MEINE AUTOS

1959 bis 1964

Emil, 2 CV Camionette, die Seitenscheiben haben wir selbst eingebaut. Basler Schilder weil Ruhstaller in Basel wohnhaft war.

Der erste Citroen 2 CV „Emil“ war eine gemeinsame Occasion mit Werner Ruhstaller, Lehrlingskollege, mit dem ich 1959 eine Wohnung in Zürich Seebach teilte. 2 CV Camionette 375 ccm, 9 PS, mit erhöhtem Kasten (und daher mehr Gewicht und Luftwiderstand) erstanden von der Chem. Reinigung Näf in Reinach BL. Bei Gegenwind konnten knapp 60 km/h erreicht werden.

Damit habe ich am 13. April 1959 die Führerprüfung in Liestal bestanden, nota bene mit 24 Jahren und 2 Monaten. Liestal, weil ich damals in Lausen wohnhaft und in Zürich Wochenaufenthalter war. Da der 2 CV schwach auf der Brust war, drehte ich ihn in den Gängen jeweils voll aus, was mir am Ende der Prüfungsfahrt prompt den Kommentar des Experten eintrug, ich würde zu schnell fahren(!).

Das Teilen des Fahrzeugs funktionierte einwandfrei und wir benutzten es, da beide in Albisrieden arbeiteten, für den Arbeitsweg, aber auch um nach Basel und Lausen zu den Eltern zu fahren, oder fürs Skifahren. An einem Wochenende hatte ich allein gebucht, um an eine Hochzeit zu fahren. Am Bözberg füllte ich den Tank und der Tankwart schloss mir freundlich die Türe. Aber, wie sich herausstellen sollte, nur bis zum ersten Anschlag. Nach der Passhöhe nahm ich Geschwindigkeit auf und kreuzte einen grossen Lastwagen, dessen Frontwelle riss mir die Türe auf, ich ging auf die Bremse, die Türe knallte zu und fiel auf die Strasse. Die punktgeschweisste Scharnierleiste war abgerissen. Ich konnte die Türe in den Falz einlegen, aber nicht mehr benutzen, d.h. musste rechts ein- und aussteigen. Kein Problem, ich holte meine Begleiterin zuhause ab und es ging zum Fest, immer schön Beide rechts ein- und aussteigen. Ich kehrte in den frühen Morgenstunden nach Hause und, um niemanden zu wecken, stellte ich den Motor schon 50 m vor dem Parkplatz ab und zog die Handbremse unter Umgehung der Rätsche lautlos fest. Dann stieg ich links aus, die Türe fiel mit einem Knall auf die Strasse und die ganze Umgebung war wach. Die Reparatur war einfach und kostengünstig.

Mein Vater mit dem Peugeot 203

Ab und zu gingen wir in Begleitung in den Ausgang nach Zürich. Dann nahmen wir die beiden Korbsessel aus der Wohnung und stellten sie in den «Frachtraum» des 2 CV. Die Damen mussten dabei jeweils über die Frachttüre an der Rückseite ein- und aussteigen, was sich jedoch mit Hilfe des Beifahrers elegant lösen liess und nicht selten Schaulustige anzog.

Als Werner seine Stelle wechselte und eine feste Beziehung einging, zog ich aus der Wohnung aus und er übernahm den 2 CV. Er rüstete ihn u.a. mit Schlafpritschen aus und fuhr damit im Urlaub mit der Freundin bis nach Griechenland. Ich zog in ein Zimmer an der Ecke Badenerstrasse / Seebahnstrasse mit einem grossen Erker, bei einer aufgestellten Schlummermutter ein.

Da mir Werner meinen Anteil nicht auszahlte, verfügte ich immer noch über einen Schlüssel. Eines Abends, vielleicht ein Jahr nach der Trennung, stiess ich mit Freunden in Zürich auf den 2 CV und wir beschlossen eine Spritzfahrt um den Zürichsee zu unternehmen. Nach einer Benzinpanne stellten wir den 2 CV recht spät woanders in der Stadt ab. Einige Tage später wurde ich von der Polizei auf den Posten aufgeboten, wo ich meine Aussage und den Anspruch auf den 2 CV geltend machte. Um den Sachverhalt abzuklären, schloss mich der Polizist vorübergehend in eine vergitterte Zelle ein. Werner erklärte sich bereit, die Schuld bei mir zu bezahlen und dabei meinen Schlüssel zu erhalten. Beim Abschied gab mir der Polizist den Rat, dass ich bei einem ähnlichen Vorkommnis in Zukunft doch bitte vorgehend die Polizei verständigen möge.

