

Vom Schatten ins Licht

SERIE JO SIFFERT TEIL 1

Zum 50. Todestag von Jo Siffert startet die AUTOMOBIL REVUE eine fünfteilige Serie. Zum Anfang blicken wir auf 1963 zurück.

Mario Luini

Für die Automobilsportfans in der Schweiz und für alle Fans des Freiburger Piloten sollte der 25. April 1963 in die Geschichte eingehen. An jenem Tag errang der damals 27-jährige Hoffnungsträger Joseph «Jo» Siffert seinen ersten Formel-1-Sieg. Schauplatz des Erfolgs war der Grand Prix von Syrakus (I) auf Sizilien, ein Formel-1-Rennen, das nicht zur Weltmeisterschaft zählte (was zu dieser Zeit jedoch oft der Fall war), aber aufgrund der interessanten Preisgelder dennoch einige offizielle Rennställe anlockte. Nach dem Start aus der Poleposition zeigte Siffert im Lotus 24 mit V8-Motor von BRM an diesem Tag eine wahre Meisterleistung auf der teilweise durchnässten Piste und liess den Niederländer Carel Godin de Beaufort auf Porsche im Ziel um ganze 1:20 Minuten hinter sich!

Angesichts der erfahrenen Gegner war das ein grosses Ereignis für einen unabhängigen Piloten. Siffert nahm damals Abstand von der Scuderia Filipinetti, die ihm im Jahr zuvor noch den Start in der Formel 1 ermöglicht hatte. Die Saison 1963 fuhr er noch unter der Flagge des Genfer Förderers, aber bereits mit seinem eigenen Material (dem Lotus 24, den er Filipinetti abgekauft hatte) und eigener Organisation mit zwei Mechanikern, Heini Mader und Jean-Pierre Oberson, sowie dem Freiburger Paul Blancpain als Teammanager, Sportchef und Mann für alles in einem. Blancpain zweifelte nie an etwas, schon gar nicht am Talent seines Freundes Siffert. Der rote Lotus-BRM (Nummer 18 in Syrakus) reiste hinten auf dem Anhänger eines imposanten Chevrolet Impala Kombi mit, welcher der fröhlichen Bande auch als Hotel diente. Auf ihren endlosen Reisen zwischen Freiburg und den Rennstrecken Europas hatten sie nicht immer genug zu essen, da sie in gewissen Kulturkreisen auch immer wieder bestohlen wurden.

Die Schnecke

Das spätere Siffert Racing Team war eine erste Form der Weihe für den Mann, den nichts für eine Karriere im Motorsport prädestiniert hatte, wie Jacques Deschenaux in seiner ausgezeichneten Biografie «Jo Siffert» von 1972 ausführt. Joseph Siffert wurde am 7. Juli 1936 in Freiburg geboren, und seine Eltern Maria und Aloïs kamen mit ihrem kleinen Milchladen gerade so über die Runden. Seine ersten beiden Lebensjahre waren von einer Fehlbildung des rechten Beins geprägt, die lange brauchte, bis sie korrigiert war, und ihn Zeit seines Lebens leicht hinken liess. In der Schule langweilte sich der junge Seppi sehr. Er hörte nicht zu, träumte vor sich hin und hinkte immer etwas hintennach, sodass ihm seine Lehrerin den Spitznamen Schnecke verpasste. Sie konnte nicht ahnen, wie falsch sie liegen sollte!

Im Zweiten Weltkrieg wurde Vater Siffert einberufen, und der kleine sechsjährige Joseph verspürte das Bedürfnis, seiner Mutter und seinen Schwestern Adélaïde und Marguerite (und später Teresa) zu helfen, wo er nur konnte. So legte er die Grundlage für seine zweite wahre Berufung als gnadenloser Händler, der später mit dem Velo



25. April 1963 Jo Siffert strahlt mit dem Lorbeerkrans um den Hals auf dem Podium des Grossen Preises von Syrakus – sein erster Formel-1-Sieg!

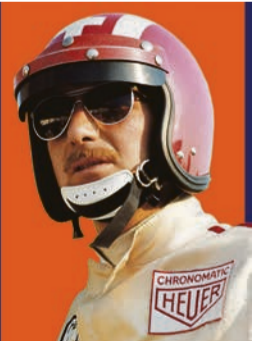
durch die Freiburger Landschaft fuhr, um günstig Sachen einzukaufen, die er anschliessend in der Stadt für ein paar Franken mehr wieder verkaufen konnte. Aber Lumpensammler war kein wirklicher Beruf, weshalb Siffert – der bereits eine Leidenschaft für Autos hegte – eine Lehre als Karosseriebauer begann. Er war sehr begabt und führte seinen kleinen Handel nebenbei abends weiter. Nun konzentrierte er sich aber auf Occasionsfahrzeuge, die er kaufte, reparierte und verkaufte.

