

1970-71: l'échec, l'espoir, et le drame

JO SIFFERT Enfin pilote d'usine en F1, le Fribourgeois connaît le pire chez March avant de rebondir chez BRM. Jusqu'à ce triste 24 octobre, à Brands Hatch...



Le regard tourné vers le ciel, à Zeltweg. En signant sa 2e victoire en Mondial, Siffert renforçait son statut de leader chez BRM. L'avenir semblait lui appartenir.

Mario Luini

En terminant 9e (avec 15 pts) du Championnat du Monde de F1 1969, Siffert avait confirmé son niveau, matérialisé par deux nouveaux podiums, 3e à Monaco, puis 2e en Hollande. Mais la Lotus 49 du Team Rob Walker était vieillissante, et le Fribourgeois était de plus en plus convoité pour 1970. Signer avec Ferrari lui aurait garanti le double programme F1 - Endurance qui lui tenait à cœur, mais il aurait fallu dire adieu à Porsche. De même, Lotus exigeait l'exclusivité, obligeant Siffert à faire une croix sur l'Endurance. Quant à BRM, elle était en manque de résultats.

Le Zurichois Rico Steinemann, directeur sportif de Porsche, prenait alors contact avec March, un nouveau constructeur ambitieux qui avait déjà la confiance de Ken Tyrrell pour Jackie Stewart. Avec le financement de Porsche – qui ne voulait pas perdre Siffert – le Fribourgeois se retrouvait ainsi dans l'équipe d'usine, aux côtés de Chris Amon. Même s'il ne quittait pas Rob Walker de gaité de cœur, et que March était une toute nouvelle entité, c'était un risque acceptable à ses yeux.

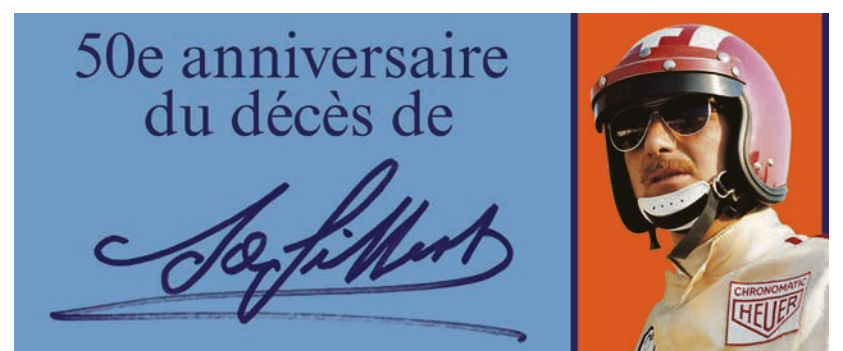
L'émergence de Regazzoni

De fait, la March 701 allait se révéler très compétitive, surtout entre les mains de Stewart, de son équipier François Cevert et d'Amon. Mais pas de Siffert, qui allait vivre une saison 1970 catastrophique, avec une 7e place pour meilleur résultat et zéro point au compteur, la faute à six abandons (et une non-qualification) en 13 GP. «C'était caracté-

ristique de la poisse incroyable qui le poursuivait toute la saison 1970», relève Jacques Deschenaux*, «des révisions moteurs chez Cosworth ne suivaient pas», ajoute Jean-Marie Wyder**. Siffert voulait changer d'air: non seulement il était dominé par Amon – ce qui était nouveau pour lui – mais, en parallèle, on assistait à la montée en puissance de Clay Regazzoni, dont la popularité explosait avec sa victoire à Monza dès son 5e GP de F1. Tout cela donnait un autre éclairage à son choix d'avoir dit non à Ferrari. Et c'est à Monza, précisément, que Siffert reprit les discussions avec BRM. Cette fois, le terrain d'entente fut vite trouvé.

L'après-Rodriguez

Siffert était persuadé que l'avenir appartenait aux moteurs V12, ainsi que Ferrari et Matra le démontraient déjà, et BRM était le seul autre constructeur à en aligner un. L'équipe anglaise avait aussi un homme-clé, son ingénieur en chef Tony Southgate, père de l'excellente BRM P160. Ironie du sort, Siffert retrouvait chez BRM son redoutable équipier et rival de chez Porsche, Pedro Rodriguez, partenaire de duels enflammés en Endurance. Le Mexicain était chez BRM depuis deux ans, et son statut de N°1 était confirmé dès le premier GP de la saison 1971, en Afrique du Sud, où il disposait de la nouvelle P160 alors que Siffert devait se contenter de l'ancienne P153 jusqu'au GP d'Espagne. Après deux abandons à Jarama et Monaco (où, excellent 3e des qualifications, il grimpait en deuxième position avant d'être trahi par la mécanique), il entraînait dans les points en Hollande (6e) et en France (4e). La roue semblait enfin tourner,



mais c'est le décès de Rodriguez le 11 juillet lors d'une course d'Interserie qui allait changer la donne: le Fribourgeois devenait alors le leader incontesté de BRM comme de Porsche.

