

Das letzte Ticket

SIFFERT-SERIE TEIL 5 Kaum war der Freiburger Formel-1-Werkspilot, begann der sportliche Abstieg. Das Kapitel endete am 24. Oktober 1971 in Brands Hatch.



Blick in den Himmel auf dem Podium in Zeltweg. Mit seinem zweiten Sieg in der Formel-1-WM untermauert Siffert seinen Status als Leader des BRM-Teams.

Mario Luini

Jo Siffert hatte 1969 mit zwei Podestplätzen, dem zweiten Platz beim Grand Prix der Niederlande und dem dritten Rang in Monaco, sowie dem neunten Rang in der WM bewiesen, dass er zu den besten Formel-1-Piloten gehörte. Aber der Lotus 49 des Teams von Rob Walker war mittlerweile ein Auslaufmodell – im Unterschied zum Freiburger, der auf dem Markt begehrt war. Ein Vertrag mit Ferrari hätte ihm das Doppelprogramm mit den Langstreckenrennen neben der Formel 1 garantiert. Aber Sifferts Herz schlug für Porsche. Hätte er einen Vertrag bei Lotus unterschrieben, wären Langstreckenrennen gar nicht mehr möglich gewesen. Und BRM erzielte in der Formel 1 keine Ergebnisse.

Der Zürcher Rico Steinemann, Sportchef bei Porsche, nahm also Kontakt mit March auf, einem neuen, ehrgeizigen Hersteller, der bereits das Vertrauen von Ken Tyrrell und dessen Fahrer Jackie Stewart gewonnen hatte. Mit der Finanzierung des Herstellers Porsche, der Siffert halten wollte, fand sich der Freiburger deshalb erneut in einem Werksteam an der Seite von Chris Amon wieder. Auch wenn er Rob Walker nicht mit Freude verliess und March ein ganz neues Team war, war es seiner Meinung nach die beste Lösung.

Regazzoni, der andere Schweizer

Tatsächlich erwies sich der March 701 als sehr wettbewerbsfähig, insbesondere in den Händen von Stewart, dessen Kameraden François Cevert und Amon. Aber nicht in den Händen von Siffert,

der 1970 mit einem siebten Platz als bestes GP-Resultat und null Punkten in der WM eine katastrophale Saison erlebte. Schliesslich blieb auch die Motorrevision bei Cosworth aus. Der Freiburger wollte einen Tapetenwechsel. Nicht nur wurde er von Amon dominiert, was neu für Siffert war, da war auch noch dieser Clay Regazzoni, der andere Schweizer, dessen Bekanntheit durch seinen Sieg in Monza (I) schlagartig zunahm und der immer stärker wurde. Ebenfalls in Monza nahm Siffert erneut Gespräche mit BRM auf. Dieses Mal wurde schnell eine Vereinbarung getroffen.

Siffert war überzeugt, dass die Zukunft dem V12-Motor gehörte, so wie es Ferrari und Matra bereits bewiesen hatten, und BRM war der einzige andere Hersteller, der auch einen V12 entwickelte. Das englische Team verfügte über eine Schlüsselperson, Tony Southgate, Chefingenieur und Vater des hervorragenden BRM P160. Aber – Ironie des Schicksals – Siffert traf erneut auf seinen gefürchteten Rennfahrerkollegen und Rivalen bei Porsche, Pedro Rodriguez. Der Mexikaner war bereits seit zwei Jahren bei BRM und sein Status als Nummer eins war mit dem ersten GP der Saison 1971 in Südafrika besiegelt. Er bekam den neuen P160, während sich Siffert beim Auftakt noch mit dem alten P153 begnügen musste. Nach zweimaligem Ausscheiden in Jarama (E) und Monaco, wo er als hervorragender Dritter in der Qualifikation auf Platz zwei liegend wegen eines Defekts liegen blieb, holte er in den Niederlanden (6. Platz) und in Frankreich (4.) seine ersten Punkte. Es schien endlich rund zu laufen, aber der Tod von Rodriguez am 11. Juli bei einem Rennen der Interserie änder-



te alles: Der Freiburger wurde zum unumstrittenen Leader von BRM und Porsche.

