Zeitschrift: Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero
Herausgeber: Organización de los Suizos en el extranjero
Band: 33 (2006)
Heft: 1

Artikel: Un piloto convertido en leyenda : Jo Siffert: un mito llevado a la pantalla grande

Autor: Wey, Alain

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-908381

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

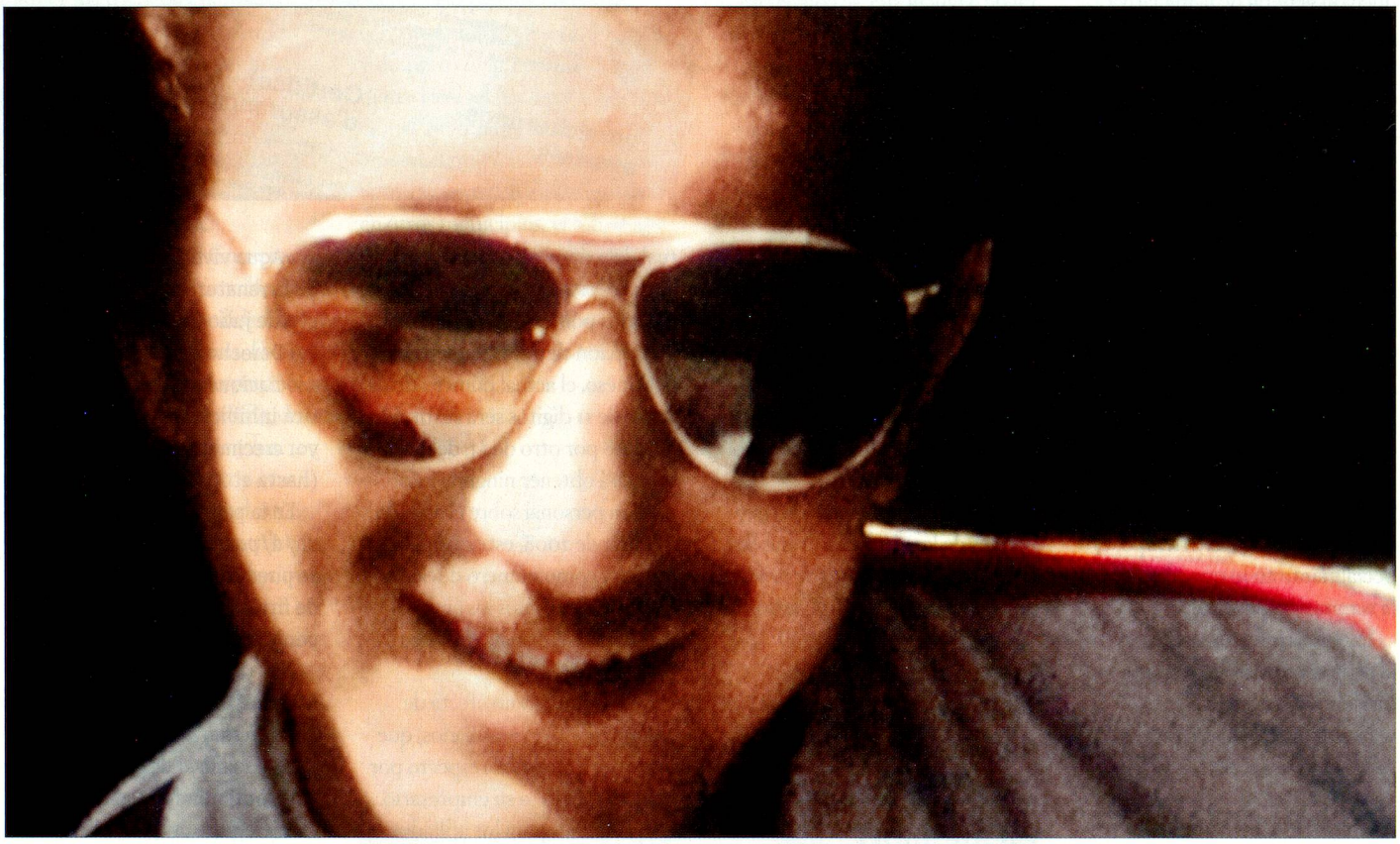
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Jo Siffert: un mito llevado a la pantalla grande

De origen humilde, se convirtió en uno de los mejores pilotos de automovilismo de todos los tiempos. El friburgués Jo Siffert vivió a 300 km/h. Un documental revive su deslumbrante y trágico destino. Tras los pasos de un mítico héroe. Por Alain Wey



Joe Siffert en 1968: «Un caballero encantador».

