



Raubkatzen aus der Schweiz

Grosse Erfolge waren Chuck Graemiger und dessen Cheetah nie vergönnt, dennoch hat der unkonventionelle Schweizer Konstrukteur im Automobilsport bleibende Spuren hinterlassen.

In der zweiten Hälfte der Siebzigerjahre ist die Schweiz in der damals populären Zweiliter-Klasse der Gruppe 6 neben Sauber noch durch einen zweiten Hersteller vertreten, nämlich durch Chuck Graemiger und dessen offene Rennweitzer mit dem wohlklingenden Namen

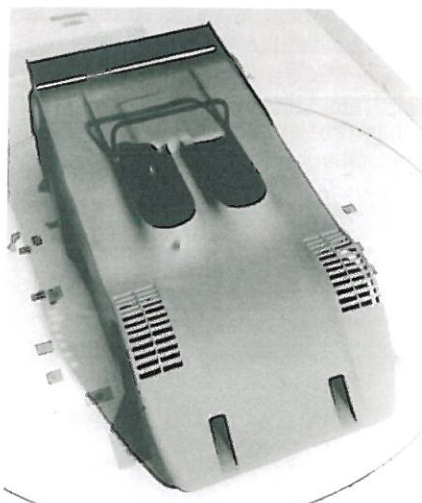
Cheetah (englische Bezeichnung für Gepard). In der internationalen Szene sind die kleinen eidgenössischen Teams hinter den etablierten Marken Alpine, Chevron, Lola, March und Osella bloss Aussenseiter, in der Schweizer Meisterschaft hingegen setzt es 1976 zwischen den Sauber C5, den March des Lista-Rennstalls und dem Cheetah G501 von Peter Bernhard spannende Gefechte ab. Der Ostschweizer bedauert seinen Wechsel vom Porsche 911 keineswegs, denn mit dem handlichen Cheetah kann er den Favoriten

Der Cheetah G606 mit Graemiger und seiner Crew bei der Vorstellung im Herbst 1990. Mit diesem letzten Modell endet die Geschichte der Schweizer Marke.

La Cheetah G606 avec Graemiger et son équipe lors de la présentation en automne 1990. L'histoire de la marque suisse se termine avec ce dernier modèle.

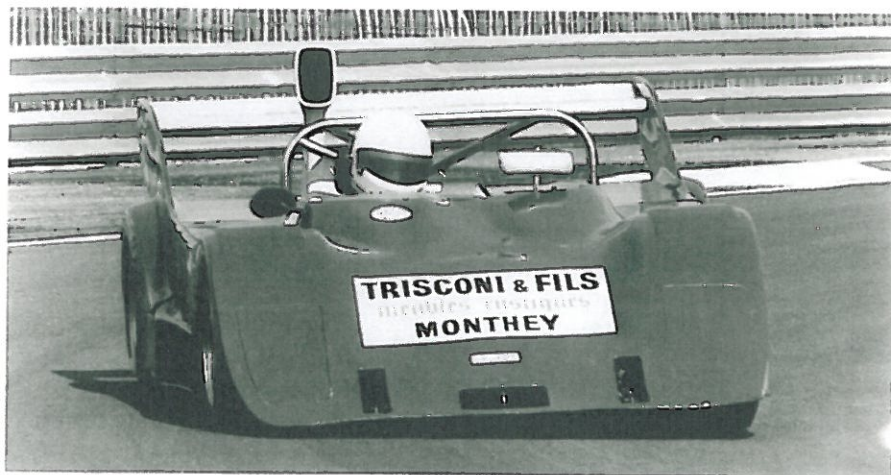
Mit dem 9. Platz bei den 500 km von Dijon 1976 holen Brillat/Trisconi auf ihrem G601 die einzigen WM-Punkte für Cheetah.

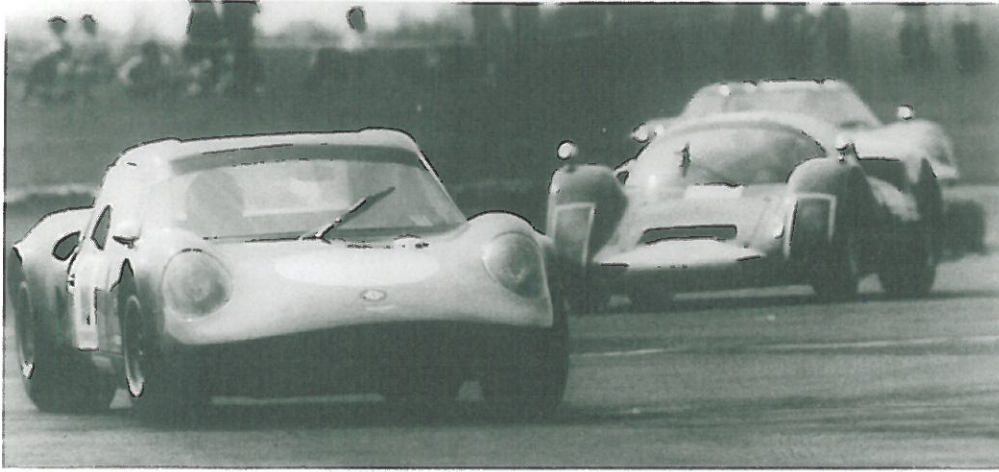
Avec leur 9^e place aux 500 km de Dijon, Brillat/Trisconi sur une G601 récoltent les uniques points au mondial pour Cheetah.



Für den ersten Cheetah (G501) unterzog Chuck Graemiger ein 1:4-Modell Tests in einem rudimentären Windkanal.

Chuck Graemiger teste la première Cheetah (G501) sous forme de maquette 1:4 dans une soufflerie rudimentaire.