Mit den Besten

Als solcher triumphierte er es auf die schönste Art und Weise: Beim GP von Österreich holte er nach der Poleposition auch den Sieg, den zweiten seiner Karriere. Siffert war drauf und dran, den Erfolg beim GP von Italien zu wiederholen. Monza ging als der GP in die Geschichte ein, bei dem zwei Schweizer in Führung lagen – bis Regazzoni ausstieg und das Getriebe von Sifferts BRM im vierten Gang steckenblieb und der Freiburger vom ersten auf den neunten Platz zurückfiel. Ein weiterer Podestplatz, Rang zwei in Watkins Glen (USA), verhalf ihm schliesslich zum fünften Zwischenrang in der WM mit gleich vielen Punkten wie Jacky Ickx und hinter Stewart, Ronnie Peterson und Cevert. Siffert war endlich auf dem Niveau der besten F1-Piloten angelangt, und die Zukunft sah dank eines grossen Sponsors bei BRM für 1972 gut



Jo Siffert im March 701 enttäuschte (o.l.), bevor er sich Rivale Pedro Rodriguez bei BRM anschloss (o.M. und r.) und zum Teamleader wurde, nachdem der Mexikaner tödlich verunglückte. Siffert war einer der ganz Grossen der Formel 1 (r.) – bis zum Tod am 24. Oktober 1971 in Brands Hatch (r.u.).

aus. Da Porsche sein Langstreckenprogramm aufgeschoben hatte, hatte Siffert auch noch bei Alfa Romeo unterzeichnet. Und mit Porsche und dem speziellen 917 blieb auch die Can-Am-Meisterschaft in Nordamerika ein Thema.

Trauerzug mit 50 000 Menschen

Aber zuvor gab es noch das Victory Race in Brands Hatch (GB), ein Rennen, das ausserhalb der Meisterschaft organisiert worden war, um den zweiten Weltmeistertitel von Stewart zu feiern. Für einmal hatte Siffert keine grosse Lust hinzufahren, es war sein 41. Rennen der Saison! In der 15. Runde, unter der Spätsommersonne auf dem englischen Land, passierte es. War schleichender Luftverlust eines Pneus der Grund für den Unfall? Oder eine gebrochene Feder? Nach dem heftigen Aufprall drehte sich der BRM, Flammen stiegen auf, aber es fehlten Feuerlöscher. Jo Siffert starb am 24. Oktober 1971. Rund 50 000 Menschen versammelten sich am darauffolgenden Freitag, 29. Oktober 1971, für den Trauerzug durch Freiburg.

«Mit dem Glück ist es wie mit einem Skiabonnement», hatte Siffert ein paar Monate zuvor bei Testfahrten in Le Mans zu seinem Presseverantwortlichen Jacques Deschenaux gesagt, als er bei einem Unfall mit dem Schrecken davongekommen war. «Jedes Ticket entspricht einer Portion Glück. Es kommt der Tag, an dem es keine Tickets mehr gibt. Du weisst nie, ob es noch welche gibt oder nicht. Heute habe ich eines gebraucht!» Es war sein letztes. ●

Gedenkfeier am Wochenende

Vor 50 Jahren, am 24. Oktober 1971, verunglückte Jo Siffert, der bekannteste Schweizer Rennfahrer, auf der Rennstrecke von Brands Hatch (GB) tödlich. Seine Fans werden ihm dieses Wochenende die Ehre erweisen. Am Samstag, 23. Oktober, findet im Theater Equilibre in Freiburg eine Gedenkveranstaltung statt. Bei der Veranstaltung, die 680 Personen Platz bietet, wird Jacques Deschenaux, ehemals F1-Kommentator bei RTS und Presseverantwortlicher von Jo Siffert, ab 15 Uhr das Wort ergreifen und einen bisher nicht gezeigten Film über Jo Siffert vorführen. Mit dabei sein werden auch Sifferts Mechaniker und Fahrer Kurt Ahrens, Bernard Chenevière, Gérard Larrousse und François Mazet.

Am Sonntag, 24. Oktober, versammeln sich die Fans um 14.18 Uhr, zum Zeitpunkt seines tödlichen Unfalls in Brands Hatch, auf dem Friedhof St-Léonard in Freiburg vor dem Grab des berühmten Rennfahrers. Zuvor besteht die Möglichkeit, ab 11.30 Uhr im Sportcafé der BCF-Arena, die sich in unmittelbarer Nähe des Friedhofs befindet, zu essen (Menü Jo Siffert, 22 Fr.). Reservierungen per Mail erforderlich an sportcafe@fribourg-gotteron.ch



Fotos aus den Büchern «Die Schweizer Fahrer in der F1» und «Il s'appellait Siffert, Jo Siffert»

Marc Surer: «Jo Siffert war ein Vorbild»

