



Schweizer Auto-Rennsportlegenden

IM RAUSCH DER GESCHWINDIGKEIT

Wir sind keine Segelnation und auch keine Autorennnation und trotzdem konnten wir in beiden Disziplinen beachtliche Erfolge erzielen. Hier ist sie nun, unsere Ahnengalerie erfolgreicher, bekannter und unbekannter Schweizer Rennfahrtlegenden.

> Von Stephan Sygrist



GANZ ZU BEGINN

Rolf Schoeller (geboren 1902, gestorben 1978)

Schoeller fuhr bereits in den 30er Jahren Autorennen und hörte damit erst 1952 wieder auf.

Albert Scherrer (geboren 1908, gestorben 1986)

Albert Scherrer war Amateurfahrer, er bestritt Bergrennen und mit Jaguar auch Sportwagenrennen.

Peter Hirt (geboren 1910, gestorben 1992)

Hirt ging in den 50er Jahren mit seinem privaten Rennauto an Formel 1 Rennen. Seine beste Platzierung war ein 7. Platz beim Grossen Preis der Schweiz 1952.

Rudolf Fischer (geboren 1912, gestorben 1976)

Fischer war Amateurrennfahrer und erfolgreiche Restaurantbesitzer, er fuhr in den 1950er Jahren seine eigenen Ferraris unter der Flagge der Ecurie Espadon.

Seine besten Leistungen erzielte er auf einem Ferrari 500 während der Formel-1-Saison 1952 mit dem zweiten Platz beim Eröffnungsrennen in Bremgarten und dem dritten Platz beim Großen Preis von Deutschland am Nürburgring, wo es ihm ebenfalls gelang, in die Phalanx der Werkswagen einzubrechen. Nach Motorschaden im letzten Rennen gab Fischer den Rennsport auf.

Antonio Branca (geboren 1916, gestorben 1985)

Branca fuhr in den Jahren 1950 und 1951 in der Formel 1. In dieser Zeit startete er in eigener Regie mit einem Maserati 4CLT/48. Sein bestes Ergebnis war der zehnte Platz beim Großen Preis von Belgien 1950.

Ottorino Volonterio (geboren 1917, gestorben 2003)

Volonterio war Rechtsanwalt in Locarno und fuhr in den 50er Jahren Sportwagenrennen mit Maserati. Auch er fuhr nur gerade drei Formel 1 Rennen.

Max de Terra (geboren 1918, gestorben 1982)

De Terra fuhr zunächst Bergrennen in den 40er Jahren, der Motorsport war nach dem Krieg gerade wieder aufgenommen worden, später in den 50ern fuhr er auch Formel 1 Rennen.

Heini Walter (geboren 1927, gestorben 2009)

Walter fuhr als Amateur zahlreiche Berg- und Rundstreckenrennen in den 50er Jahren und wurde 1961 Europa-Bergmeister. 1962 fuhr er im Formel 1 Rennen, dem grossen Preis am Nürburgring einen Porsche 718, er wurde 14.



Toulo de Graffenried

(geboren 1914 gestorben 2007)



