

AUTORENNSPORT – WIE ALLES BEGANN



Programm GP von Europa 1948

Seit 1946 wohnten wir in Zäziwil im Emmental. Mein Vater war vom Stationsbeamten zum Stationsvorstand aufgestiegen und wir wohnten deshalb im Stationsgebäude. Am Sonntag, 8. Juni 1947 war mein Vater im Dienst und kam um 12.00 Uhr zum Mittagessen. Er legte eine Fahrkarte Bern retour und fünf Franken auf den Tisch und sagte zu mir: Geh zum Grand Prix in Bern, ich kann leider nicht mitkommen. Ich wandte vorerst ein ich wüsste nicht, wo der GP stattfindet etc., worauf der Rat meines Vaters: «Geh den Leuten nach, du kannst ihn nicht verpassen». Also fuhr ich nach Bern, mit dem Tram zur Forsthauskurve und ging der Strecke entlang Richtung Boxen. Da ich mit zwölf Jahren zu den Kleineren in der Klasse zählte, sah ich wegen der Menschenmenge nicht sehr viel vom Renngeschehen und ging weiter, hinter der Haupttribüne durch und via Messerli Grube bis zur Jordenrampe, wo ich eine ausgezeichnete Platzierung fand.

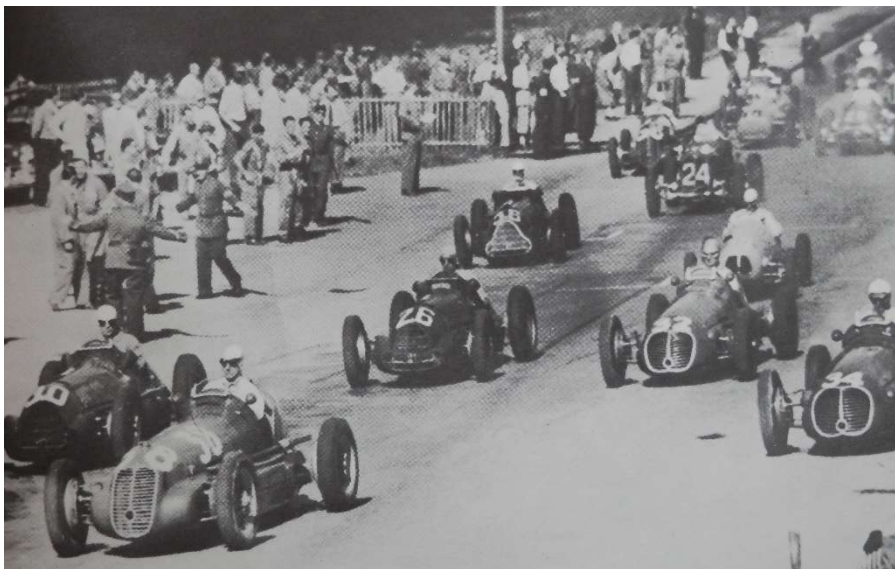
Jordenrampe, mein bevorzugter Ort

Sofort war ich begeistert und fand besonders Gefallen am Seitenwagenrennen, wo mir der pendelnde Seitenwagen von Cavanna, dem nachmaligen Sieger, ein sehr lauter Zweitakter mit beiden Fahrern in rotem Leder und Frau Mühlemann im Boot ihres Gatten Fritz in Erinnerung blieben. Im GP der Schweiz für Formelwagen waren die drei Alfa Romeo Alfetta stark überlegen und überrundeten sämtliche Konkurrenten. Sieger wurde der Franzose Jean-Pierre Wimille, vor Achille Varzi und Conte Trossi vor nicht weniger als 6 Maseratis mit Prinz Bira auf dem 8. und dem Schweizer Emmanuel de Graffenried auf dem 9. Rang. Überschattet wurde die Veranstaltung durch den Tod von 3 Zuschauern.

In den Folgejahren stand der GP in Bern unerschütterlich in meinem Kalender.

