

1966-1971: la référence de Porsche

Jo Siffert aux côtés de Brian Redman lors des 1000 km de Monza en 1969. Avec 14 victoires mondiales en Endurance, Jo Siffert a établi un record seulement battu en 2019 par... Sébastien Buemi!

JO SIFFERT Autant qu'à la F1, c'est aux innombrables succès glanés en Endurance avec Porsche que «Seppi» doit une grande partie de sa renommée.

Mario Luini

A la charnière des années 70, les compétitions de sport-prototypes étaient fortement suivies et avaient autant de retombées – si ce n'est davantage – que les GP de F1. Les plateaux de concurrents étaient fournis, les grands constructeurs se donnaient les moyens de briller dans la conquête d'un titre de Champion du Monde des Marques justifiant leurs investissements. Alfa Romeo, Ferrari, Ford, Lola, Matra s'y battaient en tête, ce qui ne pouvait laisser Porsche indifférent. Commercialement parlant, c'est le constructeur qui gagnait, avant les pilotes, même s'il fallait quand même s'assurer les services des meilleurs pour faire la différence.

A cet égard, on peut dire que Siffert aura été une exception: il sera l'un des rares dont la personnalité et les succès – ou les exploits parfois mal récompensés – finiront par hisser le pilote au-dessus de la marque.

Des débuts convaincants

Entre Siffert et Porsche, tout avait commencé en 1964, lorsque Heinz Schiller avait invité le jeune Fribourgeois – qui roulait déjà en F1 – à partager le volant de sa 904 aux 1000 km du Nürburgring, puis aux 12 Heures de Reims. Début 1966, c'est avec un autre Suisse, Charles Voegelé, que Siffert menait une Carrera 6 rouge et blanche aux avant-postes: 6e aux 12 Heures de Sebring, 5e aux 1000 km de Monza, Siffert entrait dans le radar de l'usine Porsche.

Mais il y avait de la résistance, notamment de la part du directeur sportif Huschke Von Hanstein, qui n'était pas un grand adorateur du Fribourgeois. Il a dû céder face aux dirigeants de Stuttgart,

Ferdinand Piëch en tête, et laisser Siffert faire ses grands débuts de pilote officiel Porsche aux 24 Heures du Mans. Epaulé par l'Anglais Colin Davis, Seppi terminait à une formidable 4e place, avec la victoire à l'indice de performance. Le maximum que Porsche pouvait espérer avec son «petit» moteur 2 litres face aux «monstrueux» V8 de 7 litres propulsant les Ford GT40. Pour Porsche, c'était le signal attendu pour démarrer une vertigineuse escalade vers les sommets, visant la victoire au classement général.

Et Siffert allait vivre cette aventure en première ligne: à l'exception de quelques rares «piges» hors championnat (sur des Ferrari privées de son ami anglais David Piper), Seppi restera fidèle toute sa carrière à Porsche, au point d'en tenir compte dans les choix qui s'offraient à lui en F1.

Cette 917 qui faisait peur...

L'offensive de Stuttgart a été couronnée par un premier triomphe mémorable pour Siffert et Porsche, avec le prestigieux «triplé» réussi aux 24 Heures de Daytona 1968, qui sera suivi d'un ultime succès pour la 907 aux 12 Heures de Sebring. Lui succédait alors la 908 à moteur 3 litres, que Siffert (avec Vic Elford) imposait dès sa 2e sortie, aux 1000 km du Nürburgring. Cela lui permit de signer (avec Brian Redman) pas moins de sept autres de ses 14 victoires en Championnat du Monde des Marques, un record qui tiendra longtemps.

Siffert était ainsi la cheville ouvrière du premier des trois titres mondiaux acquis par Porsche entre 1969 (avec 6 victoires pour Seppi), 1970 (trois victoires et deux autres podiums) et 1971 (un succès, mais cinq podiums), d'abord avec l'agile 908, puis, à partir d'août 1969, avec la phénoménale 917, peut-être la plus emblématique de toutes les Por-

sche de compétition. Mais la construction de cette dernière fut pour le moins compliquée, et Siffert ne se précipitera pas pour la piloter. Instable à très haute vitesse – la 917 frisait les 400 km/h –, elle faisait peur aux pilotes qui en assuraient le développement, et sa mise au point s'en trouva rallongée.

