

Er lebte, wie er fuhr – am Limit

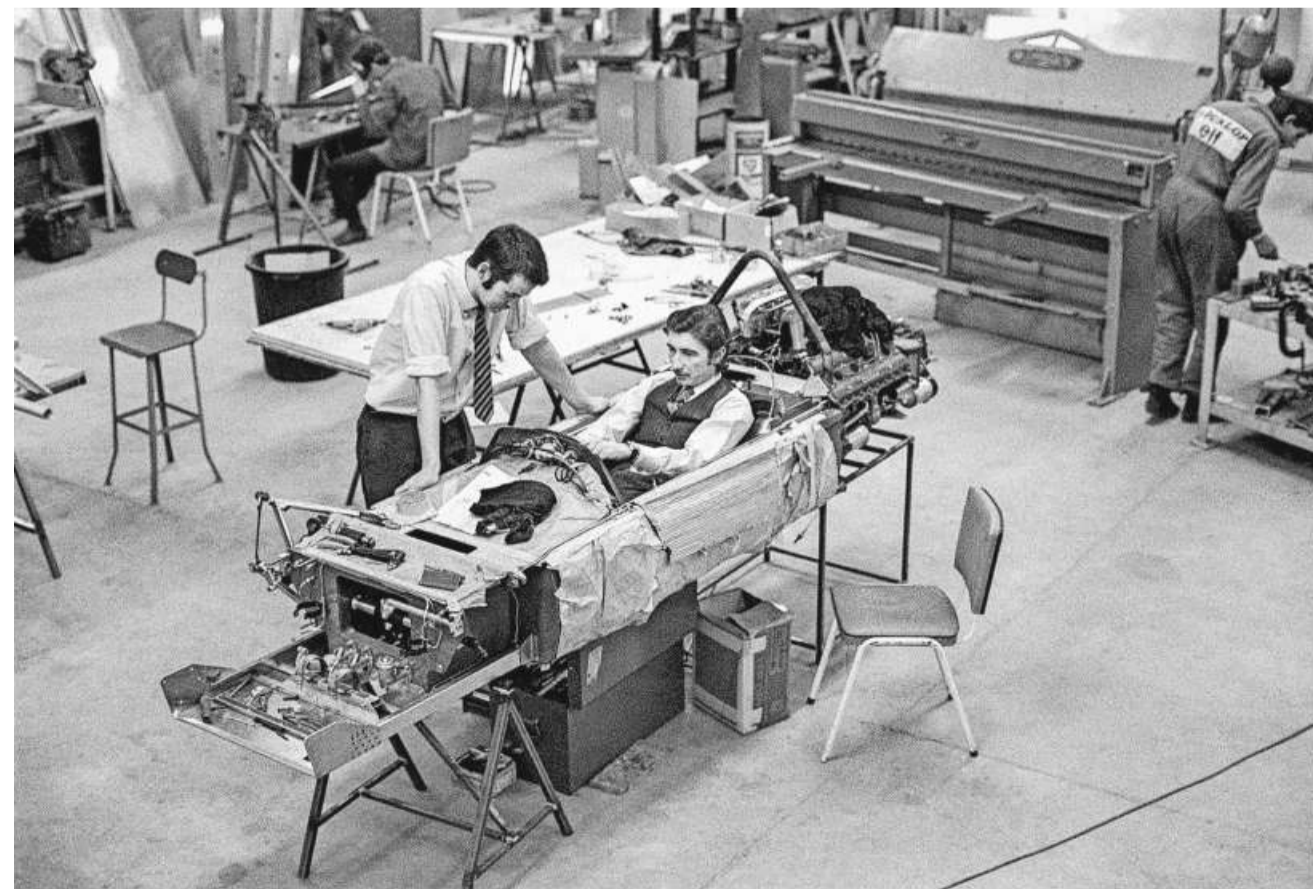
Am Sonntag jährt sich der Tag des Feuertodes des Autorennfahrers Jo Siffert zum 50. Mal. Der Freiburger hatte es aus ärmlichen Verhältnissen bis an die Spitze der Formel 1 geschafft und sich so zu einem Idol von Generationen gemacht. Seine Legende lebt weiter. VON DANIEL GERMANN



Ein Draufgänger und ein Lebemann: Jo Siffert unterhält sich in einer Rennpause 1971 mit seiner zweiten Frau. KEYSTONE



Das Schweizerkreuz fährt auf seinem Helm immer mit. Siffert im Juni 1971 am Grossen Preis der Niederlande. IMAGO



Der Formel-1-Fahrer lässt in Bicester, im Süden Englands, die letzten Massarbeiten an seinem March-Ford vornehmen. KEYSTONE

Brands Hatch, 24. Oktober (ap). – Der Schweizer Automobilrennfahrer Jo Siffert ist am Sonntag beim letzten Formel-1-Rennen in Brands Hatch (England) tödlich verunglückt. Der 35 Jahre alte Freiburger starb in den Flammen seines brennenden BRM, aus dem er sich nicht mehr retten konnte.

Agenturmeldung in der Morgenausgabe der NZZ vom 25. Oktober 1971

«Ich bekam nichts mit. Man hat uns nicht einmal gestoppt. Das Rennen lief einfach weiter. Erst am Ziel erfuhr ich, dass es Jo getroffen hatte.»