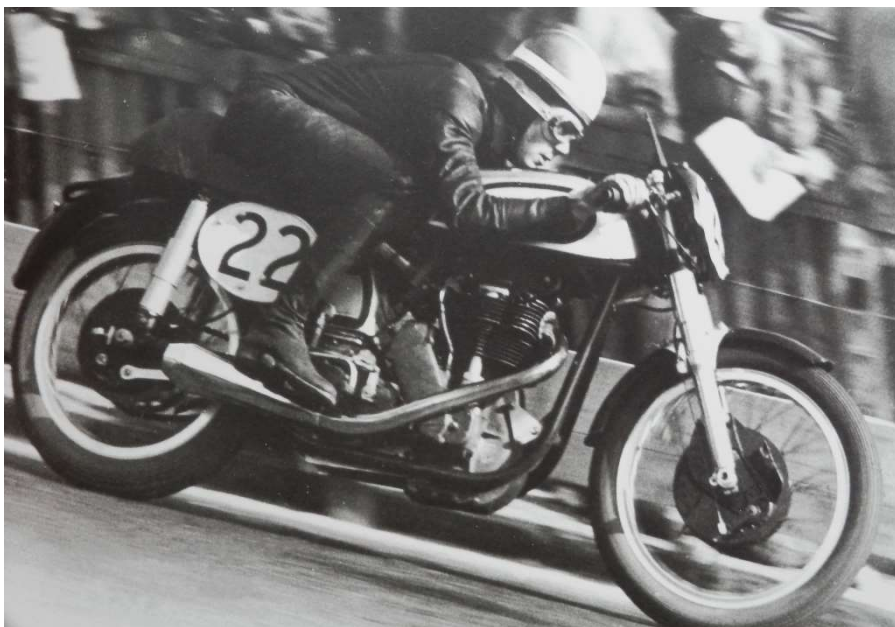
Am 4. Juli 1948 wurde er zum GP von Europa erhoben und mit über 110'700 Zuschauern zur grössten Sportveranstaltung in Europa. Zu dritt schwänzten wir bereits am Donnerstagnachmittag die Schule, um per Velo zu den Trainings von Grosshöchstetten, wo wir die Sekundarschule besuchten, nach Bern zu fahren. In der Schule gaben wir Unpässlichkeit an und zu Hause, wir hätten Nachsitzen müssen. Erst zu Hause





Start zum GP von Europa 1948

Geoffrey Duke auf Norton, für mich Nr. 1



Roland Salomon | Autorennsport – Wie alles begann

vernahmen wir, dass bei den Rennwagen Achille Varzi auf Alfetta und bei den Motorrädern Omobono Tenni tödlich verunglückt waren. Am Sonntag verpassten wir keines der Rennen. Bei den Motorrädern wurde der Schweizer Georges Cordey sowohl bei den 350ern als auch bei den 500ern zweimal Zweiter, bei Letzteren hinter Enrico Lorenzetti auf Moto Guzzi. Trotzdem wurde Norton zu meiner Lieblingsmarke, denn die Schweizer Mühlemann, mit seiner Frau im Boot, Aubert und dem Österreicher Beer landeten einen dreifachen Norton Erfolg bei den Gespannen. Das Rennen der Formelrennwagen führte über 40 Runden und wurde wiederum von den Alfettas dominiert. Mit einem Durchschnitt von 146,4 km/h gewann Conte Trossi vor J.P. Wimille, Luigi Villorosi (Maserati) und Sanesi (Alfetta).

Der GP der Schweiz fand 1949 am 3. Juli statt. Die Formelrennwagen mit 1,5 Liter Kompressor- und 4,5 Liter Saugmotoren wurden zur Formel 1 und erhielten Weltmeisterschaftsstatus. Mit meinem Schulfreund Christian Stucki zusammen waren wir wiederum interessierte Zuschauer, und wie schon fast zur Tradition geworden, an der Jordanrampe. Bei den Motorrädern tauchten zwei Neuheiten auf, Vierzylinder Gilera und AJS mit liegendem Zweizylinder, die wegen ihren speziellen Kühlrippen den Übernamen Stachelschweine erhielten. In der ersten Runde erschienen deren zwei mit riesigem Vorsprung und Leslie Graham gewann das Rennen, nachdem sein Markenkollege Frens ausgefallen war, über 28 Runden mit 141,8 km/h.

