

# MODEL CARS

## Wie alles begann

Als Jüngling las ich gerne das «Hobby» oder den «Modellbauer», wobei mich Artikel aus den USA über Modellrennwagen mit Verbrennungsmotor besonders interessierten. In Europa schien diese Sportart noch nicht angekommen zu sein.

Im **Herbst 1951** schlenderte ich in Basel die Freiestrasse hinunter als ich in einem Sportgeschäft zwei Automodelle ausgestellt sah. Daneben der Hinweis auf das erste Modellautorenennen in der Mustermesse Basel am 11. November 1951. Also nichts wie hin. Die Rennen in den Klassen 1,5 / 2,5/ 3,5 und 5 ccm fanden in der Halle auf Kunststeinboden statt. Die Zweitakter verölten die Piste rasch, so dass oft eine Pause zu Reinigung eingeschoben werden musste. Zudem vernebelte die Halle trotz geöffneten Oberlichtern, was das Atmen erschwerte und die Sicht trübte. Die Lärmkulisse war beeindruckend ebenso wie die erreichte Höchstgeschwindigkeit von 104,2 km/h. Der SMCC Swiss Model Car Club machte auf den wöchentlich stattfindenden Höck aufmerksam, den ich alsbald besuchte.

Dort lernte ich die treibenden Kräfte hinter der SMCC Sektion Basel kennen, die mich zu begeistern wussten: Philip Rochat, Präsident, Kurt Zahnd und Mille Widmer, die bald einmal Teile für Rennmodelle herstellten und unter dem Namen «ZW» vertrieben. Kurt Zahnd war begnadeter Feinmechaniker und als Vertreter für chirurgische Instrumente tätig, während Mille Widmer beim Erbschaftsamt wirkte (es hiess, er hätte neben dem Büro eine geheime Werkstatt). Philip Rochat war die treibende Kraft, hauptberuflich als Vertreter für Damenwäsche aktiv und importierte nebenbei Modellbauartikel.

Ich entschloss mich, mitzumachen und ein Modell zu bauen. Einem Freund hatte ich ein defektes Flugmodell mit 2,5 ccm Verbrennungsmotor abgekauft. Die Reparatur hatte ich vernachlässigt, da meine Segelmodelle zuvor oft in Kirsch- und anderen Bäumen gelandet waren. Das Baselbiet eignet sich nicht für das Modellfliegen, besonders da noch keine Fernsteuerungen zur Verfügung standen. Also wurde das Modell entsorgt, aber der Motor zur Reparatur gebracht. Im Dorf war ein Mechaniker,



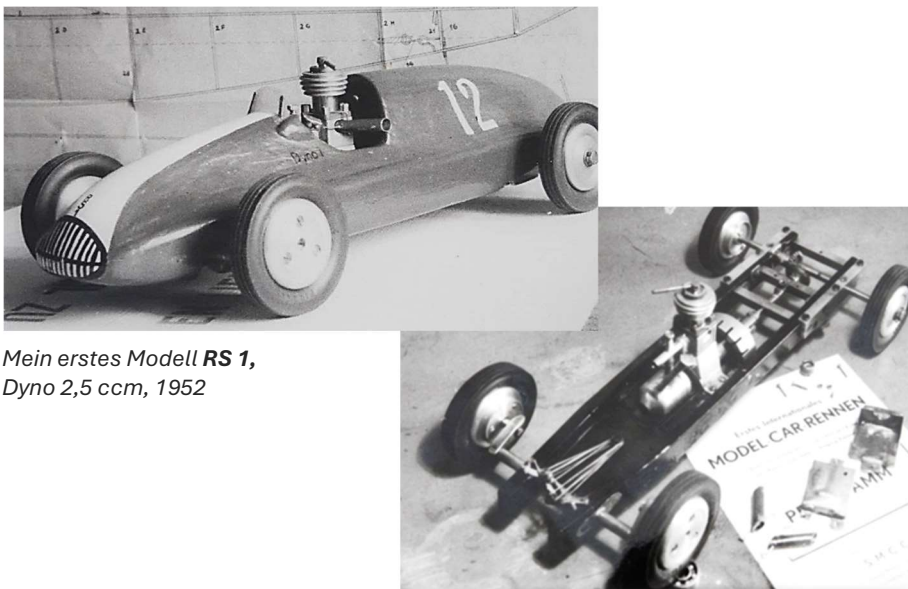
*Philip Rochat †1985, Präsident SMCC und FEMA, langjähriger, enger Freund*



*Emil Wiedmer, †1999  
Kurt Zahnd, †1987  
«ZW Products»,  
langjährige Freunde*



Zürich – Landikon, erste Piste in der Schweiz. Eröffnet 1953



Mein erstes Modell **RS 1**,  
Dyno 2,5 ccm, 1952

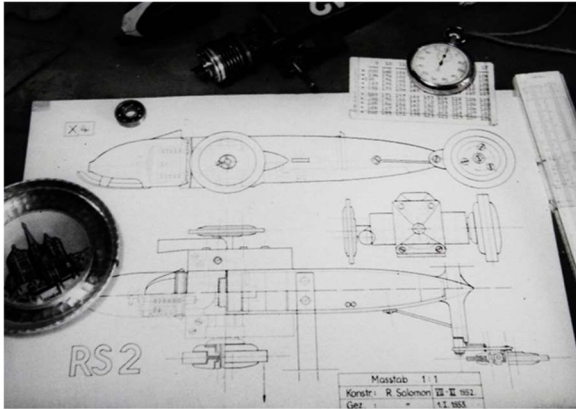
der dem Dyno 1 einen neuen Kolben und ein Schwungrad verpasste und ihn damit wieder zum Leben erweckte. Er sollte mein erstes Automodell antreiben.

Mit einfachsten Mitteln wurde ein Chassis mit gefederter Einzelradaufhängung vorn gebaut. Die starre Hinterachse aus Silberstahl war in Messing gelagert und wurde über Meccano-Kegelzahnräder angetrieben. Die Karosserie wurde aus Balsaholz gefertigt und einem Cooper Formelrennwagen mit Heckmotor nachempfunden. Der «**RS 1**» war geboren und erhielt die Startnummer 12, die mich fortan dauernd begleiten sollte. Die ersten Probefahrten fanden auf dem Bahnhofplatz von Lausen statt (wir wohnten damals im Bahnhof) und zogen erste Neugierige an. Es wurde noch eine Transportkiste gebastelt und dann ging es an Samstagnachmittagen oft nach Basel, wo der Club auf verschiedenen Schulhöfen trainieren durfte. Eine erste Teilnahme an einem Wettbewerb ergab mit 63 km/h einen Platz im Mittelfeld.

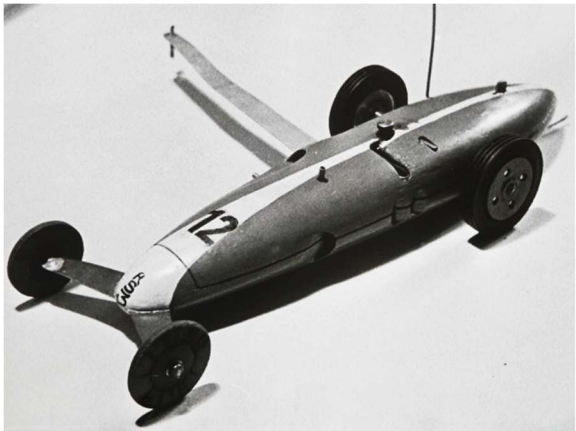
Das entsprach nicht meinen Anforderungen, weshalb ich mich unverzüglich an den Bau von **RS 2** heranmachte. Das Modell wies einige aussergewöhnliche Merkmale auf. Als Antrieb stand ein gebrauchter ED 2,5 ccm zur Verfügung, dessen Drehschieber ausgeleiert war. Ich baute ihn auf Flatterventile um, wie sie im Krieg bei den Staustrahltriebwerken der V1 im Einsatz waren. Auf dem Prüfstand drehte der mit Propeller ausgerüstete Motor einwandfrei. Der Antrieb erfolgte durch ein einziges Rad, welches als Schwungrad ausgebildet und direkt auf der Kurbelwelle montiert war. Da ich keine Gelegenheit hatte zu Löten oder zu Schweißen wurde die selbsttragende Karosserie mit Araldit verklebt. Die Anwendung dieses neuartigen Zweikomponentenklebstoffes war aufwändig, musste er doch mit Wärme behandelt werden, wofür dann Mutters Backofen erhalten musste. Der **RS 2 «E.D. Special»** war auf Anhieb schnell und gewann sein erstes Rennen mit über 100 km/h. Das war doch ein vielversprechender Anfang.

Inzwischen war der internationale Verband FEMA Fédération Internationale du Modélisme Automobile gegründet worden und führte **Ende 1952** seine **1. Europameisterschaft** in Genf durch. In der Halle und mit ähnlichen Problemen wie seinerzeit in Basel. Der **RS 2** war mit nur einem angetriebenen Rad auf der rutschigen Unterlage im Nachteil, erreichte die 100er Grenze nicht und wurde Vierter.

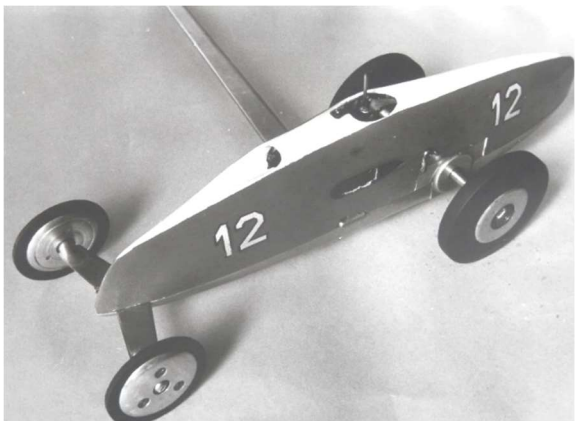
Da mir ein 1,5 ccm Mc Coy mit Glühzündung geschenkt worden war, diversifizierte ich in die kleinste Klasse und auf ein anderes Zündsystem. Bisher waren meine Modelle, wie auch die meisten späteren «Diesel», oder korrekter «Selbstzünder». Glühzünder brauchen zum Starten Strom, welcher eine Spirale in der Kerze zum Glühen



**RS 2** mit ED 2,5 ccm, 1952,  
mit Flatterventil



**RS 3** McCoy 1,5 ccm, 1953,  
Glühzündung



**RS 4** Supertigre 2,5 ccm,  
1954, stehender Motor,  
Glühzündung

bringt. Läuft der Motor, bleibt diese dann am Glühen. Diesel waren in den beiden kleineren Klassen 1,5 und 2,5 ccm bis Ende 50er Jahre erfolgreich, während die 5 und 10 ccm Glüh- oder sogar Magnetzündung verwendeten.

**RS 3** bestand aus zwei Holzschalen, einem liegenden Motor und Antrieb über ein Stirnradgetriebe, da der hochtourige Motor eine «Untersetzung» benötigte. Die Vorderräder bestanden übrigens aus runden Schreibmaschinenradiergummi. **RS 3** war ein launisches, nervöses, aber zwischendurch schnelles Modell, das aber die Erwartungen nicht zu erfüllen mochte. Immerhin gewann es 1954 das Saisonöffnungsrennen in Zürich.

1953 fand die **2. Europameisterschaft** auf der neuen Kreisbahn in Zürich – Landikon statt. Es wurden die Klassen 2,5, 5 und 10 ccm ausgetragen. Die 2,5 er gewann der Italiener F. Riva mit 121,2 km/h, die 5er J.C. Cook GB mit 148,8 km/h und die 10er F.J. Dean mit 191,4 km/h.

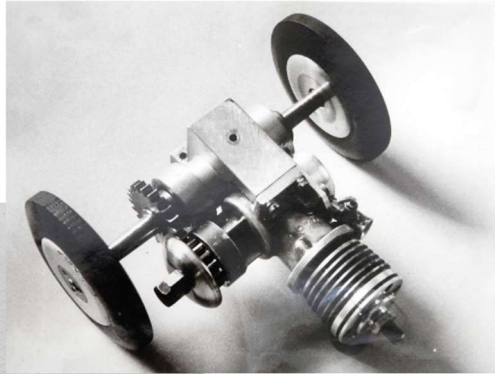
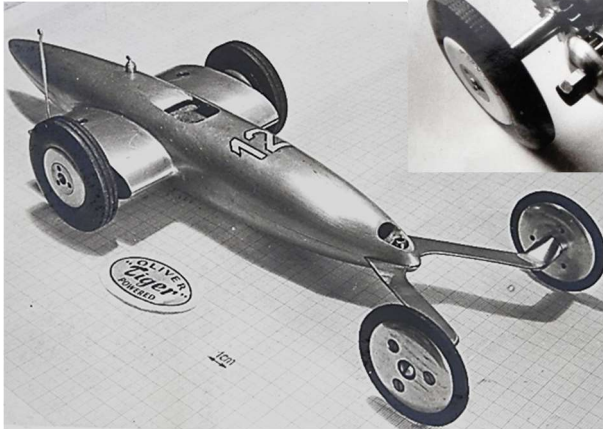
1954 folgte, dem Trend folgend, ein Modell mit stehendem Supertigre 2,5 ccm Glühzündung und Kegelradgetriebe **RS 4**. Erstmals kam dabei ein fabrikneuer Motor zum Einsatz und führte zu einem schnellen, dauerhaften und zuverlässigen Renner, der eine beste Geschwindigkeit von 112.8 km/h erreichte.