La navette Barcelone-Le Mans

Bien que peu attiré par cet aspect du métier, Siffert – en bon professionnel – ne ménageait pas ses efforts pour apporter son expertise et sa pointe de vitesse à l'effort collectif. Ce fameux week-end d'avril 1971 qui a vu le Fribourgeois se partager entre les GP d'Espagne de F1 à Barcelone-Montjuich et les essais préliminaires des 24 Heures du Mans en est la preuve. Grâce à un avion privé affrété par Porsche, Siffert a quitté Barcelone vendredi soir après les essais, direction Le Mans, où l'attendaient samedi matin pas moins de quatre versions différentes de la 917; après quoi, il est reparti pour Barcelone, juste à temps pour signer le 10e meilleur temps des qualifications!

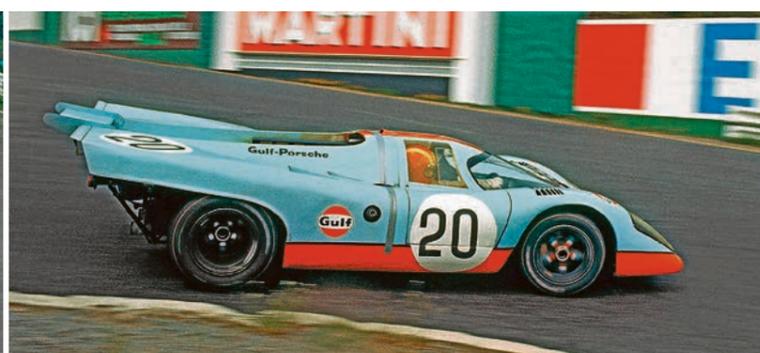
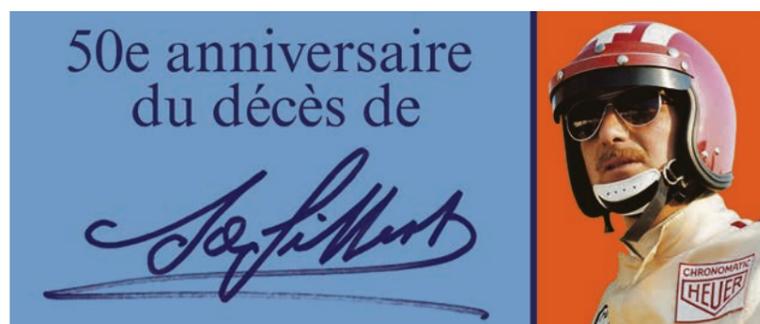
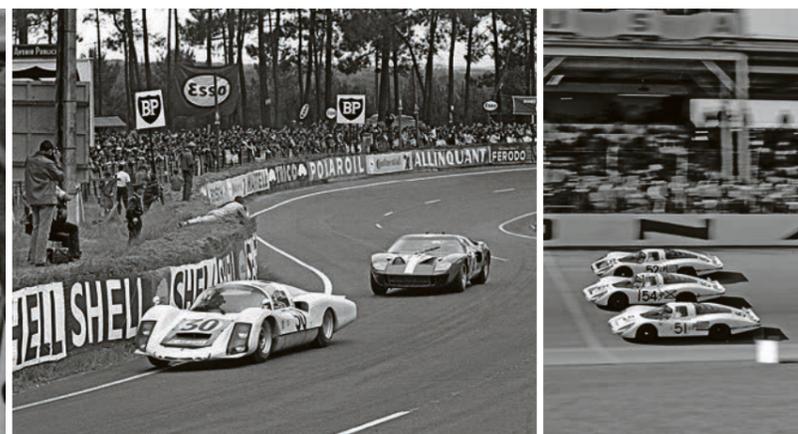
C'était typique de «Seppi», boulimique de compétition, qui courait simultanément en F2 avec BMW et en Can-Am avec une Porsche spécialement conçue pour lui. «Je ne suis vraiment heureux qu'en course» dira-t-il un jour au journaliste romand Jacques Deschenaux. Et plutôt avec Porsche, pour qui il refusa plusieurs offres de Ferrari. 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: 1970-71, les années March et BRM.



Jo Siffert en 1964 dans la Porsche 904 privée de Heinz Schiller (ci-dessus); en route vers la victoire à l'indice de performance sur la 906 de l'usine aux 24 Heures du Mans 1966 (au centre); le fameux triplé des Porsche 907 aux 24 Heures de Daytona 1968.



A gauche, Jo Siffert à l'assaut de la Porsche Spyder 908 au Mans. Au milieu: Siffert roues contre roues en Porsche 917 face aux Ferrari 512. A droite: Siffert au volant de la 917 dans sa mythique livrée orange et bleue Gulf.