Um meine Mobilität sicherzustellen, erwarb ich 1960 bei einer kleinen Garage in Schwamendingen eine günstige, oder besser gesagt, billige **Peugeot 203** Occasion und erhielt das Kennzeichen ZH 126 127. Damit fuhr ich regelmässig zu meinen Eltern nach Lausen, hatte ich doch immer noch den Status eines Wochenaufenthalters. Dann folgte ich einer Einladung meiner Modellautofreunde aus München in deren Ferienhaus nach Tegernsee. Ich entschloss mich, über Arlberg und Achenpass dorthin zu fahren. Es regnete stark und noch vor Innsbruck fuhr ich auf einen langsamen Cadillac mit arabischen Kennzeichen auf und begann zu überholen als sich die Gelegenheit bot. Noch bevor ich auf gleicher Höhe war, zog dieser nach links und drängte mich ab. Erst jetzt sah ich, dass er seinerseits ein Goggomobil überholen wollte und mich damit zum Bremsen zwang. Mit den linken Rädern in einer grossen Pfütze kam ich ins Schleudern, touchierte vorne einen Randstein und landete auf dem Dach im Wassergraben. Ich hatte mein Fenster ca. 10 cm geöffnet und genau so breit war der Wasserstrahl, der sich ins Innere ergoss. Irgendwie kam ich, komplett durchnässt nach

Der Peugeot bei seiner Bergung aus dem Wassergraben

draussen und schon waren die ersten Schaulustigen da. Erstens Bergung durch einen Garagenbetrieb und zweitens das Abholen aus Tegernsee organisieren. Das Wochenende wurde trotzdem noch zu einem Erfolg, obwohl ich die Heimreise per Eisenbahn bewältigen musste. Für mich war Überschlag gleich Totalschaden und so wollte ich das Wrack in Österreich lassen. Dagegen hatte der österreichische Zoll etwas und verlangte die Verzollung, welche den Wert des 203 weit überstiegen hätte. Also Bahntransport zurück in die Schweiz und in die Garage meines Modellautofreundes Alex Pfister. Die Inspektion zeigte, dass der Peugeot noch zu fahren gewesen wäre, hatte doch der der der Sturz ins Wasser überraschenderweise kaum Schaden verursacht. Einzig ein Scheinwerfer hatte einen Hick vom Randstein. Also trocknen lassen und reparieren. Die Inspektion hatte noch gezeigt, dass der Wagen mit vier unterschiedlichen Pneus ausgerüstet war, keine zwei desselben Herstellers(!).

Ein halbes Jahr später wollte ich mit meinem Freund Armin Frei wieder nach München, diesmal auf dem kürzesten Weg. Alles lief bestens bis in die Gegend von Kempten, wo der Motor an Leistung verlor. Eine äussere Kontrolle brachte nichts und die Fahrt ging unbehindert weiter, bis wieder etwas zu klemmen begann. Wir vermuteten einen Widerstand im Antriebsstrang. Eine weitere Kontrolle, ob Teile erhitzt waren, zeigte wieder nichts aber die Weiterfahrt war möglich und eher unbehindert. Die Ursache sollte sich erst bei unserer Rückfahrt zeigen. Bei der Einfahrt nach München plötzlich ein eigenartiges Geräusch. Ich dachte es rühre vom Rasierapparat her mit dem sich Armin gerade rasierte. Da jedoch die Motortemperatur sofort anstieg, war eine andere Ursache angezeigt. Und tatsächlich, der Keilriemen bestand nur noch aus ein paar Schnüren. In einer VW-Garage fanden wir ein geeignetes Ersatzteil und die Fahrt nach Tegernsee konnte bald weitergehen. Bei der Familie Stühler verbrachten wir zwei erholsame Tage, während in München Fasching herrschte. Am Aschermittwoch warfen wir eine Münze, um zu sehen, ob wir in die bayrische Metropole wollten, um noch etwas Fasching mitzubekommen. Nach mehrmaligem Werfen kam die Antwort JA. Also machten wir uns auf den Weg und auf einer Gefällstrecke mit Vollgas plötzlich ein leiser Knall und die Motortemperatur schoss in die Höhe. Der Ventilator hatte sich in den Kühler gegraben. Anderntags Demontage und feststellen der Ursache: Ein Kugellager der Wasserpumpe war gebrochen, worauf der Ventilator ins Trudeln kam und sich in den Kühler grub. Ein passendes Kugellager konnte beschafft werden und gottseidank war der Kühler dicht geblieben.

