

Zeitschrift: Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberaargau
Band: 45 (2002)

Artikel: Weltmeister Fritz Scheidegger, 1930-1967 : der Langenthaler Motorrad-Rennfahrer
Autor: Schürpf, Markus
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071486>

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: 14.04.2026

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

Weltmeister Fritz Scheidegger, 1930–1967

Der Langenthaler Motorrad-Rennfahrer

Markus Schürpf

Schwierige Anfänge

Der Motorrennsport hat hier zu Lande keine allzu grosse Bedeutung. Und doch gibt es immer wieder Rennfahrer, die auf internationaler Ebene erfolgreich sind. Ein besonderes Beispiel ist Fritz Scheidegger, bis zu seiner Zeit der einzige Seitenwagen-Weltmeister der Schweiz. In Langenthal geboren und aufgewachsen, musste er sich den Weg an die Weltspitze des Motorrad-Rennsports hart erkämpfen. Weder stammte er aus begüterten Verhältnissen, noch konnte er auf die Unterstützung einer einheimischen Fahrzeugindustrie zählen. Bis zu seinem frühen Tod betrieb er zusammen mit seiner Frau in Courtelary eine Servicestation mit Café, die ihrer vierköpfigen Familie den Lebensunterhalt sicherte.

Seine Karriere begann Fritz Scheidegger auf Rasenrundkursen. Ab 1953 fuhr er Gespannrennen. Nach nationalen Titeln bei Strassen- und Rasenwettbewerben (1957 Schweizer Meister in der 500-er Klasse International) entschloss er sich vier Jahr später, in den Grand-Prix-Rennsport einzusteigen. Schnell aber musste er erfahren, dass ohne Werkmaterial kaum viel auszurichten war. Als Schweizer blieb ihm der Zugang zu den dominierenden BMW-Motoren verschlossen.

Durchbruch

Mit Hilfe eines Rennwagenkonstruktors fand er schliesslich einen Ausweg. Der Bau eines tief liegenden Fahrgestells, das in kniender Stellung gefahren wurde, verbesserte die Aerodynamik dermassen, dass er auch gegenüber Werkmaschinen bestehen konnte.



Fritz Scheidegger
1930–1967

Rolf von Niederhäuser, der in seiner Scheidegger-Biografie vor allem den «technischen» Weg zum Weltmeister nachzeichnet, gibt nähere Details zu diesem Durchbruch: Anlässlich eines Bergrennens am Marchairuz kam Scheidegger mit dem gewiegten Konstrukteur und Tüftler Rudolf Kurth ins Gespräch. Man diskutierte Probleme des Fahrgestellbaus, mit dem sich Kurth schon eingehend befasst hatte. Scheidegger, damals international bereits erfahren und in Anbetracht seiner motorischen Unterlegenheit stets auf neue Vorteile bedacht, hatte richtig erkannt, dass die relativ hohen normalen Gespanne mit ihrer Sitzposition die mögliche Kurvengeschwindigkeit limitierten.

Da die Beschaffung schneller Motoren ausserhalb seiner finanziellen Möglichkeiten lag, rechnete sich Fritz seine Chancen für die Grand-Prix-Rennen einzig durch «schnellere» Fahrgestelle aus. Zuerst machten Scheidegger und Kurth Versuche mit neuartigen Dreiradfahrzeugen, doch kamen sie wieder davon ab. Nun machte sich das Team daran, die Idee des so genannten «Kneelers» salonfähig zu machen. Diese Konstruktion, bei der der Fahrer «on knees», d.h. auf den Knien fährt, ermöglicht eine nied-



Das Seitenwagen-Gespann Scheidegger/Robinson in voller Fahrt.

rigere Stirnfläche des Gespanns. Dadurch kann sich der Fahrer wesentlich leichter «klein machen», was für den über einen Meter achtzig messenden Scheidegger wesentlich ins Gewicht fiel.

Die Idee des «Kneelers» war nicht neu. Durchgesetzt hatten sich diese Maschinen aber bisher nicht, vor allem weil sie trotz neuer Konzeption nicht wesentlich niedriger waren als die bisherigen Gespanne. Hier nun gingen Kurth und Scheidegger einen Schritt weiter. Durch konsequente Verwendung kleinerer Räder, dank einer raffinierten Lenkgeometrie mit Vorderradschwinge und anderer Details bekamen sie ein so niedriges Gespann, dass man es bald einmal scherzhaft als «Bügeleisen» bezeichnete. Die Erfolge, die Scheidegger mit diesem genialen «Kneeler» erreichte, liessen nach und nach fast die gesamte Konkurrenz auf ähnliche Konstruktionen umsteigen.

