

KARTING



Samstäglicher Betrieb auf dem Areal der Flugzeugwerke Pilatus



Ablieferung der ersten Mietkarts in La Chaux-de-Fonds

Im Frühjahr **1959** verliess ich das Elternhaus in Lausen und die Arbeitsstelle als Konstrukteur bei der Lernfirma Fr. Sauter AG in Basel, um nach Zürich umzusiedeln, wo ich eine Stelle als Konstrukteur bei der Firma Siemens Albiswerk antrat. Dort nahm ich Kontakt auf mit den Freunden aus dem Modellautosport, vor allem mit Ernst Hostettler, der im Seefeld eine mech. Werkstätte betrieb. Dort hatte ein neues Hobby begonnen: Gokart, bzw. Karting. Statt neue Automodelle zu entwickeln, half ich bald einmal mit, die erste Generation von Gokarts in der Schweiz zu bauen.

Eine kleine Gruppe von Enthusiasten erhielt bei den Pilatus Flugzeugwerken in Stans die Bewilligung, samstags das Werkgelände als Trainingsgelände zu benutzen. Als Kompensation für meine Mithilfe beim Bau, durfte ich jeweils einen EHZ-Kart fahren. 10 cm über dem Boden sitzend, um die mit Pneus angelegte Rundstrecke zu fahren, ergab einen einmaligen Geschwindigkeitsrausch. Mit dem Kart Club Oerlikon entstand ein erster Club, dem wir wenig später den Kart Racing Club Zürich entgegengesetzten. Als Abtriebsquellen wurden vorerst Motoren mit 100 ccm aus Ketten-sägen mit Fliehkraftkupplungen der Marken Stihl (D), Solo (F) und Mc Culloch (USA) verwendet.

In Frankreich war die Entwicklung bereits weiter fortgeschritten und es wurden erste Rundstrecken für Karts gebaut. Eine der ersten entstand in Dijon, wohin wir denn auch zu den ersten internationalen Rennen eingeladen wurden.

EHZ Hostettler bekam **1960** einen Auftrag für 6 Karts von der „Ecurie des 3 Sapins“ aus La Chaux-de-Fonds, welche wir am 4. Juni auf dem Flugplatz Les Eplatures auslieferten. Meines Wissens waren dies die ersten Mietkarts in der Schweiz.

Inzwischen hatte ich eine mechanische Scheibenbremse entwickelt, welche von EHZ Hostettler zum Patent angemeldet und in seinen Karts eingebaut wurde. Und bald hatte ich einen eigenen Kart. Einen ersten Rennerfolg gab es mit einem Vorlauf-sieg beim GP von Lausanne, der in Ouchy ausgetragen wurde.



Die patentierte EHZ
Scheibenbremse



Lausanne, Start zum Halbfinal, Nr. 73 Salomon, Sieger



Le Mans Start in Mendrisio



«Klein Monte Carlo» in Mendrisio

Am 10. Juli fand in Genf ein Kartrennen statt, zu welchem ich erstmals mit meinem «Transporter», einem Citroen 2CV «Weekend», fuhr. Eine ideale Kombination, diente der Döschwo doch in vielen Fällen auch als Schlafstätte. Später folgten Rennen in Mendrisio (auf dem Bahnhofplatz!), Dijon, Lons-le-Saunier.

Um die über den Winter bereitgestellten Karts zu testen, fuhren wir im Frühjahr 1961 zu einer der ersten Kartbahnen in Sallanches, wenige km vor Chamonix. Später eröffnete eine Kartbahn in der Nähe von Dijon unter Hr. Chambelland, dem Präsidenten des Automobilclubs de France. Dieser war später auch Initiant der Rundstrecke, auf welcher viele Rennen zur Schweizermeisterschaft, und auch ein Formel 1 Rennen ausgetragen wurden. Wir wurden zu den ersten internationalen Kartrennen dort hin eingeladen. Da die Reglemente stark unterschiedlich waren (die Franzosen fuhren mit wesentlich grösseren Rädern) handelte es sich um reine Freundschaftsrennen. Dabei wurden wir mit üppigem Mittagessen und reichlich Alkohol verpflegt, so dass unsere Leistungen bei den Finalläufen am Nachmittag zu wünschen übrig liessen. Mit der Zeit wurden jedoch die Reglemente europäisch synchronisiert und der Plausch-Sport begann, ernsthaftere Züge anzunehmen. Die Karts wurden immer besser, hydraulische Scheibenbremsen Standard. Auch bei den Motoren tat sich einiges, es erschienen speziell für den Kartsport entwickelte Aggregate.