Graemiger fährt zu Beginn selbst Rennen. An diesen Chevron B8 mit BMW-Motor erinnert er sich besonders gern.

Graemiger dispute d'abord lui-même des courses. Cette Chevron B8 à moteur BMW lui rappelle d'excellents souvenirs.

Graemiger lernt rasch einflussreiche Leute kennen. Hier unterhält er sich mit dem Fachjournalisten Jabby Crombac.

Graemiger fait vite connaissance avec des gens influents. Le voici avec le journaliste spécialisé Jabby Crombac.

mehrmals ein Schnippchen schlagen. Während Sauber später mit Mercedes in der Gruppe C grosse Erfolge feiern kann und sogar in die Formel 1 aufsteigt, schafft Graemiger den Durchbruch trotz einiger revolutionärer Ideen nie. Dafür sind oft die im entscheidenden Moment fehlenden Finanzen verantwortlich, bisweilen wohl auch der eigensinnige Charakter des talentierten Konstrukteurs.

1937 in den Philippinen geboren, wird Charles Graemiger mit 13 Jahren von seinen Eltern für eine solide Schulbildung ins heimatische Appenzellerland geschickt. Nach einem Sprachaufenthalt im Welschland bricht er ein Architekturstudium an der EPFL wegen Differenzen mit dem Professor schon nach einem Jahr ab. Dafür entflammt

Der G603 hat ein effizientes Chassis, aber der Cosworth-DFL-Motor bereitet oft Probleme. Dies ist der einzige Cheetah, der heute nicht mehr existiert, denn er fällt einem Werkstattbrand bei Kessel zum Opfer.

La G603 a un châssis efficace, mais le moteur Cosworth DFL pose souvent des problèmes. C'est la seule Cheetah qui n'a pas survécu, car elle a été détruite lors d'un incendie dans l'atelier de Loris Kessel

plötzlich seine Leidenschaft für Autos, und durch einen Kontakt seines Vaters kommt er in England bei einem renommierten College für Flug- und Fahrzeugtechnik unter. Dort holt der junge Schweizer nicht bloss das Rüstzeug als Konstrukteur, sondern er lernt im Umfeld junge Fahrer aus der englischen Rennszene kennen, darunter einen gewissen Frank Williams. Bald betätigt sich Chuck parallel zum Studium als Rennmechaniker und wird von da an das Rennsportvirus nie mehr los.

Als seine Eltern in die Schweiz zurückkehren, übernehmen diese zusammen mit ihrem Sohn eine Garage in Lausanne. Der Kontakt zur internationalen Rennszene bleibt aber bestehen, und als ihm der in der Region ansässige schwedische Toppilot Joakim Bonnier im Frühjahr 1964 seinen exzentrischen

Landsmann Ulf Norinder vorstellt, da dieser einen Betreuer für seinen neu erstandenen Ferrari GTO sucht, sagt Graemiger sofort zu. Erstens ist der Teilzeitjob gut bezahlt, ausserdem locken ihn die Abstecher zu den internationalen Rennen. Dort kann er immer wieder wertvolle Kontakte knüpfen. So macht er sich nebenbei für die in Europa debütierende Cobra-Truppe von Carroll Shelby nützlich, und bei den 12 Stunden von Reims sitzen statt Norinder und dessen Freunden die aufstrebenden Youngsters Jackie Stewart sowie Chris Amon im blau-gelben GTO.

Daneben beginnt Graemiger selbst erste Rennen in der Schweiz zu fahren und wagt sich bald auch ins Ausland. Auf einen Lotus Elite folgen ein nach englischem Standard präparierter Sunbeam Imp, ein selbst modifizierter Costin-



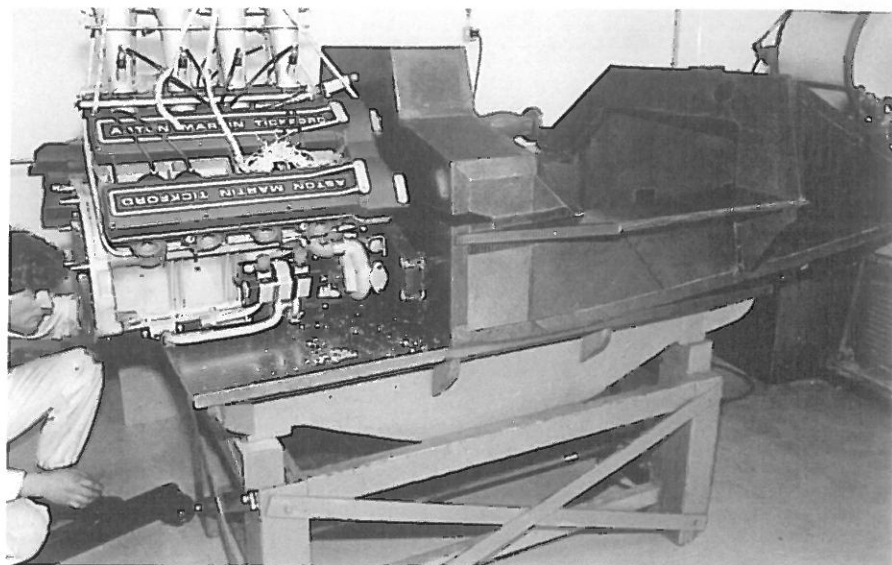
Um das enorme Gewicht des Aston Martin-Motors zu kompensieren, besitzt der G604 ein Kohlefaser-Monocoque, 1984 eine Weltpremiere in der Gruppe C!

Afin de compenser le poids énorme du groupe Aston Martin, le châssis monocoque de la G604 est en fibre de carbone, en 1984 une première mondiale en groupe C!

