

ANEKDOTEN AUS MEINER «DÖSCHWO» ZEIT

1. Oberst

Eines Nachmittags fuhr ich von Bern nach Zürich, wo ich in jener Zeit wohnte. Ausserhalb Berns fuhr ich auf einen Mercedes Diesel der Armee auf und versuchte zu überholen. Dies wurde vom Oberst am Steuer jeweils durch Gas geben vereitelt. Es kamen die langen Geraden nach Kirchberg und ich vergass den Oberst, bis ich ihn im grossen S bei der Kalten Herberge plötzlich wieder vor mir hatte. Nach dem Restaurant folgt eine Gerade, auf der ich deutlich aufschloss und danach ein Rechtsknick (heute korrigiert). Blitzgedanke, wenn er bremst, bin ich vorbei, denn die nachfolgende Gerade war übersichtlich und frei. Tatsächlich, er bremst, ich mit Vollgas um die Kurve und am Ausgang deutlich schneller und an ihm vorbei. Er hatte mich offensichtlich nicht mehr auf der Rechnung und bemerkte mich erst auf gleicher Höhe. Er schaute herüber und sein Kopf lief augenblicklich rot an, als hätte man eine Glühbirne angezündet. Es gelang mir in der Folge, ihn abzuhängen, den folgenden Kurven sei Dank!

2. Rückenwind

Nach einem Kundenbesuch auf dem Heimweg von Fribourg Richtung Bern. Ausgangs Ortschaft vorerst steigend und danach stets mit leichtem Gefälle bis Flamatt. Auf dem ersten Geraden Stück überholte mich ein Peugeot 403 und fuhr zügig weg. Das Gefälle, ein kräftiger Rückenwind und der übrige Verkehr sorgten dafür, dass ich jeweils aufschliessen konnte und mit Anlauf seinen Überholmanövern zu folgen mochte. Obwohl er tüchtig Gas gab, tauchte ich immer wieder in seinem Rückspiegel auf. In Niederwangen trafen wir auf eine Baustelle mit Lichtenanlage, an welcher wir anhalten mussten. Ich schloss betont langsam zum Peugeot auf, als dessen Lenker ausstieg und zu mir kam mit den Worten «was ist das für eine schnelle Karre, haben Sie einen Kompressor eingebaut?»

3. Käfer

Eines Abends fuhr ich von Wohlen AG nach Zürich, als mich ein VW Käfer in der Steigung am Ortsausgang überholte und leicht wegzog. Im langen, geraden Waldstück mit Gefälle (!) vermochte ich langsam Boden gut zu machen. Vor der Rechtskurve am Ende wiederum nahe genug für den Gedanken «wenn er die Bremse betätigt, bin ich vorbei», was prompt eintraf. Am Mutschellen nutzte ich in den Haarnadelkurven jeweils unter lautem Kratzen den ersten Gang, so dass der Käfer bis Zürich nicht mehr an mir vorbeikam.

Ich arbeitete damals im Ingenieurbüro Thomann an der Badenerstrasse über der Garage Eugster, VW- und Porsche-Vertretung. In deren Café trank ich vor der Arbeit jeweils einen Kaffee und las den Blick. Zu gleicher Zeit trafen sich auch Verkäufer, Werkstattchef usw. der Garage im Café. Am Morgen nach dem erwähnten Vorfall hörte ich plötzlich eine Stimme heraus «jetzt müsst Ihr einmal herhören, gestern Abend fuhr ich von Wohlen nach Hause, als mich ein Döschwo mit 130 km/h überholte», was eine interessante Diskussion auslöste. Sollte ich mich zu erkennen geben, sagen, dass ich der Fahrer war und der 2CV auf der anderen Strassenseite zu sehen wäre? Ich habe es «verklemmt», mich hinter meinen Blick geduckt und genüsslich geschmunzelt.

PS: Das waren natürlich nie 130 km/h.

