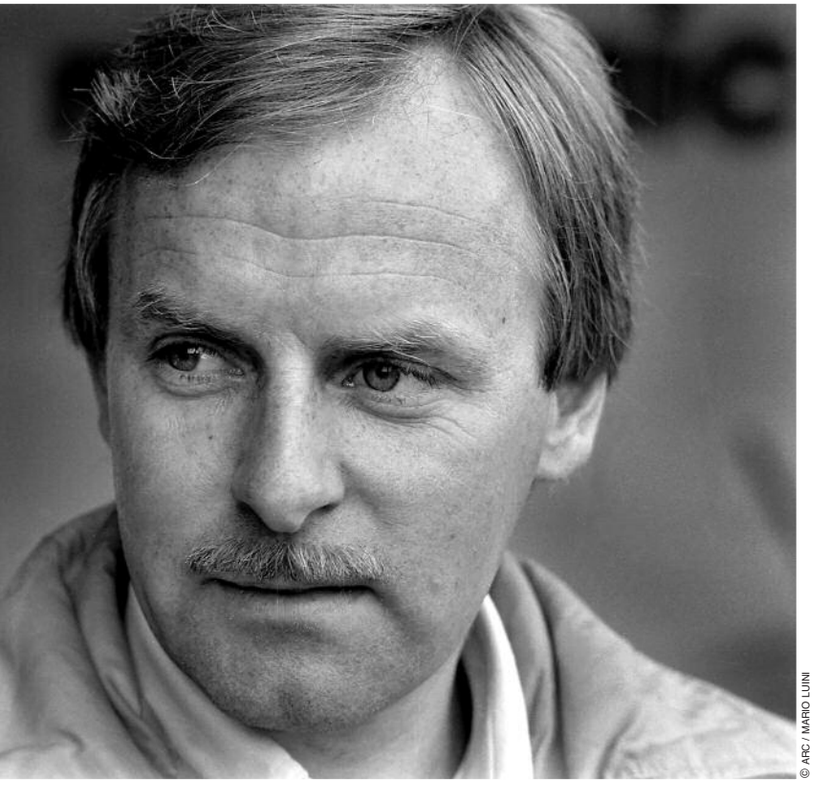
© ARC / MARIO LUINI

JO VONLANTHEN

31.05.1942, St-Ursen (FR)

Jean-Marie Wyder



© ARC / MARIO LUINI

Disputer un GP de F1, qui plus est celui de Suisse à Dijon: le Fribourgeois Jo Vonlanthen savoure l'instant (août 1975) au volant de sa Williams-Ford.

An einem F1-GP teilnehmen zu dürfen, dazu noch an jenem der Schweiz in Dijon: der Freiburger Jo Vonlanthen kostet diesen Moment aus, am Steuer seines Williams-Ford, im August 1975.

Gareggiare in un GP di F1 che oltretutto è il Gran Premio di Svizzera a Digione: li friburghese Jo Vonlanthen ne assapora il momento (agosto 1975) al volante della sua Williams-Ford.

En prévision du GP de l'Automobile Club de Suisse de F1 qui est programmé hors championnat du monde sur le circuit de Dijon-Prenois en août 1975, les organisateurs battent le rappel pour qu'en plus de Clay Regazzoni, pilote officiel Ferrari, un second Helvète – au moins – y participe. Afin de drainer un public plus nombreux encore. Le Fribourgeois Jo Vonlanthen finalement en sera.

«Après bien des discussions, on est parvenu à un accord avec Frank Williams qui était à ses débuts en GP. Certes, en 1969, il avait fait courir Piers Courage sur une Brabham puis sur une De Tomaso jusqu'à son accident mortel à Zandvoort en 1970. Mais là, c'était vraiment son team».

D'ailleurs, à la surprise générale, Jacques Laffite qui en était alors le leader venait de se classer 2e en Allemagne sur le Nürburgring, – le grand – derrière la Brabham de Carlos Reutemann au terme d'une course un peu folle marquée par de nombreuses crevaisons! Dans l'histoire, c'était la première fois qu'une Williams signait un podium et marquait de vrais points au championnat du monde si l'on admet qu'en 1973 et 74, c'est sous les couleurs de Iso (Marlboro) avec une nuée de pilotes – sept – dont Henri Pescarolo que Frank s'alignait en GP.

