



# villiger

**Eine Schweizer Zigarre  
im Motorsport**

*In der Schweiz kennt jeder die  
Rauchwaren der Firma Villiger.  
Nur wenige aber erinnern sich  
noch an die Zeiten, als Villiger  
sogar in der Königsklasse des  
Rennsports – in der Formel 1 –  
als Sponsor dabei war und für  
die Zigarren aus der Schweiz warb.*



Beide Shadow-Ford DNB von 1977 im  
Formationsflug; Alan Jones vor Riccardo Patrese.



Werbeträger und Begleitfahrzeug bei der Tour de Suisse.

Text: Elio Crestani

Bilder: Archiv Villiger, Archiv René Killer, Josef und Daniel Reinhard

Die Geschichte des Hauses Villiger begann vor weit über einem Jahrhundert, als der Buchhalter Jean Villiger, tatkräftig unterstützt von seiner Frau Louise, 1888 in Pfeffikon/LU eine kleine Zigarren-Manufaktur in seinem Wohnhaus einrichtete. Im Norden des schweizerischen Kantons Luzern legte er den Grundstein für das Unternehmen. Nachdem ihr Mann Jean bereits mit 42 Jahren gestorben war, führte Louise Villiger 16 Jahre das Unternehmen alleine. Louise Villiger gründete im Jahre 1910 im südbadischen Waldshut-Tiengen die Villiger Söhne GmbH als deutsche Niederlassung des Unternehmens. Auf diese Weise umging sie die hohen Einfuhrzölle Deutschlands.

### Am Anfang war das Auto - wie alles begann

Heinrich Villiger, Enkel von Jean Villiger, war schon als Kind von schnellen Autos und Motorrädern fasziniert. Sein Vater Max Villiger besass, als einer der ersten im Wynental, Ende der Dreissigerjahre einen amerikanischen Lincoln Zephyr mit 12 Zylindern. Bereits als Dreikäsehoch fuhr Klein-Heinrich, auf den Knien seines Vaters sitzend, das Auto in die Garage und aus der Garage. Die Augen des 90

jährigen Jubilaren glänzen bei den Schilderungen aus seiner Jugendzeit. Später als Knabe konnte er den Wagen schon selbst in die Garage ein- und ausfahren.

### Villiger als Rennfahrer

Mit der Faszination zum Auto führte Heinrich Villiger seine Zigarren-Marke, gepaart mit unternehmerischem Geschick, bis in die Königsklasse des Motorsports – die Formel 1.

In den Fünfzigerjahren fuhr Heinrich Villiger noch selbst Autorennen um die Schweizer- und Bergeuropameisterschaft der Kategorie frisierte Tourenwagen auf Alfa Romeo und Aston Martin. Auch unternehmerisch zeigte Heinrich Villiger sein besonderes Flair für Innovationen und kreierte die Cigarillo Marke Braniff mit einem mexikanischen Deckblatt. Der Markenname stammt vom mexikanischen Flugpionier und Autorennfahrer Alberto Braniff.

1966 stiess auch sein jüngerer Bruder Kaspar Villiger zum Unternehmen und wurde später Bundesrat sowie Verwaltungsratspräsident der Schweizer Grossbank UBS.



Heinrich Villiger fuhr selbst einige Rennen, wie hier am Berg im Alfa Romeo 1900.



Siffert mit Herbert Müller im Villiger-Lotus 72. Geplant war mit dem Auto ein Grand Prix Start 1971 in Monza.

## Villiger als Sponsor

Bereits in den fünfziger Jahren war die Zigarren-Marke Villiger bei der Tour de Suisse als Sponsor vertreten.

Gegen Ende der sechziger Jahre war «Gold Leaf» (Zigaretten) als erster Sponsor überhaupt mit Lotus in der Formel 1. Die Idee fand damals auch ein gewisser Herbert Müller aus Villigers Nachbardorf Reinach (AG) gut und nahm mit dem ihm bestens bekannten Zigarrenhersteller Heinrich Villiger Kontakt auf. Villiger wurde die erste Firma, die mit Zigarren im internationalen Motorsport Werbung machte. Herbert Müller, der unvergessene «Stumpen Herbi», verstand es auch wie kaum ein anderer, seinem Sponsor gerecht zu werden. Der Villiger Stumpen wurde zu seinem Symbol und Namensgeber auf allen Rennstrecken der Welt. Das Sponsoring-Engagement dauerte vom «Tabatip De Tomaso Pantera» über ein leider geplatzt Formel-1-Abenteuer bis zu seinem Unfall am Nürburgring im Jahre 1981.

