



# Die Porsche-Jahre

Jo Siffert (r.) und Brian Redman 1969 bei den 1000 Kilometern von Monza. Im Langstreckenrennsport war der Freiburger Siffert zu seiner Zeit einer der Besten.

**SIFFERT-SERIE TEIL 4** Jo Siffert machte sich in der Formel 1 einen Namen. Aber auch seine Erfolge mit Porsche bei Langstreckenrennen waren glorreich.

Mario Luini

Um die 1970er-Jahre stiessen die Rennen der Prototypen auf grosses Interesse – auch der Medien, die fast noch mehr über Langstreckenrennen berichteten als über die Formel 1. An Konkurrenz fehlte es bei den Langstreckenrennen nicht, und die namhaften Hersteller scheuten keinen finanziellen Aufwand, um im Kampf um den WM-Titel der Marken zu glänzen und dadurch ihre Investitionen zu rechtfertigen. Alfa Romeo, Ferrari, Ford, Lola und Matra kämpften um die Spitze, was Porsche nicht kalt lassen konnte. Gewinner waren damals die Hersteller, und nicht die Piloten, von denen nur die besten engagiert wurden, um Aussichten auf Erfolg zu haben. Der Rennfahrer Jo Siffert jedoch gehörte zu den Ausnahmen: Der Freiburger war einer von wenigen Piloten, dessen Persönlichkeit und Erfolge ihn über die Marke stellten.

## Überzeugende Anfänge

Die Zusammenarbeit zwischen Siffert und Porsche begann 1964, als Heinz Schiller den jungen Freiburger, der bereits in der Formel 1 fuhr, einlud, mit ihm in seinem 904 die 1000 Kilometer am Nürburgring (D) und die 12 Stunden von Reims (F) zu fahren. Anfang 1966 drängte Siffert mit einem anderen Schweizer, Charles Vögele, in einem rot-weissen Carrera 6 an die Spitze: Siffert wurde Sechster bei den 12 Stunden von Sebring (USA) und Fünfter bei den 1000 Kilometern von Monza (I), wodurch Porsche auf ihn aufmerksam wurde. Aber es gab Widerstand, insbesondere vonseiten des Sportchefs Fritz Huschke von Hanstein, der kein Fan des Freiburgers war. Er musste sich aber schliesslich den Anordnungen der Führungskräfte

in Stuttgart, allen voran Ferdinand Piëch, beugen, und so gab Siffert bei den 24 Stunden von Le Mans sein Debüt als Porsche-Werksfahrer.

Mit dem englischen Rennfahrerkollegen Colin Davis holte Siffert den grossartigen vierten Platz und gewann die viel beachtete Wertung Performance-Index. Es war das Maximum, das sich Porsche mit dem kleinen Zweilitermotor im Kampf gegen den monströsen Siebenliter-V8-Motor der Ford GT40 erhoffen durfte. Für Porsche war es aber auch der Beginn eines schwindelerregenden Aufstiegs mit dem einen Ziel: Sieg in Le Mans. Siffert erlebte dieses Abenteuer an vorderster Front mit. Mit Ausnahme einiger seltener Ausrutscher ausserhalb der Meisterschaft – mit privaten Ferrari seines englischen Freundes David Piper – blieb Seppi Siffert Porsche während seiner ganzen Karriere treu und berücksichtigte Porsche sogar bei den Entscheidungen in der Formel 1.

## Der furchterregende 917

Die Offensive aus Stuttgart war mit dem herausragenden Dreifachsieg bei den 24 Stunden von Daytona (USA) 1968 und einem Erfolg für den 907 in Sebring von einem ersten unvergesslichen Triumph von Siffert und Porsche gekrönt. Darauf folgte der Porsche 908 mit Dreilitermotor, den Siffert mit Rennfahrerkollege Vic Elford schon beim zweiten Einsatz, den 1000 Kilometern am Nürburgring, lenkte und der ihm zusammen mit Brian Redman schliesslich sieben weitere von 14 Siegen in der Marken-WM ermöglichte – ein Rekord, der lange Zeit hielt.

Siffert war die treibende Kraft hinter den drei Titeln von Porsche 1969 (sechs Siege von Siffert), 1970 (drei Siege und zwei weitere Podestplätze) und 1971 (ein Sieg, fünf Podestplätze). Zunächst

mit dem 908 und ab August 1969 mit dem 917, dem vielleicht symbolträchtigsten aller Porsche im Wettbewerb. Aber dessen Entwicklung war, gelinde gesagt, kompliziert. Siffert hatte keine Eile, ihn zu fahren. Der 917, der bei sehr hoher Geschwindigkeit instabil war, erreichte 400 km/h und flösste den Piloten, die für seine Entwicklung zuständig waren, Angst ein, weshalb sich seine Fertigstellung verzögerte.