«Une semaine avant Dijon, j'étais donc inscrit officiellement sur la seconde Williams-Cosworth à Zeltweg pour le GP d'Autriche. Coût de l'opération pour les deux courses: 30'000 francs suisses! Pour économiser le matériel, j'avais pour consigne de très peu tourner aux essais avec une voiture qui venait d'être reconstruite après avoir été démolie par Ian Ashley au Nürburgring. Et finalement, grâce aux forfaits de Wilson Fittipaldi, de Brian Henton et de Mark Donohue, j'avais

Im Hinblick auf den GP des Automobil-clubs der Schweiz, der als nicht zur F1-WM-zählender Lauf im August 1975 in Dijon-Prenois vorgesehen ist, bemüht sich der Veranstalter darum, dass neben Ferrari-Werkfahrer Clay Regazzoni zumindest in weiterer Eidgenosse teilnimmt. So will man noch mehr Schweizer Zuschauer ins Burgund locken. Der Freiburger Jo Vonlanthen ist schliesslich mit von der Partie.

«Noch längeren Diskussionen konnten wir uns mit Frank Williams einigen, der sich damals im GP-Sport zu etablieren begann. Bereits ab 1969 hatte er zwar Piers Courage auf einem De Tomaso bis zu dessen tödlichem Unfall von Zandvoort 1970 eingesetzt. Aber nun besass er sein eigenes Team». Übrigens hatte Teamleader Jacques Lafitte zur allgemeinen Überraschung kurz zuvor in Deutschland auf dem «grossen» Nürburgring bei einem von zahlreichen Reifenschäden geprägten Rennen hinter dem Brabham von Carlos Reutemann den zweiten Rang belegt! Erstmals in der F1-Geschichte eroberte der Fahrer eines Williams einen Podestplatz und echte Punkte in der Weltmeisterschaft. 1973 und 74 waren Franks Autos nämlich mit einer Unmenge verschiedener Piloten – sieben, darunter Henri Pescarolo – unter der Bezeichnung Iso (Marlboro) gestartet.

«Eine Woche vor Dijon war ich also in Zeltweg beim GP von Österreich offiziell auf dem zweiten Williams-Cosworth gemeldet. Der Deal für diese zwei Rennen kostete übrigens bloss 30'000 Schweizer Franken! Um das Material zu schonen, erhielt ich die Anweisung, mit dem nach Ian Ashleys Unfall auf den Nürburgring neu aufgebauten Auto im Training möglichst wenige Runden zu drehen. Aufgrund der Forfaits von Wilson Fittipaldi, Brian

In vista del GP dell'Automobile Club Svizzero di F1 programmato fuori campionato del mondo sul circuito di Dijon-Prenois nell'agosto 1975, gli organizzatori si fanno in quattro affinché oltre a Clay Regazzoni, pilota ufficiale Ferrari, un secondo pilota elvetico – almeno – vi partecipi. Allo scopo di richiamare un pubblico sempre più grande. Il friburghese Jo Vonlanthen alla fine ne farà parte.

«Dopo molte discussioni, si è giunto a un accordo con Frank Williams che era all'esordio in F1. Certo, nel 1969, aveva fatto correre Piers Courage su una de Tomaso fino al suo incidente mortale a Zandvoort nel 1970. Pero adesso era davvero il proprio team». Inoltre, a sorpresa di tutti, Jacques Laffite che ne era allora il capofila si era appena classificato 2° in Germania sul Nürburgring, – il grande – dietro alla Brabham di Carlos Reutemann al termine di una corsa un po' pazza segnata da numerose forature! Nella storia, era la prima volta che una Williams saliva sul podio e segnava dei veri punti nel Mondiale se si considera che nel 1973 e 74, era con i colori del marchio Iso (Marlboro) con un'armata di piloti – sette – di cui Henri Pescarolo che Frank si allineava nei GP.

