





© ARCHIVES ADRIANO CIMAROSTI

Podium et fleurs à Erlen à l'occasion du GP de la Suisse orientale en 1951 : Rudi Fischer savoure au côté du vainqueur le Britannique Peter Whitehead après avoir mené sa Ferrari 166 à la cravache !

Blumenumrahmt auf dem Podium in Erlen, anlässlich des GP der Ostschweiz 1951: Rudi Fischer genießt den Moment an der Seite des Siegers, dem Briten Peter Whitehead, nachdem er seinem Ferrari 166 die Sporen gab !

Podio e fiori a Erlen in occasione del GP di Svizzera orientale nel 1951: Rudi Fischer se la gode al fianco del vincitore il britannico Peter Whitehead dopo avere guidato a tutto gas la sua Ferrari 166 !

Rudolf Fischer, considéré comme le meilleur pilote privé en F1 dans les années 1950, 4^e au classement final du championnat du monde des conducteurs deux saisons plus tard, ex-aequo avec le Britannique Mike Hawthorn, deux fois champion Suisse en catégorie course, n'a jamais fait les choses à moitié: à fin 1952, après que Ferrari lui eut refusé un contrat, il mit immédiatement un terme à sa carrière!

Il lui suffit de s'installer au volant d'un bolide de course pour susciter l'étonnement et l'admiration des spectateurs: personne d'autre ne conduit ces machines avec autant d'entrain et de légèreté que Rudolf Fischer. Dans une discipline sportive où la force brute est de mise, il semble que ce pilote porteur de lunettes fines soit muni d'ailes. D'ailleurs, son style de conduite unique, avec un torse qui épouse la forme des courbes n'est pas seulement d'une élégance particulière; il est également craint par la concurrence. Malgré le fait qu'il n'appartienne pas à une équipe d'usine, il compte entre 1948 et 1952 parmi les tous meilleurs animateurs de Grand Prix.

Comme c'est le cas à l'époque pour de nombreux pilotes de course, ce technicien en électricité de profession a débuté sa carrière par des sorties cachées, au volant de la voiture paternelle. Dès lors, il n'est guère surprenant que lorsqu'il court pour la première fois à l'âge de 21 ans, il attire immédiatement l'attention des spécialistes. Malgré un défaut à sa pompe à essence qui lui coûte énormément de temps, il termine la Coupe des Alpes internationale Nice-Munich 1934 à une surprenante 2^e place au volant d'une Alfa Romeo. Sans l'avoir consulté, le président de l'ACS d'alors l'inscrit au premier Grand Prix de Suisse à Berne. C'est avec réticence que Fischer

Rudolf Fischer, den man in den fünfziger Jahren des letzten Jahrhunderts als den besten Privatfahrer der F1 betrachtete und der, zwei Jahre später, vierter im Endklassement der Fahrer-WM wird, punktegleich mit dem Briten Mike Hawthorn. Ebenfalls wird er zweimal Schweizer Rennwagenmeister und war nie für Halbheiten zu haben: Ende 1952, nachdem ihm Ferrari einen Vertragsabschluss verweigerte, beendet er blitzartig seine Karriere.

Es genügt ihm, die Hände ans Steuerrad eines Rennwagens zu legen um das Erstaunen und die Bewunderung der Zuschauer zu erwecken: niemand meistert diese Boliden mit der Leichtigkeit und dem Temperament eines Fischer. In einer Disziplin, in der brutale Kraft zählt scheint es, dass dieser Fahrer mit seinen feingliedrigen Brillen in schwebender Weise fährt. Dies rührt nicht nur von seinem einzigartigen Fahrstil her, mit einem dem Kurvenradius eng folgenden Oberkörper, was ihm eine ganz spezielle Eleganz verleiht – auch die Konkurrenz fürchtet ihn. Obwohl er nie einer Werksmannschaft angehörte zählt er, zwischen 1948 und 1952, zu den grossen Animatoren der Grand Prix-Läufe

Wie es damals der Fall war für zahlreiche Rennwagenfahrer, so begann der studierte Elektrotechniker seine Karriere mit heimlichen Ausfahrten am Steuer des väterlichen Automobils. So kommt es nicht überraschend dass er, im Alter von 21 Jahren, auf Anhieb die Aufmerksamkeit der Fachwelt auf sich zieht. Trotz des Defekts seiner Benzinpumpe, die ihn enorm viel Zeit kostet, beendet er am Steuer seines Alfa Romeo den internationalen Alpengcup Nizza-München 1934 an einem überraschenden 2. Platz. Ohne ihn darüber zu informieren, meldet ihn der damalige ACS-Präsident für den ersten Grand Prix der Schweiz in Bern an. Etwas zö-

