



© COLLECTION PHILIPPE SIFFERT

Sans commentaires... (GP d'Allemagne 1969, Nürburgring).

Ohne Kommentar... (GP Deutschland 1969, Nürburgring).

Senza commenti... (GP di Germania 1969, Nürburgring).



JO SIFFERT - DIX ANNÉES AU PANTHÉON...
10 JAHRE IM OLYMP DES MOTORSPORTS - DIECI ANNI AL TOP...



© COLLECTION PHILIPPE SIFFERT



© ARCHIVES JEAN-MAURIE WYDER



© ARCHIVES JEAN-MAURIE WYDER





© COLLECTION PHILIPPE SIFFERT



© COLLECTION PHILIPPE SIFFERT



D.R.



© ARCHIVES JEANMARIE WYDER

La saison 1970 restera un cauchemar pour Siffert: zéro pointé au championnat du monde des conducteurs par la faute d'un moteur Ford qui cassait comme du verre. Quelques années plus tard, avec la nouvelle répartition de points, il en aurait récolté plusieurs (8^e à Monaco où il chemine au côté de son équipier chez March Chris Amon, de Stewart et de Hulme, puis arrêté à son stand, 7^e en Belgique au départ à gauche, 8^e en Allemagne en bagarre avec Ickx, Rindt et Regazzoni, 9^e en Autriche et 9^e aux Etats-Unis). En 1971, avec la BRM dont le réservoir d'essence est rempli à la bonne franquette, il occupe souvent les premières lignes (disposées encore selon le mode 3-2-3), comme ici à Mosport (Canada) entre les Tyrrell-Ford de Stewart (11) et de Cevert (12).

Die Saison 1970 wird für Siffert zum Albtraum: null Punkte in der Fahrer-Weltmeisterschaft wegen eines Ford-Motors, der zerbrechlich ist wie Glas. Einige Jahre später mit der neuen Ausführung wäre das sicher anders herausgekommen (Bilder: 8. Rang in Monaco, wo er zu Fuss an der Seite seines Teamkollegen bei March, Chris Amon, sowie mit Stewart und Hulme unterwegs ist, daneben an der Box, 7. Rang in Belgien auf der linken Startseite, 8. Rang in Deutschland im Kampf mit Ickx, Rindt und Regazzoni, 9. Rang in Österreich und ebenfalls 9. Rang in den USA). 1971, wo gerade der Tank seines BRM im Freiluftverfahren betankt wird, steht Siffert oft in den vordersten Reihen (die noch in der 3-2-3-Formation aufgestellt waren), wie hier in Mosport (Kanada) zwischen den Tyrrell-Ford von Stewart (11) und Cevert (12).

La stagione 1970 resterà un incubo per Siffert: con zero punti totalizzati nel Campionato del Mondo Piloti per colpa di un motore Ford che si rompeva come il vetro. Alcuni anni più tardi, ne avrebbe raccolto diversi (8^o a Monaco dove cammina accanto al suo compagno di squadra della March Chris Amon, di Stewart e di Hulme, poi fermo al suo box, 7^o nel Belgio al via sulla sinistra, 8^o in Germania ai ferri corti con Ickx, Rindt e Regazzoni, 9^o in Austria e 9^o negli Stati Uniti). Nel 1971, con la BRM il cui serbatoio è riempito alla buona con una tanica di benzina, occupa spesso le prime posizioni della griglia (erano schierate secondo lo schema 3-2-3 e così via), come qui a Mosport (Canada) tra le Tyrrell-Ford di Stewart (11) e di Cevert (12).



Le départ du GP d'Allemagne à Hockenheim 1970: de gauche à droite, Siffert, Rindt le futur vainqueur, Amon, Regazzoni qui vient de débiter en F1, Ickx, Stewart et Pescarolo. PAGE SUIVANTE: au sommet de Druids (Brands-Hatch, GP d'Angleterre 1970), Siffert emmène Hill, Gurney, Cevert et Amon. A noter que c'est la première année, à l'instar de ses pairs, qu'il utilise un casque intégral.

Start zum GP Deutschland auf dem Hockenheimring 1970, von links nach rechts: Siffert, der spätere Sieger Rindt, Amon, der in der Formel 1 debütierende Regazzoni, Ickx, Stewart und Pescarolo.

FOLGENDE SEITE: Ganz vorne in «Druids» (Brands Hatch, GP England 1970): Siffert vor Hill, Gurney, Cevert und Amon. Es ist das erste Jahr, in dem Siffert mit einem Integral-Helm fährt.

La partenza del GP di Germania a Hockenheim 1970: da sinistra a destra, Siffert, Rindt il futuro vincitore, Amon, Regazzoni agli inizi in F1, Ickx, Stewart e Pescarolo.

PAGINA SEGUENTE: in cima della Druids (Brands-Hatch GP d'Inghilterra 1970), Siffert precede Hill, Gurney, Cevert e Amon. Da notare che è il primo anno, come i suoi pari, che utilizza un casco integrale.

