

RACING 1974 bis 1978



Im March 732 mit dem sehr guten Mechaniker Jörg Reinmann

Für die **Saison 1974** entschloss ich mich, nichts zu ändern. Also einmal ein ruhiger Winter, ohne Investitionen und ohne Rennwagenschau in London. Der March 732 BMW sollte noch konkurrenzfähig bleiben, obwohl Freddy Amweg und Jo Vonlanthen mit dem neusten March 742 BMW aufrüsteten. Ein neuer Mechaniker, Jörg Reimann, betreute den Renner fachgerecht und mit viel Einsatz, assistiert vom jungen Ruedi Sahli.

Die Saison begann wie üblich am 31. März in Hockenheim, wo aber gerade ein Motorschaden in Kauf genommen werden musste, Fehlstart! Ein spezielles Rennen war der Slalom von Lodrino anfangs April. Ich war am Vormittag an einer Verbandstagung in Zürich, fuhr über Mittag ins Tessin und zog mich noch vor dem Flugplatz im Auto um. Dann fuhr ich meine beiden Läufe mit Bestzeit vor Silvio Moser und kehrte nach Zürich zum Nachtessen zurück. Inzwischen hatten Teilnehmer im Sport vom Tagessieg erfahren und staunten, wann ich denn das gefahren hätte. Zwei weitere Tagessiege folgten am 14. April am Österreichring (mit 195,6 km/h) und eine Woche später am 28. April in Dijon (SAR). Dann kam am 5. Mai der Hockenheim-Ring, welcher mir diese Saison schlecht gesinnt zu sein schien, indem ich nach einem seltenen «Tête-à-queue» nur Dritter wurde. Am 12. Mai in Casale (SAR TI) erlitten wir, in Führung liegend, 3 Runden vor Schluss einen elektrischen Defekt aber am 2. Juni folgte in Dijon (ACS GE) wieder ein Tagessieg und im Internat. Rennen in Hockenheim am 9. Juni gab es mit Motorenproblemen nur einen 17. Rang. Es plagten uns ein klemmender Schieber, ein zu tief eingestellter Drehzahlbegrenzer und Glück im Unglück, mit einem defekten Reifen durch Fremdeinwirkung. Dafür folgte am 16. Juni in Casale (ACS BE) ein Tagessieg. Zwei Wochen später, am 30. Juni, wiederum in Casale (ACS GE), brach, in Führung liegend, die Halterung des Heckflügels, so dass Vonlanthen zu Ehren kam. Am 21. Juli ging's wieder nach Hockenheim (ACS BS) und diesmal schien mir der Ring gut gesinnt. Ich gewann den Tagessieg.

Bis hierhin waren die beiden neuen March 742 meiner Konkurrenten nie ein ernsthaftes Problem gewesen, doch nun ging es in die Berge und dort schlug mich Freddy



Im Sandwich von Jo Vonlanthen und Freddy Amweg

Amweg sowohl am Schauinsland (28. Juli) als auch am Gurnigel (8. September), was mir nun langsam etwas Kopfweh bereitete, umso mehr als dies nun auch bei einem Rundrennen geschah (Dijon Club am 11. August). Dort hat mich Freddy nach einem rundenlangen Rad an Rad am Ende der Zielgraden trickreich ausgebremsst und die Führung ins Ziel gebracht. Das sollte mir aber nur einmal passieren. Ich konnte mich dafür am 18. August in Les Rangiers revanchieren, wo ich Amweg und Maublanc, beide auf March 742, hinter mir lassen konnte und mit 2.02,4 einen neuen Streckenrekord aufstellte.

Hockenheim war mir am 25. August nochmals gut gesinnt, was sich im 9. Tagessieg der Saison niederschlug.

Obwohl nur ein Clubrennen, war Santa Monica (FRC) bei Rimini am 1. September bemerkenswert und zwar nicht nur wegen des riesigen Publikumsaufmarsches mitten in der Ferienzeit. Im Training ging an meinem Motor der Zündverteiler kaputt, ohne dass wir einen Ersatz dabei hatten. Amweg hatte einen dabei und ich schlug ihm vor, ihn gewinnen zu lassen, wenn er mir aushelfen würde. Er sagte zu mit der sportlichen Bedingung, dass dies nur gelte, wenn ich weniger als 10 Sekunden Vorsprung herausfahren würde, abgemacht. Im Rennen hatte ich einen sehr guten Start und bemerkte im Rückspiegel, wie sich Freddy im ersten Geschlängel drehte. Also auf und davon, um die 10 Sekunden herauszufahren. Freddy hatte jedoch nur wenig Zeit eingeübt und begann, den Abstand zu verringern, weil meine Reifen nicht optimal griffen. Trotz ernsthaften Bemühungen meinerseits kam er immer näher und ich wusste, dass ich ihn gewinnen lassen musste. Den Überholvorgang wollte ich möglichst ans Ende des Rennens legen und die Zuschauer begannen aufzustehen und zu winken. Als es dann in der zweitletzten passierte, flüchteten die Zuschauer richtiggehend aus und die Auslaufrunde wurde zur Triumphfahrt für Freddy, an der ich aber nicht weniger Spass hatte. Das war wieder einmal Racing vom Schönsten und aufgewertet durch eine einmalige Kulisse (GP Bern und Schleiz lassen grüssen). Am 8. September war Gurnigel angesagt und ich kassierte meine zweite Niederlage am Berg gegen Freddy Amweg, der damit am Berner Berg eine einmalige Serie von über 20 Tagessiegen einleitete. Beim nationalen Flugplatzrennen in Ulm/Mengen am 15. September gab es wieder einen Tagessieg für mich und am 29. September in Hemberg gelang mir dann auch noch die Revanche am Berg mit dem 11. Tagessieg. Damit ging diese Saison erfolgreich zu Ende und brachte den dritten Rennwagen Meistertitel.

