

FESTSCHRIFT ZU EHREN VON KARL FOITEKS 80. GEBURTSTAG
AM 28. APRIL 2011



Liebe Leserin, lieber Leser Wir freuen uns sehr, Ihnen die Festschrift zu Ehren von Karl Foitek's 80. Geburtstag überreichen zu dürfen. In acht Jahrzehnten kann man etwas erleben. Eindrücklich wird uns die Entwicklung der Menschheit im Allgemeinen und der Technik im Speziellen vor Augen geführt, besonders wenn ältere und alte Menschen aus ihrem Leben berichten. Dabei ist zu erwähnen, dass Karl weder zu den einen noch zu den anderen gehört – und trotzdem viel zu berichten hat.

Während der Wintermonate hat Karl ein paar Memoiren aus seinem Leben aufs Papier gebracht. Wer ihn kennt, ist bestimmt schon in den Genuss einer seiner einmaligen, vielleicht auch unglaublichen Geschichten gekommen. Auf den nachfolgenden Seiten finden Sie ein paar Highlights dazu, vor allem aus der autorennfahrenden Zeit von Karl.

Wir wünschen Ihnen gute Unterhaltung beim Lesen und beste Gesundheit fürs Leben.

Familie Foitek

Lebenslauf Karl Anton Foitek

Privates

- 28. April 1931** | Geburt in Oberndorf an der Melk, Niederösterreich
- 1935** | Vater Anton Foitek stirbt an einem Lungenleiden
- Ab 1935** | Karl und seine Geschwister Hans und Josefine wachsen bei der Grossmutter Anna Günther auf
- 1937 bis 1941** | Volksschule (Primarschule) in Oberndorf an der Melk
- 1941 bis 1944** | Hauptschule (Sekundarschule) in Purgstall an der Erlauf, Niederösterreich
- 1945 bis 1949** | Lehre als Automechaniker und Landmaschinenschlosser bei seinem Onkel Franz Ettlinger in Oberndorf an der Melk
- 1949 bis 1951** | Arbeitet als Automechaniker bei Franz Ettlinger
- 1951** | Einreise in die Schweiz
- 1952** | Karl lernt Sonja kennen. Sie ist die Tochter der Vermieterin von Karls Zimmer an der Badenerstrasse 566 in Zürich
- 1962** | Heirat mit Sonja Carbogno
- 1963** | Geburt von Tochter Carmen
- 1965** | Geburt von Sohn Gregor
- 1966** | Geburt von Sohn Reto
- 1971** | Geburt der Zwillingssöhne Frank und Markus
- 2003** | Ehefrau Sonja stirbt an Krebs

Geschäftliches

- 1951** | Der 20-jährige Automechaniker Karl Foitek aus Österreich kommt nach Zürich und arbeitet in einer kleinen Garage. Von 1952 bis 1957 ist er bei der Emil Frey AG tätig. Anschliessend bezieht er als «Untermieter» in einer Garage einen separaten Raum, wo er sich dem Tuning der Alfa Romeo Giulietta widmet. Ab 1955 fährt er Rennen.
- 1962** | Karl eröffnet zusammen mit seiner Frau Sonja seine erste Garage an der Brauerstrasse 16 in Zürich. Eingestellt werden auch zwei Mechaniker; bereits nach einigen Monaten wird der Personalbestand erweitert. Karl übernimmt die Lotus- (bis 1967) und die Alfa-Romeo-Vertretung; zudem bietet ihm Emil Frey die Jaguar-Vertretung an. Die englische Marke wird während 25 Jahren vertreten (bis 1987).
- 1964** | An der Brauerstrasse werden auch Ferraris verkauft, obwohl diese Marke nicht offiziell vertreten wird.

- 1965** | Karl übernimmt zusätzlich die Lamborghini-Vertretung (bis 1973). Es werden insgesamt 330 neue Lamborghinis verkauft. Im gleichen Jahr wird das Unternehmen in Garage Foitek AG umgewandelt.
- 1966** | In Birmensdorf wird eine weitere Reparaturwerkstätte für Ferrari und Lamborghini eröffnet.
- 1974** | Die Garage Foitek AG wird nun auch offiziell Ferrari-Vertreterin, wobei das Ferrari-Geschäft über die Autodino AG läuft, die sich zu 100% im Besitz von Karl befindet.
- 1976** | An der Badenerstrasse 799 in Zürich-Altstetten werden weitere Lokale gemietet (Lagerraum, Ersatzteile, Occasionswagen, Verkauf).
- 1982** | Zum 20. Firmenjubiläum bezieht man unmittelbar neben dem Sitz an der Brauerstrasse einen Ausstellungsraum in einem Neubau; hier werden Alfa Romeo, Ferrari und Jaguar ausgestellt.
- 1988** | Die Garage Foitek AG erwirbt eine Liegenschaft an der Grossmattstrasse in Urdorf. Hier werden vorerst nur Ferraris betreut. Die Alfa-Romeo-Vertretung bleibt weiterhin an der Brauerstrasse.
- 1998** | Im Herbst 1998 kommt die Maserati-Vertretung dazu.
- 1999** | In Urdorf werden Ferrari, Maserati und Alfa Romeo unter demselben Dach zusammengefasst. Auch die Verwaltung und Geschäftsleitung zieht nach Urdorf um. Nach 37 Jahren verlässt die Garage Foitek AG endgültig ihren ersten Standort an der Brauerstrasse 16.
- 2001** | Karl und Sonja beschäftigen sich mit der Nachfolgefrage. Drei der vier Söhne, Frank, Reto und Gregor, sind im Unternehmen tätig, nicht so Tochter Carmen und Sohn Markus. Um die familiäre Situation neutral und vorausschauend zu regeln, entschliesst sich Karl, das gesamte Aktienkapital seines Unternehmens zu verkaufen.
- 2004** | Mit Hanspeter Stutz findet Karl Foitek einen neuen Eigentümer.
- 2008** | Karl, Gregor, Reto und Frank Foitek verlassen die Garage Foitek in Urdorf.
- September 2008** | Gründung der Foitek Automobile AG in Altendorf, welche im Besitz der fünf Kinder von Karl ist. Gregor, Reto und Frank Foitek führen den neuen Betrieb in Altendorf. Karl steht mit seinem langjährigen Know-how seinen Söhnen weiterhin als Berater zur Verfügung.

Karl als Jungeselle . . .