Den endgültigen Durchbruch an die Spitze brachte schliesslich der Kauf eines BMW-Motors von einem verunglückten deutschen Kollegen. Fortan gewannen Fritz Scheidegger und sein Beifahrer John Robinson Rennen um Rennen.

FRITZ SCHEIDEGGER CH /
JOHN ROBINSON GB
Champions du monde 1966

Fait unique, ce brillant équipage fut vainqueur de toutes les courses pour le titre.

Sa supériorité était telle qu'aucun adversaire ne put lui résister. Né le 30 décembre 1930, trouva la mort sur la piste de Mallory-Park, le 26 mars 1967. Une rupture de freins fut la cause de l'embarquée d'où Robinson se tira avec une jambe cassée.



Eine Seite aus dem Motorrad-Weltmeister-Buch von Maurice Bula: «Les As du Continental Circus», Lausanne 1974

Die grössten Erfolge feierte das Gespann im Jahr 1966: Von 19 gefahrenen Prüfungen entschied Scheidegger 14 für sich und wurde zum zweiten Mal nach 1965 Weltmeister. Beide Rennsaisons fuhr er auf seiner bewährten 500er BMW. Nach dem Erfolgsjahr 1966 wollte er vom Rennsport zurücktreten. Dass er sich von Freunden und Bewunderern vom Entscheid abbringen liess, hatte tragische Folgen. Im ersten Rennen der neuen Saison, am Ostersonntag 1967, verunglückte er tödlich. In Mallory Park (GB) raste seine Maschine nach einem Riss der Bremsverankerung über eine Haarnadelkurve hinaus. Beifahrer John Robinson kam unter das Gespann zu liegen, er erlitt eine Gehirnerschütterung und einen komplizierten Beinbruch.

Sport mit hohem Risiko

Rolf von Niederhäusern beschreibt den Charakter von Fritz Scheidegger wie folgt: Er galt als Mann mit eisernem Willen und unerhörter Ausdauer. Diese Eigenschaften, gepaart mit viel technischem Geschick, liessen ihn seine Lebensziele erreichen – eine Familie zu haben, sein eigener Herr im Geschäft zu sein und einen Weltmeistertitel zu erringen. Bei allem Einsatz war er stets bemüht, das unvermeidliche Risiko seines Sports um jenes Quentchen zu reduzieren, das andere bedenkenlos drangeben. Bis zum Unglücksfall schied Scheidegger praktisch nie wegen vermeidbaren Defekten aus. Er wartete seine Motoren und Fahrwerke aufs beste. So galt er denn in Fachkreisen als sicherster und umsichtigster Pilot – aber auch als sensibler Mensch.

Die Abdankungspredigt und ihr Nachspiel

Motorsport ist nicht jedermanns Sache, und nicht alle können dem Heulen der Motoren und dem Geruch des Benzins Gefallen abgewinnen. So flocht der Langenthaler Pfarrer, der die Abdankung für Fritz Scheidegger hielt, auch einige kritische Worte über den Rennsport ein. Angehörige regionaler Motorradgruppen und Freunde von Fritz Scheidegger nahmen daran Anstoss und beschwerten sich bei den Verantwortlichen der Kirchgemeinde. Der Kirchgemeinderat prüfte den Wortlaut der Predigt und

nahm den Pfarrer in Schutz. Gleichwohl hatte der Pfarrer ein Einsehen und entschuldigte sich. Die Motorradfans lenkten ein, und der lokale Streit um eine internationale Grösse war beigelegt (vgl. S. 101).

Quellen

Das vorliegende Lebensbild geht zurück auf die Sommer-Ausstellung 2002 im Museum Langenthal: «Originale – besondere Menschen unserer Gegend». Die Würdigung wurde von der Jahrbuch-Redaktion zusammengestellt aus der Text-Broschüre zur Ausstellung und dem entsprechenden Artikel im Langenthaler Tagblatt vom 14. Juni 2002 (beide verfasst von Markus Schürpf). Ferner stützten wir uns auf die Fachliteratur, so auf Rolf von Niederhäuserns Biografie über Fritz Scheidegger (in Karl Erb: Die goldenen Jahre des Sports. Band III, Basel 1972) und auf Maurice Bula: Les As du Continental Circus (25 Jahre Weltmeisterschaft der Motorradfahrer), Lausanne 1974.

Fotos, Dokumente und Literatur verdanken wir Max Rech, Langenthal, einem Freund von Fritz Scheidegger.