Die Kosten für den Unterhalt der BMW-Motoren führten zur Feststellung, dass der finanzielle Aufwand mit einem entsprechenden Ertrag, sprich Spass, nicht mehr im



Schnellstarter Freddy Amweg im March 742 in Zeltweg (A)

Einklang stand. Umso mehr, als von BMW Schweiz keinerlei Sponsorship gewonnen werden konnte. Deren Werbeetat ging in den Pferdesport. Ich suchte nach dem Nagel, um den Helm daran aufzuhängen, trennte mich von meinem Mechaniker Jürg Reinmann, der sich selbständig machte und weiterhin auf meine Unterstützung zählen konnte und verkaufte den March 732 BMW als auch den Transporter an Beat Blatter in Visp und fand tatsächlich den Nagel.

1974 schaute der dritte Schweizermeistertitel bei den Rennwagen heraus und trotz nur zwei Meisterschaftsläufen ein dritter Rang in der Berg Europameisterschaft, ex aequo mit Freddy Amweg. Der Prix Harry Zweifel, d.h. die Schweizer Bergmeisterschaft, ging ebenfalls an mich vor Freddy.

Mario Rall wand mir im Powerslide im Rückblick auf die Saison 1974 ein Kränzchen: *«Mit dem Bergrennen am Hemberg wurde eine Schweizer Automobilmeisterschaft abgeschlossen, die durch ihre Spannung und durch die sportlichen Leistungen sicher eine der wertvollsten der letzten Jahre war. Mit Ausnahme von Salomon, der den Titel bereits zum dritten Mal gewann, kamen alle Meister das erste Mal zu Ehren. Dies trotz der Tatsache, dass Harry Blumer wie auch Charly Guenin als «alte Füchse» auf den Pisten zu bezeichnen sind und sich nur gerade mit Friedrich Hürzeler ein Neuling durchzusetzen verstand. Wenn ich hier den Titel von Salomon als wertvollsten bezeichne, so deshalb, weil sich der Berner gegen seine zum Teil erheblich jüngeren Gegner meistens klar behaupten konnte und ausserdem den Beweis erbrachte, dass es nicht unbedingt den neusten Wagen braucht, um zum Erfolg zu kommen, sondern dass in erster Linie fahrerisches Können und das richtige Einschätzen der eigenen Möglichkeiten den Ausschlag geben».*

Aber da war doch noch etwas. Anlässlich eines späten Abends im Mascote in Zürich (damals über weite Strecken das Clublokal der Autorennfahrer schlechthin) und nach einer motorsportlichen Veranstaltung, weibelte Heinz Schulthess an der Bar herum. Er suchte einen Partner für die 6 Stunden von Kyalami, Südafrika, im November. Ich war in Stimmung und zückte die Agenda, Pech, das Datum fiel in den WK. Aber so schnell wird nicht aufgegeben. Ich sagte Heinz meine Teilnahme zu, sofern ich Urlaub bekommen würde. Das klappte und so nahm ich das Angebot an: Fr. 4'000 für zwei Personen mit Flug nach Johannesburg, Hotel und Mietwagen. Und natürlich Teilnahme an den 6 Stunden von Kyalami als 2. Pilot im Lola T284 Ford DFV 3 Liter von Heinz Schulthess.

Beim Hinflug hatte der Jumbo der South African Airways, in welcher auch Herbert Müller sass, ein Problem. Wegen defekten Navigationsgeräten konnte im schlechten

Wetter in Johannesburg nicht gelandet werden, was zu einer Zwischenlandung in Windhoek führte. Die Ersatzteile wurden mit einer Propellermaschine eingeflogen, konnten aber im hohen Leitwerk nicht eingebaut werden, bis ein Kran aus der 30 km entlegenen Stadt eintraf. Gleichzeitig wurde das Gepäck ausgeladen und für die Passagiere die Zollformalitäten abgewickelt. Alles unter brennender Sonne, bei der wir uns einen Sonnenbrand holten.



