

RACING 1964 bis 1970



Mit der Anglia auf der Verfolgung von Charles Vögele in Monza

Mein allererstes Rennen war ein Slalom der Sektion Bern des ACS auf dem Gelände des Waffenplatzes in Thun im Frühjahr **1964**. Es war eine zügige Angelegenheit mit Fahrt unter der Kantonsstrasse hindurch zum Übungsgelände der Panzer. Diese hatten die Plätze mit ihren Raupen blank geschliffen, wodurch diese sehr glatt wurden. Der Abrieb wirkte zusätzlich rutschig, was mir nach gutem Lauf zum Verhängnis wurde. Ich überschoss die Ziellinie, auf der man hätte «à cheval» anhalten sollen. Und bis der Rückwärtsgang gefunden und die 3 Meter zurückgefahren waren, war auch die Zeit im Eimer. Kein Problem, es hat mächtig Spass gemacht und gezeigt, dass dieser Anglia noch Grosses leisten konnte. Zu den Rennen ging es jeweils mit dem Cortina Auspuff und Schalldämpfer. Vor Ort wurde dann das Flammrohr montiert und nach dem Rennen in umgekehrter Reihenfolge verfahren. Einzig für den Slalom von Payerne vom 26. April ersparte ich mir die Mühe und fuhr per Flammrohr hin. Der Motor wurde eigentlich nur beim starken Beschleunigen laut und beim «Cruisen» fiel er kaum auf. Als ich auf ein am Strassenrand parkiertes, in Verschiebung befindliches Bataillon stiess, gaben mir die Soldaten unmissverständlich Zeichen, dass sie etwas hören wollten, was ich dann auch durch zügiges Beschleunigen zu beantworten wusste. Am Slalom resultierte nach guter Fahrt ein 5. Rang. Am 31. Mai ging es erstmals auf eine internationale Rennstrecke, in den Prinzenpark von Monza, zur Coppa Shell. 5. Rang, Sieger Pete Etmüller auf Abarth 1300 vor Karl Foitek auf Lotus 23. Nach Herzenslust Gas geben, das hat sich doch schon einmal als richtiges Rennen angefühlt und entsprechend viel Spass gemacht.

Es folgte das Bergrennen am Schauinsland bei Freiburg i.Br. wo ich den Schalthebel abbrach, was aber auf das Resultat keinen Einfluss haben sollte. Übrigens, ich brach in der Folge an jedem meiner Rennautos mindestens einmal den Schalthebel. Am 24. Oktober resultierte mit einem 2. Rang hinter Maurice Scemama und vor einem gewissen Arthur Bueb am Bergrennen Schüpfen – Grächwil das beste Saisonergebnis. An diesem Rennen fuhr auch einer unserer Servicemechaniker auf einem Jaguar XK 120 mit und staunte nicht schlecht, wieviel die kleine 1 Liter Anglia schneller war als seine



Lotus 20 Junior Ford 1100 ccm am Berg

4,2 Liter Raubkatze. Nach einem kapitalen Motorschaden bei einem seiner nächsten Rennen wurden ihm noch andere Unterschiede bewusst und er hängte den Sport an den Nagel. Bei mir ging es weiter, endlich in einem Monoposto!

1965 bot mir Arthur Vögeli seinen Lotus 20, Formel Junior 1100 ccm, den er Jo Siffert abgekauft hatte, und mit dem er eine Saison gefahren, war zum Verkauf an. Und endlich, mit 30 Jahren, hatte ich die Chance, einen richtigen Rennwagen zu fahren. Für mich stand immer fest: Rennwagen, d.h. Monoposti, sind die wirklich echten Racer. Ein Sitzplatz genügt, zudem sind diese Dinger leichter und damit schneller und vor allem zugänglicher und folglich viel leichter zu warten. Deshalb fand ich, dass Scheibenwischer- oder Gepäckträgerautos (wie sie von Hansmarkus Huber genannt wurden) nicht die optimalen Geräte für den Automotorsport darstellten. Für Fr. 8'000 wechselte der rote Lotus 20 Formel Junior mit 1100 ccm samt Anhänger zu mir. Der Anhänger taugte nichts, so schenkte ich ihn einem Bauern und konstruierte einen eigenen mit einer Döschwo-Hinterachse. Allerdings gelang die Abnahme nicht auf Anhieb, da keine hydraulischen Feststellbremsen gestattet waren. Also Umbau auf mechanisch, indem einfach von Hand gefeilte Exzenter die Kolben nach aussen drückten. Operation gelungen, zweite Abnahme erfolgreich. Dieser Anhänger war nur 155 kg schwer, lag perfekt auf der Strasse und ergab mit dem Citroen DS 19 als Zugwagen ein ideales Gespann, mit dem man zügig vorankam. Den Ford Anglia Cosworth konnte ich einem jungen Mann aus dem Jura verkaufen.

Um uns auf den neuesten Stand zu bringen, beschlossen Hansmarkus Huber, René Fislér und ich im Januar 1965 die Rennwagenausstellung in London zu besuchen. Hansmarkus schlug vor, den Ärmelkanal mit der Airferry von Boulogne nach Lydd zu überqueren und seinen Simca 1000 zu benutzen, da dieser infolge der kurzen Bauweise den günstigsten Tarif erreichte. Also starteten wir am frühen Abend Ende Januar, um früh genug für den Flug um 09.00 Uhr in Boulogne zu sein. Hansmarkus war logischerweise in seinem Wagen am Lenkrad und schlug schon bald rallyemässiges Tempo an. Im Jura trafen wir auf Nebel und verpassten eine Haarnadel, indem wir flott geradeaus in einen Waldweg fuhren. Weiter kein Problem, zurücksetzen und zügig ging's weiter. Nach dem Jura plötzlich schlingern infolge eines Plattfusses. Auch kein Problem, Radwechsel und zügig ging es weiter. Bis kurz vor Troyes, wo erneut Schlingern auftrat und erneut ein Plattfuss die Ursache war. Und nun hatten wir ein Problem. Da die Lichter der Stadt relativ nahe waren, fuhr Hansmarkus vorsichtig weiter, während René und ich im Laufschrift zu folgen versuchten. Die Temperatur lag unter dem Gefrierpunkt, aber die Bewegung hielt uns warm. Der erste Lichtblick erfolgte in Form

einer Wache am beleuchteten Eingang zu einer Kaserne. Hilfe konnte man uns nicht gewähren, aber den Hinweis, dass sich im Stadtzentrum eine Tankstelle mit 24 Stundenservice befände. Also weiter per Laufschrift in Richtung Stadtmitte. Dabei hielten wir aber auch nach einem parkierten Simca 1000 Ausschau, bei dem wir hätten ein Rad borgen können. Bei der Tankstelle angelangt gelang es uns, den älteren Tankwart aus seinen Träumen zu holen. Nach Überwindung seines anfänglichen Misstrauens anerkant er uns seine bescheidene Hilfe, indem er uns eine grosse Kiste voller alter Schrauben und anderem Kleinzeug zur Verfügung stellte mit dem Hinweis, dass sich darin Reifenflickzeug befinden müsse. Effektiv wurden wir mit einem alten Flick fündig, reparierten einen der beiden Plattfüsse und zügig ging es weiter. In der Champagne Richtung Calais folgten lange, pfeilgerade Strecken, die ab und zu über einen Hügel führten. Wir kamen auf schneebedeckte Strassen und der Tag begann langsam zu dämmern. Mit Rallyespeed fuhren wir über eine Kuppe, als sich plötzlich ein langsam fahrender Lastwagen vor uns befand. Da ausgerechnet in diesem Moment auch Gegenverkehr auf uns zukam, blieb nur bremsen und beten. Hansmarkus leitete ein perfektes «Tête-à-queue» ein, wie er es in Lignières während Jahren instruiert hatte und wir stiessen scharf am LKW und am kreuzenden Verkehr rückwärts in die seitliche Schneemauer. Ein Augenschein am Fahrzeug zeigte keinen sichtbaren Schaden und zügig ging es weiter. Der Meldetermin am Flughafen war nicht mehr zu machen, aber die Abflugzeit sollte noch drin sein. In einer Ortschaft nach Arras fuhren wir auf einen Radfahrer auf, der im Schnee kurvig vorausfuhr und wegen Gegenverkehrs nicht zu überholen war und wieder hatten wir zu wenig Bremsweg, also diesmal rechts an ihm vorbei, um den grossen Dorfbrunnen herum und vor dem Velo zurück auf die Strasse. Boulogne kam immer näher und um 08.45 Uhr trafen wir am Flughafen ein. Um zu erfahren, dass der Flug infolge Schneefalls verspätet sei und man auf die Maschine aus Lydd warte. Mit etwa zwei Stunden Verspätung traf die zweimotorige Bristol Freighter Ferrymaschine von Silver City Ltd. ein, es konnte verladen und gestartet werden. Diese Flugzeuge fassten 4 Personenwagen und ca. 20 Passagiere. Nach ca. 20 Minuten erfolgte eine perfekte Landung in Lydd und danach gings mit Linksverkehr problemlos bis zur Destination London.



