

1968: jour de fête à Brand



Jo Siffert ému et radieux au micro pour sa 1ère victoire dans un GP du Championnat du Monde.

JO SIFFERT Cerise sur le gâteau de son parcours de 5 saisons au sein du Rob Walker Racing, Jo Siffert remporte son premier GP du Championnat du Monde en Angleterre.

Mario Luini

Lorsque Jo Siffert débarque à Brands Hatch pour y disputer le GP d'Angleterre 1968, sa vie a déjà beaucoup changé, grâce à son intégration au sein du Rob Walker Racing Team, quatre ans plus tôt. «Ce fut le vrai tournant de sa carrière», rappelle Heini Mader, son ancien mécanicien: «Il était beaucoup plus libre d'esprit, il n'avait plus besoin de vite aller vendre une ou deux voitures pour payer la prochaine course. Et Walker étant une écurie anglaise, Joseph a tout de suite gagné en crédibilité auprès des gens qui comptent. Les constructeurs se sont décidés à lui confier leurs voitures, en parallèle des GP: BMW pour la F2, Porsche en sport-prototypes. La machine était lancée...»

Retour chez Lotus

Siffert aura quand même dû attendre 1968 pour hériter d'un volant compétitif. Lassé du manque de performance et de la fragilité chronique de la Cooper-Maserati des deux précédentes saisons, lourde et peu puissante, Rob Walker s'était entendu avec Colin Chapman pour disposer d'une Lotus 49 de l'année. Mais le début de saison a été houleux: après avoir débuté avec un ancien «mulet» de Jim Clark, qu'il a démolé aux essais de la Race Of Champion, Siffert a continué avec une autre Lotus ex-Clark, de retour in extremis de la Série Tasman disputée aux antipodes pendant l'hiver.

C'était une solution de secours pour lui permettre de ne pas manquer un seul GP car, entre-temps, les ateliers du Rob Walker Racing Team avaient disparu dans les flammes d'un gigantesque incendie.

La course ou la guerre

Accablé, le mécène anglais, ancien pilote automobile lui-même et aviateur de la Royal Air Force, hésita même à jeter l'éponge un court instant: «Toute ma vie, je n'ai fait que de la course automobile ou la guerre», dira Rob Walker à Jacques Deschenaux, «je ne vais tout de même pas recommencer à me battre...» Le surlendemain, les employés de Walker – rejoint par Jean-Pierre Oboerson qui avait été rappelé par Rob Walker en début de saison – apprenaient déjà avec soulagement que l'aventure de la vaillante écurie continuait.

C'est donc avec une Lotus 49B toute neuve que Siffert attaqua le GP d'Angleterre. Or, elle n'était pas entièrement finie, au point que le Fribourgeois a manqué la première séance d'essais. Qu'à cela ne

tienne: immédiatement très à l'aise à son volant, Siffert se qualifiait à une excellente 4e place, impressionné par le V8 Ford Cosworth: «Je n'ai jamais eu un moteur qui pousse aussi fort!», se réjouissait-il.

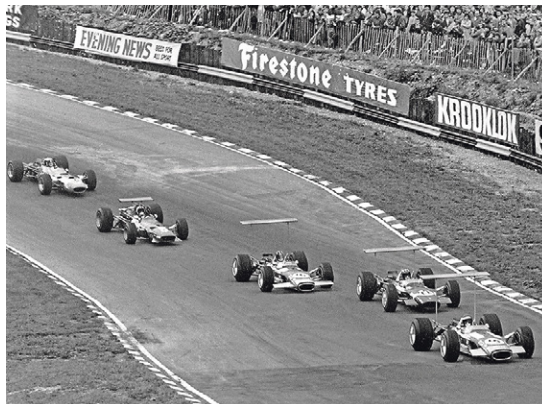
A couper le souffle

Le samedi 20 juillet, bien parti de sa 2e ligne, le Fribourgeois hissait sa Lotus bleu nuit à bande blanche entre les rouge et or de l'usine pilotées par Jackie Oliver – qui avait remplacé l'infortuné Jim Clark, disparu trois mois plus tôt à Hockenheim – et Graham Hill, qui allait vite repasser Siffert puis Oliver pour s'échapper en tête. Mais les deux Lotus officielles allaient connaître des problèmes de transmission, Hill d'abord, puis Oliver. Celle-ci perdait beaucoup d'huile, au point que le rusé Siffert avait jugé prudent de lever un peu le pied, mais cela avait favorisé le retour de la Ferrari de Chris Amon, qui le dépassa même brièvement, avant que «Seppi» ne reprenne sa 2e place... qui allait devenir la première avec l'abandon d'Oliver. C'était parti pour 36 tours d'un duel pour la victoire à couper le souffle entre les deux pilotes. Amon essayait tout, mais en vain, pour échouer finalement à 4"4 secondes de Siffert.