Nathan, ein Chevron B8 mit Zweiliter-BMW-Motor («ein tolles und extrem zuverlässiges Auto») und ein Daren. Dazwischen übernimmt er immer wieder die Betreuung von Piloten oder springt in Teams als Mechaniker ein. Nach all diesen Erfahrungen wird die Lust, ein eigenes Auto zu bauen, immer grösser. Besonders angesprochen fühlt er sich durch die Zweiliter-Rennsportwagen der Gruppe 6. Die Arbeiten beginnen im Herbst 1973, mitten in der Erdölkrise. Schliesslich findet sich ein französischer Geldgeber, der bereit ist, das notwendige Startkapital zur Verfügung zu stellen.

Graemiger überlässt nichts dem Zufall und stellt sogar ein 1:4-Modell in den rudimentären Windkanal des englischen Karosseriebauers Specialised Mouldings. Das selbst gezeichnete Monocoque lässt er bei Mader Racing herstellen. Beim Training zum ersten Rennen anfangs 1974 zerstört der Sohn des Financiers das Auto nachhaltig. Der Vater schiebt die Schuld am Unfall auf Graemiger und lässt diesen fallen. Mit Hilfe von Freunden rappelt sich Chuck wieder auf, und der reparierte G501 taucht 1975 mit international bekannten Piloten bei mehreren Marken-WM-Läufen auf. Als der in Genf lebende Franzose Daniel Brilhat im Frühjahr 1976 bei ihm anklopft und im Sommer unbedingt die 24 Stunden von Le Mans auf einem neuen Cheetah bestreiten will, nimmt er die Herausforderung an.

In nur vier Monaten entsteht – diesmal vollständig in Eigenregie – der zweite, weitgehend baugleiche Cheetah (G601). Die letzten Teile treffen erst ein, als das Auto die Wagenabnahme passieren muss. Obschon Brilhat zu allem Überfluss im ersten Training abfliegt, schafft das Team die Qualifikation, im Rennen bedeuten aber zu schwach dimensionierte Antriebswellen das Aus. Damals budgetierte man übrigens für einen solchen Le-Mans-Einsatz rund 20'000 Fr., heute ist es in der LMP2 das 20- bis 50-Fache! Parallel dazu wird noch ein zweiter G601 aufgebaut, und wegen neuerlicher Finanznöte kommt die Firma Cheetah unter die Fittiche der Garage Schupbach in Aigle. In den Händen des Winterthurers Peter Bernhard mischt der G501 mit Erfolg in der Schweizer Meisterschaft 1976 mit. Abgesehen von diesem Abstecher nehmen die drei Zweiliter-Cheetah primär an Langstre-



ckenrennen teil. Aufsehen erregen sie dort nicht viel, denn die Equipen setzten sich in der Regel aus Amateuren zusammen. Immerhin erkämpfen Brilhat/Trisconi 1976 in Dijon mit dem 9. Platz die einzigen WM-Punkte in der Geschichte der Schweizer Marke.

In Ermangelung von Aufträgen verdingt sich Graemiger in der Folge beim Shadow-Formel-1-Team, das sich selbst auch nur noch dank FOCA-Geldern über Wasser halten kann. Zuerst schlägt man die Ratschläge des Schweizer, das Chassis des Autos zu versteifen, in den Wind, aber schliesslich darf er sogar an der Konstruktion des neuen DN12 mitwirken. Mangels Geld werden indessen viele Teile des alten Modells verbaut, die erhofften Fortschritte stellen sich nicht ein, und erneut muss Graemiger mit einem Rausschmiss die Konsequenzen ausbaden. Nach einem Intermezzo im Maurer-F2-Team erreicht ihn ein Anruf des Tessiners Loris Kessel, der schon vorher ab und zu einen Cheetah gesteuert hat.

Mit Geldern der in der Schweiz domizilierten Erdölfirma Gatoil darf er für die WM-Saison 1983 einen Sportprototyp mit Cosworth-DFL-Motor bauen. Nach einem Startverzicht in Le Mans (Budget) und einer Reihe von Motorschäden gibt es für das Coupé (G603) erst bei den zwei letzten Läufen in Italien zählbare Ergebnisse. Sponsor Gatoil macht

1984 unter der Bedingung weiter, dass das Auto attraktiver wird. Ein Motorenvertrag mit der prestigeträchtigen Marke Aston Martin tönt gut, der Deal entpuppt sich jedoch als Boomerang. Der von Werkturner Tickford präparierte 5,4-Liter-V8 ist nämlich nicht nur uralt, sondern auch extrem schwer. Graemiger kompensiert dies mit einem Kohlefaser/Komposit-Monocoque (eine Weltpremiere in der Gruppe C!), und auch punkto Anpressdruck ist der G604 dank seiner fortschrittlichen Hinterradaufhängung Spitze. Die Motoren hingegen entpuppen sich als Katastrophe, denn von den versprochenen 525 PS ist nur ein Bruchteil vorhanden. Auch um die Zuverlässigkeit ist es erst besser bestellt, als Graemigers Leute die Revisionen selbst vornehmen. Dass unter solchen Umständen Resultate ausbleiben und auch der Sponsor die Lust verliert, ist naheliegend. Zudem gibt es bei Gatoil einen Wechsel an der Spitze, worauf Graemiger im Dezember 1985 mit seinen fünf Angestellten unversehens auf der Strasse steht.

