



# JACQUES CORNU, DER CHAMPION, DER MENSCH, DER FREUND

In Gedenken an einen grossen Freund

**Jacques Cornu hat uns am 27. April verlassen, zwei Wochen vor seinem 73. Geburtstag. Mit ihm hat die Schweiz einen Champion verloren, dessen Bedeutung über blossen Zahlen hinausgeht, denn seine Popularität war so gross, dass er es einer «Randsportart» ermöglichte, sich zu einem Spektakel für die breite Öffentlichkeit zu entwickeln.**

— Texte: Jean-Claude Schertenleib — Photos: Archives Pascal Pouly

**Jacques** – Durch ihn wurden die GP über das nationale Fernsehen und die grossen Medien zu einer Art Sonntagsgottesdienst für die Fans, aber auch für Herrn und Frau Schweizer.

Jacques Cornu, der Champion: 265 Rennen, davon 140 Grand-Prix. Das erste Rennen bestritt er am 5. Mai 1974 in den Waadtländer Alpen beim Bergrennen Ollon-Villars im Alter von 21 Jahren – einem Alter, in dem man heute in der Moto3 schon als alt gilt. In Lignières NE gewann er am 6. Juni 1976 sein erstes Rennen in der Schweizer 500er-Klasse und beendete die SM auf dem vierten Platz. Zwei Jahre später folgte sein erster GP-Start in Nogaro (F). Im selben Jahr trat er mangels Startmöglichkeiten in der WM auch an der Schweizer Meisterschaft an, gewann drei natio-

nale Titel (250, 350, 500) und holte sich zudem einige Punkte in der 1000er-Klasse. Das war aber nicht, was er wollte, er wollte mehr... doch man wollte ihn nicht. Noch nicht. Also bestritt er Inter-Rennen, um ein paar Punkte in den berühmten «Grading Lists» zu sammeln, die damals als Türöffner zu den GPs galten. Doch das funktionierte nicht immer, denn «der Cousin des Freundes des Veranstalters» hatte oft Vorrang.

## Ein erster Wendepunkt

Was sollt er also tun, der «kleine Schweizer» (in seinem Fall nur eine Redewendung), der sich beim belgischen Kollegen, der ihm vielleicht ermöglichen würde, in Spa-Francorchamps (B) zu fahren, nicht revanchieren kann, weil es in der Schweiz keinen GP gibt? Was sollt er tun? Aufgeben? Das ist nicht seine Art! Also startet Cornu in der 750er-WM durch, um sich international einen Namen zu machen.

Wir schreiben das Jahr 1979: Am 14. Juli findet in Le Castellet (F) der GP der Schweiz statt, organisiert vom Norton-Club Neuchâtel, seinem Verein. Bingo, ab 1980 wird er endlich regelmässig bei den GP angenommen. Er wird mit seinen Yamahas Achter in der 250er-WM und Siebter in der 350er-WM. Doch diese Leistungen, so brillant sie für Cornu, der die Karikatur eines «Privaters» ist, auch sein mögen, bringen noch keine Millionen, noch nicht einmal 10 000 Franken. Da Cornu 1980 bei den 24 Stunden von Le Mans einen



1988: Erster GP Sieg auf dem Salzburger Ring (A), zu seiner Linken die amtierende Super-G-Weltmeisterin Maria Walliser; hinter ihm vermutlich Michel Métraux.

Zweiter Platz beim Grand Prix von Deutschland auf dem Hockenheimring in der 250er-Klasse 1987.

Jacques Cornu (9) als Leader im 250er-Grand-Prix.



Jacques Cornu (9) auf der Poleposition bei den 250ern am GP von Österreich 1988.

Jacques nach seinem Sieg beim Grossen Preis von Österreich 1988 auf der Titelseite von Moto Sport Suisse.



Vorgeschmack auf den Langstreckenrennsport bekommen hat und auf dem alten Nürburgring alle verblüfft, wurde er von Serge Rosset kontaktiert und bald als offizieller Fahrer des Kawasaki-Teams verpflichtet. 1982 wird er zusammen mit Jean-Claude Chemarin Weltmeister. Dies, in einem Jahr, in dem er mehrere Serien unter einen Hut brachte, da er seine GP-Karriere noch nicht an den Nagel hängen wollte. Das Geld, das er bei den Langstreckenrennen verdient, investiert er gleich wieder in sein GP-Equipment – von einem Rennteam kann noch keine Rede sein. Doch bald kommt der zweite Wendepunkt...