Unser Rennteam mit vier Karts, Anhänger und Mercedes Zugwagen



Vucherens VD: Final Schweizermeisterschaft, Einlaufrunde, Nr. 53 Pole Salomon

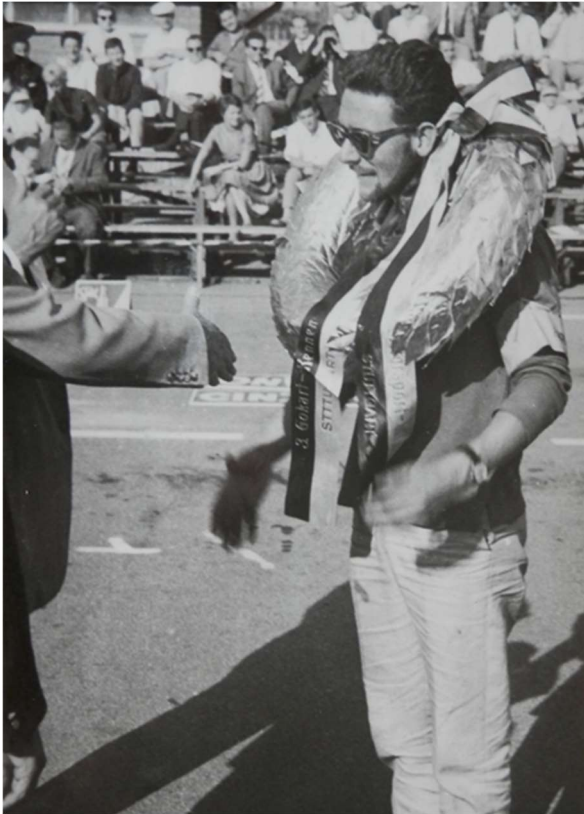


Unter Druck von Ernst Hostettler, beide auf EHZ

Ein fast professionelles Team entstand durch die zwei Unternehmer Bruno Fritschi und seinen Kollegen aus Olten, welche W. Zimmermann und mich unterstützten. Das heisst, sie finanzierten vier Karts, Motorenprüfstand, Anhänger etc. mit der Auflage, dass wir den gesamten Unterhalt übernahmen und ihnen jeweils die beiden stärksten Motoren zur Verfügung stellten. Also bauten wir einen Motorenprüfstand und frisierten McCulloch Motoren, was das Zeug hielt. Der Prüfstand entschied jeweils über die Zuteilung der Triebwerke. Bald einmal waren kaum mehr Leistungsunterschiede festzustellen und wir jüngeren und leichteren Piloten stellten unsere Sponsoren bei den Rennen in den Schatten.

Inzwischen wurden auch Kartpisten in der Schweiz gebaut, eine der ersten in Esslingen (ZH). Sie war aber zu klein, in Betonmauern angelegt, und segnete das Zeitliche nach kurzer Zeit. Bessere Pisten entstanden in Vucherens und am Flugplatz von Locarno. In Vucherens wurde eine der ersten Schweizermeisterschaften im Kartsport ausgetragen. Über Vorläufe qualifizierte ich mich für die zweite Startreihe im Final, neben mir Freddy Streun, ein alter Bekannter von den Model Cars her. Dem Start folgte eine längere Gerade mit Gefälle und einer eher engen Rechtskurve am Ende. Nach dem Start gaben wir beide Vollgas, aber keiner vermochte sich abzusetzen und weil keiner nachgeben wollte, waren wir für die Kurve viel zu schnell und «verreisten» beide in die Strohballen. Klar, dass jeder dem anderen die Schuld zuschob, was aber keinem mehr half. Später entstanden grosszügige Pisten in Kappelen/Lyss (BE) und Wohlen (AG), die sich noch heute grosser Beliebtheit erfreuen.

1961 musste ich geschäftlich nach Berlin. Ich hängte das Wochenende an, um nebst der Stadt und einem Sprung in die DDR, die Avus und die «Unité d'habitation» von Le Corbusier zu besichtigen. Aber ich machte auch einen Besuch beim Motorenhersteller König, dessen Triebwerke bei Aussenbordrennen führend waren und der soeben eine Kartversion vorgestellt hatte. Die Motoren wurden in einem kleinen Kellerbetrieb von einer Handvoll Mechaniker rein handwerklich hergestellt, was mich überraschte aber nicht davon abhielt, ein Exemplar zu bestellen. König Motoren waren gegenüber den üblichen Kettensägemotoren bedeutend langhubiger und damit im unteren Drehzahlbereich durchzugkräftiger, was zu einer besseren Beschleunigung führte. Nach Anfangsproblemen mit dem italienischen Dell'Orto-Vergaser begannen wir den Motor in den Griff zu bekommen und in die vorderen Startreihen vorzustossen.



