





© PIERGIORGIO MORANDINI

Au volant de cette Bellasi-Ford F1 70 construite spécialement pour lui dans les environs de Varese (I), Silvio Moser tente d'arracher sa qualification pour le GP d'Autriche 1970. Il y parvient. Cette monoplace a été produite à un seul exemplaire.

Am Steuer dieses Bellasi-Ford F1 70, der in der Gegend von Varese (I) speziell für ihn hergestellt wurde versucht Silvio Moser die Qualifikationshürde anlässlich des GP von Österreich 1970 zu meistern: es gelingt ihm. Dieser Monoposto existiert in einem einzigen Exemplar.

Al volante di questa Bellasi-Ford F1 70 realizzata specialmente per lui nei dintorni di Varese (I), Silvio Moser tenta di strappare la sua qualificazione al GP d'Austria 1970. Ci riesce. Questa monoposto è stata prodotta in un solo esemplare.

En dépit de sa population restreinte (354'000 habitants officiellement recensés à fin 2017), le Tessin est, proportionnellement, le canton qui a fourni le plus grand nombre de pilotes suisses dans l'histoire des GP modernes. On en dénombre en effet six, dans l'ordre chronologique: Ottorino Volonterio, Silvio Moser, Clay Regazzoni, Loris Kessel, Franco Forini et Andrea Chiesa. Était-ce la proximité du mythique circuit de Monza situé à moins d'une heure de sa frontière qui déclencha cette déferlante? Possible. Monza vit notamment le premier triomphe dans la discipline reine de Clay Regazzoni (1970). Et Franco Forini y goûta à ses premières émotions de pilote de GP (1987).

Mais Monza fut aussi le théâtre du terrible accident dont fut victime Silvio Moser. Nous étions le jeudi 25 avril 1974, une date fériée en Italie. Le Tessinois disputait alors les 1000 Kilomètres de Monza, manche du championnat du monde des constructeurs au volant d'une Lola T294 à moteur BMW 2 litres, propriété de son ami Antonio Nicodemi mais engagée sous les couleurs du Bretscher Racing Team. La course touchait à sa fin et Moser pouvait l'entrevoir avec confiance puisqu'avec son équipier italien, il occupait la tête de sa catégorie. Mais à l'approche de la chicane Ascari, suite à un bris de suspension, il perdit le contrôle de son bolide, frappait le rail avant de terminer son embarquée contre la March de Gabriele Serblin, garée là depuis pratiquement le début de la course. Les chocs successifs, très violents, occasionnaient de graves blessures internes et à la tête de notre compatriote. Inconscient, hospitalisé dans un premier temps dans un établissement de Milan puis transféré à Locarno, Silvio Moser, resté dans le coma depuis lors, décédait un mois plus tard (très exactement le 26 mai) dans cette localité. Il venait d'avoir 33 ans.

Insbesondere gemessen an seiner Grösse (Ende 2017 wurden offiziell 354'000 Einwohner erfasst) ist das Tessin der Kanton mit der höchsten Zahl von Schweizer Fahrern in der neueren GP-Geschichte. In chronologischer Reihenfolge sind es deren sechs: Ottorino Volonterio, Silvio Moser, Clay Regazzoni, Loris Kessel, Franco Forini und Andrea Chiesa. Hat die geografische Nähe zur legendären Rennstrecke von Monza – sie ist von der Grenze in weniger als einer Stunde erreichbar – diese Welle ausgelöst? Gut möglich. Monza ist unter anderem Schauplatz von Clay Regazzonis erstem Triumph in der Königsklasse (1970), und dort erlebt Franco Forini 1987 seine ersten Emotionen als GP-Pilot.

In Monza ereignet sich jedoch auch Silvio Mosers schrecklicher Unfall. Es ist Donnerstag, der 25. April 1974. An diesem italienischen Feiertag nimmt der Tessiner am 1000 Kilometer-Rennen von Monza teil, das zur Markenweltmeisterschaft zählt. Unter der Bewerbung des Bretscher Racing Teams steuert er den Lola T294-BMW seines Freundes Antonio Nicodemi. Das Rennen neigt sich dem Ende zu, und Moser kann zuversichtlich sein, führt er doch mit seinem italienischen Partner die Zweiliterklasse an. Aber nach einem Aufhängungsbruch verliert er beim Anbremsen der Ascari-Schikane die Kontrolle über den Bolide, prallt in die Leitplanke und anschliessend in den kurz nach Rennbeginn dort abgestellten March von Gabriele Serblin. Bei diesen ausgesprochen heftigen Kollisionen erleidet Silvio Moser schwere Verletzungen an den inneren Organen und am Kopf. Bewusstlos wird er zuerst in ein Mailänder Spital eingeliefert und anschliessend nach Locarno verlegt. Ohne aus dem Koma zu erwachen, verstirbt er dort einen Monat später (genau am 26. Mai) im Alter von 33 Jahren. Als typischer Schweizer Motorsportneuling verdient der in Zürich als Sohn eines