Obere Reihe v. l. n. r.:

- 1 Erstes Foto von Karl als etwa 2-jähriger
- 2 1943 als «Deutscher Junge»
- 3 1944 Karl, ganz links, und drei Freunde auf einem notgelandeten englischen Jagdflugzeug
- 4 1949 Abschlussfoto der Berufsschule für Automechaniker. Karl trägt als Einziger, neben dem Lehrer, eine Krawatte

Untere Reihe v. l. n. r.:

- 1 1949 Karls zweites Motorradrennen am Grubberg auf einer Horex 350
- 2 1952 bei Emil Frey als Jaguar-Spezialist
- 3+4 1954 Karls erstes Auto, ein Austin A40, zusammengesetzt aus zwei Abbruchwagen

... und mit seiner Frau Sonja



KARL HAT DIE RICHTIGE KURVE ERWISCHT

Die dritte Kurve in der Rennstrecke erreicht bei Schräglage der Rennwagenfahrer Karl Pohok (70).

Die Frau allerdings wurde in der dritten Kurve von der Rennstrecke weggeschleudert. Sie wurde von einem Zuschauer gerettet und ist jetzt in einem Krankenhaus. Sie ist jetzt in einem Krankenhaus. Sie ist jetzt in einem Krankenhaus.

Für die dritte Kurve sagte Karl Pohok: "Wird bestimmt ein Rennen sein." Er ist jetzt in einem Krankenhaus. Sie ist jetzt in einem Krankenhaus.

Mit dem Auto gewinnt er aber noch und Karl noch mehr. Er ist jetzt in einem Krankenhaus. Sie ist jetzt in einem Krankenhaus.



Sonja und Karl leben nun gemeinsam durchs Leben.



Obere Reihe:
 2 1962 Hochzeitsfoto
 3 1993 Sonja und Karl mit ihren fünf Kindern
 v. l. n. r.: Frank, Carmen (mit Tochter Sina),
 Gregor, Markus und Reto

Während der Wintermonate brachte Karl einige Memoiren zu Papier. Hier folgt ein Auszug davon.

Karl kam damals, mit 21 Jahren, mit sehr wenig Geld in der Tasche in die Schweiz.

So kam ich in die Schweiz 1948 verliebte ich mich zum ersten Mal. Sie hiess Gretl Fasser und war drei Jahre älter als ich. Sie war Haushälterin beim Tierarzt von Oberndorf und dieser war Kunde von meinem Onkel und Chef Franz Ettliger. So kam es, dass ich sie kennenlernte. 1950 ging sie in die Schweiz, um in einem Haushalt eines Arztes in Watt bei Regensdorf zu arbeiten. Es war bekannt, dass man in der Schweiz mehr verdienen konnte. Weil ich sie doch liebte, gab ich ihr den Auftrag, für mich eine Stelle in der Schweiz als Automechaniker zu suchen. Wir schrieben einander die üblichen Liebesbriefe. Nach einem Jahr fand sie mir eine Stelle, aber sie fand in dieser Zeit auch einen neuen Freund. Das teilte sie mir mit und ich entschloss mich, trotzdem in die Schweiz zu fahren.

Am 1. Dezember 1951, an einem Samstagnachmittag, kam ich in der Schweiz an. Gretl schrieb mir, wie ich nach Adlikon komme: Zürich Hauptbahnhof, dann nach Oerlikon und anschliessend mit der Bahn nach Regensdorf. Am Bahnhof in Regensdorf erkundigte ich mich nach dem Weg nach Adlikon. Ich musste also 200 Meter dem Bahndamm entlanggehen, dann die Geleise überqueren und an der Kläranlage vorbei. Ich hatte keine Ahnung, was eine Kläranlage war. Bei der Ortstafel von Adlikon sah ich keine Häuser, der Nebel war so dicht. Ich konnte nur Miststöcke sehen. Adlikon war ein Bauerndorf und damals waren die Miststöcke vor den Häusern und die Bauern waren bestrebt, den schönsten Miststock zu haben. Ich war geschockt und fragte mich, wo ich denn gelandet war. In Oberndorf hatte ich es doch nur schön.

Ein Zimmer hatte ich bei der Familie Bänninger, ohne Heizung.

Am Montag, 3. Dezember 1951, nahm ich bei Herrn Hermann Maurer die Arbeit auf. Die neu erstellte Autogarage war noch im Rohbau. Am ersten Tag musste ich einen Anlasser bei einem Cadillac-Cabriolet wechseln. Der Besitzer des Wagens hiess Herr Langmeier. Er gab mir einen Franken (sieben Schillinge) Trinkgeld. Das fand ich enorm viel. Dieser Franken war fortan mein Talisman, den ich immer im Portemonnaie bei mir hatte. Ich glaube 1963 bei einem Rennen in Monza, beim Bezahlen in einem Restaurant, verwechselte ich ihn mit einer Liremünze und gab ihn aus.

Am zweiten Arbeitstag in der Garage Maurer hatten wir nichts zu tun, es war ja Winter. Ich glaube, Maurer hatte schon damals einen Autoabbruch, denn er kaufte immer wieder alte Autos. Die Heizung für seine Garage hatte er selbst konstruiert. Er wollte das Altöl verbrennen. Wenn man die Heizung in Betrieb nahm, war die Werkstatt voller Rauch und man musste ins Freie flüchten und die Heizung wieder abstellen. Hermann Maurer zu beschreiben, ist nicht schwierig. Er war sicher ein intelligenter Mensch, hatte das Technikum in Biel gemacht. Darum wollte er alles selber konstruieren. Er war zwischen 45 und 50 Jahre alt, Junggeselle und sehr ungepflegt. In diesem Garage-Rohbau befand sich auch seine Wohnung. Das heisst ein Zimmer ohne Türe. Im Raum lag eine Matratze auf dem Boden, ohne Bettgestell. Auch ein Stuhl stand im Zimmer. Über der Stuhllehne hingen eine schwarze Jacke und ein weisses Hemd, das nicht mehr weiss war. Er war bestimmt ziemlich wohlhabend, konnte er doch in Adlikon viel Bauland verkaufen. Mit den Nachbarn hatte er oft Streit und musste mindestens einmal pro Woche vor Gericht oder vor den Friedensrichter. Dann zog er jeweils die schwarze Jacke über sein Überkleid.

Die zweite Arbeitsstelle hatte Karl bei Emil Frey. Als Jaguar-Spezialist begleitete er Kurt Klaus, den «Göttibuben» von Emil Frey, an die verschiedenen Rennen.

