© ARCHIVES DE GRAFFENRIED

EMMANUEL «Toulo» DE GRAFFENRIED

18.05.1914, Paris.
† 22.01.2007, Lonay (VD).

Jean-Claude Schertenleib

© ARCHIVES ADRIANO CIMAROSTI

Déclaré vainqueur au volant de sa nouvelle Maserati 4CLT/48 du GP d'Angleterre de F1 sur le tracé de Silverstone le 14 mai 1949, Toulo de Graffenried entre alors dans l'histoire. A 35 ans. Dommage pour lui que le championnat du monde des conducteurs ne sera officiellement créé que l'année suivante...

Er ist der Sieger des F1-GP von England am Steuer seines neuen Maserati 4CLT/48, auf der Rundstrecke von Silverstone, am 14. Mai 1949. Toulo de Graffenried erlebt und schreibt Geschichte – als 35-jähriger. Schade für ihn, dass die Fahrer-Weltmeisterschaft erst im folgenden Jahr ausgeschrieben wird...

Dichiarato vincitore al volante della sua nuova Maserati 4CLT/48 del GP d'Inghilterra di F1 sul tracciato di Silverstone il 14 maggio 1949, Toulo de Graffenried entra allora nella storia. A 35 anni. Peccato per lui, il Campionato del Mondo Piloti sarà ufficialmente creato soltanto l'anno successivo...

18 mai 1914. Le ciel est resplendissant sur Paris. Dans un immeuble cossu de la rue Octave Feuillet où habitera quelques années plus tard un certain André Citroën, Emmanuel de Graffenried voit le jour, troisième enfant du Baron Léo de Graffenried-Burgistein.

Deux mois et dix jours plus tard, le ciel s'assombrit sur la Vieille Europe. C'est le début de la Grande Guerre. La dernière, croit-on alors fermement. Le petit Emmanuel, lui, va bientôt être affublé d'un surnom qui l'accompagnera au-delà de sa mort, inscrit à tout jamais dans l'histoire de la course automobile: «Toulo». L'origine de cet étonnant raccourci nominal? « Il me vient de ma nurse britannique et il m'a suivi toute ma vie. Mon nom de famille semblant compliqué à prononcer dans certains pays, Toulo, c'était simple et on pouvait le dire dans toutes les langues», aimait-il à raconter.

Raconter. De cette voix chantante. Avec ces mots choisis: ainsi était le premier vainqueur suisse d'un GP de formule 1. Jusqu'à la fin, le 22 janvier 2007, Toulo de Graffenried a gardé toute sa tête. Mieux, ses talents de conteurs que ceux qui ont eu la chance de l'approcher ont toujours appréciés, sont restés intacts. Homme de classe par son sang, par son éducation, il allait devenir l'un de ces seigneurs de la course comme on en comptait encore tant au milieu du siècle dernier. Pilote, oui, car l'automobile allait rapidement entrer dans sa vie.

Il y a d'abord les nombreux voyages entre la Suisse et Paris dans la Pic-Pic genevoise (Piccard & Pictet) pilotée par son père. Il y aura bientôt la découverte de la course, du côté du Klausen. Emmanuel est alors un jeune homme en pleine forme physique qui a étudié au Collège Saint-Jean à Fribourg puis à

18. Mai 1914, ein wunderschöner Himmel wölbt sich über Paris. Im wohlhabenden Gebäude der Rue Octave Feuillet, dort wo einige Jahre später ein gewisser André Citroën residieren wird, ist es der erste Lebenstag von Emmanuel de Graffenried, drittes Kind des Baron Léo de Graffenried-Burgistein.

Keine zwei Monate später wird der Himmel über dem alten Europa immer dunkler. Der Grosse Krieg bricht aus – es wird der letzte sein, so meint man. Was den noch ganz kleinen Emmanuel betrifft, so erhält er einen Übernamen, der ihn während seiner ganzen Rennkarriere und bis an sein Lebensende begleiten wird: «Toulo». Woher dieses Kürzel stammt? «Von meinem britischen Kindermädchen, die mich praktisch das ganze Leben begleitete. Da mein Familienname in einigen Ländern als zu kompliziert betrachtet wurde, nahm man Toulo, einfach auszusprechen und in allen Sprachen lesbar», erzählt er.

Erzählen – mit seiner etwas singenden Stimme. Und mit gewählten Worten – das war, kurz umrissen, der erste Schweizer Sieger eines Formel 1-Grand Prix. Seine Talente als Erzähler blieben intakt bis zum Ableben am 22 Januar 2007 – bis dann hatte nämlich Toulo noch «alle Tassen im Schrank». Aufgrund seiner Herkunft, aber auch über seine Erziehung, wird er zu einem der «Grandseigneurs» im Rennsport, deren es Mitte des letzten Jahrhunderts noch einige gab. Und Rennfahrer? Ja, denn das Automobil wird bald sein Leben prägen.

Da sind zum einen die zahlreichen Autoreisen zwischen der Schweiz und Paris und zwar an Bord des Pic-Pic (Piccard & Pictet, eine Genfer Marke), gefahren durch seinen Vater. Und etwas später, das Bergrennen am Klausen. Zu jener Zeit ist Emmanuel ein junger Mann

18 maggio 1914. Il cielo risplende su Parigi. In un opulento edificio in Rue Octave Feuillet, dove un certo André Citroën visse alcuni anni dopo, nacque Emmanuel de Graffenried, il terzo figlio del barone Léo de Graffenried-Burgistein.

Due mesi e dieci giorni dopo, il cielo si oscurerà sulla vecchia Europa e sarà l'inizio della Grande Guerra. L'ultima, si credeva fermamente all'epoca. Il piccolo Emmanuel, sarà presto adornato con un soprannome che lo accompagnerà oltre la sua morte, scolpito per sempre nella storia delle corse: «Toulo». L'origine di questo sorprendente nomignolo? «Viene dalla mia balia britannica e mi ha seguito per tutta la vita. Il mio nome sembrava complicato da pronunciare in alcuni paesi, Toulo, era semplice e si poteva dire in tutte le lingue», gli piaceva raccontare.

Raccontare, con la sua voce melodica, con queste precise parole: è stato il primo vincitore svizzero di un GP di Formula 1. Fino alla fine, il 22 gennaio 2007, Toulo de Graffenried ha mantenuto la lucidità. Meglio, le sue capacità di narratore sono rimaste intatte, come hanno sempre apprezzato quelli che hanno avuto la possibilità di avvicinarsi a lui. Un uomo di classe per nascita ed educazione, che si avviava a diventare uno di quei Signori delle Corse, come ce n'erano tanti nella metà del secolo scorso. Pilota, sì, perché l'auto è entrata rapidamente nella sua vita.

Innanzitutto ci sono i numerosi viaggi tra la Svizzera e Parigi nella «Pic-Pic» ginevrina (Piccard & Pictet) guidata da suo padre. Presto ci sarà la scoperta delle corse, sul Klausen. Emmanuel è un giovane in piena forma fisica che ha studiato al Saint-Jean College di Friburgo e poi al Rosey Institute di Rolle, dove sarà compagno di classe del futuro Principe di Monaco. Sciatore emerito,

l'Institut du Rosey à Rolle où il aura notamment pour camarade de classe le futur Prince de Monaco. Skieur émérite, joueur de hockey sur glace de talent pendant l'hiver, il pratique aussi assidûment l'athlétisme et l'aviron.

Fin 1935 – il n'a pas encore 22 ans –, il achète une Alfa Romeo 6C Gran Sport «Testa Fissa» Zagato, millésime 1933, un six cylindres en ligne à culasse fixe, deux arbres à cames en tête, un compresseur, pour une puissance de 84 CV à 5000 tours/minute. Sa toute première course, pardonnez du peu, ce seront les Mille Miglia en avril 1936. On est alors en pleine guerre d'Ethiopie, l'Italie fasciste est soumise à des sanctions économiques; mais l'épreuve mythique qui fête cette année-là son dixième anniversaire, est plus forte que tout. L'heure est aux carburants de remplacement? La belle affaire; on découvre au départ six voitures à gazogène, une technologie qui, parce que le monde, une fois encore, va bientôt basculer dans le chaos, sera remise non pas aux goûts mais bien aux nécessités du jour quelques années plus tard. «Les Mille Miglia? Ma toute première course. Le Baron Jacques de Rahm, un ami suisse établi en Italie, venait de constituer la Scuderia Maremmana qui y alignait trois Alfa Romeo: une 8C 2900 B pour Biondetti-Cerasa (4e), une 8C 2300 Monza 2.6 pour lui-même et Banti (7e à l'arrivée) et cette 6C Zagato qu'il m'avait proposé de piloter. C'était très flatteur pour moi car les Mille Miglia, c'était un immense événement. J'étais d'ailleurs tellement ému que dans une longue ligne droite, je suis arrivé sur un pont de chemin de fer que j'avais vu trop tard et j'ai tapé de l'arrière. Le châssis était faussé, j'ai tout de même réussi à ramener la voiture à Florence où j'ai dû abandonner. Tout était bloqué. Ce premier accident, fort heureu-

in physischer Höchstform, der im Collège Saint-Jean in Fribourg und später im Institut du Rosey in Rolle seine Schulzeit verbringt. In Rolle hatte er als Klassenkameraden… den späteren Fürsten von Monaco. Toulo ist ein talentierter Sportler, auf Skis, als Eishockeyspieler und, im Sommer, als Leichtathlet und Ruderer.