Trotz dieser erneuten Pleite gibt der seit langem im Welschland angesiedelte Appenzeller nicht auf. Er findet bei John Salmona Unterschlupf, der den G604 mit allen Ersatzteilen übernommen hat, und arbeitet unter anderem für Jean-Denis Delétraz in der Formel 3000. Dieser entdeckt 1989 in der Werkstatt das 1:3-Modell eines neuen



Krisensitzung am GP von Brasilien 1980. Graemiger versucht zu erklären, weshalb die Shadow DN11 katastrophal liegen. Die Piloten Dave Kennedy (Mitte) und Stefan Johansson (rechts) sind ratlos. Teamchef Don Nichols (stehend) scheint nicht interessiert.

Réunion de crise au GP du Brésil 1980. Graemiger essaie d'expliquer pourquoi les Shadow DN11 ne tiennent pas la route. Les pilotes Dave Kennedy (au milieu) et Stefan Johansson (à droite) sont perplexes. Le patron Don Nichols ne semble pas concerné.

schon vor Saisonbeginn abgesprungen, und als wegen Motorproblemen die Teilnahme am WM-Saisonfinale in Mexiko platzt, bezahlt der von Fabre vermittelte mexikanische Bierkonzern Corona ebenfalls keinen roten Rapen. Da das gesamte Firmenkonglomerat verschuldet ist, muss Stalder nach diesem Fiasko Konkurs erklären.

Le-Mans-Prototypen und beschliesst mit einem Kollegen aus der Genfer Immobilienszene, das attraktive Projekt zu finanzieren. Für die Aerodynamik wird der französische Spezialist Robert Choulet als Berater beigezogen, das Kohlefaser-Monocoque baut eine englische Spezialfirma, und den Antrieb übernimmt ein tragend eingebauter Cosworth 3.5 von Mader. Just als der 606 im Oktober 1990 vorgestellt wird, sickert durch, dass die FIA die Attraktivität der Gruppe-C-Rennen weiter beschneiden wird.

Da Delétraz' Geschäfte weniger gut laufen, verliert er nach diesen schlechten Nachrichten das Interesse und verkauft das ganze Projekt an den bekannten ROC-Rennstall von Fred Stalder – sein Vater stammt aus dem Emmental – in

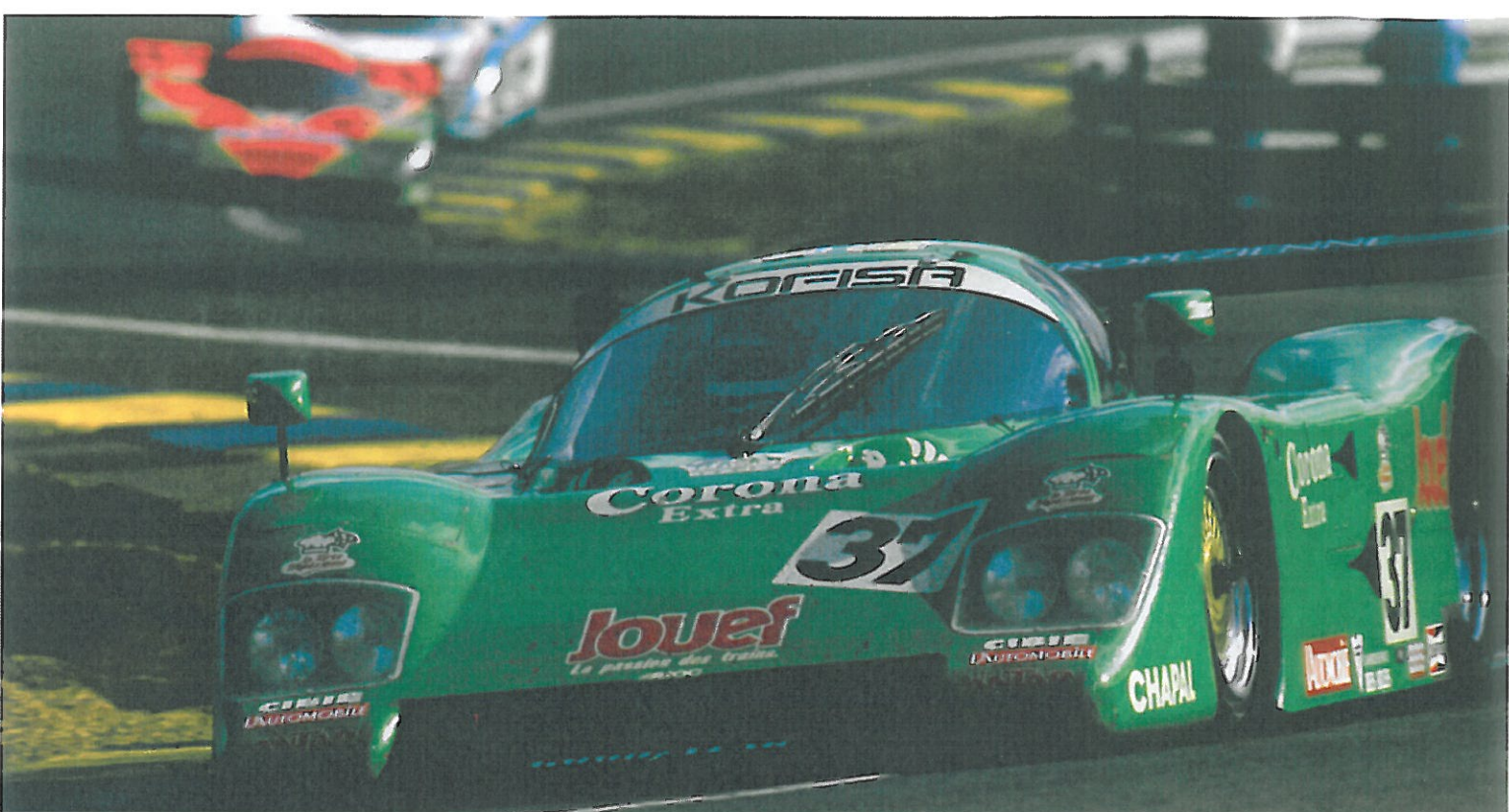
Annemasse. Bei Tests zeigt der in einigen Punkten modifizierte und in ROC 002 umgetaufte Bolide Kinderkrankheiten. Der übergrosse Abtrieb (!) an der Hinterachse überfordert die Aufhängungen, was gemäss den beiden Piloten Bernard Thuner und Pascal Fabre zu einem ausgesprochen heiklen Fahrverhalten führt. Der ausgebootete Graemiger wird wieder beigezogen, die von ihm monierten Versteifungen am Hinterwagen setzt ROC aber nicht um, und prompt herrscht vor den 24 Stunden von Le Mans Krisenstimmung. Der ROC bleibt schon nach wenigen Stunden an den Boxen, offiziell wegen Problemen mit der Kraftübertragung, hinter vorgehaltener Hand wird aber von verbogenen Hinterradaufhängungen gemunkelt. Das ist der Anfang vom Ende, denn zwei Hauptsponsoren sind