Meine ersten Runden auf einer Rennstrecke 1954 begleitete ich Kurt Klaus zum grossen Preis der Schweiz nach Bremgarten bei Bern. Nach dem Freitag-Training fuhr Herr Klaus mit mir ein paar Runden, um mir zu zeigen, dass sein Jaguar zu lang übersetzt war. Er ersuchte mich, nach Zürich in die Werkstatt zu fahren, um die Hinterachse zu wechseln. Ich sollte die Hinterachse des Jaguars von Hörning einbauen. Da Hörning Rallyes fuhr, hatte sein Jaguar eine kürzere Übersetzung. Also fuhr ich am Freitag um 17 Uhr ab von Bremgarten bei Bern nach Zürich, um die Hinterachse zu wechseln. Ich arbeitete die Nacht durch und um fünf Uhr in der Früh bin ich wieder in Zürich abgefahren. Über den Mutschellen, Bremgarten, Lenzburg durch jedes

Dorf bis Bern, es gab ja noch keine Autobahn. Bis Bern traf ich etwa fünf Autos an und einige Bauern waren unterwegs mit ihren Pferden und transportierten Grünfutter.

Kurt Klaus gab mir seinen Helm mit dem Auftrag, ein paar Runden vor dem offiziellen Training zu drehen, um zu sehen, ob alles in Ordnung war. Mit Freude fuhr ich ein paar Runden. Man stoppte die Zeit. Ich war schneller als Klaus am Vortag. Am Samstag im Abschlusstraining war Klaus Schnellster, im Rennen wurde er Zweiter.

Seit diesen Runden mit dem Jaguar wusste ich es: Mein Ziel war es, auch Rennen zu fahren. 1955 kaufte ich bei Emil Frey einen Austin Healey und 1956 fuhr ich die ersten Rennen damit.



Von den ungefähr 400 Autorennen, die Karl zwischen 1956 und 1971 fuhr, gewann er rund die Hälfte.

Hier folgen fünf Rennberichte. Auf diese Rennen ist Karl besonders stolz. Zur damaligen Zeit fuhren die meisten Autorennfahrer mit ihren Wagen auf den öffentlichen Strassen an die Rennen. Nur die Werksfahrer genossen einen Service, der mit dem heutigen Rennservice vergleichbar ist (Autotransport, Ersatzteile, Reifensätze, Mechaniker).



1

Schauinsland-Rennen, 1957 (Deutschland, bei Freiburg im Breisgau, Internationales Rennen der Berg-Europameisterschaft)

Am Donnerstag vor dem Rennen fuhr ich nach Schauinsland, um den Berg, das heisst natürlich die Rennstrecke, zu inspizieren. Ein paar Mal brauste ich die zwölf Kilometer lange und sehr kurvenreiche Strecke hoch. In der Holzschlägermatte, einer lang gezogenen Rechtskurve, kam ich ausgangs Kurve mit dem linken Hinterrad in den Strassengraben. Es drehte mich und ich überschlug mich mehrmals rechts seitlich und landete auf dem Dach auf einer Wiese, 40 Meter unterhalb der Strasse. Ich hielt mich am Lenkrad fest, damals gab es noch keine Sicherheitsgurten. Einen Helm hatte ich auch nicht auf, denn es war ja nur eine Besichtigungsfahrt. Das Dach meines Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce war bis zum Lenkrad eingedrückt. Die Windschutzscheibe war zersplittert und die Heckscheibe drückte es aus dem Rahmen. Die Heckscheibe aus Plastik blieb ganz. Zum Glück blieb ich absolut unverletzt.

Ein Traktor zog mein Auto mit der Seilwinde zur Strasse hoch. Ich war erleichtert. Kein Scheinwerfer und keine Türe war beschädigt worden. Das demolierte Dach drückte ich mit meinen Füßen ein wenig hoch, sodass ich Platz darin fand, und fuhr dann sofort nach Hause (in Zürich) zurück. Der Spengler und der Maler benötigten den ganzen Freitag, um den Wagen zu reparieren. Nachts um 22 Uhr kam die Windschutzscheibe per Bahnexpress von Alfa Romeo Lugano an. Nachdem die Windschutzscheibe montiert gewesen war, machte ich mich auf den Weg Richtung Schauinsland. Samstag früh um acht Uhr war ich der Erste am Start zum Training. Die anderen Fahrer trainierten bereits den ganzen Freitag.

Vor dem Start zum Training wurde ich von zwei Polizisten angehalten, die mich beobachtet hatten, wie ich «wie verrückt» durch Freiburg im Breisgau gerast war. Damals gab es jedoch noch keine Geschwindigkeitsbegrenzungen. Der Rennleiter kam dazu und meinte zu den Polizisten, ob sie nicht später nochmals kommen könnten, damit ich jetzt trainieren könne, weil ich den ganzen Freitag nicht hier gewesen sei und mein Auto reparieren musste. Die Polizisten willigten ein. Am Sonntag gewann ich die Klasse mit drei Zehntelsekunden Vorsprung vor Eberhard Mahle. Eberhard Mahle weinte im Ziel. 14 Tage später, bei einem Bergrennen in Ollon Villars, brachte Mahle mir sechs Piccolo Champagner-Flaschen und gratulierte mir. Meine Sonja, damals noch meine Freundin, freute sich riesig über den Champagner. Auch in Ollon Villars gewann ich wieder vor Mahle. Mahle war bereits ein bekannter und erfolgreicher Fahrer. Er ist der Sohn der Familie Mahle, welche eine Kolbenfabrik besitzt, die heute noch die Kolben für die meisten Formel-1-Motoren herstellt.



Von oben nach unten:
Sieger Karl Foitek mit seinem Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
Karl am Start
Pressemitteilung

Das offizielle Ergebnis:

Grand Tourisme-Klasse bis 1300 ccn:

1.	St.Nr. 23 K.Foitek, Schweiz	Alfa-Romeo GSE	19.09,5 = 75,17 km/h
2.	" 20 E.Mahle, Stuttgart	" " "	19.09,8 = 75,15
3.	" 14 H.Felder, Dählhausen	" " "	19.24,7 = 74,19
4.	" 21 G.H.Hickcox, Mannheim	" " "	15.43,8 = 72,89
5.	" 24 "Wilhelm Rudolf", Deutschl."	" " "	19.49,5 = 72,67

Schnellster Lauf:
St.Nr. 20 E.Mahle, Stuttgart " " " 9.28,8 = 75,94

2

Avus-Rennen, 1958 (Deutschland, bei Berlin, Internationales Rundstreckenrennen auf einer Hochgeschwindigkeitspiste mit Steilkurve)