Im Lola 284 DFV 3,0 l am 6 Stundenrennen von Kyalami

Die Ankunft in Johannesburg war aber so spät, dass wir das Zeittraining verpassten. Tags darauf konnte ich erstmals den Lola fahren. Ich fand mich sofort zurecht und auch die Strecke behagte mir, so dass ich nach 10 Runden 1,5 Sekunden schneller war als Heinz im Zeittraining. Wir starteten vom 7. Platz hinter Jöst/Müller, während meine Zeit für die 5. Position gereicht hätte. Davor lagen zwei Matras von Beltoise/Jarier und Larousse/Pescarolo, sowie zwei Ford GT. Die zwei neueren Lola T294 hatten wir hinter uns gelassen. Pierre de Toledo, Sportkommissionspräsident des ACS und Delegierter an diesem Rennen, besuchte uns in den Boxen und fand lobende Worte. Zum Start sagte Heinz «Du startest, Du fuhrst die bessere Zeit», was ich antwortete mit «Du startest, das Auto gehört Dir», und so war es auch. Den ersten Stint fuhr Heinz und gewann einen Platz, dann kamen Tanken und Fahrerwechsel. Darauf vermochte ich in der nächsten halben Stunde einen weiteren Platz gut zu machen, als in der 63. Runde beim Beschleunigen auf die lange Zielgerade und noch vor der Boxeneinfahrt eine Halbwelle brach. Also direkt in die Box, wo aber kein Ersatzteil vorhanden war. Die Nachbarbox hatte eine Halbwelle, aber für ihren T294. Diese passte nicht auf unseren T284, also Ausfall. Ein Ausfall suchte etwas später auch Jöst/Müller in ihrem Porsche 908 heim. Ich war ob der Situation nicht allzu unglücklich, denn es brach ein tropischer Regen herein, in dem ich nicht hätte fahren wollen. Ronnie Peterson drehte sich auf der Zielgeraden(!) mit seinem 3 Liter BMW Coupé, was wie ein Leuchtturm anzusehen war, konnte aber ohne anzuschlagen weiterfahren, um später doch noch auszufallen. Die Zielgerade war übrigens mit einer Sicherheitslinie versehen worden, wobei sich die langsameren Fahrzeuge rechts dieser Linie bewegen mussten. Ebenso schnell wie er eingetreten war, hörte der Regen nach einer guten Stunde wieder auf und in kürzester Zeit war die Strecke abgetrocknet. Inzwischen war es dunkel geworden und die Zielankunft fand in der Nacht statt. Die Preisverteilung fand am nächsten Tag auf der Treppe des herrschaftlichen Hauses des Präsidenten des Automobilclubs statt, wo Jody Checkter, der mit Peterson im BMW Coupé ausgefallen war, eine humorvolle Ansprache hielt. Doppelsieger wurde Matra mit Larousse/Pescarolo vor Beltoise/Jarier, Dritte Bell/Hobbs im Ford Mirage. Damit war aber das Abenteuer Kyalami noch nicht abgeschlossen. Da der Direktflug nach Zürich verpasst wurde,



Der scheidende SAR-Präsident Hansjörg Degen und der Neue

musste auf British Airways via London umgebucht werden. Und dieser Flug wurde von einem afrikanischen Staat mitten in der Nacht zu einer Zwischenlandung gezwungen, wobei mir der Flughafen nicht mehr einfällt. Unter einer halben Armee schwer bewaffneter Soldaten wurden wir zum Flughafengebäude geleitet, wo ich an der Bar nähere Bekanntschaft, u.a. mit Derek Bell machte. Nach mehreren Stunden ging es unbehindert weiter nach London und von dort mit einem halben Tag Verspätung zu Lasten der Schweizer Armee nach Zürich und an die «Front». Damit war die Saison 1974 mit einem einmaligen Erlebnis endgültig abgeschlossen und der motorsportliche Ruhestand in Sicht. Der Helm wurde an den berühmten Nagel gehängt.

Noch nicht ganz, denn am SAR-Weekend vom 30. November in Appenzell wurde ich zum Präsidenten gewählt, womit ich dem Schweizer Motorsport noch etwas erhalten bleiben sollte. Bei dieser Gelegenheit erhielt ich ein Paar Ski «Spalding Formula Uno» geschenkt. Ich freute mich, in meinem Leben doch noch einen Formel 1 fahren zu können und entschied mich, nach ein paar Jahren Unterbruch wieder einmal auf die schmalen Latten zu stehen.