### Hockenheim, 8. Mai 1983

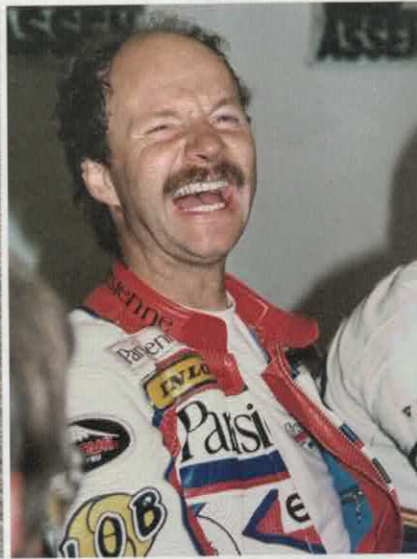
Als Fünfter beim Saisonauftakt in Südafrika, Zweiter in Le Mans (F) und erneut Fünfter in Monza (I) übernimmt Jacques Cornu 1983 die Führung in der 250er-WM. Er sichert sich die Poleposition beim GP von Deutschland in Hockenheim. Es ist das Wochenende, an dem zum ersten Mal eine Delegation der Burrus-Gruppe, des Zigarettenherstellers aus Boncourt JU, auf Einladung von Michel Métraux den Motorradrennsport auf höchstem Niveau entdeckt. «Monsieur Elf» hat seit mehreren Jahren eine professionelle Struktur für die Schweizer Fahrer aufgebaut, darunter Roland Freymond und der unvergessliche Michel Fruttschi. Ein Volltreffer für Jacques Cornu? Noch immer nicht, denn Michel Métraux snobt ihn weiterhin und erklärt dem Sonderkorrespondenten von Parisienne: «Dieser

grosse Kerl, der sich auf einem Motorrad nicht zu benehmen weiss, wird nie Karriere machen...». Welche Ironie! Denn dieses verpasste erste Treffen wird sich zu einer glorreichen Verbindung wandeln, die bis zum Ende der Karriere des Neuenburger Rennfahrers und darüber hinaus in Cornus neuen Aktivitäten Bestand haben wird.

1984 wird Jacques auf seiner Parisienne-Yamaha Sechster in der Weltmeisterschaft, und in der Gegend von Pesaro (I) entwirft und baut der deutsche Ingenieur Jörg Möller bald die «Parisienne». Es ist die geniale Idee von Métraux, ein handgefertigtes Motorrad nach dem Namen des Hauptsponsors zu benennen. Auf einen Schlag explodiert die Popularität der GP – und die von Jacques Cornu – im ganzen Land.

### Das Drama auf der Autobahn

Doch auf dem meisterlichen Weg lauern noch einige Hindernisse. Als Jacques nach Pesaro fährt, um erste Tests auf Jörg Möllers Rennmaschine zu bestreiten, verunglückt er auf der italienischen Autobahn schwer. Mitten in der Nacht wird Jacques' Frau Chantal benachrichtigt. Und bald darauf auch Michel Métraux, der sofort die Rückführung seines Piloten, der laut den Ärzten nur ein paar schwere Schürfwunden am Kopf davongetragen habe, in die Schweiz organisieren will. Die Rega wird entsandt, doch die verlangt vom Spital eine Entlassungsbescheinigung, um den Patienten mitnehmen zu können: «Bevor ich das be-



**Untere Reihe:** Jacques mit seinem treuen Mechaniker Denis Flühmann.

Ehrenrunde beim Supercross von Genf zum Ende des Teams Parisienne-Elf (Foto: Roger Lohrer).

Als Sieger auf höchster Ebene gefeiert.