Bis Freitagabend arbeitete ich in Zürich in der Garage. Um Mitternacht fuhr ich mit Heinz Stamm, einem Freund und Automechaniker, und einer Werkzeugkiste im kleinen Kofferraum ab Richtung Berlin. Es gab erst ab Baden-Baden eine Autobahn. Also rasten wir mitten in der Nacht auf der Landstrasse durch jede Ortschaft bis nach Baden-Baden. Gegen vier Uhr morgens, vor Offenburg bei einer Strassenbaustelle, hörten wir plötzlich einen Lärm im Getriebe. In der Morgendämmerung erkannten wir eine kleine Werkstätte. Wir fuhrten den Wagen dorthin, hoben den Alfa mit dem Wagenheber hoch und stellten Holzklötze, die wir bei dieser Werkstätte fanden, unter die Vorderräder. Wir begannen das Getriebe auszubauen, eine Werkzeugkiste hatten wir ja dabei. 1958, an einem Samstag in Deutschland, waren die Chancen gleich null, Teile für einen Alfa Romeo mit Getriebedefekt zu bekommen.

Der Werkstattinhaber kam gegen sieben Uhr. Er staunte nur, als er uns sah. Ich erklärte ihm, dass ich zum Avus-Rennen nach Berlin wollte und ein Geräusch (= Defekt) im Getriebe hätte. Wir demontierten das Getriebe in der Werkstatt, es war nur das kleine Kugellager vom Vorgelege defekt. Der Werkstattinhaber nahm das Kugellager, nach zwanzig Minuten war er mit einem SKF-Kugellager zurück. Sofort bauten wir das Getriebe zusammen, ich bezahlte und der Werkstattinhaber telefonierte nach Berlin-Avus, um mitzuteilen, dass ich unterwegs sei und noch zum Rennen erscheinen würde.

Damals war Berlin noch Ostzone und von den Russen besetzt. In Helmstedt musste man eine Bewilligung lösen, um nach Berlin zu fahren.



Die Autobahn war teilweise in einem katastrophalen Zustand und man durfte nur 100 Stundenkilometer fahren, sonst würden die Russen schiessen.

Gegen 17 Uhr kamen wir im Avus-Fahrerlager an. Die Veranstalter wussten Bescheid, klebten mir eine Startnummer auf den Wagen und erklärten mir, dass das letzte Training meiner Klasse noch zehn Minuten dauerte. Zum Glück erklärten sie mir auch noch schnell, dass jeder Mensch, wenn er das erste Mal eine Steilkurve fährt, beim Wechsel in die Horizontale einen kurzen Moment Gleichgewichtsstörungen hat.

Avus-Rennen, Fahrerlager und Steilkurve der Rennstrecke

Für diese Information war ich äusserst dankbar, denn einen kurzen Moment lang wusste ich tatsächlich nicht, wo oben und wo unten war. Am Sonntag gewann ich das Rennen mit einem Durchschnitt von 166,9 Stundenkilometern. Das Rennen war einfach zu fahren: Zwei Kilometer gerade Autobahn, dann eine Spitzkurve im ersten Gang und dann wieder alles Vollgas auf vier Kilometern Autobahn, anschliessend einen Kilometer in der Steilkurve. Nach dem Rennen kam ein Berliner namens Klaus Jahn zu mir, gratulierte mir zum Sieg und fragte mich, ob er mit nach Zürich fahren dürfe. Ich erklärte Herrn Jahn, dass ich in meinem Alfa nur zwei Plätze hätte. Hinten waren zwei Mulden. Er setzte sich in die rechte Mulde, in der linken hatte er seine Beine, seine Tasche nahm er unter seine Knie. Meinen Siegerkranz hängten wir ihm um den Hals und nahmen um etwa 13 Uhr die rund 1000 Kilometer nach Zürich unter die Räder.

Vorher an diesem Montag um elf Uhr besuchte ich die Abdankungsfeier für Jean Behra. Der Franzose war Porsche-Werksfahrer und verunglückte beim Sportwagenrennen tödlich. Alle Fahrer nahmen an der Abdankung teil.

Um Mitternacht wurde ich an der Industriestrasse beim Gaswerk Schlieren von der Polizei angehalten. Sie überholten mich und stoppten mich mit einer roten Stablampe. Ich trat auf die Bremse und der Wagen stand sofort. Mein Freund Heinz Stamm schlief, Klaus Jahn hinten mit dem Kranz um den Hals schlief ebenfalls. Den Polizisten erklärte ich, dass ich direkt aus Berlin komme. Als sie mir gratulierten, erwachten die beiden Herren. Die beiden Polizisten erklärten mir, dass sie mir entgegengefahren seien und dabei beobachtet hätten, wie ich dauernd auf- und abgeblendet hätte, da ich auch kurz vor dem Einschlafen war. Ausserdem fuhr ich bereits ganz langsam. Ich sollte hinter ihnen herfahren, doch ich sagte ihnen, ich wäre nun sicher wach. Sie liessen mich alleine weiterfahren.

3

Nürburgring-Rennen, 1960 Am 31. Juli 1960 fuhr ich am Nürburgring mit einem Alfa Romeo Giulietta 1300 TI bei den Gran Turismo ein Rennen, welches eine Stunde dauerte. Danach folgte der Grosse Preis von Deutschland der Formel 1. Im Training war es trocken. Ich stand in der ersten Reihe, links neben mir ein Alfa Veloce und zwei Lotus-Elite-Werkswagen. Diese waren ungefähr zwölf Sekunden schneller als ich, denn diese Wagen wogen nur etwa 570 Kilogramm, mein Alfa wog 800 Kilogramm. Das Rennen wurde auf der Südschleife vom Nürburgring gefahren. Am Renntag regnete es stark und es hatte Nebel. Ich erwischte einen super Start, fuhr als Erster in die erste Linkskurve, es ging bergab. Da ich vorne lag, konnte ich im Regen und Nebel einiges schneller fahren als die anderen. Nach der ersten Runde hatte ich elf Sekunden Vorsprung, nach drei Runden 30 Sekunden. Dies zeigte mir Sonja, damals noch meine Freundin, am Streckenrand an. Ich gewann das Rennen mit grossem Vorsprung mit einem Schnitt von 111 Stundenkilometern. Nach dem Rennen fuhr ich ab nach England an ein Tourenwagen-Rennen in Brands-Hatch.



4

Norising-Rennen, 1965 Mit einem Lotus-23-Sportwagen, in den ich einen Zweiliter-Climax-Motor einbaute, schlug ich die Porsche von Sepp Greger und Herbert Linge. Ich erzielte den neuen Strecken- und Rundenrekord, einen Schnitt von 151,9 Stundenkilometern.