«Una settimana prima di Dijon, ero dunque iscritto ufficialmente con la seconda Williams-Cosworth a Zeltweg per il GP d'Austria. Costo dell'operazione per le due gare: 30'000 franchi svizzeri! Per risparmiare il materiale, mi fu ordinato di girare pochissimo nelle prove con una macchina che era stata appena ricostruita dopo essere stata distrutta da Ian Ashley al Nürburgring. E finalmente, grazie ai ritiri di Wilson Fittipaldi, di Brian Henton e di Mark Donohue, ero stato autorizzato a dis-

© ARC / MARIO LUINI

© ARC / MARIO LUINI

F3 et F2 constituent les marches d'approche de Vonlanthen. Le voici en côte (au Marchairuz, à gauche, sur une GRD en 1973) puis en circuit à Hockenheim avec une March sur les talons de Loris Kessel (1975). Avec, au final, des résultats souvent de qualité.

F3 und F2: dies sind die Schritte, die Vonlanthen bis hin zur F1 führen. Er fährt an Bergrennen (hier am Marchairuz, links, mit einem GRD im 1973), dann in Hockenheim mit einem March, dicht hinter Loris Kessel (1975). So kam er am Ende zu einigen beachtenswerten Resultaten.

© CARL IMBER

F3 e F2 sono le tappe di avvicinamento di Vonlanthen. Vediamolo a una gara in salita (Marchairuz, a sinistra, su una GRD nel 1973) poi sul circuito di Hockenheim nella scia di Loris Kessel (1975). In definitiva i suoi risultats sono spesso qualitativi.

été autorisé à disputer le GP en m'élançant de la 26e et dernière position; mais je fus contraint à l'abandon peu avant la mi-course (NDLR. moteur out)…»

Une épreuve qui restera gravée dans pas mal de mémoires avec le crash fatal survenu au «warm-up» de la star américaine Mark Donohue (en fait, il mourut quarante-huit heures plus tard) victime de l'éclatement d'un de ses Goodyear avec sa Penske et la victoire, la seule à ce niveau, dans une course écourtée par un déluge, du pittoresque et regretté Italien Vittorio Brambilla au volant d'une March-Cosworth.

Huit jours plus tard, devant «son» public, ce sont les mêmes problèmes d'ordre électriques («le moteur tournait sur sept cylindres et j'ai concédé neuf tours à Clay, le vainqueur…») qui allaient ruiner ses chances. «Mais les sponsors étaient aux anges…»

Durant l'hiver qui suivit, Vonlanthen reçut à Frauenfeld, dans le garage qu'il exploitait alors, la visite de John Surtees, propriétaire de sa propre écurie qui engageait des Surtees à moteur Ford-Cosworth. L'ancien champion du monde de moto et de GP (avec Ferrari en 1964) débarquait avec un contrat de vingt pages dans sa mallette pour lui proposer de rouler une saison complète. «Mais tout était compliqué; en plus, évidemment, il fallait apporter passablement d'argent et je n'en avais pas…» Les «négociations» en restèrent là et c'est ainsi que prit fin l'aventure de Jo Vonlanthen en GP. Et dans la foulée, sa carrière de pilote de course, à l'exception encore de quelques sorties en Coupe Renault Europe, pour le plaisir uniquement.

A partir de là, lui qui vivait désormais au Tessin au bord du Lac Majeur, rebondit en trouvant un dérivatif passionnant lui

Henton und Mark Donohue durfte ich schliesslich den Grand-Prix vom 26. und letzten Startplatz in Angriff nehmen, allerdings fiel ich kurz vor Halbzeit aus (Anm. der Red.: der Motor streikte)».

Etlichen dürfte dieses Rennen wegen des fatalen Unfalls des amerikanischen Stars Mark Donohue beim Warm-up in Erinnerung geblieben sein. Ursache war ein geplatzter Goodyear-Reifen an seinem Penske, und genau genommen trat der Tod von Donohue erst 48 Stunden nach dem Crash ein. Sieger dieses wegen eines Wolkenbruchs abgebrochenen Rennens wurde der der ungestüme und inzwischen verstorbene Italiener Vittorio Brambilla (sein einziger GP-Volltreffer) am Steuer eines March-Cosworth.