Obwohl Jo Siffert wenig Begeisterung für diesen Teil seines Berufes aufbrachte, scheute er keine Mühe, sich in die Teamarbeit einzubringen. So wie an einem April-Wochenende 1971, als der Freiburger zwischen dem Formel-1-GP in Spanien und den ersten Testläufen zu den 24 Stunden von Le Mans hin- und herreiste. Dank eines von Porsche gemieteten Privatflugzeugs verliess Siffert Barcelona am Freitagabend nach den Trainings in Richtung Le Mans, wo er am Samstagmorgen nicht weniger als vier verschiedene Versionen des 917 testete. Danach schaffte er es rechtzeitig zurück nach Barcelona, wo er die Qualifikation als Zehnter beendete.

Das war typisch für den wettkampfbessenen Siffert, der zeitgleich mit BMW auch in der Formel 2 fuhr und mit einem eigens für ihn konzipierten Porsche in der Can-Am. «Ich bin nur im Rennen wirklich glücklich», sagte er einmal. Und am glücklichsten war er bei Porsche, weshalb er mehrere Angebote von Ferrari ablehnte. ●

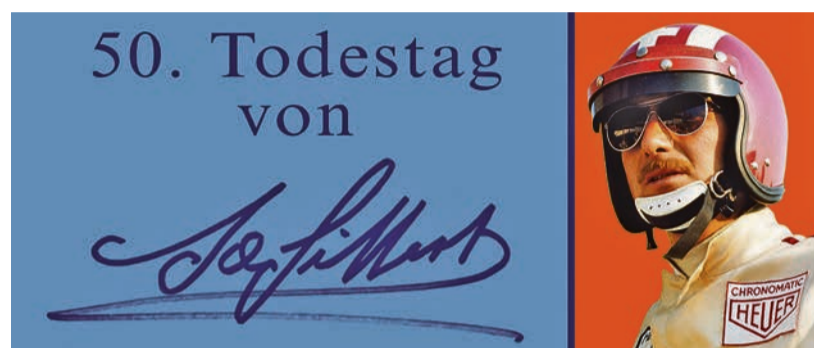
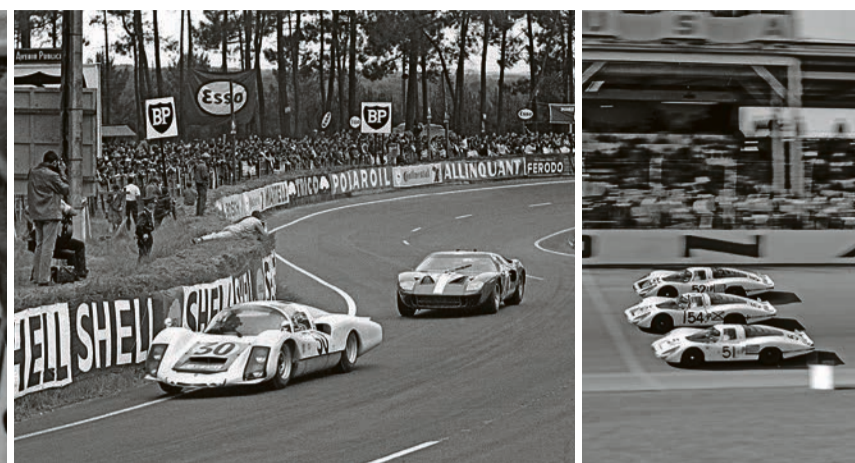
## Die Rennlegende Jo Siffert

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 auf die Geschichte dieses wahren Nationalhelden zurück. Den fünften und letzten Teil der Serie lesen Sie in der AR-Ausgabe 42.





Jo Siffert 1964 im privaten Porsche 904 von Heinz Schiller, 1966 im Werks-Porsche 906 auf dem Weg zum Sieg in der Performancewertung in Le Mans und 1968 beim berühmten Dreifachsieg der Porsche 907 in Daytona (o. v. l.).



Jo Siffert springt beim Le-Mans-Start in seinen Porsche Spyder 908 und kämpft im Porsche 917 Rad an Rad mit dem Ferrari 512. Wie Siffert wird auch der Porsche 917 in seiner ikonischen orange-blauen Gulf-Lackierung zur Rennsportlegende (v. l.).

## Der Star aus Freiburg und der Swiss Wiz

Als Porsche Ende der 1960er-Jahre entschied, den grossen amerikanischen Markt in Angriff zu nehmen, wählte der Hersteller die damals bedeutende Can-Am-Meisterschaft. Und wer wäre besser geeignet gewesen, diese sportliche Herausforderung zu bewältigen, als Porsches Spitzenmann Jo Siffert? Nach einer ersten vielversprechenden Erkundung mit einem 917 in Stuttgart im Jahr 1969 kehrte Seppi Siffert 1971 zurück – dieses Mal mit einem speziell konzipierten Fahrzeug. Zu diesem Zeitpunkt erschien der Zürcher Rennmechaniker und Techniker Edi Wyss – der Swiss Wiz, der Schweizer Magier, wie er in England gerufen wurde – auf der Bildfläche

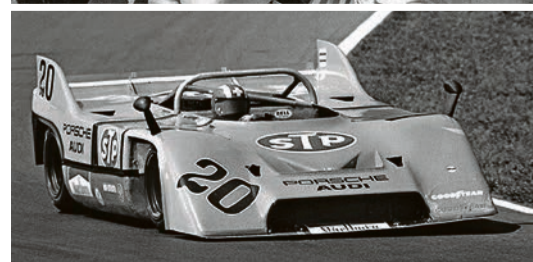
### AUTOMOBIL REVUE: Wie kam es zur Zusammenarbeit mit Siffert?