Für den Rückweg wählten wir Achenpass und Arlberg. Armin rief seine Freundin Dori an, um sich fürs Nachessen zu verabreden. Doch kaum unterwegs, kam wieder der Leistungsabfall. Nun entfernten wir den Luftfilter und stiessen auf einen Gletscher: Vergaservereisung. Die niedrigen Temperaturen hatten mit der hohen Luftfeuchtigkeit zu diesem Phänomen geführt, das uns schon auf dem Hinweg zu schaffen gemacht hatte. Damit waren wir aber noch nicht zuhause, denn nach Innsbruck verfuhren wir uns Richtung Fernpass und gerieten auf schneebedeckte Strassen. Und zu guter Letzt begann plötzlich das Heck zu schwingen. Diagnose Panhardstab gebrochen. Also ausbauen und in der nächsten Dorfschmiede schweissen lassen mit dem Auftrag den Bogen im Stab genau einzuhalten. Einbauen beim Einnachten und trotz reibungsloser Reststrecke war das Nachtessen natürlich im Eimer.

Einige Wochen später, früh am Montagmorgen von Lausen nach Zürich. Am Bözberg plötzlich schwingendes Heck. Vorsichtig bis zur Peugeot Garage in Windisch. Die hatten eben geöffnet, ich war erster Kunde mit Prognose Panhardstab reparieren. Ausbau mithilfe des Lifts, schweissen und Wiedereinbau in Rekordzeit, so dass ich rechtzeitig im Büro war. Als nach wenigen Wochen dasselbe passierte fiel bei mir der Entscheid, es muss ein neuer Panhardstab her. Also zur Peugeot Vertretung Franz an der Badenerstrasse. Ich liess mir die Ersatzteilbücher geben und blätterte und blätterte, alle diese Stäbe waren gerade. Als ich erklärte, dass mein Panardstab in der Mitte gebogen sei, gab man mir weitere Bücher und ich blätterte weiter, bis mir endlich ein Licht aufging. Mein Panardstab hatte beim ersten Unfall in den Wassergraben einen Schlag erhalten und war dabei gebogen worden. Ich bedankte mich, kaufte keinen Neuen, sondern ging in die Werkstatt zurück. Dort entfernten wir den Bogen und bauten den nun wieder geraden Panhardstab ein. Er hat bis ans Lebensende des 203 gehalten.

Ein paar Wochen später wollte ich erneut nach Tegernsee fahren, diesmal mit der charmanten Maja, die ich vor ein paar Wochen kennengelernt hatte und von welcher ich mich stark angezogen fühlte. Strecke Arlberg – Achenpass. Kaum auf österreichischem Boden, war ein Ansteigen der Wassertemperatur zu bemerken (Stossgebet: nicht schon wieder). Wasser nachfüllen und Weiterfahren. Eine halbe Stunde später dasselbe. Am Arlberg benutzten wir dasselbe Ereignis um Mittag zu essen. Danach gings weiter, das Problem war immer noch da. Und als ich beim nächsten Mal den Motor nicht mehr starten konnte, öffnete meine Begleiterin den Kofferraum, entnahm ihm ihre Tasche, begab sich auf die andere Strassenseite, hob den Daumen und war in kürzester Zeit weg. Ich sollte ihr aber in meinem Leben noch einige Male begegnen.

Vielleicht berichte ich darüber in einem anderen Kapitel. Für mich, wie gehabt abholen von Tegernsee aus und Rückweg per Bahn. Den Peugeot habe ich mit Alex Pfister eine Woche später abgeholt und bis Zürich abgeschleppt, über den Arlberg, total mehr als 200 km!

Der Peugeot 203 hatte zwei 6 Volt Batterien, welche links und rechts vor dem Motor und hinter der Stossstange eingebaut waren. Da ich diesem alten Auto keine neuen Batterien spendieren wollte, half mir jeweils Modellautofreund Walter Meier aus Basel mit Occasionen aus, die in seiner Firma beim Batteriewechsel anfielen. Das System funktionierte bis im Winter niedrigere Temperaturen aufkamen und morgens das Starten erschwerten. Dann kam es vor, dass ich den Peugeot abends an den Albisriederstutz fuhr und 2 km nach Hause lief, um am nächsten Morgen die 2 km wieder zu Fuss zurückzulegen, um ihn anrollen zu lassen. Lief er morgens einmal, konnte ich ihn tagsüber jederzeit problemlos mit dem Anlasser starten.

Ich weiss es nicht mehr mit Sicherheit, aber ich glaube, dass der Peugeot 203 bald darauf seine ewige Ruhe auf einem Autofriedhof gefunden hat und ich mich wieder einer bewährten Ente zugewandt habe.

Emil II mit Kart und Übernachtungsutensilien

Der zweite Citroen 2 CV „Emil II“ kam **1960 (**nach dem eher unglücklichen Intermezzo mit dem gebrauchten Peugeot 203) und war ein Typ Weekend, Baujahr 1955 mit Seitenscheiben, 425 ccm und 18 PS. Ich begann Gokart zu fahren und das Sportgerät passte perfekt in den Laderaum, der oft auch zum Übernachten herhalten musste.