Ende 1935 – er ist noch nicht 23-jährig – kauft er einen Alfa Romeo 6C Gran Sport «Testa Fissa» Zagato, Jahrgang 33, mit einem 6-Zylinder Reihenmotor und festem Zylinderkopf bestückt, zwei obenliegende Nockenwellen, einem Kompressor – dies alles für 84 PS bei 5'000/min. Und er fängt gleich mit Grossem an: nichts weniger als die Mille Miglia, im Jahre 1936. Italien war damals voll mit dem Krieg in Äthiopien beschäftigt, das faschistische Italien leidet unter wirtschaftlichen Sanktionen, doch was solls: das traditionsreiche Rennen feiert in jenem Jahr seinen zehnten Geburtstag – wie kann man da widerstehen? Und da man nach Ersatztreibstoffen sucht, finden sich am Start sechs Automobile mit Holzvergasern ein, die Technologie die nur wenige Jahre später, als die Welt wieder ins Chaos stürzt, zur Norm wird. «Die Mille Miglia? Mein allererstes Rennen. Baron Jacques de Rham, ein in Italien lebender Schweizer Freund, hatte soeben die Scuderia Maremmana gegründet, die mit drei Alfa antrat: ein 8C 2900B für Biondetti-Cerasa (4. Platz), ein 8C 2800 Monza 2,6 L für ihn selbst (er fuhr mit Banti, 7. Platz) und den 6C Zagato, den er mir anvertraute. Für mich war es ein schmeichelhaftes Angebot. Ich war dann derart ergriffen, dass ich auf einer langen Geraden viel zu schnell an eine Eisenbahnbrücke geriet – ich hatte sie zu spät gesehen. Ich sass mit dem Hinterwagen auf: das Fahrgestell war beschädigt, doch konnte ich trotzdem den

giocatore di hockey su ghiaccio di talento durante l'inverno, pratica assiduamente anche atletica e canottaggio.

Alla fine del 1935 – non ha ancora 22 anni – acquista un'Alfa Romeo 6C Gran Sport «Testa Fissa» Zagato, modello 1933, un sei cilindri a testa fissa, due alberi a cammes in testa, compressore, che eroga una potenza di 84 CV a 5000 giri/min. La sua primissima corsa, scusate se è poco, sarà la Mille Miglia nell'aprile del 1936. Allora è in pieno svolgimento la guerra in Etiopia, l'Italia fascista è soggetta a sanzioni economiche; ma l'evento mitico, che celebra quell'anno il suo decimo anniversario, è più forte di qualsiasi altra cosa. È il momento dei combustibili alternativi? Il caso curioso; alla partenza si presentano sei automobili con gassificatore, una tecnologia che – il mondo, ancora una volta, sarà presto nel caos – non sarà di moda, ma di necessità dopo qualche anno. «La Mille Miglia? La mia prima gara. Il Barone Jacques de Rahm, un amico svizzero trasferito in Italia, aveva appena creato la «Scuderia Maremmana» che schierava tre Alfa Romeo: una 8C 2900 B per Biondetti-Cerasa (4°), una 8C 2300 Monza 2.6 per sé e Banti (7° alla fine) e la 6C Zagato che mi ha proposto di pilotare. È stato molto lusinghiero per me perché la Mille Miglia è stato un grande evento. Ero così commosso che dopo lungo rettilineo sono arrivato ad un ponte sulla ferrovia che avevo visto troppo tardi e ho sbattuto il posteriore. Il telaio si è piegato, ma sono comunque riuscito a riportare la macchina a Firenze, dove ho però dovuto abbandonare. Tutto si è bloccato. Questo primo incidente, fortunatamente con conseguenze puramente materiali, avrebbe potuto scoraggiarmi; così non è stato. Al contrario, mi ha aiutato a capire, mentre ero ancora molto giovane, che

© ARCHIVES DE GRAFFENRIED

Avec son ami, le richissime américain John Dupuy, à droite sur ce cliché: ensemble, ils vont vivre quelques belles aventures...
A l'époque – fin des années 1940 – c'est l'équipement requis pour dompter les bolides de F1; Toulo de Graffenried en rajoute en remontant ses manches ce qui en dit long sur sa détermination...

Mit seinem Freund, dem steinreichen Amerikaner John Dupuy, rechts im Bild, wird er einige tolle Abenteuer erleben...
Damals, Ende der 40er Jahre, benötigt man eine solche Kleidung um die F1-Boliden zu bändigen. Toulo setzt noch eins drauf – mit hochgekrempelten Ärmeln, um seiner Entschlossenheit Ausdruck zu geben...

Con il suo amico, il ricchissimo americano John Dupuy, a destra su questa foto: insieme, vivranno alcune belle avventure...
All'epoca - fine degli anni 1940 – è l'attrezzatura richiesta per domare i bolidi di F1; Toulo de Graffenried esagera un po' rimboccando le sue maniche e questo ne dice lungo sulla sua determinazione...

© AUTOMOBIL REVUE / REVUE AUTOMOBILE

sement aux conséquences purement matérielles, aurait pu me décourager; il n'en a rien été. Au contraire, il m'a aidé à comprendre, alors que j'étais encore très jeune, que l'enthousiasme non contrôlé pouvait avoir des conséquences néfastes; ce jour-là, la passion du public italien m'avait dopé. Ce constat posé, je n'ai pas eu le moindre instant l'intention de mettre fin à cette aventure qui ne faisait que de commencer» se souviendra Toulo de Graffenried.

Ramenée sur un camion à Fribourg, la voiture est réparée et le 22 août, dans le cadre et à la veille du GP de Suisse, le Prix de Bremgarten pour voitures de sport permet à un jeune débutant de remporter ses premiers lauriers. Il y en aura bientôt de nombreux autres qui rappellent à l'envi que la course, en ces temps-là, c'était d'abord de formidables aventures humaines: deux jours de route dans une Europe en pleine tension pour traverser l'Allemagne, la Hongrie et la Roumanie afin de participer à une course de côte et d'avoir l'honneur d'être applaudi par le Roi Carol et le Prince Nicolas.

Car la course attirait les grands de ce monde, nobles de différents pays et riches héritiers qui partageaient les mêmes passions: «avec l'un de mes anciens camarades de l'Institut du Rosey, nous avons eu l'opportunité de racheter à un pilote australien, Frederick McEvoy, deux Maserati, une 4CM1500 et une 6CM1500». Ce camarade, John Dupuy, est un riche Américain, l'un des géants de l'acier à Pittsburgh en Pennsylvanie: «comme il aimait un peu trop la dive bouteille, nous complotions pour qu'il reste au stand sans risquer inutilement sa vie. Et moi, je courais…» Les deux Maserati, affublées sur leurs flancs d'un drapeau suisse et de la bannière étoilée, sont préparées et entretenues dans les ateliers de Neri à Turin; un

Alfa bis nach Florenz bringen – alles war blockiert, ich musste aufgeben. Dieser erste Unfall, der zwar nur materielle Schäden verursachte, hätte mich entmutigen können. Ganz das Gegenteil geschah: er half mir zu verstehen, dass ich ja noch jung war, dass ein unkontrollierter Enthusiasmus schlimme Folgen haben konnte. An jenem Tag war ich durch das italienische Publikum angefeuert worden… Nachdem ich mir das Ganze durch den Kopf gehen liess, hatte ich keinerlei Absicht, diesen Abenteuern ein Ende zu setzten, Abenteuer die ja erst ihren Anfang nahmen» erinnerte sich de Graffenried.