Bristol Freighter Ferrymaschine von Silver City Ltd. (Symbolbild)

Wir wohnten bei einem Bekannten und besuchten die Racing Car Show in Earls Court per Metro, während das fünfte Rad in einer Garage repariert wurde. An der Ausstellung deckten wir uns bei Les Leston mit zweiteiligen, feuerfesten – oder sagen wir feuerhemmenden – hellblauen Combis und den neuesten Helmen ein. Hansmarkus beschaffte zusätzlich einen Ford Twin Cam Zylinderkopf und eine Auspuffanlage, die jedoch ausserhalb der Messe bei Frank Williams abgeholt werden mussten. Im Übrigen



Earls Court Motor Show, London

konnten wir ausgiebig Rennatmosphäre schnuppern und staunen, welches Ausmass Autorennsport und die damit verbundenen Betriebe in England hat. Da wir unsere Budgets weit überschritten hatten, beschlossen wir, auf der Rückfahrt den Seeweg zu benutzen. Da wir im Norden Londons starteten und erstmals Trafficjam erlebten, geriet unser Zeitplan erneut in Bedrängnis, wodurch wiederum Rallyestil gefragt war. Im Hafen von Dover angelangt winkte man uns ab, zu spät. Da aber der Zugang noch offen war fuhren wir vor, nur um zu erleben, wie sich das Rolltor praktisch auf unsere Fronthaube senkte. Ich sah noch, wie sich die beiden Beamten mit ihren Taschen entfernten, spurtete um die Halle herum zu ihnen und versuchte, leider vergeblich, sie dazu zu bewegen, uns doch noch boarden zu lassen. Kurze Lagebeurteilung, denn im Winter fahren nur wenige Fähren. Resultat: ab nach Lydd und dort war uns das Glück hold, wir konnten gleich verladen. Aus der Luft konnten wir die Fähre sehen, welche wir verpasst hatten und landeten noch vor ihr auf dem Kontinent. Die Fahrt durch Frankreich verlief angenehm ereignislos bis zum Zoll an der Schweizergrenze in Les Verrières. Dort antworteten wir auf die übliche Frage «haben Sie etwas zu verzollen?» mit einem dreifachen Nein, was den unterbeschäftigten Beamten offensichtlich verdächtig vorkam. Hansmarkus wurde mit zwei Koffern ins Büro beordert, während René und ich bei der Fahrzeuginspektion dabei zu sein hatten. Ehrlich gaben wir zu Protokoll, dass wir in England gewesen seien, während Hansmarkus drinnen erzählte wir hätten in Frankreich für eine Rallye trainiert. Sie nahmen offensichtlich keinen Anstoss an den 3 fabrikneuen Helmen auf der Hutablage und fanden weder Zylinderkopf noch Auspuffanlage unter der schmutzigen Decke im tiefen Kofferraum des Simca. Erleichtert fuhren wir weg, wobei ich das Lenkrad für die verbleibende Strecke bis Bern übernehmen durfte. Unterwegs gönnten wir uns nach dieser ereignisvollen Reise ein gutes Nachtessen nach dem Motto «Ende gut, alles gut!»

Da Hansmarkus Huber und René Fisler gleiche Lotus 20 besaßen wie ich beschlossen wir, ein eigenes Team mit einheitlichem Auftreten zu gründen. Streng genommen war der Lotus von Hansmarkus ein 22, der jedoch kaum vom 20 abwich, aber einen Motor von Ford mit 1500 ccm besaß. Name: Huber Racing Team. Maskottchen: Die Eule, der Vogel der Weisheit. Farbe: Wir einigten uns auf Orange fürs Team, was auf die holländische Ehefrau von Hansmarkus zurückzuführen war, veredelt mit schwarzen Streifen. Und so wurden unsere 3 Lotus im Spritzwerk von René's Vater entsprechend lackiert.

Zuerst musste nun aber wiederum der Ausbildungskurs des SAR/ACS besucht werden, um die Rennwagenlizenz zu erlangen. Der Kurs fand wiederum im April in



Ruedi Kurth und Dane Rowe

Sabine Siffert, Clay Regazzoni, Roland Salomon



Roland Salomon | Racing 1964 bis 1970

Montlhéry statt. Am Vortag bereitete ich alles vor, denn ich wollte frühmorgens starten, um mittags in Montlhéry einzutreffen. Da wurde ich kurz von meinen Teamkollegen Hansmarkus und René besucht, die Beide bereits unterwegs waren. Hansmarkus hatte seinen Lotus 22 auf einem Anhänger hinter dem bekannten Simca 1000 und René seinen Lotus 20 auf einem VW-Pickup. Nach später Nachtruhe machte ich mich frühmorgens zügig auf den Weg Richtung Paris, wo ich mit Vorsprung auf die Marsch-tabelle in Montlhéry eintraf. Zuerst gab es eine Wagenabnahme, aber meine beiden Markenkollegen waren noch nicht eingetroffen. Dann traf ein Hilferuf ein, man solle sie doch abholen. Was war passiert? Der VW-Pickup von René hatte in der Nacht seinen Geist aufgegeben, worauf Hansmarkus begann, diesen mit seinem Gespann abzuschleppen. Das wiederum war nach eher kurzer Zeit zu viel für die Kupplung des kleinen Simca, so dass nun beide festsassen. Man holte sie jedoch ab und am späteren Nachmittag war unsere Klasse mit Thommy Spychiger als Instruktor komplett. Diese wies zwei Besonderheiten auf: Einerseits einen Tessiner mit Namen Claudio Regazzoni mit dem Brabham BT 06, mit welchem Silvio Moser im Vorjahr die Temporada Argentina gewonnen hatte und andererseits einen genialen Konstrukteur mit seinem selbst gebauten Rennwagen CAT, Ruedi Kurth. Dieser CAT besass einen schräg eingebauten, mittragenden Motor mit 1300 ccm von Alfa Romeo, innenliegende Stossdämpfer und eine sensationelle Aerodynamik. Die Cockpitöffnung war so schmal, dass Ruedi beim Einsteigen praktisch jede Falte seines Combis einzeln einziehen musste und am Schluss nur noch der Kopf aus dem Gefährt ragte. Ruedi war übrigens früher Seitenwagenrennen gefahren mit seiner Freundin und späteren Ehefrau, der englischen Motorjournalistin Dane Rowe im Boot. Er hatte auch den Pilotenschein und einen Motorflieger «Very Easy», ein Entenflügler, nach den Plänen des begnadeten Flugzeugkonstruktors Burt Rutan gebaut. Leider brach an seinem CAT ein vorderer Stossdämpfer und verhinderte nach wenigen Lektionen ein Weiterfahren.

Wenn morgens oder nachmittags zu den einzelnen Übungsplätzen gestartet wurde, war Regazzoni immer der Erste und bei allen Übungen der Schnellste. Und trotzdem hatten wir damals keine Ahnung welche Motorsportkarriere folgen würde. Eine der Übungen war Fahren auf dem Hochgeschwindigkeitsoval mit zwei Steilkurven. Das war interessant, konnte man es doch dem Rennwagen überlassen, die richtige Höhe in den Kurven zu finden und dabei die Hände vom Lenkrad nehmen. Ich sah Hansmarkus weiter unten kreisen und fragte ihn in der Pause, weshalb? Er sagte, er würde die Folgen bei einem allfälligen Aufhängungsbruch fürchten. Dies zog eine kurze Physik- lektion nach sich: Zu tief in der Steilwand, würde im Defektfall das Fahrzeug nach oben hinaustragen, während eine zu hohe Linie es «abstürzen» liesse. Eine andere



Lotus 20, St. Ursanne – Les Rangiers im Regen

Lektion blieb bei mir hängen: Im Regen immer in der Spur des vorausfahrenden Fahrzeuges fahren, vermindert Aquaplaning. Ich erinnere mich nicht, dass einer von uns Rennwagenfahrer einen Unfall, oder Blechschaden verursacht hätte. Am Ende «Ende gut, alles gut», es gab die angestrebte Lizenz und wir konnten erleichtert nach Hause fahren. Und jetzt konnte das «richtige» Rennfahren beginnen. Es war auch höchste Zeit, hatte ich doch inzwischen bereits meinen 30. Geburtstag gefeiert.

Irgendein unglücklicher Spaltpilz von aussen führte bald zu meiner Trennung vom neuen Team und ich beschloss, unter eigener Farbe zu starten, und die war BRG Grün mit gelben Streifen und Rädern wie beim Anglia. Und so erhielt mein Lotus 20 Junior innerhalb von nur einem Monat sein drittes Farbkleid. Im Wonnemonat Mai 1965 heiratete ich Marlyse Frick und die Hochzeitsreise ging – wen wundert’s – zum GP von Monaco an die Côte d’Azur. Sieger Graham Hill auf BRM zum dritten, aufeinander folgenden Mal, vor Lorenzo Bandini, Ferrari und Jacky Stewart, BRM. Die Formel 3, bzw. Junior gewann Peter Revson (USA), während Jürg Dubler 13. und Clay Regazzoni 14. wurden.

Als erstes, nationales Rennen 1965 fand der Slalom auf dem Militärflugplatz von Payerne statt. Ich schaffte es gerade vom Start bis in den vierten Gang, dann brauchte das Getriebe einen Krankenschein. Schade, denn die Trainingsläufe waren verheisungsvoll verlaufen. Da das Getriebe von Renault stammte, war die Reparatur kostengünstig und ohne fremde Hilfe zu erledigen. Dann kam ein SAR-Rennen in Monza bei tüchtig Regen. Ich vermochte mich ehrenhaft zu platzieren aber in der Auslaufrunde ging mir der Treibstoff aus und ich wurde tüchtig durchnässt. Eines der ersten, nationalen Bergrennen war Rochefort – La Tourne im Neuenburger Jura. Im Training hatte ich Mühe im zweiten Gang aus den Haarnadeln heraus zu beschleunigen und ich getraute mich nicht, den nicht synchronisierten, ersten Gang zu benutzen. Im Rennen selbst mutete ich es dem Getriebe zu und schaltete unter lautem Kratzen jeweils in den Ersten. Am Ziel hatte ich das Gefühl «einen Schuss» herausgelassen zu haben. Im Park nach dem Ziel wurden die Zeiten jeweils von Hand auf einer grossen Tafel notiert. Dabei kamen die Zeiten in einem entfernteren Wohnwagen an und wurden dann von Zeit zu Zeit per Zettel zur Anzeigetafel gebracht und dort notiert. Davor warteten die Fahrer diskutierend auf ihre Zeiten. Ich ging aber zum Wohnwagen, wo ich dem Notierenden über die Schulter sehen, und meine Klassenbestzeit erfahren konnte. Dann begab ich mich zur Tafel, mischte mich unter die diskutierenden Konkurrenten und wartete bis etwa 10 neue Zeiten notiert wurden. Plötzlich ein Aufschrei «wer ist die Nummer 18?», das war ich und meine Zeit war fünf Sekunden besser als diejenige von