Noch **1954** folgte **RS 5**, welcher den E.D. 2,5 ccm Flatterventilmotor verwendete, aber diesmal mit Stirnradgetriebe und zwei Antriebsrädern mit grossem Durchmesser. Dadurch gelang eine Steigerung auf 120,6 km/h, welche 1956 erreicht wurde.

1954 fand die **3. Europameisterschaft** in Luton (GB) statt, zu welcher ich mit meinem **RS 4 Supertigre** antrat. Für einmal liess er mich hängen und führte zu keinem befriedigenden Resultat. Sieger 2,5 ccm: S.F. Drayson, Oliver Twinshaft mit 130,4 km/h. Die Reise nach England, welche ich per Autostopp unternahm, ist jedoch unvergesslich geblieben und wird an anderer Stelle unter «**EM 1954 Luton**» detailliert beschrieben.

Mit einem geschenkten Webra Diesel mit 1,5 ccm entstand RS 6, der es aber nicht einmal auf die Piste brachte. Es bahnten sich Endtäuschungen an und die fanden zum Saisonende vom 26. September 1954 auf der Rennbahn von Landikon ihren Höhepunkt. Ich meldete drei Modelle an, RS 5 wurde erst am Vorabend fertig. Da es keine geeignete Bahnverbindung gab und ich keine Mitfahrgelegenheit organisiert hatte, entschied ich mich, mit dem Fahrrad nach Landikon zu gelangen, von Lausen BL aus über 80 km und mit dem Bötzing als „pièce de résistance“. Abfahrt um 4 Uhr,

RS 5 ED II, 2,5 ccm, 1954,  
Stirnradgetriebe, Diesel



nachdem die Bereitstellung des «Rennstalles» bis nach Mitternacht gedauert hatte. Nach 3 Stunden brach ich ein, fand eine Wirtschaft, die mir mit Coca-Cola wieder auf die Beine half. Ankunft knapp vor Rennbeginn und Katastrophe pur: In keinem der Rennläufe konnte ich mit einem der drei Modelle ein zählbares Resultat herausfahren. Nun wartete noch der Heimweg, den ich mindestens teilweise mit dem Zug absolvieren konnte.

Ich kam absolut demoralisiert zu Hause an, erholte mich kaum und wollte den «Rennsport» aufgeben. Da kam meine Mutter ins Spiel, erkundigte sich woran es liege und stellte Hilfe in Aussicht. Meine Antwort: einen Oliver Twinshaft aus England sollte man haben. Meine Mutter hatte eine in England verheiratete Schulfreundin und setzte alles daran, das ersehnte Objekt aufzutreiben. Dieses stand dann unter dem Weihnachtsbaum und sollte die Modellautokarriere erst so richtig lancieren. RS 7 ging ins «Konstruktionsbüro» und endete in einer revolutionären Konstruktion, dem „Stiletto“, angetrieben von einem Oliver 2,5 ccm Twinshaft Diesel. Ober- und Unterschale aus Aluguss ergaben ein Modell mit bester Aerodynamik und einfachster Wartung. 3 Schrauben hielten das gesamte Modell zusammen, inkl. Motor, Tank, Vorderachse und Abstellvorrichtung.

RS 7 «Stiletto», 1955, Oliver Twinshaft, 2,5 ccm



4. Europameisterschaft in Monza, 1955

1955 stand mir der in den vergangenen Jahren besonders von den Engländern erfolgreich eingesetzte Oliver Twinshaft 2,5 ccm Diesel zur Verfügung. Es entstand **RS 7 Stiletto**, eine ziemlich sensationelle Konstruktion. Diese bestand aus 2 gegossenen Aluminiumschalen, welche den Oliver Twinshaft, den Tank, die Abstellvorrichtung und Vorderachse «einklemmte». Drei Inbusschrauben hielten das Ganze zusammen. Wurden sie gelöst, fielen alle Teile heraus. Zudem war die Aerodynamik mit den stromlinienförmig verkleideten «Shafts» hervorragend.

An der **4. Europameisterschaft 1955** in Monza (gleich neben den Boxen der berühmten Rennstrecke im Prinzenpark) stand der Stiletto leider noch nicht bereit und mit dem RS 4 Supertigre war kein Edelmetall zu holen. Sieger wurde Ken Proctor (GM), Oliver Twinshaft mit 131.290 km/h.

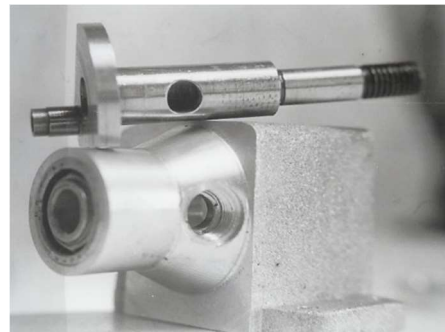
1956 begann ich Motore zu frisieren. In verschiedenen Artikeln hatte ich davon gelesen. Im Zentrum stand das Erleichtern der oszillierenden Massen, d.h. von Pleuel und Kolben. Als Nächstes stand, da es sich um schiebergesteuerte Zweitakter handelte, das Optimieren des Drehschiebers, des Kurbelgehäuses und aller Luftkanäle an. Wichtig war auch das Minimieren aller Reibungswiderstände. Also wurde der Kolben durch Bohren von Löchern erleichtert und die Pleuel geschmälert. Die



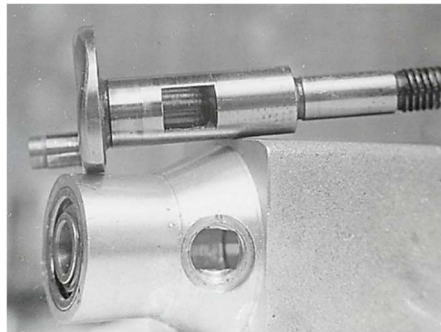
Hoher Besuch bei den Modellen: Mike Hawthorn, 1929-1959. Sieger 24h Le Mans 1955. Weltmeister Formel 1 1958.



Jack Cook, EM 1953, 55, 57, 5 ccm, links.  
Mein Bezwinger Ken Procter, 2,5 ccm, rechts



Original



Einlass frisiert

Öffnungen des Drehschiebers in der Kurbelwelle wurden, ebenso wie das Gehäuse von rund auf quadratisch erweitert. Dann wurden die Überströmkanäle vergrößert, alles auf Hochglanz poliert und der gesamte Motor vorsichtig zusammengebaut.

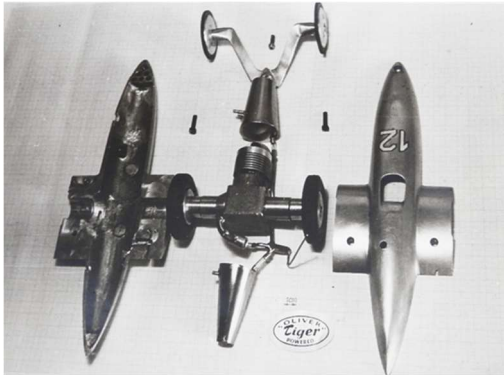
Dann wurde die Kurbelwelle mit einem Propeller als Widerstand und zur Kühlung versehen, das Ganze mit einem Holzblock verschraubt und im Schraubstock befestigt. Dazu ein kleiner Brennstofftank montiert und fertig war der Prüfstand. In der kleinen Werkstatt unter dem Dach der Station Lausen BL (hier wohnten wir seit 1950) wurden nun die frisierten Motore am offenen Fenster eingefahren. Eine Tankfüllung reichte etwa 40 Minuten. Also Motor gestartet und ab in die Wohnung. Sobald der Motorenlärm verstummte, alles überprüfen, volltanken und eine weitere Session laufen lassen. Dabei wurde mit fettem Treibstoff und fetter Einstellung gestartet und nach und nach normaler Treibstoff verwendet und die Vergasereinstellung abgemagert. Nach ca. 3 Stunden Laufzeit war dann das Aggregat bereit für den Renneinsatz.

In jener Zeit war auch der Treibstoff ein Thema und jeder pröbelte mit seiner eigenen Mischung. Die Diesel benötigten, nebst Dieselöl als Treibstoff, etwa 20% Äther, um die Selbstzündung sicherzustellen und 18% Rizinusöl für die Schmierung. Daneben gab es Zusätze von wenigen % von giftigen Wundermitteln (z.B. Amylnitrit u.ä.), die z.T. nur durch gute Beziehungen mit dem Apotheker ohne Rezept erhältlich waren und bei unvorsichtigem Umgang Kopfweh verursachten.

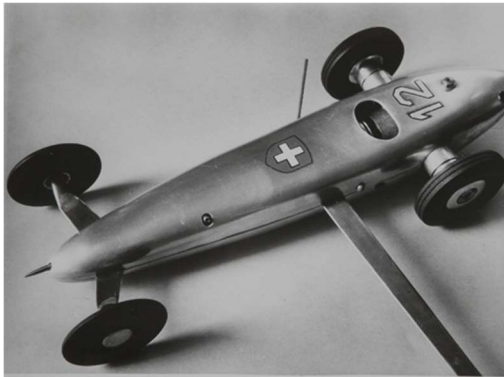
Die Glüh- und Magnetzündler hatten es einfacher.  $\frac{1}{3}$ - $\frac{1}{2}$  Methylalkohol als Brennstoff,  $\frac{1}{2}$ - $\frac{1}{3}$  Nitromethan (Raketentreibstoff) als Zusatz und ca. 18% Rizinusöl zur Schmierung.

Eines Tages kreuzte Otto Amrein mit der Meldung auf, Diesel hätte vielmehr Energieinhalt als Methanol. Also werde er Versuche mit Dieseltreibstoff machen. Das ging aus einem Grunde gründlich daneben, denn massgebend ist das Brennstoff / Luftgemisch (stöchiometrisch) das für die optimale Leistung in den Verbrennungsraum gelangt. Und hier verfügt das Alkoholgemisch über mehr Energie. Schade, dass in jener Zeit die Wirkung von Lachgas noch nicht bekannt war.

Heute ist das Treibstoffproblem einheitlich und sehr vernünftig gelöst. Da alle mit Glühzündern fahren, besteht der Normtreibstoff aus 80% Methylalkohol und 20% Rizinusöl für Alle und wird vom Veranstalter gestellt. So muss sich nicht jeder Teilnehmer mit deklarationspflichtigen Flüssigkeiten herumschlagen.



**R7 «Stiletto»**, 3 Schrauben halten das Ganze zusammen



**RS 8 und RS 9** sind baugleich mit Oliver Twinshaft 1,5 und 2,5 ccm



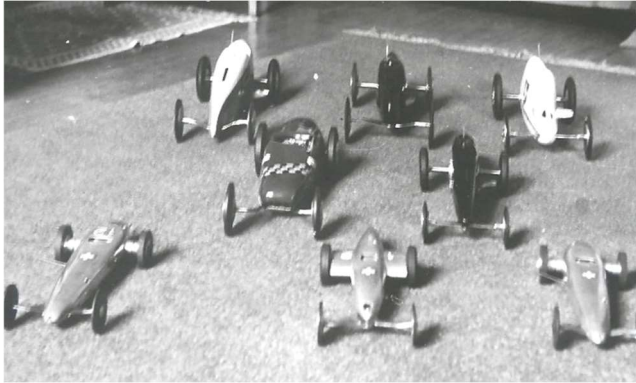
Meine Startnummer war die 12 über die gesamte Karriere



Anfangs **Saison 1956** stand nun ein frasierter **RS 7 Stiletto** zur Verfügung und 2 Neukonstruktionen **RS 8 und 9 Sabre** mit 1,5 und 2,5 Oliver Twinshafts befanden sich im Bau und im «Frisiersalon». Eines dieser Modelle gewann 1956 in jedem Rennen, in dem es an den Start ging. **RS 8 Sabre** gewann am GP Supercortemaggiore in Monza mein erstes Rennen im Ausland mit persönlichem Bestwert von 128,3 km/h.

Höhepunkt der Saison war aber die **5. Europameisterschaft 1956** in Västerås, Schweden, zu welcher Fritz Berner, Adi Lallinger, München und meine Wenigkeit mit Philip Rochat in dessen Opel Rekord Cabriolet fuhren. Die Ausbeute unseres Quartetts war einmalig: **2,5 ccm**: Gold: Sabre 141,8 km/h Weltrekord, Silber: Stiletto 141,3 km/h. **5 ccm**: Silber: Bänu, **10 ccm**: Gold: Rochat, Silber: Adi. Dazu noch ein 4. Rang für Adis 5er und ein 5. Rang für Philips zweiten 10er. D.h. nicht weniger als fünf von total neun vergebenen Medaillen! Die Reise nach Schweden, welche für alle unvergesslich war und von denen ich heute der einzige Überlebende bin, wird an anderer Stelle unter «**EM Schweden 1956**» ausführlich beschrieben.