Bei den Seitenwagen erschien Eric Oliver auf Norton mit Journalist Denis Jenkinson, bekannt durch seinen roten Bart, im Boot. Die beiden gewannen haushoch vor Frigerio (Gilera) und dem Schweizer Haldemann. Bei der Formel 1 machten die Alfettas Pause, so dass das Rennen vor allem Privatfahrern eine Chance bot. Als Werksteam stand allein und erstmals ein neuer Name am Start, nämlich Ferrari. Die zwei mit 1,5 l Kompressormotoren ausgerüsteten Typ 125/49 landeten gleich einen Doppelsieg mit den Fahrern Ascari und Villorosi vor den ebenfalls überraschenden Talbots von Sommer und Sanesi. Erst auf dem 5. Platz folgte Prinz Blra im ersten Maserati. Im Preis von Bremgarten für nationale Sportwagen überrundete der Zürcher Willy Peter Daetwyler mit seinem Alfa Romeo 412 in nur 14 Runden sämtliche Konkurrenten.

Anfangs 1950 zogen wir nach Lausen BL um, aber der GP in Bern wurde weiterhin lückenlos besucht. Dabei durfte ich jeweils bei Christian Stucki in Konolfingen übernachten. In diesem Jahr fand der GP bereits am 4. Juni statt und wurde bei den Motorrädern durch die TT auf der Isle of Man konkurrenziert. Der Schweizer Georges Cordey auf Norton wurde sowohl bei den 350ern als auch bei den 500ern (hinter Fergus Anderson auf Moto Guzzi) ausgezeichneter Zweiter. Die Seitenwagen gewann wie im



Eric Oliver und Jenkinson, Motorjournalist und Beifahrer (später bei Moss auf Mercedes an der Mille Miglia)

Rudolf Fischer CH, Ferrari, Zweiter im GP von 1952



Vorjahr Oliver auf Norton mit Jenkinson im Boot. Beim Grand Prix siegten wiederum die Alfettas, diesmal Farina vor Fagioli, während Fangio in Führung liegend, aufgeben musste. Dritter wurde sensationell Rosier auf Talbot, noch vor einer Meute Maseratis.

1951 fand der GP der Schweiz am 27. Mai statt, wiederum mit Weltmeisterschaftsstatus. Das Wetter war dem Anlass diesmal nicht hold, regnete es doch fast pausenlos. Ferrari erschien erstmals mit einem 4,5 Liter Saugmotor für Piero Taruffi und nur Fangio konnte dessen Sieg verhindern. Dahinter folgten weitere 3 Alfettas mit Farina, Sanesi und de Graffenried (CH) auf Platz 5. Bei den Seitenwagen führte Oliver bis auf die Zielgerade, als ihm die Kette riss und er hinter 3 Gilera Vierzylinder und einer Norton noch 5. wurde. Anderson auf Moto Guzzi gewinnt erneut die 500er, diesmal vor Armstrong auf AJS «Stachelschwein».

Am 18. Mai 1952 herrscht wieder sonniges Wetter und der neue Star Geoffrey Duke auf Norton gewinnt die 350er und liegt bei den 500ern in Führung, als ihn die Defekthexe erwischt. Sein Rundenrekord bei den 350ern liegt über demjenigen der 500er aus dem Jahre 1950! Oliver (Beinbruch) fehlt bei den Seitenwagen, so dass Milani auf Gilera vor 6 Nortons siegen kann. Der Vorjahressieger Frigerio verunglückt in der letzten Runde in der Eymatt tödlich. Im GP der Schweiz über 62 Runden (!) gelingt Ferrari mit Piero Taruffi und Rudolf Fischer (CH) ein Doppelsieg, bei dem sie die gesamte Konkurrenz überrunden. Dasselbe gelingt Mercedes SL 300 beim GP von Bern für Sportwagen mit Karl Kling und Hermann Lang.