Per Lastwagen nach Fribourg zurückgebracht, wird der Rennwagen dort repariert und am 22. August, am Vortag zum GP der Schweiz, am Preis von Bremgarten der von Sportwagen bestritten wird, kann der Anfänger seine ersten Lorbeeren pflücken. Es ist der Beginn einer ganzen Reihe von Erfolgen die beweisen, dass der Rennsport in jenen Tagen in erster Linie ein grossartiges, menschliches Abenteuer darstellt: darauf folgen zwei Tage Strassenfahrt in einem von Spannungen zerrissenen Europa, quer durch Deutschland, Ungarn und bis nach , Rumänien wo Toulo an einem Bergrennen teilnimmt, unter dem Applaus von König Carol und Prinz Niklaus.

Damals zog der Automobilrennsport die Grossen dieser Welt an, die Noblen aus verschiedenen Ländern und die reichen Erben, alle derselben Leidenschaft frönend: «Mit einem meiner ehemaligen Kameraden aus dem Institut du Rosey, haben wir einem australischen Fahrer, Frederick McEvoy, zwei Maserati abgekauft, ein 4CM1500 und ein 6CM1500.» Der Kamerad nennt sich John Dupuy, ein reicher Amerikaner, mit riesigen Stahlwerken in Pittsburgh, Pennsylvanien: «Doch er hatte einen starken Hang zum Alkohol, und so

l'entusiasmo incontrollato poteva avere conseguenze negative; quel giorno, la passione del pubblico italiano mi aveva esaltato. Detto questo, non ho avuto la minima intenzione terminare questa avventura che stava appena cominciando», ricorda Toulo de Graffenried.

Riportata a Friburgo con un camion, l'auto viene riparata e il 22 agosto, nel corso e alla vigilia del GP di Svizzera, la Corsa del Bremgarten per vetture Sport consente a un giovane «Rookie» di vincere il suo primo trofeo. Ci saranno presto molti altri episodi che ricordano a tutti come le corse di quei tempi fossero prima di tutto una grande avventura umana: un percorso di due giorni in un'Europa in piena tensione che attraversava Germania, Ungheria e Romania per partecipare ad una corsa in salita ed avere l'onore di essere applauditi da Re Carol e dal Principe Nicolas.

Perché le corse attraevano i grandi di questo mondo, nobili di diverse nazioni e ricchi ereditieri che condividevano le stesse passioni: «Con uno dei miei vecchi amici del collegio di Rosey, abbiamo avuto l'opportunità di acquistare dal pilota australiano Frederick McEvoy due Maserati, una 4CM1500 e una 6CM1500». Questo compagno di scuola, John Dupuy era un ricco americano, uno dei giganti dell'acciaio di Pittsburgh, in Pennsylvania: «Siccome amava troppo la «divina bottiglia», noi abbiamo complottato per tenerlo ai box senza fargli rischiare inutilmente la vita, nel mentre io correvo...» Le due Maserati, ornate sui fianchi con una bandiera svizzera ed una a stelle e strisce, sono preparate e gestite nelle officine di Neri a Torino; un meccanico eccellente che si dice sia diventato sordo in un orecchio regolando i suoi motori al suono degli scarichi: «Neri mi ha insegnato due cose, meccanica ed italiano. Era un ragazzo competente e dedicato – un

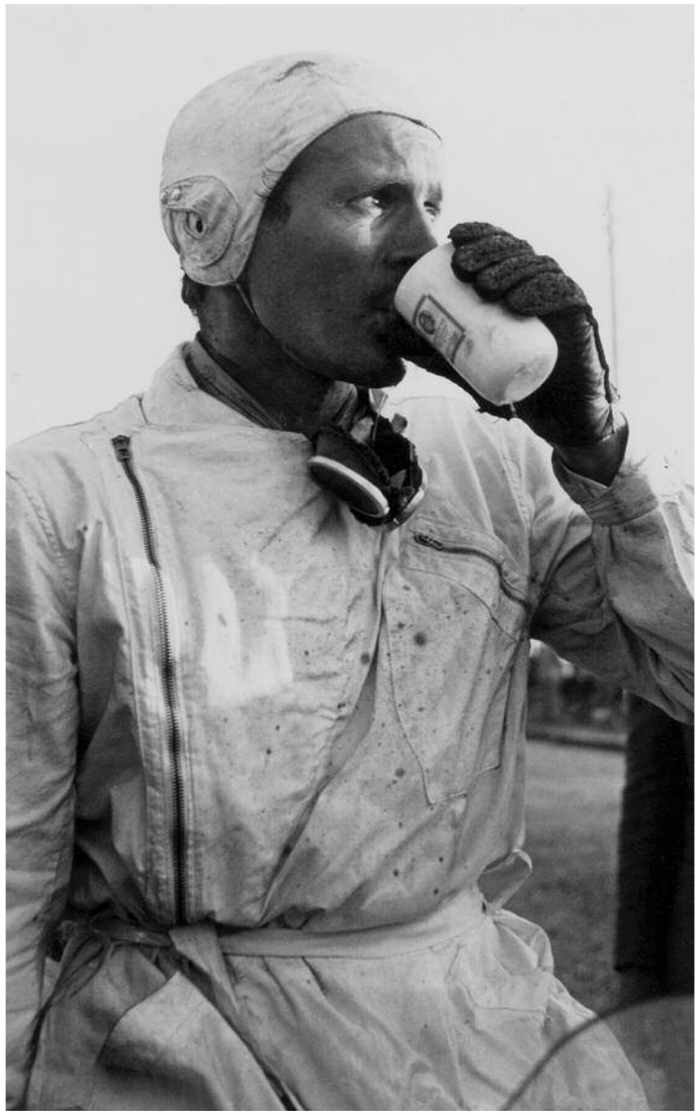
excellent mécanicien dont on raconte qu'il était devenu sourd d'une oreille à force de régler ses moteurs au seul son des échappements: «Neri m'a appris deux choses, la mécanique et l'italien. C'était un type compétent, dévoué, un béret vissé en permanence sur la tête et prêt à toutes les astuces pour faire rouler la voiture plus vite. Il était très rusé. Il ne se contentait pas de contrôler le nombre de tours moteur à l'oreille; il savait aussi, avec beaucoup de diplomatie, éviter les catastrophes. Ainsi, lorsque John Dupuy forçait un peu trop avant le départ, il faisait volontairement tomber la pression d'huile de la Maserati, prenait un air effrayé et lançait, avec son incomparable accent italien en roulant les «r»: «Impossible dé partir. Danger. Il n'y a plou dé pression d'houile!» Epoque bénie où le sport automobile est en grande partie affaire d'aristocrates: le Comte Trossi, le Prince de Siam Birabongse Bhanubandh, dit «Bira», le grand ami dont Toulo de Graffenried a fait connaissance par hasard à Brigue, au pied du Simplon, alors que le Prince et son cousin Chula chargeaient leur voiture de course sur un train en partance pour l'Italie. «Comme le pilote normand Philippe «Phi-Phi» Etancelin, je n'avais pas encore de casque. Je me contentais d'une casquette que je portais à l'envers. Mon premier heaume a été réalisé en contreplaqué par un célèbre chapelier de Londres. Je l'ai peint en rouge», expliquait-il. Le rouge, couleur du drapeau suisse, couleur d'origine des Maserati italiennes comme celle qu'il mènera pour la première fois à l'arrivée en avril 1937 lors de la Coppa Principessa di Piemonte, à Posillipo, dans les faubourgs de Naples où un circuit a été dessiné qui serpente entre les collines dominant la mer: «avant la course, le Prince du Piémont, futur roi d'Italie, est

wendeten wir alle Tricks an, um ihn in den Boxen zu behalten, damit er nicht sein Leben auf unnötige Weise aufs Spiel setzt. Dann fuhr eben ich…» Die beiden Maserati, die auf den Seiten stolz das Schweizer Kreuz und das amerikanische Sternenbanner aufweisen, werden in Turin vorbereitet, in den Werkstätten von Neri – einem ausgezeichneten Mechaniker und Tüftler, von dem gesagt wird, dass er auf einem Ohr taub wurde, weil er seine Motoren nur «übers Ohr», dem Auspufflärm, abstimmt. «Neri hat mir zwei Sachen beigebracht, die Mechanik und die italienische Sprache. Ein sehr kompetenter Kerl, ergeben, immer mit einem Béret auf dem Kopf und bewaffnet mit allen Kniffen um das Auto schneller zu machen. Doch er war ebenfalls, auf seine Art, Diplomat der wusste, wie man Katastrophen aus dem Weg ging. Wenn Dupuy vor dem Start sich etwas gar stark dem Alkohol hingab, so liess er den Öldruck des Maserati-Motors tief fallen, und schrie, mit einem unverwechselbaren italienischen Akzent wo die «R» hin und her rollten: «Du kannst nicht starrrten. Es fehlt derrr Öldrrruck!» Es war eine etwas spezielle Zeit im Automobilsport, wo vor allem Aristokraten den Ton angaben: Graf Trossi, de Prinz von Siam Birabongse Bhanubandh, kurz «Bira» genannt, ein enger Freund Toulos, nachdem er dessen Bekanntschaft zufällig machte, in Brig, als der Prinz und sein Vetter Chula beschäftigt waren, ihren Rennwagen auf den Zug nach Italien zu verladen.