Karl siegt, Sonja filmt

5

Ein besonders erfolgreiches Rennen 1971 Am Freitag, dem 21. Mai 1971, fuhr ich zum Flugplatzrennen nach Bremgarten bei Freiburg im Breisgau in Deutschland. Am Samstag nach dem Training telefonierte mir Sonja und teilte mir mit, sie würde jetzt ins Spital fahren für die Geburt der erwarteten Zwillinge. Ich konnte nicht sehr gut schlafen in dieser Nacht. Sonntagmorgen um etwa sieben Uhr telefonierte ich ins Spital. Der Arzt sagte mir, ich hätte zwei gesunde und stramme Buben und meine Frau schlief.

Beim Rennen mit meinem Lola T 210 erzielte ich den Tages- und Kategoriensieg und bekam zwei Pokale. Diese sind heute im Besitz meiner Zwillingssöhne Frank und Markus.

Foitek Tagessieger im Bremgarten-Rundstreckenrennen

...on, Karl Foitek, der am Sonntagmorgen Vater von Zwillingen geworden war, liess sich beim zweiten internationalen ADAC-Rennen auf dem Flugplatz von Bremgarten bei Freiburg im Breisgau als Tagessieger ausrufen. Foitek gewann den dritten Schweizer Meisterschaftslauf (für die Rennwagen zählte er nicht) am Steuer eines Lola T 210 mit 148,824 km/h für die zwölf Runden auf dem 3,7 km mes-



Freudentag für Lola-Fahrer Karl Foitek

Internationales Flugplatzrennen in Bremgarten bei Freiburg im Breisgau: Der Zürcher Karl Foitek konnte seinen am Sonntagmorgen geborenen Zwillingen den Tagessieg in die Wiege legen — Einige Ueberrassungen im 3. Meisterschaftslauf

Von unserer Mitarbeiterin Werner Foitek

Va diese zweiten im dreifachen Automobil-Meisterschaft abhalten Rundstreckenrennen zwischen die Schweizer Automobilfahrer 1971 und Deutschland im Karl Das 2. Internationale Rundstrecken-ADAC-Flugplatzrennen in Bremgarten, der dritte Meisterschaftslauf, sah gegen 100 Schweizerfahrer am Start. Er machte am 21. Sonntagmorgen den Ausstart um 10 Uhr mit dem Wasserstoff-2 in Schicht hoch abgegebene wurde 1000 Stunden vor Beginn der 12 Runden abgefahren. Landa begann es zu regnen. Glücklicherweise schickte der Himmel zu Beginn des 3. Rennens wieder die Sonne, sodass die gute Verhältnisse bis zum vier Schlägen der Veranstaltung antraten. Vor dem Start der Rennwagen die Formel 2, dem 11. Renner, setzte der Regen wieder ein.

Da die Rennwagen bei diesem Lauf nicht für die Meisterschaft gewertet wurden, war es nicht so schlimm, doch entschied die ganze Piste den Kampf zwischen Karl Foitek auf Lola T 210 und Xavier Ponce auf March F2 am den Tagessieg.

Diese beiden Renner stellten zu den Internationalen die Schweizer Enthusiast die Tage des kleinen David Foitek auf Lola mit dem 1.5 Liter Chevrolet-Motor, nach dem Blauen Goliath dem Deutschen Rieger auf dem 7.2 Liter Cosworth-Motor, und insbesondere die fünf von Ponce im Nassen nach der von Foitek vorgelegten Zeit. Foitek, als Teammitglied bei den Rennwagen, wurde nach dem Start in der Führung in die erste Schikane von Rieger knapp ausgehollt und verlor dadurch einige Positionen. Ein Teilungsproblem in der ersten grossen Linkskurve war für noch weiter zurück. In einer imposanten Aufholjagd vermittelte er jedoch wieder an McLaren aufzubrechen, der ihn aber dank seiner Motorleistung auf den Geraden immer wieder davonholte. Foitek machte in drei Kurven alles, und kam immer wieder heran. Damit erreichte es, dass der Deutsche ebenfalls Riegen stieg und dabei prumpt von der Piste geriet. Damit war die Foitek die Ruhe fact-

...er auf VW-Porsche 914-6 in seinem zweiten Rennen, obwohl der Rennfahrer Paul Eder, ebenfalls auf VW-Porsche, im Training gefallener war. Das in dieser Gruppe der dritte mit zwei Rennwagen in Führung geklagte Wechselwetter Vorzeichen auf Honda 800 schickte aus, sodass nun Zylinder gleich stehen konnte.

Beim dramatisch verlief die Rennen der Spezial-Tourenwagen. Von einem stabilen Feld blieben zum Schluss nur noch wenige Fahrer übrig. Der Rheinländer Josef Eggenberger auf BMW 2002 II, Siegen von Seaton und Payer, schied im Unfallunfall aus und der Bapenweller Ruedi Hollinger musste seinen Ford-Berett in Führungsgasse liegen lassen wegen Unluck in der Reststrecke anhalten. Der schweizer Dritte ist der Dürkener Ruedi Capov auf Fiat-Alfa Romeo 1000, der nunmehr allein überhand der Piste auf dem Kurs hat.

Unerwartet zu seinem dritten Meisterschaftsrennen kam mit Gönk der Becher Charles Cozzani auf Chevrolet Camaro SS. Denn im Training war der Schweizer Renn auf Ford Mustang sehr erfolgreich im Rennen, bevor er unverschuldet ebenfalls in Führung.

Den einzigen Argauer Erfolg erlangte der in Barmen geborene gebürtige Horn-Blas-Super-Van 1000 mit dem Zürcher Fritz Balke auf Steudl, der einen Start-Zwischenstopp erlangte.

Die Resultate:

Serien-Tourenwagen (12 Runden): 1. Beer Imboden (Unteriken) auf BMW 2002 II, 23:21,3; 2. Max Heidegger (Tessin) auf BMW 2002 II, 23:55,1; 3. Peter Am (St. Gallen) auf BMW 2002 II, 24:00,7.

Spezial-Tourenwagen: 1. Arthur Bink (Zürich) auf Opel-Kadet 1900, 20:01,0; 2. Werner Sager (Zürich) auf NSU, 22:05,1; 3. Hans Brühl (Grenchen) auf Ford Escort, 25:09,8.