Nach Jo Siffert und Clay Regazzoni ist Marc Surer der dritte Schweizer Pilot, der in der Formel 1 brillierte. Der rotweisse Helm des heute 70-jährigen Baselbieters war eine Anlehnung an jenen von Siffert. Surer fuhr Anfang der 1970er-Jahre Kart. «Mein Ziel war es, ins Nationalteam zu kommen, das den vier besten Piloten der Saison vorbehalten war. Ich habe es sehr schnell geschafft, aber ich brauchte einen roten Helm. Der von Siffert war eine Inspiration, und da ich das Design des Helms von François Cevert immer gemocht hatte, versuchte ich, die beiden zu kombinieren.» Aber ohne das Schweizer Kreuz, das durch den Freiburger bekannt wurde. «Denn gemäss Reglement durfte nur der Schweizer Meister dieses tragen!»

AUTOMOBIL REVUE: Marc Surer, haben Sie Jo Siffert einmal getroffen?

Marc Surer: Das habe ich versucht, aber es hat nicht geklappt. 1968, ich war damals 17-jährig, ging ich ans Bergrennen St-Ursanne-Les Rangiers. Mit dem Mofa, das 30 km/h fuhr. Vom Baselland aus war das eine lange Fahrt! Ich befand mich in der Haarnadelkurve gegen Ende des Aufstiegs, da habe ich Siffert mit seinem nachtblauen Lotus F1 vorbeifahren sehen. Ich stieg zum Ziel hinauf, um ihn zu sehen, aber da war eine Menschenmenge und man liess mich nicht vorbei.

Haben Sie Sifferts Karriere verfolgt?

Ja! Besonders seine Langstreckenrennen mit Porsche habe ich verfolgt, weil er dort über das Material verfügte, mit dem er zeigen konnte, wozu er fähig war – und er gewann auch. In der Formel 1 hatte er diese Möglichkeit nicht. Aber bei den Sportprototypen hat er mich stark beeindruckt.

Haben Sie sich für Siffert oder für den Automobilsport im Allgemeinen interessiert?

Für beides. Wir hatten zu Hause keinen Fernseher, also ging ich jeweils in die Dorfbeiz, um die Grand Prix oder die 24 Stunden von Le Mans zu schauen. Siffert war bereits ein Star, und ich war Lehrling und hatte kein Geld. Ich habe einen Kart gebastelt, weil das die günstigste Möglichkeit war,

um anzufangen. Mein erster Start war ein Bergrennen in der Nähe von Bern. Das war am 24. Oktober 1971! Der Speaker teilte uns mit, dass er sehr schlechte Nachrichten habe. Sifferts Tod war ein Schock. Da ich davon träumte, Rennfahrer zu werden, war das für mich eine kalte Dusche.

War er ein Vorbild für Sie?

Absolut. Ich habe alles über ihn gelesen, was ich ergattern konnte, vor allem um den Beruf zu erlernen und zu erfahren, wie man als kleiner Kartpilot ohne Geld Profi werden konnte. Siffert war ein Vorbild, weil er mit nichts angefangen hatte und erfolgreich geworden war. Das war sehr beeindruckend! Als ich später Heini Mader kennenlernte, erfuhr ich noch mehr über Siffert.

Man sieht nicht nur Siffert-Helme auf den Rennstrecken, sondern manchmal auch Surer-Helme.

Ich habe tatsächlich ein paar davon gesehen, aber es ist nicht einfach, sie zu kopieren, denn die weisen Linien sind nicht gerade! Es war meine Idee, ihn etwas speziell zu gestalten: Der Helm ist etwas sehr Persönliches, er ist das Markenzeichen eines Piloten während seiner ganzen Karriere. Heute ist das aber nicht mehr so.

Auch Philippe Siffert, der Sohn von Jo, trug dieses Markenzeichen.

Als ich Anfang der 1990er-Jahre Sportchef bei BMW Motorsport war, war Philippe einer unserer Piloten. Ich habe ihn über meine Stiftung für junge Talente unterstützt. Ich hatte dem Ingenieur Paul Rosche, dem grossen Motorenchef bei BMW, von Philippe erzählt, so fuhr Siffert jun. in der Formel 2. Rosche war begeistert: «Das ist der Sohn von Jo? Wir werden eine Lösung für ihn finden!» Philippe hatte Talent und war schnell, hielt aber nicht wirklich durch. **Interview: Mario Luini**



Marc Surer war der dritte starke Schweizer in der Formel 1 und ist noch heute, mit 70 Jahren, als TV-Experte gefragt.