1953 findet der GP der Schweiz am 23. August statt. Es gelingt Ferrari mit dessen 4,5 Liter und den Fahrern Ascari, Farina und Hawthorn ein Dreifacherfolg mit Rundengewinn, während bei den Rennsportwagen WP Dätwyler mit seinem Alfa Romeo 412 mit Kompressor seinen Konkurrenten auf 10 Runden deren 2 abnimmt und anschliessend vom Publikum ausgepiffen wird. Nichts Neues bei den Motorrädern, Anderson, Moto Guzzi bei den 350ern, Geoff Duke, jetzt auf Gilera bei den 500ern und Eric Oliver bei den Seitenwagen.

Beim GP der Schweiz am 22. August 1954, ich bin gerade von den Modellauto Europameisterschaften (Kapitel **Model Cars**) in Luton (GB) zurückgekehrt, taucht Mercedes mit dem W196 mit zwangsgesteuerten Ventilen auf und belegt mit Fangio den ersten Platz, während der zweite W196 mit Hans Herrmann von Gonzalez im Ferrari 625 auf den dritten Rang verwiesen wird. Diese W196 tönnten speziell und für die Ohren unangenehm. Durchschnitt über die nunmehr 66 Runden 159,6 km/h. Anderson gewinnt zum sechsten Mal in Bern mit seinem Sieg bei den 350ern, Geoff Duke (Gilera) kann



Abschied vom GP Bern, Oldtimer Club, man beachte die Zuschauer!

mit 150,8 km/h Ray Amm (Norton) bei den 500ern auf Distanz halten und bei den Seitenwagen schlägt eine Werks BMW mit Noll (D) erstmals die Norton Armada (Smith 2. Oliver 5. und Haldemann 6. vor weiteren 6 Norton).

Niemand wusste zu diesem Zeitpunkt, dass dies der letzte Grand Prix auf der Bremgartenrundstrecke sein würde. Die Vorbereitungen für den GP der Schweiz 1955 waren weit fortgeschritten, als am 11. Juni 1955 in Le Mans das grösste Unglück des Motorsports geschah und in der Folge dem Schweizerischen Rundstreckensport den Todesstoss versetzte, RIP. Nur die Schweiz hat ein generelles Rundstreckenverbot verhängt, während alle anderen Nationen Lehren aus dem Unfall gezogen, und ihre Rundstrecken zuschauersicher verbessert haben.

Mit allen nach dem Krieg in Bern besuchten Auto- und Motorradrennen war mein Interesse am Motorsport definitiv geweckt. Bereits 1949 hatte ich mit meinem Schulkameraden Ueli Leuenberger Fr.100 gewettet, dass ich einmal im Bremgartenwald starten würde. Aber als Sohn eines Eisenbahners war dies nicht gerade vorgegeben und so wandte ich mich ab 1951 vorerst einmal Modellrennwagen zu. Dies dauerte bis etwa 1960. Bereits 1959 kam ich mit dem Kartsport in Berührung (Kapitel **Karting**), was ca. bis 1963 dauerte. Ab 1963 nahm mich dann der „richtige Autorennsport“ in Beschlag, bei dem man im Fahrzeug sass und selbst lenken konnte. Dies sollte rennmässig bis im Jahre 1978 anhalten.

1958 siedelte ich nach Zürich über und pflegte den Kontakt mit Automodellbauern, vor allem mit Ernst Hostettler, der im Seefeld eine mechanische Werkstatt betrieb. Im Café Flora bildete sich bald einmal ein ungezwungener Stamm, freitags, an dem ich regelmässig teilnahm und wo viele Benzingespräche geführt wurden. Da auch Arthur Blank und Mitarbeiter des Powerslide oft anwesend waren, verfügten wir stets über die letzten Neuigkeiten und gelangten an Insiderwissen. Im Schosse dieser lockeren Gesellschaft wurden oft Besuche zu Motorveranstaltungen etc. organisiert. So waren wir z.B. mehrmals am Nürburgring oder in Stuttgart an den Rennen auf der Solitude, wo vor allem die Dreikämpfe des Lotus Formel 3 Teams, aber auch der Unfall von Engelbert Möll im Werks Abarth in Erinnerung blieben. Irgendjemand, ich weiss nicht mehr wer, schwärmte regelmässig vom GP von Monaco, im speziellen über die Formel 3 und bezeichnete eine Teilnahme dort als sein Wunschziel. Irgendwie blieb dies in meinem Hinterkopf hängen. Vorerst wollte ich diese Veranstaltung 1962 einmal aus der Nähe erleben und fuhr per 2 CV dorthin. Es gab damals noch Stehplätze, zu 6 Francs am Sonntag!



