



Jo Siffert et Rob Walker (ici au GP de Monaco 1967), une relation qui dépassait le cadre de la course.

1965-69: l'ascension chez Rob Walker

JO SIFFERT Le temps des galères comme indépendant avec son propre team se termine. Grâce à Rob Walker, le Fribourgeois s'installe parmi l'élite.

Mario Luini

La première victoire en F1 lors du GP de Syracuse 1963 archivée (voir RA No 34), Siffert retrouve le Championnat du monde au GP de Monaco, cinq semaines plus tard. Il abandonne, comme au GP suivant, en Belgique. En Hollande, il passe tout près de son premier point (7e), qu'il décroche toutefois à Reims (6e), le 30 juin 1963. Bien que séparé de la Scuderia Filipinetti, le Siffert Racing Team s'installe peu à peu dans le microcosme de la F1, le Fribourgeois étant lui-même admis au sein du GPDA, l'Association des Pilotes de GP.

Claude Sage: «un talent prodigieux»

Ex-journaliste de la Revue Automobile, puis fondateur, directeur et administrateur délégué de Honda Suisse, président du Salon de l'automobile de Genève, et aujourd'hui à la tête de la société gérant le Circuit Paul Ricard, Claude Sage était à l'époque directeur sportif de la Scuderia Filipinetti, après en avoir été l'un des pilotes. Il a vécu en première ligne la fin houleuse de la collaboration entre le Genevois et Siffert : «Personnellement, j'avais d'excellentes relations avec Jo, mais j'étais dans le camp d'en face», évoque-t-il. «On avait proposé à George Filipinetti de soutenir ce jeune espoir méritant. Un contrat de plusieurs années avait été établi, prévoyant d'amener Siffert en F1 en partageant pertes et profits. Mais il n'y eut vite que des pertes, et les avocats s'en sont mêlés! Pour faire simple, Filipinetti voulait tout contrôler, et Siffert voulait tout faire à sa façon. Il ne se préoccupait que de courir, alors que M. Filipinetti voulait aussi promouvoir son pilote. Ce qui gênait Siffert, peu à l'aise dans les relations publiques...»

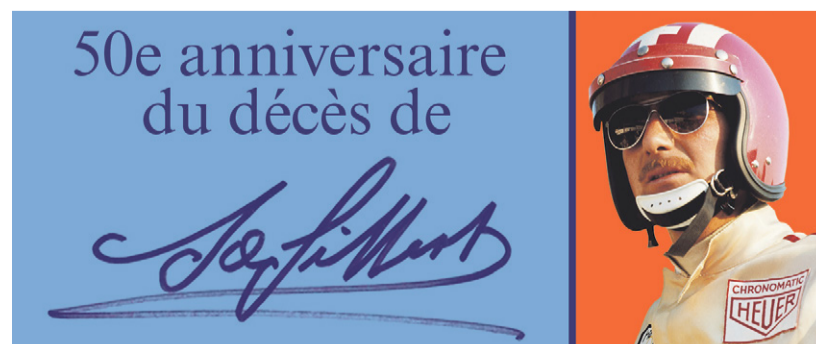
Elevé dans une ambiance bilingue, francophone et suisse-allemande, Jo Siffert ne maîtrisait en fait aucune des deux langues parfaitement, du fait également de sa scolarité abrégée. Ce qui n'influaient en rien, évidemment, sur les qualités nécessaires à sa passion: «C'était un pilote instinctif, il avait un don extraordinaire, un talent prodigieux», poursuit Claude Sage. «Et puis, il était sympathique, du fait de sa simplicité et de ses origines modestes, dont il avait su s'extraire. Filipinetti lui avait mis le pied à l'étrier en F1, mais je pense que Siffert a bien fait de le quitter, pour faire la carrière extraordinaire que l'on sait.»

Après avoir démarré la saison 1964 avec sa Lotus 24 dépassée, Siffert doit attendre le GP de Hollande, fin mai, pour toucher la Brabham qu'il a commandée. Mais la réussite n'est pas au rendez-vous... jusqu'à une autre course hors-championnat, le GP de la Méditerranée sur le circuit ultra-rapide d'Enna-Pergusa, en Sicile. Là, il signe l'exploit de s'imposer d'un souffle devant le champion du monde en titre Jim Clark, sur sa Lotus d'usine!