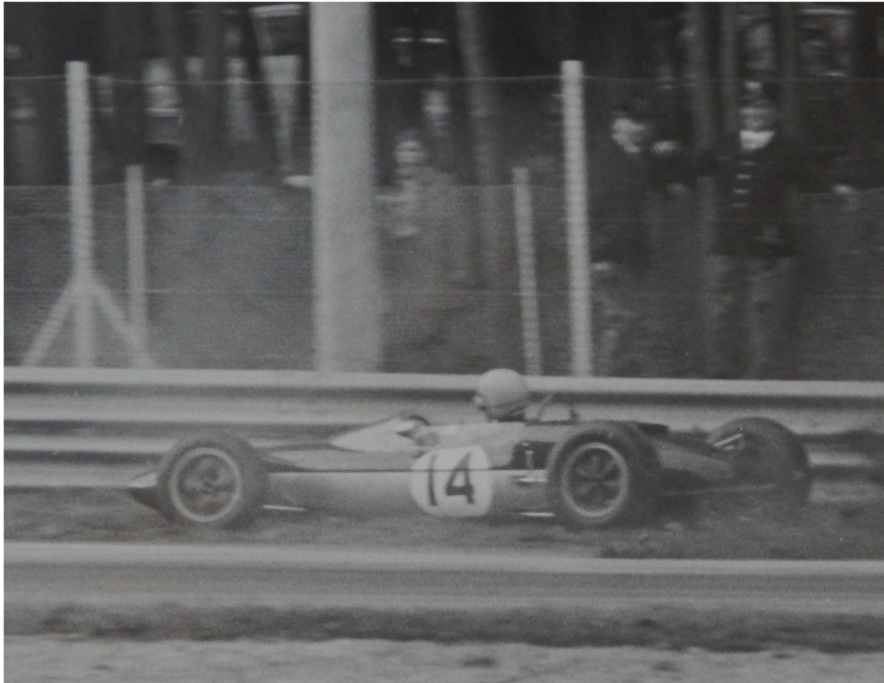


Lotus 27 Junior Monocoque auf dem Eigenbau Anhänger

Walter Flückiger mit dem neuesten Lotus 27. Als Beobachter der Szene schmunzelte ich vor mich hin und war natürlich sehr befriedigt. Ich hatte damals einen Vertrag mit BP, der für einen Klassensieg Fr. 400 eintrug, während die folgenden Ränge noch Fr. 200, bzw. Fr. 100 brachten. Das Geld wurde in neue Reifen investiert, um weitere Klassensiege möglich zu machen, was aber dann für den Rest der Saison nicht mehr eintrat. Generell steckte ich kein Geld in Verbesserungen, sondern konzentrierte mich darauf, die vom Vorbesitzer gefahrenen Zeiten zu verbessern, was mir den auch durchs Band gelang. Apropos einfacher Unterhalt: Am Lotus 20 habe ich einmal den Motor allein und ohne Hebezeuge gewechselt. Der Lotus 27 von Walter Flückiger sollte übrigens für die Saison 1966 in meine Hände übergehen.

Nach ein paar Clubrennen auf Rundstrecken und weiteren, nationalen Bergrennen in Les Rangiers, Ollon – Villars und Mitholz – Kandersteg folgte noch ein Rundstreckenrennen in Hockenheim zum Saisonschluss. In der Schweizer Rennwagenmeisterschaft schaute ein siebter Rang heraus mit Walter Habegger als Sieger und den renommierten Charles Vögele und Georges Gachnang auf den nächsten Plätzen.

Für die Saison **1966** konnte ich das verunfallte Lotus 27 Chassis, ex. Flückiger von Karl Foitek für Fr. 13'000 erwerben, dazu den Formel 3 Motor aus Flückiger's Lotus 35. Rudi Kurth aus Buswil reparierte den Monoposto fachgerecht, während der Lotus 20 ins Berner Oberland verkauft wurde. Der Lotus 27 war die erste Konstruktion von Colin Chapman mit einem Monocoque Chassis anstelle der bis anhin üblichen Rohrrahmen. Dies stellte besonders in Bezug auf die Sicherheit für den Fahrer einen grossen Fortschritt dar. Eigenartigerweise fühlte ich mich anfänglich weniger wohl als im Vorgänger. Das Monocoque vermittelte mir das Gefühl, dass ich eher auf, statt im Auto sass. Aber das war eine Frage der Gewöhnung und damit der Zeit. Im frühen Rundstreckenrennen der Sektion Bern des ACS resultierte ein 3. Rang hinter Hansmarkus Huber mit 1,5 l und Maron im Abarth mit 1,3 Litern Inhalt. Am nationalen Slalom in Wangen ZH folgte nochmals ein 3. Platz. Und dann ging es erneut nach Monza, wo alle Rennwagen in einem einzigen Feld vereint waren, vom Formel V bis zum Intercontinental mit 4,5 Litern Inhalt von Charles Vögele. Im Training erreichte ich eine Zeit für die zweite Startreihe und im Rennen regnete es wieder einmal. Nach dem Start schoss Charles Vögele wie erwartet in Führung, währenddem ich mich auf den Verfolgerplatz hissen konnte. In der Curva Grande konnte ich sogar etwas auf den Führenden aufschliessen und als dieser auf die erste Lesmo sehr vorsichtig bremste, war ich dran und zwischen den beiden Lesmos an ihm vorbei. Welch ein Gefühl, in Führung liegend und jetzt erst noch mit klarer Sicht. Ich wusste, dass dies nur vorübergehend sein



Mit dem Lotus 27 neben der Piste in der Parabolica von Monza

konnte und ich meine Haut so teuer wie möglich verkaufen wollte. Charles getraute sich nicht, mich bereits vor der Ascari zu überholen, aber danach ging er vorbei und ich sagte mir, vor der Parabolica bremsen dich wieder aus. Ich kam zwar noch nahe heran, bremsen aber zu spät, konnte einen Dreher nur mit Mühe vermeiden, geriet auf der Innenseite aufs Gras, bevor ich die Kontrolle wieder erlangte. Ich hatte die Warnung verstanden und versuchte in der Folge nicht mehr, mich als David gegen Goliath zu versuchen und liess Charles ziehen. Ein 2. Rang und ein herrliches Erlebnis waren der Ertrag dieses für mich denkwürdigen Rennens.

In der Meisterschaft war gegen Silvio Moser mit seinem Formel 2, damals ebenfalls 1000 ccm aber mit viel mehr PS nichts auszurichten. Wir waren aber eine enthusiastische Gruppe mit Lotus, Cooper, etc. aus den Vorjahren u.a. Willy Gruber, Peter Boner, Arnold Seiler, Hansmarkus Huber, Paul Blum, Walter Wüst und v.a.m. Wir machten die Rennen unter uns aus und beachteten Silvio nicht. In Kandersteg war Willy Gruber deutlich schneller als der Rest, Silvio ausgenommen. Die Gruppe sagte ihm, bei uns gibt es keinen Protest, aber nach dem Parc Fermée wirst du uns die 10 Schrauben deines Zylinderkopfes lösen. Worauf Willy im zweiten Lauf nicht ins Ziel kam. Monate später tauchte das Gerücht auf, dass im Bündnerland ein unheimlich schneller Anglia auf der Strasse gesichtet worden sei, wahrscheinlich hatte dieser etwas mehr als 1000 ccm. Ich wurde meist Zweiter, fehlte aber infolge WK an zwei Rennen. Da Silvio bei diesen Rennen ebenfalls nicht am Start war, verpasste ich eine Menge Punkte und endete auf dem 5. Schlussrang und dies hinter mehreren Konkurrenten, die ich bei jeder direkten Begegnung geschlagen hatte(!). Es folgte noch ein spannendes Rennen auf dem grossen Hockenheim-Ring, wenn ich mich richtig erinnere, anlässlich des traditionellen 3 Stunden Rennens des FRC. Da es damals die beiden Schikanen im Wald noch nicht gab, war Windschattenfahren angesagt. Es war ein ansehnliches Feld von Formel Junior und Formel 3 am Start und es bildete sich bald eine grössere Gruppe mit wechselnden Führenden. Diese Gruppe dezimierte sich bis auf drei, die sich hart bekämpften, dauernd ihre Positionen wechselten und zu denen André Hängärtner und ich gehörten. Keinem gelang es, dieser Gruppe zu entkommen, so dass die letzten Kurven über den Sieg entscheiden musste. Die Rechtskurve ins Motodrom brachte noch keine Entscheidung, in die Sachs hinein liess sich keiner ausbremsen und nun ging es in die beiden letzten Rechtskurven vor der Zielgeraden, welche von uns «Datelsack» genannt wurde und dort drehten sich alle drei gleichzeitig. André kam als Bester wieder weg und kreuzte die Ziellinie als Sieger mit uns anderen beiden auf den



Citroen DS 21 am 17.2.68 SAR Bergrennen auf Schnee bei Einsiedeln

Ehrenplätzen. Das war richtig Racing und der Rang war am Schluss (fast) nebensächlich. Mit diesem Rennen ging eine interessante Saison zu Ende.

Aus beruflichen Gründen habe ich die Saison **1967** ausgelassen.

Am 17. Februar 1968 organisierte der SAR an der Staffelegg bei Einsiedeln ein Bergrennen auf Schnee(!). Ich meldete mich mit meinem Citroen DS 19, fuhr morgens an den Startort und montierte vorne 2 Räder mit normalen Spikes, welche ich im Kofferraum mitgeführt hatte. Sieger wurde Georges Theiler auf Mini Cooper S vor Ruedi Eggenberger im Renault Gordini, beide mit finnischen Spezialspikes Häkkäpelliita auf allen vier Rädern. Ich wurde Dritter, vor sämtlichen Porsches, Alpines, BMW's, Volvo's, weiteren Coopers und Gordinis, etc. was nicht wenige erstaunte. Erst Jahrzehnte später erfuhr ich von Claudio Tschander (Mini Cooper S), dass Georges und er im Vorfeld trainieren waren und dabei ihre Mini's aufs Dach gelegt hatten.