Mein erster Erfolg im Ausland  
24. Juni 1956  
GP SUPERCORTEMAGGIORE  
in Monza



*Unsere Erfolgreichen:  
Philips beide Weissen  
hinten, Bänus Mitte  
links, Adis beide  
Schwarzen und Roland  
3 x vorn*

Am Herbstrennen in Basel gab es dann noch einen familiären Höhepunkt. Da mein jüngerer Bruder Roger sich etwas für den Sport zu interessieren begann, beschloßen wir, zusammen alle vorhandenen RS-Modelle an den Start zu bringen. Das Resultat war ein fünffacher RS-Erfolg in der Reihenfolge 7 Stiletto(!), 9 Supersabre, 5 E.D., 8 Sabre und 4 Supertigre.

In der Folge entschied ich mich, den RS 8 Sabre mit 2,5 ccm einzusetzen und den RS 9 Supersabre mit einem Oliver Twinshaft 1,5 ccm auszurüsten. Dieser Entscheid war richtig, sollte sich doch dieser «Anderthalber» in der Folge als absolut unschlagbar erweisen.

Resultat der Saison 1956: Schweizermeister 1,5 ccm und 2,5 ccm, Europameister und Weltrekordhalter 2,5 ccm. Da ich in der Folge den RS 4 Supertigre verkaufte, standen für die Saison 1957 noch zwei Sabres für die Klassen 1,5 ccm und 2,5 ccm zur Verfügung, verstärkt durch den zuverlässigen RS Stiletto 2,5 ccm.

Die **Saison 1957** begann in Dortmund. Sieg bei den 1,5 ern aber Niederlage bei den 2,5 ern durch Rudolf Schulz, aber immerhin Ränge 2 und 3.

Philip Rochat war inzwischen Präsident der FEMA geworden und damit Europas höchster Automodeller. In seinem Amt erhielt er aus Algier eine Einladung für die Einweihung des neuen, gigantischen Sportstadiums «Jules Verne», welche an zwei verlängerten Wochenenden stattfand. Flug ab Marseille und Hotelkosten wurden offeriert. Dieses Ereignis findet auch separat eingehender Würdigung unter «**Jules Verne**». Für mich gabs zwei Klassensiege, jeweils dotiert mit Fr. 50. Mit Fr. 30 Benzinanteil und Fr. 30 Verbrauch vor Ort schaute ein stattlicher Gewinn von Fr. 40 heraus.

Doppelerfolge gab es auch bei allen anderen Rennen in der Schweiz, aber auch wieder eine Niederlage an der Europameisterschaft im August, wieder in Dortmund, diesmal durch meinen langjährigen Konkurrenten Arne Zetterström aus Schweden, der mit einem fantastischen, neuen Modell antrat: Oliver Flugmotor mit Stirnradgetriebe und grösseren Antriebsrädern. Es verblieben mir nebst Gold bei den Kleinsten, Silber und Bronze. Dies veranlasste mich, ans Zeichenbrett zurückzukehren und RS 10 in Angriff zu nehmen.

Nebst seiner Ungeschlagenheit gelangen dem RS 9 Supersabre in dieser Saison mit 121.2 km/h ein Europarekord im Mai in Basel und im Juni mit 123.93 km/h auf



*Salomon Brothers  
erfolgreich in Basel  
mit 1. bis 5. Rang*



*Stade Jules Verne, Algier, die grosszügige Modelanlage.  
V.l.n.r.: Bänu, Freddy, Hr. Zorn, Alex und Ernst Hostettler*



*Europameister 1957 in Dortmund  
Arne Zetterström,  
Schweden, 2,5 ccm  
Roland Salomon,  
Schweiz, 1,5 ccm*

derselben Bahn der Weltrekord, sowie Gold an der EM in Dortmund. Wirklich eine gelungene Saison, abgesehen vom Nadelstich aus Schweden.

Der SMCC war nicht nur Racing. Es war ein Club mit vielen Begegnungen, sei es an den regelmässigen Höcks, am Werken an der Piste in Witterswil für Unterhalt und Weiterentwicklung, Trainings an Samstagen oder gemeinsames Reisen zu Veranstaltungen. Nebst den eingangs erwähnten Philip Rochat, Mille Wiedmer und Kurt Zahnd wurden der unermüdliche Godi Weber (Pistenwart), die Gebrüder Amrein, Alex Brom, Walter Meier, Hubert Peyer, Werner Metzger, etc. aber auch die Zürcher, Werner Hostettler, Hans Waeffler, Alex Pfister, Willy Jaberg, Marc Theiler (Bruder von Georges Theiler, Automobil-Schweizermeister), Max Zaugg etc. die Berner Fritz «Bänu» Berner, Digge Mundtwyler und Freddy Streun, sowie die Deutschen Adi Lallinger, R.Schulz, Arthur Speer, Familie Bund, Udo Eyers, etc., die Italiener Gustavo Clerici, Adriano Miretti, Bruno Sarolli, F. Riva etc., die Franzosen C. Durand, Stéve Stéphane etc., die Engländer Jim Dean, Ken Proctor, J.C. Cook, F.S. Drayson etc., Geoffroy de Beaufort, Belgien und die Schweden Arne Zeterström, E. Thorpman, J-E. Falk, Skoglund, Abrahamson und viele andere mehr zu Freunden. Später, anlässlich der ersten Weltmeisterschaft 1958 in Zürich, gesellten sich die Amerikaner Briggs und Sauer dazu.

Die Resultate der Saison 1957 konnten sich wiederum sehen lassen: Schweizermeister 1,5 ccm und 2,5 ccm, sowie Europameister, Europa- und Weltrekordinhaber 1,5 ccm.

Meistens konnte ich mit Philip Rochat in dessen Opel Rekord Cabriolet zu den Wettbewerben mitfahren, aber es boten mir auch andere Mitglieder oder Freunde Mitfahrgelegenheiten an. Eine besonders eindrucksvolle Fahrt nach Zürich-Landikon fand als Sozius auf der mächtiger H.R.G. Vincent 1000 ccm mit V-Motor von Otto Amrein statt. Das Ding ging ab wie eine Rakete und bei dünnem Verkehr ohne Geschwindigkeitslimiten müssen wir auf der Strecke Basel – Zürich einen Rekord aufgestellt haben. Auf der Sitzbank musste ich mich mit voller Kraft am Piloten festhalten und Überholungen, Kurvenfahrten und Beschleunigungen sorgten für mächtig Adrenalin. Es war ein einmaliges Erlebnis.

Mit einem Flugmodellfreund machte ich damals einen Abstecher zu den Kreisfliegern. Dort gab es 3 Sparten, beim «Team Racing» standen 2 Piloten im Kreis und flogen über eine längere Distanz, wobei zwischengetankt werden musste, «Akro» für Kunstflug und «Speed», wo es in mehreren Hubraumklassen um reine



*Als «Horser» tätig, d.h. Helfer im Zentrum der Bahn zum Anziehen und mit Stoppuhr*



*Speed Kreisflugmodell 2,5 ccm, gemeinsame Konstruktion mit Erich Wetzel*

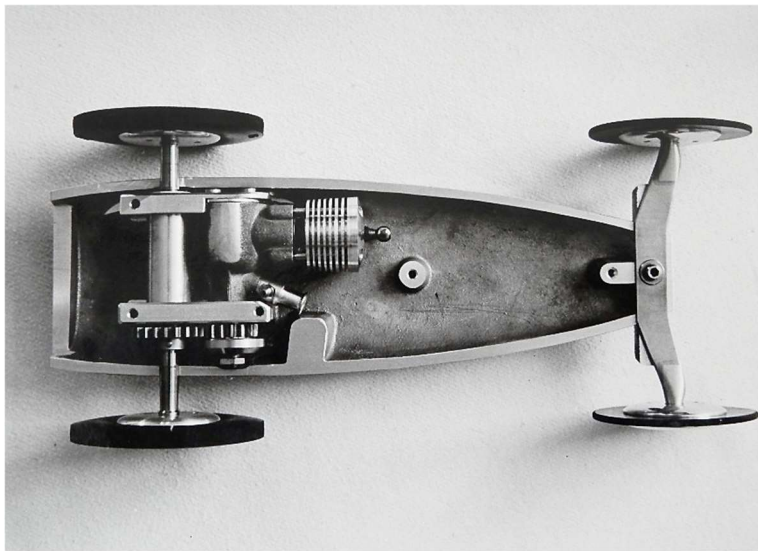
Geschwindigkeit ging, wie bei den Automodellen. Die Fesselflieger haben inzwischen beim «Speed» auf Elektroantrieb umgestellt. Mit meinem 2,5 ccm Supertigre Glühzünder bauten wir einen avantgardistischen Flieger mit nur einem Flügel und abwerfbarem Fahrgestell. Die Konstruktion war sehr schnell, aber unzuverlässig und die Idee mit dem Fahrgestell kostete mehrere Propeller. Ich sah ein, dass zwei Sportarten nicht gleichzeitig mit Erfolg zu betreiben waren und liess es beim kurzen Abstecher bleiben.

In jener Zeit wurde ich von verschiedenen Modellbau- und Hobby- Zeitschriften für Artikel angefragt. So fanden z.B. Pläne und Beschreibungen meiner erfolgreichsten Modelle den Weg in die Presse. Das Honorar bestand meistens nicht aus Cash sondern aus Motoren, welche die Redaktionen zu Testzwecken erhalten hatten. Darunter war ein richtiges Goldstück von der Hobby Redaktion: Ein Dooling 61 aus den USA mit «delivery mileage», der Meistermotor mit 10 ccm, der Königsklasse schlechthin. Jetzt stellte sich bei mir Schlaflosigkeit ein und Grübeln, ob ich in die «Zehner» aufsteigen sollte. Nach dem Motto «Schuster bleib bei deinem Leisten» widerstand ich der Versuchung und verkaufte den Dooling schweren Herzens.

Also konzentrierte ich mich auf die Konstruktion von RS 10, welchem ich den Namen «Killer» verpasste. Die Bauweise stand schnell fest: Oliver Flugmotor, Stirnradgetriebe, Chassis aus Aluguss, Karosserie aus Holz oder GVK Kunststoff. Das Ganze wurde zuerst auf dem Zeichenbrett sorgfältig konstruiert und dann in die Tat umgesetzt.

Holzmodell als Gussform für das Chassis herstellen und dann auswärts in Aluminium giessen lassen. Die gegossene Schale auf der Fräsmaschine bearbeiten. Lagerböcke und Lagerrohr aus Anticorodal herstellen. Getrieberäder drehen und auswärts (in St. Aubin) verzahnen lassen, dann in der Härtereieinsatzhärten der Oberflächen. Felgen aus Aluminium und Hinterachse aus Silberstahl drehen. Tank aus Messingblech gelötet und die Abstellvorrichtung als Hahn in der Treibstoffleitung eingebaut.

Viele Teile konnte ich dank einer kleinen Drehbank in unserer Werkstatt zuhause anfertigen. Bohren und Gewindeschneiden waren auch kein Problem. Für speziellere Arbeiten, wie z.B. Fräsen durfte ich über Mittag und abends die Werkzeugmaschinen der Lehrwerkstatt benutzen.



*RS 10 «Killer» mit Oliver Flugmotor 2,5 ccm, Weltmeister 1958*



Europameisterschaft 1958  
in Basel – Witterswill



Erste Weltmeisterschaft in Zürich, 1958  
Kurt Zahnd, Biggs USA, Salomon, Mille Wiedmer und  
Sauer USA

Nr. 12 «Killer» 2,5 ccm am  
Start mit Roland Salomon  
(oder umgekehrt)



Die Pläne wurden im englischen Model Maker veröffentlicht und zum Kauf angeboten, ebenso wie verschiedene, vorgearbeitete Teile, so dass die Modelle mit einfachen Mitteln von jedermann fertiggestellt werden konnten.

Das erste Auftreten des RS 10 Killers war gleich die Europameisterschaft vom **3. August 1958** in Basel: 2. Rang, mit 135.13 km/h, nur geschlagen «vo wäm ächt?», natürlich wieder von Arne Zetterström mit 137.10 km/h. RS 7 Stiletto auf dem 3. Rang mit 134.52 km/h.

Nur eine Woche später, am 10. August 1958, fand die erste Weltmeisterschaft in Zürich-Landikon statt. Und hier kam es zur süßen Revanche mit einer eindrucksvollen Vorstellung des RS 10 Killers: 147,0 km/h und Gold, RS 7 Stiletto mit 138,5 und Bronze. Danach gab es Doppelsiege Killer / Stiletto in Kapfenhardt am 7. September in Zürich, Gedenkrennen Schlatter-Wolff am 14. September und in Basel, Schweizermeisterschaft am 28. September. Bei dieser Gelegenheit stellte RS 10 Killer mit 150,25 km/h einen neuen Weltrekord auf.

Zur Weltmeisterschaft in Zürich reisten meine Mutter, Onkel Walter, Cousins Roland II, Jörg und Cousine Christine aus Meiringen an, sowie meine Freundin Nelly aus Basel. Sie konnten damit meinen grössten Erfolg in diesem Sport miterleben und haben es genossen.

Das Saisonergebnis konnte sich sehen lassen: 1,5 ccm: Schweizer-, Europa und Weltmeister, sowie Weltrekordinhaber. 2,5 ccm: Schweizer- und Weltmeister, sowie Weltrekordinhaber.