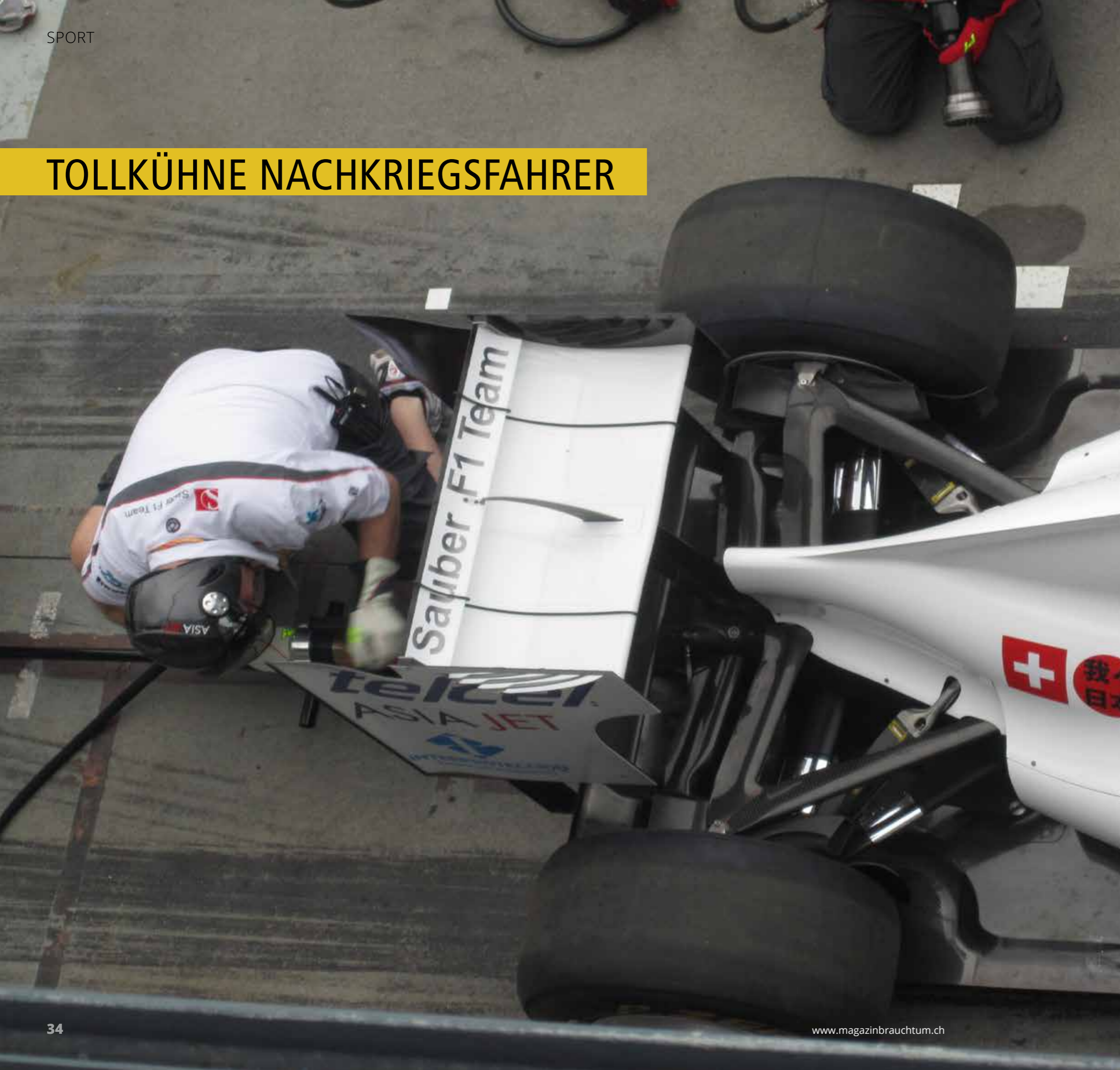
Baron de Graffenried – so nannte er sich gerne, obwohl in der Schweiz das Führen von Adelstiteln verboten ist – blieb fast seine ganze Karriere lang mit den Wagen der Marke Maserati verbunden. In den Jahren 1937 bis 1939 fuhr er fast ausschliesslich in der hubraumschwächeren Voiturette-Klasse.

Seine besten Jahre hatte er in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Zusammen mit seinem Landsmann Christian Kautz gründete er einen Privatrennstall, natürlich mit Maseratis. Zu seinen großen Erfolgen zählen der Sieg beim Grand Prix von Großbritannien 1949, der dritte Platz in Monaco 1948 und einige weitere Podestplätze.

In den ersten Jahren der Formel-1-Weltmeisterschaft durfte er als Alfa-Romeo-Importeur in Lausanne gelegentlich mit den Werks-Alfa-Romeos fahren, meistens startete er jedoch auf Maserati. Bei 22 Starts in den Jahren 1950 bis 1956 kam er viermal in die Punkteränge, sein bester Platz war ein vierter in Belgien 1953.

1957 zog sich de Graffenried vom aktiven Rennsport zurück, blieb aber weiter der Formel 1 verbunden. 1998 drehte der 84-jährige eine Runde in einem Rennwagen beim 50-Jahr-Jubiläum von Silverstone.

TOLLKÜHNE NACHKRIEGSAFAHRER



Heinz Schiller (geboren 1930, gestorben 2007)

Schiller war Schweizer Speedboot-Champion und wechselte dann in den Automobilsport. Er war Porsche-fahrer und fuhr regelmässig ganz nach vorne. Nur einmal war er 1962 in der Formel 1 am Start.