Jackie Stewart
Ehemaliger Formel-1-Fahrer

Grosse Preis von Mexiko, der die Saison an diesem Wochenende hätte beschliessen sollen, war aus Respekt vor dem am 11. Juli auf dem Norisring tödlich verunglückten Lokalmatador Pedro Rodriguez abgesagt worden. Stattdessen hatten die Organisatoren zu Ehren des neuen schottischen Weltmeisters Jackie Stewart ein Rennen auf dem Rundkurs in der englischen Grafschaft Kent organisiert. Doch statt zum Fest für Stewart wurde es zur Tragödie Sifferts.

Was genau an diesem 24. Oktober geschah, warum Siffert unmittelbar vor der Haworth-Kurve die Kontrolle über seinen BRM P160 verlor, wurde bis heute nicht mit letzter Sicherheit geklärt. Man vermutete ein blockiertes Getriebe. Doch der Chef des British-Racing-Motors-Teams, für das Siffert zu diesem Zeitpunkt fuhr, dementierte dies schon zwei Tage nach dem Unfall. Einer von Sifferts Mechanikern sprach später von einem Bruch der Hinterrad-Aufhängung, der den Wagen unlenkbar gemacht habe. Auf dem Zeitdokument der BBC, die das Rennen übertrug, ist nur eine riesige schwarze Rauchwolke, dann Sifferts Wagen in Vollbrand zu sehen. Bilder zum Unfallhergang gibt es keine.

Sicher ist nur: Nach einem verpatzten Start hatte Siffert angegriffen, von Runde zu Runde Terrain gutgemacht, ehe er in

Es ist der 17. Oktober 2021. Die Sonne wirft ihre Strahlen vom wolkenlosen Himmel über den Friedhof Saint-Léonard im Nordosten der Stadt Freiburg. Nur ein paar Besucher sind in den Mittagsstunden auf der weitläufigen Anlage unterwegs. Im Schatten einer hochgewachsenen Buche liegt ein grosser, rechteckiger Grabstein mit der Inschrift: «Joseph Siffert, 1936–1971, Coureur Automobile». Am Stein lehnt ein kleines Plakat, auf dem steht: «Jo, merci de nous avoir rendus fiers d'être fribourgeois.» – «Jo, danke, dass du uns den Stolz zurückgegeben hast, Freiburger zu sein.»

Hier ruht Jo Siffert, geboren am 7. Juli 1936 in der Freiburger Unterstadt, gestorben am 24. Oktober 1971 in der Feuerhölle von Brands Hatch. Er ist eine Legende. Nicht nur in Freiburg, sondern in der ganzen Schweiz und auch weit darüber hinaus. Siffert schaffte es aus der Armut der Basse-Ville bis in die Formel 1. Er lebte, wie er Auto fuhr: mit Vollgas und meist am Limit. Bis ihn das Schicksal auf dem Rundkurs von Brands Hatch von einer Sekunde auf die andere aus dem Leben riss.

Fünf Tage später, an der Abdankungsfeier in der überfüllten Kathedrale St. Nikolaus, sagte der Pfarrer Duruz: «Wenn das Weizenkorn nicht in die Erde fällt und stirbt, bleibt es für sich allein. Ist es aber gestorben, so bringt es viel Frucht. Wer sein Leben liebhat, verliert es. Wer dagegen sein Leben in der Welt hasst, wird es für das ewige Leben retten.»

Von Frauen umschwärmt

Siffert hat sein Leben geliebt. Er hatte zwei Ehefrauen, zwei Kinder und ein ganzes Heer von Bewunderinnen und Bewunderern. Eine Jugendfreundin sagte dem Journalisten und Historiker Niklaus Meienberg 1994, «ein ganzer Weibertross» sei ihm plötzlich auf den Fersen gewesen. Siffert genoss es. Doch mehr noch als all die Verehrung und Anbetung liebte er die Geschwindigkeit.

Es gehört zu den Grausamkeiten des Lebens, dass Siffert an diesem 24. Oktober, als er in Brands Hatch den Tod fand, eigentlich gar nicht hätte hier sein sollen. Die Formel-1-Weltmeisterschaft war bereits drei Wochen zuvor in Watkins Glen im Westen des Gliedstaates New York entschieden worden. Der

der 15. Runde mit rund 250 km/h von der Strecke abkam, zuerst ein Werbeplakat durchschlug und dann in einen Erdwall prallte. Der Wagen blieb kopfüber liegen und fing sofort Feuer. Die Uhren zeigten in diesem Moment 14 Uhr 18. Siffert hatte keine Chance. Er war 35 Jahre, 3 Monate und 17 Tage alt.

Eine blutige Spur

Jackie Stewart, zu dessen Ehren das Rennen organisiert worden war, lag im Moment des Unfalls auf Platz 3, unmittelbar vor Siffert. Am 17. Oktober 2021 sitzt er im Swiss-Viper-Museum im Industriequartier der Freiburger Vorortgemeinde Givisiez. Er ist mittlerweile 82 Jahre alt und noch ein wenig kleiner geworden, als er schon immer war. Der graue Anzug ist ein, zwei Nummern zu gross. Der Kopf aber ist hell, in den Augen blitzt der Schalk, der ihn zu einer der populärsten Figuren der Rennsportgeschichte gemacht hat.

