

1963, de l'ombre à la lu

JO SIFFERT ÉPISODE 1/5

En remportant le GP de Syracuse de F1, l'obstiné pilote fribourgeois a concrétisé le premier but qu'il s'était fixé, tout gamin déjà.

Mario Luini

25 avril 1963. Pour les fans de sport automobile en Suisse et tous les supporters du pilote fribourgeois, cette date restera à jamais dans l'histoire: c'est celle de la première victoire en F1 d'un jeune (27 ans) espoir volontaire et acharné, Joseph Siffert. Théâtre de l'exploit, le GP de Syracuse, en Sicile. Une épreuve ne comptant pas pour le championnat du monde, comme il y en avait beaucoup à cette époque, mais qui attirait tout de même certaines écuries officielles alléchées par les intéressantes primes en jeu. Ce jour-là, Siffert et sa Lotus 24 à moteur BRM V8 – partis en pole position – s'imposaient au terme d'une véritable démonstration de pilotage sur la piste partiellement détrempée, reléguant la Porsche du Hollandais Carel Godin de Beaufort à l'20".

Période de vaches maigres

L'événement est de taille pour un pilote indépendant, face à des adversaires aguerris. A l'époque, Siffert prenait ses distances avec la Scuderia Filipinetti, qui lui avait pourtant mis le pied à l'étrier en F1 l'année précédente. Il avait attaqué cette saison 1963 encore sous les couleurs du mécène genevois, mais avec son propre matériel (la Lotus 24 rachetée à Filipinetti) et sa propre organisation, soit... deux mécaniciens, Heini Mader et Jean-Pierre Oberson, et un team-manager/directeur sportif/homme à tout faire, Paul Blancpain, un copain de Fribourg qui s'était pris d'amitié pour ce pilote ne doutant jamais de rien, et surtout pas de son talent. La Lotus-BRM rouge (numéro 18 à Syracuse) voyageait sur une remorque à l'arrière d'un imposant break Chevrolet Impala qui servait aussi d'hôtel à la joyeuse bande. Laquelle ne mangeait pas tous les jours à sa faim, survivant parfois de mараude dans les cultures traversées tout au long des interminables périodes reliant Fribourg aux circuits d'Europe.

«L'escargot»

Ce qui allait devenir un peu plus tard le «Siffert Racing Team» était une première forme de consécration pour celui que rien ne prédestinait à faire carrière dans le sport automobile, ainsi que Jacques Deschenaux le détaille dans son excellente biographie (référence en fin de texte) du champion fribourgeois. Né à Fribourg le 7 juillet 1936, ses parents – Maria et Aloïs – vivent d'un petit commerce de laiterie. Ses deux premières années sont marquées par une malformation de la jambe droite, qui sera longue à corriger, et qui le fera légèrement boiter pour le reste de sa vie. A l'école, le jeune «Seppi» (diminutif suisse allemand de Joseph) s'ennuie ferme. Il n'écoute pas, perdu dans ses rêves, toujours à la traîne, au point que sa maîtresse le surnomme «l'escargot». Si elle avait su!

De chiffonnier à carrossier

Survient la Seconde Guerre mondiale, papa Siffert est mobilisé, et le petit Joseph, du haut de ses six ans, aide comme il peut sa mère et ses sœurs, Adélaïde et Marguerite (et plus tard Teresa). C'est là



Jo Siffert rayonnant, avec la traditionnelle couronne de lauriers du vainqueur autour du cou, sur le podium du GP de Syracuse, le 25 avril 1963.

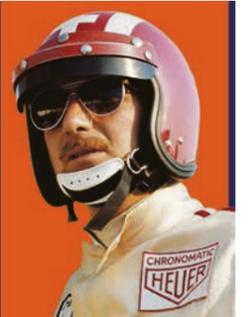
qu'il se forge les bases d'une véritable vocation secondaire d'impitoyable commerçant, qui le mènera plus tard à parcourir la campagne fribourgeoise à vélo pour racheter à bas prix tout ce qu'il pourra revendre pour quelques francs de plus à la ville. Mais chiffonnier, ce n'est pas un «vrai» métier, et Siffert – déjà pris de passion pour l'automobile – effectue un apprentissage de carrossier. Très doué, il continue en parallèle, le soir, son petit commerce, désormais axé sur les voitures d'occasions qu'il rachète, retape et revend.