Jo Vonlanthen (geboren 31. Mai 1942)

Vonlanthen war Autohändler, seine Liebe zum Auto brachte ihn zum Rennsport. Er fuhr in den 70er Jahren in verschiedenen Renn-Kategorien, darunter auch drei Rennen in der Formel 1.

Xavier Perrot (geboren 1932, gestorben 2008)

Auch Perrot erzählte seine Autoleidenschaft selber. 1969 war er am Grossen Preis von Deutschland am Nürburgring mit seinem privaten Brahma am Start, das Formel 1 Feld wurde kurzerhand mit Formel 2 Autos aufgefüllt. Perrot belegte den 10. Platz im Gesamtklassement und den 5. Platz in seiner Klasse, der Formel 2. In den 70er Jahren fuhr er Bergrennen und gewann 1972 die Europa Meisterschaft.

Silvio Moser (geboren 1941, gestorben 1974)

Auch Moser zahlte selber für seinen Rennsport. Er stand bei zahlreichen Formel 1 Rennen am Start, konnte aber wegen Materialschaden nur wenige zu Ende fahren. Moser verunglückte 1974 beim 1000-km-Sportwagenrennen in Monza schwer und erlag später seinen Verletzungen.

Michael May (geboren 1934)

May begann 1959 seine Rennfahrer-Karriere mit Junioren-Rennen und galt als Hoffnungsträger der Schweiz in den 60er Jahren. Allein der Durchbruch gelang ihm nie. Das Rennfahrerdasein endete nach einem Unfall beim Grossen Preis von Deutschland, aber die Leidenschaft für die schnellen Rennmobile liess ihn auch danach nicht mehr los. Er war an der Entwicklung des Benzineinspritzsystems bei Porsche und Ferrari beteiligt.

AUSNAHMETALENTE

Marc Surer

(geboren 1951)



Surer begann wie viele Rennfahrer mit Kartfahren, 1972 wurde er Schweizer Kartmeister. Das war der Start seiner Rennfahrer-Karriere. Er fuhr Tourenrennen und Formel 3. Sein erstes Formel 1 Rennen konnte er 1979 in den USA bestreiten. Er war Mitglied in verschiedenen Teams etwa ATS, Arrows, Brabham und Ensign. Insgesamt war er 82 am Start eines Formel 1 Rennens. Aber die Formel 1 war nicht seine einzige Leidenschaft, er nahm auch an Rallyes und Langstreckenrennen teil. Nach seiner aktiven Rennzeit trainierte er BMW-Teams für Tourenwagenrennen und kommentiert seit 1996 Formel-1-Rennen auf Sky.

Clay Regazzoni

(geboren 1939, gestorben 2006)



Clay Regazzoni fuhr 1970 bis 1980 Formel 1 Rennen und wurde 1974 sogar Vizeweltmeister. 1980 erlitt er im Rennen einen schweren Unfall und musste seine Formel 1-Rennfahrer-Karriere beenden. Er war querschnittgelähmt und an den Rollstuhl gebunden. Doch er konnte einfach nicht vom Rennfieber lassen und fuhr nach seinem Unfall Rallyes.

Wenn er auch seinen Unfall im Jahr 1980 bemerkenswert gut meisterte, es war nicht der einzige!

Schon 1973 ging sein Auto nach einer Kollision mit anderen Rennfahrern in Flammen auf. Er überlebte nur, weil sein Rennfahrerkollege Hailwood den Bewusstlosen aus dem brennenden Auto zerrte. Regazzoni fuhr insgesamt 132 Grand Prix Rennen und startete dabei 5 mal aus der Pole Position und holte fünf Siege ab.

Regazzoni, den alle den Unzerstörbaren nannten, starb 2006 in einem ganz normalen Personenwagen, er war in Italien auf einer Schnellstrasse unterwegs und kollidierte mit einem Lastwagen.

Jo Siffert

(geboren 1936, gestorben 1971)



Jo Siffert lebte sein Leben und zündete dabei die Kerze von beiden Seiten an. Kein Rennen liess er aus, fuhr hart am Limit und starb auf der Rennbahn. Er wurde zum Symbol der Jugend und verkörperte Tollkühnheit kombiniert mit Charisma.