Bahnhofskurve in Monaco, da steht der Bahnhof noch!

Ein paar Wochen später fuhr ich nach Spa, wo ein Zugang in die Boxen noch kein Problem darstellte. Es war das erste Formel 1 Rennen von Jo Siffert und ich konnte mich bald einmal als Helfer nützlich machen. Startnummern aufkleben, Reinigen des Lotus 24 Climax, mitschieben desselben zur Wagenabnahme, etc. Der Rennwagen kam auf einem Anhänger, gezogen von einem Chevrolet Impala mit Reservemotor im Kofferraum. Heini Mader war für den Motor zuständig und Michel Piller für das Chassis. Jo selbst fuhr mit seiner Freundin Sabine Eicher in einem Alfa Romeo vor. Das Team war noch nicht sehr versiert, so dass ich auch bei der Zeitnahme helfen konnte. Im Rennen startete Seppi weit hinten, kam jedoch wegen ausfallenden Konkurrenten laufend nach vorne und wurde schlussendlich Zehnter, hinter Maurice Trintignant im Rob Walker Lotus. Sieger wurde Jim Clark auf Lotus 25 mit V8 Climax, der vom 12. Startplatz weggefahren war, vor Graham Hill auf BRM und Phil Hill im Ferrari.

Im Frühjahr 1963 fuhr ich zuerst wieder nach Monte Carlo, wo der GP von Monaco am 26. Mai stattfand. Jim Clark führte, bis er in der 75. Runde wegen Getriebeschadens ausfiel und Graham Hill auf BRM den Sieg überlassen musste. Richie Ginther sorgte für einen BRM-Doppelerfolg vor Bruce McLaren im Cooper.

Danach war wieder der GP von Belgien an der Reihe. Jo Siffert hatte inzwischen geheiratet und kam wieder im Alfa angefahren, während sein Lotus jetzt über einen Climax V8 verfügte und in einem kleinen, geschlossenen Van transportiert wurde. Heini Mader war wieder für den Motor dabei, während das Chassis jetzt von Jean Pierre Auberson gewartet wurde. Im Training kam Jo als bester Privatfahrer auf den 12. Rang, fiel im Rennen aber schon nach 6 Runden wegen Aufhängungsschaden aus. Er kam noch an die Boxen, wo ein Dreiecklenker ausgewechselt wurde und ging zurück ins Rennen, konnte aber wegen der ungenügenden Runden nicht gewertet werden. Während des Rennens begann es zu regnen, was zu etlichen Ausfällen führte. Diesmal siegte Jim Clark im Lotus 25 Climax V8 vom 8. Startplatz aus, vor Bruce McLaren auf Cooper und Dan Gurney auf Brabham. Neu in Spa waren das englische Team BRP mit Innes Ireland, der sich im Training noch vor Jim Clark klassierte, Scirocco mit Settember und das ATS-Team von Ing. Carlo Chiti (ex. Ferrari), dessen Fahrer Phil Hill und Baghetti am Schluss starten mussten und keiner die Zielflagge sah. Bonnier erreichte im brandneuen Cooper von Rob Walker vom 8. Startplatz aus einen beachtlichen 5. Schlussrang. Die Rückfahrt von Spa im strömenden Regen wurde durch einen Zwangshalt unterbrochen, als ich durch eine lange, tiefe Pfütze fuhr, was der Zündung des 2 CV nicht behagte und eine längere Pause zum Trocknen nach sich zog.



