



Die Beziehung zwischen Jo Siffert (l.) und Rob Walker ging über den Rennsport hinaus.

Jo Sifferts Aufstieg mit Rob Walker

SIFFERT-SERIE TEIL 2 Die unsicheren Zeiten von Jo Siffert als Fahrer mit eigenem Team kommen zu einem Ende. Mit Rob Walker steigt er in die Elite auf.

Mario Luini

Fünf Wochen nach seinem ersten Formel-1-Sieg beim Grand Prix von Syrakus 1963 (ohne WM-Status, s. AR 34/2021) startete Jo Siffert in Monaco. Der Freiburger schied während des Grand Prix aus, genauso beim nächsten in Belgien. In den Niederlanden fuhr er als Siebter knapp an seinem ersten WM-Punkt vorbei, holte diesen dann allerdings am 30. Juni 1963 in Reims (F, 6. Platz). Trotz der Trennung von der Scuderia Filipinetti etablierte sich das Siffert Racing Team Schritt für Schritt in der F1-Welt, und der Freiburger wurde in die GPDA, die Formel-1-Fahrervereinigung, aufgenommen.

Claude Sage, erst Journalist bei der AUTOMOBIL REVUE, dann Gründer, CEO und Delegierter des Verwaltungsrats bei Honda Schweiz, Präsident des Genfer Autosalons und heute Chef des Circuit Paul Ricard in Le Castellet (F), war damals Sportchef der Scuderia Filipinetti. «Wir hatten George Filipinetti vorgeschlagen, diesen jungen Hoffnungsträger zu unterstützen. Es wurde ein Vertrag über mehrere Jahre aufgesetzt, der vorsah, Siffert bis in die Formel 1 zu bringen und die Ge-

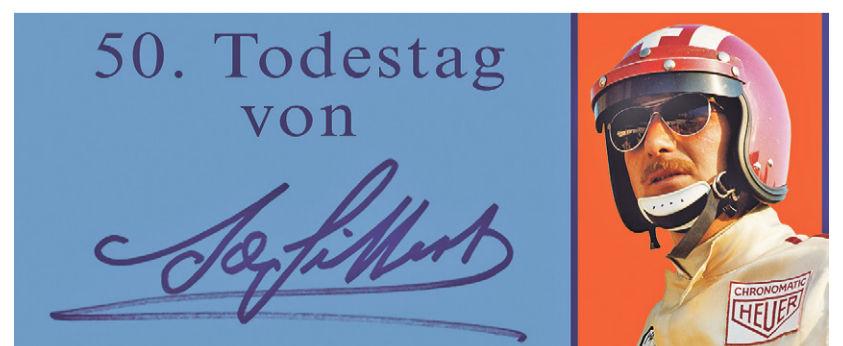
winne und Verluste zu teilen. Aber schnell gab es nur noch Verluste, und die Anwälte mischten sich ein! Einfach ausgedrückt: Filipinetti wollte alles kontrollieren, und Siffert wollte alles auf seine Art machen. Ihn interessierten nur die Rennen, wogegen Filipinetti seinen Piloten auch bewerben wollte. Was Siffert nicht passte, denn er fühlte sich bei der Öffentlichkeitsarbeit nicht wohl.»

Sifferts richtiger Entschluss

Siffert, der in einem zweisprachigen Umfeld – Französisch und Schweizerdeutsch – aufgewachsen war, beherrschte nämlich keine der beiden Sprachen perfekt, nicht zuletzt auch aufgrund seiner kurzen Schulzeit. Was sich aber offensichtlich nicht negativ auf die Qualitäten auswirkte, die für seine Leidenschaft erforderlich waren. «Er war ein Pilot mit Instinkt, er verfügte über eine aussergewöhnliche Gabe und ein wunderbares Talent», fährt Claude Sage fort. «Und wegen seiner Einfachheit und bescheidenen Herkunft war er sympathisch. Filipinetti hatte ihm zwar den Start in die Formel 1 ermöglicht, aber ich denke, Siffert tat gut daran, ihn zu verlassen, um die Karriere zu machen, für die er noch heute bekannt ist.»

Nachdem Siffert die Saison 1964 mit seinem überholten Lotus 24 begonnen hatte, musste er sich noch bis zum GP der Niederlande Ende Mai gedulden, ehe er den bestellten Brabham durch Rico Steinemann erhielt, der sowohl Chefredaktor der Fachzeitschrift «Powerslide» als auch Importeur der australischen Marke war. Aber der Erfolg blieb noch aus – bis zu einem anderen Rennen ausserhalb der Meisterschaft, dem Mittelmeer-GP auf der Strecke Enna-Pergusa in Sizilien. Dort war er um einen Tick schneller als Weltmeister Jim Clark mit seinem Lotus!