Für die Saison **1968** wollte ich einen Formel 3 beschaffen, der auch internationale Einsätze ermöglichte. Ein gewisser Frank Williams bot einjährige, komplett revidierte «Dreier» zu erschwinglichen Preisen an. In jener Zeit war ich beruflich regelmässig in England und so hingte ich bei einem Besuch einmal einen Tag an und besuchte Frank Williams an der berühmten Pinner Road 69 in Harrow-on-the-Hill, wo auch Piers Courage regelmässig anzutreffen war. Frank wohnte in einer grossen Parterrewohnung in einem Block mit Durchgang zum Hof. Im ersten Zimmer lagerten drei revidierte Formel 3 Motoren und Aufhängungsteile, die gerade vom Verchromen kamen. Zwei junge Damen waren in der Küche tätig, räumten auf und deckten einen Tisch im Salon. Frank lud mich zum Essen ein und bald sassen auch ein halbes Dutzend junge Mechaniker mit am Tisch und assen mit, ich glaube es gab Bangers and Beans. Bald begaben sich die Engineers, wie sie auf Englisch heissen, zurück in den Hof, wo etwa ein Dutzend Garagenboxen standen und im grössten Teil Formelrennwagen revidiert wurden. Dabei wurden diese komplett demontiert, die Chassisrahmen neu einbrennlackiert und übrige Teile neu verchromt. Die Motoren auf Ford Basis wurden bei zwei Herstellern revidiert und das Ganze, wo notwendig, mit neuen Teilen wieder montiert. Am Schluss wurden Lenkgeometrie, Bremsen und Gas eingestellt. Die fertiggestellten Formel 3 machten einen guten Eindruck und es kam zu einem Abschluss für einen Brabham BT 21 mit Ford Holbay Motor. Frank akzeptierte einen Eurocheck über £ 1000 als Anzahlung und sagte mir einen Liefertermin zu. Wir gingen zu meinem Mietwagen und als er erfuhr, dass mir noch Zeit verblieb, fragte er mich, ob ich Interesse am Besuch eines Formel 1 Teams hätte, er müsse in Slough noch etwas erledigen. Als ich Ja sagte, kam «rutsch rüber», und er setzte sich ans Lenkrad und zeigte mir, wie man in England



Brabham BT 21 Holbay Formel 3 am Start in Hockenheim

auch fahren kann. Allerdings sass ich dabei wie auf Nadeln, denn es ging mir im dichten Verkehr eindeutig zu schnell. Soviel ich mich erinnere, ging es zum Team BRP British Racing Partnership, die im eigenen Chassis einen BRM 8 Zylinder verwendeten aber nach wenigen Einsätzen wieder von der Bildfläche verschwanden.

Drei Wochen später, ich hatte gerade einen neuen Citroen DS 19 erhalten, wollte ich meinen Brabham BT 21 in England abholen, musste aber noch den Anhänger prüfen, obwohl er mit einem baugleichen DS 19 geprüft worden war. Inzwischen hatte das Strassenverkehrsamt neue Prüfgeräte erhalten und stellte fest, dass die «Exzenter» Handbremse wohl i.O. bremste, dass aber die Differenz beider Seiten über 10 % betrug. Also kein Stempel. Da zu wenig Zeit verblieb, fuhr ich ohne Anhänger nach England, um vor Ort einen Neuen zu kaufen. Damit zu Frank Williams, wo mein Brabham BT 21 bereitstand. Mit dem Anhänger eine Investition von rund Fr. 25'000. Bezahlen mit Eurocheck (ich war immer erstaunt wie einfach dies in England klappte) und heim in die Schweiz mit Britischen Kennzeichen am Anhänger. Bei Jacky Mäder hatte ich eine Vertrauensperson, welche für mich alle Zollformalitäten schnell und unkompliziert regelte. Aber jetzt musste der englische Anhänger noch geprüft werden und der war im ersten Anlauf ca. 15 cm zu breit und auch ohne Radkappen verblieben noch 10 cm. Also Achsstummel kürzen, was immer noch Übermass ergab, aber beim zweiten Anlauf dank meiner Mithilfe beim Messen in Ordnung gebracht werden konnte. OK, Stempel drauf.

Auf Initiative von Eduard Wahl, seines Zeichens Reporter beim Blick, wurde 1968 das Blick Racing Team auf die Beine gestellt mit Jürg Dubler, Ruedi Gygax, meiner Wenigkeit und Edi selbst. Es wurde einheitliches Auftreten angestrebt und durch Edi erschienen im Blick oft Artikel über das Team. Jürg Dubler wurde Schweizermeister bei den Rennwagen und ich SAR-Meister, ebenfalls bei den Rennwagen. International wurde in der Formel 3 eine Team Europameisterschaft ausgetragen, 1968 auf dem Hockenheimring. Ich hatte die Ehre, mit Clay Regazzoni, Tecno und Jürg Dubler, Brabham in das Team Schweiz berufen zu werden. Wir wurden, trotz eines Motorschadens meinerseits, dank den hervorragenden Resultaten von Clay und Jürg Europameister. Im Jahr zuvor waren Clay Regazzoni und Silvio Moser bereits Europameister geworden, ein Wettbewerb, der 1966 eingeführt wurde und bis und mit 1972 dauerte. Danach gab es wieder Einzelmeister, u.a. 1976 mit Riccardo Patrese, 1979 mit Alain Prost und 1980 Michele Alboreto.

Im Frühjahr 1968 bot mir Jürg Dubler seinen Startplatz an einem dänischen Formel 3 Event an, auf dem Jyllandsringen, einer kleinen Rundstrecke in der Nähe von



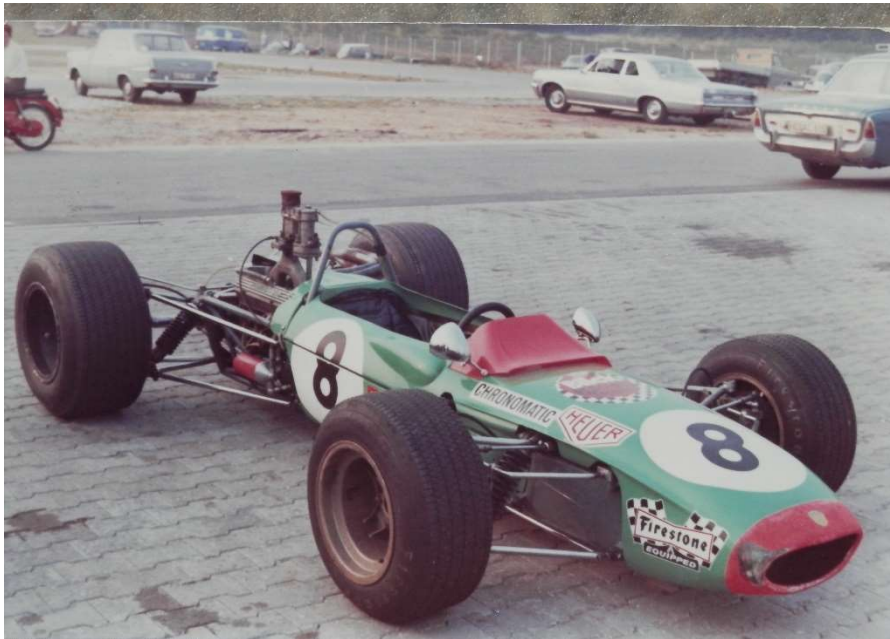
Brabham BT 21 F3 in voller Fahrt in Hockenheim

“When I notice a rear wheel overtaking me, I know I am sitting in a Lotus»

Graham Hill

Silkeborg. Wir, d.h. Marlyse, die dreijährige Tochter Eliane und ich, starteten Freitag um Mittag bis zum Deutschen Zoll in Basel-Weil. Kein Durchkommen nach Dänemark ohne Freipass. Also zurück und an den Zoll Richtung Mühlhausen und dort über den Rhein auf die Autobahn Richtung Karlsruhe. Bald starb der Motor am DS 19 ab. Ich hatte kurz zuvor einen kleinen Kabelbrand und der reparierende Autoelektriker hatte die Kabel am Ende verlötet. Eines brach wegen Vibrationen. Nachziehen, Festschrauben, weiterfahren. Nach einer Stunde dasselbe. Nachziehen, Festschrauben, weiterfahren mit dem Entscheid, die Übung abzubrechen, sobald dies nochmals vorkommen sollte. Wir waren aber zeitlich im Verzug und ich bestand darauf, bis auf dänischen Boden zu fahren. Nebel machte das Vorankommen schwierig, aber um 2 Uhr früh gönnten wir uns ein Nickerchen und fuhren um 7 Uhr weiter und waren zurzeit an der Wagenabnahme. Das Fahrerlager machte uns grossen Eindruck, Ecurie Baudoin aus Belgien mit 2 nigelnagelneuen Tecnos, Engländer mit den neuesten Lotus und Brabhams etc. Der dänische Meister Vejlund ebenfalls mit neuem Material. Das erste Training zeigte, dass wir uns nicht zu verstecken brauchten. Noch die Gänge des Getriebes wechseln und wir sollten gewappnet sein. Die Startplätze wurden in einer Art Einzelzeitfahren vergeben und prompt stotterte mein Motor. Ich hatte die Batterieanschlüsse nicht genügend angezogen, was einen Wackelkontakt zur Folge hatte. Resultat: 3. Startreihe. Im ersten Lauf sind wir gut weggekommen und innerhalb von 5 Runden war ich am führenden Vejlund dran und hätte ihn eventuell sogar überholen können, wenn nicht das Getriebe seinen Geist aufgegeben hätte. Ich hatte keine Ersatzteile dabei, worauf der Organisator über die Lautsprecheranlage Hilfe anforderte. Es meldete sich ein Mechaniker, der mich mit der gebrochenen Schaltklaue zu seiner Werkstatt fuhr und dort den Bruch mit einem riesigen Schweißbrenner lötete. Der Reparatur traute ich fälschlicherweise nicht. Im zweiten Lauf musste ich aus der letzten Reihe starten. In der ersten Kurve drehte ich mich, um nicht auf einen Vordermann aufzufahren und verlor die beiden bereits gewonnenen Plätze wieder. Von ganz hinten rollte ich nun das Feld auf und landete am Ende etwa in der Mitte. Die vielen Überholvorgänge haben riesig Spass gemacht und gezeigt, dass ich in dieser internationalen Umgebung durchaus mithalten konnte. Marlyse dagegen war vom Resultat her enttäuscht. Recht zufrieden fuhren wir am Sonntag nach den Rennen zurück und kamen spät nachts und ohne besondere Vorkommnisse zuhause an. Das Getriebeteil wurde durch ein Neues ersetzt und der Autoelektriker hatte am DS 19 etwas Garantiarbeit zu leisten. Womit wir für neue Taten wieder bereit standen.

Bei den Rennen zur Schweizermeisterschaft wurde ich meist Zweiter hinter Jürg Dubler, der Schweizermeister der Rennwagen wurde, während mir der 4. Rang blieb.



Tecno 69 Novamotor Formel 3

An einigen Clubrennen wurde ich Klassensieger oder sogar Tagessieger und am Ende wurde ich SAR-Meister der Rennwagen.