Nonostante la sua popolazione ristretta (354'000 abitanti ufficialmente registrati alla fine del 2017), il Ticino è, proporzionalmente, il cantone che ha fornito il più grande numero di piloti svizzeri nella storia dei GP moderni. Se ne contano in effetti sei, nell'ordine cronologico: Ottorino Volonterio, Silvio Moser, Clay Regazzoni, Loris Kessel, Franco Forini ed Andrea Chiesa. Forse era la vicinanza del circuito mitico di Monza situato a meno di un'ora del suo confine che iniziò quest'ondata? Possibile. Monza vide in particolare il primo trionfo nella disciplina regina di Clay Regazzoni (1970). E Franco Forini ci gustò alle sue prime emozioni di pilota di GP (1987).

Ma Monza fu anche il teatro dello spaventoso incidente di cui fu vittima Silvio Moser. Il Giovedì 25 aprile 1974, un giorno festivo in Italia. Il Ticinese disputava i 1000 Chilometri di Monza, gara del campionato del mondo dei costruttori al volante di una Lola T294 a motore BMW 2 litri, proprietà del suo amico Antonio Nicodemi ma iscritta sotto i colori del Bretscher Racing Team. La corsa volgeva alla sua fine e Moser poteva intravederla con fiducia poiché con il suo compagno di squadra italiano, occupava la testa della sua categoria. Ma all'approccio della variante Ascari, in seguito alla rottura della sospensione, perse il controllo del suo bolide, colpì il guardrail prima di terminare la sua sbandata contro la March di Gabriele Serblin, parcheggiata lì, praticamente dall'inizio della corsa. Gli urti successivi, molto violenti, causavano gravi ferite interne ed alla testa del nostro compatriota. Privo di sensi, fu ospedalizzato inizialmente in uno stabilimento di Milano, poi trasferito a Locarno, Silvio Moser, rimasto nel coma da allora, morì un mese più tardi (esattamente il 26 maggio) in questa località. Aveva appena compiuto 33 anni.



Les F1 sur les routes de montagne: Silvio Moser engage sa Cooper-ATS et sa Brabham-Ford avec le même bonheur: succès absolu en Autriche, à Gargellen (n° 107) en 1967 puis aux Rangiers en 1969 (n° 56).

Mit den F1 in die Berge: Silvio Moser setzt seinen Cooper-ATS wie auch den Brabham-Ford mit Erfolg an Bergrennen ein: klarer Sieg in Österreich, in Gargellen (Nr. 107) 1967, dann in Les Rangiers, 1969 (Nr. 56).

Le F1 sulle strade di montagna: Silvio Moser impegna la sua Cooper-ATS e la sua Brabham-Ford con lo stesso successo: vittoria assoluta in Austria, a Gargellen (n. 107) nel 1967 e poi ai Rangiers nel 1969 (n. 56).



D.R.



© ARCHIVES JEAN-MAURIE WYDER



© ARCHIVES JEAN-CLAUDE SCHERTENEIB

Le talent de Moser éclate au grand jour à l'automne 1964 : quatre courses de F3 inscrites au programme de la Temporada argentine et autant de victoires au volant de sa Brabham-BMC. L'avenir du petit tessinois s'annonce radieux...

Das Talent Mosers offenbart sich im Herbst 1964 : mit vier F3-Läufen, die im Programm der argentinischen Temporada aufgeführt sind und ebenso zahlreichen Siegen mit seinem Brabham-BMC. Die Zukunft Mosers steht unter einem guten Stern...

Il talento di Moser scoppia alla grande nell'autunno 1964 : quattro gare di F3 iscritte al programma della Temporada Argentina e altrettante vittorie al volante della sua Brabham-BMC. Il futuro del piccolo ticinese si annuncia radiante...

Né à Zürich d'un père antiquaire, Moser fit ses classes comme tout aspirant suisse, c'est-à-dire en côte et en slaloms avant d'être attiré – sur la base de son talent – par l'international et la monoplace en particulier. Son nom fit la une des journaux à la fin 1964. Le Tessinois a alors 23 ans et est invité à participer à la «Temporada», une série d'épreuves organisées en Argentine par le quintuple champion du monde Juan Manuel Fangio. Au volant de sa Brabham de formule 3, il rafle tout sur son passage : quatre courses et autant de victoires. Avec un tel bilan, il rentre au pays avec des espoirs plein la tête : la F3 représente à cette époque un réel tremplin vers le sommet. Et comment le freiner dans ses pensées d'autant que ce «palmarès» s'orne d'une deuxième place acquise (derrière un certain Jackie Stewart) lors du GP de Monaco, un rendez-vous incontournable et observé à la loupe par tous les décideurs!