Abgesehen von diesem durchschlagenden Erfolg war die Saison 1964 von Enttäuschungen geprägt. «Die härteste Zeit war 1963 und 1964», erinnert sich sein ehemaliger Chefmechaniker Heini Mader. «In solchen Momenten brauchst du enorme Charakterstärke und Menschen in deinem Umfeld, die das Vertrauen in dich behalten. Es kam sogar vor, dass ich ihm von meinen eigenen Ersparnissen oder von denen meiner Frau lieh! Er hat uns



immer alles zurückgegeben. Aber man musste daran glauben, denn es waren nicht die Resultate, die uns ein gutes Gefühl gaben...»

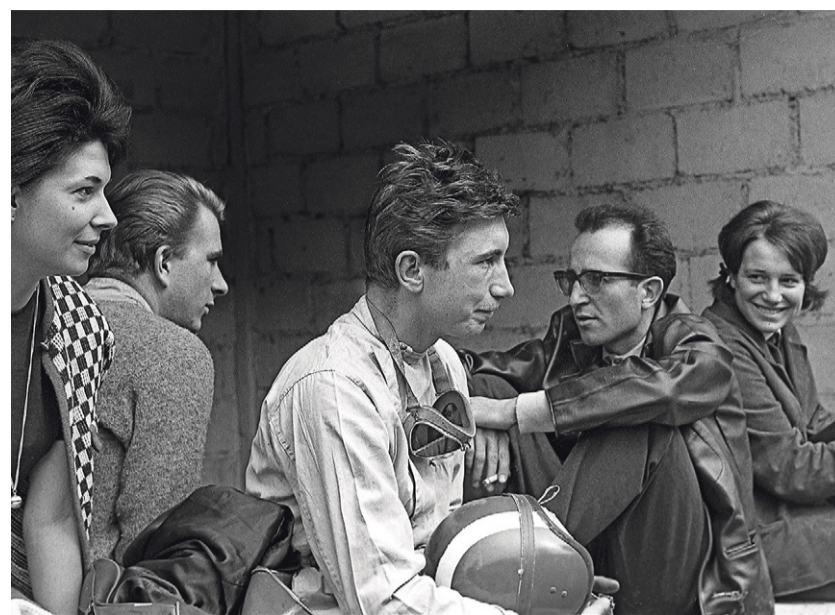
Watkins Glen, der Wendepunkt

Aber das Potenzial des Freiburgers blieb trotzdem nicht unerkannt. Einer seiner Rivalen und Freunde, der schwedische Pilot Jo Bonnier, stellte ihn dem Chef seines Rennstalls vor, Rob Walker. Dieser willigte ein, Siffert mit dessen eigenem Material für die Amerika-Tour Ende Saison mit den GP der USA und von Mexiko einzuschreiben. Als Siffert in Watkins Glen (USA) ankam, fand er seinen ehemals roten Brabham-BRM BT11 neu lackiert vor: nachtblau mit weissem Ring um die Schnauze – die offiziellen Farben des Walker Racing Teams. Am 4. Oktober 1964, einem schönen Sonntag im Spätsommer, stand Jo Siffert als Dritter hinter Graham Hill auf BRM und John Surtees auf Ferrari erstmals bei einem Formel-1-Rennen und WM-Lauf auf dem Podest.

Rob Walker war restlos überzeugt. Er kaufte das Material von Siffert und engagierte seine beiden Mechaniker Mader und Oberson. Die Verbindung Siffert-Walker dauerte fünf Jahre, von 1965 bis 1969, in denen sich der Pilot, der endlich von allen administrativen und finanziellen Sorgen befreit war, darauf konzentrieren konnte, was er am besten konnte: Rennen zu fahren. Aber der Erfolg kam nicht sofort. Der Wechsel Walkers zu Cooper-Maserati brachte ihm zwei katastrophale Jahre ein (1966/67). Erst 1968, als Walker einen Lotus-Ford Cosworth 49B erworben hatte, sah man Siffert auf sein Niveau zurückkehren. Am 20. Juli ging er in die F1-Geschichte ein und in die des Schweizer Automobilsports, als er seinen ersten WM-Lauf, den GP von England in Brands Hatch, gewann. Aber das ist eine andere Geschichte. ●

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. Den dritten Teil der Serie lesen Sie in der AR-Ausgabe 38.