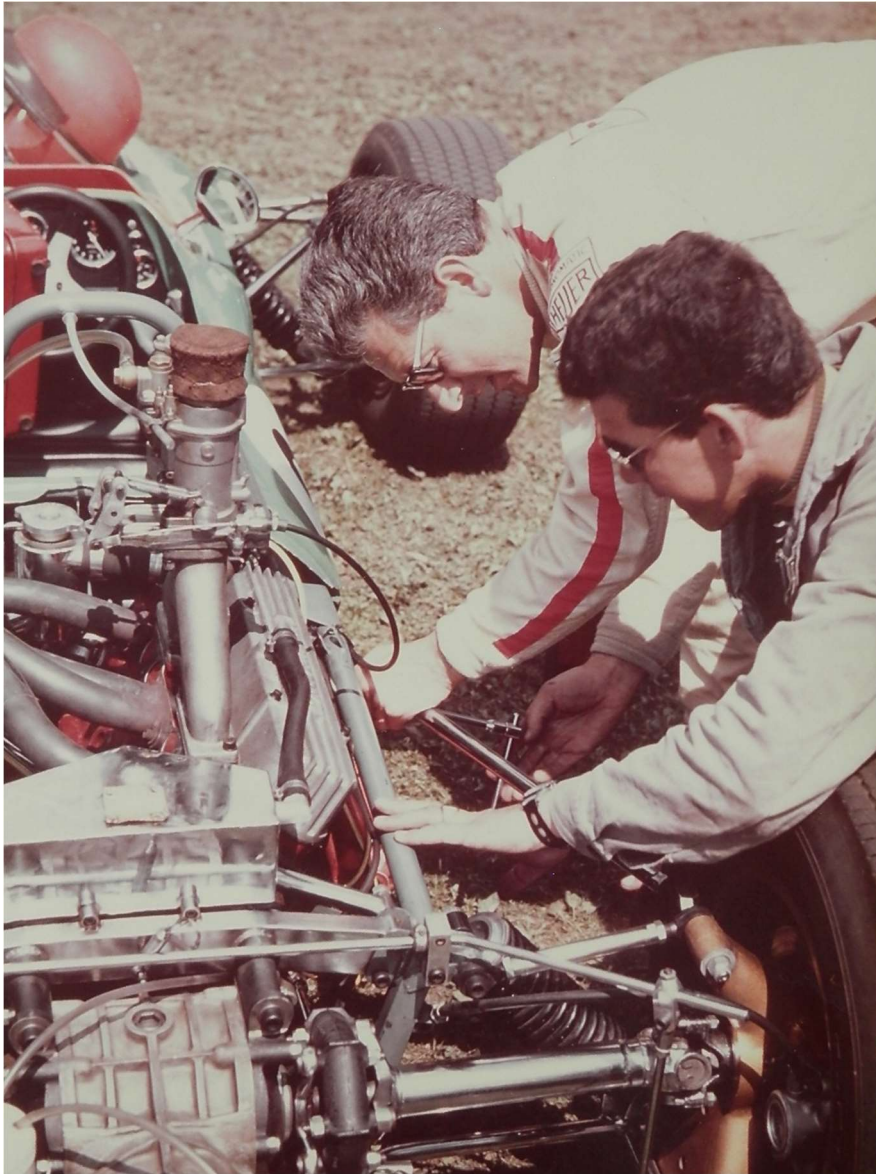
Für die Saison **1969** hielt ich nach einer neueren Formel 3 Occasion Ausschau, als meine Frau Marlyse vorschlug, einen fabrikneuen Renner zu beschaffen. Dies war umso erstaunlicher, als sie als äusserst sparsame Person galt. Ich war natürlich erfreut darüber, von der besseren Hälfte volle Unterstützung zu erhalten und es sollte sich auszahlen. Im Kreis des SAR Bern hatten zwei Mitglieder ähnliche Absichten, Bernhard Baur und Ruedi Gyax. Wir wollten das Midland Racing Team wiedererwecken, welches von Walter Habegger gegründet worden war und seit seinem Rückzug vom Automobilsport schlummerte. Die Vorbereitung war nachhaltig, alle drei gingen über den Winter jeweils am Montagabend und am Samstagvormittag zum Boxtraining in Charly Bühler's berühmten Boxkeller. Das war anstrengend, aber eine ideale Vorbereitung für die grossen Lenkkräfte der Tecnos.

Wir wollten alle drei einen neuen Tecno 69 und bereiteten einen Sammelkauf vor. Mein alter Modellauto- und Kart-Freund Ernst Hostettler aus Zürich hatte inzwischen den Bau eigener EHZ Karts aufgegeben und die Tecno-Vertretung übernommen. Er besorgte uns drei Chassis, während Bernhard drei Novamotoren von Pedrazzani in Novara einkaufte und Ruedi für die Hewland Getriebe samt Zahnrädern aus England sorgte (vielleicht war es auch umgekehrt, ich weiss das nicht mehr so genau). Jedenfalls wollte sich Bernhard auf internationale Rundstreckenrennen konzentrieren, während bei mir das Blick Racing Team und die Schweizermeisterschaft im Vordergrund standen. Alle drei wollten aber nach Monaco!

Bernhard ging im Frühjahr mit seinem Mechaniker als erster nach Bologna, wo Motoren und Getriebe eingetroffen, aber die Autos noch nicht fertiggestellt waren. Beide legten selbst Hand an und nach einer Woche konnten sie ihren Tecno 69 in die Schweiz überführen. Als zweiter war Ruedi im Werk und konzentrierte sich auf seinen Renner, denn bald folgte der Slalom Lodrino als erstes Rennen in der Saison 1969, welche zur Meisterschaft zählte. Als ich in Bologna als letzter eintraf, war meiner ebenfalls nicht bereit. Als erstes versuchte ich, selbst Hand anzulegen, musste aber schon bald einsehen, dass das ein hoffnungsloses Unterfangen war und ich den Slalom Lodrino abschreiben musste. Mit Herrn Pederzani vereinbarte ich einen Fertigstellungstermin mit Konventionalstrafe, der für das nächste Rennen in Hockenheim reichen sollte. Ich liess den Anhänger in Bologna und machte mich auf den Heimweg. Aber halt, ich hatte ja noch den Brabham BT 21, aber dieser befand sich für Kurt Buess auf einem Stand an der Mustermesse in Basel. Kurt wollte ihn aber nicht hergeben, da



Bergrennen Les Rangieres, 1969



Tecno 69 Formel 3 mit Hansruedi Hausamann

wir eine schriftliche Vereinbarung hatten, ausser ich könnte einen Ersatz liefern. Wo finde ich sofort einen anständigen Formelwagen? Ich wurde bei Walter Habegger in Oberönz fündig und er war bereit, mir seinen Brabham samt Anhänger zur Verfügung zu stellen. Ab an die Mustermesse und Austausch der Renner, was aber nur abends möglich war und Übermorgen war Lodrino. Am Vortag hiess es dann, meinen Brabham BT 21 bereitzustellen, Batterie montieren, Flüssigkeiten auffüllen, Probelauf etc. und ab nach Lodrino. Als wir beim Motel eintrafen, kamen einige Konkurrenten gerade vom Training zurück. Beim Rückwärtsmanövrieren mit dem fremden Anhänger mit Auf-
laufbremse drückten wir an meinem Brabham noch die Nase ein, sozusagen als Dessert der nahrhaften Woche. Aber ich gewann am Slalom die Klasse und 100 Punkte, die am Schluss der Saison Gold wert sein sollten. Ab Montag erhielt Walter Habegger Rennwagen und Anhänger mit bestem Dank zurück und am Freitag ging es wieder nach Bologna. Mein Tecno war jetzt fertig, aber es fehlten die Doughnuts. Die waren intern gestohlen worden (den Letzten beißen die Hunde) und morgen Samstag war das Training in Hockenheim. Wir fanden heraus, dass dieselben Doughnuts bei den Personenwagen von Triumph eingebaut sind. Von Bologna aus telefonierte ich mit der Vertretung in Bern. Es waren welche an Lager, aber ich würde erst spät abends in Bern eintreffen. Man war bereit, mir 2 Stück in einem Versteck bereitzulegen und ich machte mich auf nach Bern. Wie ich mit Anhänger und Tecno F3 über den Zoll gekommen bin weiss ich heute nicht mehr. Also Doughnuts abholen und auf zur Nachtschicht, denn es mussten noch einige Anpassarbeiten ausgeführt werden. Am Samstagmorgen 20. April 1969 früh nach Hockenheim ACS BE+SO, scheinbar ohne Zollprobleme, und ich erschien früh genug zum Training. Ich fühlte mich sofort wohl im Tecno, obwohl die Beine überall anschlugen und blaue Flecken verursachten. Das war aber durch Polsterung der Rohre und durch Schienbeinschoner zu beheben. Der Tecno klebte förmlich am Boden und es bedurfte einiger Zeit, um dies voll nutzen zu können. Dies gelang mir mit der Pole Position und ergab nach langem Kampf mit Sigi Lang im Porsche 904 den Tagessieg, womit die Saison richtig lanciert war. Nur eine Woche später, Hockenheim des FRC, wieder Tagessieg, diesmal vor Hans Kühnis (Porsche Carrera 6). Am 4. Mai ging's zum internationalen Formel 3 Rennen nach Dijon. Da die Rennstrecke noch nicht fertiggestellt war fanden die Rennen auf dem nahegelegenen Militärflugplatz statt, wobei die Streckenführung einem Dreieck mit langen Geraden entsprach. Nebst Bernhard Baur waren die französischen Cracks Depailler, Jabouille und Jaussaud am Start. Ich erreichte den 3. Rang im Vorlauf und im Final bildete sich eine Fünfergruppe aus den erwähnten Fahrern, wobei die Führung wegen Windschattenspielen in jeder Runde wechselte. Ich brachte es nie ganz an die Spitze,



Mein Lieblingsbild vom Tecno F3 in Ulm – Laupheim (D)



Bergrennen Gurnigel, 1969

aber mehrmals auf die folgenden Plätze. Als ich an fünfter Position lag, zertrümmerte Jaussaud vor mir eine Strohball und auf deren Stroh rutschte ich neben die Strecke, wo ein Betondeckel meinen Kühler beschädigte und mich zur Aufgabe zwang. Teile bei Tecno mittels Teletext bestellen, nach Feierabend nach Bologna fahren, am nächsten Morgen um 07.00 Uhr Teile einladen und abends den Renner reparieren, war angesagt.