In Moutier mit dem legendären Bürgermeister Marcel Winistoerfer bei der Show der Amicale Vespa im Mai 2025 (Foto: JM).

rühmte Papier unterschrieb, kam der Arzt zu mir. Ich war nicht wiederzuerkennen, mein Kopf war wie ein Kürbis angeschwollen», erzählt Jacques Cornu in seiner Biografie. Ein Blutgerinnsel verbirgt sich im periduralen Bereich seines Gehirns; wäre es nicht entdeckt worden, hätte es den Tod bedeutet. Eine dringende Notoperation ist notwendig. Dennoch bleiben mögliche Konsequenzen – und zwar nicht jene, die Jacques befürchtet, wie er in seiner Biografie von diesen Momenten berichtet: «Hätte man mir jemals gesagt, dass man mir den Kopf öffnen würde! Doch die Ärzte haben sehr gute Arbeit geleistet, auch wenn ich lange befürchtete, sie würden die Situation ausnutzen, um mir die Zellen zu entnehmen, die mich auf dem Motorrad so schnell machen, um sie einem italienischen Rennfahrer zu transplantieren und sie bei mir durch ein paar Spaghetti zu ersetzen!»

### Geheime Nachwirkungen

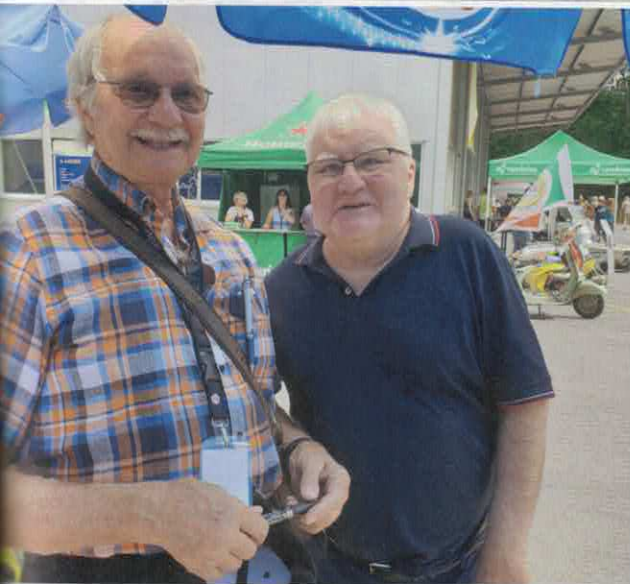
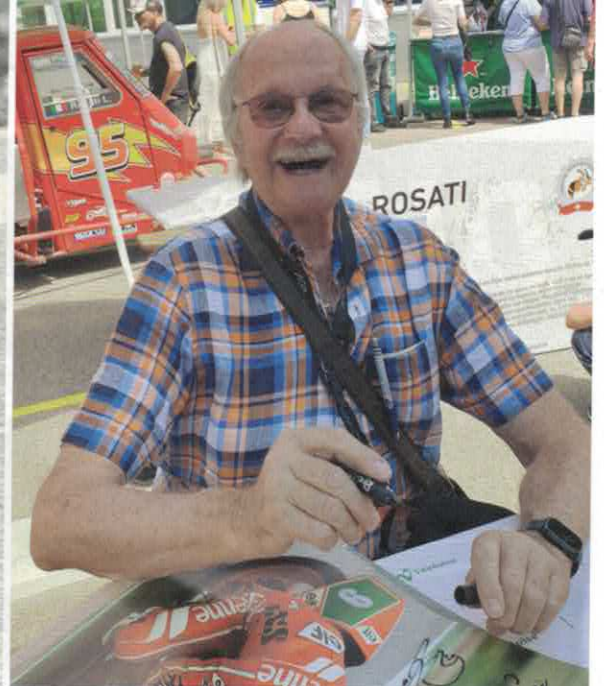
23. März 1985, Kyalami, Südafrika, erster GP der Parisienne 250: Jacques Cornu holt beim Debüt einen Punkt für den zehnten Rang. Jörg Möller schmolzt, er hatte sich mehr erhofft. Das Team ist recht zufrieden. Jacques selbst sagt nichts. Zumindest schweigt er öffentlich, denn er weiss, dass seine Sicht auf der holprigen Rennstrecke von Kyalami im Laufe der Runden immer unverlässlicher wurde. Dass ihn die Verletzung seines Innenohrs vom Unfall stark behindert. Aber es