Im August **1961** fuhr ich nach einem Fest am Sonntag früh von Rapperswil gegen Zürich und nickte am Steuer kurz ein. Fenster auf, Radio an, ein paar Ohrfeigen und weiter ging es, bis ich in Obermeilen einschlief, auf das linke Trottoir geriet und einer Mauer entlang schlitterte. Pech war, dass die Mauer des Nachbarn einen halben Meter vorstand, an dem Vorderrad und Zylinderkopf zerschellten, der Wagen abdrehte und sich überschlug, ohne dass ich dabei erheblich verletzt worden wäre. Mit der Wut im Bauch stellte ich den Emil II wieder auf die Räder. Die Tochter des Hauses, im Reitdress und bereit für einen frühen Ausritt, lud mich zum Kaffee ein. Ein Freund, der am selben Fest war, holte mich ab, ein «Abbrüchler» wurde gebeten, für das Abtransportieren des Wracks besorgt zu sein, denn am Montag ging es mit Ernst Hostettler in die Tauchferien nach Italien und Sardinien.

Bergrennen Schauinsland, Start von 2 CV «Nick», Kategorie Rennwagen (!)

Vorher wurde noch schnell ein Inserat im TA aufgegeben „suche 2 CV“. Der Abbruchdienst, welcher am Montag räumte, soll gesagt haben, wenn er gewusst hätte, wie der 2 CV aussah, hätte er ihn nicht geholt, er hätte ausser 3 Felgen absolut nichts mehr gebrauchen können.

„Nick“ machte nun viel Spass und führte u.a. zu 4 Anekdoten, welche an anderer Stelle erwähnt sind (Oberst, Rückenwind, Käfer und Côte d’Azur). Gleichzeitig erwachte der Wunsch, richtige Rennen zu fahren und dazu war eine Debütanten-Lizenz notwendig, welche ich **1963** im Schosse der Sektion Basel des ACS erwarb, indem ich an deren Veranstaltungen teilnahm. Es gelangen mir viermal 100 Punkte, u.a. mit Bestzeit am Slalom Rheinfelden bis 850 ccm, u.a. gegen 3 BMW 700 und 2 Fiat 850. Am Schauinsland musste ich wegen des frisierten Motors in der Kategorie Rennwagen starten. Es resultierten wieder 100 Punkte gegen Fahrzeuge, deren Kompressor gemäss Reglement derart viel Hubraum erzeugten, dass meine Zeit zum Klassensieg reichte. Zwei weitere Anekdoten (Rennwagen und Paris) gehören zu diesem Wochenende vom Sommer 1963.