Una epopeya tipo Rocky. Una vida vertiginosa en los circuitos de carreras de todo el mundo. Un virtuoso del automovilismo con una voluntad de hierro. El piloto friburgués Jo Siffert encarna todo eso y mucho más. Vivió y murió por y para el automovilismo. El documental «Jo Siffert, Live Fast – Die Young» es un homenaje con música pop de los sesenta a este piloto de Fórmula 1 que murió hace 34 años, pero que seguirá corriendo eternamente en la memoria de sus admiradores.

Un tipo valiente, de rompe y rasga, que puso todo su empeño en hacer realidad sus sueños de infancia y llegar a ser piloto de Fórmula 1. Jo Siffert lo consiguió con modestia y valentía. Gozaba de tanto éxito y popularidad como nunca, cuando el destino deparó un abrupto final a su ascenso sin precedentes a la cima mundial del automovilismo. En 1971, cuando sólo tenía 36 años, sufrió un accidente mortal en el circuito inglés de Brands Hatch, en una carrera de Fórmula 1 en honor del campeón mundial Jackie Stewart. Toda Suiza estuvo en duelo y más de 50 000 personas acudieron a su entierro en Friburgo. Una leyenda convertida en mito.

De origen humilde, tuvo que luchar por todo desde su más tierna infancia. Joseph Siffert, apodado «Seppi», nació en Friburgo en 1936; su fulminante carrera recuerda al funicular de su ciudad natal, que une la parte baja y la alta de la misma. «Ya desde muy pequeño quería ser piloto de automovilismo», nos cuenta su hermana Adélaïde. «El desencadenante fue el Gran Premio de Berna, en Bremgarten, al que le llevó su padre en 1948.» Como hijo de una familia modesta, recogía trapos y casquillos antes de hacer un aprendizaje como chapista. Tiene claras sus metas, pero le faltan recursos económicos. Seppi recorre toda la Suiza francesa en busca de coches siniestrados, los repara y los vende. Empieza a correr en moto, para luego pasar a las carreras de sidecar en Europa, en las que participa como copiloto. Pronto, su valor y ambición de triunfo se ponen de manifiesto. Gracias a sus grandes esfuerzos, se compra a los 24 años un coche de Fórmula Júnior y, junto con dos mecánicos, Michel Piller y Jean-Pierre Oberson, va de un circuito europeo a otro. Este vagabundo, que duerme y come en el camión con sus mecánicos, empieza pronto a cosechar los primeros éxitos y asciende a la siguiente categoría, la Fórmula 1.

En 1963 gana su primer Gran Premio en Siracusa. Jo Siffert es uno de los pocos pilotos que participa en las carreras sin representar a ninguna escudería. Fundó su propio equipo, el «Jo Siffert Racing Team», que el mismo año recibió un premio de la Grand Prix Drivers Association (Asociación de Pilotos de Fórmula 1). Sus rivales son corredores profesionales y, sin embargo, consigue derrotar dos veces al entonces campeón del mundo Jim Clark (Enna, 1964/1965). En 1964 empieza ya a competir en carreras de largo recorrido con prototipos de coches deportivos, la disciplina que después dominará. A Seppi también le sonríe la suerte en la Fórmula 1. Rob Walker, un mecenas inglés, le acepta en su escudería. De su protegido decía

PANORAMA SUIZO Marzo de 2006 / Nº 1
Traducido del alemán. Foto: FreneticFilm

Walker: «Es uno de los mejores corredores de nuestros tiempos, tanto con prototipos como en monoplazas». «Era un deportista de tomo y lomo que nunca se irritaba, excepto si su coche no funcionaba, aunque él lo condujera bien», escribió Walker. «Se metía en la cabina como un león enfurecido, pero media hora después ya había recuperado su habitual buen humor y sólo soltaba de vez en cuando un «merde, alors!».

La epopeya de Siffert transcurre en una fase de transición del automovilismo. «De deporte de señoritos a deporte profesional», recalca Jacques Deschenaux, biógrafo y amigo del piloto. Y añade: «Cada año había 4 o 5 muertos». Seppi no podía estarse quieto y participaba tanto en carreras de Fórmula 1 como en las de Fórmula 2 y en las de prototipos (Porsche). Este apasionado piloto no se concedió un respiro ni siquiera cuando regresó a Friburgo, donde tenía sus negocios, su taller de reparaciones de coches y una sala de exposiciones de automóviles Porsche y Alfa Romeo.

¿Qué tipo de piloto era? «Un virtuoso provocador», dice Deschenaux. «Cada vez que se sentaba al volante de un buen coche de carreras, tenía éxito. En el caso de los prototipos era, quizá junto con Jacky Ickx, el mejor corredor de la historia en la categoría de largos recorridos. En la Fórmula 1 le fue verdaderamente bien el último año de su vida, con un triunfo en Austria y un segundo puesto en el Gran Premio de EE. UU. pocos días antes de su accidente. Se decía de él que tenía madera de corredor internacional. Daba la impresión de que un día, con un buen coche y un buen equipo, llegaría a ser campeón del mundo.»