Nun hat Chuck Graemiger endgültig die Nase voll vom Rennsport, obschon seine Passion für Autos bis heute intakt ist. Mit 78 Jahren restauriert er weiterhin Oldtimer und hilft seinem Freund Georges Gachnang bei dessen Projekten. Vor einigen Jahren hat er überdies den völlig in Einzelteile zerlegten G606/ROC bei einem Abbruchhändler in Annecy aufgestöbert und bei dessen Wiederaufbau für den Baselbieter Erich Rickenbacher tatkräftig mitgeholfen. Mit den übrigen Enthusiasten, die Cheetah-Modelle bei historischen Veranstaltungen einsetzen, pflegt er ebenfalls regen Kontakt.

Cheetah-Treffen beim Historic-Event von Altbüron 2013. V.l.n.r. der G604 von Peter, der G606 von Rickenbacher, der G501 von Stutz und der G601 von Eggimann.

Rencontre Cheetah à la course historique d'Altbüron en 2013. D.g.à.d. la G604 de Peter, la G606 de Rickenbacher, la G501 de Stutz et la G601 d'Eggimann.





La Suisse a ses grands fauves

Bien que Chuck Graemiger et ses Cheetah n'aient jamais connu la gloire, ce constructeur suisse non conventionnel a laissé des traces durables en sport automobile.

Dans la deuxième moitié des années septante, outre Sauber, un autre constructeur représente la Suisse dans la populaire classe 2 litres du groupe 6 de l'époque. Il s'agit de Chuck Graemiger, dont les barquettes biplaces portent le nom évocateur de Cheetah («guépard»



Heute lebt der 78-jährige Chuck Graemiger in bescheidenen Verhältnissen und beschäftigt sich primär mit Oldtimern.

Aujourd'hui, à 78 ans, Chuck Graemiger mène une vie modeste et s'occupe principalement de voitures historiques.

en anglais). Sur la scène internationale, les petites équipes helvétiques se contentent d'un rôle d'outsiders derrière les marques établies que sont Alpine, Chevron, Lola, March et Osella. En championnat suisse, par contre, on assiste en 1976 à des batailles passionnantes entre la Sauber C5, la March de l'écurie Lista et la Cheetah G501-BMW de Peter Bernhard. Le pilote de Suisse orientale ne regrette nullement sa Porsche 911, car l'agile Cheetah lui permet en maintes occasions de faire un pied de nez aux favoris. Mais alors que Sauber put célébrer plus tard de grands succès en groupe C, avec Mercedes, et même en Formule 1, Chuck Graemiger ne perça jamais vraiment en dépit de quelques idées révolutionnaires. Ce manque de réussite fut dû souvent à un manque de finances dans les moments décisifs, mais parfois aussi au caractère obstiné du talentueux constructeur.

Né en 1937 aux Philippines, Charles Graemiger a 13 ans quand ses parents le renvoient au pays pour suivre une bonne scolarité en Appenzell. A l'issue d'un séjour linguistique en Suisse romande, il interrompt des études d'ar-

Der letzte Cheetah (G606) startet bei den 24 Stunden von Le Mans 1991 als ROC 002. Die Piloten Pascal Fabre (F) und Bernard Thuner haben wenig Grund zur Freude.

La dernière Cheetah (G606) est inscrite aux 24 heures du Mans comme ROC 002. Les pilotes Pascal Fabre (F) et Bernard Thuner ont peu de raisons de se réjouir.

chitecture à l'EPFL après déjà un an, suite à des divergences avec un professeur. Il se prend alors de passion pour les voitures et un contact de son père lui permet d'être admis dans un collège anglais renommé qui enseigne la technique aéronautique et automobile. Le jeune Suisse y fait ses premières armes de constructeur et se familiarise aussi avec le milieu des jeunes pilotes anglais, parmi lesquels un certain Frank Williams. Parallèlement à ses études, Chuck s'engage comme mécanicien de course. Dès lors, le virus de la compétition ne le quittera plus.

Quand les parents de Chuck reviennent en Suisse, ils reprennent un garage de Lausanne avec leur fils. Mais le lien avec la scène sportive internationale n'est pas rompu. Et quand, en 1964, le célèbre pilote suédois Joakim Bonnier, domicilié dans la région, lui présente



1964 betreut Graemiger für Ulf Norinder dessen Ferrari GTO und knüpft bei internationalen Rennen wertvolle Kontakte.

Graemiger s'occupe en 1964 de la Ferrari GTO d'Ulf Norinder et noue de précieux contacts lors des courses internationales.