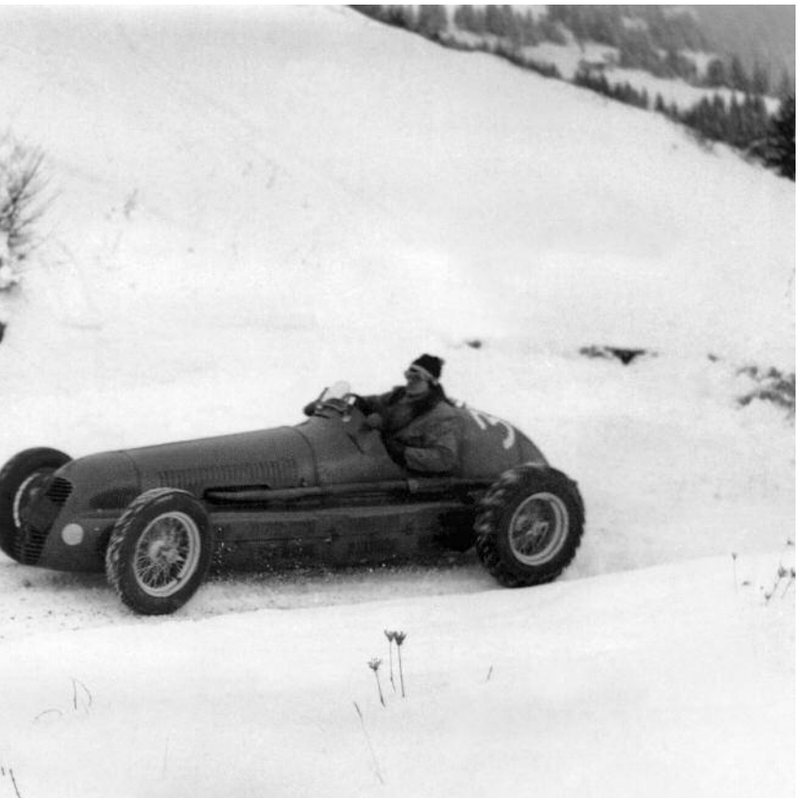
«So wie es der Fall für den normannischen Fahrer Philippe «Phi-Phi» Etancelin war, fuhr ich damals ohne Helm. Eine verkehrt aufgesetzte Mütze tat es auch. Mein allererster Helm wurde aus verklebtem Holz von einem berühmten Hutmacher in London angefertigt. Ich malte ihn dann in roter Farbe an»,

berretto costantemente calato sulla sua testa – pronto ad ogni soluzione ingegnosa per far correre la macchina più velocemente. Era molto furbo. Non solo controllava il numero di giri del motore nel suo orecchio; sapeva anche, con molta diplomazia, come evitare le catastrofi. Così, quando John Dupuy forzava un po' troppo prima della partenza, egli abbassava volontariamente la pressione dell'olio della Maserati, per poi comunicare, con un'aria un po' triste, con la «r» del suo caratteristico accento italiano: «Impossibile partire! Pericolo! Pressione olio troppo bassa!».

È un'epoca benedetta dove il motorsport è in gran parte un «affaire» tra aristocratici: il Conte Trossi, il Principe del Siam Birabongse Bhanubandh detto «Bira», suo grande amico, che Toulo de Graffenried aveva conosciuto per caso a Briga, ai piedi del Sempione, mentre il Principe e suo cugino Chula stavano caricando la loro auto da corsa su un treno diretto in Italia. «Come il pilota normanno Philippe» Phi-Phi «Etancelin, – racconta Toulo – non avevo ancora un casco: mi accontentavo di un berretto che indossavo al contrario. Il mio primo casco è stato realizzato in compensato da un famoso cappellaio di Londra. L'ho dipinto in rosso». Rosso, come il colore della bandiera svizzera, come il colore originale delle Maserati italiane, come quella che guiderà per la prima volta nell'aprile del 1937 alla Coppa Principessa di Piemonte, a Posillipo, alla periferia di Napoli, dove è stato tracciato un circuito che si snoda tra le colline a picco sul mare: «Prima della gara, il Principe di Piemonte, futuro Re d'Italia, è venuto ad accoglierci. C'è stata una falsa partenza causata dall'impazienza della Principessa che ha alzato la bandiera prima del segnale concordato».



© ARCHIVES DE GRAFFENRIED



© ARCHIVES DE GRAFFENRIED

Une F1 (une Maserati 4CL) à maîtriser par –10° sur la neige recouvrant la route menant de Sierre à Montana en Valais, en 1947 ! Toulo, équipé de mitaines, d'une écharpe et d'un bonnet de laine, s'en tire avec les honneurs puisqu'il s'impose dans cette épreuve singulière baptisée « Coupe de Noël », à 54 km/h de moyenne !

Ein F1-Bolide, hier sein Maserati 4CL und bei –10° C auf der schneebedeckten Strasse die von Sierre nach Montana führt, sah es 1947 so aus ! Toulo, durch Handschuhe, Schaal und Wollmütze beschützt, wird Sieger beim «Weihnachts-Cup» und zwar mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 54 km/h !

Una F1 (una Maserati 4CL) da pilotare per –10 gradi sulla neve che copre la strada che va da Sierre a Montana nel Vallese, nel 1947 ! Toulo indossa delle muffole, una sciarpa e un berretto di lana, se la cava con gli onori visto che s'impone in questa prova singolare battezzata « Coppa di Natale », a 54 km/h di medi !

venu nous saluer. Il y a eu un faux-départ provoqué par l'impatience de la Princesse qui a levé le drapeau avant le signal convenu».

Camarades pendant la saison, les seigneurs de la course se retrouvent aussi parfois dans des environnements différents. Ainsi, pendant l'hiver 1937/1938, le journal parisien «L'Intransigeant» organise le premier championnat de ski pour les pilotes à Auron-las-Donnas dans les Alpes maritimes, au-dessus de Nice. La piste du Chavalet mesure 3500 mètres, pour 700 m. de dénivellation; deux descentes sont programmées. Louis Chiron s'abime une cheville à l'entraînement, les Suisses sont à l'honneur: Christian Kautz l'emporte, de Graffenried termine troisième. Et «L'Intransigeant» de savourer: «à l'hôtel du Chalet d'Auron, on ne s'est pas ennuyé pendant plusieurs jours. De Graffenried, que peut-on en dire? Que c'est un très grand skieur qui se défend aussi bien sur une descente que devant un bar…»

Le 24 juillet 1938, il participe à son premier GP en formule internationale, celui d'Allemagne sur le Nürburgring: «quel circuit!» s'enflamme-t-il. Le fidèle Neri a convaincu de Graffenried et Dupuy de se séparer de leurs 4CM et 6CM pour faire l'acquisition d'une 6 cylindres trois litres (il s'agit en fait d'un vieux châssis 6C34 sur lequel on a monté une nouvelle carrosserie et dont la cylindrée a été ramenée de 3700 à 3000 cc). En ce milieu d'année, Toulo est sous les drapeaux et devra demander une autorisation spéciale pour aller courir en Allemagne comme, un mois plus tard, pour participer à son premier GP de Suisse sur le circuit du Bremgarten. Au Nürburgring (20e sur la grille), c'est la transmission qui lâche (victoire de Richard Seaman sur Mercedes-Benz W154) et il doit renoncer à prendre le

erklärt er. Rot, wie unserer Nationalflagge, rot waren ebenfalls die Maserati, wie jener den er zum ersten Mal bis ins Ziel brachte, im April 1937, an der Coppa Principessa di Piemonte, in Posillipo, in den Vororten Neapels, wo man eine Rundstrecke in den Hügeln oberhalb des Meeres aussteckte: «Vor dem Start begrüsste uns der Prinz vom Piemont, der künftige König von Italien. Dann kam es zu einem Fehlstart, verursacht durch die Ungeduld der Prinzessin, mit einer durch sie vor dem verabredeten Signal geschwenkten Startflagge…»