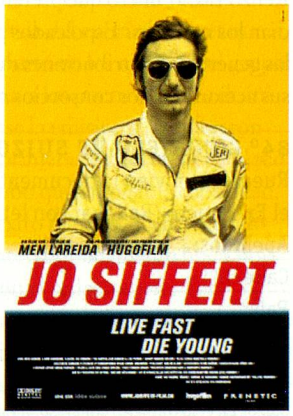
Jo Siffert, al que su amigo Jean Tinguely le dedicó una fuente en el Schützenmatte de Friburgo, fue un hombre de éxito, un líder, rodeado de amigos que le ayudaban a alcanzar su meta. Su fama fue tan grande que el director de la película Le Mans (con Steve McQueen) le pidió que fuera él quien le prestara los coches para que su proyecto funcionara. Este friburgués bilingüe era un auténtico héroe nacional. «Un caballero encantador y un conquistador», opina Rob Walker. A Jo Siffert se le puede calificar con razón de mito. Como un héroe mitológico griego, consiguió numerosos y grandes logros, antes de que los dioses decidieran, el 24 de octubre de 1971, interponerse en su camino.

«Quizá se le podría comparar con James Dean», dice Men Lareida, el director de la película «Jo Siffert, Live Fast – Die Young». «Pero no creo que haya habido otros deportistas con el carisma de Jo Siffert. Era único. Se metía a la gente en el bolsillo. Era un héroe auténtico y afable.» El automovilismo le fascina a Men Lareida desde su niñez, y aunque este suizo de 37 años, natural de los Grisones, no tuvo la oportunidad de conocer al legendario Jo Siffert, del que tanto le hablaba su abuela, era seguidor del otro gran suizo de la Fórmula 1, el tesinés Clay Regazzoni. «Es una típica historia americana: uno que empieza de cero y que consigue por su propio esfuerzo realizar sus sueños. Y aunque el final sea trágico, pienso que necesitamos historias así. La valentía para afrontar riesgos es una cualidad positiva, hay que hacer las cosas con valor y entusiasmo.» En sus conversaciones con los familiares de Jo Siffert, a Men Lareida le llamó la atención algo que sucede muy raras veces: nunca oyó a nadie decir algo negativo de él.

Joe Siffert en 1967, después de una carrera, con amigos, y en un cartel de cine (abajo).

SUS ÉXITOS

- 1957-59: Carreras de motociclismo (campeón de Suiza en 1959 en la categoría de 350 ccm) y carreras de sidecar
- 1960: Debut en la Fórmula Júnior
- 1961: Campeón de Europa (no oficial) en Fórmula Júnior
- 1962: Debut en la Fórmula 1, 96 GP hasta 1971, 2 triunfos (en 1968 en Brands Hatch, Inglaterra, y en 1971 en Austria). 3 triunfos, aparte de los campeonatos (Siracusa en 1963, Enna en 1964 y 1965). Mejor temporada: 1971, 4ª posición en el Campeonato de sidecars
- 1968/71: Piloto oficial de Porsche con prototipos deportivos. Entre 1969 y 1971, Porsche gana los campeonatos mundiales de marcas. 14 triunfos en campeonatos mundiales: 24 horas de Daytona en 1968, carrera de 500 millas de Brands Hatch en 1968/69, los 1000 km en el circuito de Nürburgring en 1968/69, GP de Austria en 1968/69/70, los 1000 km de Monza en 1969, carrera de 1000 km de Spa en 1969/70, carrera de 6 horas de Watkins Glen en 1969, Targa Florio en 1970, carrera de 1000 km de Buenos Aires en 1971.

JO SIFFERT EN LA PANTALLA GRANDE

- «Jo Siffert – Live Fast, Die Young» fue la única película suiza presentada en el Festival de Cine de Locarno de 2005. En ella se ilustra la epopeya del legendario piloto con documentos de archivo muy interesantes, y son los propios testigos de su imparable ascenso los que relatan la historia: los mecánicos Jean-Pierre Oberson y Heini Mader, su familia (hermana, esposas, hijos) y sus amigos, entre ellos su biógrafo Jacques Deschenaux. La música pop, tan representativa de los años sesenta, fue compuesta para esta película por un amigo del director Men Lareida. La técnica del splitscreen, en la que la imagen aparece dividida en varias «ventanas», proporciona un gran dinamismo a la producción y recuerda a las grandes obras maestras del cine de los años sesenta.