Tout semble donc réuni pour que le jeune Suisse dont l'un des meilleurs amis n'est autre que son voisin Clay Regazzoni franchisse bientôt les derniers échelons le séparant de la gloire. D'ailleurs, il s'y emploie en multipliant des apparitions en F2 (parfois avec de bons résultats, comme à Hockenheim – 2° – avec un matériel plutôt défraîchi qui traduit le manque de moyens à sa disposition) et en s'aventurant même en endurance au début 1965 pour le compte de l'usine Iso Grifo. Mais l'opération qui a pour cadre les 12 Heures de Sebring se termine par une grosse chaleur de laquelle Moser sort meurtri dans sa chair et l'oblige notamment à renoncer à s'aligner au Mans. Dès la fin de sa convalescence, il songe F1. En fait son objectif sans condition. Car pour lui et il en est le premier conscient, le temps commence à presser. Après celui de certains mécènes de la région dont Amilcare Martinelli et Armando Sonvico, il reçoit le soutien de

Antiquars geborene Moser seine Sporen zuerst bei Slaloms und Bergrennen ab, bevor er sich angesichts seines Talents der internationalen Szene und speziell den Formelwagen zuwendet. Ende 1964 steht sein Name auf den Titelseiten der Zeitungen. Gerade mal 23 Jahre alt, wird der Tessiner an die «Temporada» eingeladen, eine vom fünffachen Weltmeister Juan Manuel Fangio organisierte Rennserie in Argentinien. Am Steuer seines Formel-3-Brabham dominiert er nach Strich und Faden, gewinnt er doch alle vier Rennen. Mit einer derartigen Erfolgsbilanz hegt er bei seiner Rückkehr grosse Hoffnungen, gilt doch die Formel 3 zu jener Zeit als Sprungbrett für den GP-Zirkus. Als er seinen Palmares noch mit dem zweiten Platz (hinter einem gewiss Jackie Stewart) beim prestigeträchtigen Rahmenrennen zum GP von Monaco bereichern kann, wo alle Entscheidungsträger den Nachwuchs unter die Lupe nehmen, drehen sich all seine Gedanken nur noch um die Königsklasse.

Alle Voraussetzungen scheinen erfüllt, damit der junge Schweizer, zu dessen besten Freunden sein Nachbar Clay Regazzoni gehört, bald die letzten Stufen zum Olymp erklimmen kann. Er selbst trägt alles dazu bei, indem er so oft wie möglich in der F2 startet, wo er manchmal gute Ergebnisse wie den 2. Platz in Hockenheim herausfährt, obschon er wegen seiner knappen Finanzen mit zweitklassigem Material Vorlieb nehmen muss. Im Frühjahr 1965 verdingt er sich sogar als Werkfahrer für Iso Grifo an Langstreckenrennen. Aber dieses Abenteuer anlässlich der 12 Stunden von Sebring geht für Moser übel aus (Unfall infolge Bremsversagen), und auch der Le-Mans-Einsatz fällt ins Wasser. Kaum hat er seine Verletzungen auskuriert, denkt er wieder an die F1, ist diese doch sein bedingungsloses Ziel. Er ist sich bewusst, dass ihm nicht mehr viel Zeit bleibt. Zu Beginn haben ihm lokale

Nato a Zurigo di un padre antiquario, Moser fece le sue classi come ogni candidato svizzero, cioè nelle cronoscalate ed nei slalom prima di essere attirato - sulla base del suo talento - dalle gare internazionale e le monoposte in particolare. Il suo nome fece la prima pagina dei giornali alla fine del 1964. Il Ticinese di 23 anni a quel tempo è invitato a partecipare alla «Temporada», una serie di gare organizzate in Argentina dal quintuplo campione del mondo Juan Manuel Fangio. Al volante della sua Brabham di formula 3, porta via tutto sul suo passaggio : quattro corse ed altrettante vittorie. Con questo bilancio, rientra al paese con tante speranze nella testa : la F3 rappresenta a quest'epoca un reale trampolino verso il vertice. E come rallentarlo nei suoi pensieri tanto più che questo «albo d'oro» si decora di un secondo posto acquisito (dietro un certo Jackie Stewart) in occasione della GP di Monaco, un appuntamento molto importante ed osservato alla lente da tutte le istanze decisionali!

Tutto sembra dunque riunito affinché il giovane Svizzero di cui uno dei migliori amici non è altro che il suo vicino Clay Regazzoni superi presto gli ultimi scalini che lo separano dalla gloria. Del resto, lui si dà da fare moltiplicando le sue apparizioni in F2 (a volte con buoni risultati, come a Hockenheim – 2° – con un materiale piuttosto sciupato che traduce la mancanza di mezzi a sua disposizione) e rischiandosi anche nelle corse di durata all'inizio del 1965 per conto della fabbrica Iso Grifo. Ma l'operazione che ha per quadro le 12 ore di Sebring si conclude con un grande spavento del quale Moser esce ferito e lo costringe in particolare a rinunciare ad allinearsi alle 24 ore di Le Mans. Alla fine della sua convalescenza, pensa fortemente alla F1. In realtà, è il suo unico obiettivo. Perché il tempo comincia ad essere stretto, e ne è il primo a saperlo.