**Edi Wyss:** Ich kannte Jo seit 1960, seit er mit seinem Stanguellini Formula Junior beim Bergrennen Siders-Montana startete. Jahre später trafen wir uns in der Formel 1 wieder, als ich bei McLaren war. Im Mai 1971 fragte er mich an der Targa Florio, ob ich mit ihm zur Can-Am gehen wolle. Ich war nicht sehr heiss darauf, aber einen Monat später traf ich ihn wieder bei den 24 Stunden von Le Mans. Sein Porsche 917 hatte versagt, während der private Ferrari 512 M, um den ich mich gekümmert hatte, auf dem vierten Platz landete. Der Pilot und Besitzer war so glücklich, dass er entschied, mit der Rennerei aufzuhören. Siffert ergriff die Gelegenheit: «Du hast keine Arbeit mehr, also kommst du mit mir.» Diesmal sagte ich zu.

### Sie gingen zu Porsche.

Ich ging nach Freiburg, um meinen Vertrag zu unterzeichnen, und ich fuhr mit einem alten Chevrolet Corvair nach Stuttgart, hatte aber auf halbem Weg eine Panne. Ich mietete für die Weiterfahrt einen Käfer. Ich hatte drei Wochen, um das Chas-

sis des neuen Fahrzeugs, des 917/10-2, zu konstruieren. Kaum war ich bei Porsche angekommen und hatte eine Vertraulichkeitserklärung unterzeichnet, die mir untersagte, über alles, was ich sah, zu sprechen, ging ich mit den Mechanikern und Hugo Schibler, der sich um den Motor und das Getriebe kümmerte, in den Teileladen. Wir beluden einen VW-Transporter-Pick-up mit Aluminiumrohren. Siffert kam von Zeit zu Zeit vorbei, um den Arbeitsfortschritt zu begutachten, und mahnte uns, wir sollten nur ja nicht den Marlboro-Sticker auf der Schnauze des Rennwagens vergessen! Jo war ein Vorreiter im Bereich Sponsoring. Er liebte Dollars – und Can-Am bezahlte sehr gut!



Intensive Zusammenarbeit: Edi Wyss und Jo Siffert mit ihrem modifizierten Porsche 917.

### Und waren auch die Resultate entsprechend?

Wir flogen nach Boston, stiessen das Fahrzeug buchstäblich aus dem Lufthansa-Flugzeug und fuhren die ganze Nacht durch, um nach Watkins Glen zu unserem ersten Rennen zu gelangen. Siffert hatte mit dem 917 des Teams John Wyer bereits am Vorabend den zweiten Platz beim 6-Stunden-Rennen der Weltmeisterschaft geholt. Er setzte sich ans Steuer des 917/10 Can-Am und schaffte es als Dritter aufs Podest! Die Richtung war gegeben. Er war wirklich sehr stark.

### Die Saison 1971 beendete er aber leider nicht.

Laguna Seca am 17. Oktober war unser letztes Rennen. Wir hatten begonnen, über die Zukunft zu sprechen. Der nächste Lauf der Can-Am war in Riverside, und beim 9-Stunden-Rennen von Kyalami in Südafrika war er eingeladen. Ich hatte begonnen, die Front des Autos abzuändern, um Scheinwerfer zu integrieren, als Vince Granatelli (der Sohn von Andy Granatelli, Chef von STP und Sponsor von Siffert – Red.) mich am darauf folgenden Wochenende anrief: «Hör mal, Jo hatte einen Unfall...»

### Weshalb hat Siffert auch 50 Jahre nach seinem Tod noch einen besonderen Platz in der Erinnerung so vieler Menschen?

Er war ein waschechter Racer, der immer die Herausforderung suchte, das Beste aus den zur Verfügung stehenden Mitteln machte und oft über die Grenzen hinausging. Er hatte mit nichts angefangen und seine Karriere mit Personen wie Michel Piller, Jean-Pierre Oboerson oder Heini Mader aufgebaut, die alle mit Jo litten. Als ich mit Hugo Schibler im Can-Am-Programm dazusties, war Jo bereits ein Star. Aber er gab alles. Und er forderte jeden um sich herum dazu auf, dasselbe zu tun.

Interview: Mario Luini