## Villiger als Sponsor in der Formel 1

Mit einem gelben Villiger-Lotus 72 wollte Herbert «Stumpen» Müller 1971 am Grand-Prix von Italien in Monza starten.

Doch leider platzte dieses Formel-1-Abenteuer, da im Vorjahr der Österreicher Jochen Rindt im baugleichen Rennwagen, vermutlich durch einen Bruch der Bremswelle, verunglückte. Der geniale Lotus Konstrukteur Colin Chapman verzichtete auf zu viel drehende Masse und baute kurzerhand die Bremsen ins Chassis statt wie damals üblich direkt ins Rad.

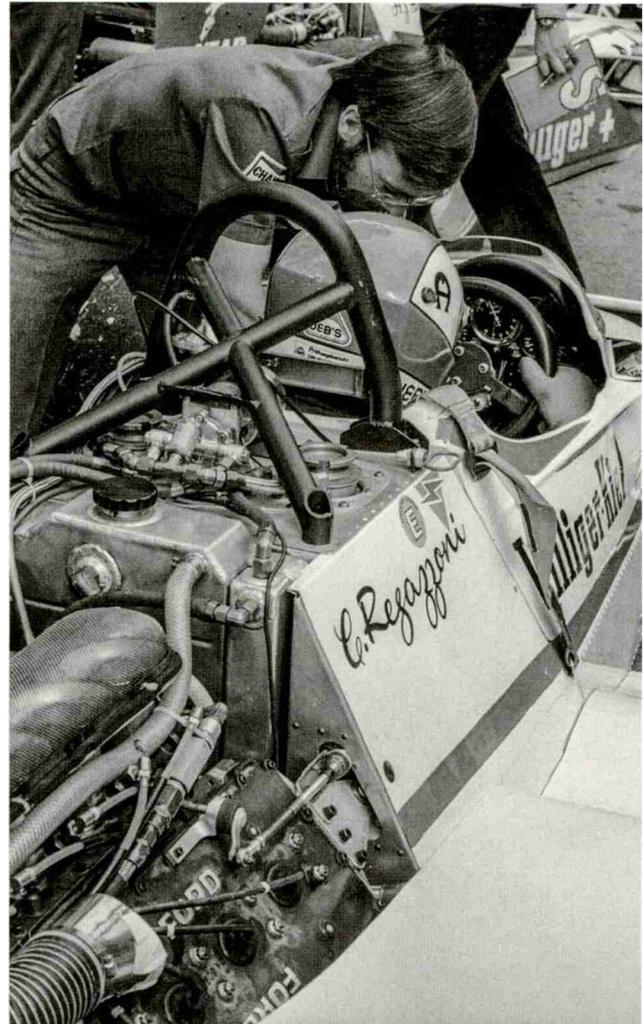
Das Villiger Team bekam «kalte Füsse», als man hörte, dass der Wagen von der italienischen Staatsanwaltschaft beschlagnahmt werden könnte und verzichtete auf dieses Abenteuer.



Aus Angst, dass das Auto ein Jahr nach dem tödlichen Unfall von Jochen Rindt in Italien konfisziert werden könnte, bekam man in der Schweiz kalte Füsse.



Hans-Joachim Stuck im Villiger-Shadow, beim GP Österreich in Zeltweg 1978.



1978 stand neben dem deutschen Stuck auch der Tessiner Clay Regazzoni mit einem Shadow DN9 am Start.