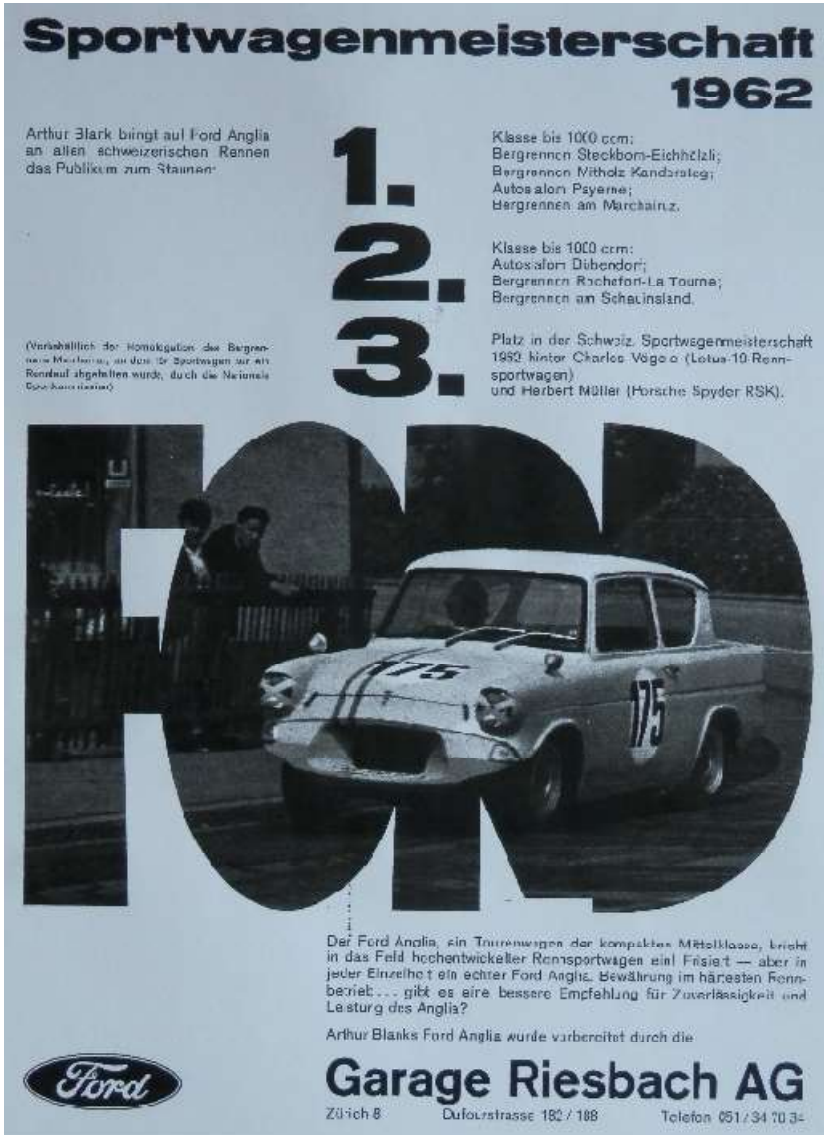
Rennbegeisterte trafen sich regelmässig im Café Flora an der Florastrasse im Seefeld, wo Ernst Hostettler seine Werkstatt hatte, aber sich auch die Redaktion des «Powerslide» befand. Arthur Blank, Redaktionsmitglieder, Kartler und Motorenthusiasten trafen sich jeweils freitags nach der Arbeit, um über den Motorsport zu fachsimpeln. Oft wurden dabei Besuche von Veranstaltungen vereinbart. So hiess im April einmal von einem Jaguar Fahrer «ich fahre zum 1000 km Rennen am Nürburgring, wer kommt mit ?». Sofort waren die Plätze vergeben, so dass ich nachdoppelte «dann fahre ich ebenfalls, wer kommt mit mir?». Resultat fünf im Jaguar, Start 05.00h und zwei im Deux Chevaux, Start 04.30h. Wir zwei waren ausgerüstet mit Sandwiches und Kaffee in der Thermosflasche und einem Backstein fürs Gaspedal. Motto Pinkeln nur beim Tankstopp. Nach etwa zwei Stunden Vollgas begannen wir im Rückspiegel nach einer Wildkatze Ausschau zu halten. Vergebens waren wir doch fast eine Stunde vor ihr am Ziel. Während wir pünktlich wegfuhren, musste unser Kollege vier Mitfahrer einsammeln und man weiss, wie das geht, mindestens einer verschläft sich, beim Zweiten sagt die Ehefrau: Er ist sofort bereit, aber ich habe gerade frischen Kaffee gemacht, kommt doch herein, der Dritte… etc. Dann wird endlich um 05.30h gefahren und schon bald tönt es: «Ich muss mal» und kaum wieder in Fahrt «wann gibt es einen Kaffee» und dann muss getankt werden… etc. Da es ja auf dieser Strecke keine Berge gibt, konnten wir konstant 90 km/h fahren und mussten nur einmal anhalten und das erst noch nur

Seegfrörni 1963, Sonntag auf dem Greifensee

kurz. Die Rennen waren dann eine Reise wert und auf dem Rückweg nahmen wir es etwas gelassener, aber immer unter Verwendung des Backsteins.

Irgendeiner der Freitagsenthusiasten kreuzte einmal mit dem Vorschlag auf eine Rally zu organisierten, was allseits Zustimmung fand. Er organisierte daraufhin eine Wettfahrt, die mit einem Orientierungslauf bei den Pfadfindern zu vergleichen war und das ich ohne Copiloten in Angriff nehmen musste. Es galt, verschiedene Adressen anzufahren und Aufgaben zu lösen. Ich versuchte einfach mitzufahren und weil ich die Nase hatte in welcher Richtung es weitergehen könnte, stand ich jeweils richtig parat. An einem Posten musste die nächste Adresse im Telefonbuch Seite X, Spalte Y und Adresse Z gesucht werden. Es stellte sich aber heraus, dass in den Kabinen nicht dasselbe Buch auflag, das dem Organisierenden zur Verfügung gestanden hatte. Grosses Chaos unter allen inzwischen vereinten Teilnehmern. Irgendwie gelang es, die Zieladresse «Restaurant Winzerhaus in Weiningen» zu erfahren und alle fuhren zügig los, denn es ging auf Zeit. Ich stand richtig und kam unter den Ersten weg. Vorerst Richtung Regendorf und dann über der «Weiniger» zum Zielort. An der Steigung verhungerte ich und etliche zogen an mir vorbei. Im Gefälle danach konnte ich keine Plätze gutmachen. Aber mir kam zugute, dass ich etwa 3 Wochen zuvor im Winzerhaus gewesen war und ich die Spitzkehre am Ende des Gefälles kannte. Und tatsächlich, alle vor mir fuhren geradeaus, ich erwischte den Spitz und kam als erster am Ziel an, in einem Deux Chevaux und ohne Co. Den winzigen Zinnbecher für den Sieger habe ich noch immer, wie auch den Spass daran.

