

# Feiertag in Brands Hatch



Jo Siffert, gerührt und strahlend, beim Radio-interview nach dem Sieg 1968 in Brands Hatch.

## SIFFERT-SERIE

**TEIL 3** In den fünf Jahren im Rennstall von Rob Walker war der Sieg beim Formel-1-GP von England 1968 zweifellos der Höhepunkt für Jo Siffert.

Mario Luini

Als Jo Siffert 1968 zum GP von England nach Brands Hatch reiste, war sein Leben ein ganz anderes als in den Jahren zuvor – vor allem wegen seines Vertrags mit dem Rob Walker Racing Team. «Das war der wahre Wendepunkt seiner Karriere», erinnert sich Heini Mader, sein Ex-Mechaniker. «Er war viel freier im Kopf, er musste nicht mehr schnell ein oder zwei Autos verkaufen, um das nächste Rennen zu bezahlen. Und da Walker ein englischer Rennstall war, gewann Siffert bei wichtigen Personen an Glaubwürdigkeit. Die Hersteller entschieden sich dazu, ihm neben der Formel 1 Autos anzuvertrauen: BMW für die Formel 2, Porsche bei den Sportprototypen. Der Stein kam ins Rollen.

Aber erst 1968 erhielt Siffert ein wettbewerbsfähiges Fahrzeug. Rob Walker, der von der mangelnden Leistung und der chronischen Gebrechlichkeit des Cooper-Maserati in den beiden vorangehenden, schwerfälligen und wenig leistungsstarken Saisons genervt war, sprach sich mit Colin Chapman ab, um an einen Lotus 49 heranzukommen. Aber der Saisonbeginn war äusserst unspektakulär: Nachdem Siffert mit dem alten Lotus von Jim Clark angefangen und diesen bei Testfahrten zum Race of Champion demoliert hatte, machte er mit einem anderen ehemaligen Lotus von Clark weiter, der auf schnellstem Weg von der Tasman-Serie zurückgekommen war, die während des Winters am anderen Ende der Welt ausgetragen worden war. Es war eine Zufallslösung, die es Siffert ermöglichte, keinen einzigen GP zu verpassen, denn die Werkstatt des Walker-Teams war zwischenzeitlich den Flammen eines gigantischen Feuers zum Opfer gefallen.

### Rennen oder Krieg

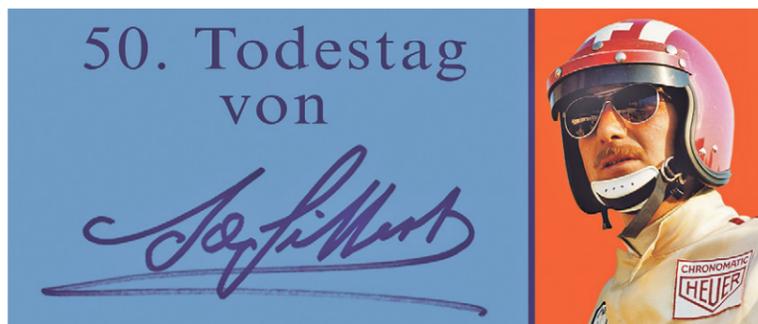
Der erschöpfte englische Förderer, der selbst einmal Autorennfahrer und Flieger bei der Royal Air Force gewesen war, spielte sogar mit dem Gedanken, das Handtuch zu werfen. Aber nicht lange. «Mein ganzes Leben lang bin ich entweder Autorennen gefahren oder war im Krieg», sagte Rob Walker zu Jacques Deschenaux. «Und ich werde sicher nicht in den Krieg gehen.» Zwei Tage später erfuhren die Mitarbeitenden von Walker – zu denen nun, von Walker Anfang Saison zurückgeholt, auch Sifferts früherer Mechaniker Jean-Pierre Oberson gehörte – mit Erleichterung, dass das Abenteuer des Rennstalls weitergehen würde. Sif-

fert nahm den GP von England also mit einem funkelneuen Lotus 49B in Angriff. Aber das Fahrzeug war noch nicht ganz fertiggestellt, sodass der Freiburger den ersten Testlauf verpasste. Daran sollte es aber nicht scheitern, Siffert fühlte sich sofort wohl am Steuer und qualifizierte sich mit einem hervorragenden vierten Platz. Er war beeindruckt vom V8 des Ford Cosworth: «Ich hatte noch nie einen so leistungsstarken Motor!»