Bei Vonlanthen traten eine Woche später in Dijon vor dem «eigenen» Publikum die gleichen Elektrik-Probleme auf wie in Zeltweg und ruinierten seine Chancen. «Der Motor lief nur auf sieben Zylindern und ich verlor auf Sieger Clay neun Runden. Die Sponsoren waren allerdings dennoch im siebten Himmel…»

Im folgenden Winter erhielt Vonlanthen in Frauenfeld, wo er damals eine Garage betrieb, Besuch von John Surtees. In seiner Aktentasche brachte der ehemalige Motorrad- und Formel-1-Weltmeister (1964 mit Ferrari), inzwischen Besitzer eines Rennstalls, der Eigenkonstruktionen mit Ford-Cosworth-Motoren einsetzte, einen zwanzigseitigen Vertrag für die komplette Saison 1976 mit. «Aber alles war kompliziert; zudem sollte ich natürlich auch recht viel Geld von Sponsoren auftreiben, denn ich selbst hatte keines…» Die «Verhandlungen» waren zum Scheitern verurteilt, und so endete Vonlanthens Formel-1-Abenteuer. Mit Ausnahme von einigen Abstechern in

putare il GP partendo della 26° e ultima posizione; ma fui forzato al ritiro poco prima della metà corsa (N.d.R. motore fuori uso)…»

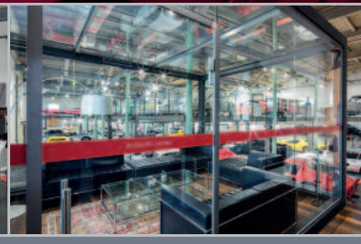
Una gara che resterà incisa in molte memorie per lo schianto fatale verificato nel «warm-up» della stella americana Marco Donohue (infatti, morì quarantotto ore più tardi) vittima dello scoppio di uno dei suoi pneumatici Goodyear sulla sua Penske e la vittoria, l'unica a questo livello, in una corsa accorciata da un acquazzone, del simpatico e rimpianto italiano Vittorio Brambilla alla guida di una March-Cosworth.

Otto giorni più tardi, davanti al «suo» pubblico, sono gli stessi problemi d'ordine elettrico («il motore girava su sette cilindri ed ho concesso nove giri a Clay, il vincitore…») che hanno rovinato le sue possibilità. «Ma gli sponsor erano alle stelle…»

Nell'inverno successivo, Vonlanthen ricevé a Frauenfeld, nel garage che sfruttava allora, la visita di John Surtees, proprietario della sua scuderia che impegnava delle Surtees a motore Ford-Cosworth. L'ex campione del mondo di moto e di GP (con la Ferrari nel 1964) sbarcava con un contratto di venti pagine nella sua valigia per proporgli di gareggiare una stagione completa. «Pero tutto era complicato; inoltre, ovviamente, occorreva metterci un sacco di soldi e non ne avevo…» Le «trattative» ne restarono lì e così prese fine l'avventura di Jo Vonlanthen in F1. E nella scia di tutto questo, anche la sua carriera di pilota da corsa, tranne ancora alcune gare della Coppa Renault Europa, ma soltanto per il piacere.

A quel punto, lui che viveva ormai nel Ticino in riva al Lago Maggiore, rimbalzò trovando un diversivo appassionante che gli permette di restare in