Doch auch Stewart kann nicht auflösen, was in jenen letzten Sekunden im Leben des Jo Siffert geschehen ist. «Ich bekam nichts mit. Man hat uns nicht einmal gestoppt. Das Rennen lief einfach weiter. Erst später, am Ziel, erfuhr ich, wie schwer es Jo getroffen hatte.»

Die Formel 1 war damals ein Hochrisikosport und zog eine blutige Spur hinter sich her. Kaum ein Rennen blieb ohne gravierenden Unfall, kaum eine Saison ohne Todesopfer. Sie wurden bedauert, aber letztlich als unvermeidbares Risiko des Spektakels in Kauf genommen. Allein in den ersten 25 Jahren der Formel 1 liessen 26 Fahrer in Trainings und Rennen ihr Leben. Dazu kamen ungezählte weitere Unfallopfer in den verschiedenen anderen Rennsportkategorien.

Die NZZ schrieb im Nachruf auf Siffert: «Sind die tödlichen Unfälle, die sich in den letzten drei Jahren mit scheinbar unausweichlicher Regelmässigkeit ereignet haben, ein Menetekel, ein Zeichen zur Umkehr? Können solche Gladiatorenspiele in unserer Zeit überhaupt noch verantwortet werden?»

Jackie Stewart ist dieser Tage auf makabrer Mission. Bevor er jetzt den Nachkommen Sifferts in Givisiez die Ehre erweist, hat er in Graz die Witwe des Österreicher Jochen Rindt besucht, der ein Jahr vor Siffert in Monza tödlich verunglückt war. Und am Wochenende, an dem sich der Todestag des Freiburgers zum 50. Mal jährt, weil Stewart in Argentinien und wohnt der Umbettung der sterblichen Überreste von Juan Manuel Fangio bei, der zwischen 1951 und 1957 fünfmal Weltmeister geworden war. Fangio starb im Juli 1995 in Buenos Aires mit 84 Jahren an Nierenversagen im Bett. Er ist eine Ausnahme.

Särge mit vier Rädern

Die Autos, in denen sich die Fahrer zur Zeit Sifferts und Stewarts duellierten, waren Särge auf Rädern. Die Motoren heizten die Fahrerzellen auf 70, 80 Grad Celsius auf. Die heisse Luft vom Kühler floss direkt ins Cockpit. Besonders im Fussraum wurde die Hitze schier unerträglich. Nicht selten stiegen die Fahrer mit Brandblasen an den Füssen aus ihren Wagen. Knautschzonen gab es nicht.

Stewart witzelt, er sei wohl nur deshalb noch am Leben, weil er nicht schnell genug gefahren sei. Der Tod war bei jedem Rennen mit am Start. Stewart sagt: «Wir kamen uns vor wie die Spitfire-Piloten, die im Zweiten Weltkrieg mit ihren Maschinen aufstiegen und über den Ärmelkanal flogen, um die deutschen Stellungen zu bombardieren. Die wenigsten von ihnen kamen zurück. Ähnlich war es bei uns. Ich habe 57 Kollegen auf der Rennstrecke verloren. Fast alle meine engen Freunde starben in ihren Autos.»

Die späten 1960er und frühen 1970er Jahre waren eine dunkle Epoche im Automobilrennsport. Der Tod war allgegenwärtig. Jackie Stewart erinnert sich, wie seine Frau Helen, wenn wieder irgendein Kollege sein Leben auf der Rennstrecke gelassen hatte, zu dessen Hotel fuhr, um im Zimmer dort dessen Sachen zu packen und der jüngsten Witwe Trost zu spenden, so gut es ging. «Es gab damals nicht genug Streckenpersonal, nicht genügend Feuerlöscher. Die Strecken waren unzulänglich gesichert, die Sturzräume zu knapp