Serien-GT-Wagen: 1. Philippe Esard (St. Gallen) auf Renault Alpine, 23:01,2; 2. Les de Grafton (Nidwalden) auf Renault Alpine, 23:02,5; 3. Roger Baumgartner (Zürich) auf Porsche 911 S, 23:40,1.

Spezial-GT-Wagen: 1. Fritz Zbinden (Lau-

...gebnisse auf Porsche 914-6: 20:27,7; 2. Hans Bink (Zürich) auf Opel-Kadet 1900, 21:54,1; 3. Hans Brühl (Grenchen) auf Ford Escort, 23:09,8; 4. Fritz Zbinden (Lau) auf Porsche 914-6, 23:40,1.

...gebnisse auf March-F2: 1. Xavier Ponce (Genève) auf March-F2, 25:25,0; 2. Ruedi Capov (Dürken) auf Fiat-Alfa Romeo 1000, 25:54,0; 3. Hans Brühl (Grenchen) auf March-F2, 26:50,0.

A Fribourg du La pluie

Karl Foitek qui de le meilleur temps au sur l'abandon de l'empereur cette fois comptant pour la moyenne de 148 km/h. Ponce, ex 1960, 23:55,1; Foitek, 23:21,3.

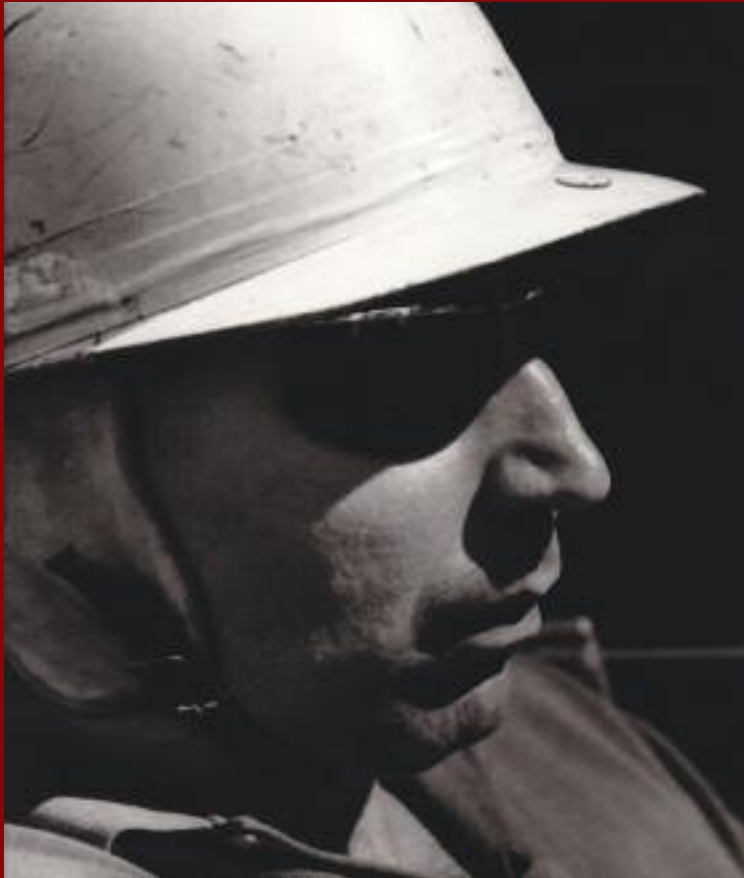
Tourenwagen de série: 1. Beer Imboden (Unteriken) sur BMW, 23:21,3; 2. Max Heidegger (Tessin) sur BMW, 23:55,1; 3. Peter Am (St. Gallen) sur BMW, 24:00,7.

Tourenwagen spéciaux: 1. Arthur Bink (Zürich) sur Opel-Kadet 1900, 20:01,0; 2. Werner Sager (Zürich) sur NSU, 22:05,1; 3. Hans Brühl (Grenchen) sur Ford Escort, 25:09,8.

Grand tourisme d'Alpine: 1. Philippe Esard (St. Gallen) sur Renault Alpine, 23:01,2; 2. Les de Grafton (Nidwalden) sur Renault Alpine, 23:02,5; 3. Roger Baumgartner (Zürich) sur Porsche 911 S, 23:40,1.

Grand tourisme spéciaux: 1. Karl Foitek (Zürich) sur Opel-Kadet 1900, 20:01,0; 2. Werner Sager (Zürich) sur NSU, 22:05,1; 3. Hans Brühl (Grenchen) sur Ford Escort, 25:09,8.

Nachfolgend finden Sie einen Teil der Rennerfolge von Karl während den 16 Jahren zwischen 1956 und 1971 aufgelistet, in denen Karl auf den Rennpisten der Schweiz und Europas anzutreffen war. Die Filmstreifen können auch an den Wänden der Foitek Automobile AG in Altendorf betrachtet werden.





1956

2. Rang
6. Rang
6. Rang
2. Rang

Bäderpreis von Österreich

Nat. Auto Slalom, Militärflugplatz Döbendorf

Olons Villars

Course Internationale de côte Saint-Ursanne

Lizenzkurs Monza mit Luigi Villorosi (F1 Fahrer)

Austin Healey

Austin Healey

Austin Healey

Austin Healey

Austin Healey





1957

1. Rang	Grosser Bergpreis der Schweiz, Lenzerheide	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
2. Rang	Flugplatzrennen Wjet-Aspern	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
Rundenrekord	ADAC 1000 Kilometer Rennen, Nürburgring	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
1. Rang	Bergprüfungsfahrt im Zürcher Oberland	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
1. Rang	1. Nationales Bergrennen Le Landeron - Lignieres	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
1. Rang	Grosser Bergpreis Freiburg-Schauenland	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
2. Rang	Grosser Bergpreis von Österreich, Gaisberg	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
5. Rang	Grosser Preis von Deutschland, Nürburgring schnellste Rundenzeit 11.35, 19	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
1. Rang	Course Nationale de Côte, Martigny - La Forclaz	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
1. Rang	Automobilslalom in Dübendorf	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce



1958

2. Rang

Course nationale de côte, Le Landeron – Lignieres

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce

1. Rang

Course Int. de côte, Olten-Villars

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce

2. Rang

Grosser Bergpreis von Österreich, Salzburg

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce

1. Rang

Nationales Bergrennen Mitholz – Kändersteg

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce

1. Rang

Grosser Preis von Berlin, Preis der AVUS
Durchschnittsgeschwindigkeit = 166.9 km

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce

1. Rang

Course de côte nationale du Marchais

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce

2. Rang

Schweizerische Gran-Turismo Meisterschaft

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce





1959

- 6. Rang Rallye International des Tulipes
- 3. Rang Nationaler Autoslalom auf Schnee in Arosa
- 1. Rang Schweizermeisterschaft Vaduz – Triesenberg
- 2. Rang 10. Nationales Bergrennen Mitholz – Kandersteg
- 2. Rang Nationaler Autoslalom Payerne
- 1. Rang Internationales Solitude Rennen
- 2. Rang Europa Bergmeisterschaft Freiburg Schausland
- 2. Rang Grosser Preis von Deutschland AVUS
- 1. Rang Internationales Bergrennen Klosters – Davos
- 1. Rang Bergrennen St. Ursanne – Les Rangiers
- 1. Rang Course nationale de côte du Marchairuz
- 2. Rang Deutschland Rallye
- Titel Schweizermeister in der Kategorie „Gran Turismo“**
Prämierung durch den Alfa Romeo Direktor Italien.