autobau
events.museum.emotionen.
erlebniswelt



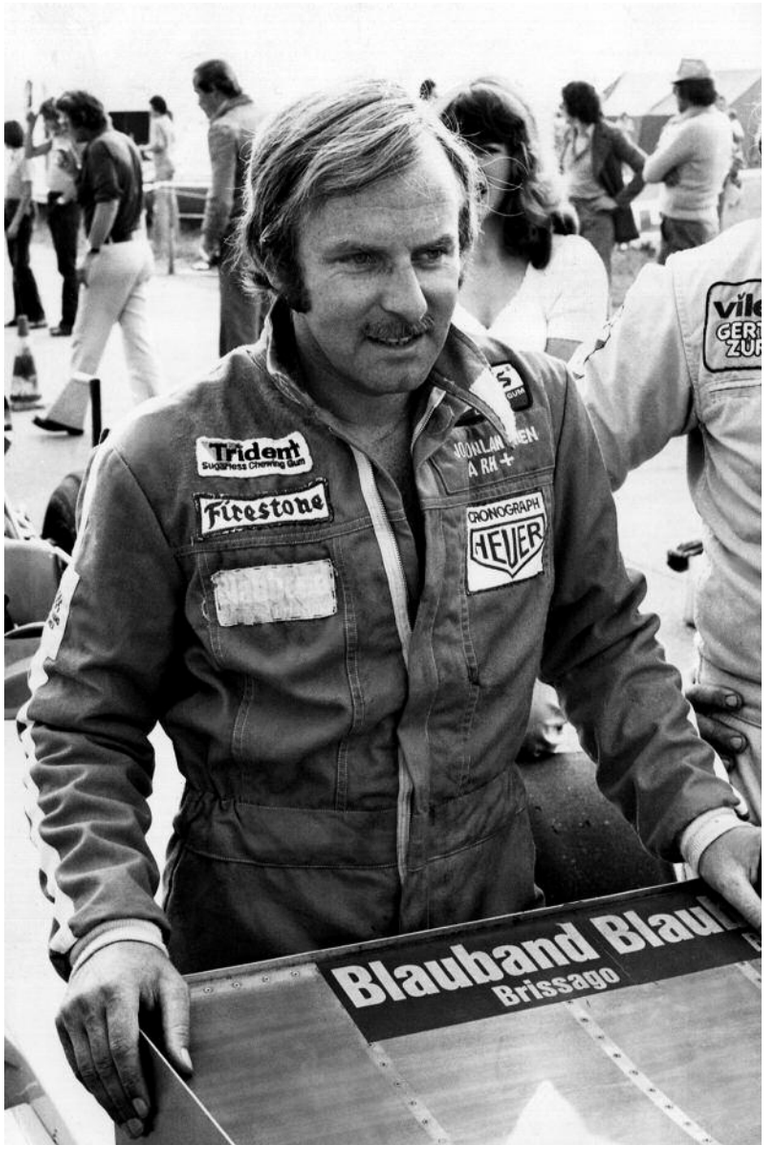
UNSERE EINZIGARTIGE LOCATION. IHR AUSSERGEWÖHNLICHER EVENT.

Feiern Sie im modernen Ambiente eines alten Industrieareals. Mit einer eigenen Rundstrecke und den legendärsten Sportwagen und Rennautos, die jemals auf die Strassen losgelassen worden sind. Geben Sie Ihrem Anlass die beste Chance, ein Event zu werden. In der autobau erlebniswelt – mehr als ein Automuseum.

Ideal für private und geschäftliche Veranstaltungen • Geeignet von 2 bis 500 Personen • Zentrale Event-Halle mit grossem Empfangsbereich • 5 Ausstellungshallen • 3 separate Seminarräume • Gläserne Smokers Lounge • Riesiger Aussenbereich mit eigener Rennstrecke und Feuerring • Umfangreiches, kreatives Incentiveprogramm

Event.
Erlebnis.
Faszination.

autobau AG · Egnacherweg 7 · 8590 Romanshorn
+41 71 466 00 66 · info@autobau.ch
autobau.ch



© ARCHIVES JEAN-MARIE WYDER

Le regard traduit une froide détermination : à force de persévérance, Jo Vonlanthen aura atteint un objectif singulier ; celui de rouler en F1.

In seinen Augen liest sich eine kalte Entschlossenheit: dank seiner Ausdauer erreicht Vonlanthen sein oberstes Ziel – in der F1 teilnehmen zu können.

Lo sguardo riflette una fredda determinazione: attraverso la sua perseveranza, Jo Vonlanthen raggiungerà un singolare obiettivo: guidare in Formula 1.

permettant de rester en prise directe avec le monde du sport automobile : il fonda sa petite entreprise axée sur l'événementiel en organisant à travers le monde des expositions statiques de voitures de compétition mais aussi des rassemblements animés comme ceux (réputés) de Bologne et de Monaco. « Quand tu décroches l'autorisation signée par le Président Vladimir Poutine lui-même d'exposer des Ferrari rouge sur la Place Rouge et que les habitants de Moscou s'y pressent par dizaines de milliers pour les admirer, ça fait chaud au cœur… »

Quelques mots encore à propos du parcours sportif de Vonlanthen, celui qui précéda l'automobile : il s'était distingué en athlétisme en s'assurant en 1963 le titre de champion suisse sur 5000 mètres !