1975 ging es vorerst einmal mit meiner inzwischen 10-jährigen Tochter in die Skiferien. Ich wählte St. Moritz, weil ich mich einmal erkundigen wollte, was der Cresta Run auf sich hatte, wo der 60-jährige Nino Bibbia immer noch Rennen gewann. Vormittags ging Eliane zur Skischule und ich an den Cresta Run, wo mich die englische Art des Sports sofort ansprach. Nachmittags gings dann zum gemeinsamen Skifahren auf die wunderbaren Hänge rund um Corviglia. Was schlussendlich aus den morgendlichen Begegnungen geworden ist, steht im Kapitel Skeleton. Den Kontakt zum Autorennsport habe ich aber nie aufgegeben und nationale Rennen in verschiedenen Funktionen besucht. Insbesondere habe ich auch meine Kontakte zu Jo Marquart und David Franklin bei meinen Besuchen in England stets warmgehalten.

Besonders Jo Marquart gelang es 1975, bei mir das Feuer am Lodern zu halten, und sogar neu anzufachen. Der Entzug gelang jedenfalls nicht, denn die Gespräche mit ihm führten **1976** zum Auftrag für einen Modus Formel Atlantic der neuen Firma Anglia Cars, für die Jo nach dem Scheitern von GRD tätig wurde. Als Treibsatz sollte nicht wie in den USA und Canada ein normaler Ford BDA 1600 ccm eingesetzt werden, sondern eine von Heini Mader in Gland frisierte Version. Dadurch wurde das Chassis mit Formel 2 Bremsen anstelle der üblichen des Atlantic ausgerüstet. Als Transporter wurde ein normaler, gebrauchter Mercedes Kastenwagen ausgerüstet und auch Mechaniker Jürg Reinmann und Helfer Ruedi Sahli waren wieder mit dabei. Es kam noch ein leichter Wohnwagen dazu, so dass auch an der Rennstrecke übernachtet werden konnte.



Mit dem Modus 1600 im «Dattelsack» von Hockenheim

Wir waren also für die neue Saison 1976, meine elfte, mit überschaubaren Mitteln gerüstet.

Da man nicht gerne Steuern bezahlt für etwas, das in der Schweiz nicht rundum gefahren werden darf, wurde der Rennwagen unter Team Modus eingesetzt und mit einem entsprechenden Zollfreipass ausgerüstet. Da der Motor aber aus der Schweiz stammte und versteuert war, erhielt er einen separaten Zollfreipass mit dem Resultat, dass Chassis und Motor jeweils gegenteilig abgestempelt werden mussten. Und es kam, was kommen musste, nach einigen Zollübergängen waren beide Dokumente gleichlautend abgestempelt. Man zahlt auch nicht gerne Steuern für etwas, wofür man bei einer Bank keinen Kredit erhält und das innert Sekundenbruchteilen nur noch Schrottwert besitzen kann. Folglich wird der Wert so tief wie möglich eingesetzt. Die WUST (heute MWST) verlangte, dass das Chassis von mir in der Schweiz zu verzollen sei und ich wehrte mich erfolgreich(!) dagegen mit dem Argument, dass ich den Rennwagen in der Schweiz pro Jahr nur ca. eine Stunde einsetzen dürfe. 3 Trainings- und 2 Rennläufe zu je 2 Minuten = 10 Minuten mal 6 Bergrennen gleich eine Stunde. Als ich Ende Jahr verkaufen wollte, bestand der Käufer zu Recht auf Verzollung und in Erwartung eines Dramas wandte ich mich an meinen Vertrauten bei Jacky Maeder. Resultat: Reine Papiersache, wird nach Zollfreipass unbürokratisch und ohne Vorführung etc. erledigt. Nun profitierte ich für einmal mit einer geringen WUST.

Doch nun zum Sport: Mit Walter Frey auf Chevron Toyota (Emil Frey AG) und André Chevalley, auf March Ford, (Gross-Garagist aus Genf mit Markenvertretungen von Mercedes, Bentley, Bugatti, Volvo, Opel, Mazda etc.) standen mir zwei Gegner mit mächtigem Background gegenüber, da durften wir uns keine Fehler erlauben. Da ich 1974 den Rücktritt bekannt gegeben hatte, startete ich in die neue Saison unter dem Pseudonym «Ruby» (Ray Charles: Ruby it's you... eine Melodie, die mir immer im Kopf herumsummte). Allerdings mit wenig Erfolg, schrieb doch der Blick bei erster Gelegenheit *«der unter dem Pseudonym Ruby fahrende Roland Salomon...»*. Da war Mario Rall vom Powerslide diskreter: *«Es handelt sich dabei um einen Piloten, der nicht unbedingt will, dass man seinen Namen an die grosse Glocke hängt und der deshalb unter dem Pseudonym «Ruby» startet. Eine kleine Hilfe: Ende 1974 beendete er nach seinem dritten Schweizer Meisterschaftstitel vorerst seine Karriere; er gehört heute schon zur bestanden und älteren Garde und spricht Berner Dialekt. Das sollte reichen»*.