Avec les meilleurs

Il l'a prouvé de la plus belle des façons au GP d'Autriche en arrachant la pole position ainsi que la victoire, la 2e de sa carrière. Et il était sur le point de récidiver au GP d'Italie, qui restera dans les annales de la F1 comme le seul ayant vu deux Suisses aux deux premières places... avant l'abandon de la Ferrari de Regazzoni et le blocage en 4e de la boîte de vitesses de la BRM, qui chutait de la première à la 9e place. Un nouveau podium – 2e à Watkins Glen – lui valait la 5e place finale du Championnat du Monde, à égalité de points avec Jacky Ickx, derrière Stewart, Ronnie Peterson et Cevert. Siffert était enfin au niveau des meilleurs pilotes de F1, et l'avenir s'annonçait bien, avec l'entrée en scène d'un gros sponsor chez BRM pour 1972. Par ail-



De déceptions en déceptions avec la March 701, avant de rejoindre son plus coriace rival Pedro Rodriguez chez BRM, où la disparition du Mexicain lui laissera le champ libre. Désormais, Siffert roule aux avant-postes en F1. Jusqu'à ce GP hors-championnat du 24 octobre à Brands Hatch.

leurs, Porsche ayant suspendu son programme Endurance le temps de s'adapter au changement de règlement, Siffert avait signé chez Alfa Romeo. Et tout était organisé pour continuer également en Can-Am avec sa Porsche 917 spéciale.

Le dernier ticket...

Mais, auparavant, il y avait la Victory Race à Brands Hatch. Une épreuve hors-championnat organisée pour célébrer le 2e titre mondial de Stewart. Pour une fois, Siffert n'avait pas trop envie d'y aller. C'était sa... 41e course de la saison en 43 weekends, mais il aimait courir, et tout allait bien. Jusqu'à ce maudit 15e tour, sous le soleil d'été indien de la campagne anglaise. Crevaient-ils? Suspension cassée? Un choc violent, la BRM qui se retourne, le feu, des extincteurs défaillants... Fin d'une époque, début d'une légende. Ils seront quelque 50 000 à se masser sur le parcours du cortège funéraire, à travers Fribourg, le vendredi suivant, 29 octobre.

«La chance, c'est comme un abonnement de ski», avait dit Siffert quelques mois plus tôt à Jacques Deschenaux, aux essais des 24 Heures du Mans où il s'était fait une énorme frayeur: «Chaque ticket correspond à une chance. Il arrive un jour où il n'y a plus de ticket, mais tu ne sais jamais s'il en reste ou pas. Aujourd'hui, en tous cas, j'en ai utilisé un!» Son dernier. ●

* «Jo Siffert, Tout pour la course», Solar Editeur, 1972

** «Il s'appelait Siffert, Jo Siffert», Turbo éditions, 2020

Des commémorations tout le week-end

Il y a 50 ans, le 24 octobre 1971, disparaissait sur le circuit de Brands Hatch le plus emblématique des pilotes suisses, Jo Siffert. Ses fans lui rendront hommage ce week-end, d'abord par le biais d'une commémoration au théâtre Equilibre de Fribourg, samedi 23 octobre. Pensée pour accueillir jusqu'à 680 personnes, la manifestation verra Jacques Deschenaux (ex-commentateur F1 de la TSR et attaché de presse de Siffert) prendre la parole, dès 15h. Un film inédit sur Jo Siffert figure aussi au menu. Les mécaniciens du Fribourgeois seront de la partie, tout comme les pilotes Kurt Ahrens, Bernard Chenevière, Gérard Larrousse et François Mazet.