Anfangs 1963 war Seegfrörni und an einem strahlenden Sonntagvormittag fuhren wir, d.h. die Freitagsenthusiasten, mit zwei Enten und 3 Sportprinzen auf den Greifensee. Dort ergab sich bald eine nierenförmige Rundstrecke um die Ziele der Flugwaffe herum. Auf dem blanken Eis lagen 20 cm Neuschnee und die beiden 2 CV waren am schnellsten, auch als sich weitere Teilnehmer einfanden, welch ein Spass. Erst am Nachmittag, als sich der Neuschnee auf dem Eis zu binden begann, hatten andere Marken gegen die Enten eine Chance. Übrigens versank an jenem Tag ein Citroen Traction Avant, als er zu nahe am Ufer und dort wo ein Bach in den See fliesst durchs Eis brach. Nachts fuhren wir nochmals auf den See und machten zu sechst ein Beschleunigungsrennen und erschraken nicht schlecht, als wir plötzlich im lockeren Schilf landeten. Die Einen drehten nach links, die Anderen nach rechts und die Schutzengel sorgten dafür, dass sich keine Kollisionen ereigneten.



Werbung mit dem Anglia von Blank im Powerslide

Ein zweites Freitagsrally fand mehrheitlich auf Schnee im Zürcher Oberland statt. Eine Etappe führte nach Sternenberg und danach über eine kurvenreiche, schmale, schneebedeckte aber gut gepfadete Strasse mit beidseits hohen Schneemauern (das gab es damals!) nach Juckern hinunter. Mit meiner Freundin Marlyse fuhren wir als erste los. Nach vielleicht 1 km rutschte mir (das erste Mal in einem 2 CV) das Heck weg und mit den eingeschlagenen Rädern geriet ich in eine zusammengefallene Schneemauer. Die Räder griffen und wir kippten auf die linke Seite. Trotzdem kam ich als Erster ins Freie, zog meine Freundin aus dem Auto und sandte sie dem Verkehr entgegen, um die nachfolgenden Fahrer zu warnen. Ich selbst stellte als erstes den 2 CV wieder auf die Räder und begutachtete den Schaden. Dieser bestand aus einem gebrochenen Fensterflügel und einer um 10 cm geringeren «Oberweite», sowie einem vermissten Gaspedal. Das aber gefunden, und wieder eingehängt werden konnte. Nach gut 10 Minuten erschien Marlyse mit der Nachricht «die stecken weiter oben alle ineinander, wir können zufahren». Wir trafen dann auch lange vor den übrigen in der Zielbeiz in Volketswil ein und freuten uns danach an deren Geschichten, welche vom grossen Stau und dessen Auflösung erzählten. Der 2 CV wurde danach oben wieder auseinander gedrückt und der Fensterflügel ersetzt. Kosten négligeables.

Eines Tages, Mitte 1963, erschien Arthur Blank am Freitagsstamm mit der Nachricht, dass sein Ford Anglia Cosworth 1000 ccm von der Riesbachgarage zu kaufen sei. Das weckte mein Interesse, könnte ich doch damit richtige Rennen fahren. Die Verhandlungen endeten bei einem Preis von Fr. 4'000, wobei ich zwei Bedingungen stellte: Er muss für die Strasse zugelassen sein und in zweimal bezahlt werden können, was akzeptiert wurde. Es wurde ein Cortina Auspuff mit Schalldämpfer montiert, das Strassenverkehrsamt gab seinen Segen und ich war Eigentümer eines heissen Ofens. Ich war dabei, meine neue Stelle in Bern anzutreten und nahm am 2. August 1963 eine Umzugsfahrt mit Büchern, Kleidern etc. nach Lausen unter die Räder. Ich tankte voll, inkl. zwei Fünfliterkanister Reserve und fuhr am späteren Nachmittag die Badenerstrasse stadtauswärts. Nach dem Letzigrabenkreisel, auf der Höhe eines gut besetzten Gartenrestaurants ein leichter Knall und hinter mir brannte es lichterloh. Sofort anhalten, austeigen und laut brüllen. Schräg gegenüber schloss gerade ein Mechaniker die Garage. Geistesgegenwärtig ergriff er einen Feuerlöscher und kam angerannt. Einzig das Gerät funktionierte nicht und erzeugte nur einen kraftlosen Strahl. Inzwischen hatten Leute vom Restaurant die Feuerwehr alarmiert, welche äussert rasch vor Ort eintraf. Und sie begannen das Innere zu löschen, worauf ich sie zwang, vor allem den Motor zu retten. Die Ursache war bald gefunden: Die Batterie befand sich hinter