kommt nicht in Frage, sich zu verraten, es geht um die Zukunft des Projekts und um seine Karriere. Das Team entzieht ihm am Tag nach einem schwierigen GP von Deutschland – dem dritten Rennen der Saison, das im Regen stattfand – die Parisienne und gibt ihm stattdessen die «Kunden»-Honda des Teams. Ein schwerer Schlag, den Jacques im folgenden Jahr jedoch in einen riesigen Glücksfall verwandeln wird: 1986 fährt er auf den siebten WM-Schlussrang, deutlich vor Pierre Bolle, der die berühmte «Schweizer Rennmaschine» übernommen hat.

Am Ende der Saison nimmt Cornus Karriere eine entscheidende Wende: Ab 1987 ist er Honda-Werksfahrer und fährt auf einer von Jörg Möller getunten NSR-Maschine, mit der er schon 1988 in Österreich und anschliessend in Frankreich Siege einfährt – trotz eines erneuten schweren Unfalls beim GP von Schweden 1987, bei dem er sich das Becken brach. Als Dritter der Weltmeisterschaft in zwei aufeinanderfolgenden Jahren – 1989 gewann er erneut den GP von Belgien – beendet Jacques Cornu seine Karriere Ende 1990, um ein neues Projekt in Angriff zu nehmen: die Cornu Masters School.

### Er wäre gerne Clown geworden

Wie lässt sich eine solche Popularität erklären? Wer war Jacques Cornu, der Mensch? Eine heikle Frage, denn Jacques hatte nicht nur mehrere Leben als



**Obere Reihe:**

**Eine grossartige Stilstudie eines grossartigen Rennfahrers.**

**Seine gute Laune ist legendär, nicht nur auf den Podien!**

**Der Offroad-Ausbilder in den Anfängen seiner Cornu Master School.**

**Ein Gruss, den wir ihm für die Ewigkeit erbiten.**

**Jacques, der Rentner, gibt Autogramme bei der Vespa-Stuntshow in Moutier im Mai 2025; er war unermüdlich bei allen Veranstaltungen dabei, die auch nur im Entferntesten mit Motorrädern zu tun hatten; immer ein Scherzkeks, das hört und sieht man! (Foto: JM)**

Rennfahrer, sondern auch viele Gesichter. Das Bild des grinsenden Clowns auf dem Podium, des Jungen, der sich köstlich darüber amüsiert, jemanden mit einem Streich reinzulegen, des geborenen Alleinunterhalters, des Rudelführers im Ausgang ist ebenso wahr wie das des Familienvaters, der seine Töchter über alles liebt, auch wenn er ihnen schon von klein auf beibringt, dass das Leben kein ruhiger Fluss ist.

Doch das Bild dieses Unternehmers, der bereits während seiner Zeit als GP-Rennfahrer seine berufliche Neuorientierung vorbereitete und eine Aus- und Weiterbildungsstruktur für MotorradfahrerInnen und -fahrer aufbaute, dieses «Verfechters» der Sache, der für die Aufhebung des berühmten Rundstreckenverbots in der Schweiz kämpfte, ist ebenso prägend wie das vorangegangene. Der letzte Abschied von Jacques fand am Vorabend der Bestätigung durch den Bundesrat statt, dass das berühmte Verbot am kommenden 1. Juli endgültig aufgehoben wird – eine weitere Ironie!

**Eine 50-jährige Freundschaft**

Erlaubt mir schliesslich, im letzten Teil dieses Textes etwas persönlicher zu werden. Denn Jacques' Weggang bedeutet auch das Ende einer Freundschaft, die genau fünfzig Jahre bestanden hat, gerechnet von unserer ersten Begegnung bis zum letzten Abschied. Das Treffen wurde einst durch seinen Vater Robert

provoziert, der in die Redaktion der damals «Feuille d'Avis de Neuchâtel» genannten Zeitung gekommen ist und bereit war, das Büro zu besetzen, bis sich ein Journalist für seinen Sohn, der später Schweizer Meister werden sollte, interessierte.