Dès lors, comment en était-il arrivé à bifurquer vers les quatre roues ? Mécanicien automobile de profession, en poste à Fribourg, pas loin du garage que Jo Siffert (originaire comme lui du district de la Singine) possédait et exploitait, notre homme, passionné par la mécanique et par tout ce qui avait à trait avec la voiture, décidait de tenter le coup ; tout bonnement : « je n'avais pas un sou mais Seppi m'a convaincu qu'avec la volonté et en persistant, on pouvait y arriver… »

Vocation tardive (il avait alors 24 ans), Vonlanthen se lança dans le bain par touches successives mais optant rapidement pour la F3. Il y obtint le titre national catégorie 1300 cm³ (en 1972 avec une Tecno et huit victoires en neuf courses) puis tenta brièvement sa chance en Angleterre avec le constructeur suisse Jo Marquart, concepteur des GRD et ce dans le cadre du championnat d'Europe de la spécialité. Sans grand succès. Ce fut ensuite (1974) le saut vers la F2 (en côte en Suisse

den Renault Europacup – ausschliesslich zum Spass – war auch seine Karriere als Rennfahrer abgeschlossen. Anschliessend fand Vonlanthen, der mittlerweile im Tessin am Ufer des Lago Maggiore lebte, eine spannende neue Beschäftigung, um in direktem Kontakt mit dem Automobilsportmilieu zu bleiben: Er gründete eine kleine Firma, die weltweit Ausstellungen mit Rennwagen, aber auch Events mit Animationen wie die bekannten Anlässe in Bologna und Monaco ausrichtete. «Wenn Du es schaffst, die von Präsident Vladimir Putin selbst unterschriebene Bewilligung für eine Ferrari-Ausstellung auf dem Roten Platz zu erhalten, und Zehntausende Einwohner von Moskau die roten Boliden bewundern wollen, wird Dir warm ums Herz».

Einige Worte zur sportlichen Laufbahn von Vonlanthen, bevor er begann, Autorennen zu fahren: Er war ein erfolgreicher Leichtathlet und wurde 1963 Schweizer Meister über 5000 Meter! Und wie kam es dann zum Wechsel auf vier Räder? Der gelernte Automechaniker lebte in Freiburg unweit jener Garage, welche Jo Siffert gehörte und die er auch selbst betrieb. Weil ihn alles begeisterte, was mit Autos und Mechanik zu tun hatte, beschloss er einfach, es auch einmal im Rennsport zu versuchen «Ich hatte zwar überhaupt kein Geld, aber Seppi – er stammte wie ich aus dem Sensebezirk – überzeugte mich davon, dass man es mit Willen und Ausdauer trotzdem schaffen könne».

Als Spätzünder (er war damals 24 Jahre alt) machte Vonlanthen die ersten Schritte im Motorsport und entschied sich schon bald für Einsitzer. 1972 wurde er dank acht Klassensiegen in neun Rennen Schweizer Rennwagenmeister auf einem Tecno

presa diretta con il mondo dell'automobilismo : fondò la sua piccola impresa orientata nel settore degli eventi organizzando attraverso il mondo delle esposizioni statiche di automobili da corsa ma anche alcune manifestazioni internazionali come quelli (rinomati) di Bologna e di Monaco. « Quando ricevi l'autorizzazione firmata dallo stesso Presidente Vladimir Poutine, per esporre delle Ferrari di colore rosso sulla Piazza Rossa e che gli abitanti di Mosca si accalcavano per decine di migliaia per ammirarle, ti riscalda il cuore… »

Ancora due parole sul percorso sportivo di Vonlanthen, quello che ha preceduto l'automobilismo : si era distinto nell'atletica vincendo nel 1963 il titolo di campione svizzero sui 5000 metri !

