

Jo Siffert – der «einfache» Held

Vor 50 Jahren verstarb der Freiburger Formel-1-Pilot auf der Rennstrecke. Für viele ist er noch heute der beste Schweizer Rennfahrer.

Cyril Aregger

Rund 50 000 Menschen säumten vor 50 Jahren, am 29. Oktober 1971, die Strassen von Fribourg, um dem Schweizer Formel-1-Piloten Joseph «Jo» Siffert das letzte Geleit zu geben. Eine schier unvorstellbare Zahl, wohl kaum eine andere Abdankung hat in der Schweiz so viele Menschen mobilisiert.

Der Autorennfahrer Jo Siffert, der am 7. Juli seinen 85. Geburtstag gefeiert hätte, war ein Idol, eine Stilikone in der wilden Zeit der 1960er- und 1970er-Jahre. «Jo Siffert ist noch immer der Held des Schweizer Rennsports – an ihn kommt höchstens noch Clay Regazzoni heran», sagt Marcel Fässler. Der 45-jährige Einsiedler, der im März seinen Rücktritt vom Rennsport bekanntgegeben hat, kennt Siffert naturgemäss nur aus Erzählungen. Dennoch kann Fässler, der heute die Motorsportabteilung von Sportec leitet und für Alfa Romeo-Sauber als F1-Simulatorfahrer tätig ist, die «Faszination Siffert» nachvollziehen: «Er prägte eine Pionierzeit des Rennsports, bei der Hunderttausende an die verschiedensten Rennen pilgerten. Zudem habe ich über den Menschen Jo Siffert nie ein schlechtes Wort gehört. Er muss «en Gmögige» gewesen sein – auch das wird ihn zum Idol einer ganzen Nation gemacht haben.»

Sifferts Sohn Philippe (50) ergänzt: «Sein Mut, seine Entschlossenheit und seine Coolness machten und machen ihn populär.» Aber das sei nicht alles: «Er blieb trotz seiner Erfolge immer ein «einfacher» Mensch, der mit allen Leuten gut auskommen konnte.» Auch Sifferts spektakulärer Fahrstil begeisterte die Zuschauer: Er fuhr fast immer am Limit. «Als Anfänger muss man verrückt sein, wenn man ernst genommen werden will», meinte Siffert zu Beginn seiner Karriere.

Geld war immer ein Thema – meistens fehlte es

Ab 1962 hinterliess Jo Siffert seine Spuren in der Formel 1. Schon damals ein Sammelbecken der «Reichen und Schönen». Für Jo Siffert, in Fribourg in einfachen Verhältnissen aufgewachsen, eigentlich eine fremde Welt. Aber seit er mit seinem Vater – er führte einen Molkereiladen in der Basse-Ville – Autorennen besuchte, war für ihn klar: Er will ebenfalls Rennfahrer werden. Dieses Ziel verfolgte er mit absoluter Konsequenz. Schon in seiner Schulzeit sammelte er Altmetall und verkaufte Blumen, um Geld zu verdienen für seinen Traum. «Er hat gekämpft, um seine grossen Ziele zu erreichen», sagt Philippe Siffert. Nach dem Abschluss der Schulzeit machte Jo Siffert eine Lehre als Karoseriespenger, stieg in den Occasionshandel ein, startete 1957 erstmals bei Motorradrennen. 1960 wechselte er in den Automobilrennsport, die Erfolge stellten sich schnell ein, und er konnte 1961 sein eigenes Rennteam gründen. Geld war immer ein Thema – meistens fehlte es. Dennoch startete er ab 1962 in der Formel 1. «Er hat eigentlich nie etwas anderes im Kopf gehabt, als Rennen zu fahren», sagten Weggefährten über «Seppi» im 2005 erschienenen Dokumentarfilm «Jo Siffert – Live Fast, Die Young».