Rudolf Fischer, considerato come il migliore pilota privato in F1 negli anni 1950, 4^o nella classifica finale del Campionato del Mondo dei conduttori due stagioni più tardi, alla pari con il britannico Mike Hawthorn, due volte campione svizzero in categoria corsa, non ha mai fatto le cose a metà: alla fine del 1952, dopo che Ferrari gli aveva rifiutato un contratto, mise immediatamente un termine alla sua carriera!

Gli basta sistemarsi al volante di un'auto da corsa per suscitare la stupefazione e l'ammirazione degli spettatori: nessun altro guida queste macchine con tanto entusiasmo e leggerezza come Rudolf Fischer. In una disciplina sportiva in cui la forza fisica è richiesta, sembra che questo pilota portatore d'occhiali fini sia vestito d'ali. Del resto, il suo stile unico di guida, con un petto che sposa la forma delle curve non è soltanto di un'eleganza particolare; è anche temuto dalla concorrenza. Nonostante il fatto che non appartenga ad una squadra ufficiale, è tra il 1948 ed il 1952 fra i migliori animatori dei Gran Premi.

Come è il caso ai quei tempi per molti piloti da corsa, questo tecnico in elettricità di professione ha iniziato la sua carriera attraverso scappate nascoste, al volante della macchina paterna. Di conseguenza, non è affatto sorprendente che quando corre per la prima volta all'età di 21 anni, richiama immediatamente l'attenzione degli specialisti. Nonostante un difetto alla pompa a benzina che gli costa molto tempo, termina la Coppa delle Alpi internazionale Nizza-Monaco 1934 ad un sorprendente 2^o posto alla guida di una Alfa Romeo. Senza averlo consultato, il presidente del ACS di quel tempo lo iscrive al primo Gran Premio di Svizzera a Berna. È con molte esitazione che Fischer accetta questa sfida e nel 1935,



accepte ce challenge et en 1935, il remportera le titre en catégorie sport. Il sera beaucoup moins verni lors du Rallye du Maroc, une concentration de bolides qui relie Rome à Casablanca. Bien qu'il ait rejoint Gibraltar en leader après un périple de 3'700 km, un contrôleur indélicat fausse les données et Fischer doit finalement s'avouer vaincu. Il jure alors de ne plus jamais s'engager dans une épreuve de longue haleine.

Ce n'est pas cette déception mais la poursuite de son métier et la guerre qui interrompent pour une assez longue période sa carrière de pilote. En 1947, on le voit pour la première fois réapparaître en compétition, au Prix de la Blécherette à Lausanne au volant d'une Cisitalia 202 SS Tipo Nuvolari. Dans un premier temps, il intègre le groupe de tête, réalise même le meilleur chrono au tour; mais il doit finalement abandonner suite à des freins défectueux. Fischer doit alors admettre que ses résultats sont surtout tributaires de la qualité du bolide qu'il conduit; il noue à l'époque d'étroites relations avec Amédée Gordini. 1948 le voit ainsi concourir au volant d'une Simca Gordini 11 à moteur 4-cylindres. Malgré le fait qu'il soit déçu des performances de sa monture, il obtient de bons classements. Sa première course à l'étranger, le GP de San Remo, il la termine au 10^e rang sur 22 participants; et au GP d'Erlen, il finit deuxième. La saison suivante (1949), il la poursuit au volant de sa Simca-Gordini à moteur 1430 cm³. Hélas, la majorité de ses engagements en Grand Prix se terminent de manière prématurée en raison de pannes mécaniques. Pourtant, à Rheineck-Walzenhausen, aux Rangiers et à la Maloja, il termine à chaque fois au 2^e rang.

Lors de la création du Championnat du Monde de F1 en 1950, l'ambitieux pilote privé s'est fixé des objectifs élevés: il vise

gernd nimmt Fischer die Herausforderung an und im Jahre 1935 wird er den Titel in der Kategorie der Sportwagen erringen. Bei der Rallye von Marokko, einer Sternfahrt, die von Rom nach Casablanca führt, wird ihm das Glück weniger hold sein. Obwohl er nach 3'700 Kilometern als Erster in Gibraltar eintrifft, fälscht ihm ein indelikater Kontrolleur die Angaben und Fischer muss sich somit am Ende geschlagen geben. Er schwört sich daraufhin, nie wieder an einer Langstreckenprüfung teilzunehmen.