Pertanto, come fosse arrivato a fare il passo verso le quattro ruote ? Meccanico di professione, nella città di Friburgo, non lontano dal garage che Jo Siffert (originario come lui del distretto della Singine) possedeva e sfruttava. Il nostro uomo, appassionato dalla meccanica e da tutto ciò che aveva a che fare con le macchine, decise di correre il rischio ; semplicemente : « non avevo neanche un centesimo ma Seppi mi ha convinto che con la volontà e persistendo, ce l'avremmo fatta… »

Vocazione tardiva (aveva allora 24 anni), Vonlanthen s'impegnò progressivamente, ma optando rapidamente per la F3. Vinse il titolo nazionale nella categoria 1300 cm³ (nel 1972 con una Tecno e otto vittorie in nove gare) quindi fece brevemente un tentativo in Inghilterra con il costruttore svizzero Jo Marquart, progettista delle GRD e ciò nell'ambito del campionato europeo della specialità. Senza molto successo. In seguito (1974) fece il salto verso la F2 (nelle cronoscalate in Svizzera e nei

© ARC / MARIO LUINI

Avant le GP de Suisse, voilà notre homme engagé dans celui d'Autriche valable pour le championnat du monde. Mais le moteur Ford-Cosworth de sa Williams va rendre l'âme...

Vor dem GP der Schweiz nimmt Vonlanthen am österreichischen Lauf zur F1-WM teil. Leider wird das Ford-Cosworth Triebwerk seines Williams den Geist aufgeben...

Prim'ancora del GP di Svizzera, ecco il nostro impegnato nella gara austriaca valida per il campionato del mondo. Ma il motore Ford-Cosworth della sua Williams non terrà per molto...

Reconversion réussie: après la compétition à son niveau le plus élevé, Vonlanthen va prolonger sa passion pour l'automobile en organisant maintes expositions de bolides de course à travers le monde entier; comme ici à Montreux où il bichonne une Ferrari. Aujourd'hui, sa collection, complétée par des pièces provenant du privé, est visible à Langenthal (BE).

Ein geglückter Neustart: nach seiner Teilnahme an Spitzenrennen, verlängert Vonlanthen seine Leidenschaft für den Automobilsport indem er überall auf der Welt Rennwagenausstellungen organisiert, wie hier in Montreux, wo er sich liebevoll um einen Ferrari kümmert. Heute kann seine Sammlung, bereichert durch Objekte aus Privatkollektionen, in Langenthal (BE) bewundert werden.

Championnat du monde F1 - Weltmeisterschaft F1 - Campionato del mondo F1

Date Datum Data	Dénomination/Bezeichnung/Gara Circuit/Rennstrecke/Circuito	Châssis Fahrzeug Modello	Moteur Motor Motore	N° Start-Nr. N°	Qualifs Qualifikation Prove	Classement Klassierung Classifica	Points actuels* Punktestand* Punti attuali*	Vainqueur Sieger Vincitore
	Frank Williams Racing Cars (GB)							
17.08.**1975**	GP d'Autriche (Österreichring)	Williams FW04	Cosworth V8	20	28/30	AB (moteur)	–	Vittorio Brambilla, March

Hors championnat du monde - Ausser Weltmeisterschaft - Fuori campionato del mondo

Date Datum Data	Dénomination/Bezeichnung/Gara Circuit/Rennstrecke/Circuito	Châssis Fahrzeug Modello	Moteur Motor Motore	N° Start-Nr. N°	Qualifs Qualifikation Prove	Classement Klassierung Classifica		Vainqueur Sieger Vincitore
	Frank Williams Racing Cars (GB)							
24.08.**1975**	GP de Suisse (Dijon)	Williams FW04	Cosworth V8	20	15/16	Arrivé 14e/NC		Clay Regazzoni, Ferrari

© ARC / MARIO LUINI

Riconversione riuscita: dopo le competizioni ai massimi livelli, Vonlanthen continuerà con la sua passione per l'automobile organizzando numerose esposizioni di auto da corsa in tutto il mondo; vediamolo a Montreux dove si prende cura di una Ferrari. Oggi, la sua collezione, completata da altri pezzi di proprietà privata, è visibile a Langenthal (BE).

comme en circuit à l'étranger) avec sa propre entité et des March-BMW (modèles 742 et 752) en guise de matériel.