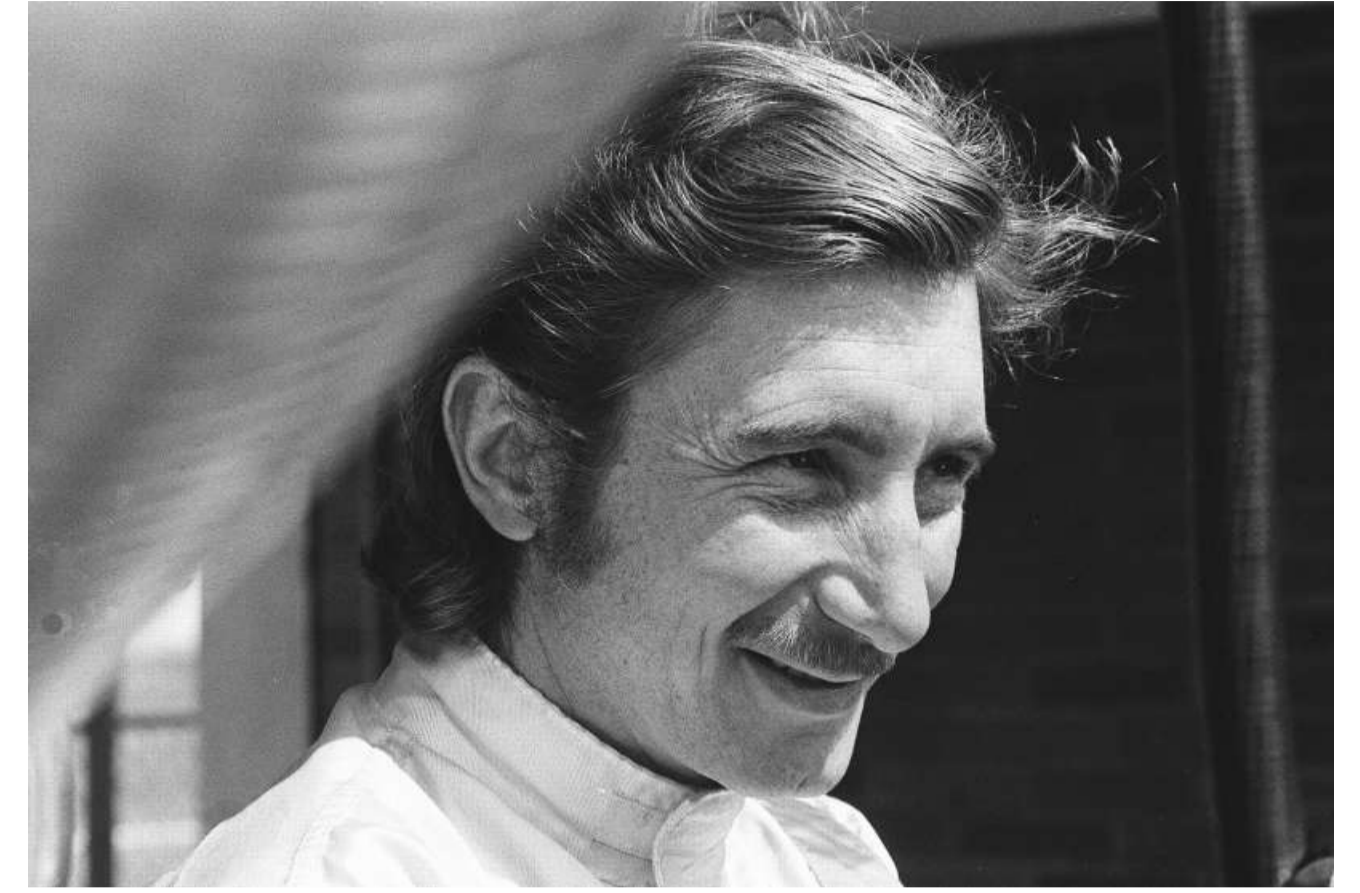
bemessen. Die Wagen von den vorangegangenen Rennen liess man einfach am Streckenrand stehen. Als Jo starb, war niemand da, um ihm zu helfen. Er verbrannte einfach.»

Mit jedem weiteren Unfall sei der Unmut im Fahrerlager grösser geworden. Die Situation eskalierte nach dem Tod des Neuseeländers Bruce McLaren. Nach der Abdankungsfeier in der St. Paul's Cathedral in London rief Stewart, damals Kopf der Pilotenvereinigung, seine Rennfahrerkollegen im nahen Dorchester-Hotel zusammen und forderte einen Boykott der beiden Rennen auf dem Nürburgring und in Spa-Francorchamps, die als besonders gefährlich galten. Ein Teil der Rennfahrer stellte sich zuerst quer. Doch dann sprach der Australier Jack Brabham, der Doyen im Fahrerlager, ein Machtwort.

Stewart wurde als Initiator des Boykotts danach als Feigling verspottet und erhielt Todesdrohungen. Doch sein Engagement leitete ein Umdenken in der Formel 1 ein. Plötzlich konnten sich die Veranstalter nicht mehr länger um die Sicherheit der Fahrer füttern.

Klar aber ist auch: Jo Sifferts Legende wäre heute nicht so gross, hätte er sein Leben nicht im Rennauto gelassen. Das Weizenkorn, das in die Erde fiel, begann Früchte zu tragen.

Seine Eltern betrieben einen Milchladen, das Geld reichte nicht. Die Mutter putzte in der Uni, die Kinder sammelten Lumpen und verkauften Blumen.



Jo Siffert liebt den Temporausch – und das Publikum liebt ihn. IMAGO



Aus den Motoren austretende Luft heizt die Fahrerzellen so auf, dass Brandblasen an den Füssen häufig sind. IMAGO



Die junge Witwe Simone Siffert 1973 mit dem gemeinsamen Sohn Philippe. GETTY

Der 24. Oktober 1971 setzte nicht nur den Schlusspunkt hinter sein Leben. Er signalisiert auch das Ende eines rauschenden Traums, den Verlust eines Mannes, der nicht nur wegen seiner sportlichen Erfolge zum Idol von zwei, drei, vielleicht sogar vier Generationen wurde. Als Siffert beigesetzt wurde, säumten über 50 000 Trauernde seinen letzten Weg von der Kathedrale St. Nikolaus zum Friedhof Saint-Léonard. Es war eine der grössten Abdankungen, welche die Schweiz bis zu diesem Zeitpunkt gesehen hatte. Das Fernsehen übertrug sie live.