Es ist nicht diese bittere Enttäuschung, sondern sein Beruf und der Weltkrieg die seine Karriere als Rennwagenfahrer für längere Zeit unterbrechen. So kommt es, dass er erst im Jahre 1947 wieder an einem Rennen erscheint, und zwar am GP de la Blécherette in Lausanne, am Steuer eines Cisitalia 202 SS Tipo Nuvolari. In der Anfangsphase des Rennens gelingt es ihm in die Spitzengruppe vorzustossen, wo er die beste Rundenzeit erzielt – schlussendlich muss er aber aufgeben, mit defekten Bremsen. Fischer muss zugeben, dass seine Resultate vor allem von den Qualitäten des von ihm pilotierten Fahrzeugs abhängen: dies erklärt die folgende, enge Verbindung mit Amédée Gordini. Im Jahre 1948 startet er am Steuer eines Simca Gordini 11, bestückt mit einem 4-Zylindermotor. Obwohl er von den Leistungen seines Fahrzeugs enttäuscht ist, erreicht er einige gute Resultate. So anlässlich seines ersten Rennens im Ausland, dem GP von San Remo, den er als zehnter von 22 Teilnehmern beendet. Dann, am GP von Erlen, wo er Zweiter wird. Die nachfolgende Saison, 1949, bestreitet er am Steuer eines Simca-Gordini mit 1430 cm³-Motor. Leider enden die meisten seiner Rennen vorzeitig, aufgrund mechanischer Probleme. Und trotzdem: die Läufe Rheineck-Walzenhausen, Les Rangiers und Maloja beendet er alle auf dem 2. Rang.

vincerà il titolo in categoria sport. Sarà molto meno felice in occasione del Rally del Marocco, un raduno di macchine da corsa che collega Roma a Casablanca. Benché abbia raggiunto Gibraltar al primo posto dopo un percorso di 3'700 km, un commissario indelicato falsa i dati e Fischer deve finalmente riconoscersi sconfitto. Giura allora di mai più impegnarsi in una corsa di lunga durata. Non è questa delusione ma la volontà di proseguire la propria professione e la guerra che interrompono per un lungo periodo la sua carriera di pilota. Nel 1947, viene visto per la prima volta riapparire nelle competizioni, al Prix de la Blécherette a Losanna, alla guida di una Cisitalia 202 SS Tipo Nuvolari. Inizialmente, integra il gruppo di testa, realizza anche il migliore tempo sul giro; ma deve finalmente abbandonare in seguito a dei freni difettosi. Fischer deve allora ammettere che i suoi risultati sono soprattutto collegati alla qualità del bolide che guida; stringe all'epoca delle strette relazioni con Amédée Gordini. Il 1948 lo vede così correre al volante di una Simca Gordini 11 a motore 4-cilindri. Nonostante il fatto che sia deluso delle prestazioni della sua macchina, ottiene buoni risultati. La sua prima corsa all'estero, il GP di San Remo, la termina al decimo posto su 22 iscritti; ed al GP di Erlen, finisce secondo. La stagione seguente (1949), la prosegue al volante della sua Simca-Gordini a motore 1430 cm³. Purtroppo, la maggioranza dei suoi impegni nei Gran Premi si concludono troppo presto sempre a causa di guasti meccanici. Tuttavia, a Rheineck-Walzenhausen, ai Rangiers e alla Maloja, finisce ogni volta al 2^o posto.

In occasione della creazione del Campionato del Mondo di F1 nel 1950, l'ambizioso pilota privato si è fissato degli obiettivi elevati: mira decisamente a vincere il titolo e ordina a questo scopo



© ARCHIVES ADRIANO CIMAROSTI



© ARCHIVES ADRIANO CIMAROSTI



Avant de devenir l'un des meilleurs pilotes des plateaux de F1 et comme tout « bon Suisse », Fischer aiguisé ses dents en courses de côte (Maloja et Rheineck) puis dans le GP de Genève (1948) organisé dans le cadre du GP des Nations, aux commandes de sa Simca Gordini T11.