Kameraden auf der Piste, treffen sich die Meister des Volants auch in einem anderen Umfeld. So im Winter 1937-38 in Auron-les-Donnas, in den französischen Meeralpen oberhalb Nizzas, wo die Pariser Zeitung «L'Intransigeant» die erste Skimeisterschaft für Autorennfahrer organisiert. Die Chevalet-Piste, 3500 m lang, mit einem Höhenunterschied von 700 Metern und es waren zwei Läufe ausgeschrieben. Louis Chiron verletzt sich beim Training an einem Fussgelenk, die Schweizer geben den Ton an: Christian Kautz gewinnt, de Graffenried wird Dritter, und im «L'Intransigeant» witzelt man: «Im Hotel du Chalet d'Auron gab es während einigen Tagen keine Ursache zur Langweile. De Graffenried, was kann man über ihn schreiben? Ja, dass er ein grosser Skifahrer ist, der sich an der Bar so gut schlägt wie in der Abfahrt…»

Am 24. Juli 1938 nimmt Toulo an seinem ersten GP der internationalen Formel teil, und zwar am GP von Deutschland auf dem Nürburgring: «Was für eine Rundstrecke!» schwärmt er. Der treue Neri hat de Graffenried und Dupuy überzeugt, damit sie sich von ihren 4CM und 6CM trennen, um eine Version mit dem 3-Liter 6-Zylinder zu kaufen – eigentlich handelt es sich

Compagni durante la stagione, i «Signori delle Corse» si trovavano talvolta anche fuori dai circuiti. Così, durante l'inverno 1937/1938, il quotidiano parigino «L'intransigeant» ha organizzato il primo campionato di sci per piloti a Auron-las-Donnas nelle Alpi Marittime, sopra Nizza. La pista di Chavalet misurava 3500 metri, con un dislivello di 700 metri, con due discese in programma. Louis Chiron si lussa una caviglia in allenamento, e gli svizzeri si piazzano sotto i riflettori: vince Christian Kautz, mentre de Graffenried finisce terzo. E «L'intransigeant» racconta: «All'hotel Chalet d'Auron, in questi giorni non ci siamo annoiati. Di de Graffenried, cosa possiamo dire? Che è un grandissimo sciatore, che si difende anche in discesa, come davanti al bar...»

Il 24 luglio 1938 partecipa al suo primo GP di Formula internazionale, quello di Germania al Nürburgring: «Che circuito!» – Toulo si esalta. Il fedele Neri ha convinto de Graffenried e Dupuy a disfarsi delle loro 4CM e 6CM per acquistare una tre litri 6 cilindri (si tratta di un vecchio telaio 6C34 su cui è stata montata una nuova carrozzeria e la cui cilindrata è stata ridotta da 3700 a 3000 cc). A metà dell'anno, Toulo è sotto le armi e dovrà chiedere un'autorizzazione speciale per andare a correre in Germania, cosi come un mese dopo, per partecipare al suo primo GP di Svizzera sul circuito di Bremgarten. Al Nürburgring (20° in griglia) è tradito dalla trasmissione (vittoria di Richard Seaman su Mercedes-Benz W154) e a Berna deve rinunciare a prendere il «Via!» sotto la pioggia battente perché i suoi meccanici non sono riusciti a riparare il motore rotto il giorno prima, sempre al Bremgarten.

1939. John Dupuy torna negli Stati Uniti, Neri è ancora lì: «Sapevamo bene che la guerra si stava avvicinando ma non volevamo crederci. L'atmosfera era

départ sous la pluie battante de Berne car ses mécaniciens n'ont pas réussi à réparer le moteur cassé la veille lors du Prix de Bremgarten.
1939. John Dupuy est rentré aux Etats-Unis, Neri est toujours là: «Nous savions bien que la guerre se rapprochait mais nous ne voulions pas y croire. L'atmosphère était étrange, faite à la fois d'insouciance et de gravité. Quelque chose nous disait que nous vivions la fin d'une époque et nous nous étourdissions de courses et des plaisirs les plus futiles». Dès sa première épreuve de l'année à Pau, Toulo de Graffenried est un témoin privilégié de cette atmosphère si particulière: «le général Adolf Hühnlein, nommé responsable des sports mécaniques par le parti nazi, était en grand uniforme. Nuvolari et les autres pilotes italiens avaient reçu de Mussolini l'interdiction formelle de venir courir en France. Dont la police avait été alertée qu'un spectateur opposé au nouveau régime allemand s'apprêtait à lancer une bouteille incendiaire sur une Mercedes! Entre l'organisation de notre petite écurie privée et celle de Mercedes-Benz, c'était comme entre le jour et la nuit. Nous avions un mécano avec un camion transportant la Maserati; Mercedes se déplaçait avec quatre énormes véhicules dont le contenu était secret d'Etat. Et protégé comme tel. Les Allemands utilisaient un carburant extrêmement violent; on ne pouvait pas rester derrière leurs autos parce que nos yeux pleuraient immédiatement; nous avions peine à respirer. Je suis devenu ami avec Manfred Von Brauchitsch et pas parce qu'il m'appelait Von Graffenried en allemand… C'était un homme charmant qu'on surnommait «Pechvogel», l'oiseau de malheur, car il avait souvent connu des aventures difficiles en course, comme au GP d'Allemagne 1935. Avant la Deuxième

dabei um ein altes 6C34 Fahrwerk, auf dem eine neue Karosserie aufgebaut wurde und wo der Hubraum von 3700 auf 3000 cm³ verringert ist. Mitte des Jahres befindet sich Toulo im Militär und es bedarf einer Spezialbewilligung, um in Deutschland fahren zu können. Dasselbe passiert einen Monat später, bei seinem ersten GP der Schweiz auf der Rundstrecke von Bremgarten. Am Nürburgring (20. im Startfeld) ist es die Kraftübertragung die den Geist aufgibt – Sieg von Richard Seaman auf Mercedes-Benz W154 – und in Bern kann er, bei strömendem Regen, gar nicht starten, denn die Mechaniker sind nicht in der Lage, den am Preis von Bremgarten zerstörten Motor zu reparieren.
1939: John Dupuy ist in die USA zurückgekehrt, Neri ist noch immer da: «Klar, wir wussten, dass der Krieg immer näherkam – doch wir wollten nicht dran glauben. Es war eine kuriose Atmosphäre, eine Mischung aus Sorglosigkeit und Ernsthaftigkeit. Etwas in uns sagte, dass wir das Ende einer Epoche erlebten… so taumelten wir im Rennsport und mit anderen, unnützen Freuden». An seinem ersten Rennen in jenem Jahr erlebt Toulo hautnah, was das bedeutet: «General Adolf Hühnlein, von der Nazi-Partei ernannter, oberster Verantwortlicher für den Motorsport, kam in voller Uniform. Was Nuvolari und die anderen italienischen Fahrer betraf, so war durch Mussolini ein absolutes Verbot erlassen, in Frankreich Rennen fahren zu dürfen. Dessen Geheimdienst war informiert worden, ein Gegner des neuen deutschen Regimes sei bereit, eine Zündflasche auf einen Mercedes zu werfen! Der Unterschied zwischen unserer bescheidenen Privatmannschaft und jener von Mercedes war wie Tag und Nacht. Wir hatten einen Mechaniker und einen LKW zum Transport des Maserati: Mercedes kam mit vier

strana, un misto di spensieratezza e di preoccupazione. Qualcosa ci ha detto che stavamo vivendo la fine di un'era, mentre ci ubriacavamo di corse e dei piaceri più futili. Fin dalla sua prima gara dell'anno a Pau, Toulo de Graffenried è testimone privilegiato di questa atmosfera molto speciale: «Il generale Adolf Hühnlein, nominato capo degli sport motoristici dal partito nazista, era in uniforme. Nuvolari e gli altri piloti italiani avevano ricevuto da Mussolini il divieto formale di correre in Francia, dove la polizia era stata avvisata che uno spettatore che si opponeva al nuovo regime tedesco si stava preparando a lanciare una bottiglia incendiaria su di una Mercedes! L'organizzazione della nostra piccola scuderia privata in confronto a quella di Mercedes-Benz, era come il giorno e la notte. Avevamo un meccanico con un camion che trasportava la Maserati; Mercedes viaggiava con quattro enormi veicoli il cui contenuto era segreto di stato. E protetto come tale. I tedeschi usavano un carburante estremamente tossico; non potevamo stare dietro le loro macchine perché i nostri occhi lacrimavano immediatamente; non riuscivamo a respirare. Sono diventato amico di Manfred Von Brauchitsch, non perché mi chiamava Von Graffenried in tedesco... Era un uomo affascinante, soprannominato «Pechvogel» (l'uccello della sfortuna), perché aveva vissuto spesso situazioni difficili in gara, come nel GP di Germania del 1935. Prima della seconda guerra mondiale c'erano solo pochi piloti privati: Lord Howe, Etancelin e pochi altri. La nostra piccola scuderia è stata finanziata da John Dupuy e da me; con gli ingaggi di partenza, eravamo più o meno in grado di sbarcare il lunario. L'automobilismo era passione. Ed avevamo molto tempo libero, tra una gara e l'altra».