Siffert war nicht nur ein wegweisender Autorennfahrer, sondern auch ein aussergewöhnlicher Mensch. In seiner Geschichte kondensierten die Wünsche und Sehnsüchte Hunderttausender von Menschen. In der Aufbruchstimmung der 1960er Jahre wurde er zum Symbol dessen, was möglich war, wenn man nur stark genug daran glaubte.

Geflickte, aber saubere Kleider

Geboren als ältestes von vier Kindern in der Freiburger Unterstadt, wuchs er in ärmlichen Verhältnissen auf. Seine Eltern betrieben im Au-Quartier einen kleinen Milchladen, mit dem sie sich

Fortsetzung auf Seite 44

Fortsetzung von Seite 43

Er lebte, wie er fuhr – am Limit

mehr schlecht als recht über Wasser hielten. Das Geld reichte hinten und vorne nicht. Die Mutter putzte für 1 Franken 10 pro Stunde in der Freiburger Universität. Die Kinder sammelten Lumpen und verkauften Blumen.

Die Basse-Ville war damals das Sammelbecken der armen Landbevölkerung, die ihre Höfe im Umland verlassen hatte, um als Tagelöhner ihr Glück in der Stadt zu suchen. Meienberg schreibt in seiner Reportage über Siffert, das Quartier sei voller Läuse, Flöhe, Ratten und Alkoholiker gewesen. «Alles, was man aus der Oberstadt entfernen wollte, stopfte man in die Unterstadt.»

Der junge Josef, den bald alle nur noch «Seppi» nannten, galt als eher mittelmässiger, aber ruhiger Schüler. Josephine Huber, seine Lehrerin in den ersten beiden Schuljahren, erzählte Meienberg, in der Klasse sei der Junge durch Sauberkeit aufgefallen. Arm und geflickt, aber sauber. Die meisten Kinder seien verlaust und mit Schorf zur Schule gekommen. Vernachlässigt wie streunende Hunde.

Das war der Nährboden, auf dem Sifferts Legende zu wachsen begann. Mit elf Jahren nahm ihn sein Vater zum Grand-Prix in den Berner Bremgartenwald mit. Dort roch er zum ersten Mal Benzin. Der Wunsch, Rennfahrer zu werden, war geweckt. Und ihm ordnete Siffert von diesem Moment an alles unter. Er begann eine Lehre als Karoseriespenger. Im Lehrvertrag stand unter «besonderen Regelungen»: «Der Lehrling erhält für seine Arbeitsleistung folgenden Lohn: 1. Lehrjahr per Stunde Fr. –40; 4. Lehrjahr per Stunde Fr. –65.–70.»

Siffert rang seinem Lehrmeister das Zugeständnis ab, nach Arbeitschluss Unfallwagen reparieren und auf eigene Kosten weiterverkaufen zu dürfen. Sein Vater, der mittlerweile mit dem Milchladen in Konkurs gegangen war, schloss sich ihm an. Die beiden kauften von Versicherungen und Garagen preiswerte Unfallautos aus der Westschweiz zusammen, beulten sie notdürftig aus und verkauften sie keine 48 Stunden später mit bis zu 4000 Franken Gewinn in die Deutschschweiz weiter.

So verdiente Siffert das Geld, um selber in den Rennsport einzusteigen. Wie damals üblich, fuhr er zuerst Motorradrennen, wechselte dann in die Formel Junior, von dort später in die Formel 1. Der Genfer Unternehmer Georges Filipinetti gab ihm in seiner Scuderia Filipinetti die erste Startgelegenheit. Doch Siffert überwarf sich schnell mit dem Patron. Er hatte seinen eigenen Willen, einen harten Kopf, und er zog es vor, den eigenen Weg zu gehen.

Als Privatfahrer kämpfte Siffert im bereits damals teuren Autorennensport oft mit dem Handicap zweitklassigen Materials. In 96 Formel-1-Rennen feierte er 2 Siege und sammelte 68 WM-Punkte. Das reicht nicht, um seine Legende, die grösser und grösser wurde, zu erklären. Sein Charisma strahlte weit hinaus über die Rennstrecke und die Menschen, die sich vom Motorsport angezogen fühlten.

Die Wandlung seines Namens von Josef über Seppi zu Jo symbolisierte die Metamorphose, die dieser Junge durchlief, der mit einem deformierten Fuss zur Welt gekommen war und sich deswegen bereits in den ersten Lebensjahren zwei Eingriffen hatte unterziehen müssen. Aufgewachsen im zweisprachigen Freiburg, war er der perfekte Brückenbauer. Die Deutschschweizer verehrten ihn ebenso wie die Westschweizer.

Geld, Glamour und Erotik

Die Schweiz hatte schon vor Jo Siffert aussergewöhnliche Sportler. Hannes Schmidhauser machte als Fussball-Nationalspieler und Filmschauspieler Karriere. Hugo Koblet und Ferdj Kübler begeisterten das Land, als Radrennfahrer noch Helden der Landstrasse und nicht potenzielle Doping Sünder waren. Bibi Torriani trug den Eishockeysport aus den Bündner Bergtälern ins Flachland hinaus. Eineinhalb Jahre vor Sif-

ferts Feuertod wurde der junge Bernhard Russi in Val Gardena überraschend Abfahrtsweltmeister und begann seinen Aufstieg vom Skirennfahrer zum Traumschwiegersohn aller Schweizer Mütter mit Töchtern im heiratsfähigen Alter.