Fotos aus den Büchern «Die Schweizer Fahrer in der F1» und «Il è appaiat Siffert, Jo Siffert»



Jo Siffert mit Claude Sage 1962 (o. l.). Der Sieg über Jim Clark und Innes Ireland 1964 in Enna (o. r.). Sifferts Walker-Debüt beim USA-GP 1964 mit Platz drei (M. l.). Triumph in Brands Hatch 1968 (u. l.). Zweiter Platz beim GP der Niederlande 1969 (u. r.).

«Rob Walker war der Gentleman schlechthin»

Jacques Deschenaux ist Formel-1-Kommentator beim Westschweizer TV-Sender RTS, Journalist und Statistiker (und Verfasser der jährlich erscheinenden Formel-1-Bibel «Grand Prix Guide» mit Zahlen und Fakten rund um die F1). Aber er hatte auch das Glück, den grössten Teil der Karriere von Jo Siffert mitzerleben.

AUTOMOBIL REVUE: Wie haben Sie Jo Siffert kennengelernt?

Jacques Deschenaux: Wir begegneten uns in Freiburg, wo wir jeweils ins gleiche Bistro gingen. 1963 wollte ich ans Bergrennen Ollon-Villars, da sagte ein Freund: «Frag Siffert!» Dieser sagte sofort: «Kein Problem, kommen Sie in meine Werkstatt nach Mouret.» Wir fuhren mit einem seiner Occasionsautos los. Beim Rennen war er im Palace untergebracht, deshalb meinte er zu mir: «Wir treffen uns Montagmorgen um acht Uhr hier.» Ich war zur besagten Uhrzeit dort, wartete aber bis zum Mittag! Siffert und seine Leute hatten am Sonntag nach dem Rennen noch etwas gefeiert. Wir brauchten vier oder fünf Stunden für die Rückfahrt nach Freiburg, weil er in allen Garagen, in denen er etwas zu verhandeln hatte, Stopps einlegte!

Und Sie waren Sifferts erster Biograf?

Ich war gerade mal 17 Jahre alt, als ich begann, als Freiburger Korrespondent Artikel für die «Tribune de Genève» zu schreiben. Mein erster Beitrag trug den Titel: «Wird Siffert eines Tages



Jacques Deschenaux: Seit 35 Jahren die Stimme der Formel 1 am Westschweizer TV.

Werkspilot?» Danach habe ich für «La Liberté» nach jedem Rennen die Kolumne «Siffert m'a dit» geschrieben. Wir wurden Freunde, und während ich mein Rechtsstudium an der Universität fortsetzte, unternahmen wir viel gemeinsam. Ich verwaltete seine Fanpost, ging schnell Teile – oder Autos – bei Porsche in Schinznach holen, begleitete ihn zu den Rennen et cetera. Was für schöne Erinnerungen! Wir hatten eine sehr enge Beziehung.

Und wie lernten Sie Rob Walker kennen?

Weil ich sehr oft Zeit mit Siffert verbrachte. Der Sieg von Seppi über Jim Clark und dessen Lotus

am GP von 1964 in Enna-Pergusa weckte die Aufmerksamkeit von Rob. Er bewunderte Clark grenzenlos. Das einzige Mal, das ich ihn weinen sah, war bei der Bekanntgabe von Jimmys Tod (bei einem F2-Rennen am 7. April 1968 in Hockenheim – Red.). Rob liess Siffert beim GP der USA starten, wo dieser Dritter wurde – und nahm ihn für 1965 unter Vertrag.

Wie war Rob Walker als Person?

Der Prototyp eines britischen Gentleman. Oder besser: Er war der Gentleman schlechthin mit unglaublicher Klasse, einem sehr stattlichen Auftreten, aber auch mit einer gewissen Leichtigkeit. Rob war der Erbe des Whiskyherstellers Johnny Walker und investierte sein persönliches Vermögen in seinen Rennstall, das Rob Walker Racing Team, das unter anderem durch den Fahrer Stirling Moss bekannt geworden war. Es war ein privates Team, sehr familiär, aber auch sehr professionell, eine Atmosphäre, die Siffert entsprach. Mit Rob entdeckte er eine andere Welt, die Welt der britischen Aristokratie, aber auch eine zweite Familie. Für Rob und seine Frau Betty war er wie ein Sohn, und Seppi, der sich nie gut mit seinem eigenen, strengen und distanzier-ten Vater verstanden hatte, mochte Rob wie einen Vater. Sie blieben immer in Kontakt, auch als Siffert 1970 zu March ging. Ich glaube, dass Seppi ohne Rob nicht die gleiche Karriere gemacht hätte. **Interview: Mario Luini**