Mit diesem nach englischen Standards aufgebauten Hillman Imp muss Graemiger in der Schweiz bei den Sportwagen starten

En Suisse, cette Hillman Imp de Graemiger construite selon les standards anglais doit courir dans la catégorie «protos».

son excentrique compatriote Ulf Norinder à la recherche d'un mécanicien pour s'occuper de la Ferrari GTO qu'il vient d'acquérir, Chuck Graemiger accepte de suite. Ce travail à temps partiel est bien payé et la perspective de participer à des courses internationales le tente. Elle lui permet de nouer de précieux contacts. Il rend ainsi des services à l'équipe Cobra de Carroll Shelby, qui fait ses débuts en Europe. Et, lors des 12 Heures de Reims, les étoiles montantes que sont Jackie Stewart et Chris Amon remplacent Norinder et ses amis au volant de la GTO bleue et jaune.

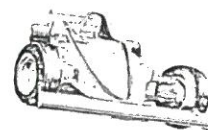
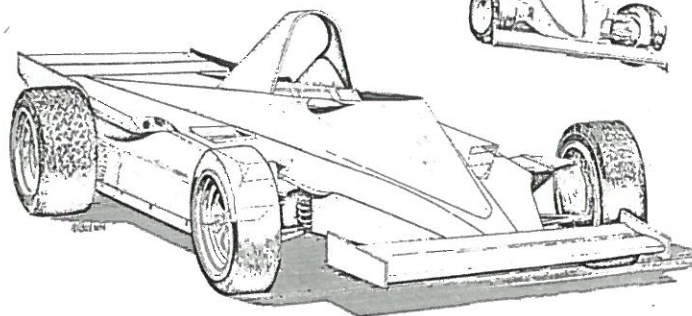
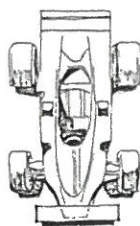
En parallèle, Graemiger dispute ses premières courses. D'abord en Suisse, et ensuite aussi à l'étranger. Il pilote une Lotus Elite, puis une Sunbeam Imp préparée selon les standards anglais, une Costin-Nathan modifiée par ses soins, une Chevron B8 à moteur 2 litres BMW («une voiture fantastique et extrêmement fiable») et une Daren. Entre-temps, il assure la prise en charge de pilotes ou se joint à des écuries en tant que mécanicien. Fort de toutes ces expériences, il a de plus en plus envie de construire sa propre voiture. Il s'intéresse particulièrement aux sport-prototypes à moteur 2 litres du groupe 6. Se mettant au travail à l'automne 1973, en pleine crise pétrolière, il finit par trouver un sponsor français disposé à mettre le capital de départ nécessaire à disposition.

Chuck Graemiger ne laisse rien au hasard et teste même un modèle à l'échelle 1:4 dans la soufflerie rudimentaire du carrossier anglais Spe-

cialised Mouldings. Il confie à Mader Racing la production de la monocoque qu'il a dessinée lui-même. Lors des essais précédant la première course, début 1974, le fils du mécène démolit la voiture. Le père rend Graemiger responsable de l'accident et le laisse tomber. Avec l'aide d'amis, la G501 est remise en état et réapparaît en 1975, où elle dispute plusieurs manches du championnat du monde des constructeurs avec des pilotes de renommée internationale. Quand le Français Daniel Brillaat, qui vit à Genève, vient frapper à la porte de Chuck au début de 1976 et veut absolument disputer les 24 Heu-

Graemiger konstruiert Ende der 70er Jahre auch diesen fortschrittlichen Formel-3-Monoposto, der kurioserweise die gleiche Typenbezeichnung hat wie ein späteres Gruppe-C-Auto. Die Spuren des Wagen verlieren sich in Frankreich.

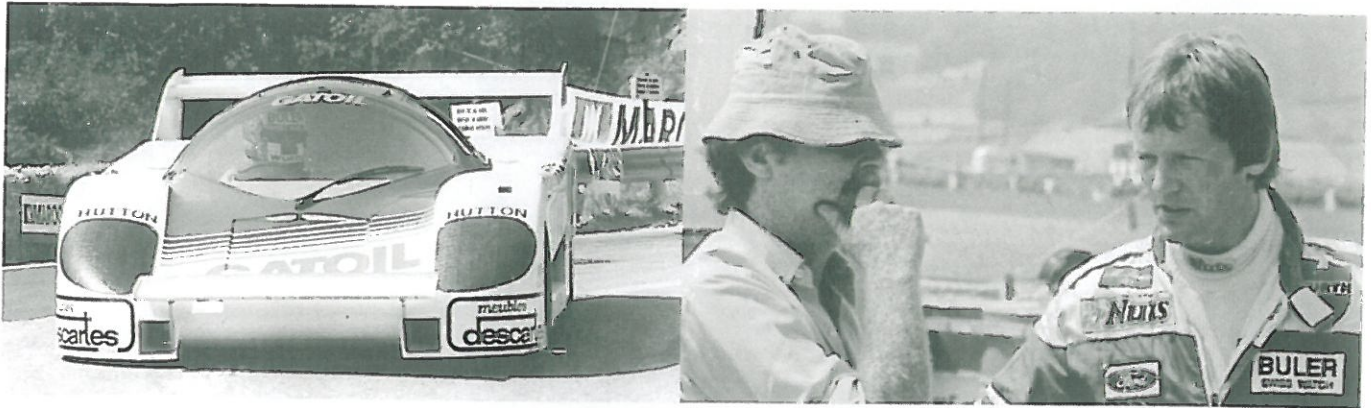
A la fin des années 70, Graemiger construit également cette monoplace de formule 3 novatrice qui porte curieusement la même appellation qu'un modèle ultérieur de groupe C. Les traces de ce véhicule se perdent en France.



res du Mans au volant d'une nouvelle Cheetah, le constructeur relève le défi.