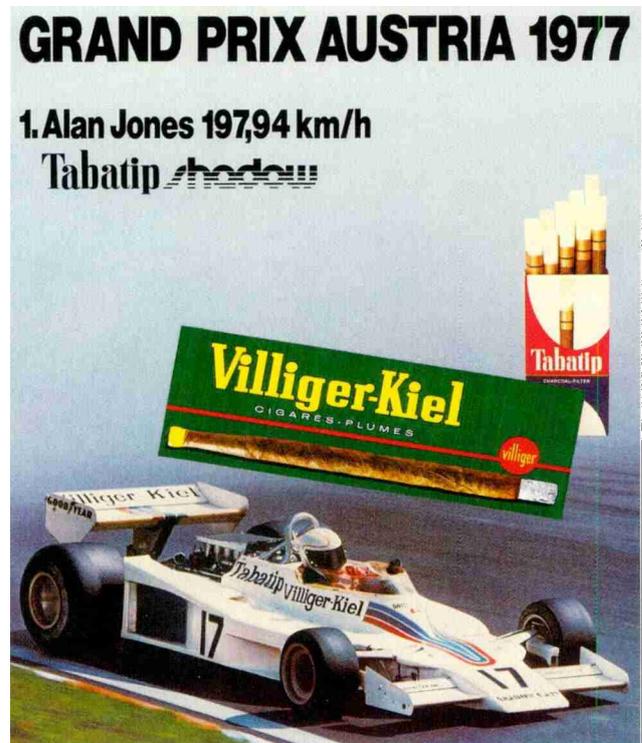


Als im Frühjahr 1976 Michael Schippers von seiner Werbeagentur Heinrich Villiger anrief und den Vorschlag für ein Sponsoring in der Formel 1 machte, war der motorsportbegeisterte Heinrich Villiger für Gespräche mit dem Shadow Team-besitzer Don Nichols bereit. Nach einigen Meetings war man sich über ein Engagement in der enorm werbewirksamen obersten Liga des Motorsports einig. Drei Saisons 1976, 1977 und 1978 war Villiger als Sponsor in der Formel 1. Der Grand Prix Sieg beim Grossen Preis von Österreich in Zeltweg von Alan Jones mit einem Villiger-Shadow war der ultimative Höhepunkt.

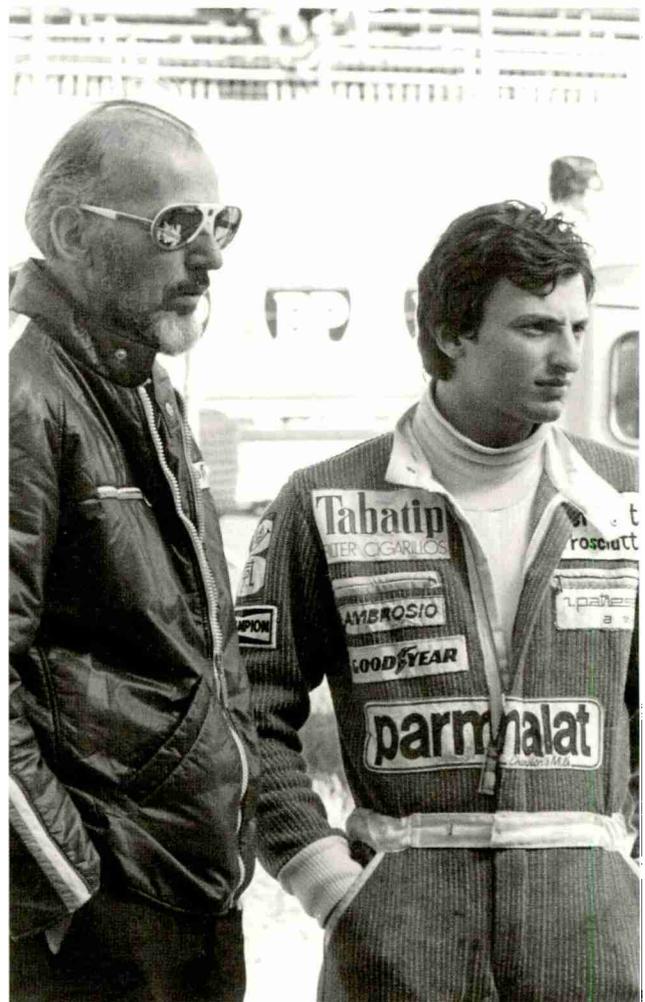
Roger Benoit erinnert sich im Blick: «Diese einmalige Geschichte schrieb am 14. August 1977 auf dem Österreichring im damaligen Zeltweg (seit 1997 Spielberg) der Grandseigneur der Schweizer Zigarrenbranche: Heinrich Villiger (am 30.5.2020 90 Jahre jung). Der Mann aus dem oberen Wynental hatte in jenen Zeiten, als die Tabakindustrie die Formel 1 über Wasser hielt (Camel, Marlboro, Gitanes, Mild Seven, Lucky Strike usw.) ein relativ günstiges Angebot. Und konnte sich auf dem Shadow des Amerikaners Don Nichols mit seinen Tabakprodukten einen weltweiten Namen machen.»