- Alfa Romeo Giulietta TI
- Alfa Romeo Giulietta TI
- Alfa Romeo Giulietta TI
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce
- Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce



1960

1. Rang	2. Nationaler Auto Stalom in Arosa	Alfa Romeo Giulietta TI
2. Rang	Rallye de Genève	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Hörschinger Flugplatz-Rennen	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Automobil Stalom Dübendorf	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Rosfeld Bergrennen	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Circuit Automobile de Montagne, Clermont-Ferrand	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	6 Stunden Rennen in Auvergnies	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Grosser Preis von Deutschland, Nürburgring	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Durchschnittsgeschw. = 111 km/h, bei Nebel u. Regen, in GT Kategorie	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	ADAC Bergrekord Freiburg, Schauinsland	Alfa Romeo Giulietta TI
	1. Rang = 9.11, 2. Rang = 9.37, 3. Rang = 9.43 in GT Kategorie	
2. Rang	Brands Hatch	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Course int. de côte	Alfa Romeo Giulietta TI
	Sierre - Montana - Crans, in GT Kategorie	
1. Rang	Championnat d'Europe de la Montagne, Ollons - Millars, in GT Kategorie	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Grosser Bergpreis von Österreich, Galsberg	Alfa Romeo Sprint Speciale
1. Rang	Flugplatzrennen Linz Hörsching	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Flugplatzrennen Klagenfurt, in GT Kategorie	Alfa Romeo Zagato
2. Rang	Flugplatzrennen Klagenfurt, Tourenwagen Kategorie	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Int. Automobilrennen Alpenflughafen Innsbruck	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Marchaux	Alfa Romeo Giulietta TI
3. Rang	Schweizerische Automobilmesterschaft	Alfa Romeo Giulietta TI



1961

2. Rang	Slalom Arosa	Alfa Romeo Giulietta TI
2. Rang	Int. Autorennen Goodwood	Alfa Romeo Giulietta TI
1. Rang	Int. Flugplatzrennen Wien - Aspern	Abarth 1000 Werkswagen
	24 Stunden Rennen Le Mans, Führung in der Indexwertung bis 2 Std. vor Schluss	Abarth 700 Werkswagen
2. Rang	Grosser Preis von Monza	Lotus junior
1. Rang	Les Rangiers	Lotus junior
1. Rang	Bergrennen Cesana - Sestriere	Lotus junior
1. Rang	Grosser Bergpreis Klosters - Davos	Lotus junior
2. Rang	Int. ADAC 500 km Rennen Nürburgring	Fiat Abarth 600TW Werkswagen
1. Rang	Coupe de Paris, Monthléry	Lotus junior
2. Rang	Hockenheim (Tagesbestzeit)	Lotus junior
1. Rang	Marchaux (Tagesbestzeit) Rekord	Lotus junior
1. Rang	Tagesieger in Payenne	Lotus junior
Titel	Schweizer Meister Rennwagen	Lotus junior



1962

1. Rang	Course nationale de côte, Rochefort La Toume	Lotus junior
3. Rang	Trophées d'Auvergne, Clermont – Ferrand	Alfa Romeo Zagato
4. Rang	ADAC Bergrekord Schauinsland	Lotus junior
1. Rang	Slalom Dübendorf	Lotus junior
4. Rang	Bergeuropameisterschaften Ollon – Villars	Lotus junior
1. Rang	Bergrennen Schauinsland	Lotus junior
1. Rang	Grand Tourisme Aspern	Alfa Romeo Zagato
1. Rang	Bergrennen Kautenbach (Gruppensieg)	Alfa Romeo Zagato
1. Rang	Steckborn	Lotus junior
1. Rang	Nationales Bergrennen Mitholz – Kandersteg	Lotus junior
1. Rang	Tagessieger Slalom Payeme	Lotus junior
1. Rang	Slalom Dübendorf	Lotus junior
4. Rang	Flugplatzrennen Innsbruck	Rennwagen
1. Rang	Flugplatzrennen Innsbruck	Tourenwagen Alfa Romeo Giulietta
Titel	Schweizermeister Rennwagen	Lotus junior



1963

1. Rang	Slalom Payenne (Tagesieg)	Lotus 23
Ausgef.	24 Stunden Rennen Les Mans (Selbstpräg. Meer) 240 km/h	Alfa Romeo Zagato 1600
1. Rang	Int. ADAC Bergpreis Freiburg – Schauinsland	Lotus 23
1. Rang	Bergrennen Ofen Villars	Lotus 23
1. Rang	Course nationale de côte du Marchairuz, St. Ursanne – Les Rangier	Lotus 23
2. Rang	Staatsmeisterschaftslauf Timmeljoch Tirol	Lotus 23
1. Rang	Bergrennen Mitholz – Kandersteg	Lotus 23
1. Rang	Coppa Shell in Monza	Lotus 23
Titel	Schweizermeister Sportwagen	Lotus 23