Heini Mader: «Il fallait y croire»

Mis à part ce succès retentissant, la saison 1964 est jalonnée de déceptions. «Le plus dur, ce fut la période 1963-1964», se souvient Heini Mader, son chef mécanicien. «C'est dans ces moments-là qu'il faut une grande force de caractère, et des gens autour de toi qui continuent à te faire confiance. Il est même arrivé que je lui prête mes économies, et celles de ma femme! Il nous a toujours tout rendu. Mais il fallait y croire, et les résultats ne nous disaient pas qu'on avait raison...»

50e anniversaire du décès de



Watkins Glen, le tournant

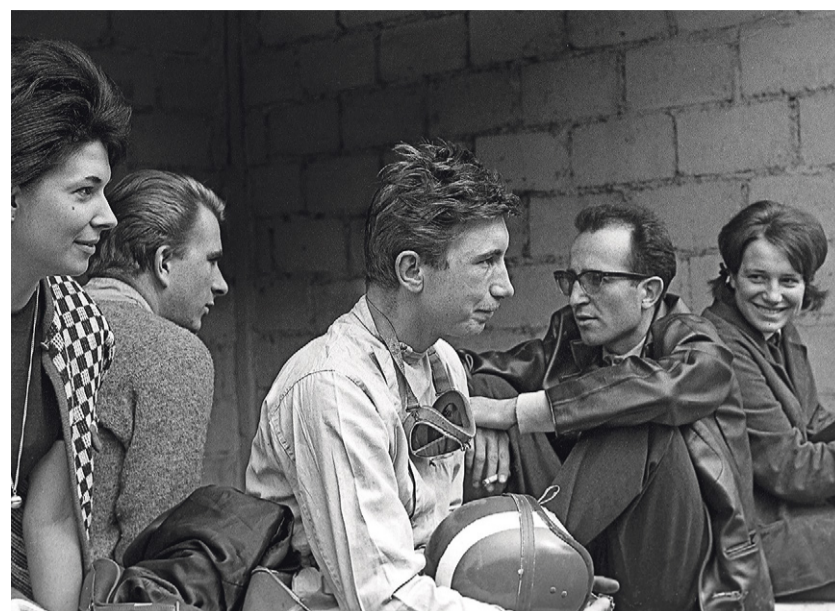
La vitesse et le potentiel du Fribourgeois ne passaient pas inaperçu. Un de ses rivaux et néanmoins ami, le pilote suédois Jo Bonnier, l'a présenté au patron de son écurie, Rob Walker. Qui a accepté d'inscrire «Seppi» – avec son propre matériel – à la tournée américaine de fin de saison aux GP des USA et du Mexique. Là, le Fribourgeois ne s'était pas vu offrir la même prime de départ, bien insuffisante, que l'année précédente. Lorsqu'il a débarqué à Watkins Glen, sa Brabham-BRM BT11 rouge était repeinte en bleu nuit avec une bande blanche autour du museau, soit les couleurs officielles du Walker Racing Team. Pouvait-il imaginer qu'il vivait pile à cet instant le tournant de sa carrière? En ce beau dimanche d'été indien du 4 octobre 1964, Siffert est monté sur son premier podium en Championnat du monde, 3e derrière la BRM de Graham Hill et la Ferrari de John Surtees.

Libéré des soucis

Rob Walker est conquis. Il rachète le matériel de Siffert et engage ses deux mécaniciens, Mader et Oberson. L'association Siffert-Walker va durer cinq années, de 1965 à 1969, durant lesquelles le pilote, enfin libéré des soucis administratifs et financiers, peut se concentrer sur ce qu'il fait de mieux: piloter. Mais la réussite n'est pas immédiate: le passage à une Cooper-Maserati à la fiabilité désastreuse lui vaut deux saisons 1966 et 1967 catastrophiques, ponctuées d'une cascade d'abandons. Il faudra attendre 1968 et l'acquisition par Rob Walker d'une Lotus-Ford Cosworth 49B, pour voir Siffert revenir à son vrai niveau. Le samedi 20 juillet, il entre dans l'histoire de la F1 et du sport automobile suisse en remportant son premier GP de Championnat du monde, celui d'Angleterre à Brands Hatch. Mais ceci est une autre histoire. ●

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: 1968, jour de fête à Brands Hatch.