Am Samstag, 20. Juli 1968, fuhr der Freiburger nach einem guten Start aus der zweiten Reihe mit seinem nachtblauen Lotus mit weissem Streifen zwischen den rot-goldenen Werksfahrzeugen von Jackie Oliver, der den drei Monate zuvor tödlich verunglückten Jim Clark ersetzte, und Graham Hill, der bald Siffert und Oliver überholte, um an der Spitze davonzufahren. Aber beide Werks-Lotus hatten Getriebeprobleme – erst der von Hill, dann der von Oliver. Ersterer verlor viel Öl, sodass sich der schlaue Siffert dazu entschied, den Fuss etwas vom Gas zu nehmen, was allerdings den Anschluss von Chris Amon im Ferrari begünstigte, der ihn sogar kurz überholte, bevor Seppi seinen zweiten Platz zurückholte und nach dem Ausscheiden Olivers die Führung übernahm. Es folgten 36 Runden eines atemberaubenden Duells. Amon versuchte alles, doch ohne Erfolg. Er verlor schliesslich mit 4.4 Sekunden Rückstand auf Siffert.

### Die Versuchung Ferrari

Der Freiburger positionierte sich somit vor den beiden Ferrari, Jacky Ickx war Dritter geworden. «Es war der Sieg von David gegen Goliath, der Kleine, der den Grossen frisst, und das auch noch bei den Engländern!», analysiert Jean-Marie Wy-



der. «Es war das Ende einer langen Durststrecke von sieben Jahren für Rob Walker, dessen letzter Erfolg dank Stirling Moss auf den GP von Deutschland 1961 zurückging. Für Siffert veränderte dieser Sieg alles. Franco Lini, Sportchef von Ferrari, wollte ihn in Maranello haben. Seppi war versucht, aber die Tatsache, dass er die roten Boliden in Brands Hatch geschlagen hatte, brachte ihn zum Nachdenken. Es ging ihm bei Rob Walker gut, er hatte endlich ein wettbewerbsfähiges Auto und gehörte zu dieser kleinen Elite von fünf oder sechs Piloten, die auf allen Rennstrecken um den Sieg kämpfen konnten.»

Jo Siffert verlängerte seinen Vertrag mit Rob Walker Racing für 1969, was dem Freiburger ausserdem ermöglichte, Porsche treu zu bleiben, zu dessen Spitzenpiloten er wurde. 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](http://www.josiffert21.ch)) blickt die AUTOMOBIL REVUE in fünf Episoden auf die Geschichte dieses wahren Nationalhelden zurück. Den vierten Teil der Serie lesen Sie in der AR-Ausgabe 40.

# Mit Sifferts Lebensmodell unterwegs

## Interview: Mario Luini

Die Geschichte Jean-Marie Wyders, des Autors des Buches «Il s'appelait Siffert, Jo Siffert», ist die eines jungen Mannes, dessen Interesse für Autos zu Beginn der 1960er-Jahre an der Rallye de Genève in Martigny VS geweckt wurde. «Aber das Feuer für den Rennsport wurde erst durch die mexikanischen Brüder Pedro und Ricardo Rodríguez in einem Ferrari bei den 24 Stunden von Le Mans 1961 entfacht. Ich zappte zwischen vier französischen Radiosendern hin und her», erinnert sich Wyder. «Eines führte zum anderen, ich war sehr schnell fasziniert vom Werdegang Jo Sifferts. Ich war zwölf Jahre alt und fand es fantastisch, was er als Schweizer ohne finanzielle Mittel alles schaffte.»