Das ganze Midland Racing Team hatte sich für den Formel 3 Grand Prix von Monaco angemeldet. Wir waren gerade 3 von 150 Interessenten, von denen aber nur 100 zum Training zugelassen wurden. Von denen mussten 52 nach dem Training nach Hause, weil nur 2 Felder mit je 24 Fahrern zum Rennen zugelassen waren. In den Endlauf kamen dann nur noch die 11 Besten jedes Vorlaufes. Da die Formel 3 in Monaco am Samstag ausgetragen wurde, haben wir drei uns auch für das nationale Rennen in Hockenheim am Sonntag angemeldet. Vor allem wegen der Distanzfahrt nahm ich Ruedi Frei als Helfer mit. Der wiederum stellte die Bedingung, dass seine Frau mitkommen könne. Meine Prognose für das Weekend lautete: Einer bleibt in Monaco hängen und einer schafft es nicht rechtzeitig bis nach Hockenheim. Bernhard transportierte seinen Tecno auf einem VW-Pickup, Ruedi seinen auf einem Anhänger, gezogen von einem Chevrolet Impala und ich, wie üblich mit DS 21 und Anhänger. Wir trafen alle frühzeitig in Monte Carlo ein und starteten jeweils in grossen Feldern zum Training. Alle drei schienen sich klassieren zu können mit Bernhard als Schnellstem von uns. Das zweite Training war frühmorgens und ich hatte Mühe meine Zeiten aus dem ersten Training zu unterbieten. Ich drückte und drückte und endlich stellte sich eine geringfügige Verbesserung ein. Im Fahrerlager angekommen kamen Ruedi Frei und René Fister, der sich der Boxencrew angeschlossen hatte, freudestrahlend auf mich zu. Sie hatten mir stets 2 Sekunden schlechtere Zeiten signalisiert, was mich zum Gasgeben zwang mit entsprechendem Erfolg. Bernhard mit seiner internationalen Erfahrung klassierte sich im abschliessenden Training hinter Peterson, Jaussaud, Dépailler und Jabouille (alles spätere Formel 1 Fahrer!) im 5. Rang und ich mich im gleichen Feld auf dem 10. Platz, während Ruedi Gygax mit einem Motorschaden ausfiel. Jürg Dubler erreichte im 2. Feld die Pole Position mit praktisch derselben Zeit wie Peterson.

Im ersten Vorlauf kam ich gut weg und konnte in den ersten Runden einen Platz gutmachen. Nach 8 Runden sah ich Bernhard nach dem Bureau de Tabac stehen. Was war geschehen? Die Schikane passierte er zu knapp und touchierte vorne links und hinten rechts. Das Vorderrad wurde ins Hafenbecken geschleudert und später von Froschmännern geborgen, während sich das hintere Rad auf den Motor legte, was dann wie das Reserverad bei alten Sportwagen aussah. Ohne Bremsen fuhr er noch



Jo Siffert im Lotus 49 von Rob Walker

bis zur nächsten Kurve. Ich wurde meinerseits von Max Bonnin hart bedrängt und hatte Angst, dass er mich abschießt, deshalb liess ich ihn vorbei mit dem Resultat, dass gleich Howden Ganley an meinem Getriebe klebte. Ich wurde, wie am Start, Zehnter. Das hiess 10. Startreihe im Final. Jürg Dubler schied im zweiten Vorlauf nach 11 Runden aus. Für den Final hatten wir ausgemacht, dass ich nach 3 Runden aussteige, um das Startgeld zu kassieren und dass wir uns danach auf Hockenheim in 1'100 km Entfernung konzentrieren wollten. Der Start verlief gut und bald konnte ich an einigen Konkurrenten vorbeiziehen, so dass ich nach 6 Runden auf dem 16. Platz war und mich entschied, weiterzufahren. Pro Runde konnte ich mich praktisch um einen Rang verbessern. Noch 13 Runden, 13. Platz! Ich sagte mir, wenn es so weitergeht, werde ich ganz vorne landen. Dem war aber nicht so, denn es gab keine Verbesserungen mehr, aber 13. wollte ich um keinen Preis der Welt werden. Wurde ich auch nicht, denn meine Boxencrew hatte sich um einen Platz verzählt, ich war 12. Das beste Formel 3 Resultat eines Schweizers in Monaco. Das Rennen ging in die Geschichte ein wegen des einmaligen Zweikampfes zwischen Ronnie Peterson und Reine Wisell um die Führung, bis Letzterer sich vor der Schikane verbremste und in den Notausgang musste. Aber auch, weil das Rennen um über 2 Sekunden pro Runde schneller war als im Vorjahr.

Den Formel 1 Grand Prix gewann Graham Hill zum fünften Mal, diesmal auf Lotus 49 Ford DFV und Jo Siffert wurde Dritter im Rob Walker Lotus 49, sein bis dahin bestes Resultat in Monaco und in der Formel 1. Hill fuhr diesen Walker Lotus 49 im Jahr darauf, zerlegte ihn im Training und startete mit einem geliehenen 49er aus der letzten Startreihe um noch 5. zu werden während Jo Siffert im March 701 hinter Markenkollege Petterson 12. wurde.

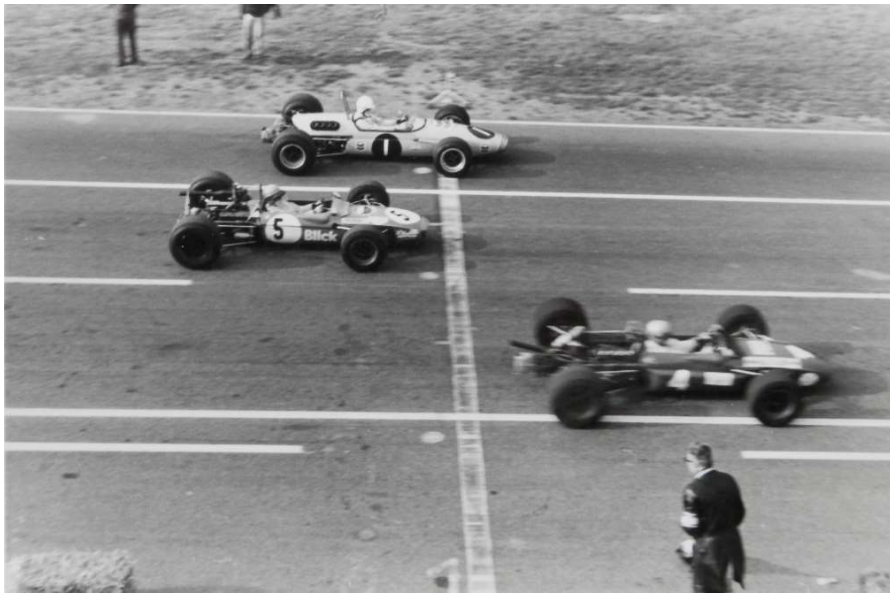
Jetzt Parc fermé, danach die Gänge für Hockenheim im Getriebe einbauen, verladen und ab ging es Richtung Genua. Am Gewerbevoll in Ventimiglia wollte man uns nicht passieren lassen, weil wir keine Einladung zu einem Rennen in Italien vorweisen konnten. (Bernhard Baur hat als Sohn einer Druckerei jeweils solche Einladungen auf Vorrat selbst gedruckt!). Also zum Touristenzoll, wo ich extra weit vorfuhr, damit der Zöllner den Anhänger nicht sehen sollte. Papiere ok, weiterfahren, aber sofort ertönte eine Pfeife, die wir allerdings überhörten und weiterfuhren. In San Remo gab es noch ein gutes Steak und dann ging es auf die Strecke, und mein Copilot schlief bald den Schlaf des Gerechten. Also fuhr ich alles selbst via Turin, Mailand, Chiasso und über den San Bernardino. Entlang des Zürichsees ging die Sonne auf und ab Basel übergab ich an Ruedi Frei, denn ich hatte noch ein 30 Rundenrennen vor mir. Wir trafen gegen Mittag



Letzte Besprechung vor dem Start, Perrot No. 1 und Salomon No. 5...

im Autodrom von Hockenheim ein. Im Vorfeld hatten wir den ACS angefragt, uns ohne Training aus der letzten Startreihe starten zu lassen, kannten doch alle von uns die Strecke bestens. Als wir eintrafen, orientierte man uns, dass dies nicht möglich sei, man mich aber in der Mittagspause eine Viertelstunde trainieren lasse und dies dann aber für die Startaufstellung zähle. Danke schön, ich drehte ca. 8 Runden und stand in der ersten Startreihe neben Xavier Perrot im Chevron und Bruno Frey im Tecno, beides Formel 2. Kurz vor dem Rennen begann es zu regnen. Beim Start konnte ich mich an die zweite Stelle setzen und behielt Xavier immer im Blickfeld. Gegen Ende des Rennens liess der Regen nach und die Strecke trocknete ab. Jetzt kam Bruno auf und ich konnte nicht verhindern, dass er vorbeizog. Das war aber weiter nicht von Bedeutung, da er ja in der Formel 2 startete. Wichtig war aber, dass mir Xavier auf die 30 Runden nur 14 Sekunden abnahm und ich ihn deshalb «von unten» strafen konnte. Damit bekam er keinen blanken Hunderter, was sich Ende Jahr in der Endabrechnung entscheidend auswirken sollte. Beim nach Hause fahren bin ich dann am Hauenstein definitiv an meine Leistungsgrenze angelangt und musste erschöpft das Lenkrad aus der Hand geben. Für mich war dieses Wochenende vielleicht die beste Leistung in meiner Karriere als Autorennsportler. Einmal die Erfüllung eines Zieles, Monaco F3 unter vielen grossen Namen mit einem beachtlichen Resultat, dann die Nachtfahrt über 1100 km und der Volltreffer in Hockenheim. Es war aber erst der Anfang einer Saison, in der ich Schweizermeister der Kategorie Rennwagen werden sollte. Wie dem Palmarès zu entnehmen ist, gewann ich alle Slaloms, in Wangen mit Tagesbestzeit (Xavier erneut gestraft), und alle Bergrennen.