Anfänge mit dem Motorrad

Seine ersten Rennen fuhr Siffert mit dem Motorrad, das finanzierbar war und sein unbändiges Verlangen nach Geschwindigkeit weiter steigerte. Das Auto und das Autofahren hatten ihn im Alter von elf Jahren gänzlich eingenommen, und er legte bereits damals eine erstaunliche Geschicklichkeit an den Tag. 1948 nahm Aloïs Siffert seinen Sohn mit an den GP Schweiz in Bern. Für Seppi Siffert war von da an klar: Eines Tages würde auch er ein Rennfahrer sein. Siffert zeichnete seinen Weg auf: die Schule abschliessen – was er 1951 im Alter von

50. Todestag
von

Jo Siffert

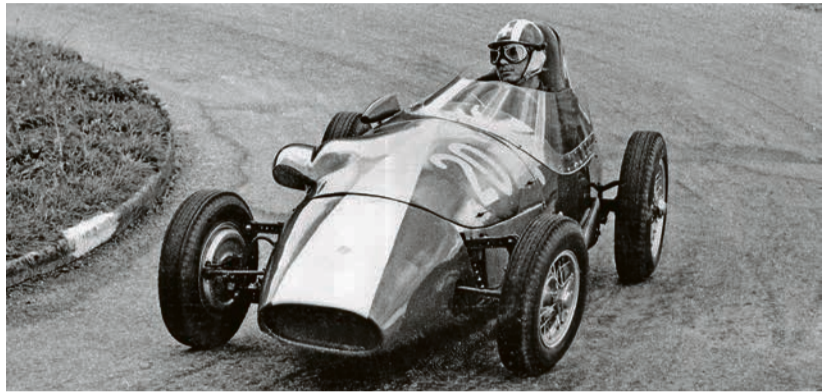


15 Jahren tat – und Geld verdienen. Seine Anfänge auf zwei Rädern im Jahr 1957 waren schwierig, aber vielversprechend. Die Geschwindigkeit war gut, er beherrschte sein Temperament beim Angreifen immer besser, worunter zwar die Mechanik litt, aber Resultate folgen liess.

1959 wurde er auf einer Norton 350 Schweizer Motorradmeister und schloss auch die Seitenwagen-Weltmeisterschaft auf dem dritten Platz ab – als Beifahrer von Edgar Strub. Das mühsam er-

sparte Geld ermöglichte ihm den Umstieg auf vier Räder, ans Steuer eines gebrauchten Stanguellini-Fiat der Formel Junior, der damaligen Formel 3. In Begleitung eines anderen Motorradfahrers und Freundes, Michel Piller, eines herausragenden Mechanikers, machte sich Siffert mit dem Hauptfeld der Formel Junior auf an die europäischen GP, wo sich Erfolg und Niederlagen abwechselten. Er musste das darauffolgende Jahr abwarten, um am 2. April 1961 in Cesenatico (I) endlich seinen ersten Erfolg im Automobilsport feiern zu können. In der Zwischenzeit hatte der Stanguellini mit Frontmotor erst einem Lotus 18 und dann einem Lotus 20 Platz gemacht, mit denen er noch sieben Siege und sechs weitere Podestplätze einheimste und dadurch den inoffiziellen Titel des Europameisters der Formel Junior 1961 erhielt.

Von da an fühlte sich Jo Siffert reif für die Formel 1. «Aber der Titel in der Formel Junior brachte ihm nichts ein, keinen Vertrag und auch kein Werksengagement», erzählt Jacques Deschenaux. «Peter Warr, der Manager des Teams Lotus, war von den Qualitäten von Seppi überzeugt und wollte ihn engagieren. Doch der englische Patriotismus von Rennstallgründer Colin Chapman liess das nicht zu.» Also war Siffert erneut auf sich gestellt, als ihm die Scuderia Filipinetti Anfang 1962 die Türen öffnete. ●



Zeitreise Nach dem Motorraddebüt und der Formel Junior mit dem Stanguellini (o. r.) setzte Jo Siffert seinen privaten Lotus F1 in Syrakus ein (M. r.). Die Siffert-Bande mit Mader, Siffert, Oberson und Blancpain (u. r., v. l.).