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



En haut à g.: avec Claude Sage en 1962. En haut à dr.: la victoire devant Clark et Ireland à Enna en 1964. Au milieu à g.: les débuts chez Rob Walker au GP des USA en 1964 (3e). En bas à g.: le triomphe de Brands Hatch en 1968. En bas à dr.: 2e au GP de Hollande en 1969.

«Rob, c'était LE gentleman...»

Monsieur F1 de la Télévision Suisse Romande, chef des sports, journaliste, statisticien (avec son fameux petit livre rouge, le «GP Guide» compilant l'histoire complète du Championnat du Monde, mis à jour d'année en année (et au jour le jour dans sa version digitale www.gpguide.com), Jacques Deschenaux a eu la chance de vivre au plus près la majeure partie de la carrière de son illustre compatriote.

Revue Automobile: Comment avez-vous connu Siffert?

Jacques Deschenaux: On se côtoyait à Fribourg, où l'on fréquentait le même bistrot. En 1963, je voulais aller à la course de côte d'Ollon-Villars, un copain m'a dit «mais demande à Siffert!» Je n'osais pas trop, mais il m'a tout de suite dit «pas de problème, rendez-vous à mon atelier, au Mouret». On est parti avec l'une de ses bagnoles d'occasion. Lui, il était logé au Palace par les organisateurs, il m'a dit «on se revoit ici lundi matin 8h». J'y étais à l'heure dite... mais j'ai attendu jusqu'à midi! Ils avaient un peu fait la fête le dimanche soir, après la course... et on a mis 4 ou 5 heures pour rentrer à Fribourg parce qu'il s'arrêtait dans tous les garages où il avait des trucs à négocier!

Vous êtes ainsi devenu son premier biographe...

J'avais à peine 17 ans quand j'ai commencé à écrire des articles pour la Tribune de Genève en tant que correspondant fribourgeois. Mon pre-



Jacques Deschenaux, la voix de la F1 sur la TSR pendant 35 ans.

mier papier s'intitulait «Siffert sera-il un jour pilote d'usine?» Ensuite, j'ai collaboré à La Liberté, j'y tenais une rubrique «Siffert m'a dit» après chaque course. On est devenus amis, et tout en continuant mes études de droit à l'Université, j'ai fait plein de trucs avec lui. Gérer son courrier d'admirateurs, aller «vite» chercher des pièces – ou des voitures – chez Porsche à Schinznach, l'accompagner sur les courses, etc. Que de bons souvenirs! Il y avait une grande complicité entre nous...

La rencontre avec Rob Walker?

Comme j'étais très souvent avec Siffert, je suis

rentré dans le cercle. La victoire de l'indépendant Seppi face à Jim Clark et sa Lotus au GP de la Méditerranée 1964, à Enna-Pergusa, avait attiré l'attention de Rob. C'était un événement pour tout le monde, à commencer par Siffert: il vouait une admiration sans borne à Clark. La seule fois où je l'ai vu pleurer, c'est à l'annonce de la mort de Jimmy (ndlr: dans une course de F2 à Hockenheim le 7 avril 1968). Rob l'a fait débiter au GP des USA, où Siffert a terminé 3e, et il l'a signé pour 1965...

Qui était Rob Walker?

Le prototype du gentleman britannique. Mieux: c'était LE gentleman, avec une classe folle, beaucoup de prestance, mais aussi une grande simplicité. Héritier des whiskies Johnny Walker, il investissait sa fortune personnelle dans son écurie, le Rob Walker Racing Team, qui s'était fait connaître en faisant courir Stirling Moss, entre autres. C'était une équipe très familiale, professionnelle, une ambiance qui convenait parfaitement à Siffert. Avec Rob, il a découvert le monde de l'aristocratie britannique, mais aussi une 2e famille. Rob et son épouse Betty le considéraient comme un fils, et Seppi aimait Rob comme un père, lui qui ne s'était jamais bien entendu avec le sien, Aloïs, sévère et distant. Ils sont toujours restés en contact, même quand Siffert est parti chez March, en 1970. Sans lui, je ne crois pas que Seppi aurait fait la même carrière... **ML**