Am nationalen Rundstreckenrennen in Ulm (D) passierte das mit dem Schalthebel. Nach einem schlechten Start arbeitete ich mich bis an die Spitze vor, als sich die Kontermutter am Schaltgestänge löste und ich keine seitlichen Bewegungen mehr ausführen konnte, d.h. ich hatte nur noch den 3. und 4. Gang, was aber ausreichte, um den 2. Rang ins Ziel zu retten. Ende der Saison gab es dann noch einen Unfall. Beim 5. Hockenheim dieser Saison, dem 3 Stundenrennen des FRC, wurden am Samstag auch Rennen für Sport- und Rennwagen auf dem kleinen Kurs ausgetragen, wobei der Klassensieger und die drittbeste Tageszeit herauschauten. Dann wurde nach München disloziert, um dort am Sonntag auf dem Flugplatz von Neubiberg ein internationales Formel 3 Rennen zu bestreiten. Fröhlichens im Zusatztraining regnete es, so dass unsere Zeiten nur für die Mitte im Starterfeld reichten. In der ersten Rechtskurve nach dem Start fuhr mir dann ein Konkurrent hinten drauf und versuchte, mich im 1. Stock zu überholen, was fast gelang, aber er landete links neben der Strecke. Mir hatte er aber den Vergaser beschädigt, was die Aufgabe nach 200 Metern bedeutete. In



...und beide verschlafen den Start, No. 4 Bruno Frei

diesem Rennen waren wiederum einige europäische Koryphäen am Start, u.a. Dr. Helmut Marko, McNamara, Jürg Dubler, Bernhard Baur, Fredy Link, alle auf Tecno 69 und Freddy Kottulinski auf Lotus 35 etc. Damit ging die erfolgreiche Saison mit einem Wermutstropfen zu Ende.

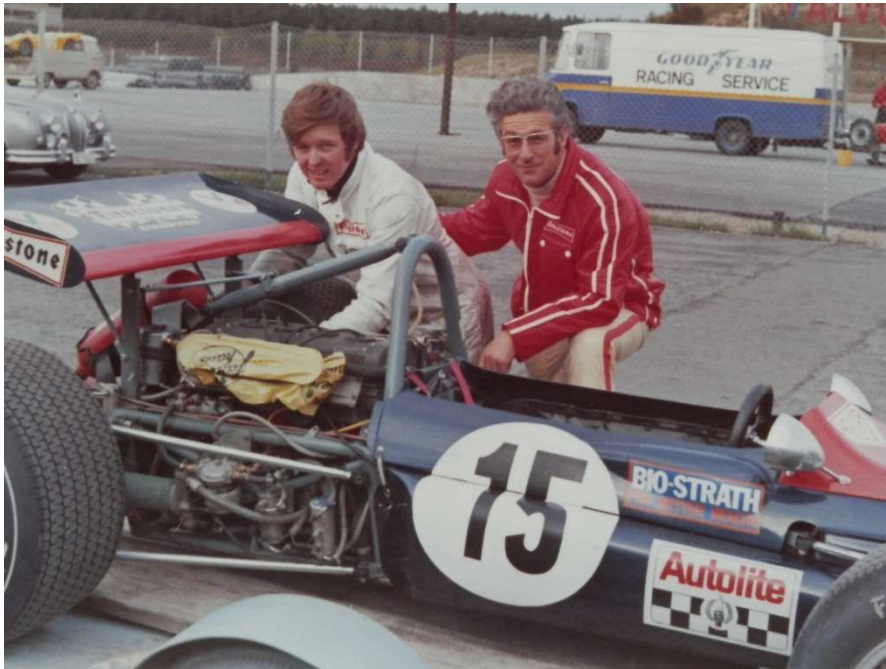
1970 begann im März mit einem vom FRC organisierten Weekend in Arosa, für welches uns Skibobs zur Verfügung gestellt wurden. Es wurde ein grosser Plausch bei dem schon bald Wettfahrten den Ehrgeiz weckten. Als frischgebackener Schweizermeister der Rennwagen wurde ich vom SAR als Instruktor für den Ausbildungskurs in Montlhéry im April angeboten. Es war eine dankbare Aufgabe, den Greenhorns das schnelle Fahren beizubringen, wobei die auftretenden Probleme halfen, das Ganze auch für sich selbst in Frage zu stellen.

Für die Saison 1970 versuchte ich, etwas Formel 2 Luft zu schnuppern und direkt gegen Xavier Perrot anzutreten. Mit Bruno Frei aus Kriens traf ich eine Vereinbarung, einen Tecno Formel 2 gemeinsam einzusetzen. Ich würde die Schweizermeisterschaft bestreiten und er damit an internationalen Rennen teilnehmen. Meinen Tecno Formel 3 wollte ich noch einmal in Monaco einsetzen und immer, wenn Überschneidungen mit Bruno's Einsätzen eintraten. Die Idee erwies sich schlussendlich als «weder Fisch noch Vogel», d.h. war nicht optimal.

Zuerst musste ich bei Cosworth einen neuen Ford FVA 1600 ccm Motor abholen, was mit Frau und Kind im neu erstandenen Peugeot 403 Break Occasion Ende Januar 1970 geschah. Also wieder einmal Bern – Calais, Fähre und Dover – Northampton zum berühmten Motorenbauer. Alles verlief nach Plan, abends assen wir ein gutes Steak und übernachteten in einem einfachen Gasthof nahe von Cosworth. Und es begann zu schneien und zwar richtig. Am Morgen lagen gute 30 cm Schnee und damit sind die Engländer nicht gewohnt umzugehen. Dank guter Reifen gelangten wir zur nahegelegenen Fabrik von Cosworth, wo wir den Motor bezahlten und verluden. Dann ging's auf die Autobahn und bald nichts mehr. Vor allem Sattelschlepper lagen kreuz und quer in der Landschaft und blockierten den Verkehr komplett. Der Himmel hellte auf, wir aber warteten der Dinge, die da kommen sollten. Nach einer Ewigkeit haben einige PW's eine Gasse im Zickzack zwischen den LKW's öffnen können, so dass wir uns mindestens etwas bewegen konnten. Unnötig zu erwähnen, dass die gebuchte Fähre längst abgelegt hatte und wir mit der Nächsten arg verspätet aufs Festland gelangten. Die Strassen in Frankreich waren i.O. aber in der Gegend von Arras überholte uns ein Peugeot 404 und warf uns einen Stein gegen die Windschutzscheibe, die sofort platzte. Der Franzose bemerkte dies und hielt an. Er führte uns zur nächsten Peugeot



Start in München-Neubiberg, Salomon im Tecno No. 57



Tecno Formel 2, Cosworth VFA 1600 ccm mit Fritz Riesen

Mit dem Tecno F2 im «Dattelsack» von Hockenheim



Roland Salomon | Racing 1964 bis 1970

Garage, wo er den Scheibenersatz auf seine Versicherung schreiben liess, merci beaucoup, Monsieur! Die Schweizergrenze in Les Verrières erreichten wir weit nach Mitternacht, wo man uns aber nicht passieren liess. Ein Grenzwachter zeigte sich jedoch sehr hilfsbereit, organisierte ein Hotelzimmer und brachte uns, da sein Dienst gerade beendet war, noch dorthin, während der «Cosi» samt Peugeot am Zoll in eisiger Kälte übernachtete. Anderntags frühmorgens Motor verzollen, Familie im Hotel abholen und heim nach Bern. Danach nach Kriens, um den Cosworth FVA in der Garage Frey termingerecht für den Einbau abzuliefern.

Mein erster Einsatz erfolgte am Slalom Payerne, wo ich die zweitbeste Tageszeit (hinter wem ächt?) erreichte. Beim zweiten Einsatz am Bergrennen Oberhallau setzte ich den Zweier gleich nach dem Start ohne Schaden in den Graben, aber der dritte Einsatz beim Hockenheim des SAR wurde mit dem Tagessieg belohnt. Dann kam Monaco im Dreier und, um es gleich vorwegzunehmen, ein komplettes Fiasko. Wir hatten die Motoren selbst revidiert, anstatt dies in Novara machen zu lassen mit dem Resultat, dass ich mich ebenso wie Ruedi Gygax nicht qualifizieren konnte. Mein Namensvetter Jean-Luc Salomon startete vom 3. Platz in den ersten Vorlauf, schied aber nach 7 Runden aus. Jürg Dubler startete ebenfalls vom 3. Platz in den zweiten Vorlauf und schied dort nach 7 Runden mit Unfall aus. Gewonnen wurde das Rennen von Tony Trimmer auf Brabham BT 28 Ford vor J.-P. Cassegrain, dito und Bev Bond mit Lotus 59. Der Formel 1 Grand Prix wurde in einem denkwürdigen Rennen von Jochen Rindt gewonnen, als sich Jack Brabham, seit der 28. Runde in Führung liegend, in der allerletzten Kurve (!) wegen eines Nachzüglers verbremste. Dritter wurde Henri Pescarolo vor Denis Hulme und Graham Hill.

Im nationalen Rundstreckenrennen auf dem Flugplatz von Bremgarten (D) wurde ich Tagessieger, aber nur weil Xavier Perrot zwei Runden vor Schluss das Benzin ausgegangen war, was für seinen Mechaniker Angelo eine tüchtige Strafpredigt absetzte. Drei Bergrennen im Elsass ergaben Tagessieg mit Streckenrekord mit dem F2 in Wissembourg, Klassensieg und Gesamtdritter mit F3 in Türkheim und Trainingsbestzeit mit Ausfall im F2 in Bourbach-le-Haut.

Dann ging es mit «Coach» Hansjörg Degen (Firestone), Mechaniker Fritz Riesen, Peugeot 403 und Tecno F3 nach Schleiz DDR zum Dreiecksrennen. Auf der deutschen Autobahn kam plötzlich die Öldrucklampe. An der nächsten Tankstelle anhalten, Bardahl ins Öl geben und weiterfahren. Nach einer halben Stunde wieder dasselbe. Nach einer Stunde haben wir die störende Lampe abgeklebt und sind weitergefahren. Zuhause haben wir dann festgestellt, dass der Druckschalter und nicht der Motor defekt



Mit dem Tecno F3 in der Haarnadel des Schleizer Dreiecks (DDR)

war. An der DDR-Grenze stiessen wir auf einen grossen Wall mit einem eher engen Durchgang, durch den wir fahren mussten. Einmal «drüben» sagte Fritz, wir sollten zurückschauen. Jetzt sahen wir «Schiebetüren» in Eisenbahnformat, mit denen sich der Durchgang schliessen liess. Wir kamen an ein langes Gebäude, wo wir die Papiere abgeben mussten und dann von Schalter zu Schalter weitergereicht, und getrennt «gefilzt» wurden. Hansjörg wurden dabei die mitgeführten Motormagazine und Firestone Werbegeschenke abgenommen. Nach einer guten Stunde erhielten wir unsere Pässe am Ende des Gebäudes zurück und konnten weiterfahren. Meine Vereinbarung mit dem Veranstalter sah als Startgeld 500 Ostmark und 500 DM vor. Also meldeten wir uns bei der Rennleitung um die Ostmark als Vorschuss zu kassieren. Wir logierten im einzigen Hotel am Ort, wo uns das Fürstenzimmer, einziges mit 3 Betten und Radio, zugeteilt wurde. Vom Kellner erfuhren wir beim Antrittsbier, was in der DDR vor allem geschätzt waren: Rasierklingen, Seidenstrümpfe, Kaffee, etc. und vor allem Jeans. Am Abend war Unterhaltung im Jugendclub im Obergeschoss eines Schulhauses angesagt. Viele junge ortsansässige und zahlreiche Rennfahrer, Mechaniker und Begleiter amüsierten sich bei Tanzmusik und Bier. Besonders gefragt war aber die Pfirsichbowle und bei 80 Pfennig pro Glas konnten die Rennfahrer mit ihren Ostmark das ganze Lokal freihalten, denn diese waren anderweitig kaum loszuwerden. Bei unserem Team ging der Fahrer so ca. um 22 Uhr zu Bett und der Mechaniker folgte eine Stunde später, während der Coach nach Mitternacht auf dem Polizeiposten landete, weil er, inzwischen wohl etwas beschwipst, beim Versuch, den Einheimischen das FahnenSchwinger näher zu bringen, eine DDR-Fahne zum Fenster hinausbefördert hatte.