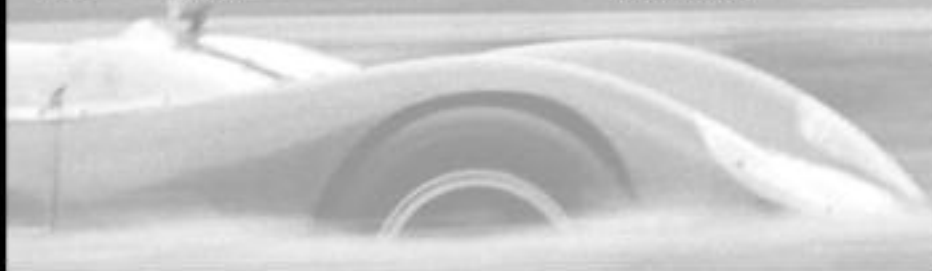
1964

1. Rang	Rallye Genf	Alfa Romeo Giulietta Ti
1. Rang	1000 km de Paris	Alfa Romeo TZ
1. Rang	Wien-Aspern	Lotus Elan Racing
1. Rang	Slalom Fayence	Lotus Elan Racing
1. Rang	Bergrennen Mitholz – Kandersteg	Lotus Elan Racing
3. Rang	Temporada Argentinién, Buenos Aires	Lotus Junior
3. Rang	Formula Junior, Cordoba	Lotus Junior
1. Rang	Bergrennen Rossfeld	Lotus Elan Racing
1. Rang	Preis von Monza	Lotus Elan Racing
3. Rang	Gaisberg Rennen	Lotus Elan Racing
3. Rang	Bergrennen Freiburg – Schauinsland	Lotus Elan Racing
1. Rang	Bergrennen St. Ursanne – Les Rangiers	Lotus Elan Racing
1. Rang	Bergrennen Sierra – Montana – Crans	Lotus Elan Racing
1. Rang	Nationales Bergrennen Schauinsland	Lotus Elan Racing



1965

1. Rang	Rundenrekord Norisring Karl Foitek schraubte den Rekord auf 151.9 km/h	Lotus 23 - Climax 2000 Motor
1. Rang	Flugplatzrennen Aspern bei Wien	Lotus Elan Racing
1. Rang	Staatsmeisterschaftslauf Weerberg bei Schwarz in Tirol	Lotus Elan Racing
2. Rang	Course de côte Turckheim / Trois - Epis	Gregor Spezial Rennwagen
1. Rang	Course de côte St. Ursanne - Les Rangiers	Gregor Spezial Rennwagen
1. Rang	Hochalpen Bergrennen Timmelsjoch	Lotus Elan Racing
1. Rang	Hockenheim	Lotus Elan Racing
1. Rang	Marchaux	Gregor Spezial Rennwagen
1. Rang	Innsbruck	Lotus Elan Racing





1966

1. Rang	Flugplatzrennen Wien – Aspern	Lotus Elan Racing
1. Rang	Alpen Bergpreis Rosstfeld, Berchtesgaden	Lotus Elan
1. Rang	Slalom Payerne	Lotus Elan
1. Rang	Trento Bondone	Lotus Elan
3. Rang	Bergeuropameisterschaft Gaisberg	Lotus Elan
3. Rang	Bergrennen Sestriere	Lotus 23
1. Rang	Bergrennen Freiburg – Schüzinsland	Lotus Elan
1. Rang	Bergrennen St. Ursanne – Les Rangliers	Lotus Elan
1. Rang	Bergrennen Sierra – Montana	Lotus Elan
3. Rang	Bergeuropameisterschaft Kategorie GT	Lotus Elan





1967

1. Rang	Hockenheim	Lotus Elan Racing
1. Rang	Stelom Payenne	Lotus Elan Racing
1. Rang	Stelom Wangen	Lotus Elan Racing
1. Rang	Bergsinnen Böödele	Alfa Romeo GTA
1. Rang	Coppa Alfa Romeo Monza	Alfa Romeo GTA
3. Rang	Schweizermeisterschaft Sportwagen	Lotus Elan Racing





1968

2. Rang	Brands Hatch	Porsche 910
2. Rang	Slalom Payerne	Porsche 910
1. Rang	Bergrennen St. Ursanne - Les Rangiers	Porsche 910 Repco 3000
1. Rang	Grosser Bergpreis Sierre - Montana - Crans	Porsche 910 Repco 3000
1. Rang	Nat. Bergrennen Eigental	Porsche 910
1. Rang	Bergrennen Karenzerberg	Porsche 910
1. Rang	Course de côte de Marchairuz	Porsche 910 Repco 3000
1. Rang	Bergrennen Triesenberg	Porsche 910 Repco 3000
2. Rang	Schweizerische Automobilwetterschaften	Porsche 910





1969

	Längerer Ausfall wegen Beinbruch beim Skifahren	
Training	3-Stundenrennen Hockenheim Trainingschnellster	Lamborghini Miura
Rennen	3-Stundenrennen Hockenheim Ausfall wegen Elektrik-Defekt	Lamborghini Miura





1970

1. Rang	Flugplatzrennen Bremgarten D	Lola 210
1. Rang	Rundstreckenrennen in Mühlheim D	Lola 210
1. Rang	Int. ADAC Flugplatzrennen Ulm – Laupheim	Lola 210
1. Rang	Bergrennen St. Ursanne – Les Rangliers	Lola 210
1. Rang	Nat. Bergrennen am Gurnigel	Lola 210
1. Rang	Bergrennen Karszerberg	Lola 210
1. Rang	Bergrennen Vaduz – Triesenberg	Lola 210
2. Rang	Schweizermeisterschaft Sportwagen	Lola 210





1971

1. Rang	Hockenheim Sportwagen	Lola 210
1. Rang	Flugplatzrennen Sembach D	Lola 210
1. Rang	Slalom Fwyerne	Lola 210
1. Rang	Flugplatzrennen Bremgarten D	Lola 210
	Freudentag Geburt Zwillinge Markus und Frank Foitek	
1. Rang	Nat. Automobil Slalom Dübendorf	Lola 210
1. Rang	Meisterschaftslauf Hockenheimring	Lola 210
1. Rang	Nat. Bergrennen am Gumigel	Lola 210
1. Rang	Nat. Bergrennen St. Peterzell Hemberg, Tagessieg	Lola 210
1. Rang	Nat. Bergrennen Marchairuz	Lola 210
2. Rang	Schweizermeisterschaft Sportwagen	Lola 210

Lieber Papi und Karl, wir sind sehr stolz auf dich! Du hast viel erreicht, gleichzeitig bist du bis heute immer bescheiden geblieben und freust dich an den einfachen Dingen im Leben. Herzlichen Dank für alles, was du für uns gemacht hast und immer noch tust. Wir wünschen dir weiterhin beste Gesundheit, viel Freude, Glück und Erfolg im Leben. Grosse Fische sollst du an Land ziehen, die schönsten und besten Morcheln und andere Pilze finden, tolle Golfschläge hinkriegen, gute Karten beim «Jokern» in den Händen halten, deine Freunde und Bekannten treffen und mit deinem Auto dorthin unterwegs sein, wo du es wünschst.

Deine Kinder Carmen, Gregor, Reto, Frank und Markus mit ihren Familien