© AUTOMOBIL REVUE / REVUE AUTOMOBILE

Guerre mondiale, on ne comptait que peu de pilotes privés: Lord Howe, Etancelin et quelques autres. Notre petite écurie était financée par John Dupuy et moi; avec les primes de départ, on arrivait plus ou moins à joindre les deux bouts. La course automobile, c'était la passion. Et on avait beaucoup de temps pour nous, d'une course à l'autre».

En mai, il achète une Bugatti T55 Roadster qu'il engage dans les Coupes de Paris à Montlhéry: «Jean Bugatti qui accompagnait la monoplace 4,5 litres pilotée par Jean-Pierre Wimille est venu vers moi: si tu termines la course, je te paie un déjeuner au restaurant italien de la rue Marbeuf. J'ai parié, j'ai terminé (13e) et il m'a payé le gueuleton! Un vrai «Signor», digne fils de son père Ettore». Dignité, respect, actes chevaleresques: la course est encore ainsi et Toulo de Graffenried en est une illustration brillante en juin lors du GP de Picardie sur le circuit de Péronne. Deuxième des essais, il confie sa Maserati à Raymond Sommer qui n'a pu transporter jusque-là les voitures sur lesquelles il comptait. Deuxième de la course, le pilote français est reconnaissant. Dans la presse, il déclare: «j'ai repris la place de leader du championnat du monde – il n'existe pas encore, mais un classement officieux était établi chaque année – avec quatre points d'avance sur Marcel Contet. Je dois cette chance à mon ami Toulo de Graffenried qui a eu la gentillesse de me céder sa voiture. Son mérite est

Course de côte de la Vue des Alpes (Neuchâtel) en juin 1948 (avec à l'arrière-plan, un panneau annonçant la Fête des Vendanges d'octobre): avec sa Maserati F1, il va précéder le Valaisan Tony Branca et son ami Enrico Platé, à plus de 116 km/h. de moyenne!

riesigen Lastwagen, deren Inhalt wie Staatsgeheimnisse gehütet wurden. Die Deutschen verwendeten einen äusserst aggressiven Treibstoff – man konnte nie hinter ihren Fahrzeugen bleiben, denn man bekam sofort Atemschwierigkeiten und die Augen tränten. Ich freundete mich mit Manfred von Brauchitsch an… nicht, weil er mich in deutscher Sprache «von Graffenried» nannte. Ein charmanter Mann, der den Übernamen «Pechvogel» trug, denn er hatte diverse Rennabenteuer erlebt, so am GP von Deutschland 1935. Vor dem Zweiten Weltkrieg gab es nur wenige Privatfahrer: Lord Howe, Etancelin und ein paar Andere. Unser kleines Team wurde durch John Dupuy und mich selbst finanziert – mit den Startprämien konnten wir in etwa unsere Kosten decken. Automobilrennsport – das war eine Leidenschaft. Und es gab viel Zeit für uns, zwischen den Rennen…»

Im Mai kauft er einen Bugatti T55 Roadster, den er für die Coupes de Paris in Montlhéry anmeldet: Jean Bugatti, der den 4,5 L Einsitzer für Jean-Pierre Wimille begleitete, kam zu mir und sagte: wenn Du das Rennen zu Ende fährst, wette ich mit Dir ein Mittagessen in einem feinen italienischen Restaurant, rue Marboeuf. Ich nahm die Wette an und wurde dreizehnter – er hat mir das «Fressen» gestiftet. Er war ein echter «Signor», der würdige Sohn seines Vaters Ettore». Respekt, Ehrenwürdigkeit, ritterliches Benehmen – da-

Bergrennen Vue des Alpes (Neuenburg) im Juni 1948 mit, im Hintergrund, einem Plakat für das im Oktober stattfindende Winzerfest... Mit seinem F1-Maserati platziert er sich vor dem Walliser Tony Branca und seinem Freund Enrico Platé, mit einem Durchschnitt von 116 km/h!

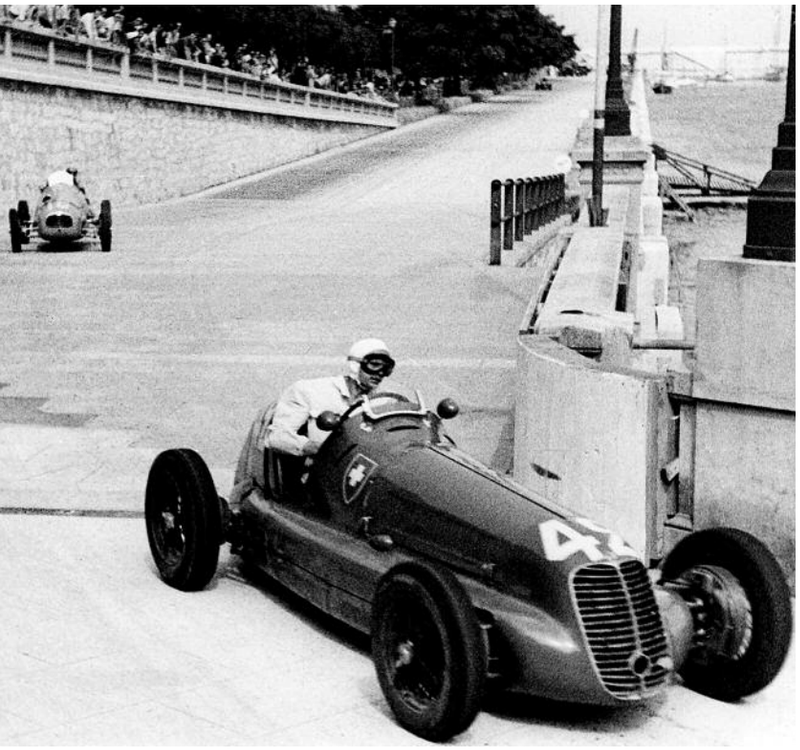
A maggio acquista una Bugatti T55 Roadster che schiera nella «Coupes de Paris», a Montlhéry: «Jean Bugatti che seguiva la monoposto da 4,5 litri guidata da Jean-Pierre Wimille è venuto da me: se finisci la gara, ti pago un pranzo al ristorante italiano in Rue Marbeuf. Ho scommesso, ho terminato al 13° posto e mi ha pagato un ricco pranzo! Un vero «Signore», degno figlio di suo padre Ettore. Dignità, rispetto, atti cavallereschi: le gare sono ancora così e Toulo de Graffenried è un brillante protagonista in giugno al «GP de Picardie» sul circuito di Péronne. Secondo in prova, affida la sua Maserati a Raymond Sommer che non è riuscito a trasportare in tempo le vetture su cui contava. Secondo in gara, il pilota francese gli è grato. Sulla stampa, afferma: «Ho ripreso il comando del campionato del mondo – non esiste ancora, ma ogni anno viene stilata una classifica ufficiosa – con quattro punti di vantaggio su Marcel Contet. Devo questa opportunità al mio amico Toulo de Graffenried che è stato così gentile da cedermi la sua vettura. Il suo merito è tanto maggiore perché ama le competizioni». Toulo gli renderà omaggio in seguito: «Raymond Sommer è stato un grande pilota; era una forza della natura. Non per niente è stato soprannominato «Il cinghiale delle Ardenne». Inoltre, è stato molto coraggioso. E gli piaceva divertirsi: l'ho visto prima di un GP di Svizzera prendere lo schienale di una sedia con i denti prima di sollevarla in orizzontale!»