Mit einem Auto und dem Rennwagen auf dem Anhänger zog das «Siffert Racing Team», anfänglich bestehend aus Siffert und seinen beiden Mechanikern, los zu Rennen in ganz Europa. Siffert fuhr die Nacht durch, um am Morgen beim Training zu starten. Restaurantbesuche oder Hotelübernachtungen waren oft zu teuer. Rennteilnahmen



Jo Siffert 1965 mit einem Brabham-Rennwagen auf Nürburgring in Deutschland.

Bild: Imago Images



Siffert 1963 mit dem Schweizer Kreuz auf dem Helm anlässlich des Grand Prix von Frankreich.

Bild: Imago Images



Triumph in der Formel 1 am 20. Juli 1968 in Brands Hatch, wo Siffert drei Jahre später tödlich verunglückt. Bild: Imago Images

Ausstellungen in Fribourg

Im freiburgischen Givisiez läuft derzeit eine Ausstellung mit zahlreichen Rennautos aus Sifferts aktiver Zeit. Zu sehen sind unter anderem ein Porsche 917, ein Stangeullini, ein Formel-1-Rennwagen von BRM und ein BMW Formel 2. Daneben sind auch Helme, Trophäen und Rennanzüge von Jo Siffert ausgestellt, Amateurfilme und Rennsequenzen sind zu sehen. Die Ausstellung im Swiss Viper Museum (Rue André Piller 46, Givisiez) läuft noch bis am 17. Dezember (freitags von 10 bis 20 Uhr, jeden dritten Sonntag im Monat von 10 bis 13 Uhr, Eintritt 12 Franken).

Noch bis am 18. Juli sind in der Garage Nicolli in Villars-sur-Glâne ein Porsche 917K und ein Audi R18 e-tron ausgestellt. Mit dem Audi gewann Marcel Fässler 2011 als erster Schweizer in Le Mans. Weitere Infos zu den Ausstellungen unter www.josiffert21.ch. (ca)

mit Marcel Fässler 2011, zwei weitere Erfolge mit Audi folgten 2012 und 2014. «Obwohl Siffert dort nie gewinnen konnte, prägte er dieses Rennen», so Fässler. «Als ich als erster Schweizer gewinnen durfte, war er mir stets präsent – 40 Jahre nach seinem tragischen Tod.»

Am 24. Oktober 1971 verunglückte Jo Siffert im englischen Brands Hatch tödlich. In einem Formel-1-Rennen, das nicht zur Weltmeisterschaft zählte, brach bei hoher Geschwindigkeit eine Radaufhängung seines BRM. Der Wagen überschlug sich und fing Feuer. Für den eingeklemmten und bewusstlosen Siffert kam jede Hilfe zu spät. Er hinterlässt seine Frau Simone sowie seine zwei Kinder Véronique, geboren 1969, und Philippe.

Jo Siffert: «Das Rennfahren ist wie eine Droge»

Philippe Siffert war zu diesem Zeitpunkt 9 Monate alt. Nur wenige Fotos zeigen ihn mit seinem Vater. Dennoch war er immer präsent, erzählt Philippe Siffert, der heute Verkaufsleiter im LKW-Handel ist und die Marke Jo Siffert pflegt. «Meine Mutter sprach von ihm, ich hatte Bücher und Poster in meinem Zimmer.» Dass er etwas Besonderes gewesen war, sei ihm aber erst später richtig bewusst geworden, sagt der Vater von drei Kindern: «Bei meinem Einstieg ins Berufsleben wurde ich immer wieder auf meinen Namen und meinen Vater angesprochen. Erst da realisierte ich, wie viele Leute sich noch für meinen Vater interessieren.» Auch bei seinen eigenen Motorsport-Einsätzen – er fuhr unter anderem Formel Ford, Formel 3 und Tourenwagen – sei Jo Siffert natürlich immer ein Thema gewesen.