La moto d'abord

C'est ainsi qu'il peut faire ses débuts en compétition, d'abord en moto, financièrement plus abordable, mais qui comble son goût immodéré de la vitesse. Dans son esprit, ce n'est qu'une étape: l'automobile, la conduite, il a eu le déclic à 11 ans, au volant de la voiture de son père, faisant immédiatement preuve d'une étonnante habileté. La course, c'est venu en 1948, lorsque Aloïs Siffert l'emmène au GP de Suisse à Berne. Une révélation, et une certitude: un jour, lui aussi sera pilote de course. Il

50e anniversaire
du décès de

Jo Siffert



trace sa voie: finir l'école – ce qu'il fait en 1951, à 15 ans –, et gagner de l'argent. Ses débuts sur deux roues, en 1957, sont difficiles, mais prometteurs. La vitesse est là, il maîtrise de mieux en mieux son tempérament d'attaquant, dont la mécanique souffre souvent, et les résultats suivent.

Mûr pour la F1

En 1959, il est sacré champion de Suisse moto sur une Norton 350, et termine aussi 3e du champion-

mière

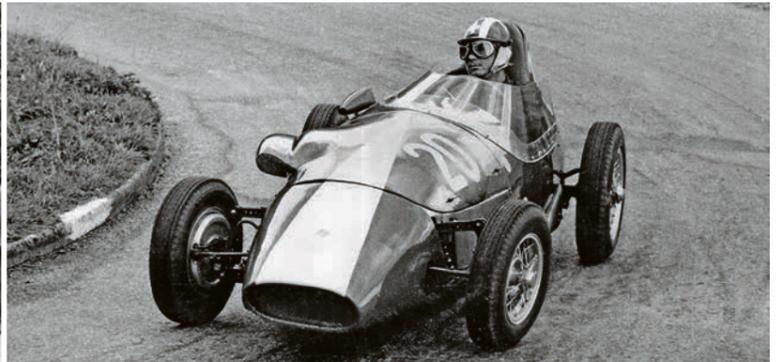
nat du monde de side-car en tant que... passager d'Edgar Strub. L'argent laborieusement économisé lui permet de passer sur quatre roues au volant d'une Stanguellini-Fiat de Formule Junior – la F3 de l'époque – d'occasion. Accompagné d'un autre motard et ami, Michel Piller, mécanicien hors-pair, Siffert écume alors les GP européens accueillant le peloton des Formules Junior, et alternant succès et galère diverses. Il doit attendre l'année suivante pour enfin fêter sa première victoire en automobile, à Cesenatico, le 2 avril 1961. Entretemps, la Stanguellini à moteur avant a fait place à une Lotus 18, puis 20, avec lesquelles il remportera encore sept victoires, et six autres podiums, qui lui vaudront le titre officiel de champion d'Europe de Formule Junior 1961.

Désormais, Siffert se sent mûr pour la Formule 1. «Mais ce titre ne lui apporte pourtant rien, aucun contrat, aucun engagement d'usine», relate Deschenaux. «Peter Warr, le manager de Lotus, est convaincu de la valeur de Seppi, il est question de l'engager, mais le patriotisme anglais du constructeur Colin Chapman s'y oppose». Le voilà condamné à repartir à son compte, lorsque la Scuderia Filipinetti lui ouvre ses portes, début 1962. ●

Jacques Deschenaux, «Jo Siffert, tout pour la course», Solar éditeurs, Paris, 1972.

La saga Jo Siffert dans la RA

Il y a 50 ans – le 24 octobre 1971 – disparaissait sur le circuit de Brands Hatch le plus emblématique des pilotes suisses, Jo Siffert. En marge des diverses commémorations organisées à Fribourg (www.josiffert21.ch), la Revue Automobile revient en 5 épisodes sur la saga de ce véritable héros national. A suivre: 1965-69, les années Rob Walker.



Après ses débuts en moto, puis en F.Junior avec la Stanguellini, Siffert impose sa Lotus F1 privée à Syracuse. De retour au pays, la bande à Siffert (photo en bas à droite, de g. à dr.: Mader, Siffert, Oberson et Blancpain) immortalise l'événement.

Photos: extraits des livres «Les pilotes suisses de F1» et «Il s'appelait Siffert, Jo Siffert»

«Siffert? Il n'avait qu'un but...»