Cronoscalata della «Vue des Alpes» (Neuchâtel) nel giugno 1948 (con sullo sfondo, un cartellone annunciando la Festa della Vendemmia in ottobre): con la sua Maserati F1, precederà il vallesano Tony Branca ed il suo amico Enrico Platé, a oltre 116 km/h di media!

© ARCHIVES JEAN-MARIE WYDER

© ARCHIVES DE GRAFFENRIED

© COLLECTION JEAN-MARIE SANTAL



d'autant plus grand qu'il adore la compétition». Toulo lui rendra hommage plus tard: «Raymond Sommer était un grand pilote; il était aussi une force de la nature. Ce n'est pas pour rien qu'on l'avait surnommé le «Sanglier des Ardennes». De surcroît, il était fort courageux. Et il aimait s'amuser: je l'ai vu avant un GP de Suisse prendre le dossier d'une chaise avec ses dents avant de la soulever à l'horizontal!»
Le courage, bientôt, va s'exprimer sur d'autres terrains, beaucoup plus douloureux. Toulo de Graffenried est à Paris lorsqu'en septembre, il reçoit son ordre de mobilisation. Il laisse sa Bugatti T55 en dépôt dans un garage et saute dans le premier train en direction de Lausanne: «durant ce voyage, j'ai eu conscience que ma carrière de pilote indépendant allait s'arrêter momentanément ou définitivement». Caporal, il est incorporé dans un régiment motorisé; nommé chauffeur à l'état-major, il rejoint St-Blaise sur les rives du lac de Neuchâtel, la patrie de la plus célèbre des marques automobiles suisses de l'époque, Martini. Au volant d'une Chevrolet, il est au service d'un divisionnaire qui a eu la bonne idée de réquisitionner deux wagons-restaurants et leur personnel pour améliorer l'ordinaire: «une fois de plus, j'ai eu beaucoup de chance». Pendant la guerre, il rencontre une jeune fille italienne qui vit en Suisse;

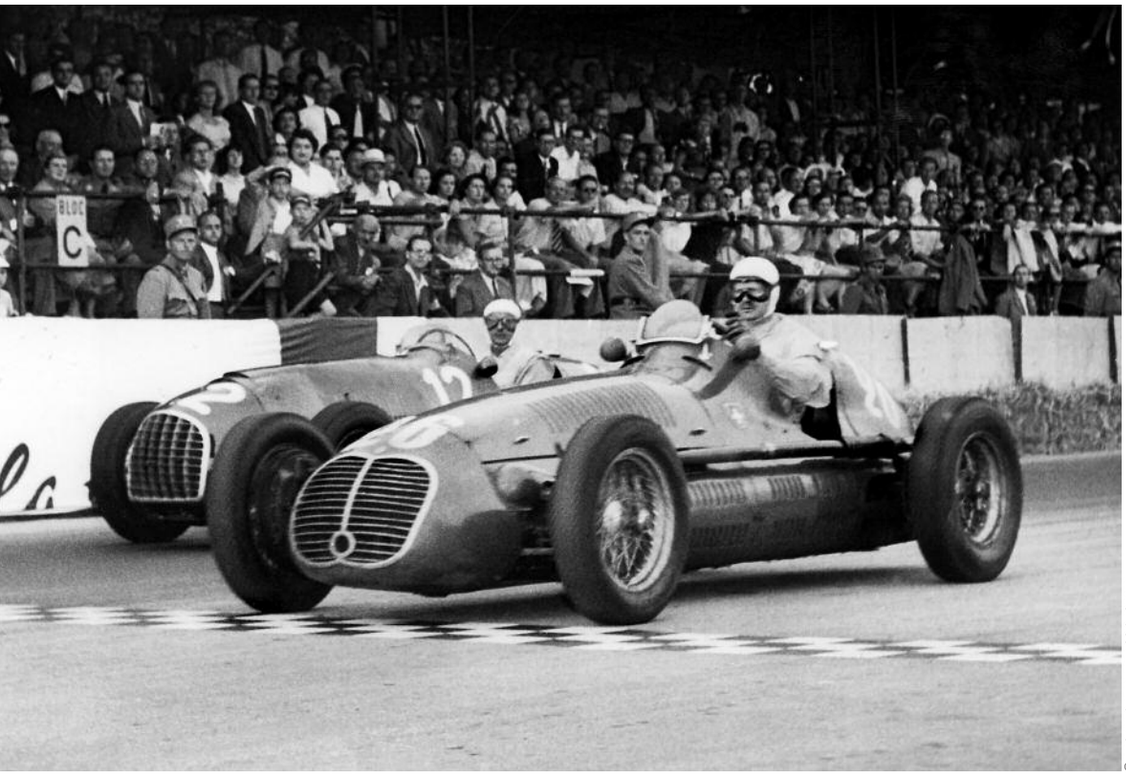
Il y en a pour tous les goûts et toutes les couleurs, en trois phases: du côté de Rheineck-Walzenhausen en 1949 avec sa Maserati 4CLT, à Monaco où Toulo signe un authentique exploit en montant sur le podium du GP de F1 (3e derrière Farina et Chiron en 1948) et à Genève lors du GP des Nations (2e derrière Farina toujours en 1948). Apparemment, il faut de l'huile de coude pour dompter ce type de monstre...

mals galt dies noch etwas im Rennsport und Toulo war ein brillantes Beispiel dafür, so beim GP der Picardie, auf der Rundstrecke von Péronne, im Juni. Er erreicht die Zweitbeste Trainingszeit, doch er zögert nicht, seinen Maserati Raymond Sommer zu überlassen, der vergeblich auf seine versprochenen Fahrzeuge wartet. Der Franzose ist ihm äusserst dankbar. Den Journalisten erklärt er: «Ich habe meinen Spitzenplatz in der Weltmeisterschaft zurückerobert (die WM existierte zwar noch nicht, doch wurde jedes Jahr eine nicht offizielle Rangliste erstellt) mit vier Punkten Vorsprung vor Marcel Contet. Dies ist vor allem der Verdienst meines Freundes Toulo de Graffenried, der so nett war, mir sein Fahrzeug zu überlassen. Sein Verdienst ist umso bemerkenswerter, als er den Rennsport über alles liebt». Später wird ihm Toulo das Kompliment zurückgeben: «Raymond Sommer war ein grosser Fahrer: aber er war auch physisch kräftig. Seinen Übernamen «Das Wildschwein der Ardennen» passte wie angegossen. Er war auch mutig, und er wusste zu amüsieren. Vor einem GP der Schweiz habe ich gesehen, wie er eine Stuhllehne mit den Zähnen anbiss, um dann diesen Stuhl bis in die Horizontale zu heben – immer mit den Zähnen!»
Ja, der Mut, der wird sich auf einer anderen Ebene ausdrücken – nur viel

Drei Etappen aus seinem Rennfahrerleben: 1949 beim Bergrennen Rheineck-Walzenhausen mit dem Maserati 4CLT. Dann, 1948 in Monaco, wo Toulo eine echte Grosstat vollbringt indem er aufs Podium dieses F1-Grand Prix steigt (Dritter hinter Farina und Chiron) und in Genf, 1948, am GP der Nationen, wo er Zweiter hinter demselben Farina wird. So wie es das Bild beweist, braucht es Muskeln, um diese Vierradmonster zu bändigen...

Il coraggio sarà presto espresso in altro motivo, molto più doloroso. Toulo de Graffenried è a Parigi quando, a settembre, riceve il suo ordine di mobilitazione. Lascia la sua Bugatti T55 in deposito in un garage e salta sul primo treno per Losanna: «Durante questo viaggio, ero consapevole che la mia carriera di pilota indipendente si sarebbe fermata momentaneamente o definitivamente». Caporale, è incorporato in un reggimento motorizzato; nominato autista dello Stato Maggiore, raggiunge St-Blaise, sulle rive del lago di Neuchâtel, la patria del più famoso marchio automobilistico svizzero dell'epoca, Martini. Al volante di una Chevrolet, è al servizio di un Generale che ha avuto la buona idea di requisire due carrozze ristorante e il loro staff per migliorare il quotidiano: «Ancora una volta, sono stato molto fortunato». Durante la guerra, incontra una ragazza italiana che vive in Svizzera; sposa Elsa Tacchini nel 1944 e il loro figlio, Leo, è nato nel 1945. La seconda guerra mondiale si è conclusa, gran parte dell'Europa è esanime e, alla fine delle ostilità, Toulo de Graffenried ritorna a Parigi per recuperare la famosa Bugatti T55 lasciata in deposito sei anni prima. Il garagista gli spiega con grande imbarazzo che è scomparsa ...
Il mondo è tutto occupato nella ricostruzione. Ma già il 9 settembre 1945 venne organizzata una prima corsa al

Ce ne sono per tutti i gusti e tutti i colori, in tre fasi: dal lato di Rheineck-Walzenhausen nel 1949 con la sua Maserati 4CLT, a Monaco, dove Toulo firma un'autentica impresa salendo sul podio del GP di F1 (3° dietro Farina e Chiron nel 1948) e a Ginevra nel GP delle Nazioni (2° dietro Farina sempre nel 1948). A quanto pare, occorre olio di gomito per domare questo tipo di mostro...