Der Tod war in den 1970er-Jahren allgegenwärtig an den Rennstrecken. «Das Risiko war enorm, die Sicherheitsvorkehrungen der Autos und an der Strecke waren quasi inexistent – kein Vergleich zu heute», sagt Marcel Fässler. Der 2011 verstorbene Engländer Peter Gethin, von 1970 bis 1974 selber in der Formel 1 aktiv, meinte einst rückblickend selbstironisch: «Als Rennfahrer musst du ein schlechtes Gedächtnis haben – und ein bisschen dumm sein.»

Und Heini Mader, Sifferts Chefmechaniker bis 1964, erinnert sich: «Wir standen an der Box und hatten immer Angst. Es war fürchterlich.» Doch Risiko, das heute unvermeidbar wäre, gehörte damals dazu, auch Siffert war das bewusst. Abgehalten hat es ihn nicht: «Das Rennfahren ist wie eine Droge.»

Seine letzte Saison war die erfolgreichste

Karriere Mit 21 begann Jo Siffert mit Motorradrennen, zwei Jahre später wurde er Schweizer Meister in der 350-ccm-Klasse. Im Folgejahr wechselte er in den Automobilrennsport. Schon 1961 gewann er bereits die Europameisterschaft der Formel Junior.

1962 ermöglichte ihm die Schweizer Scuderia Filipinetti den Einstieg in die Formel 1. Nach der Trennung von Filipinetti machte Siffert selbstständig weiter und gewann 1963 die ersten

WM-Punkte. Der erste Auftritt beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans blieb wie die weiteren Anläufe Sifferts erfolglos. Ab 1967 war Siffert – neben anderen Engagements, auch in den USA (Can-Am) und Japan – Porsche-Werksfahrer bei der Sportwagen-WM und BMW-Werksfahrer in der Formel 2. Mit Porsche gewann er unter anderem die 24 Stunden von Daytona, die 1000 km am Nürburgring und in Spa und die Targa Florio.

Seinen ersten Formel-1-Sieg feierte Jo Siffert 1968 auf einem Lotus 49 des Rob-Walker-Rennstalls in Brands Hatch. Seinen zweiten Sieg erzielte er beim Grand Prix von Österreich 1971 auf BRM. Seine letzte Saison vor seinem tödlichen Unfall war auch Sifferts beste: Er beendete die WM auf dem vierten Rang. In seiner gesamten Karriere fuhr der Freiburger sechsmal aufs Podest und holte bei 96 Starts insgesamt 68 WM-Punkte. (ca)

hing manchmal auch davon ab, ob Siffert unter der Woche in seinem Occasionshandel ein Auto verkaufen konnte. «Unvorstellbar» sei so etwas heutzutage, sagt Marcel Fässler. «Heute sind wir in wenigen Stunden an jedem Ort in Europa. Damals bedeuteten auch Ziele in Italien eine zweitägige Reise – ohne Autobahnen und Schnellstrassen.»

Etwas finanzielle Luft konnte sich Siffert mit den Engagements als Werks-

fahrer verschaffen. Zunächst bei Porsche bei den Sportwagen, dann auch in der Formel 1 bei March und BRM. BMW engagierte ihn für Rennen in der Formel 2. Bis zu 40 Rennen bestritt er pro Jahr. Ein Wochenende in den USA, eines in Europa, und dann weiter nach Japan. Siffert war immer unterwegs.

Bis heute gilt der Freiburger vielen als bester Autorennfahrer, den die Schweiz je gesehen hat. Er gewann Ren-

nen in unterschiedlichsten Kategorien (siehe Kasten). Im Langstrecken-Rennsport blieb ihm trotz mehrerer Anläufe nur ein Sieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans vergönnt. Am Material lag es dabei nicht – der hellblau-oranger Gulf-Porsche 917 wurde selber zur Legende. Aber technische Probleme oder einfach Pech verhinderten einen Erfolg Sifferts in diesem Klassiker. Erster Le Mans-Sieger aus der Schweiz wurde so-