Jo begann als Motorradrennfahrer und war darin sehr erfolgreich. In den 1960er wechselte er zum Automobilsport. Er wurde 1961 Formel-Junior-Europameister. Seine Erfolgstour ging ungebrochen weiter, er fuhr Formel-1 und 2 Rennen und auch Tourenrennen und nahm 1965 erstmals am 24-Stunden-Rennen von Le Mans teil. Er fuhr in der Sportwagenrennen von Sieg zu Sieg. Jo Siffert war ein richtiger Vielfahrer, alles was er bekommen konnte, fuhr er. Seine Formel 1 Karriere aber war harzig. Er finanzierte sich selber und konnte erst ab 1965, als Rob-Walker-Teammitglied zeigen, was er drauf hatte. Seine Rennfahrer-Karriere kam 1971 zu einem jähen Ende, Jo Siffert starb während einem Rennen in seinem Auto, die Radaufhängung war gebrochen, das Auto war in Brand geraten.

Der Dokumentarfilm über sein Leben auf der Überholspur „Jo Siffert- Live fast, die Young.“ Kam 2005 in die Kinos.



Loris Kessel (geboren 1950, gestorben 2010)

Kessel versuchte sich erfolglos im Formel 1-Rennzirkus. Entweder fuhr er zu wenig schnell, hatte Probleme mit der Technik oder mit dem Transport seines Rennautos. Entnervt wechselte er auf die Teilnahme an Rallyes und Bergrennen und kam dort öfters auf gute Platzierung. Kesselführte nach seiner Rennfahrerzeit ein eigenes Autohaus und gründete 2000 einen eigenen Rennstall den „Loris Kessel Racing Car“. Kessel starb nicht im Auto, sondern an Leukämie.

Franco Forini (geboren 1958)

Forinis Rennzeit begann vielversprechend, er wurde 1985 Italienischer Formel 3 Meister. Doch die Anfangserfolge liessen sich nicht auf die Formel 1 übertragen. Forini gelang es nicht einen Rennstall zu finden, der seine Fähigkeiten förderte und ihn mit gutem Material ausstattete. Bereits 1988 war der Formel 1 Traum zu Ende geträumt. Forini kehrte zurück zur Formel 3 und dann schliesslich fuhr er nur noch Kartrennen. Heute betreibt er eine Tankstelle und einen Mineralölhandel.

Jean-Denis Delétraz (geboren 1963)

Als die Kosten in der Formel 1 Mitte der 1990er Jahre immer weiter nach oben kletterten, wurde die Tür für Rennfahrer, die für ihre Starts bezahlten, breit geöffnet. Einer der Piloten, der auf diesem Weg in die weltweit höchste Monopos-

to-Klasse kam, war Delétraz. Mit Rundenzeiten, die langsamer waren als die der Spitzenpiloten, fuhr Delétraz in den meisten Rennen dem Feld hinterher. Er war nicht der erfolgreichste Formel-1 Fahrer. Ganz anders bei den Sportwagen, da fuhr er stets Vorne weg, war Mietglied von angesehenen Teams. Auch am 24-Stundenrennen in Le Mans fuhr er erfolgreich im Swiss-Spirit-Team.

Seinen bisher letzten Start in Le Mans hatte der Schweizer 2012. Das Rennen endete für ihn nach einem Unfall eines seiner Teamkollegen vorzeitig.

Andrea Chiesa (geboren 1964)

Andrea Chiesa fuhr 1986 eine erste gute Saison in der italienischen Formel-3-Meisterschaft. 1988 stieg er in die Formel 3000 ein. Obwohl er nicht erfolgreich war bekam er 1992 einen Werkvertrag in der Formel beim Fondmetal-Team. Der Formel-1-Traum endete nach nur einem Jahr und Chiesa ging in die USA. Er fuhr das Champ-Car-Eröffnungsrennen und bestritt Sportwagenrennen für Riley & Scott. Nach seiner USA-Zeit sah man ihn am Start von Le Mans. Er kämpfte, allerdings ohne grosse Erfolge.

