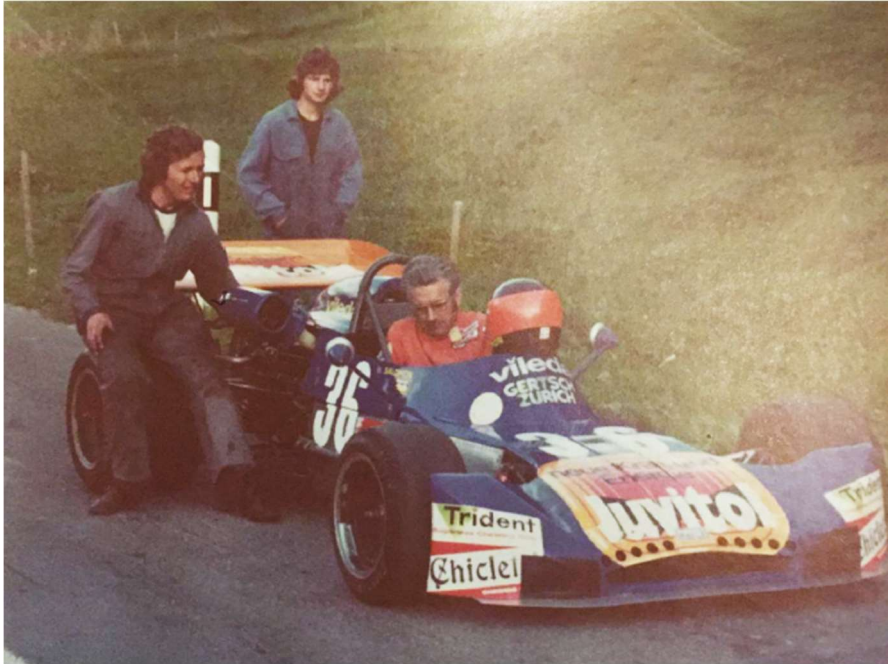
March 732 F2, Tagessieg in Niederstetten mit Mechaniker Schawalder (rechts) und Helfer



Grosse Frage, welche Übersetzungen bauen wir ein?

echte Ursache war jedoch, dass ich mit den vorhandenen Reifen keinen Grip fand. Dann gingen GRD und March an eine Ausstellung von BP nach Regensburg und am 7. Oktober zum Hemberg. Dort konnte ich die Ordnung wieder herstellen, indem ich den elften Tagessieg der Saison realisierte und Freddy pro Lauf 1,5 Sek. Abnehmen konnte.

Nur eine Woche später fand die nationale Saison in Dijon ihren Abschluss, wo mit einem weiteren Tagessieg das Duzend voll wurde. Und am 21. Oktober ging es zum internationalen Saisonabschluss nach Estoril (P). Da Schawalder Ende September seinen Dienst quittiert hatte, war Kurt von Niederhäusern «Racing Küre» bereit, mit seinem Kollegen René Lobsiger den Transporter nach Portugal zu steuern, während ich den Flugweg wählte. Am Freitagnachmittag war ich bereit, um zum Flughafen Genf zu fahren, musste aber noch tanken. Bei dieser Tätigkeit brach plötzlich die Sonne durch und signalisierte Portugal, Strand, Meer, Baden und ich fuhr nochmals zurück, um die Badehose einzupacken. Und in diesen 3 Minuten, die ich zuhause war, läutete das Telefon, von Racing Küre aus Perpignan. Die Spanier würden sie nicht einreisen lassen. Mein Ratschlag: Fahrt nach Biarritz, ich veranlasse inzwischen das Notwendige. Also Flug auf nächsten Morgen verschieben und meinen Freund bei Jaecy Mäder mobilisieren. Dieser organisierte die notwendigen Garantien, die am Zoll in Biarritz deponiert wurden, so dass unser Rennstall ohne Verzögerung passieren konnte. Auf dem Flug von Genf nach Lissabon traf ich auf Herrn Rosche, den «Motorenprofessor» von BMW, was zu interessanten Gesprächen führte. Am Flughafen mietete ich einen Kleinwagen und fuhr nach Estoril, wo ich noch vor meinem Transporter eintraf. Im Training passierte mir eine Premiere: Als einer der ersten fuhr ich auf die Strecke und trotz grosser Vorsicht nach einigen Kurven in die Leitplanke. Die am Meer gelegene Rennstrecke war noch voll tückischem, feinem Sand, auf dem ich wie auf Eis ausglitt. Kostenpunkt eine Felge. Schlussendlich 10. Trainingszeit von 30 gemeldeten Fahrern. Im ersten Lauf traten, an 6. Stelle liegend, Motoraussetzer auf, was mich zur Aufgabe zwang. Im zweiten Lauf schaute ab letzter Startreihe ein 9. Rang heraus, obwohl der Motor nicht die volle Leistung brachte. Sieger wurde einmal mehr Jarier, vor Coulon, Stommelen und Brambilla. Nach dem Rennen machte sich Racing Küre unverzüglich auf den Weg Richtung Schweiz und ich ass in einem kleinen Restaurant, in dessen Säli eine Hochzeit gefeiert wurde, eine Torilla de Gambas. Diese war absolute Spitze und ich versuche bis heute erfolglos, eine solche nachzukochen. Abends dann Flug nach Hause, um am Montagmorgen wieder pünktlich im Büro zu sitzen. Das Leben B hatte mich wieder voll im Griff.



Die Saison 1973 konnte sich sehen lassen: Schweizermeister Kategorie Rennwagen, Rekordsieger am Berg-Europameisterschaftslauf, 12 Tagessiege, Runden-, bzw. Streckenrekorde in Hockenheim, Dijon, Eggberg, Niederstetten und Les Rangiers. Inoffizielle Rekorde am Gurnigel und Hemberg, sowie ein 4. Rang bei einem Internationalen Formel 2 Rundstreckenrennen.

Für die **Saison 1974** entschloss ich mich, nichts zu ändern. Also für einmal ein ruhiger Winter, ohne Investitionen und ohne Rennwagenschau in London. Der March 732 BMW sollte noch konkurrenzfähig bleiben, obwohl Freddy Amweg und Jo Vonlanthen mit dem neusten March 742 BMW aufrüsteten. Ein neuer Mechaniker, Jürg Reimann, betreute den Renner fachgerecht und mit viel Einsatz. Er wurde sporadisch vom jungen Ruedi Sahli unterstützt, der sich heute besser an Details von damals erinnert als ich.

Vor dem Gurnigel-Bergrennen mit Jürg Reimann und Ruedi Sahli