Zum Saisonauftakt, einem SAR-Clubrennen in Hockenheim am 28. März waren wir noch nicht bereit. Walter Frey gewann auf Anhieb die 1600er Serie und musste sich nur den Formel 2 von Caprez und Kiser beugen. Um uns optimal vorzubereiten, legten

wir in Dijon einen privaten Testtag ein, was sich auszahlen sollte. Ohne Zeitdruck konnten wir die besten Übersetzungen eruieren und Aufhängungen, Stossdämpfer, Bremsen etc. optimal einstellen. Bei beiden ersten Meisterschaftsrennen in Dijon vom 11. April (ACS GE) und 2. Mai (SAR) gabs Klassensiege vor Chevalley, während Walter Frey jeweils einen Motorschaden zu beklagen hatte und dabei sein gesamtes Öl auf der Strecke verteilte. Ich war aufgebracht, da ich auf dem Öl ausgerutscht war und beklagte mich bei Fredi Kessler, der für das Tuning des Toyota Motors verantwortlich zeichnete.



Immer diese Zweier im Genick

Der kleine Kurs in Hockenheim lag dem Modus am 16. Mai optimal. Ich konnte direkt gegen die Formel 2 von Müller, Kiser, Walther, Amweg und Hug kämpfen, während Hotz, Lienhard und Caprez die Segel vorzeitig streichen mussten. Mario Rall dazu: *«Bereits in der dritten Runde wurde man stutzig, da Walther immer noch am Heck des grünen March von Müller klebte und Ruby mit dem 1600er Modus es gar wagte, diese anzugreifen...»*. Doch dann versagte im Modus eine Zündkerze, Kostenpunkt Fr. 15, ihren Dienst, womit mein Spass ein Ende hatte und Chevalley zu seinem ersten Hunderter kam. Am 23. Mai gab es in Monza wieder einen Volltreffer vor Chevalley und Frei. Dazu schrieb Mario Rall *«gegen Ruby im 1600er Modus hatten weder Andrey Chevalley (der in der ersten Runde Freddy Amweg in die Leitplanken beförderte) noch Walter Frey mit dem Chevron Toyota eine Chance»*. In Santa Monica am 29. Mai gelang mir wiederum ein Sieg mit fast einer Minute Vorsprung auf meinen härtesten Widersacher aus der Westschweiz.

Zwischen den beiden Rundrennen auf italienischem Boden hatten wir ein Motorenproblem, das Jürg bei Angelo Galvani in der Nähe von Verona beheben konnte. Der ehemalige Mechaniker von Xavier Perrot hatte dort eine Garage mit Renault-Vertretung eröffnet und war geschmeichelt, uns helfen zu können. Kosten rund Fr. 1'000, ich solle ihm damit ein Sparheft in der Schweiz eröffnen. Als sich dies als nicht machbar herausstellte, war seine Rechnung zuoberst bei meinen Unbezahlten, jahrelang. Bis ich endlich im Mai 1996 auf dem Weg nach Rom dem Umweg zu ihm machte. Da sich der Betrag inkl. Zinsen inzwischen in etwa verdoppelt hatte entschloss ich mich, ihm den Betrag in Goldmünzen zu bringen, was vier Krüggerrand ergab. Da wir unangemeldet bei ihm eintrafen hatte er Tränen in den Augen und nahm uns das Versprechen ab, wiederzukommen, um die Küche seiner Mamma zu geniessen.

Es verflossen mehrere Jahre bis zum nächsten Besuch im Mai 2013, wo wir von der Mamma mit nicht endendwollenden, italienischen Spezialitäten verwöhnt wurden. Der Goldwert hatte sich inzwischen verdoppelt und ich fragte Angelo, was er mit den