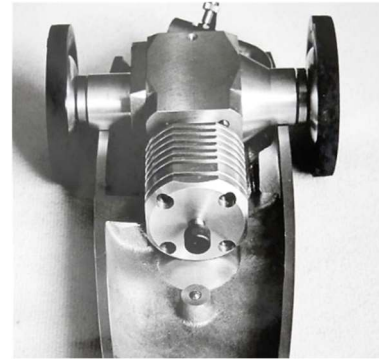
Nun setzte grosses Interesse für meinen RS 10 Killer ein. Mehrere Baupläne gingen nach England und es folgten Aufträge für Einzelteile. Adi Lallinger aus München gab mir einen kompletten Killer in Auftrag, dem ich die Nummer RS 11 gab, danach gab ich die Nummerierung auf. Hubert Peyer, Werner Metzger und Walter Meier u.a.m. bauten ebenfalls Killer nach.

Bereits vorher hatte ich ein weiteres Projekt, RS 12, in Angriff genommen: die massstäbliche Vergrösserung eines Oliver Twinshafts auf 5 ccm. Den Motor nannte ich «Big Brother» und stellte ihn von Grund auf selbst her. Als Chassis verwendete ich den Aluguss von RS 10. Der komplette Motor war inkl. Vergaser, Twinshafts und Antriebsräder fertiggestellt und auf dem Chassis montiert. Und dabei blieb es...

Der Umzug aus beruflichen Gründen nach Zürich beraubte mich meiner Werkstatt. Die hätte ich bei meinem langjährigen Modellautofreund Ernst Hostettler im Seefeld



**RS 10 «Killer»** 2,5 ccm WM 1958 mit Gold Medaille



**RS 12 «Big Brother»** 5 ccm Kompletter Eigenbau



Vier glückliche Besitzer von Killern: Hubert Peyer WM 58, Franz Stühler, Adi Lallinger und Roland Salomon

gefunden, aber dieser hatte nach seinem 10 ccm Silber an der Weltmeisterschaft ebenfalls an Interesse verloren. Der Grund war allerdings ein Sport, der gerade aus den USA hergeweht kam: Gokart, oder Karting. Mit den Modellbauern in Zürich fand ich kaum Kontakt, aber da lag an mir, beziehungsweise am neuen Fieber Karting.

Die **Saison 1959** bestritt ich eher halbherzig aber immer noch erfolgreich. Die Europameisterschaft fand in Turin statt. Dort erreichte mein RS 10 Killer im Training erstmals eine Geschwindigkeit von über 100 Meilen/h, also 160,9 km/h, eine kleine Sensation. Im Rennen selbst erreichte ich diesen Wert nicht mehr. Ob die atmosphärischen Werte derart stark geändert hatten, wusste ich nicht. Jedenfalls bekam ich die optimale Einstellung Vergaser / Kompression nicht mehr hin. Oder war am Ende der Motor überfrisiert? Ich wurde vernichtend geschlagen, zu meiner Freude vor allem durch «Kunden Killer», wobei Hubert Peyer mit 155.00 km/h Gold, und Franz Stühler, München, Silber holten. Walter Meier wurde siebter und verwies mich auf den 8. Rang. Ich wurde von drei Kunden Killer geschlagen! Für mich folglich trotzdem ein grosser Erfolg.

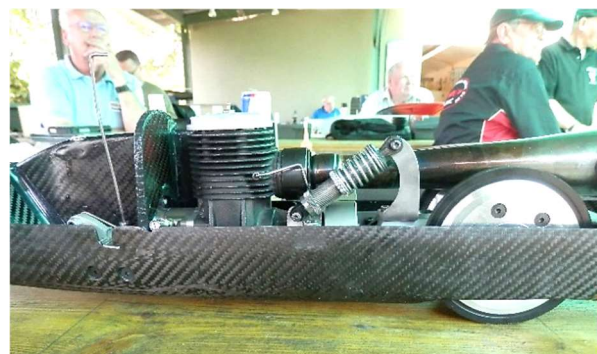
Die übrigen Resultate der Saison 1959 habe ich nicht mehr und hoffe, diese der Vollständigkeit halber noch auftreiben zu können.

In Zürich gab der Automodellsport nach, weil die Piste in Landikon verloren ging. Die Stadt wuchs ständig und hatte die Gemeinden Waldegg, Uitikon und Birmensdorf längst bedrängt. So musste die Piste einer Überbauung weichen.

Ich hängte noch eine letzte, halbherzige **Saison 1960** an, inklusive Europameisterschaft in Paris. Dort startete ich nur bei den 1,5ern und wurde noch 5. Bei den 2,5ern siegte wieder Arne Zetterström, diesmal mit 160,71 km/h und auch ein Jahr später in Gävle, Schweden mit 157,75 km/h. Danach wechselte er in die 10 ccm Klasse und wurde 1961, 1962 und 1967 Europameister, zuletzt mit 233.76 km/h.



EiWi-Anlage auf dem SMCC-Gelände



Modernes Modell 10 ccm:  
Motor, Federung und  
Stossdämpfer



Gleiches Modell, Auspuff  
als Resonanzrohr

**Danach:** Ende Fünfziger Jahre kam ein neuer Sport auf, der die Kreisbahn-Geschwindigkeits-Modellbauer zu bedrohen schien: Radiogesteuerte Modelle. Diese gestatteten Rennen mit mehreren Fahrzeugen gleichzeitig und es entwickelten sich Rennen, ähnlich der Formel 1, aber im Miniformat. Bei der Sektion Basel des SMCC wurde deshalb eine spezielle Sektion RC gegründet und der entsprechende Sport gepflegt. Das Ganze erwies sich jedoch eher als ein Strohfeuer und verschwand nach relativ kurzer Zeit. Wahrscheinlich auch, weil sich ähnliche Bedürfnisse eher bei den Slotcars befriedigen liessen. Slotcar-Rennstrecken behaupten sich auch heute noch.

Die Sektion Basel, welche heute praktisch den ganzen, schweizerischen SMCC darstellt, hat jedoch mit einem anderen Modellbauzweig diversifiziert: **Eisenbahnmodellbau**. Innerhalb der SMCC wurde EiWi gegründet, die Abteilung Eisenbahnmodellbau. Da in Witterswil genügend Terrain zur Verfügung stand, wurde eine grosse, mehrgleisige Schienenanlage auf Tischhöhe erstellt. Dort finden heute regelmässig internationale Treffen der entsprechenden Modellgattung statt. Dabei werden vor allem Dampflokomotiven, meist als Zugmaschinen von langen Schnell- oder Güterzugkombinationen, eingesetzt.

So wird die Anlage vielseitig genutzt inkl. Clubhaus und Sommerbeiz. Im Clubhaus wurde übrigens kürzlich eine raffinierte Remise eingebaut mit drei Schienen zu 9 m Länge auf vier Etagen, d.h. folglich total über 100 m Lagerkapazität.

Der Geschwindigkeits-Autosport wird jedoch weiterhin auf hohem Niveau betrieben. Die 1955/56 erstellte Piste ist von sehr hoher Qualität und deren Belag musste in all denen Jahren nur einmal erneuert werden. Sie war bis vor wenigen Jahren sogar für Weltrekorde gut, obwohl sie gegenüber Anlagen auf Meereshöhe im Nachteil ist.

Kurz nach meinem Rückzug im Jahre 1961 setzte eine neue Entwicklung ein: Die Ostblockstaaten erschienen auf den Rennplätzen, vorerst die Ungarn, dann die Tschechen, Ukrainer, Bulgaren, Esten, Litauer und Russen. Diese Nationen waren auf Erfolg aus und genossen z.T. staatliche Unterstützung, indem die Entwicklung an den Hochschulen betrieben wurde.

Wie schon zuvor bei Zweitakt-Rennmotorrädern wurden die Motore mit Auspuffanlagen, sogenannten Resonanzrohren ausgestattet und die Geschwindigkeiten schnellten in die Höhe. Diesel, d.h. Selbstzünder standen auf verlorenem Posten, Glühzünder das Alleinseligmachende. Bei der EM 1977 in Basel erreichte der Russe Eremeev



Adi Lallinger, immer zu Spässen aufgelegt



Walter Meier und Hubert Peyer WM 1959



Ernst Hostettler, hat mich zum Karting gebracht



Fritz "Bänu" Berner

bei den 1,5ern 223.74 km/h, was 1963 bei den 10ern zum Siegen gereicht hätte, Wahnsinn! Gleichzeitig kratzten die 10er an der 300 km/h Marke.

Langsam machten die Westeuropäer Boden gut und erreichten z.B. Gold an folgenden Europameisterschaften: 2002: 1,5 ccm Falk (S) mit 256,783 km/h nachdem die Russen zuvor elfmal gewonnen hatten. 1975/76 bei den 2,5 ccm Hagel (S) mit 249.3 km/h nach praktisch 13 Jahren Ostblock. 1975 bei den 5 ccm: Bach (CH) mit 254.957 km/h nach 11 x Ungarn. 10 ccm: Dort waren die Westeuropäer immer dominierend, 1981 übertraf C. Duran (F) erstmals die 300 km/h Grenze. Duran war schon zu meiner Zeit dabei und erst vor kurzem hat Duran Junior vom Vater übernommen.

Heute lauten die Schweizer Rekorde 258,083 / 282,116 / 307,693 / 340,857 km/h und die Weltrekorde stehen bei 268.697 / 285,711 / 317,124 und 347,490 km/h. Die Mehrheit dieser Rekorde wurden in Australien auf Meereshöhe erzielt.

An der letzten Weltmeisterschaften 2019 in Brisbane (Aus) gewannen Esten bei den 1,5, 5 und 10 ccm und ein Ukrainer gewann die 2,5er.

Wer einmal einen phonetischen Orgasmus erleben möchte, dem empfehle ich, zum GP der Schweiz oder GP Tell nach Witterswil zu fahren, um Motoren von 40'000 bis 50'000 Umdrehungen pro Minute und Geschwindigkeiten über 330 km/h zu erleben. Gehörschutzpfropfen nicht vergessen!

Nach meinen aktiven Rennfahrerjahren bei den «Grossen», d.h. ca. ab Ende Siebzigerjahre habe ich wieder regelmässig Rennen in Witterswil besucht und war jeweils überrascht, wie viele Ehemalige immer noch dabei waren. Z.B. Georges Fausch, bereits 1958 dabei und bis kurz vor seinem Tod 2012 (?) noch aktiv. Auch Max Zaugg, Walter Meier (gest. 2015), aber auch die Ausländer Durand (F), Falk (S), etc. waren noch aktiv, wurden aber von der neuen Generation mit Philip Meier, Christian Schmutz, P.O. Ströbel und Urs Bach usw. erfolgreich abgelöst. Sehr erfolgreich in den letzten Jahren war der Italiener Rossi, der schnelle Motore, aber auch ganze Modelle herstellte und bei den 10ern viermal Weltmeister wurde, zuletzt 2010 in Sidney mit 243,38 km/h. Der wohl am längsten erfolgreiche Modelracer war J-E. Falk aus Schweden, der von 1961 Gold bei den Kleinsten bis 2012 Gold bei den 5ern an einer EM gewann, in einer Zeitspanne von 51 Jahren!

Anlässlich der WM 2013 erhielt ich noch eine kleine Ehrung, wahrscheinlich weil ich der erste (noch lebende) Schweizer Weltmeister war (1958, in Zürich, allererste WM). Ich war im Übrigen der einzige Teilnehmer an allen ersten 9



Werner Metzger mit «Killer» und Roland Salomon, 2013



Roland Salomon mit Max Zaugg, 2013

Europameisterschaften von 1952 in Genf bis 1960 in Paris. Im August 2020 wird in Witterswil wieder eine Europameisterschaft ausgetragen, vorausgesetzt dass das Korona Virus bis dahin besiegt ist. Und für mich reicht das jetzt abschliessend.

Besonderer Dank geht an Werner Metzger, der mein Gedächtnis immer wieder aufgefrischt hat, die Familie Schmutz, die mich auf den neuesten Stand der Technik gebracht hat und an Heinz Bach, dem amtierenden Präsidenten des SMCC.