Das Schleizer Dreieck weist eine einmalige Streckenführung mit abwechslungsreichen Kurven, Steigungen, Gefällen bei genügender Breite und gutem Belag auf. Die Rennen umfassten auch diverse Motorradklassen und Rennwagenfelder für Fahrer aus dem Ostblock. Wir erhielten eine Einladung «an die Fahrer aus dem sozialistischen und kapitalistischen Ausland», also an Alle ausser an die DDR-Fahrer. Da wollte ich nicht hingehen, wurde aber mit dem Argument umgestimmt, dass dies nun mal die Sprache in der DDR sei. Es waren alle Funktionäre und Stadtgewaltigen mit ihren Ehefrauen, sowie die Fahrer des Westens und ein paar Russen und Tschechen anwesend. Ein recht schönes Buffet mit kaltem Fleisch und Salaten, sowie Bananen zur Nachspeise war in einer Ecke bereitgestellt. Nach ein paar Ansprachen der Genossen gings ans Buffet und als wir nach dem Verzehr das Dessert abholen wollten, war nur noch Leere vorhanden. Die DDRler hatten sich beim Bedienen jeweils gleich eine Banane unter den Teller geklemmt, den die «Schlauchäpfel» galten dort als teure und seltene Delikatesse. Ich hatte vor der Abfahrt einen grossen Strunk Bananen gekauft, die



Schleiz mit Jürg Dubler und Fritz Riesen

allerdings die Hitze auf dem Kardantunnel schlecht vertrugen und aussen schwarz wurden. Dies tat ihrer Popularität keinen Abbruch, denn als im Fahrerlager einige Zuschauer den Strunk bemerkten haben sie uns praktisch gelyncht, um an die Bananen heranzukommen. Es war auch interessant zu sehen, wie sich der Enthusiasmus für den Rennsport ausdrückte. Weisse T-Shirts wurden genau nach westlicher Werbung von Hand beschriftet und man lechzte nach Zeitschriften aus dem Westen. Wir hatten auch Zeit, eine sehr nette Familie kennen zu lernen und in deren Haus waren sie bereit, eigene Ansichten zu ihrer Situation preiszugeben. In der Schule und an der Arbeit waren sie von Spitzeln umgeben, die alles weitermeldeten und man wusste nicht, wer spitzelt, also hielt man sich zurück und traute niemandem. Wir konnten aber auch feststellen, dass knappes Geld Vorteile hat, indem z.B. mit viel Einsatz Fotografien selbst entwickelt und vergrössert wurden. Um die Ostmark loszuwerden, begaben wir uns in den grössten Einkaufsmarkt am Ort. Wir suchten vergebens nach der Kameraabteilung, denn ihre diesbezüglichen Produkte blieben dem Export vorbehalten. Die Autoabteilung umfasste Reifen, Felgen, Kotflügel, Stossstangen und anderes mehr auf 4 Quadratmetern und ausschliesslich für den Trabant. Schlussendlich gabs gerade ein Tipi für die Tochter. Jürg Dubler, der schon mehrmals in Schleiz gestartet war, hatte an seinem Zugwagen alle Reklamekleber sorgfältig überklebt, nur um am nächsten Morgen einen blitzblank nackten Volvo vorzufinden.

Die Rennen selbst fanden vor 50'000 Zuschauern statt und erinnerten mich an die Berner Grand Prix. Wir starteten im Gästelaf, mit zahlreichen Schweizern und u.a. dem dänischen Meister Ole Vejlund, wobei ich es im Training neben Jürg Dubler in die erste Reihe schaffte. Es regnete und Jürg ging sofort nach dem Start in Führung, aber ein Defekt, den er aber selbst beheben konnte, warf ihn um 2 Runden zurück, so dass ich vor Ruedi Gyax gewann. Es gab dann noch einen internationalen Lauf, an dem auch Russen und Tschechen teilnahmen und der von Jürg Dubler vor mir gewonnen wurde. Für den Tagessieg wurden beide Rennen gewertet, so dass ich die Siegestrophäe in Empfang nehmen durfte. Die Preisverteilung fand in gepflegtem Rahmen in einem grossen Saal statt und in meiner kurzen Rede gab ich zu, in der langen und schnellen Linkskurve Angst gehabt zu haben, da der Wald bis nahe an die Strecke heranreichte und von keiner Leitplanke geschützt war. Es folgte ein Fest, das mich erahnen liess, welche Stimmung 20 Jahre zuvor in Bern geherrscht haben musste. Ein für viele von uns einmaliges Erlebnis und wir versprachen im nächsten Jahr wiederzukommen. Bei der Rückfahrt wählten wir den Zollübergang von Hof. Ca. 5 km vor der Grenze trafen wir auf offenem Feld auf eine Lichtanlage mit Überwachungskamera. Von dort aus wurden jeweils einzelne Fahrzeuge zum Zoll abgerufen. Wir wurden wieder eingehend

untersucht, ob wir nicht eventuell DDR-Bürger schmuggeln wollten. Mit Spiegeln wurde die Unterseite des Peugeot kontrolliert und die Abdeckungen des Tecnos musste entfernt werden, etc. Da wir kein Geld ausführen durften, mussten wir die noch vorhandenen Ostmark am Zoll gegen Quittung deponieren, wo sie 6 Monate aufbewahrt wurden. Aus beruflichen Gründen war mir dann eine Teilnahme im darauffolgenden Jahr nicht möglich. So stellte ich meinen reisenden Freunden eine Vollmacht für das deponierte Geld aus in der Hoffnung, dass dies nach 12 Monaten noch verfügbar wäre. Es war es und wurde wieder in zahlreiche Pfirsichbowlen umgewandelt.

Am 20. September 1970 fand in Thruxton (GB) die Formel 3 Europameisterschaft statt, an welcher 2 Schweizerteams teilnahmen. Jürg Dubler und Georges Schäfer bildeten Schweiz 1, während Schweiz 2 aus Ruedi Gygax, P.-Y. Gaggio und mir bestand. Aber ich war im WK im Neuenburger Jura und die freie Zeit, die man mir gewährte, war äusserst knapp. Hansjörg Degen, Fritz Riesen und Ich starteten am Freitag nach dem HV an der Vue des Alpes und fuhren die Nacht durch nach England. Im Training passierte mir Peinliches: Ich fuhr mit kalten Reifen los und bald überholte mich mit Hannelore Werner, eine Frau! Als ich sie dann vor der Schikane am Ende der Runde überholen wollte, griffen die Reifen nicht richtig und ich landete im Graben, was für eine Nachtschicht sorgte. Jürg Dubler stand auf dem 2. Startplatz, Schäfer in Feldmitte und Schweiz 2 war in den letzten 3 Startreihen der 30 Startenden zu finden. Jürg schloss auf dem 6. Platz ab, Schäfer wurde 12. und Gygax 16., während Gaggio und ich ausfielen. In der Teamwertung brachte es Schweiz 1 auf den 5. Rang mit Schweden 1 als Sieger und uns reichte das Resultat nicht für eine Wertung. Ganzes Wochenende «ausser Spesen nicht allzu viel gewesen», aber bekanntlich lernt man aus Fehlern. Aber noch fehlte die zügige Rückfahrt, musste ich doch am Montag früh wieder in Feldgrün dem Vaterland dienen.

Am Gurnigel konnte ich mit dem Zweier Xavier Perrot's Rekord aus dem Vorjahr verbessern, was Tagessieg und in der Endabrechnung Gewinn der Coupe der Schweizerberge bedeutete. In Rouen (F) gewann Jo Siffert Ende Juni ein Formel 2 Windschattenrennen vor Clay Regazzoni und Emerson Fittipaldi innerhalb einer Sekunde. Im Formel 3 Rennen derselben Veranstaltung verunglückte Jean Luc Salomon tödlich.

Im August durften wir einen Beitrag zu einem Werbefilm von Marlboro leisten, indem in Hockenheim Kameras auf den Rennwagen montiert, und Rennen simuliert wurden. Ich durfte Instruktor in einer Theoriestunde spielen, in welche Joachim Stuck sen. hereinplatzte und seine Erfahrungen zum Besten gab. Der Berliner Regisseur des Films bat mich, ihn einmal in seinem grossen Mercedes Cabriolet um die Strecke zu fahren.



Kurt Buess und Fritz Riesen auf der Startaufstellung mit dem Tecno F3



Das tat ich gerne, aber nach 2 Runden hatte das schwere Fahrzeug keine Bremsen mehr und roch nach Gummi.

Anfangs Dezember lud Ford Europe nach England zu einer Präsentation mit Foto-shooting des GT 70 ein, designierter Nachfolger des GT 40. Ein gutes halbes Dutzend Fahrer aus der Schweiz hatten Kombi und Helm mitzunehmen und konnten den Prototypen auf einer kleinen Rundstrecke in den Midlands bei kühler Witterung Probe fahren. Wir waren eingeladen, unsere Eindrücke bekanntzugeben. Die Meinungen waren nicht allzu euphorisch und das Modell hat keinen Weg in die Produktion gefunden.

Vorstellung des Ford GT 70 in England (schaffte es nicht zum Nachfolger des GT40)