Bevor er einer der gefürchtetsten Fahrer in den F1-Feldern wurde, musste sich Fischer zuerst bei Schweizer Bergrennen durchsetzen (Maloja und Rheineck), später am GP von Genf (1948) der im Rahmen des « Grossen Preises der Nationen » stattfand. Sein Bolide: ein Simca Gordini T11.

Prima di diventare uno dei migliori piloti degli schieramenti di F1 e come tutto « vero svizzero », Fischer muove i primi passi nelle corse in salita (Maloja e Rheineck) e poi nel GP di Ginevra (1948) organizzato nell'ambito del GP delle Nazioni, alla guida della sua Simca Gordini T11.



© ARCHIVES ADRIANO CIMAROSTI

carrément le titre et commande à cet effet une SVA (issue des ateliers de la « Societa Valdostana Automobili » basée alors à Pont St-Martin dans le Val d'Aoste) à moteur à compresseur Fiat de 820 cm³. Mais contrairement à ce qui avait été convenu, la voiture ne sera jamais livrée; et à la veille du GP de Berne, il se retrouve sans volant. Pour le restant de la saison, il devra se contenter d'une invitation délivrée par l'équipe anglaise HWM. Au cours de sa tournée en Italie et en France, les résultats sont décevants, son bolide étant incapable de s'adapter aux conditions de course.

En 1951, en collaboration avec l'homme d'affaires bâlois Peter (Gregor) Staechelin, il décide de fonder l'Ecurie Espadon. Elle acquiert deux Ferrari 212 sans compresseur, l'une étant équipée du moteur 2563 cm³ destiné à la F1. Lors des entraînements, Staechelin détruit l'un des deux véhicules alors que le talent de Fischer éclate au grand jour: victoires à Angoulême et à Aix-les-Bains, 3^e à Syracuse, 6^e à Pau, 3^e à San Remo, 2^e à Bordeaux, une 4^e place aux Pays-Bas et une 6^e en Allemagne; son bilan 1951 en F1, comparé dans la majorité des cas à des équipes d'usine, est remarquable. Même parcours en F2, où il termine 6^e à Monza, 2^e à Erlen et 3^e sur l'Avus. Il boucle cette année avec le titre de Champion de Suisse en catégorie course et figure parmi les dix meilleurs sportifs du pays, tous sports confondus.

L'année suivante, le Championnat du Monde se dispute avec des monoplaces de F2 ce qui permet à Fischer d'amasser les lauriers. Il termine pratiquement toutes les épreuves par une place sur le podium. Après sa victoire remportée sur l'Avus, le « Berliner Montags Echo » publie ceci: « Ce qu'a démontré le Suisse Rudolf Fischer avec sa

Als im Jahre 1950 die F1-Weltmeisterschaft ausgeschrieben wird, setzt sich der ambitionöse Privatfahrer hochstehende Ziele: nichts weniger als den Titel und zu diesem Zweck bestellt er einen SVA – für « Societa Valdostana Automobili », damals eine in Pont St-Martin im Aosta-Tal beheimatete Firma, die auf aufgeladene Fiat-Motoren von 820 cm³ setzt. Doch es kommt anders als abgemacht: das Fahrzeug wird nie ausgeliefert werden und am Vortag zum GP Bern sitzt er da, ohne Monoposto. Für den Rest der Saison muss er sich mit einer Einladung des englischen HWM-Teams begnügen. Während den folgenden Rennen in Italien und Frankreich fallen die Resultate enttäuschend aus, da es unmöglich ist, den Monoposto den jeweiligen Rennkonditionen anzupassen. 1951: in Zusammenarbeit mit dem Basler Geschäftsmann Peter (Gregor) Staechelin beschliesst er, die Ecurie Espadon zu gründen. Sie ersteht zwei Ferrari 212, ohne Kompressor, davon eine Version mit für die F1 geeignetem 2563 cm³-Aggregat. Anlässlich der Trainingsfahrten zerstört Staechelin eines der beiden Fahrzeuge, wohingegen Fischers Talent voll zur Geltung kommt: erste Plätze in Angoulême und Aix-les-Bains, 3. in Syrakus, 6. in Pau, 3. in San Remo. 2. in Bordeaux, ein vierter Platz in den Niederlanden und ein 6. in Deutschland. Die 1951er-Bilanz in der F1, verglichen mit den meisten Werksteams, ist bemerkenswert gut. Das gilt ebenfalls für die F2, wo er 6. in Monza, 2. in Erlen und 3. auf der Avus wird. Im selben Jahr erringt er den Schweizer Meistertitel in der Rennwagenkategorie und erscheint unter den zehn besten Sportlern des Landes, eine Liste die alle Sportarten umfasst. Im folgenden Jahr wird die WM mit F2-Einsitzern ausgetragen, ein Umstand der Fischer entgegenkommt. Er been-