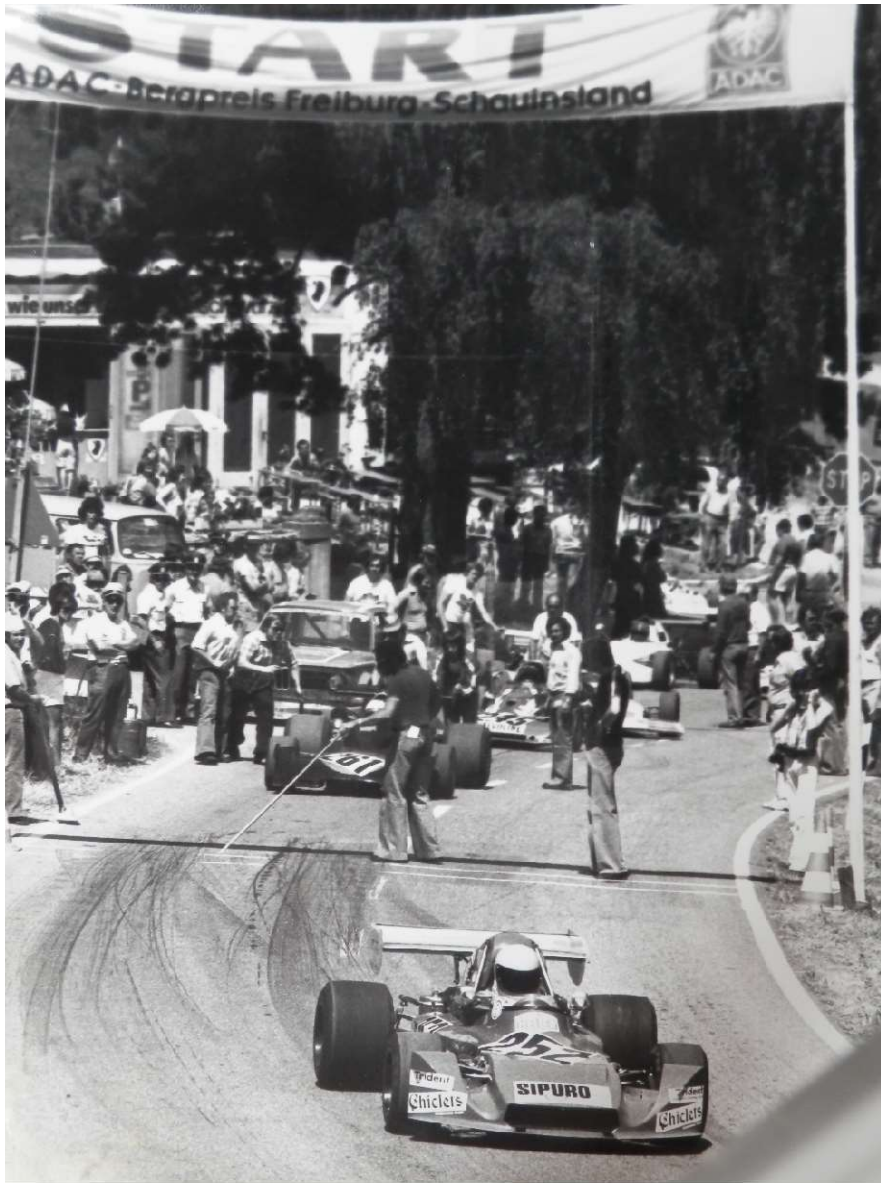


In Monza voll im Drift mit dem Modus 1600

Münzen angestellt habe. Katastrophe, sie waren ihm bei einem Einbruch gestohlen worden.

Als Heini Mader von dem Zwischenfall mit dem Motor erfuhr, machte er mir ein überaus grosszügiges Angebot: Er stellte mir einen Reservemotor kostenlos zur Verfügung, ich hatte lediglich den Unterhalt und eventuelle Reparaturen zu übernehmen. Jetzt konnte uns auf dem Weg zum vierten Meistertitel nichts mehr aufhalten. Aber Halt, bereits am ersten Bergrennen in Eggberg am 20. Juni fügte mir André die erste Niederlage bei, wenn auch nur mit 0,7 Sekunden Vorsprung und nachdem ich im ersten Lauf noch deutlich geführt aber den Zweiten verschlafen hatte. Am 6. Juni am Österreicherring brach in der vorletzten Runde, in Führung liegend, beim Anbremsen in die Gösser Kurve die linke, vordere Radaufhängung, was haarscharf am «Verreisen» vorbei und zur Aufgabe führte. André heimste damit seinen zweiten Hunderter ein.

Jetzt ging es wieder an den Berg, mit erfreulich guten Resultaten. Am Schauinsland schaute die zweitbeste Laufzeit hinter Markus Hotz im Formel 2 heraus und auch in Ayent – Anzère gabs einen Klassensieg vor dem langsam verzweifelnden André Chevalley. Der Modus war wirklich ein Superauto, was sich am 1. August in Hockenheim erneut zeigen sollte, wo ich mitten in einem Rudel von mehreren Formel 2 fuhr und den in Führung liegenden Herbert Müller angreifen konnte. Mario Rall im Powerslide dazu: «...während sich Müller noch mit dem einmal mehr überraschenden Ruby herumschlug...» und «...damit stand Müller, der in der fünften Runde Ruby überholen konnte, nie mehr in Gefahr, das Rennen zu verlieren». Es war der erste und einzige Sieg von «Stumpen Herby» im Formel 2. Der Modus brachte am Ausgang enger Kurven jeweils seine volle Kraft auf den Boden, während die Formel 2 mit einem ausbrechenden Heck zu kämpfen hatten. Es war wiederum reine Freude in diesem Pulk zu fighten, während André Chevalley bereits im Training einen Motorschaden erlitten hatte und im Rennen nicht dabei sein konnte. Es war schade, dass Walter Frey Mitte Saison ausstieg, wahrscheinlich weil der im eigenen Betrieb präparierte Toyota Motor nicht auf die konkurrenzfähige Leistung oder Zuverlässigkeit gebracht werden konnte. In Les Rangiers konnte aber André Chevalley wiederum lachen, nicht weil er mich 1 zu 1 geschlagen hätte, sondern weil uns ein grober Fehler unterlaufen war. Im ersten Lauf lag ich noch deutlich vorn als es zu regnen begann. Kein Problem, wir hatten brandneue Regenreifen dabei. Das Problem aber war, dass diese auf Formel 3 Felgen aufgezogen waren und diese nicht über die Formel 2 Bremssättel passten. Unser Fehler, hatten wir diese doch bis zu diesem Zeitpunkt nie ausprobiert oder gebraucht und nun reichte die Zeit nicht aus, um einen Reifenwechsel vorzunehmen. Wir hatten einzig die