Mit der Anglia Cosworth am Ausbildungskurs in Montlhéry 1964

Als anfangs 1963 Arthur Blank mit der Nachricht daherkam, dass sein Ford Anglia Cosworth von der Riesbachgarage zum Verkauf angeboten werde, hat es mich gepackt und ich habe Interesse signalisiert. Dieser Anglia war für Arthur Blank extrem vorbereitet worden. Alles, was verzichtbar war, wurde ausgeräumt, Abdeckungen, Isolationen, Tür- und Dachverkleidungen, Fensterkurbeln und Scheiben, Kofferdeckel, einfach alles. Die Fenster wurden durch fest eingebaute Plexischeiben ersetzt, die Kofferöffnung mit 1 mm Alublech zugenieht. Der Tank wurde durch ein «Tänkchen» mit 13 Liter Inhalt ersetzt und eine kürzere Hinterachse eingebaut. Der Auspuff mit Schalldämpfer wurde durch ein Flammrohr ersetzt, das seitwärts unter der Türe endete. Als Motor erhielt das Fahrzeug einen Ford Cosworth mit 1000 ccm und 2 Weber Doppelvergaser. Da die Auspuffkrümmer mit der Lenkung in Konflikt gerieten wurde das Ganze auf Rechtslenkung umgebaut. Dieses verrückte Ding, mit dem Arthur Blank eine Saison erfolgreich gefahren war, stand nun zum Verkauf an. Ich liess mich zu Verhandlungen hinreissen und schlug bei Fr. 4'000 zu. Unter zwei Bedingungen: Der Anglia musste für die Strasse zugelassen sein und konnte in 2 Raten bezahlt werden, was akzeptiert wurde. Die Riesbachgarage verpasste dem Anglia einen Cortina Auspuff mit Schalldämpfer und brachte das Fahrzeug beim Strassenverkehrsamt durch und ich war stolzer Besitzer eines heissen Gefährts. Das allerdings einen Brandunfall zu überstehen hatte, danach aber statt in fadem Hellblau neu in BRG (British Racing Green) mit gelben Rädern erstrahlte.

Jetzt auf zum Rennfahren! Aber halt, vorerst musste eine Debütanten-Lizenz erworben werden, was mit dem 2 CV Nick bei der Sektion Basel des ACS noch 1963 geschah. In vier Rennen gewann ich jeweils 100 Punkte, darunter Schauinsland und Slalom Rheinfelden und war hart am Basler Meister, wozu mir nur ein 5. Ergebnis fehlte(!).

Und es musste eine Rennlizenz erworben werden, was die Teilnahme am Ausbildungs- und Lizenzkurs von SAR/ACS bedingte und vom 3. bis 5. April 1964 in Paris-Montlhéry stattfand. Instruktor meiner Klasse war dabei ein gewisser Arthur Blank! Damals musste man bei den Touren- oder GT-Wagen anfangen und konnte pro Jahr max. 8 Klassen aufsteigen. Da der Anglia nicht in die Anfängerklassen passte, aber nur 1000 ccm aufwies, hat man mir eine Sportwagenlizenz ausgestellt. Dies hatte den Vorteil, dass ich im Jahr darauf bereits regulär bei den Rennwagen starten konnte.

Vor dem Lizenzkurs hatte ich mir bei Charles Vögele ein Paar Rennschuhe erstanden. Da diese recht elegant waren, habe ich keine anderen mit nach Montlhéry mitgenommen. Am Abend des zweitägigen Kurses bildete sich eine kleine Gruppe um Arthur Blank, die noch einen Sprung nach Paris machen wollten, um etwas Nachtleben zu

schnuppern. Unglücklicherweise schloss sich ein welscher Kommissär an, der jedoch nur das Essen im Kopfe hatte und uns in ein mondänes Sternerestaurant «La Marée» am Etoile zwang, wo wir uns im Renndress ziemlich deplatziert vorkamen. Es gab vor allem Seafood, was zu jener Zeit nicht zu meinen Präferenzen zählte und das sündhaft teuer war. Geblieben ist mir auch, dass es regnete und meine dünnen Rennschuhe dafür absolut nicht geeignet waren.

Fortsetzung in den folgenden Kapiteln:

Racing 1964 bis 1970

Racing 1971 bis 1973

Racing 1974 bis 1978