**Blick zurück:** Die Model Cars haben mir viel gegeben, Erfolgserlebnisse, gelernt mit Niederlagen umzugehen, Blick und Reisen ins Ausland mit vielen, dauerhaften Freundschaften

Links:

SMCC – Swiss Model Car Club  
[www.swissmodelcarclub.ch](http://www.swissmodelcarclub.ch)

EiWi – Modelleisenbahnen Witterswil  
[www.eiwi.ch](http://www.eiwi.ch)

FEMA – Fédération Européenne du Modélisme Automobile  
[www.speedmodelcar.org](http://www.speedmodelcar.org)

AMRCA – American Miniature Racing Car Association  
[www.amrca.com](http://www.amrca.com)

TRCAA – Tether Race Car Association of Australia  
[www.trcaa.org](http://www.trcaa.org)

# MODEL CARS

## DREI BESONDERE ERLEBNISSE

### Europameisterschaft in Luton (GB), 15. August 1954

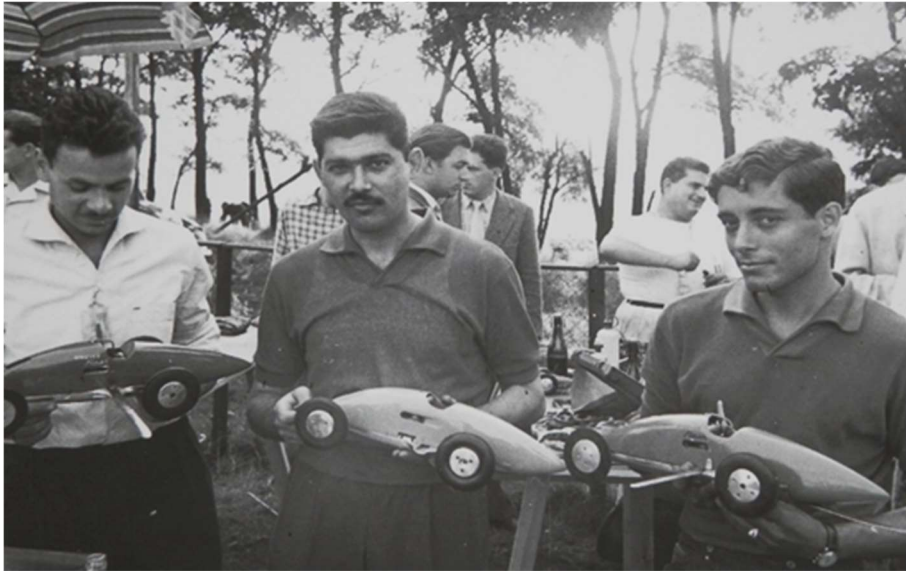
Da ich bereits bei der ersten EM dabei war, wollte ich auch die zweite EM bestreiten, umso mehr als mir mit RS 4 Supertigre ein konkurrenzfähiges Modell zur Verfügung stand. Und da der Temin in die Semesterferien fiel, wollte ich nicht mit Kollegen ein kurzes hin und zurück, sondern in Paris Steve Stéphan, Modellautokollege, besuchen und mich auch in London etwas umschaun. Alles per Autostopp, während mein Modell von den Kollegen transportiert wurde. Ich war eigentlich überrascht, dass mich meine Eltern widerstandslos ziehen liessen, war ich doch zuvor noch nie im Ausland gewesen. Meine Mutter nähte mir sogar eine geheime Tasche in die Jeans, in der mein Reservegeld sicher untergebracht werden konnte.

Am Sonntag, 8. August 1954 gings los mit dem ersten Zug von Lausen nach Basel und mit dem Tram weiter nach St. Louis und von dort zu Fuss an die Ausfallstrasse Richtung Paris. Dort versah ich den Rucksack vorerst einmal mit einer Schweizerfahne und wartete auf die Dinge, die da kommen würden. Bald wurde ich mitgenommen von den verschiedensten Vehikeln, meist für kürzere Strecken. Am späteren Nachmittag erreichte ich Reims und machte mich auf die Suche nach der Jugendherberge, wo ich die Nacht verbrachte.

Am Montagmorgen gings zu Fuss an die Ausfallstrasse Richtung Paris. Dabei passierte ich einige Autostopper mit offensichtlich gleichem Ziel, was mich veranlasste, weiterzugehen, bis ich auf eine junge Frau traf. Es ergab sich ein Gespräch und als sich das gleiche Ziel herausstellte der Entschluss, gemeinsam zu stoppen. Sie war Schwedin, hiess Hilda, war aber ohne die typischen Merkmale blond und blaue Augen, da ihre Mutter Französin war. Vorankommen war etwas mühsam und nach dem Motto «Wenn der Teufel Hunger hat, frisst er Fliegen» nahmen wir auch einmal einen grossen, mit Kies beladenen Lastwagen. Als er in einer Steigung auf Schritttempo herunter musste, konnte ich mit Leichtigkeit abspringen, hinter dem nächsten



*Irgendwo in Frankreich (Amiens, Tour Perret), meine einzige Aufnahme mit der 4-Tage Begleiterin Hilda aus Schweden.*



Steve Stéphan (Mitte) mit zwei Kollegen aus Frankreich

Steve's Produktion von 10 ccm Modellen Typ «Flash»



Busch meine Blase leeren und den Brummer wieder einholen. Trotzdem trafen wir anfangs Nachmittag in Paris ein, deponierten unsere Rucksäcke im Gare du Nord und gingen auf Sightseeing.

Mit Champs Elysées und Champagner war allerdings noch nichts, da meine Begleiterin wohl etwas «stier» war und versuchte, ihre Kamera zu versilbern, was misslang. Es war trotzdem eben Paris, was uns in Stimmung brachte und bei schönstem Wetter innerlich zum Jauchzen brachte.

Am späteren Nachmittag fassten wir unsere Rucksäcke und begaben uns per Metro an die Adresse von Stéve Stéphan, der mich erwartete, aber überrascht war, mich in weiblicher Begleitung anzutreffen. Stéve zeigte sich freundlich, kochte für uns das Abendessen und steuerte genügend Wein bei, so dass es ein geselliger Abend wurde. Schlafen taten wir zu Dritt in seinem riesigen Bett, ich in der Mitte (!).

Am Dienstag begab ich mich auf Stadtbesichtigung, während es Hilda vorzog, etwas Ordnung in Steve's Junggesellenwohnung zu bringen. Arc de Triomphe, Eiffelturm (aus Spargründen nur bis in die zweite Etage), Louvre, Obélisque, Notre Dame, etc. und zurück zu Stéve, der mir seine Werkstatt zeigte, wo sich ein Dutzend «Zehner» mit Motoren von Dooling, McCoy und G24 im Bau befanden, beeindruckend. Was ich zu jenem Zeitpunkt noch gar nicht wusste war, dass Stéve homosexuell war, was mir später sein Staunen bei meinem Eintreffen erklären sollte.

Am nächsten Tag ging es los in Richtung England. Zu zweit, weil Hilda sich entschloss, mit mir zu reisen und auch England zu besuchen. Also Métro so weit als möglich gegen Norden und auf die Strasse Richtung Calais. Obwohl viel Verkehr herrschte, kamen wir eher schlecht voran. Es war schon am Dämmern, als ein netter LKW-Fahrer mitnahm und wir gemeinsam als Ziel Arras eruierten. Er kenne ein kleines, preisgünstiges Hotel mit einer freundlichen Besitzerin, dort wollte er uns absetzen. Dieses Hotel war aber praktisch in der Stadtmitte und nur über enge Gassen zu erreichen, so dass unser Chauffeur seine Fahrkunst demonstrieren konnte. Beim Hotel angelangt, es war mittlerweile dunkle Nacht, begrüßte er die Hotelière überschwänglich und empfahl uns als Gäste. Wir verabschiedeten uns von ihm und bezogen ein Doppelzimmer mit zwei Betten und grossen, rotweiss gehäuseltem Duvets. Nun war ich erstmals mit einer jungen Frau allein in einem Schlafzimmer und wusste nicht, ob etwas von mir erwartet wurde. Ich hätte ohnehin nicht gewusst, wo anzufangen und war froh, dass die Müdigkeit beiderseits das Problem löste und wir bald und ohne Schafe zu zählen in das Land der Träume schwebten.

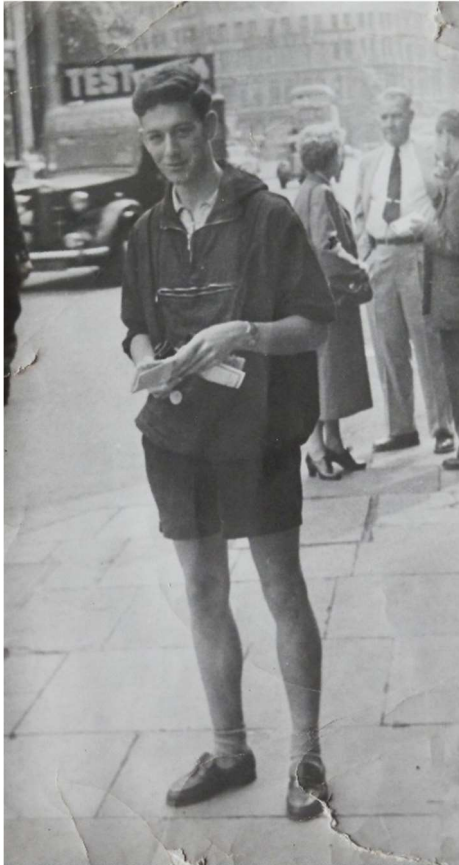
Am Donnerstagmorgen ging es wie üblich mit dem ÖV möglichst weit nach draussen Richtung Calais. Nach harzendem Anfang nahm uns ein Nestlé-Vertreter mit bis nach Calais. Er versorgte uns mit süssen Nestlé Produkten, was unseren Ausgaben für Nahrungsmittel entgegenkam. Als er von unserem Vorhaben erfuhr, nach England zu gelangen, legte er an Tempo zu und sagte, es wäre etwas knapp, die 12.30 Uhr Fähre zu erreichen. Er versuchte es und erwies sich als ein Racer. Im Anflug auf den Hafen sagte er uns, dass er nicht bis zum Pier gelangen könne und erklärte uns den Weg zur Fähre. Wir bedankten uns, stiegen aus und strebten im Laufschrift der Fähre zu. Es waren etwa noch 30 Meter bis zum Ziel, als sie begannen, den Passagiersteg einzuziehen. Sofort begann ich, mich mit lauter Stimme hörbar zu machen. Das wurde bemerkt und der Steg wieder ausgefahren, so dass wir doch noch an Bord kamen. Und plötzlich fuhr es mir durch meinen Kopf: Und wenn dieser Kahn nun nach New York fährt? Spass beiseite, ab Calais fahren nur Fährschiffe über den Ärmelkanal nach Dover.

An Bord erfolgten nun die Einreiseformalitäten. Allein mit einem Zollbeamten in einem kleinen Büro ging es um Passkontrolle und ums wer, woher, wohin, mit welchen Mitteln? Ich schloss dabei gut ab, neuer Pass, Einladung zur Europameisterschaft der FEMA, Adressen einer Freundin meiner Mutter und eines Modellautofreundes, sowie ausreichend Cash, obwohl ich die Reserve in meiner Geheimitasche fälschlicherweise nicht deklarierte. Weniger erfolgreich war das Prozedere für meine Begleiterin: Kein Ziel, kaum Cash, zwei Adressen, die sie nannte, konnten telefonisch nicht erreicht werden mit dem Resultat, dass die Einreise verweigert wurde. Als wir in Dover anlegten, ging alles sehr schnell, sie wurde zurückgehalten und ich mit dem Strom mitgerissen, so dass keine Zeit mehr vorhanden war, um etwa Adressen oder einen Kuss auszutauschen, es blieb ein wehmütiges Winken. Hilda wurde gratis zurück nach Calais transportiert und ich habe nie mehr etwas von ihr gehört.

Für mich ging es nun darum, London zu erreichen. Also Fussmarsch vom Hafen durch die Stadt und auf die Ausfallstrasse Richtung Kapitale. Schon bald hielt ein Sunbeam Cabriolet, offen, mit vier Sitzen und ich durfte links vorne neben dem Fahrer Platz nehmen. Bald setzte Smalltalk ein und es stellte sich heraus, dass der etwa 30-jährige Fahrer der Sohn war der distinguierten Dame auf dem Rücksitz. Man fragte nach meinem Ziel und dieses deckte sich mit der vorgesehenen Route der Herrschaften. Der Himmel war bedeckt und ergab ein Wetter, bei dem auf dem Kontinent wahrscheinlich niemand offen fahren würde. Wir kamen zügig voran, wobei mir der Linksverkehr schon etwas fremd vorkam und auf die Frage «wohin in

*Mit einem solchen Sunbeam Talbot Cabriolet ging es offen von Dover bis nach London*





*Autostopper Roland Salomon in London*

London?» antwortete ich keck mit City. Obwohl sein Fahrziel im Norden Londons lag, wollte er mich freundlicherweise in die City bringen. Dabei tat er sich schwer mit meinem Ziel und geriet ins Schwitzen. Als Unmut von der Rückbank zu vernehmen war bat ich, mich bei nächster Gelegenheit aussteigen zu lassen.

Da stand ich nun auf dem Trottoir und hatte keine Ahnung, wo ich mich befand. Ich war bei den Pfadfindern nicht ungeschickt gewesen bei Orientierungsläufen, aber bei diesem grauen Himmel wollte es mir nicht gelingen, Süden zu finden. Es dauerte eine Weile, bis ich auf der Karte anhand der Strassennamen meine Position ausfindig machen konnte. Nun ging es noch darum, die Karte richtig zu orientieren. Da wurde ich von einem jungen Mann angesprochen, der mir Hilfe anbot. Dabei wollte er vorerst feststellen, ob ich mit der Nationalität meiner Rucksackflagge übereinstimmte und fragte mich dann plötzlich auf Berndeutsch, was ich suche und er heisse übrigens René. Nach einem kurzen Gespräch versprach er, mir ein günstiges Bed & Breakfast in der Nähe zu zeigen. Er habe aber noch etwas zu erledigen und ich solle doch in der Nähe bei seiner Schlummermutter eine  $\frac{3}{4}$  Stunde auf ihn warten. Die Lady sei aber äusserst misstrauisch und wir müssten uns kennen. Der gemeinsame Nenner hiess Pfadfinder in Biel und bald war die Story geboren. Er gab mir seine Adresse und ich begab mich auf den Weg zu einem schmucken Einfamilienhaus. Die alte Lady öffnete nach ein paar persönlichen Fragen und meinen zusätzlichen Erklärungen zögerlich die Türe und lud mich in den Salon ein, wo ich eine Unterrichtsstunde in Tea-Trinken auf englische Art erhielt. Bald kam ein interessantes Gespräch zustande in dem ich endlich einmal meine Englischkenntnisse anwenden konnte. Bald war René zurück und zeigte mir das Bed & Breakfast, welches in einem halben Untergeschoss (Mezzanine) untergebracht war und von einer Französin geführt wurde. Ein Bier mit René in einem typischen Londoner Pub beschloss den ereignisreichen Tag.