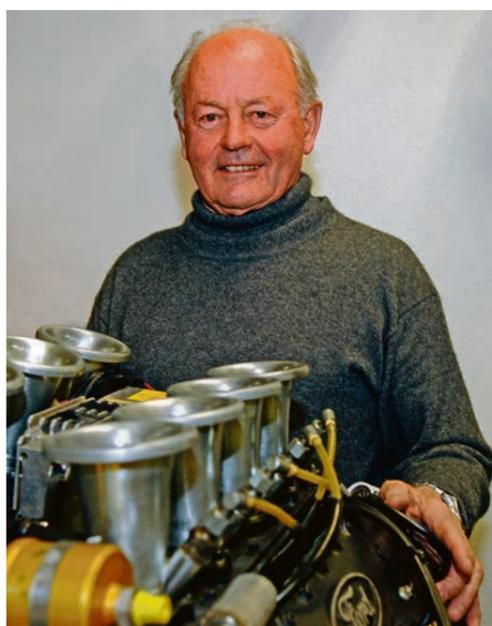
Le «Sorcier de Gland», le motoriste Heini Mader, fut – avec l'autre mécanicien Jean-Pierre Oberson – un des personnages-clé de la «bande à Siffert». Pilier et témoin d'une aventure exceptionnelle, à une époque où la précarité donnait une épaisseur particulière à la vie.

Revue Automobile: Quand avez-vous fait la connaissance de Jo Siffert?

Heini Mader: C'était en 1961. J'étais avec Schiller dans un GP, en tant que mécanicien, pour m'occuper de sa Porsche F1. Siffert était là aussi, avec sa Lotus 18 Formule Junior à moteur Climax 1500 culbuté. C'était une voiture peu compétitive. On s'est mieux connu par la suite, quand il pilotait la Lotus 24 de la Scuderia Filipinetti. Une voiture terrible, sur laquelle rien ne marchait. Le classique «piège» anglais vendu très cher à quelqu'un qui avait les moyens... Tout était à refaire! Et quand Siffert a quitté Filipinetti, il m'a dit: «J'achète tout le matériel, mais tu viens avec moi». J'ai accepté: c'était un gars qui n'avait pas peur d'y aller à fond...

Parce qu'il n'avait pas le choix?

Siffert se battait contre des pilotes qui avalaient des milliers de km pendant l'hiver. Lui, il avait tout juste quelques tours d'essais, et ça ne suffisait pas. Si on avait su, à l'époque, tout ce qu'on sait maintenant, Siffert aurait été champion du monde! On se battait vraiment avec des moyens ridicules. La



Le motoriste Heini Mader n'a rien oublié des folles années, difficiles mais exaltantes, vécues dans l'ombre de «Seppi».

différence entre les premiers et les derniers était encore plus grande qu'aujourd'hui. Mais au moins, on pouvait se battre...

Vous semblez encore ému...

Rien que d'en parler, j'ai les larmes qui montent... Siffert, c'est un type... tellement... je ne trouve pas les mots! C'est incroyable comme il a pu motiver tout le monde autour de lui. Il avait une vraie gentillesse, mais il était en même temps très strict, parce qu'il voulait arriver. Il n'avait qu'un but...

...mais pratiquement pas de moyens?

La débrouille, la bohème, au jour le jour. Notre «trip» à travers les USA, en 63, par exemple. Je crois bien que c'est là que nous avons inventé les pneus «slicks»! On avait acheté une vieille Pontiac d'occasion, avec laquelle on a fait 18 000 km en trois semaines, l'aller-retour entre New York pour le GP des USA à Watkins Glen et celui de Mexico. Les organisateurs avaient prévu un transfert aérien, mais que faire, et surtout comment vivre ensuite pendant deux semaines sur place? On s'est fait rembourser les billets d'avion pour payer le trajet par la route...

Vous ne pouviez compter que sur vous-même?

Quand j'ai quitté Filipinetti pour suivre Siffert, «dans trois mois, tu reviens au garage faire des services!», m'avait prédit Schiller. C'est vrai que c'était dur. Les Anglais nous ont pris pour des clochards, et Siffert n'a de loin pas eu toutes les portes ouvertes: ils avaient bien assez de pilotes, et pour prouver qu'il était bon, il n'avait pas tous les atouts... **ML**