Une image, en définitive, pour illustrer cette période de la F2 – l'antichambre absolue de la F1 à l'époque – où ils étaient une quarantaine à briguer une place sur la grille ouverte à seulement vingt-six concurrents dont Vonlanthen allait faire partie une fois sur deux: nous sommes au Portugal sur le circuit d'Estoril pour le lancement du championnat d'Europe 1975. La piste est détrempée mais petit à petit, le macadam s'assèche et le passage au stand, pour changer de gommes, devient impératif. «Little Jo» – son sobriquet dû sans doute à sa petite taille ou pour le différencier de Jo Siffert – roule au commandement après l'avoir ravi à son compatriote le Tessinois Loris Kessel et il précède désormais… Jacques Laffite sur sa Martini-BMW! Le problème c'est que Vonlanthen n'a qu'un mécanicien à son service et qu'un arrêt au box n'est guère envisageable: «il m'aurait fallu trois minutes pour que l'opération se fasse…» Il continue ainsi en «pluie» pendant que ses adversaires, Laffite en tête, optent pour des «slicks». Et Jo terminera finalement deuxième, à l'agonie. Mais néanmoins heureux, dans ces conditions, de grimper sur le podium, à un tel niveau de compétition.

der ehemaligen Einliter-Formel 3. Anschliessend dislozierte er kurz nach England zum Schweizer Konstrukteur Jo Marquart, auf dessen GRD er an der F3-Europameisterschaft teilnahm. Grössere Erfolg blieben aus, und ab 1974 setzte er in Eigenregie einen March-BMW F2 (Modelle 742 und 452) bei Schweizer Bergrennen und ausländischen Rundrennen ein.

Zu dieser Zeit war die Formel 2 das unbestrittene Sprungbrett für die Königsklasse. Deshalb kämpften an den EM-Läufen bis 40 Konkurrenten um die 26 Startplätze, und Privatfahrer Vonlanthen schaffte es etwa jedes zweite Mal. Ein typisches Beispiel, das die damaligen Kräfteverhältnisse illustriert: Beim Meisterschaftsauftakt 1975 in Portugal auf dem Circuit von Estoril trocknete die Strecke nach einem Schauer langsam ab, und ein Wechsel auf Slicks drängte sich auf. «Little Jo» – den Spitznamen verdankte er seiner Körpergrösse, und er diente auch als Unterscheidungsmerkmal zum anderen Jo (Siffert) – lag nun vor Jacques Laffites Martini-BMW an der Spitze, nachdem er diese seinem Landsmann, dem Tessiner Loris Kessel, entrissen hatte. Das Problem von Vonlanthen: Da er nur einen Mechaniker besass, lag ein Boxenstopp nicht drin: «Der Reifenwechsel hätte mich drei Minuten gekostet». Er fuhr daher mit den abbauenden Regenpneus weiter, obschon alle übrigen Slicks montiert hatten, und musste schliesslich froh sein, den zweiten Rang hinter Laffite zu verteidigen. Bei derartigen Bedingungen in einem Klassefeld den Sprung auf das Podest zu schaffen, war für Jo trotz des entgangenen Siegs ein Grund zur Freude.

circuiti all'estero) con la sua entità e delle March-BMW (modelli 742 e 752). Un'immagine, alla fine, per illustrare questo periodo della F2 – l'anticamera assoluta della F1 all'epoca – dove c'era una quarantina di piloti ad ambire a un posto sullo schieramento, aperto soltanto a ventisei concorrenti di cui Vonlanthen andava fare parte una volta su due: siamo in Portogallo sul circuito di Estoril al via del campionato europeo 1975. Il tracciato è bagnato ma poco a poco, l'asfalto si asciuga e il passaggio ai box, per cambiare le gomme, diventa imperativo. «Little Jo» – il suo soprannome dovuto certamente alla sua taglia o per differenziarlo da Jo Siffert – passa al commando dopo averlo strappato al suo compatriota, il ticinese Loris Kessel e precede ormai… Jacques Laffite con la sua Martini-BMW! Il problema è che Vonlanthen ha soltanto un meccanico e che una fermata ai box non è per nulla possibile: «mi sarebbero occorsi tre minuti affinché l'operazione fosse realizzata…» Continua così con le gomme da «pioggia» mentre i suoi avversari, Laffite per primo, scelgono le gomme «slick». E Jo terminerà finalmente al secondo posto, agonizzante. Comunque felice, in queste circostanze, di potere salire sul podio, nonostante una concorrenza di alto livello.