Ich fand einen Platz in einem Vierbettzimmer, bekam aber die Mitbenutzer nie zu Gesicht. Die waren morgens, wenn ich erwachte, weg und erschienen abends erst, wenn ich dem Schlaf der Gerechten frönte. Am Donnerstag ging es früh zur Stadtbesichtigung. Obwohl Soho in der Nähe lag, war damals dort noch nicht viel Betrieb. Es ging via Hyde Park zu Westminster und via «Mall» zur berühmten No. 10. Trafalgar Square und Picadilly Circus waren weitere Stationen und das einzige Museum, für das die Zeit reichte, war jenes an der Tower Bridge. Ich wollte noch unbedingt die Royal Albert Hall besichtigen, weiss aber heute nicht mehr weshalb genau.



*Tower Bridge*



*Horse Guard*

Am Freitag ging die Besichtigung weiter, jetzt mehrfach mit der Underground, was Spass machte. Es war die Zeit der Beatles und lange Haare in der Schweiz eher verpönt. Hier war ich überrascht, in der U-Bahn einen Geschäftsmann im dunklen Anzug und Krawatte, mit Aktentasche, Melone und Schirm ausgerüstet, mit einem langhaarigen, eher ungepflegten, jungen Mann diskutieren zu sehen. Eindruck machten mir auch die praktischen, kostengünstigen, schwarzen Einheitstaxis, mit dem unglaublichen Wendekreis, denen der Dieselmotor weder anzuhören noch anzuriechen war. Die Pubs waren zweigeteilt, auf der einen Seite Holzboden und rauhere Einrichtung für die «Blue collars» und auf der anderen Seite die etwas gediegenere Einrichtung mit Teppichboden für die «White collars». Die Bedienung war jedoch durchgehend einheitlich, was – glaube ich – für die Preise nicht zutraf. Zu jener Zeit waren die Pubs nachmittags geschlossen und es war nicht möglich, jederzeit ein Bier zu trinken. In vielen Pubs wurde Dart gespielt.

Die Regeln gestatteten es jedermann zu spielen, man musste sich jedoch hochdienen und herausfordern lassen. Verlor man, war man gleich wieder weg vom Board, gewann man, konnte es weitergehen. Beeindruckend war für mich auch die Ruhe in allen Situationen und das vorbildliche Schlange stehen. Nirgends habe ich ein Vordrängen oder Drücken erlebt. Das liesse sich durchaus auch bei uns einführen, müsste aber vor allem im Kindergarten anfangen.

Am Samstag ging es dann früh zum Ziel dieser Reise, vom Bahnhof Kings Cross nach Luton im Norden. Heute trägt sogar der dortige Flughafen die Bezeichnung London-Luton, obwohl er 60km von der City entfernt ist. Vom Bahnhof Luton aus ging es per Taxi zur Modellautopiste, wo der Trainingsbetrieb begann.

Meine Kollegen mit meinem Renngerät waren noch nicht eingetroffen, was ich zur Kontaktaufnahme mit Mitkonkurrenten nutzte. Die Dänen hatten auf dem Gelände zwei grosse Zelte errichtet und irgendwie war damit auch schon meine Übernachtungsstätte gefunden. Als auch die Schweizer Delegation eintraf, konnte mit dem Training begonnen werden. An den Trainingsbetrieb kann ich mich nicht mehr erinnern. Gegen die Engländer hatten wir jedoch keinen Stich. Nachdem Training beschlossen einige, im Hotel, wo die meisten abstiegen, zu Essen. Da es auf der Piste etwas spät wurde, trafen wir im Hotel nach 21 Uhr ein, Enttäuschung: Küche geschlossen. Also begaben sich etwa ein Dutzend in das grosse Zimmer eines Teilnehmers und ein Detachement wurde zwecks Nahrungsbeschaffung abkommandiert. Diese tauchten schon bald mit kiloweise Fish and Chips und viel Bier auf. Es wurde



*Die idyllische Rennpiste von Luton, 40 km nördlich von London*

*Die schnellen Engländer Jack Cook und Ken Procter*



Roland Salomon | Model Cars

ein Schlemmermahl mit Spass, völkerverbindenden Trinksprüchen und einem späten Abend.

Vom Rennen am Sonntag, 15. August 1954 habe ich kaum mehr Erinnerungen. Die Engländer gewannen erwartungsgemäss die Klassen 1,5 und 2,5 ccm mit einem Doppelerfolg von F.S. Drayson und 10 ccm durch F.J. Dean. Einzig bei den Fünfern gewann ein Italiener, V. Cossetta, Gold. Mein RS4 Supertigre landete enttäuschend ausserhalb der Edelmetallplätze. Adi Lallinger, der mit seiner Frau aus München angereist war, bot mir eine Rückfahrtgelegenheit via Paris bis in die Schweiz an, was ich gerne annahm. Nach einem geglückten Renntag, bei dem auch das britische Fernsehen anwesend war, wurde das Renngerät wieder im Kofferraum von Philip's Opel verstaut. Danach gabs einen Grillspass bei den Dänen und nochmals ein Nachtlager.

Am Montag besuchten wir Bekannte von Adi in der Umgebung Londons und am Dienstag versuchten wir hartnäckig, an die Fernsehsendung heranzukommen. Auf dem Weg nach Dover hielten wir nach TV Antennen Ausschau und fragten mehrmals nach. Es schien sich zu bestätigen, dass einige Snobs Antennen installierten, ohne ein Empfangsgerät zu besitzen. Endlich fanden wir ein Radio / TV Geschäft mit Antenne, Empfangsgerät und der Bereitschaft uns die Sendung ansehen zu lassen. Wir sahen uns also bereits 1954 im englischen Fernsehen. Die Sendung war recht interessant aber die Bildqualität noch sehr bescheiden, aber das tat nichts zur Sache.

Am Mittwoch gings dann wieder über den Kanal nach Calais und von dort Richtung Paris. Adis Wagen war ein VW «Bretzel» der ersten Generation mit geteilter Heckscheibe, nicht synchronisiertem Getriebe und Seilzug Bremsen. Ob und welche Stossdämpfer er hatte, weiss ich nicht mehr, aber es schüttelte ganz ordentlich auf Frankreichs Strassen. Adi wollte ein paar Tage in Paris bleiben und erst am Sonntag weiterfahren. Das war mir eindeutig zu spät, wollte ich doch unbedingt den Formel 1 GP in Bern besuchen. Also entschied ich mich für das letzte Teilstück für Autostopp. Um Geld zu sparen, bat ich Adi, mich im VW übernachten zu lassen, was er unter der Bedingung erlaubte, dass dies nicht vor dem Hotel geschehe und er händigte mir die Schlüssel aus. Nach dem Abendessen aber noch vor der Dämmerung verschob ich den VW, ohne Ausweis und ohne je in einem Auto selbst gefahren zu sein und das in Paris. Ich suchte also einen geeigneten Parkplatz und geriet auf die breite Avenue de Clichy, stadtauswärts. Es wollte einfach nichts Brauchbares auftauchen und ich hatte plötzlich Angst, nicht mehr zum Hotel zurückzufinden. Es herrschte geringer Verkehr, ich schaute mich gut um und im geeigneten Augenblick wendete ich auf



Adi Lallinger's Frau



Das befestigte Langres im Dép. Haute-Marne

der Avenue. Und schon hörte ich eine Trillerpfeife und sah den Flic auf seinem Vélosolex. Ich hatte ihn vorher überhaupt nicht gesehen. Verdammt, dachte ich und drehte das Fenster herunter. Er hob versöhnlich seinen Zeigefinger und rief mir ein «à Paris on ne fait pas ça» zu und begann, weiterzufahren. Ich fuhr zurück und versöhnte mich mit dem Getriebe, indem ich versuchte, die Gänge ohne Kratzgeräusche einzulegen, Motto Übung macht den Meister. Nun fuhr ich die Umgebung des Hotels ab und wurde nach langem Suchen endlich fündig. Ich lockerte meine Kleidung, kroch auf den Rücksitz und machte es mir unter einer Woldecke möglichst bequem, mit Betonung auf möglichst.

Horror am nächsten Morgen um sechs Uhr in der Früh. Ich hatte vor einem Fabrikeingang geparkt und war nun inmitten einer riesigen Menschenmenge, die zur Arbeit drängte. Der Ansturm legte sich bald, ich begab mich ans Lenkrad und steuerte das Hotel an. Dort gab ich die Autoschlüssel an der Reception ab, ohne die Lallingers zu wecken und schritt zur nächsten Métro-Station. Aufgabe: Fahrt zur Endstation, die am nächsten bei der Schweiz liegt. Wieder an der Oberfläche gings zum Bäcker für eine Baguette und zum nächsten Brunnen für Morgentoilette und das Auffüllen der Wasserflasche. Im Rucksack verblieb ein weitgereister Salsiz (aber nur noch wenige Francs) und das sollte als Verpflegung für den Tag ausreichen und ich wollte ja heute noch zuhause ankommen. Das Stoppen lief nicht schlecht aber die Sonne neigte sich beträchtlich als ich in Langres ankam. Eine interessante und befestigte Stadt auf einem markanten Hügel in einer riesigen Ebene. Eine Passstrasse windet sich auf der westlichen Seite hoch und führt durch ein Tor in der mächtigen Schutzmauer ins Städtchen. So weit brachte mich der letzte Chauffeur. Auf der östlichen Seite das Gegenstück zu Fuss hinunter in die Ebene im Schatten des Hügels. Warten und wieder etwas gehen und wieder etwas warten bei dünnem Verkehr. Ich machte mir Gedanken beim nahegelegenen Bauernhof für ein Nachtlager nachzufragen, als ein Peugeot aus der falschen Richtung anhielt und mir Mitnahme anbot. Als ich sagte, dass ich in die Schweiz wolle, wendete er und nahm mich an Bord. Das ältere Ehepaar war vorher an mir vorbeigefahren, ohne dass ich es bemerkte. Die Frau brachte ihren Mann dazu zu wenden und mich zu holen, welch ein Glück für mich. Die Fahrt ging zügig bis nach Belfort zum Bahnhof. Dort wechselte mir das Ehepaar noch ein paar Franken (CH in FF) für das Billett nach Basel. Dort erreichte ich noch gerade den letzten Schnellzug mit Halt in Liestal. Die letzten 3 km noch zu Fuss und um 1.30 h hatte ich Lausen erreicht.

Am Freitag früh gings nach Konolfingen, wo mich mein langjähriger Schulfreund Christian Stucki erwartete und das Gästezimmer, wie alljährlich, bereitstand. Nun gings gemeinsam zum – leider letzten – Grand Prix von Bern, wo wir kein Training und kein Rennen ausliessen.

Der Grand Prix der Schweiz vom 22. August 1954 wurde übrigens von Juan Manuel Fangio auf Mercedes gewonnen, vor José Froilan Gonzales auf Ferrari, Hans Hermann auf Mercedes, sowie vor 3 Maseratis und weiteren 2 Ferraris. Bei den 500er Motorrädern siegt Geoffrey Duke auf der 4 Zylinder Gilera knapp vor William Amm auf Norton. Fergus Anderson gewann die 350er auf Moto Guzzi und damit zum sechsten Mal in Bern.

Es sollte der letzte Grand Prix auf der Bremgarten-Rundstrecke gewesen sein. Im Anschluss an den grossen Unfall 1955 in Le Mans wurden Rundstreckenrennen in der Schweiz – und nur hier – verboten.

## Europameisterschaft in Västeras (S), 5. August 1956

Da die Englandreise zwei Jahre zuvor sehr interessant gewesen war, wollte ich auch nach Schweden per Autostopp reisen. Schlussendlich einigten sich aber vier Modelle, gemeinsam und mit genügend Zeit nach Schweden zu fahren: Philip Rochat mit seinem Opel Rekord Cabriolet als Fahrer und Fritz Berner (Bänu), Adi Lallinger aus München und meine Wenigkeit. Am Donnerstag früh trafen Bänu und ich bei Philip in Muttenz ein, verstaute Gepäck und Rennautos im Kofferraum, nahmen Abschied von Frau und Tochter Rochat und fuhren los Richtung deutscher Grenze. Danach gings dem Rhein entlang und noch ohne Autobahn Richtung Norden.