Gregor Foitek (geboren 1965)

Der Rennstern von Foitek ging 1986 auf, er wurde Schweizer Meister in der Formel 3 Serie. Doch wie so oft bei Schweizer Rennfahrern scheiterte seine

DIE NEUE GENERATION



Karriere im Formel 1 Business am Geld. Damit er zwei Rennen für Brabham fahren konnte, musste er pro Rennen Fr. 200'000.- zu den Unkosten beisteuern. Doch die Saison war nicht gut, ein weiteres Engagement des Schweizer machte Brabham von zusätzlichen Zahlungen abhängig, die Foitek nicht in der geforderten Höhe leisten konnte. Um Foitek auch zukünftig ein Cockpit in der Formel 1 zu sichern, kauften sein Vater Karl Foitek und der Schweizer Geschäftsmann Peter Monteverdi im März 1990 das britische Team Onyx, das kurz zuvor an politischen und wirtschaftlichen Problemen gescheitert war. Zum dritten Rennen der Saison übernahm Gregor Foitek daraufhin Stefan Johanssons Onyx-Cockpit; sein Teamkollege wurde JJ Lehto. Bis zum Sommer 1990 erreichte er mit dem zunehmend veralteten Onyx ORE-1B zwei Zielankünfte - die einzigen seiner Formel-1-Karriere -, blieb aber jeweils außerhalb der Punkteränge. Foitek's bestes Ergebnis war der siebte Platz in Monaco. Nach einigem hin und her stellte Onyx-Monteverdi den Formel-1-Betrieb endgültig ein. In der Folgezeit gelang es Gregor Foitek nicht mehr, einen Fahrerplatz in der Formel 1 zu bekommen.

Sébastien Buemi (geboren 1988)

Buemi startete von 2009 bis 2011 für die Scuderia Toro Rosso in der Formel 1. Seit 2012 ist er Formel-1-Test- und Ersatzfahrer bei Red Bull Racing und der Scuderia Toro Rosso. Darüber hinaus

fährt Buemi seit 2012 für Toyota Racing in der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) und 2014/15 für e.dams in der FIA-Formel-E-Meisterschaft. 2014 wurde er Fahrerweltmeister der WEC. Buemi, der neben dem schweizerischen auch den italienischen Pass besitzt[1], fuhr bereits 1994 im Alter von sechs Jahren erste Kartrennen. Er wurde sogar Vizemeister der italienischen Junioren.

Siebzehnjährig wechselte er in den Formelsport, wo er mit Können und heissen Manövern auffiel. In der Formel-3 stand er drei Mal auf dem Siegerpodest. Im Winter 2008 wechselte Buemi zum Team Arden und trat in der neuen GP2-Asia-Serie an. Buemi entschied ein Rennen für sich und wurde viermal Zweiter. Und wurde Vizemeister. 2009 gelang Buemi der Wechsel in ein Formel-1-Cockpit bei der Scuderia Toro Rosso, dem Schwesterteam von Red Bull. Er wurde damit zum ersten Schweizer seit Jean-Denis Delétraz 1995, der einen Formel-1-Grand-Prix bestritt. 2010 im Training zum Grossen Preis von China verunfallte er aussergewöhnlich auf der Rennstrecke, beim Anbremsen brachen seine beiden Vorderräder weg! Er selber aber blieb unverletzt. 2011 absolvierte Buemi für Toro Rosso seine dritte Formel-1-Saison. Er erreichte mit zwei achten Plätzen seine besten Resultate in der Formel-1.

Ab 2012 wurde er Test- und Ersatzfahrer im Red Bull Team. Gleichzeitig war er Mietglied im Toyota Racing WEC-Team. Sowohl 2013 wie auch 2014 fuhr Buemi erfolgreich auf gute Platzierungen. 2015 startet er im Toyota-Team in der FIA-Langstreckenmeisterschaft.

SCHWEIZER RENNSTALL



Sauber Motors

Sauber ist unser Schweizer Motorsport-Rennstall mit Sitz im Zürcher Oberland. Gegründet hat das Team Peter Sauber selbst. Er wollte zunächst nur Sportwagen bauen, doch dann rutschte er mehr und mehr ins Rennbusiness. Von 1982 bis in die frühen 90er Jahre fuhren Sauber-Renn-Piloten in der FIA-Sportwagen-Weltmeisterschaft. Danach stieg Sauber in die Formel-1 ein und ist heute noch aktiv am Renngeschehen beteiligt. Ende 2005 wurde das Team für vier Jahre vom Automobilhersteller BMW übernommen. Ende 2009 übernahm Peter Sauber das Team wieder vollständig. Das Team ist heute technisch eng mit Ferrari verbunden. In der Saison 2015 tritt Sauber, nach ein paar Querelen und gerichtlichen Auseinandersetzungen, mit den beiden Piloten Marcus Ericsson und Felipe Nasr an. Wir wünschen viel Erfolg!