Die Geldanlage beim Team des Geheimagenten aus dem Zweiten Weltkrieg lohnte sich für den Bruder des Bundesrats Kaspar Villiger (ersetzte 1989 die erste Bundesrätin Elisabeth Kopp), vor allem an jenem goldenen Sommer-Sonntag in der Steiermark.

Niki Lauda stand im Ferrari auf der Pole Position. Doch Mario Andretti ging im Lotus-Ford in Führung. In der 12. Runde platzte dem Italo-Amerikaner der Motor, so übernahm der Brite James Hunt im McLaren-Ford für 32 Runden die Spitze. Bis auch ihm der Motor hochging. Es war der Augenblick des Australiers Alan Jones (wurde 1980 Weltmeister). Der Shadow-Star lag vom 14. Startplatz plötzlich vorne und gab die Führung nicht mehr ab, weil Lauda (20 Sekunden



Der grösste Erfolg feierte Villiger 1977 mit dem überraschenden GP-Sieg von Alan Jones beim GP von Österreich in Zeltweg.



Links: Heinrich Villiger mit Shadow-Teamchef und ex-GP-Pilot Jackie Oliver, der auch noch gerne mal selbst ins Lenkrad griff, bei der Zeitnahme.  
Rechts: Don Nichols mit Riccardo Patrese.



Clay Regazzoni 1978 in der Parabolica-Kurve in Monza.



Regazzoni beim GP Monaco 1978.

zurück) immer mehr Probleme mit den Reifen bekam. Der einzige Shadow-Sieg in 104 Versuchen. Jones erster Grand-Prix-Sieg kam so überraschend, dass dem Veranstalter die Australische Nationalhymne fehlte. Jones erzählt noch heute, dass jemand anstelle der Hymne für ihn «Happy Birthday» auf einer Trompete gespielt habe und das auch noch in einer fragwürdigen Tonlage. Aber auch mit dem Geburtstagsständchen lagen die Steirer falsch: das Rennen fand am 14. August statt, Alan Jones wurde am 2. November 1946 geboren. Clay Regazzoni, der ein Jahr später zu Shadow und Villiger kam (zweimal fünfter), schied bei dem Rennen im Ensign nach einem Startunfall aus.

Die Liste der Villiger-Shadow Fahrer war lang. Klingende Namen wie Jean-Pierre Jarier, Riccardo Patrese, Hans-Joachim Stuck, Alan Jones und Clay Regazzoni erschienen auf den Ranglisten oft in den Punkterängen. 1978 fuhr der damals 39 jährige Tessiner Clay Regazzoni den rot-weissen Villiger Formel 1 Shadow. Für viele Schweizer Motorsport Historiker gehört dieser Rennwagen noch immer zu einem der schönsten Formel 1-Autos aller Zeiten.



Swiss Classics Revue  
8004 Zürich  
044 508 56 79  
www.swissclassics.com/de/index.html

Medienart: Print  
Medientyp: Spezial- und Hobbyzeitschriften  
Auflage: 6'566  
Erscheinungsweise: 6x jährlich

Seite: 104  
Fläche: 291'126 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 729002  
Themen-Nr.: 729.002

Referenz: 77264980  
Ausschnitt Seite: 8/9



Teambild 1977, vlnr: Alan Jones,  
Riccardo Patrese, Jackie Oliver, Alan Rees,  
Don Nichols und Heinrich Villiger.

## Rückzug aus der Formel 1

Viele Unstimmigkeiten im Shadow Team, der Ausstieg eines Co-Sponsors sowie nicht mehr konkurrenzfähiges Material veranlassten Heinrich Villiger schweren Herzens zum Rückzug aus der Formel 1.

Doch der Motorsport lebte und lebt weiter in der Firma Villiger. Seit Jahren fahren Franz Stadelmann (Schweizermeister 2005) in der Mini Challenge und Herbert Hunziker mit einem Norma-Honda Sportwagen in der Schweizermeisterschaft.

Der Zigarren-Baron Heinrich Villiger wird am 30. Mai 2020 90 Jahre jung, fährt noch selbst mit dem Auto und erinnert sich gerne zurück «an eine fabelhafte Zeit».



Firmsitz der Villiger und Söhne AG in Pfeffikon (LU).



Lesen und erfahren Sie online mehr über den  
historischen Motorsport in der Schweiz:  
[www.zwischengas.com](http://www.zwischengas.com)



Der «Villiger-Brand» blieb bis heute dem Rennsport erhalten und ist mit Franz Stadelmann auf dem Mini noch immer national unterwegs.