Treffpunkt mit Adi auf der Autobahn, vor der AB-Polizei am Kreuz Karlsruhe. Wir waren nur kurz am Treffpunkt, als Adi in seinem kleinen Sportflitzer auftauchte und als er uns sah, ein perfektes Tête-à-queue produzierte. Damit war die Stimmung bereits auf einem ersten Höhepunkt. Adi's Gepäck und seine beiden Renner fanden noch Platz im Kofferraum und nun fuhr Adi seinen Sportler in den Hof der Autobahnpolizei, verschloss ihn, kam zu uns zurück und los gings, jetzt mit grösseren Teilstücken auf der Autobahn. Adi versicherte uns, dass sein Sportler auf diesem Parkplatz sicher sei und auch bei unserer Rückkehr noch unbeschädigt zur Verfügung stehen



«Unser Opel» mit Philip, Bänu und mir



*Adi Lallinger mit seinem Flitzer*



*Bänu, ich und Philipp, es wurde unheimlich viel gelacht*

würde. Wir bezweifelten dies, zeigten Respekt für seinen Mut und hätten uns vorstellen können, dass der Kleine inzwischen einen Radblocker erhalten würde.

Wir sahen auf unserer weiteren Reise noch einige Kriegsschäden und waren erstaunt, dass sich Bänu stark dafür interessierte. Dies wurde uns verständlich, als wir seinen deutschen Pass(!) sahen und er uns seine Familiengeschichte erzählte. Sein Vater kam als Kind in die Schweiz, lernte perfekt Berndeutsch und baute in Bümpliz eine kleine Garage auf. Bänu wurde hier geboren, aber die Familie bewarb sich nie um das Schweizer Bürgerrecht. Bänu, durch und durch Schweizer, wollte den roten Pass erst beantragen, wenn der Zeitpunkt für die RS abgelaufen war. Aber es sollte anders kommen, denn nun wurde in Deutschland die Wehrpflicht eingeführt. Er bevorzugte die Schweizer Armee, wurde Schweizer und rückte mit 26 Jahren in die RS ein. Dort gefiel es ihm so gut, dass er Unteroffizier und später mit dem Wachtmeister ausgezeichnet wurde. Doch dies hatte er zum Zeitpunkt unserer Schwedenreise noch vor sich. Fritz Berner aus Bern, das konnte doch mit einem deutschen Pass nicht funktionieren. Die Garage in Bümpliz, die er von seinem Vater übernommen hatte, gab er nach dessen Tod auf. Er heiratete eine Tessinerin mit einem Restaurant in Arosio, übersiedelte in die Sonnenstube und wurde Beizer. Den Modellbau gab er nie auf, wechselte vorerst zu den Schnellbooten und kam auch dort zu Siegerehren. Als er den Wettkampf an den Nagel hingte, baute er einige berühmte Automobile akribisch genau nach. U.a. einen Jaguar C-Type Le Mans in British Racing Green und den Auto Union Vorkriegsrennwagen von Caracciola in Silber. Wenn ich im Tessin war und Zeit hatte, besuchte ich Bänu jeweils und wir wärmten die alten Zeiten bei einem Glas Merlot auf. Er hat uns viel zu früh verlassen, RIP. Doch zurück zu unserer Schwedenreise.

Adi gab ein paar neue Witze zum Besten und hob die Stimmung weiter, womit die Zeit im Eiltempo verflog. Philip kannte am Steuer nur Vollgas, so dass wir tüchtig vorankamen. Anhalten gab's nur wenn der Tank leer oder die Blase voll war. Unsere Route führte uns über Frankfurt, Hannover, vorbei an Hamburg und Rostock zum Fährhafen Travemünde, wo wir am späten Nachmittag eintrafen. Heute führt die sogenannte Vogelflugroute über die viel kürzere Fährstrecke Puttgarden – Rödbyhavn. Unsere Fähre führte in über zwei Stunden nach Gedser und alle freuten sich im Vorfeld riesig auf das reichhaltige Schwedenbuffet à discrétion, das von Skandinavien-Fahrern hoch gelobt wurde, eine Neuheit in unseren Breitengaden. Aber zuerst musste unser Opel an Bord gebracht werden. Eine Premiere, von Allen aufmerksam verfolgt. Dann stracks in den Ess-Saal, Tisch reservieren und ans gelobte Buffet. Das



Helsingborg in Südschweden



Schweden, Linksverkehr, gewöhnungsbedürftig

war wirklich beeindruckend und sehr vielseitig. Ich ging sehr vorsichtig vor nach dem Motto «Was der Bauer nicht kennt...» ans Werk. Die rote Salami, die smaragdgrünen Gurken und etliche andere Speisen machten mich misstrauisch. So blieb es denn vorläufig bei einem kleinen Teller mit harten Eiern, einem panierten Fisch und gekochten Kartoffeln. Meine Kollegen kamen alle mit gehäuften Tellern zurück und erschrakten ab den süssen Salaten und Gurken, sowie anderen Nahrungsmitteln, die absolut nicht nach unserem Geschmack zubereitet waren. Keiner ass seinen Teller leer, während ich mir einen zweiten, immer noch vorsichtigen Service gönnte.

Nach Gedser ging es nordwärts durch ganz Dänemark, an Kopenhagen vorbei, bis nach Helsingör, wo uns eine Fähre in 20 Minuten nach Helsingborg in Schweden übersetzte und nun hiess es Linksverkehr!

Es war schon am Dämmern und jedes Mal, wenn uns ein Fahrzeug entgegenkam, kam ein ungutes Gefühl auf. Wir wussten schon, dass man in Schweden links fährt, aber weiss es auch der Entgegenkommende? Ein weiteres Problem stellte sich mit der Suche nach einer Schlafgelegenheit. Unsere Strasse führte nirgends durch eine Ortschaft. Nach jeweils etwa 10 km kam eine Kreuzung, meist mit einer Tankstelle und einem Wegweiser zu einer Ortschaft. Wir versuchten es zweimal, konnten aber ausser einzelnen Häusern keine Ortschaft feststellen. Und keine Seele, die man hätte fragen können, alle schienen schon zu Bett gegangen zu sein. Also fuhren wir weiter bis zu noch einer bedienten Tankstelle und Café. Dort halfen uns die Ortskundigen, reservierten für uns eine Herberge und zeichneten uns den Weg dahin auf. Über die einfache Schlafgelegenheit waren wir sehr froh und sanken todmüde in unsere Betten.

Am nächsten Morgen, es war Freitag, sah die Welt bedeutend freundlicher aus. Wenig Verkehr auf meist vier Spuren mit einer sehr speziellen Fahrweise: Es wurden, auch von den Lastwagen, meist die mittleren Spuren benutzt. Fuhr man auf einen dieser Brummer, oder auch langsameren Personenwagen auf, so begaben diese sich zuverlässig und früh genug auf die äussere Spur, um einen vorbeizulassen, gar nicht schlecht. Im Verlaufe des Tages gelangten wir auf eine ellenlange Baustelle, auf welcher der Belag erneuert wurde. Vorerst musste der Untergrund bearbeitet werden, was für uns viele Kilometer auf benetzter Naturstrasse bedeutet. Es bildeten sich Kolonnen und das Spritzwasser empfahl ein geschlossenes Dach. Bald war der Opel trotz genügenden Abständen ein Tarnfahrzeug mit fleissiger Nutzung des Scheibenwischers. Dieser wurde durch Vakuum vom Vergaser angetrieben und arbeitete schnell bei wenig Gas und stand praktisch still, wenn zum Überholen Vollgas



Die schnelle Piste von Västerås



Europameisterschaft 1956: Teilnehmer aus acht Nationen

gefordert war, also genau das Gegenteil was man sich eigentlich wünschte. Und plötzlich ging überhaupt nichts mehr. Also stellten wir an einem geeigneten Ort aus und Bänu schritt zur Reparatur. Der Scheibenwischer hatte angefressen und es dauerte eine Weile, bis er demontiert werden konnte. Mit Schmirgeltuch aus der Modellgarage wurden nun die Achsen poliert und ich sehe Bänu noch heute, wie er diese mit dem Ölmesstab schmierte und montierte. Die Reparatur hielt bis ans Lebensende des Opels.

Bald war die Baustelle beendet und wir gelangten tatsächlich in eine grössere Ortschaft mit Infrastruktur. Nun wurde der Opel gewaschen, dann gings zur Verpflegung, das Dach geöffnet, und danach an die Tankstelle. Wir erhielten vom Tankstellenwart einen Vollservice, der nebst Reinigung der Windschutzscheibe auch das Reinigen unserer Sonnenbrillen (am Kopf) umfasste. Kaum wieder in Fahrt und noch innerorts, flog eine Taube längere Zeit genau über uns, gleiche Richtung und nur etwa in 5 Metern Höhe. Dies veranlasste Adi zum Spruch «des is ä sechzger Tube». Noch bei Tageslicht trafen wir in Västerås (ca. 100 km westlich von Stockholm) ein und bezogen das reservierte Hotel. Nach der Verpflegung begaben wir uns auf einen Verdauungsspaziergang und realisierten erst jetzt, wie hoch wir uns im Norden befanden. Abends um 21 Uhr konnte man im Freien noch die Zeitung lesen, was dann ab 3 Uhr morgens auch wieder möglich war.

Am Samstag gings zur Modellautopiste zum Training. Jeder hatte genügend Zeit, sein Modell auf die herrschende Meteo einzustellen. Ich versuchte es zuerst mit dem RS Stiletto und brachte einfach keinen reinen Ton hin. Abstellen, nachregulieren, wieder starten und wieder war der Ton nicht rein. Da kam Philip zu mir und sagte «hast Du denn schon einmal die Zeit gestoppt?» Nein, da ich vorher den sauberen Ton erreichen wollte. «Dann tue es» war seine Empfehlung und ich drückte. Resultat 8 km/h schneller als je zuvor und in der Nähe des Weltrekordes von 140 km/h. Die Piste befand sich praktisch auf Meereshöhe und alle Modelle waren hier deutlich schneller als in der Schweiz. Das hat mich natürlich gefreut, umso mehr als RS 8 Sabre gleich schnell war. Adi, Bänu und Philip waren ihrerseits mit den Trainingsresultaten ebenfalls zufrieden und so konnten wir guter Laune mit der Konkurrenz fachsimpeln und plaudern.

Neben dem etwas gewöhnungsbedürftigen Essen hatte Schweden für uns weitere Besonderheiten parat: Alkohol nur in speziellen Geschäften mit reduzierten Öffnungszeiten und im Restaurant auch nur bis 21 Uhr. Das führte zu Situationen, die sicher nicht im Sinne des Gesetzgebers waren, denn um 20.45 kreuzte der Kellner



*Trocknen der Piste am Sonntagabend nach 20 Uhr*



*Unsere Modelle v.h.l. «4 Fun» Gold, Adi Silber und «2 Slo» Philip 5., Bänu Silber, Adi 4., ich mit «Supersabre» Gold und «Stiletto» Silber*

auf für «Last Orders» und weil man um diese Zeit noch recht durstig war, wurde auf Vorrat bestellt. Auf einem Servierboy wurde dann die reichliche Bestellung vor 21 Uhr an den Tisch gestellt und man musste dann sprichwörtlich über den Durst trinken, um die Flaschen bis zur Sperrstunde leer zu kriegen. Die schon damals hohen Alkoholpreise lehrten uns jedoch rasch, mit der Situation umzugehen.

Eine ortsansässige Rennfahrerfamilie lud uns zum Aperitif ein. Wir wurden dann mächtig von der schwedischen Wohnkultur überrascht. Während die Häuser in der Stadt aussen nackt und grau aussahen, war die Wohnung im Innern ausserordentlich grosszügig und wohnlich eingerichtet. Hochflorige Teppiche machten das Ausziehen der Schuhe am Eingang logisch. Die Einrichtung hell und mit nordischen(!) Möbeln geschmackvoll eingerichtet. Wir begriffen nun auch, wieso abends kaum Leute auf der Strasse zu sehen sind. Hier spielte sich das Leben wegen der langen Winter zuhause ab, ganz im Gegensatz zu südlichen Ländern.

Sonntag war Renntag und ich war mit der kleinen Klasse zuerst dran. Sabre 141,8 km/h und Stiletto 141,3 km/h, beide über dem Weltrekord und mit Gold und Silber vor den favorisierten Schweden und Engländern. Absolut top. Bänu gewann bei den 5 ccm hinter dem «Tropfen» von Adriano Miretti Silber und Adi verpasste Bronze knapp und wurde Vierter. Bei den Zehnern stellte sich Drama ein. Nach dem ersten Lauf war Philip mit seinem «4 Fun» an der Spitze und Adi dahinter, sowie Philip mit seinem «2 Slo» Fünfter. Die Schweden schienen wieder geschlagen. Es zog ein Gewitter auf und der zweite Lauf konnte nicht gestartet werden. Die Rennleitung wollte aufgrund des ersten Laufes werten, wogegen sich die Schweden wehrten und durchbrachten, dass das Gewitter abgewartet wurde. Das war abends nach 20 Uhr. Jetzt wurde die Piste getrocknet, indem Benzin ausgeschüttet und angezündet wurde. Aber alles nützte nichts, keine Medaille für Schweden. Die Preisverteilung bei Nachteinbruch war eine eher düstere Angelegenheit und die Preise waren ebenfalls dürftig. «Unser Opel» fuhr derweil zweimal Gold und zweimal Silber, sowie einmal Bronze ein und gewann damit nicht weniger als fünf von total 9 vergebenen Medailen. Stolz traten wir den Heimweg an.