Doch ähnlich uneingeschränkt verehrt wie Siffert wurde allenfalls noch der Boxer Fritz «Fritzi» Chervet, der aus einem ähnlichen gesellschaftlichen Milieu stammte. Siffert war so etwas wie der erste Pop-Star des Schweizer Sports. Er bewegte sich in einer Welt voller Geld, Glamour und Erotik, die vom eisigen Hauch des Todes umweht war. Die Filmbranche nahm sich des Zirkus an und prägte den Slogan «Jeder Tag ein kleiner Tod, jede Nacht eine kleine Liebe».

Der Bündner Filmemacher Men Lareida erzählt Sifferts rasante Geschichte im 2005 erschienenen Film «Live Fast, Die Young». Gegen Ende des Films wird das Bild eines kleinen Jungen gezeigt, der auf dem Schoss von Jo Siffert sitzt. Es ist Philippe Siffert, der Sohn des Rennfahrers aus zweiter Ehe. Philippe Siffert sagt: «Es ist das einzige gemeinsame Foto, das von uns existiert.»

Bilder aus zweiter Hand

Als Jo Siffert im Oktober 1971 in Brands Hatch den Feuertod erleidet, ist Philippe

«Mein Vater startete aus dem Nichts. Er kam aus dem ärmsten Quartier einer armen Stadt und hat sein Ziel erreicht, die Besten zu schlagen.»

Philippe Siffert
Sohn des Formel-1-Fahrers

gerade neun Monate alt. Wie seine zwei Jahre ältere Schwester Véronique kennt er den Vater nur aus Erzählungen. All die Bilder, die er von ihm im Kopf trägt, sind aus zweiter Hand. Als Jackie Stewart an diesem Sonntag im Industriequartier von Givisiez spricht, ist Philippe Siffert sichtlich bewegt. «Was er sagt, ist für mich und meine Schwester so wichtig. Wir haben unseren Vater nicht gekannt. Mit allem, was wir hören, verfestigt sich das Bild, das wir von ihm haben.»

Wer sein Vater war, wie populär er in der Schweiz gewesen ist, hat Philippe Siffert etwa mit zehn Jahren zu realisieren begonnen. Doch wie gross dessen Legende ist, wurde ihm erst bewusst, als er sich zwischen 1991 und 2003 selber als Automobilrennfahrer versuchte. Der Schatten seines Vaters sass mit ihm im Cockpit. Er fuhr Formel-Ford- und Formel-3-Rennen, war Werksfahrer für BMW, ehe er die Karriere beendete, als das erste seiner drei Kinder zur Welt kam. Die Last des Namens Siffert war zu gross, die Perspektiven waren das Risiko nicht wert.

Siffert sagt: «Mein Vater startete aus dem Nichts. Er kam aus dem ärmsten Quartier einer armen Stadt und hat sein Ziel erreicht, die Besten zu schlagen. Aber ohne seinen Unfalltod auf dem Höhepunkt der Karriere wäre sein heu-



Jo Siffert lässt sich im August 1971 als Sieger des Grossen Preises von Österreich feiern.

IMAGO



Auch am 24-Stunden-Rennen von Le Mans führt der Schweizer mit – 1969 in einem Porsche 908.

IMAGO



Das ausgebrannte Wrack von Sifferts Rennauto wird am Tag nach dem tödlichen Unfall in Brands Hatch geborgen.

IMAGO

tiger Mythos kaum möglich gewesen. Doch ich würde noch so gerne darauf verzichten, wenn ich dafür einen Vater gehabt hätte. Ich vermisse ihn bis heute.»

An diesem Tag stehen auf dem Friedhof Saint-Léonard zwei Menschen vor dem Grab von Jo Siffert. Sie halten sich an den Händen, blicken stumm auf die Inschrift, die den Grabstein ziert. Beide sind zu jung, um Siffert noch auf der Rennstrecke erlebt zu haben. Aber sie gehören zu jenen Freibürgern, deren Stolz auf ihre Heimat mit Siffert und seinem Weg verbunden ist.

«Jo, merci de nous avoir rendus fiers d'être friburgeois.»

Ein Tag wie eine Zäsur

Am 24. Oktober – Jo Sifferts 50. Todestag – wird um sein Grab herum mehr Leben sein. Menschen werden kommen, um seiner zu gedenken. Ein Blasorchester von Kanton und Stadt Freiburg wird an diesem Sonntag spielen. Und um 14 Uhr 18, in dem Moment, in dem sein Leben und mit ihm die Hoffnung Tausender Menschen an einem Erdwall in Brands Hatch zerschellen, wird die Zeit für einen Moment stillstehen.