Le lendemain, dimanche (le 24 octobre), les supporters se rassembleront au cimetière St-Léonard de Fribourg à 14h18 (heure de son accident fatal à Brands Hatch) devant le tombeau du célèbre pilote. Avant de s'y rendre, il y a la possibilité de se restaurer dès 11h30 au «SportCafé» de la patinoire BCF Arena, situé à proximité immédiate du cimetière (menu «Jo Siffert», CHF 22.-). Attention, il est obligatoire de réserver à l'avance en envoyant un mail à sportcafe@fribourg-gotteron.ch.



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

«C'était un modèle»

Après Jo Siffert et Clay Regazzoni, Marc Surer est le 3e pilote Suisse à avoir brillé en F1. Avec un casque rouge et blanc inspiré de celui de Seppi. «En fait, mon casque était un mélange de Siffert et de François Cevert. Je ne voulais pas faire une simple copie...» Marc Surer courait alors en kart, au débuts des années 70. «Mon but était d'arriver dans l'équipe nationale, réservée aux quatre meilleurs pilotes de la saison. J'y suis arrivé très vite, mais il me fallait un casque rouge. Celui de Siffert était une inspiration, et comme j'ai toujours aimé le design de celui de Cevert, j'ai essayé de combiner les deux...» Mais sans la croix suisse rendue célèbre par le Fribourgeois, «parce que, selon le règlement, seul le champion Suisse avait le droit de la porter!»

REVUE AUTOMOBILE: Aviez-vous eu la chance de rencontrer Siffert ?

Marc Surer: J'ai essayé, mais ça n'a pas marché. Une année (ndlr: 1968, Surer avait 17 ans), je suis allé à la course de côte de St-Ursanne - Les Rangiers, un long trip en vélomoteur à 30 km/h depuis la campagne bâloise! J'étais dans l'épingle, vers la fin de la montée, je l'ai vu passer dans sa Lotus F1 bleu nuit. Je suis monté à l'arrivée pour le voir, mais il y avait une foule de gens et on ne m'a pas laissé passer.

Vous suiviez sa carrière?

Oh oui! Je suivais tout ce qu'il faisait, particulièrement en Endurance avec Porsche, parce que, là, il avait le matériel pour montrer de quoi il était capable, et il gagnait. En F1, il n'a pas souvent eu la bonne voiture au bon moment. Mais, en sport-prototypes, il m'avait beaucoup impressionné.

C'était Siffert qui vous intéressait, ou le sport auto en général?

Les deux. Nous n'avions pas la télévision à la mai-

son, j'allais au bistrot du village pour voir les GP ou les 24 Heures du Mans. Et Siffert était déjà une vedette. Moi, j'étais apprenti, je n'avais pas d'argent, j'ai bricolé un kart parce que c'était le moyen le moins cher pour débiter. Ma toute première compétition était une course de côte près de

Berne. C'était le 24 octobre 1971! Le speaker s'est interrompu pour dire qu'il avait une très mauvaise nouvelle... Ce fut un choc. Pour moi, qui rêvais de devenir pilote, c'était la douche froide.

Etait-il un modèle pour vous?

Absolument. Je lisais tout ce que je pouvais, surtout pour apprendre le métier, comment devenir professionnel quand on est juste un petit pilote de kart sans argent. Siffert était un modèle parce qu'il avait réussi en partant de rien, c'était très impressionnant. Par la suite, lorsque j'ai fait la connaissance de Heini Mader, j'en ai appris davantage sur le personnage. Heini a tellement d'histoires vécues à raconter!

Comme celui de Siffert, on voit parfois des casques Surer sur les circuits...

Oui, effectivement, j'en ai déjà vu quelques-uns, mais il n'est pas facile à copier, car les lignes blanches ne sont pas droites! C'était mon idée de le rendre un peu spécial: le casque, c'est très personnel, c'est la signature du pilote, sa marque de fabrique tout au long de sa carrière. Ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

Cette marque de fabrique, Philippe Siffert, le fils de Jo, l'a aussi portée...

Lorsque j'étais directeur sportif de BMW Motorsport (ndlr: au début des années 90), Philippe était un de nos pilotes, et je le soutenais au travers de ma Fondation Marc Surer pour la promotion des jeunes espoirs. J'avais parlé de lui à l'ingénieur Paul Rosche, le grand patron des moteurs chez BMW, qui avait fait courir Siffert en F2. Il était enthousiaste: «C'est le fils de Jo? On va lui trouver une solution...» Philippe avait du talent, il était rapide, mais il n'a pas vraiment insisté.

Interview: Mario Luini



Aujourd'hui consultant de télévision apprécié, Marc Surer arborait un casque inspiré en partie de celui de Siffert.