Fotos: Aus den Blättern «Les pilotes suisses de F1» und «Il sappelle Siffert, Jo Siffert»

Die Rennlegende Jo Siffert

Vor 50 Jahren, am 24. Oktober 1971, starb der Schweizer Rennfahrer Jo Siffert in Brands Hatch (GB). Am Rande der in Freiburg organisierten Gedenkveranstaltungen (www.josiffert21.ch) blickt die AUTOMOBIL REVUE in fünf Episoden auf die Geschichte dieses wahren Nationalhelden zurück. Die Fortsetzung der Serie lesen Sie in der AR-Ausgabe 36.

«Jo hatte nur ein Ziel»

Der Zauberer von Gland, der Motorradfahrer Heini Mader, gehörte mit dem zweiten Mechaniker Jean-Pierre Oberson zu den Schlüsselfiguren der Siffert-Bande. Mader war Stütze und Zeuge eines aussergewöhnlichen Abenteurers in einer Zeit, in der die Unsicherheit auf den Rennstrecken dem Leben eine besondere Bedeutung verlieh.

AUTOMOBIL REVUE: Wann haben Sie Jo Siffert kennengelernt?

Heini Mader: Das war 1961. Ich war mit Heinz Schiller an einem GP, um mich als Mechaniker um seinen Porsche F1 zu kümmern. Siffert war auch da, mit seinem Lotus 18 Formel Junior mit Climax-1500-Motor. Wir lernten uns später besser kennen, als er den Lotus 24 der Scuderia Filipinetti fuhr. Ein fürchterliches Auto, an dem nichts funktionierte. Eine klassische englische Falle, die sehr teuer an jemanden verkauft wurde, der die nötigen Mittel dazu hatte. Alles musste erneuert werden! Und als Siffert Filipinetti verliess, sagte er mir: «Ich kaufe das ganze Material, aber du kommst mit mir mit.» Ich ging darauf ein, er war ein Kerl, der keine Angst hatte, Vollgas zu geben.

Weil er keine Wahl hatte?

Siffert ging mit Piloten ins Rennen, die über den Winter Tausende Kilometer zurückgelegt hatten. Er hingegen war nur ein paar Testrunden gefahren – und das reichte nicht. Hätte man damals gewusst, was man heute weiss, dann wäre Siffert Weltmeis-



Einer der Siffert-Bande Heini Mader war als Mechaniker Wegbegleiter von Jo Siffert.

ter geworden! Man ging wirklich mit lächerlichen Mitteln ins Rennen. Der Unterschied zwischen den Ersten und den Letzten war noch grösser als heute. Aber zumindest konnte man Rennen fahren.

Bewegt Sie diese Geschichte noch heute?

Wenn ich nur schon darüber spreche, steigen mir die Tränen in die Augen. Siffert war ... ich finde keine Worte! Unglaublich, wie er alle um sich herum motivierte. Er war sehr nett, aber auch sehr streng, weil er es schaffen wollte. Er hatte nur ein Ziel.

Und so gut wie keine Mittel?

Dafür Gewieftheit, Bohème, er nahm es von Tag zu Tag. Zum Beispiel unser Trip durch die USA 1963. Ich bin überzeugt, dass wir dort die Slickreifen erfunden haben! Wir hatten einen gebrauchten Pontiac gekauft, mit dem wir in drei Wochen 18000 Kilometer zurücklegten zwischen dem GP der USA in Watkins Glen und dem Mexiko-GP. Die Organisatoren hatten einen Flug für den Transfer geplant, aber was sollten wir tun, und vor allem, wie sollten wir anschliessend zwei Wochen an einem Ort leben? Wir liessen uns die Flugtickets erstatten, um die Reise mit dem Auto zu bezahlen.

Konnten Sie nur auf sich selbst zählen?

Als ich Filipinetti für Siffert verliess, prophezeite mir Schiller: «In drei Monaten bist du zurück in der Garage und machst Services!» Es stimmt, dass es hart war. Die Engländer hielten uns für Obdachlose, und Siffert standen bei Weitem nicht alle Türen offen. Sie hatten bereits genug Piloten und er hatte nicht alle Trümpfe in der Hand, um zu beweisen, dass er gut war.

Interview: Mario Luini