Der 24. Oktober 1971 hat sich tief in das Bewusstsein einer, vielleicht auch mehrerer Generationen eingegraben. Kaum jemand, der Sifferts Karriere verfolgte, kann sich nicht genau erinnern, wo und wie er von seinem Unfalltod erfahren hat. Adriano Cimarosti war Automobiljournalist. Vierzig Jahre lang schrieb er für die «Automobil-Revue». Er folgte Siffert rund um die Welt. Am Unfall-Wochenende berichtete er jedoch von einem anderen Rennen in Frankreich. Wie üblich fuhr Cimarosti unmittelbar danach in die Schweiz zurück, um sein Manuskript auf der Redaktion abzugeben.

«Ich war in jener Nacht durchgefahren, kam am frühen Montagmorgen bei der Redaktion am Berner Nordring an und sah am Kiosk gegenüber einen Zeitungsaushang, auf dem stand: «So starb Jo Siffert.» Es war wie ein Schlag in die Magengrube. Für den Rest des Tages funktionierte ich, ohne genau zu wissen, was ich tat. Ich war unter Schock und werde diesen Augenblick nie in meinem Leben vergessen.»

Wie ihm geht es Tausenden von Menschen in ganz Europa. Ein Idol hatte aufgehört zu existieren. René Berset ist Mitorganisator einer Gedenkausstellung, die seit dem Frühjahr in Givisiez stattfindet. Er erzählt, bis heute seien weit über 5000 Besucher gekommen, um die alten Wagen und die anderen Stücke, die an den Rennfahrer erinnern, zu sehen. «Sie kamen aus der ganzen Schweiz, aus Deutschland, Belgien und Dänemark.»

Siffert war mehr als einfach ein Automobilrennfahrer. Er war ein Symbol der Hoffnung und des Stolzes für eine Generation von Menschen, in deren Erinnerung die Entbehrungen der Nachkriegszeit noch präsent waren. Men Lareida, der Regisseur des Films über Siffert, sagt: «Im Wohnzimmer meiner Grossmutter hingen zwei Bilder: eines von General Henri Guisan und ein zweites von Jo Siffert.»

Sifferts Background aus einfachen Verhältnissen habe ihm fraglos geholfen. Die Formel 1 sei damals noch ein Herrensport gewesen, in dem man Geld habe mitbringen müssen, um Erfolg zu haben. Wichtiger aber sei das Milieu gewesen, in dem er sich als Rennfahrer bewegt habe. «Autofahren war damals ein Ausdruck von Freiheit. Einsteigen, wegfahren, Tempo machen. Dieses Bild funktioniert nicht mehr. Heute ist das Auto viel eher ein Synonym für Stau und Umweltverschmutzung.»

Mister Coolness

Trotzdem glaubt Lareida, dass Siffert auch heute noch zum Idol taugen würde. Er habe bereits damals, als es noch keine Social Media und keine Selfie-Kultur gegeben habe, Massstäbe für die Coolness gesetzt, die unerreicht geblieben seien. «Er hat gelebt, was all die Influencer heute vorgeben zu tun. Als man den amerikanischen Filmschauspieler Steve McQueen fragte, wie er im Rennfahrerfilm «Le Mans» aussuchen wolle, sagte er: «So wie Jo Siffert.»

Lareida sagt, der Literaturnobelpreisträger Elias Canetti habe in seinem Werk «Masse und Macht» geschrieben, bei

einem Fussballspiel sitze man während 90 Minuten mit dem Rücken zur Realität. «Das gilt auch für den Automobilsport, und das ist einer der Gründe, weshalb ich den Sport mag. Er ist für mich eine Metapher für das Leben. Im Sport ist alles einfach. Es gibt Regeln, an die man sich halten, und Dinge, die man können muss. Und es gibt immer einen Sieger. Wer als Erster über die Ziellinie fährt, hat gewonnen. Der Sport ist eine Metapher fürs Leben: Man kann gewinnen, verlieren oder zuschauen.»

Nicht zu stoppen

Jo Siffert hat nicht zugeschaut: er hat mitgespielt. Mit letzter Konsequenz. Adélaïde Siffert, die älteste Schwester des Rennfahrers, sagt im Film «Live Fast, Die Young», ihr langjähriger Freund, der Maler und Bildhauer Jean Tinguely, habe einst zu ihr gesagt: «Weisst du, was uns das ganze Leben lang begleitet? Es ist die Angst. Die Angst, etwas falsch zu machen. Die Angst, etwas richtig zu machen. Die Angst, Erfolg zu haben. Und wenn wir dann Erfolg haben, dann bleibt immer noch die Angst.»

Sifferts verstorbene Mutter hat Nikolaus Meienberg erzählt, sie habe ihren Sohn stets dazu angehalten, vor besonders schwierigen Stellen auf der Strecke zu beten. Er habe ihr dann, nach einem Rennen auf dem berühmten Nürburgring, einmal gesagt: «Siehst du, Mama, heute, in dieser besonders schwierigen Kurve, habe ich nicht an den Tod gedacht, sondern an einen Wagen, den ich besonders günstig zu verkaufen hoffte.»