La deuxième Cheetah (G601), de conception presque identique, est produite – cette fois-ci de manière autonome – en seulement quatre mois. Les dernières pièces ne sont prêtes qu'au moment de la pesée et, pour couronner le tout, Brillaat effectue une sortie de piste dès la première séance d'essais. Le team parvient néanmoins à se qualifier, mais la voiture ne termine pas la course en raison de demi-arbres sous-dimensionnés. Soit dit en passant, un engagement de ce type au Mans coûte environ 20'000 francs à l'époque, alors qu'il faut compter aujourd'hui 20 à 50 fois plus pour courir en LMP2! Une deuxième G601 est construite en parallèle et la société Cheetah est placée sous la houlette du garage Schupbach à Aigle, en raison

étude **Cheetah G 603**



Chuck Graemiger im Gespräch mit Marc Surer, der 1983 mit dem Cheetah G603 das Bergrennen Ayent-Anzère bestreitet.

Chuck Graemiger in discussion avec Marc Surer, qui dispute la course de côte Ayent-Anzère 1983 avec la Cheetah G603.

de difficultés financières. Pilotée par Peter Bernhard, de Winterthur, la G501 se distingue dans le championnat suisse de 1976. Abstraction faite de cette digression, les trois Cheetah à moteur 2 litres sont utilisées surtout en endurance, où elles ne brillent pas beaucoup en raison du fait que les équipes sont généralement composées d'amateurs. Nonobstant, une 9^e place à Dijon permet à Brillat/Trisconi, en 1976, de décrocher les seuls et uniques points de l'histoire de la marque suisse en championnat du monde.

A court de commandes, Graemiger loue ensuite ses services à l'écurie de Formule 1 Shadow, qui ne subsiste elle-même que grâce aux subventions de la FOCA. La proposition du Suisse de renforcer le châssis est d'abord rejetée, mais on lui permet finalement de prendre part à la construction de la nouvelle monoplace DN12. Par manque d'argent, de nombreux éléments sont cependant repris de l'ancien modèle et les progrès espérés ne sont pas au rendez-vous. Graemiger se retrouve donc à la porte. Après un intermède au sein du team Maurer de F2, Chuck reçoit un appel du Tessinois Loris Kessel, qui a déjà piloté une Cheetah de temps à autre. Grâce à des fonds mis à disposition par la société pétrolière Gatoil, qui a son siège en Suisse, Graemiger peut construire, pour la saison 1983 du championnat mondial, un proto à moteur Cosworth DFL. Après un forfait au Mans pour des raisons de budget et une série de pannes de moteur, le coupé (G603) n'obtient des résultats chiffrables que lors des deux dernières manches, en Italie.

En 1984, Gatoil confirme son appui à la condition que la voiture soit plus attractive. Le contrat de moteur avec la marque de prestige qu'est Aston Martin

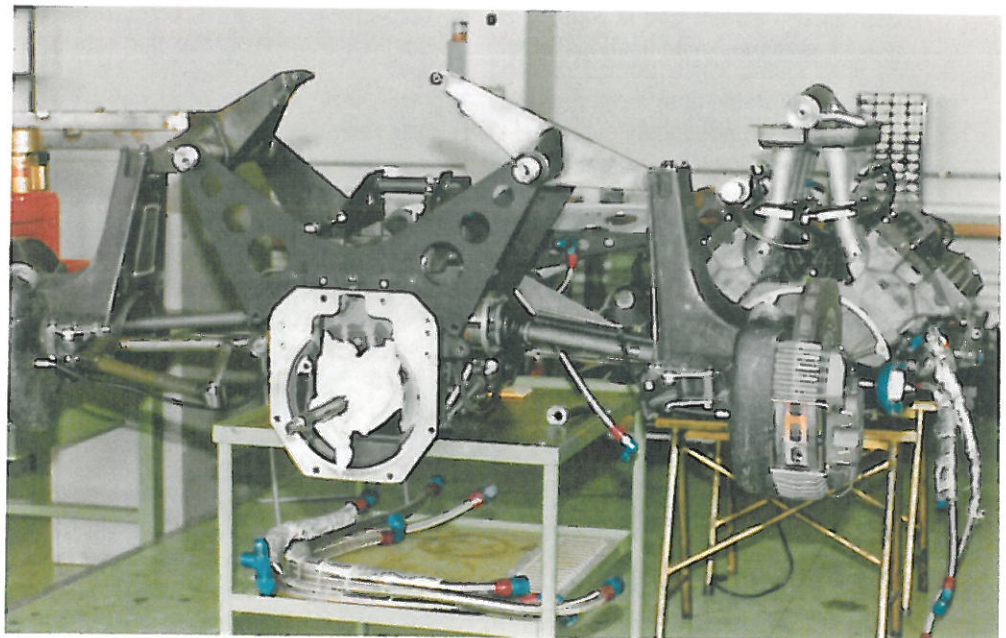
fait bien dans le paysage, mais le deal se transforme en boomerang. Le V8 de 5,4 litres préparé Tickford, le «tuner» de l'usine, est antédiluvien et extrêmement lourd de surcroît. Graemiger compense ce handicap avec une monocoque en carbone/composite (une première mondiale dans le groupe C), et la G604 dispose d'un excellent appui aérodynamique grâce à sa suspension perfectionnée. Hélas, les moteurs s'avèrent catastrophiques. Aston Martin promettait 525 ch, mais on est loin du compte. Et côté fiabilité, la situation ne s'améliore qu'à partir du moment où les gens de Graemiger procèdent eux-mêmes aux révisions. Il n'en faut pas davantage pour que les résultats ne soient pas au rendez-vous et que le