4. Côte d'Azur

Ein langes Wochenende stand an, ich weiss nicht mehr ob Ostern oder Pfingsten. Plötzlich, zu später Stunde Feierabend, ohne etwas geplant zu haben. Kurzenschlossen sagte ich mir, weg vom schlechten Wetter, in die Sonne, an die Côte d'Azur. Kurz gepackt und weg Richtung Genf via Solothurn und Lyss. Es begann zu regnen und war recht kühl, dafür wenig Verkehr. Dann begann der Motor bei Kerzers Leistung zu verlieren. Anhalten und Zündkabel wechseln und weiter ging's mit voller Leistung. Doch dasselbe eine Viertelstunde später, diesmal die Kerzen gewechselt und wieder lief's. Doch einige Zeit später erneut Aussetzer, worauf unter der Strassenbeleuchtung ein neuer Unterbrecher eingebaut wurde. In Nyon schlussendlich noch einmal Leistungsabfall. Ich hatte noch Spezialzündkabel bei mir und beschloss, bei erneuten Problemen das Ganze aufzugeben und zurückzufahren. Intuitiv hob ich den Luftfilter ab und siehe da, im Vergaser befand sich ein halber Gletscher. Ich hatte „schnelle“ Ansaugrohre montiert und vergessen, dass diese keine Vergaser-Vorwärmung aufwiesen. Also nur abtauen lassen und weiterfahren. Ab Genf hörte der Regen und damit die Vereisungsprobleme auf. Die nächsten Tage konnte ich sorglos die Sonne und das Meer geniessen.

5. Rennwagen

Im Zuge meiner Debütanten-Lizenz startete ich 1964 beim Bergrennen des ACS Basel am Schauinsland bei Freiburg i.Br. Wegen des frisierten Motors musste ich in der Kategorie Rennwagen starten. Frühmorgens demontierte ich Türen, Sitze, Kotflügel, Motorhaube, Dach und Kofferdeckel, nachdem ich vorgängig bereits „Hosenträger“-Sicherheitsgurten eingebaut hatte. Es gelang mir, 100 Punkte einzufahren, vor allem weil meine Konkurrenten mit Kompressor nach Reglement benachteiligt waren. Speaker der Veranstaltung war Mäni Weber und er muss zu meinem Auftritt gesagt haben, ich hätte sogar den Blinddarm entfernen lassen, um leichter zu sein. Was danach sogar in einem Zeitungsartikel Erwähnung fand, den ich immer noch besitze.

6. Paris

1964 arbeitete ich bereits in Bern. Nach dem Schauinsland Rennen übernachtete ich bei meinen Eltern in Lausen, um am Montagmorgen früh nach Bern zu fahren. 500 m vor dem Büro an der Morgenstrasse, beim Karosseriewerk Gangloff, wo ein Polizist den Verkehr regelte, streikte plötzlich mein «Rennwagen» und stiess eine riesige Oelwolke aus. Auf einem Zylinder gelang es mir, mich bis zum Büro zu retten. Mit dem Sohn des Chefs war vereinbart, am Dienstagmorgen um 5 Uhr zu einer Fachmesse nach Paris zu fahren, nun dies. Zuerst die Arbeit, dann um 17 Uhr in die Garage und Demontage des defekten Zylinders, wo die Schadensursache klar wurde. Beim Erleichtern der Kolben war das verbleibende Material über den Kolbenringen zu knapp geworden. Ein Kolbenring brach nach oben aus, verkeilte sich im Brennraum und hieb dem Kolben die „Hosen“ ab, so dass sich dieser praktisch überschlagen konnte. Also wurde ein Zylinder auf „Standard“ zurückgebaut mit normalem Kolben, Zylinderkopf, Stösselstangen etc. während die andere Seite frisiert verblieb. Um Mitternacht drehte der Motor wieder. Pünktlich wurde am Dienstagmorgen gestartet und die Messe in Paris wie geplant vor 11 Uhr erreicht. Auch die Rückfahrt erfolgte ohne Probleme. Danach wurde auch der andere Zylinder wieder zurückgebaut und der 2CV schweren Herzens verkauft, um einer Citroen DS 19 Platz zu machen.