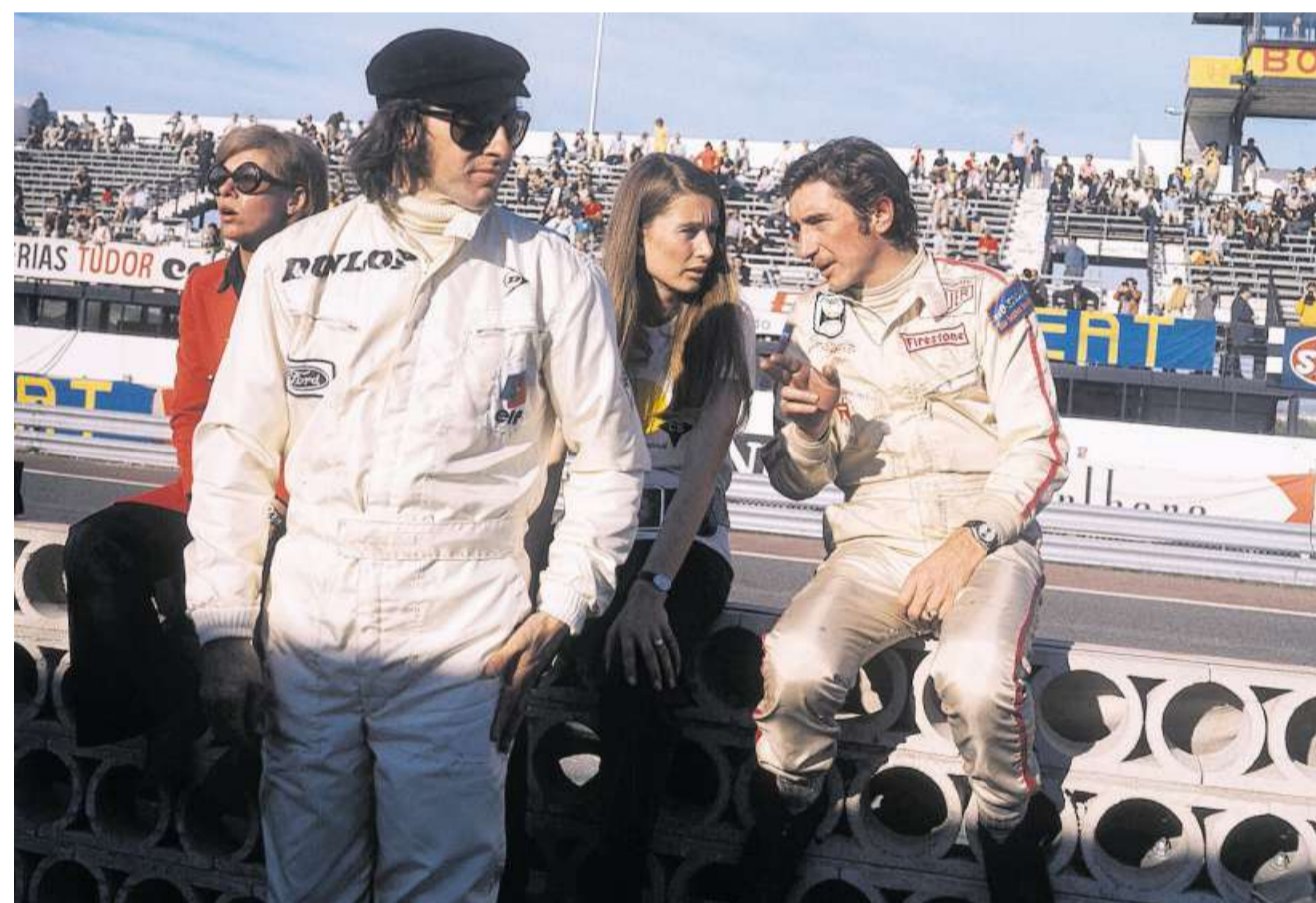
Der Tod hatte in Jo Sifferts Temporausch schlecht keinen Platz. Er fuhr ihm einfach davon. Bis er ihn an jenem Tag in Brands Hatch doch einholte. Meienbergs Porträt endet mit den Worten: «Das war der Seppi Siffert aus der Unterstadt, aus dem Elend getrieben, in der frühen Jugend drangsaliert von Vater, Milieu, Lehrern, via Nürburgring und Monza in die Oberstadt verschlagen, zur Welt gekommen neben dem Restaurant Tirlibaum, aus der Welt gegangen in Brands Hatch, begraben wie seine Vorfahren, die Söldner.»

Am 24. Oktober 1971 endete Jo Sifferts Leben. Seither ist ein halbes Jahrhundert vergangen. Doch die Faszination, die von ihm ausgegangen ist, lebt bis heute weiter. Am Ende des Films über sein Leben sagt seine Schwester Adélaïde: «Jo zog es vor, 34 Jahre lang gefährlich zu leben, statt sich 80 Jahre lang zu langweilen.» Der Preis, den er dafür bezahlt hat, war hoch. Dafür aber hat er seinen Traum gelebt.



Die Witwe Simone Siffert-Guhl ist in ihrer Trauer nicht allein.

GETTY



Der Bräute Jackie Stewart (links, 1969 in Monte Carlo) sagt heute, er habe in seiner Karriere 57 Rennfahrerkollegen verloren. Im Hintergrund Nina Rindt, die Witwe des deutsch-österreichischen Fahrers Jochen Rindt, im Gespräch mit Jo Siffert.

IMAGO



Rund 50 000 Menschen geben dem tödlich verunfallten Formel-1-Fahrer in Freiburg das letzte Geleit.

GETTY