*GP Stuttgart 1962,
Strahlender Sieger*



*Stuttgart, im Final, hier
noch an 3. Stelle, Nr. 47*

1962 wurden wir zu einem internationalen Kartrennen nach Stuttgart eingeladen. Am Vortag besichtigten wir die Strecke auf der schon kräftig trainiert wurde. Diese war auf einem riesigen Parkplatz mittels brusthoher Leitplanken aus Autoreifen angelegt. Auslaufzonen gleich Fehlanzeige. Beim Nachtessen auf dem Fernsehturm zeigten wir allen Respekt vor dieser ungewohnten Strecke, wenn nicht sogar ein wenig Angst. Aber es sollte noch besser kommen. Im Training erreichten wir vier Startplätze unter den ersten zehn. Gestartet wurde in Le Mans Aufstellung mit laufenden Motoren, wobei ein Helfer den Kart hinten hochhielt und beim Start nach vorne warf. Was wir aber nicht wussten war, dass in Deutschland der Starter die Fahne von unten nach oben reisst, während wir die gegenteilige Bewegung gewohnt waren. Also starteten die Schweizer wie Berner und haben auf den ersten Metern bereits mehrere Ränge verloren. Ich konnte mir dank guter Beschleunigung bald einige Konkurrenten schnappen, bald flog ich an gedrehten Fahrern vorbei, schnappte Weitere, aber ich hatte die Übersicht, genau wie unsere Boxencrew, komplett verloren. Anhand winkender Zuschauer musste ich gut im Rennen liegen, war aber dann doch überrascht, als Sieger abgewunken zu werden. Es war mein schönster Sieg in diesem Sport. Und er wurde später auch an der Florastrasse in Zürich gefeiert. Denn dort befand sich nicht nur die Werkstatt von Ernst Hostettler, sondern die Redaktion des Powerslide und ein Café, in welchem sich Motorsportbegeisterte und Fahrer wie Arthur Blank regelmässig trafen. Und dies wiederum sollte nicht ohne Einfluss auf den weiteren Verlauf meines Hobbies bleiben.

Arthur Blank war die Schweizermeisterschaft in der Saison 1962 mit einem von der Garage Riesbach hoch frisierten Ford Anglia gefahren. Dieser erhielt einen 1000 ccm Kurzhuber von Cosworth, wie er in der Formel 3 gefahren wurde aber mit 2 Doppelvergassern von Weber. Weil die Auspuffanlage mit der Lenkung in Konflikt kam, wurde auf Linkslenkung umgebaut und das Fahrzeug von jedem unnötigen Ballast befreit. Plexischeiben, festmontiert, ersetzten das Glas und Kurbeln. Genietetes 1,5 mm Alublech ersetzte den Kofferdeckel, der Tank wich einem Tänkchen mit 13 l Inhalt und eine kürzere Hinterachsübersetzung trug dem Einsatz an Bergrennen Rechnung. Dieser Renner wurde nun zum Kauf angeboten und ich griff zu. Nach intensivem Märten wurde bei Fr. 4'000 beidseitiges Einverständnis gefunden aber ich stellte noch zwei Bedingungen: Der Anglia musste für die Strasse zugelassen sein und konnte in zwei Raten bezahlt werden, was Annahme fand. Die Riesbach-Garage baute einen Cortina Auspuff ein und erreichte die Strassenzulassung. Danach wurden Kart und Zubehör, sowie «Emil II» verkauft und die Episode Karting beendet.

Aber um Rennen fahren zu können musste vorerst eine Debütanten-Lizenz erworben werden. Nachdem mein 2 CV «Weekend» Emil II 1961 an einer Mauer in Obermeilen sein Ende gefunden hatte, besass ich wieder einen 2 CV, getauft «Nick», dessen Motor inzwischen von mir frisiert worden war. Also musste er **1963** für die Debütanten-Lizenz herhalten. Aber dies geht bereits ins Kapitel **Autorennen**.

Blick zurück: Karting machte mit geringen Mitteln eine Menge Spass. Es war aber auch eine wichtige Schule für die späteren Autorennen.