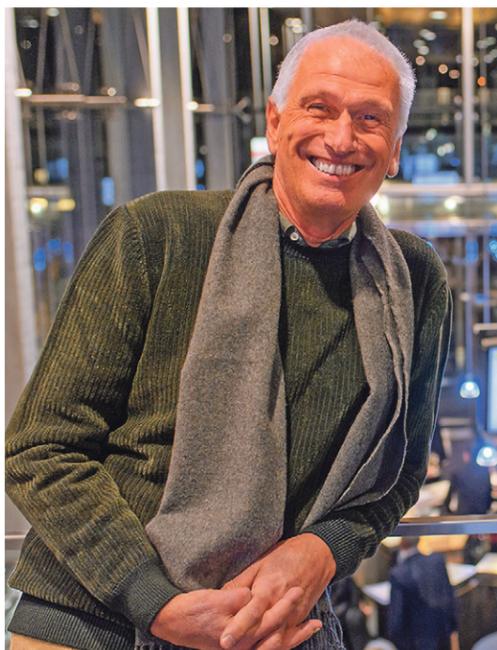
### AUTOMOBIL REVUE: Wann hat es im Zusammenhang mit Jo Siffert bei Ihnen Klick gemacht?

**Jean-Marie Wyder:** Bei seinem Sieg beim GP von Syrakus 1963. Am darauffolgenden Morgen stand ich um sieben Uhr vor dem Kiosk, um gleich bei Ladenöffnung «La Tribune de Lausanne» zu kaufen. Ich habe den Bericht über das Rennen mit dem grauen, per Bildtelegrafie übermittelten Foto eingerahmt! Von diesem Moment an habe ich – aus der Ferne – alle Rennen Sifferts verfolgt sowie Zeitungsartikel und Fotos ausgeschnitten und gesammelt. Ich habe neun Bundesordner mit seiner ganzen Karriere gefüllt!

### Wann haben Sie Siffert erstmals getroffen?

Das erste Treffen kam durch Jacques Deschenaux zustande, der für «La Liberté» die Basketballspie-

le verfolgte, die ich mit Martigny in der Nationalliga bestritt. Er schrieb auch über Siffert, und unsere Beziehungen verstärkten sich schnell. «Ich würde Seppi gern treffen», sagte ich eines Tages zu ihm. Unser erster Kontakt erfolgte beim Grand Prix von Deutschland 1970 in Hockenheim, dauerte aber kaum 30 Sekunden. Jacques sagte zu mir:



**Jean-Marie Wyder: Früher Wegbegleiter und Autor eines Buchs über die Legende Jo Siffert.**

«Wir werden etwas in Freiburg organisieren.» Das war dann im Dezember, als die Saison zu Ende war.

### Wie ging Ihre Geschichte mit Siffert weiter?

In der Zwischenzeit hatte ich Jean-Pierre Baehler, den Sportchef des «Nouvelliste et Feuille d'Avis du Valais» getroffen, um ihn davon zu überzeugen, den Automobilsport und Siffert zu verfolgen. Er gab mir sein Okay. Mein erster Beitrag war also dieses Interview mit Seppi. Wir waren um 14 Uhr mit ihm verabredet, aber warteten bis 18 Uhr auf ihn. Das war oft so mit ihm, denn er war immer am Anschlag. Aber er verbrachte einen Grossteil des Abends mit uns. Er hatte eine seltene Herzlichkeit an sich. Ich brachte ihm meinen ersten Ordner, er war verblüfft, als er diesen sah.

### Von da an waren Sie immer in seiner Nähe?

Ja und nein. Mein erster Grand Prix war jener von Italien in Monza 1969. Damals organisierte die SBB Spezialzüge für die Tausenden Schweizer Automobilsportfans. Dann kam Monaco im Jahr 1970 und schliesslich Hockenheim. Danach, während meiner Zeit in der Armee, der Rekrutenschule in Sitten, und beim Basketball, unter anderem auch in der Nationalmannschaft, hatte ich nicht mehr so viel Zeit. Ich profitierte sicherlich vom Status eines Nationalspielers und konnte für wichtige Spiele Urlaub beantragen. Aber nicht, um die Rennen von Siffert schauen zu gehen! Ich mochte Seppe gewitzte, kompromisslose Art, mit der er seine Ziele zu erreichen versuchte. Für mich war das ein Lebensmodell, ein Verhaltensmodell. Mit einem einfachen Motto: Man kann es schaffen! ●