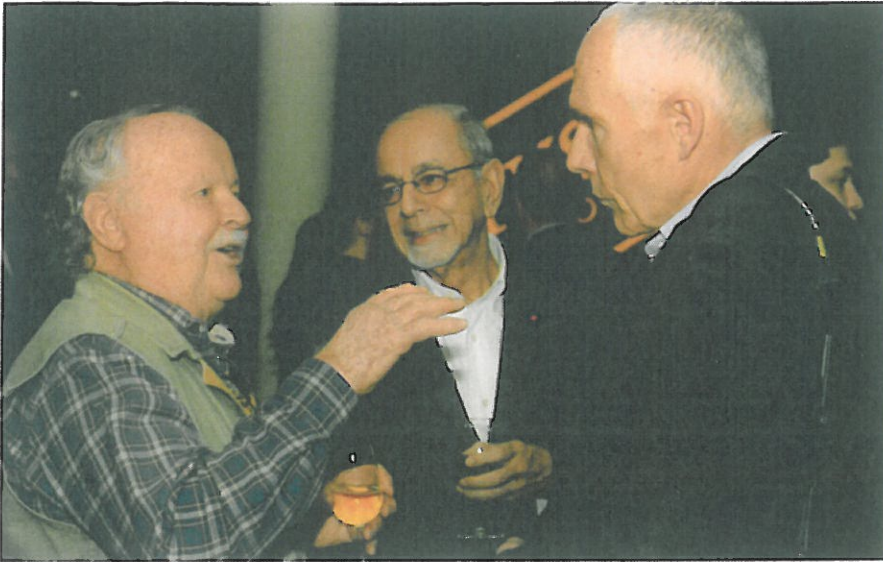
sponsor se décourage. Pour couronner le tout, un changement s'opère à la direction de Gatoil, tant et si bien qu'en décembre 1985, Graemiger et ses cinq employés se retrouvent à la rue.

En dépit de cette nouvelle déconfiture, l'Appenzellois établi de longue date en Suisse romande ne baisse pas les bras. Il trouve refuge auprès de John Salmona, qui a repris la G604 avec toutes les pièces de rechange et travaille notamment pour Jean-Denis Delétraz en

Die Hinterradaufhängung des G604 entspricht damals den modernsten Trends. Durch den optimalen Luftstrom entwickelt das Fahrzeug sehr viel Abtrieb.

La suspension arrière de la G604 correspond aux dernières tendances de l'époque. Grâce au flux d'air optimal, la voiture développe un appui redoutable.





Graemiger tauscht mit dem Sportjournalisten Mario Luini alte Erinnerungen aus. In den ersten Jahren ist Luini beim kleinen Schweizer Team oft «Mädchen für alles», und er bestreitet auch mehrere Rennen mit einem G601.

Graemiger échange de vieux souvenirs avec le journaliste sportif Mario Luini. Au début, Luini sert souvent de «bonne à tout faire» dans la petite équipe suisse et il pilote également une G601 en plusieurs occasions.

Formule 3000. Celui-ci découvre, en 1989, le modèle à l'échelle 1:3 d'un nouveau prototype Le Mans et décide, avec un collègue travaillant aussi dans l'immobilier genevois, de financer ce projet attractif. On fait appel aux conseils du spécialiste français Robert Choulet pour l'aérodynamique, la monocoque en carbone est construite par une entreprise spécialisée anglaise et la motorisation est assurée par un Cosworth 3.5 de Mader à fonction porteuse. Mais en octobre 1990, au moment de la présentation de la G606, le bruit court que la FIA va réduire encore l'attractivité des courses de groupe C.

Comme ses affaires marchent moins bien, Delétraz se désintéresse du projet suite à ces mauvaises nouvelles et vend l'ensemble à la fameuse écurie ROC de Fred Stalder – son père est originaire de l'Emmental – à Annemasse. Lors des tests, il s'avère que la voiture, qui a subi quelques modifications et été

rebaptisée ROC 002, souffre de maladies de jeunesse. L'effet de sol trop important (!) à l'arrière sollicite trop les suspensions, ce qui, de l'avis de Bernard Thuner et Pascal Fabre, rend la voiture délicate à piloter. Après avoir été évincé, Graemiger est à nouveau sollicité. Mais ROC n'applique pas ses conseils de renforcer le châssis à l'arrière et l'équipe se retrouve en situation de crise avant les 24 Heures du Mans. La ROC est immobilisée dans les boxes dès les premières heures de course, officiellement pour un problème de transmission, mais il se murmure en coulisse que les suspensions arrière se sont tordues.

C'est le début de la fin, car deux sponsors principaux ont déjà quitté le bateau avant le début de la saison. De plus, le fait que la voiture ne puisse pas disputer la finale du Mexique suite à des problèmes de moteur a pour conséquence que le brasseur mexicain Corona, démarché par Fabre, ne

verse pas un centime non plus. L'endettement du conglomérat contraindra Stalder à la faillite.

Aujourd'hui âgé de 78 ans, Chuck Graemiger en a sa claque du sport automobile. Mais sa passion pour la mécanique est restée intacte. Il continue de restaurer de vieilles voitures et aide son ami Georges Gachnang dans la réalisation de ses projets. Il y a quelques années, il a d'ailleurs retrouvé la G606/ROC, entièrement démontée, dans une démolition d'Annecy et a largement contribué à sa reconstruction pour le Bâlois Erich Rickenbacher. Il reste également en contact étroit avec les autres passionnés qui pilotent des Cheetah lors de courses de voitures historiques.

Hauptstrasse 171 3286 Muntelier 026 672 94 80

Karting

EXPO DROM

Muntelier

Restaurant

www.expodrom.ch