«C'était un pur «racer»»

Lorsque Porsche, à la fin des années 60, décida de s'attaquer à l'immense marché américain, elle opta pour un programme sportif dans le très populaire Championnat Can-Am. Et qui mieux que son homme de pointe, Jo Siffert, pour relever ce défi? Après une première exploration prometteuse en 1969 avec une 917, Stuttgart et «Seppi» sont revenus à la charge en 1971, cette fois avec une voiture conçue spécialement. C'est là qu'est entré en scène le Zurichois Edi Wyss. Surnommé «The Swiss Wiz», comme le rappelle le titre de son livre*, Wyss fut un autre de ces magiciens suisses ayant partagé un bout de route avec Jo Siffert.

REVUE AUTOMOBILE: Comment en êtes-vous venu à travailler avec Siffert?

Edi Wyss: J'avais connu Jo à ses débuts (ndlr: en 1960), sur sa Stanguellini Formule Junior à la course de côte Sierre-Montana. On s'est retrouvé quelques années plus tard en F1, lorsque j'étais chez McLaren. En mai 1971, à la Targa Florio, il m'a demandé si je voulais partir en Can-Am avec lui. Je n'étais pas très chaud, mais un mois plus tard, aux 24 Heures du Mans, il est revenu à la charge: sa 917 avait abandonné, alors que la Ferrari 512 M privée dont je m'occupais avait terminé 4e. Son pilote et propriétaire était tellement heureux qu'il a décidé d'arrêter la compétition! Siffert a sauté sur l'occasion: «Tu n'as plus de boulot, alors viens avec moi!» Cette fois, j'ai dit oui...

Et vous vous êtes retrouvé chez Porsche...

Je suis passé à Fribourg signer mon contrat et j'ai pris la route de Stuttgart, avec une vieille Chevrolet Corvaire qui est tombée en panne à mi-chemin. J'ai loué une Coccinelle pour continuer. J'avais trois semaines pour construire le châssis de la nouvelle voiture, la 917/10-2. A peine arrivé chez Porsche, et après avoir signé un engagement de confi-

dentialité m'interdisant de parler de tout ce que je verrais, on est allé au magasin de pièces, on a chargé un pick-up VW Transporter de tubes d'aluminium, et on a démarré la construction, avec des mécaniciens de Porsche et Hugo Schibler, qui s'occupait du moteur et de la boîte de vitesses. Siffert passait de temps en temps voir l'avancement du travail, avec une recommandation principale: surtout ne pas oublier le sticker Marlboro sur le museau! Jo était un précurseur dans le domaine du sponsoring, avec un côté «marchand de bétail» dans le bon sens du terme. Il aimait bien les dollars, et la Can-Am payait très bien!

Et les résultats ont suivi?

On est parti pour Boston, on a littéralement sorti la voiture de l'avion de la Lufthansa et on a roulé toute la nuit pour aller à Watkins Glen, notre première course (ndr: le 25 juillet). Siffert avait déjà terminé 2e la veille des Six Heures du Championnat du Monde sur la 917 du Team John Wyer, lors de la course de 1000 km. Il a pris le volant de la 917/10 Can-Am et il est monté sur le podium (3e)! Le ton était donné. Il était vraiment très fort.

Mais il n'a pas pu finir la saison...

Laguna Seca, le 17 octobre, fut notre dernière course. On avait commencé à discuter de l'avenir, qui passait par Riverside pour la Can-Am, et les 9 Heures de Kyalami, en Afrique du Sud, où il était invité. J'avais commencé à modifier le museau pour ajouter des phares quand Vince Granatelli (le fils d'Andy, patron de STP et sponsor de Siffert) m'a appelé, le week-end suivant: «Ecoute, Jo a eu un accident.»

Qu'est-ce qui fait que, 50 ans après, Siffert occupe encore une place à part dans les mémoires?

C'était un pur «racer», qui cherchait toujours le challenge, faire au mieux avec les moyens à disposition, en allant souvent plus loin que la limite. Il était parti de rien, entraînant dans son sillage des gens comme Michel Piller (pour ses débuts en moto), Jean-Pierre Ouberson ou Heini Mader, qui ont tous souffert avec lui. Moi, quand je suis arrivé dans le programme Can-Am – avec Hugo Schibler – Jo était déjà une star. Mais il se donnait à fond. Et il exigeait que tout le monde autour de lui en fasse autant. **Interview: Mario Luini**



Edi Wyss et Jo Siffert, une collaboration intense et inachevée avec la Porsche 917 modifiée.

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

*«The Swiss Wiz, Edi Wyss, ein Leben mit Renn- und Sportwagen», 2020, www.McKlein-Publishing.com