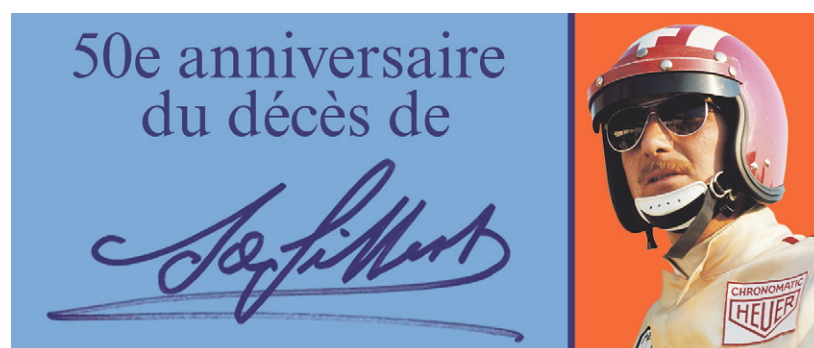
La tentation Ferrari

Avec Jacky Ickx 3e (mais à un tour), le Fribourgeois du Rob Walker Racing Team s'est donc imposé devant les deux Ferrari. «C'était la victoire de David contre Goliath, le petit qui mange le grand, et chez les Anglais en plus!», analyse Jean-Marie Wyder. «C'était aussi la dernière victoire d'un team privé en F1 mais on ne le savait pas encore à

s Hatch



Dans le sens des aiguilles d'une montre: en haut à droite les premiers essais de la Lotus 49 sous le regard de Rob Walker; le départ en 2e ligne; en sandwich entre les Lotus de Jackie Oliver et Graham Hill; devant Chris Amon; et, enfin, le champagne après la ligne d'arrivée.



l'époque. C'était surtout la fin d'une longue traversée du désert de sept ans pour Rob Walker, dont le dernier succès remontait au GP d'Allemagne 1961 grâce à Stirling Moss. Pour Siffert, cette victoire a tout changé. Franco Lini – directeur sportif de Ferrari – le voulait à Maranello, Seppi était tenté, mais le fait d'avoir battu les bolides rouges à Brands Hatch l'a fait réfléchir. Il était bien chez Rob Walker, il avait enfin une monoplace compétitive, il faisait désormais partie de cette petite élite de 5 ou 6 pilotes capables de se battre pour la victoire sur tous les circuits. C'était la sortie du tunnel...

L'association Siffert/Walker était justement reconduite pour 1969, ce qui permettait aussi à Seppi de rester fidèle à Porsche, dont il était devenu l'homme de pointe. Mais cela 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: 1966-71, les années Porsche.

«Un modèle de vie»

Interview: Mario Luini

C'est l'histoire d'un jeune homme dont l'intérêt pour l'automobile s'est éveillé au passage du Rallye de Genève par chez lui, à Martigny, au début des années 60. «Mais la flamme du sport auto s'est vraiment allumée avec l'odyssée des frères Rodriguez, deux gamins mexicains surdoués du pilotage qui damaient le pion aux Ferrari d'usine aux 24 Heures du Mans 1961, évoque Jean-Marie Wyder. Je «zappais» entre les quatre principales radio françaises, pendu aux flashes d'information de leurs reporters, Jean-Paul Thévenet (Europe 1), Tommy Franklin (France Inter), Bernard Spindler (RMC) et Luc Augier (RTL). De fil en aiguille, j'ai très vite été fasciné par le parcours de Siffert. J'avais 12 ans, et je trouvais que ce qu'il faisait était fantastique pour un Suisse sans moyens...»

Revue Automobile: A quel moment s'est produit le déclic?

Jean-Marie Wyder: Avec sa victoire au GP de Syracuse, en 1963. Le lendemain matin, j'étais à 7 heures à l'ouverture du kiosque pour acheter la Tribune de Lausanne. Le compte-rendu de l'épreuve, avec la photo grise transmise par belino, je l'ai encadré! A partir de là, j'ai tout suivi – à distance – des courses de Siffert, collectionnant coupures de presse et photos. J'ai rempli neuf classeurs fédéraux retraçant toute sa carrière, probablement quelque chose d'unique!

Et votre première rencontre?

Elle s'est faite par Jacques Deschenaux, qui avait

eu l'occasion de suivre pour «La Liberté» de Fribourg les matches de basket-ball que je disputais en ligue nationale avec Martigny. Il écrivait aussi sur Siffert, dont il était le bras droit, et nos liens se sont vite consolidés: «J'aimerais bien rencontrer Seppi», lui ai-je dit un jour. Notre premier contact a eu lieu au GP d'Allemagne 1970 à Hockenheim, mais cela a duré à peine 30 secondes! Jacques m'a



Jean-Marie Wyder, marqué pour la vie depuis sa première rencontre avec Jo Siffert en 1970.

dit: «On va organiser quelque chose à Fribourg.» Ça s'est fait en décembre, une fois la saison terminée...

Le début d'un autre chapitre pour vous...

Entre-temps, j'étais allé voir Jean-Pierre Baehler, le chef des sports au «Nouvelliste et Feuille d'Avis du Valais», pour le persuader qu'il fallait suivre le sport automobile et Siffert. Il m'a donné son feu vert. Mon premier papier, ce fut donc cette interview de Seppi! On avait rendez-vous à 14h, on l'a attendu jusqu'à 18... c'était souvent comme ça avec lui, toujours «au taquet». Mais, finalement, il a passé une bonne partie de la soirée avec nous. Il était d'une gentillesse rare. Je lui avais amené mes premiers classeurs, il était époustoufflé de voir ça!

Et vous l'avez suivi de plus près?

Oui et non. Mon premier GP avait été celui d'Italie à Monza en 1969. A l'époque, les CFF organisaient des trains spéciaux pour les milliers de fans suisses de sport automobile. Puis, ce fut Monaco en 1970, et enfin Hockenheim. Après, entre l'armée à l'école de recrues de Sion et le basket-ball (ndlr: il fut, avec son frère Michel, l'un des joueurs de l'équipe nationale suisse), je n'avais pas trop de temps. Je bénéficiais, certes, d'un statut de sportif d'élite, je pouvais demander des congés pour les matches importants... mais pas pour aller voir Siffert courir! J'appréciais son côté débrouillard, sans concessions, pour arriver à ses fins. Pour moi, c'était un modèle de vie, de comportement. Avec une devise simple: «On peut y arriver.»