Fünfzig Jahre Freundschaft zwischen einem beliebten Sportler und einem Journalisten – das gibt Anlass zu Diskussionen: Kann ein Journalist seinem «Gesprächspartner» so nahestehen und gleichzeitig seinen Beruf ordnungsgemäss ausüben? Da gibt es verschiedene Ansichten, doch diese Verbundenheit ermöglichte mir während seiner gesamten Karriere, immer als Erster informiert zu sein, auch wenn ich manchmal die eine oder andere Sensationsmeldung zurückhalten musste, weil die Zeit noch nicht reif war, sie zu veröffentlichen. Jacques vertraute mir und ich vertraute ihm, ganz einfach.

Zuletzt geht es nicht mehr um das Verhältnis zwischen Sport und Journalismus, sondern um die Vertrautheit zwischen zwei Kumpels. Ja, ich bin an einem Sonntagabend zu ihm ins Krankenzimmer gefahren, um ein Fondue zuzubereiten, weil mir plötzlich danach war. Ja, am Abend der Bekanntgabe seines Rücktritts standen wir beide in Unterhosen vor dem Eingang eines Nachtclubs in Nîmes, weil der Türsteher uns gerade gesagt hatte, dass Jeans dort verboten seien. Ja, in der Rolle des Übersetzers war ich manchmal etwas unbeholfen. Ja, am Abend des GP von Deutschland 1985, als Michel Métraux beschlossen hatte, ihm die Parisienne abzunehmen, war ich in Jacques' Wohnwagen, weil mich seine Frau Chantal gewarnt hatte, dass es ihm sehr schlecht gehe. Ja, beim Verfassen zweier Biografien haben wir Stunden um Stunden damit verbracht, die Erinnerungen zu ordnen, aber immer unter Gelächter. Ja, Jacques, mein Leben wäre ohne dich ganz anders verlaufen.

**Was, sein Schalk?**

Chantal, die Mutter seiner Töchter, regte sich auf, als ich ihr diese Theorie vorbrachte: «Jacques' Beliebtheit hängt genauso sehr an seinem Schalk wie an seinen Erfolgen. Denn hinter diesem Auftreten kann sich jeder wiedererkennen. Es gibt keine Barriere wie bei Typen, die zu gut aussehen, zu perfekt sind und daher zwangsläufig schwer anzusprechen sind.» Ich bleibe bei dieser Theorie. Ich beharre sogar darauf und stehe dazu...

# MOTO.CH

Reise: Offroad durch die Mongolei +++ Test: Suzuki GSX-R1000R



**ADIEU JACQUES**  
Das Leben und Wirken der Schweizer GP-Legende



**Ducati**  
Monster

**Yamaha**  
MT-09

**Kawasaki**  
Z900

**BMW**  
F900R

# HIER SPIELT DIE MUSIK



**TEST: MANX R**  
Norton ist zurück; und viel

**DESERT X**  
Mehr Kompetenz für die Adventure-Duc



**KEN ROCZEN**  
schreibt Geschichte und holt sich die US-SX-Krone

**LUKAS MAURER**  
gewinnt Strassenrennen in Holland und soll vier Jahre gesperrt werden



# FASZINATION MOTORRAD SCHWEIZ

SICHERE DIR DEIN PERSÖNLICHES ABO  
UND PROFITIERE VON UNSERER  
EXKLUSIVEN PRÄMIE



Als **Geschenk** zu deinem neuen Abo erhältst du zwei High-End-Reinigungsprodukte von S100, zur Verfügung gestellt von Alcar Erny AG.



1 Motorrad-Schnellreiniger  
1 Premium-Mikrofasertuch



**NEU für Abonnenten:**  
Membercard mit vielen Rabatten – von Bekleidung bis Fahrtrainings

Bestelle jetzt das Magazin MOTO.CH  
im Jahresabonnement für nur Fr. 130.– (14 Ausgaben)

**ABO-BESTELLUNG:**

[www.moto.ch/abo](http://www.moto.ch/abo) oder Telefon +41 58 344 95 41

E-Mail: [abo.motoch@galledia.ch](mailto:abo.motoch@galledia.ch)