Modus am Start vom Schauinsland Bergrennen, Freiburg i.Br.

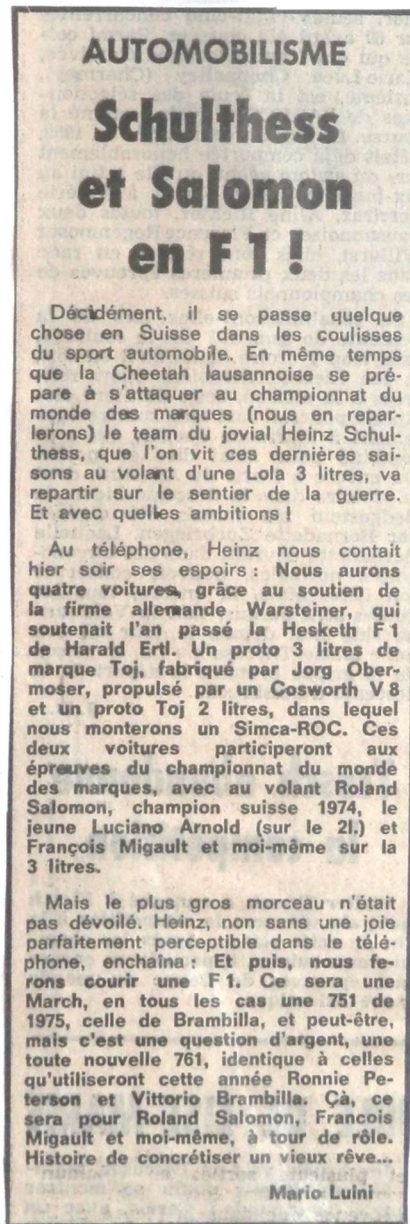
Wahl mit den Slicks zu fahren, oder die Felgen auf, statt in die Bolzen zu montieren. Dies erschien uns zu riskant und ich blamierte mich mit den Slicks im starken Regen fürchterlich und musste Chevalley den Sieg sozusagen kampflös überlassen. Mein englischer Freund David Franklin, der im Vorjahr mit einem Ensign Formel 3 Rekord gefahren war, startete diesmal mit einem March 742 BMW Formel 2 und forderte die kontinentalen Bergspezialisten heraus. Er wurde hinter Hotz und Maublanc Dritter, noch vor Walther und Amweg. Die beiden abschliessenden Bergrennen vom 12. September am Gurnigel und am 26. September am Hemberg ergaben für mich wieder das übliche Resultat auf den beiden ersten Plätzen.

Jahre später traf ich den Bruder von André Chevalley, der jeweils bei den Rennen dabei war, am Mercedes Stand des Genfer Autosalons. Bei einem Glas Champagner gestand er mir lachend, wie ich sie damals fast in die Verzweigung getrieben hätte. André selbst war leider krankheits halber nicht vor Ort.

Bilanz der Saison 1976: Vierter Schweizermeistertitel, zweiter Rang am Berg und der Helm ging an den Nagel.

Rückblickend kann ich mit meiner Rennfahrerkarriere zufrieden sein, umso mehr als ich alles als Amateur betrieben und selbst finanziert habe. Ich hatte eigentlich nie im Sinn, Rennfahrer zu werden, mir genügte es ursprünglich als Hobby in einem Rennwagen zu sitzen. Erfolge haben mich dann nach vorne getrieben nach dem Motto «l'apétit viens en mangeant». Wenn ich z.B. statt Sohn eines Bahnbeamten, Sohn eines Garagisten gewesen wäre, hätte sich bestimmt mehr daraus machen lassen. Aber wenn man bedenkt, dass ich die Fahrprüfung erst mit 24 Jahren gemacht hatte, ist doch noch etwas Bemerkenswertes daraus geworden.