dem Beifahrersitz. Daneben war Platz für die beiden Reservekanister, einer aus Stahlblech der andere aus Kunststoff. Nach dem Tanken hatte ich den Stahlbehälter auf die Seite der Batterie gestellt. Im Kreisverkehr kippte dieser gegen die Batterie und löste einen Kurzschluss aus, der den Kanister durchschlug und entzündete. Das Ganze funktionierte anschliessend wie ein Bunsenbrenner. Marlyse half mir, den Anglia mit dem Nick nach Dietikon zu meinem Noch-Arbeitgeber abzuschleppen. Wegen der fehlenden Windschutzscheibe bekam sie dabei den Löschschaum ins Gesicht und sah bei der Ankunft wie eine Geburtstagstorte aus. Danach überführte ich den Anglia nach Bern in eine Einzelgarage und sofort begannen die Restaurationsarbeiten. Der Motor war schadlos geblieben und musste nur gereinigt werden, er wurde aber trotzdem ausgebaut. Alle Brandspuren wurden mit Stahlbürsten entfernt, das verbrannte Dach einigermassen ausgebeult und alles mit Rostschutz grundiert. Die zwei Sitze bekamen neue Polster eigener Konstruktion die sich sowohl komfortabel als auch vorzüglich betreffend Seitenhalt erwiesen. Dann wurde eine neue Frontscheibe montiert und die Plexifenster ersetzt. Der Cosworth Ventildeckel aus Aluminium wurde gereinigt, schwarz gespritzt, das Logo rot eingelegt und die Rippen anschliessend blankpoliert, was super aussah. Innen wurde alles in hellgrün gestrichen, während ein Spritzwerk dem Äusseren ein klassisches British Racing Green verpasste. Die Kühleröffnung, Seitenstreifen und Felgen erhielten ein Post-gelb. Das Ganze ergab einen heissen Anblick, welcher dem ursprünglichen hellblau weit überlegen war.

Mit dem Anglia in Montlhéry, noch ohne gelbe Streifen
Klasse 11, Nummer 11

Jetzt ging es an den Ausbildungskurs des ACS nach Montlhéry um die Rennlizenz zu erhalten. Auf dem Weg dorthin bekam ich auch die Grenzen aufgezeigt, als ich auf dem holprigen Belag im Jura einem Citroen Ami 6 nur mit Mühe zu folgen vermochte und an ein Überholen nicht zu denken war. Am Kurs selbst benahm sich die Anglia einwandfrei und ich bekam sie immer besser in den Griff. Nach dem Kurs wollte ich einen Kunden in Belgien besuchen und fuhr nordwärts, als die Bremsen weich wurden. Eine Bremsleitung war gerissen. Obwohl Sonntag war, gelang es, einen Pannenhelfer aufzutreiben, der das Leck lötete und weiter ging die Fahrt. Der Kundenbesuch am Montagmorgen verlief sehr gut und am Nachmittag gings Richtung Schweiz. Noch in Bruxelles zeigte sich ein Problem mit der Schaltung. Als ich halb unter dem Auto lag, meldete sich ein Rennfahrer und bot mir Hilfe an. Ich wollte nach Hause und lehnte ab. Bald einmal meldete sich der dritte Gang ab, was weiter kein Problem darstellte. Als aber ca. ab Luxemburg auch kein Vierter mehr zu finden war, wurde es kritisch. Bis nach Hause im zweiten Gang mit 60 km/h bei 6'000 U/min, das hallte noch eine Woche später in den Ohren nach. Auf dem Abbruch gesucht: ein Anglia-Getriebe, gefunden ein

Cortina-Getriebe, das passte, aber länger war, folglich musste die Kardanwelle gekürzt werden, was problemlos gelang.

Seit Jahren fuhr ich zum Grand Prix von Monte Carlo. In diesem Jahr sollte dies mit Marlyse im Anglia geschehen. Wir wählten für die Hinreise Genf, Rhonetal, Côte d'Azur. Mit einem 13 Litertank etwas mühsam, da die beiden Weber etwas durstig waren und so alle 80 km getankt werden musste. Damals kam man beim GP noch ins Fahrerlager, mindestens in der Formel 3. Zu jener Zeit hatte noch ein grosser Teil BMC Langhuber im Heck, während die Ford Kurzhuber «Screamer» noch in der Minderheit waren. Irgendjemand hörte unsere Anglia und bat, den Motor sehen zu dürfen. Als er den schönen Cosworth sah, begann er zu singen und bald stand eine Traube Schaulustiger um den Motor und einige BMC-Fahrer waren dabei bestimmt neidisch. Die Rennen der Formel 3, bestehend aus zwei Vorläufen und einem Final waren wie immer sehr spannend. Das Formel 1 Rennen wurde, wie im Vorjahr, von Graham Hill auf BRM gewonnen.