© ARCHIVES JEAN-FRANCOIS JORDAN

© ARCHIVES JEAN-FRANCOIS JORDAN

© ARCHIVES DE GRAFFENRIED

Sur les hauts de la capitale vaudoise (1949), de Graffenried évolue devant son public et il se sent des ailes (à gauche où notamment, il rivalise avec la Ferrari de Luigi Villoresi) : il termine 3e du GP de Lausanne.

Hoch über der Waadtländer Hauptstadt (1949) wo de Graffenried fährt, beflügelt durch sein Publikum (links, als er mit dem von Luigi Villoresi pilotierten Ferrari kämpft). Den Grossen Preis von Lausanne beendet er an dritter Stelle.

Sulle altezze della capitale vodese (1949), de Graffenried corre davanti ai propri tifosi ed è molto fiducioso (in particolare a sinistra, si vede in lotta con la Ferrari di Luigi Villoresi) : finisce terzo del GP di Losanna.

Superbe image de sa victoire historique dans le GP d'Angleterre 1949 à Silverstone: notez l'écusson suisse qui représente le seul autocollant figurant sur la carrosserie de sa Maserati...

Ein wunderschönes Foto von seinem historischen Sieg am Grossen Preis von England 1949 in Silverstone. Beachtenswert: das Schweizer Wappen ist der einzige Aufkleber dieser Maserati-Karosserie!

Bellissima foto della sua storica vittoria nel GP d'Inghilterra 1949 a Silverstone: notate lo scudo svizzero che rappresenta l'unico adesivo che appare sulla carrozzeria della sua Maserati...

il épouse Elsa Tacchini en 1944 et leur fils, Léo, voit le jour en 1945. La Deuxième Guerre mondiale se termine, une grande partie de l'Europe est exsangue et à la fin des hostilités, Toulo de Graffenried retourne à Paris pour y récupérer la fameuse Bugatti T55 laissée en dépôt six ans plus tôt. Le garagiste lui explique avec beaucoup d'embarras qu'elle a disparue…

Le monde alors est occupé à se reconstruire. Mais le 9 septembre 1945, une première course est organisée au Bois de Boulogne: la Coupe des Prisonniers (victoire de Jean-Pierre Wimille/Bugatti T59). Au printemps suivant, la nouvelle «Ecurie Suisse Autosport» débarque à Marseille sur le circuit du Prado. Sont présents Christian Kautz, Ciro Basadona, Philippe Verkade et Toulo de Graffenried, avec quatre Maserati. C'est lors de cette course que Toulo va faire une rencontre décisive: «né à Milan mais possédant la nationalité suisse, Enrico Platé avait terminé deuxième à Marseille; très rapidement, j'ai rejoint son écurie, la «Scuderia Enrico Platé» et je lui suis resté fidèle jusqu'à sa mort en 1953». La nouvelle équipe se couvre de gloire à Albi lorsque le «Maestro» Tazio Nuvolari lui offre son premier succès; ce sera l'ultime de l'aigle de Mantova dont Ferdinand Porsche dit, à la même époque, qu'il est: «le plus grand pilote du passé, du présent et du futur».

Pour 1947, la Commission sportive de la FIA édite une nouvelle règlementation pour les voitures de course dont la cylindrée peut être de 1,5 litre (avec compresseur) ou 4,5 litres (atmosphériques); il n'y a pas de limitation de poids. En Suisse, on parle de plus en plus de ce compatriote encore poursuivi par la guigne, comme dans la «Revue automobile» après le GP d'Italie du 7 septembre au Sempione Park à Milan:

schmerzhafter. De Graffenried ist in Paris, als er im September seinen Mobilisationsbefehl erhält. Er lässt seinen Bugatti T55 als Depot in einer Garage und steigt in den ersten Zug nach Lausanne: «Während dieser kurzen Reise wurde mir bewusst, dass meine Karriere als unabhängiger Rennfahrer zu Ende ging – vorläufig oder definitiv». Als Gefreiter ist er einem motorisierten Regiment zugeteilt und als Fahrer muss er sich in St. Blaise, am Ufer des Neuenburgersee melden, dort wo die damals berühmteste Schweizer Automobilmarke beheimatet ist: Martini. Als Fahrer des Chevrolets eines Divisionärs hat er insofern das Glück in zwei requirierten Speisewagen essen zu können: «Einmal mehr – ich hatte grosses Glück». Während des Krieges trifft er eine junge, in der Schweiz lebende Italienerin und heiratet 1944 Elsa Tacchini – 1945 kommt deren Sohn, Léo, zur Welt.

Der 2. Weltkrieg ist zu Ende – Europa ist ausgeblutet. Toulo kehrt nach Paris zurück um seinen Bugatti wieder aus dem Depot zu holen, dort wo er ihn vor sechs Jahren abgestellt hatte. Ein unbeholfener Garagist erklärt ihm, der Wagen sei leider verschwunden…

Die ganze Welt ist mit dem Wiederaufbau beschäftigt. Doch schon am 9. September wird im Bois de Boulogne ein erstes Rennen organisiert: die «Coupe der Gefangenen», mit einem Sieg von J-P. Wimille auf Bugatti T59. Im folgenden Frühling erscheint die neugegründete «Ecurie Suisse Autosport» in Marseille, auf der Prado-Rundstrecke. Anwesend sind: Christian Kautz, Ciro Basadona, Philippe Verkade und Toulo de Graffenried, allesamt auf Maserati. An diesem Rennen wird Toulo eine karriereentscheidende Begegnung machen: «Er wurde zwar in Mailand geboren, doch er ist Schweizer: Enrico Platé. In Marseille wird Platé Zweiter. Ich

Bois de Boulogne: la «Coupe des Prisonniers» (vittoria di Jean-Pierre Wimille/Bugatti T59). La primavera successiva, la nuova «Ecurie Suisse Autosport» arriva a Marsiglia sul circuito del Prado. Sono presenti Christian Kautz, Ciro Basadonna, Philippe Verkade e Toulo de Graffenried, con quattro Maserati. Fu durante questa gara che Toulo fece un incontro decisivo: «Nato a Milano ma in possesso della nazionalità svizzera, Enrico Platé ha terminato secondo a Marsiglia; molto rapidamente, sono entrato nella sua scuderia, la «Scuderia Enrico Platé» e gli sono rimasto fedele fino alla sua morte nel 1953». La nuova squadra si copre di gloria ad Albi, quando il «Maestro» Tazio Nuvolari le offre il suo primo successo; sarà l'ultima dell'aquila di Mantova, che Ferdinand Porsche allora definì: «Il più grande pilota del passato, del presente e del futuro».

Per il 1947, la Commissione Sportiva della FIA pubblica un nuovo regolamento per le auto da corsa con una cilindrata di 1,5 litri (con compressore) o 4,5 litri (atmosferico); non c'è limite di peso. In Svizzera, si parla sempre di più di questo compatriota ancora perseguito dalla sfortuna, come nella «Revue Automobile» dopo il GP d'Italia del 7 settembre disputato al Parco Sempione a Milano: «Dopo che Villoresi è stato costretto ad abbandonare al 53° giro, si è sviluppato un duello tra Ascari (Maserati 4 CLT) e de Graffenried. Quest'ultimo è stato in grado di guidare in modo così abile che ne è uscito vittorioso. Per molti giri ha mantenuto la quarta posizione. De Graffenried ha corso davvero una buona gara, senza errori, né nelle curve veloci, né nelle curve lente. Ha dimostrato ancora una volta molta classe tra i piloti del Gran Premio e che la sua classifica dipende esclusivamente dall'auto affidatagli». Quel giorno, alla