Wir liessen uns nun nach getaner Arbeit etwas Zeit und legten in Kopenhagen einen Zwischenhalt ein, um den Tivoli Park zu besuchen. Anschliessend unterhielt uns Philip wieder mit seinen Fahrkünsten. Je näher wir an den Hafen von Gedser kamen, desto dichter wurde der Verkehr, um in Sichtweite der Fähre komplett zum Erliegen zu kommen. Der Verlad ging langsam voran und wir kamen nur schrittweise vorwärts. Genau bei uns war Schluss und wir begannen uns damit abzufinden, die



*Im Tivoli, Kopenhagen*



*Bänu und Adi im Tivoli*

nächste Fähre nehmen zu müssen. Nun wurden die Güterwagen der Bahn verladen und als dieses Manöver beendet war, fanden gerade noch einmal zwei Autos Platz, wir waren erleichtert. Beim Entladen mussten wir dann allerdings warten bis die Fähre komplett leer war, um an Land zu kommen.

Einmal in Deutschland gaben wir Bänu Gelegenheit, Kriegsrüinen zu besichtigen und fuhren in die Stadt Hamburg hinein, um den Hafen und die berühmte Reeperbahn zu besichtigen, u.a. auch die Herbertstrasse. Dort betrieb Adi Markforschung und ging auf ein Fenster zu, wo sich ein Flügel öffnete und ein Gespräch begann. Ich war nahe genug um «fünf Mark» zu hören. Adi offerierte eine Zigarette und wir zogen von dannen. Am helllichten Tag bot die Gegend wenig Attraktivität und wir zogen es vor, uns in Richtung Schweiz zu bewegen.

Schon mehrmals habe ich erwähnt, dass Philip auf der Strasse ein «Heizer» war und meist nur Vollgas kannte. Er hätte einen guten Rennfahrer abgegeben, nur war der Opel mit Lenkradschaltung und 3 Vorwärtsgängen nicht gerade das richtige Werkzeug dazu. Später ist er dann auf Alfa Romeo umgestiegen. Inzwischen zum Selbstfahrer geworden, war ich nicht mehr dabei. Zurück zum Opel. Dieser vertrug die sportliche Fahrweise schlecht und ich erinnere mich nicht, dass wir von einer längeren Reise mit intakter Schaltung, 3 Gängen und ganzer Kupplung heimgekommen wären. So auch jetzt. Spätestens ab Hannover begann der dritte Gang herauszuspringen, worauf ich meine Hand auf den Schalthebel legen musste, um solches zu verhindern. Jedenfalls erreichten wir Karlsruhe, wo Adi seinen Sportler unbeschädigt vorfand und unbehelligt vom Polizeiparkplatz wegfahren konnte. Danach erreichten wir auch noch Muttenz, wobei ich mit fortschreitender Distanz immer stärker auf den Schalthebel drücken musste.

Es ging eine unvergessliche Fahrt zu Ende, während welcher wir sehr viel gelacht haben. Wir haben die Natur bis in den hohen Norden erlebt und in Schweden deren Bewohner, sowie deren Lebensweise kennen gelernt. Es waren aber auch Tage von vorbildlicher Kameradschaft und schlussendlich ein sportlicher Grosserfolg.

PS. Ich war übrigens sehr froh, die Reise nicht per Autostopp angegangen zu sein, denn im Norden sahen wir des Öfteren mehr Autostopper als Autos.



Ankunft in Algier, Empfangen vom Adjoint des Maire und Präsident der Schweizerkolonie

## Jules Verne, 9. Juni 1957, Algier

Philip Rochat, der grosse Pionier des Modellautosports und Präsident des schweizerischen Clubs SMCC Swiss Model Car Club war auch Initiator des europäischen Verbandes FEMA Fédération Européenne du Modelisme Automobile, deren Präsident er wurde. Als solcher erhielt er von der Stadt Algier, le Maire A. Chevalier und seinem Adjoint, Dr. R. Chabélard eine Einladung zur Einweihung des neuen, riesigen Sportkomplexes «Jules Verne».

Die Einweihung fand an zwei verlängerten Wochenenden statt und umfasste Sportanlagen für Leichtathletik, Fussball, Rugby, Baseball, etc. aber auch eine Modellautopiste, Kreisbassin für Modellboote, Piste für Fesselflieger, etc. kurz, eine unvorstellbar grosszügige und vielseitige Anlage. Wir Automodeller wurden für das erste Wochenende vom 9. Juni 1957 eingeladen. Inkl. Lufttransport ab Marseille und inkl. Übernachtungen.

Es war dies in der Zeit, in der Algier unter Terroranschlägen litt. Erst war gerade eine verheerende Bombe in einem Dancing explodiert und hatte Dutzende Opfer gefordert. Philip wollte deshalb nicht mit der vorgesehenen Air Algérie fliegen. Dies wurde akzeptiert und wir wurden auf Air France umgebucht. Auf dieser Linie flog die AF mit viermotorigen Flugzeugen «Deux Ponts» des französischen Herstellers Breguet. Diese Flugzeuge hatten tatsächlich zwei Stockwerke und bekamen von uns wegen des etwas schwerfälligen Aussehens sofort den Übernamen «Schwangere Bergente». Der Vollständigkeit halber: Bei der Air Algérie wären wir mit den neuesten Douglas DC4 geflogen. Die AF mit der Bauchigen brachte uns jedoch sicher hin und zurück. Die Breguet Deux Pont galt im Übrigen als sehr sicher, hatte sie doch nie einen Unfall.

Mit den Landesverbänden stellte Philip eine zwanzigköpfige Delegation mit Teilnehmern aus Frankreich, Italien, Deutschland und der Schweiz zusammen. Darunter befanden sich u.a. Durand und Stéphan (F), Miretti (I), Lallinger und Eylers (D) und die Schweizer, Rochat, Berner, Streun, Hostettler, Jaberg und meine Wenigkeit.

Der berühmte Opel von Philip Rochat hatte wiederum das bewährte Trio Adi Lallinger, Fritz Berner und Roland Salomon an Bord. Gefahren wurde ab Muttenz über Lausen nach Bern, wo Adi und Bänu zustiegen und weiter über Genf Richtung Marseille zum Flughafen Marignane am Etang de Berre. Dort trafen sich alle Teilnehmer, checkten ein und begaben sich an Bord der Breguet Deux Pont. Dies war mein

erster Streckenflug und erst noch auf einen anderen Kontinent, denn zuvor hatte ich bloss einige Rundflüge erlebt. Der Flug verlief sehr ruhig begleitet vom Lärm (Musik?) der vier Sternmotoren und endete mit einer perfekten Landung.

Am Flughafen von Algier «Maison Blanche» (später «Boumedienne»), wurden wir vom Adjoint des Stadtpräsidenten, Dr. Chabélard und vom Präsidenten der Schweizerkolonie in Algerien, Herrn Zorn in Empfang genommen und wie Diplomaten durch den Zoll gebracht.

Unser Hotel befand sich im moderneren Stadtteil und war sehr komfortabel. Nach dem Nachtessen begab sich Bänu mit mir auf einen beschränkten Spaziergang, während dem wir auf einen riesigen Krater im Trottoir stiessen, der von einem Attentat herrührte. Einige Mutige begaben sich in die alte Innenstadt, die Casbah, wo das Nachtleben stattfand. Das erschien uns Jüngeren aber doch zu riskant.

Am Samstag ging es zum Training. Bänu und ich entschlossen uns, gleich im Renn dress dorthin zu fahren, er im blauen Überkleid und ich im weissen Kombi mit einer grossen «12» auf dem Rücken. Das Training verlief erfolversprechend, umso mehr als weder Engländer noch Schweden daran teilnahmen. Mitte Nachmittag wurden wir von einem Bus abgeholt für eine ausgiebige Stadtrundfahrt unter Führung von Dr. Chabélard. U.a. besuchten wir den Hafen, wo die französische Marine auffällig stark vertreten war. Wir fuhren auch in ein Aussenquartier, wo 4'000 Arbeiter im 24 Stundenbetrieb innerhalb eines Jahres eine riesige Wohnsiedlung erstellt hatten und sich noch mit Umgebungsarbeiten beschäftigten. Wir besichtigten auch ein Hochhaus, das mit einer Geschwindigkeit von 4 Tagen pro Stockwerk hochgezogen worden war. Man wollte uns offensichtlich beeindrucken, was ihnen bei mir vollumfänglich gelang. Von der Rundfahrt ging es direkt zu einem Empfang in das oberste Geschoss mit Terrasse der neuen Stadthalle. Hier trafen wir mit Sportlern anderer, eingeladener Sportarten zusammen. Die Stadtregierung war zahlreich und auch mit elegant gekleideten Damen vertreten. Als Mechaniker angezogen fühlten wir zwei uns deplatziert und zogen uns hinter eine grosse Säule oder auf die Terrasse zurück. Nach dem dritten Glas algerischen Schaumweins verfliegen die Hemmungen und wir begannen uns frei zu bewegen und die Situation zu geniessen. Es wurde ein geselliger Abend und die «Petit Fours» hatten uns genügend gesättigt, so dass wir eher früh in unseren Betten verschwanden. Sonntag war Renntag und nun galt es ernst.

Nach dem Frühstück ging es wieder zu «Jules Verne» auf dem Rennplatz. Bei bestem Wetter wurde der erste Lauf in Angriff genommen und es zeichneten sich gute



*Le Maire d'Alger, M. Chevalier und sein Adjoint, Dr. R. Chabélard (v.r.)*



*Die grosszügige Piste mit Bänu, Freddy, Hr. Zorn, Willy Jaberg und Ernst Hosteltter*



*Reiche Ernte, von links: Freddy, Bänu, Adi, Willy, Ernst, Philip und Miretti*

Resultate für das «Team Opel» ab. Nach dem ersten Lauf wurde das Rennen für das Mittagessen unterbrochen und wir begaben uns an einem ellenlangen Tisch unter freiem Himmel, wo vorerst einige Kurzansprachen gehalten wurden. Inzwischen war unser Hunger spürbar geworden und wir warteten auf das Essen. Menu Paella, aber was für eine: Unter freiem Himmel zubereitet und in einer riesigen Pfanne, die von vier Gehilfen getragen wurde, an den Tisch gebracht. Zwei Köche servierte dann individuell am Tisch, absolut einmalig. Zu jener Zeit ass ich noch keine Crevetten. Das bemerkte Adi und bot mir für meine Crevetten seine Kaninchen an, ein perfektes Tauschgeschäft. Der Wettbewerb wurde wieder ein grosser Erfolg für das «Team Opel». Ich gewann die «Anderthalber» und «Zweieinhalber» und damit erstmals ein Preisgeld von  $2 \times \text{Fr. } 50 = \text{Fr. } 100!$  Mein Benzinkostenanteil betrug Fr. 30, ebenso viel wie ich vor Ort verbraucht hatte, so dass netto Fr. 40 heraus schauten. Bänu unterlag bei den «Fünfern» nur Adriano Mirettis «Tropfen» und die «Zehner» von Philip und Adi platzierten sich alle unter den ersten 6, hurra! Abends nochmals vorsichtig Hotel und Umgebung mit Bänu erkundet, während die Casbah nochmals Anziehungspunkt für einige Mitreisende war.

Am Montagmorgen Transfer zum Flughafen und Rückflug nach Marseille, wiederum mit der mächtigen Breguet Deux Ponts. Und dann durften wir wiederum Philips Fahrkünste erleben. Und wiederum begann das Getriebe Schwierigkeiten zu machen.

Am Zoll in Genf wurden wir «auseinandergenommen». Philip und Adi mussten mit ihren Koffern ins Zollgebäude, während Bänu und ich draussen miterleben durften, wie die Zöllner den Opel aufs genaueste untersuchten. Es dauerte, aber man konnte uns keinerlei Unregelmässigkeit vorwerfen. Philip erzählte dann, dass er Adi's Schundliteratur noch kurz vor deren Entdeckung habe in einem Papierkorb entsorgen können. Was nun Adi verdrossen machte und er über eine längere Strecke stumm blieb. Philip sagte, dass derartige Literatur in der Schweiz verboten sei, während Adi sich sicher war, dass dies in Deutschland zulässig sei. Die Diskussion legte sich bald, da das Getriebe zum Hauptproblem wurde. Wie ein angeschossenes Reh quälten wir uns bis nach Bern, wo Bänu den Opel auf den Lift in Vaters Garage hievte und begann, das Getriebe zu öffnen. Ich sehe noch heute, wie abgeschliffene Schaltklauen und andere defekte Teile herunterfielen als er den Deckel öffnete. Folge: Adi nahm Philip und mich bis Lausen und Muttenz mit (er hatte inzwischen einen Viersitzer) bevor er über Karlsruhe Richtung München fuhr. Der verletzte Opel wurde von Bänu schnellstens repariert und sogar nach Muttenz überbracht, perfekter Service.



*Deux Pont mit Adi und Philip*

Eine wiederum sehr interessante Reise hatte uns noch mehr zusammengeschweisst und blieb trotz dem «Bad end» unvergessen.