una SVA (uscita dei reparti della « Societa Valdostana Automobili » basata allora a Pont St-Martin nella Valle d'Aosta) a motore a compressore Fiat di 820 cm³. Ma a differenza di ciò che era stato deciso, la macchina non sarà mai consegnata; e alla vigilia del GP di Berna, si trova senza volante. Per il resto della stagione, dovrà accontentarsi di un invito consegnato dal gruppo inglese HWM. Nel corso della sua tournée in Italia ed in Francia, i risultati sono deludenti, essendo il suo bolide incapace di adattarsi alle condizioni di corsa.

Nel 1951, in collaborazione con l'uomo di affari di Basilea Peter (Gregor) Staechelin, decide di fondare la scuderia Espadon. Acquista due Ferrari 212 senza compressore, essendo una fornita del motore 2563 cm³ destinato al F1. In occasione delle prove, Staechelin distrugge uno dei due veicoli mentre il talento di Fischer emerge: vittorie ad Angoulême e ad Aix-les-Bains, 3^o a Siracusa, 6^o a Pau, 3^o a San Remo, 2^o a Bordeaux, un 4^o posto nei Paesi Bassi ed un 6^o in Germania; il suo bilancio 1951 in F1, se si confronta con quelli delle squadre ufficiali, è notevole. Stesso cammino in F2, dove termina 6^o a Monza, 2^o a Erlen e 3^o sull'Avus. Chiude l'anno con il titolo di Campione di Svizzera in categoria corsa e figura tra i dieci migliori sportivi del paese, tenendo presente qualsiasi sport.

L'anno successivo, il Campionato del Mondo si disputa con monoposti di F2 e questo permette a Fischer di raccogliere lauri. Termina praticamente tutte le prove con un posto sul podio. Dopo la sua vittoria sull'Avus, il « Berliner Montags Echo » pubblica questo: « Quello che ha dimostrato lo Svizzero Rudolf Fischer con la sua nuova Ferrari 4-cilindri cancella certamente tutto ciò che si è potuto vedere dopo-guerra sull'Avus. La





© ARCHIVES DOMINIQUE GASNERIE

Page de gauche : oui, vous êtes bien sur les hauteurs de Lausanne, sur le tracé de la Blécherette jouxtant l'aérodrome de la capitale vaudoise (1949) pour le «Prix du Léman» : Rudi Fischer figure en deuxième ligne avec sa Gordini T11 n° 30.

Au milieu des remparts d'Angoulême cette fois, notre compatriote file vers une nouvelle victoire avec sa Ferrari (1951). Bouquet à la main, il se désaltère tandis que les officiels et les journalistes s'apprêtent à le congratuler.

Linke Seite: ja, Sie sehen richtig, oberhalb der Stadt Lausanne, auf der Blécherette-Rundstrecke, gleich neben dem Flugplatz der Waadtländer Hauptstadt (1949) beim «Prix du Léman»: Fischer fährt in der zweiten Reihe mit seinem Gordini T11, Nr. 30.

Dieses Mal vor den Mauern von Angoulême, wo unser Landsmann einem neuerlichen Sieg entgegenfährt, am Steuer seines Ferrari (1951). Er löscht seinen Durst, Blumenstrauss in der Hand, währendem sich Offizielle und Journalisten zur Gratulation anschicken.

Pagina di sinistra: sì, ovviamente siete sulle altezze di Losanna, sul tracciato della Blécherette adiacente all'aerodromo della capitale vodese (1949) per il «Prix del Lemano»: Rudi Fischer appare in seconda linea con la sua Gordini T11 n. 30.

In mezzo ai bastioni di Angoulême questa volta, il nostro compatriota vola verso un'altra vittoria con la sua Ferrari (1951). Mazzo alla mano si rinfresca mentre gli ufficiali e i giornalisti si preparano a festeggiarlo.



© ARCHIVES DOMINIQUE GASNERIE

© ARCHIVES ADRIANO CIMAROSTI