Und fast wäre die Leiter noch etwas weiter nach oben gegangen. Deshalb möchte ich noch kurz ein Projekt erwähnen, das in der Westschweiz bekannt war, aber in der Deutschschweiz kaum wahrgenommen wurde. Heinz Schulthess, mit dem ich die 6 Stunden von Kyalami gefahren war, hatte ein Projekt mit der Firma Warsteiner und TOJ Eurorace für ein Racing Team Schulthess Switzerland, welches nur knapp an der Realisierung vorbei ging. Es sah den Einsatz von 2 TOJ Sportwagen und eines Formel 1 vor (March 751, ex. Vittorio Brambilla). Als Fahrer waren Heinz Schulthess, François Migault, Salomon und Arnold vorgesehen. Die Schlagzeile «Schulthess et Salomon en F 1 !» ging bereits durch die welsche Presse. Ich vermute, dass schlussendlich das gesamte Warsteiner Budget zu Obermoser in Deutschland ging und für die Schweiz



24 Heures:
Schulthess und
Salomon in der
Formel 1

nichts mehr abfiel. OK, träumen ist ja nicht verboten, aber was wäre, wenn... Aber der Helm ist nun definitiv am Nagel.

Falsch, denn für die **Saison 1978** wurde noch ein anderes Motorsportprojekt an mich herangetragen. Ich hatte meine Citroens immer bei der Garage Hirt in Ottenbach gekauft, auch als ich längst nach Bern umgezogen war. Im Zeichen der Erweiterung nach Bachenbülach hatte Hirt die Vertretung von Renault übernommen und Renault schrieb einen Renault Cup für R5 aus, gemanagt von André Hefti (später Direktor des Genfer Autosalons). Und so gelangte eines Tages der Betriebsleiter von Hirt, Koni Kettacker, mit dem Vorschlag an mich heran, einen R5 Coupe einzusetzen, wenn ich bereit wäre, diesen zu fahren. Einmal ohne Drum und Dran einfach ans Steuer zu sitzen und Gas zu geben war verlockend und ich sagte zu. Wir beide waren jedoch in der Szene serienmässige Tourenwagen recht naiv und dachten, mit dem Auto konkurrenzfähig zu sein, wie es ab Werk angeliefert wurde. Und so mühte ich mich dann meistens im Mittelfeld schwitzend ab. Vom Rennwagen her war ich zentimetergenaue Linien gewohnt und jetzt hatte ich das Gefühl, jeweils 20 Meter vor der Kurve einlenken zu müssen, um an einen Scheitelpunkt heranzukommen. Ich muss zugeben, diese Fahrweise lag mir überhaupt nicht.

In Hockenheim passierte mir noch folgendes: Im Training mit fast leerem Tank setzte der Motor mitten in meinem geliebten «Dattelsack» aus und ich schlitterte seitwärts von der Piste bis die äusseren Räder griffen und ich einen Purzelbaum vollführte. Der Schaden war reparierbar, so dass ich im Mittelfeld zum Rennen starten konnte. Bevor ich im dritten Gang war, setzte der Motor aus. Aussteigen, Haube auf, Tülle des Gaskabels einhängen, einsteigen, Gurten anziehen und es konnte weitergehen. Mit fast einer Runde Rückstand fuhr ich nun wie ein Leader vor dem Kuchen einher und wehrte mich mit allen Mitteln gegen das Einholen, was mir leider nicht gelang. Auf der Strasse machte der R5 Cup jedoch viel Freude. Die Saison 1978 als Ganzes ist in meinem Gedächtnis verblichen und ich konnte auch keine Resultate mehr finden.

Ende Saison konnte ich das SAR-Präsidium an Erich Rentsch übergeben und den Helm nun definitiv an den Nagel hängen. Wo er aber für eine andere Sportart doch noch einmal abgehängt werden sollte. Doch dazu mehr im Kapitel Skeleton.

1979 lud mich die SBB Winterthur als Begleiter für ihren Sonderzug zum GP von Italien am 7. September 1979 ein. Über die Lautsprecheranlage im Zug durfte ich vororientieren und mich zahlreichen Fragen stellen. Das Training war von den beiden Renault Fahrern Jabouille und Arnoux dominiert worden. Im Rennen gab es dann einen Ferrari-



*Renault R5 Coupe in
Monza, Salomon ganz
links No. 141*



*Renault R5 Coupe:
Hoch das Bein*



*Take it easy, auf Honda
50 ccm*

Doppelsieg durch Scheckter und Villeneuve vor Regazzoni im Williams. Die Tifosi flipp-ten regelrecht aus.

Blick zurück: 15 aufregende Saisons mit einigen bemerkenswerten Erfolgen, wenig Zwischenfällen und ohne Verletzungen.

Das Interesse am Motorsport blieb erhalten. Besuche des Monte Carlo Historic von 2000 bis 2016, Goodwood Revival regelmässig ab 1995 bis 2016, Indy/Champ Cars in Vancouver, Laguna Secca und am Lausitzring, DTM in Hockenheim, regelmässig Gurnigel Bergrennen, Kerenzer Revival und Altbüron, sowie aktiv am GP BERN Revival 1998, 2001, 2009 und 2012.