Nach Hause ging es via Tende-Pass, Turin und Grosser St. Bernhard. Auf der Fahrt zum Tende stiessen wir auf einen Porsche, der zügig hinter einer Alfa Giulietta herfuhr. Jetzt erwachte der Jagdinstinkt und ich konnte meine Erfahrungen vom Lizenzkurs einsetzen, um den Porsche zu überholen. Der Alfa wehrte sich, aber in den letzten Haarnadeln vor dem Tunnel musste auch er sich meinem leichten, drehfreudigen Gefährt mit kurzer Hinterachse beugen. Bald nach der Grenze mussten wir an die Tankstelle und die Beiden winkten uns beim Vorbeifahren freudig zu. Nach Turin knurrte der Magen und da wir nur wenig Lire dabeihatten, wollten wir einen Teller Spaghetti, basta. Bald wurde ein sympathisches Lokal gefunden, dessen voller Parkplatz auf Beliebtheit schliessen liess. Ohne uns gross um die Menukarte zu kümmern, bestellten wir Spaghettis. Als erstes kamen aber Antipasti und danach ein Secondo. Als wir nach unseren Spaghettis fragten, kam die Antwort «subito», was denn auch der Fall war. Aber es ging mit einem herrlichen Braten weiter, so dass wir Chianti nachbestellen mussten. Ich erinnere mich nicht, was alles noch kam, jedenfalls mussten wir mit Francs bezahlen. Und es gab Gäste, die am Essen waren als wir ankamen und immer noch assen, als wir das Restaurant verliessen, la grande Bouffe!

Die Weiterfahrt gelang nicht sofort, nach wenigen Kilometern mussten wir anhalten, um uns im Gras und an der sanften Frühjahrssonne einem ausgiebigen Mittagsschlaf

Döschwo 1986 «Kermit»

hinzugeben. Wir kamen aber später gut zuhause an und ohne weiteres Essen gings in den Erholungsschlaf.

Später kaufte ich auf dem Abbruch einen Anglia Motor, den ich mit Nockenwelle, Ventilfedern etc. von Cosworth ausrüstete und mit den vorhandenen Weber Doppelvergasern im Anglia einbaute, während ich den ursprünglichen Motor als Reserve für meinen Lotus 20 behielt.

1964 wich **Nick** einer „Göttin“, einer **Citroen DS 19,** die **Frosch** getauft wurde und während Jahren regelmässig durch dasselbe Modell, später durch die **DS 21** und **DS 23,** ersetzt wurde. Sie alle dienten mir später viele Jahre als bewährte Zugwagen für meine Monoposti.

Meine Philosophien zum Döschwo:

1. Ein Fortbewegungsmittel, bei welchem ich mir nicht überlegen muss, ob ich es mir leisten kann, den Sonntagsblick am Bahnhofkiosk zu holen.
2. Ein Fahrzeug, welches meine Aktivitäten finanziell nicht einschränkt.
3. Ein Auto, mit dem man mit den anderen Verkehrsteilnehmern auf der Strasse Rennen fahren kann, ohne dass dieselben es bemerken (!).

Mein Freund Armin Frei mit VW Käfer und ich mit 2 CV haben unsere Betriebskosten minutiös analysiert: VW: 12,2 Rp./km, 2 CV: 8,1 Rp/km. (ohne Steuern, Versicherung und Abschreibung, aber inkl. Betriebsmittel, Reifen, Reparaturen und Unterhalt).

Zürich – Genf retour mit einer Tankfüllung + Reserve, damals Fr. 15. Dasselbe galt für Zürich – Paris oder für Zürich – Côte d’Azur.

Vor wenigen Jahren, d.h. ca. 2013, habe ich ins Auge gefasst, in meinem Leben nochmals einen 2 CV zu fahren, derart herrlich waren alle die Erlebnisse, die ich seinerzeit mit meinen Deux Chevaux‘s gehabt hatte. Seit 2014 ist nun wieder ein 2 CV 6 in meinem Stall. Sonderserie für Deutschland «I fly bleifrei», mit 602 ccm und 28 PS, Jahrgang 1986 und FIVA Ausweis. Dazu grasgrün, was ihm sofort den Namen **„Kermit“** eintrug.