

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: - (1997)
Heft: 103

Artikel: "Toulo" de Graffenried, le Baron au trident
Autor: Fouquet-Hatevilain, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-847836>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

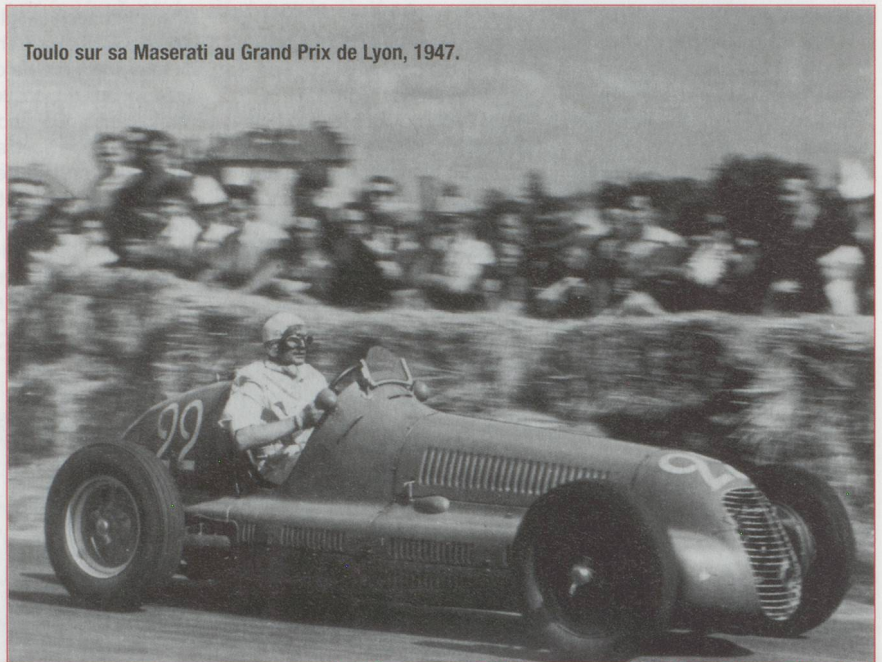
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

“Toulo” de Graffenried, le Baron au trident

Issu d'une vieille famille suisse, le baron Emmanuel de Graffenried a tourné sur les plus grands circuits du monde. Dauphin de Fangio, pilote à la longévité exceptionnelle, «Toulo» fut l'homme d'une seule écurie : Maserati.



Toulo sur sa Maserati au Grand Prix de Lyon, 1947.

Pierre Fouquet-Hatevilain

Ne vous étonnez pas si “Toulo” de Graffenried, sur un ton toujours enjoué et pétillant, commence une phrase en suisse allemand, la poursuit en français et en américain et la termine en italien en vous livrant les dernières confidences des têtes couronnées du monde entier. À plus de 80 ans, il reste un passionné et un vrai connaisseur de la course automobile. Son palmarès est éloquent : près d'une centaine d'épreuves disputées en Europe et en Amérique du Sud dont une dizaine de grandes victoires, la plupart au volant d'un bolide de sa marque fétiche, Maserati. “Toulo” est né à Paris le 18 mai 1914 d'un père suisse bernois et d'une mère américaine. Jeune adolescent, il s'intéresse déjà aux motos et aux voitures de sport. Dans la célèbre institution “Le Rosey”, il fait la connaissance des fils des grandes familles - le futur Shah d'Iran, le fils de Churchill, le Roi Baudouin - relations qu'il gardera toujours. Mais les études l'intéressent peu. À la mort de son père, “Toulo” dispose enfin des moyens de ses ambitions : à 21 ans, il achète sa première voiture de course,

une Alfa Romeo 1750 Zagatto. L'affaire avait été conclue avec l'un de ses amis, Jacques de Rham, un Suisse d'Italie, le créateur de la scuderia Maremana. En 1936, “Toulo” signe son premier engagement aux Mille Milles à Florence. Il fait équipe avec Jacques de Rahm, mais devra abandonner quelques minutes après le départ sur accident. Toulo ne lèvera pas le pied pour autant. Avec son ami Cyro Basadonna, il multiplie les engagements au volant de son Alfa Romeo et remporte sa catégorie à la course de Club en Roumanie en présence du Roi Carol et du Prince Nicolas. Toujours en 1936, il remporte le Grand Prix de Bremgarten à Berne.

Coup de cœur pour Maserati

L'année suivante, Toulo s'associe avec un autre pilote amateur, John du Puy, un américain vivant en Suisse qu'il avait connu au Rosey. Ils achètent deux Maserati 1500 à compresseur, une 4 cylindres et une 6 cylindres. «C'était mon premier contact avec Maserati, raconte

Toulo, et le début d'une longue complicité». On retrouve les deux amis au départ des Grand Prix de Picardie, de Péronne, de Berne, de Mazarick en Tchécoslovaquie, de Donnington, de Brougland, de l'Île de Manu. «En 1938 nous avons échangé nos deux voitures contre une autre Maserati, plus puissante, à moteur 6 cylindres 3 litres à compresseur. C'est avec elle que j'ai remporté le Grand Prix de Bremgarten». L'année suivante, Toulo se paye une Bugatti T55 roadster par l'intermédiaire d'un autre ami pilote, Méo Constantini. Il s'engage avec ce nouveau bolide aux coupes de l'Agaci, sur le circuit de Montlhéry. C'est là qu'il croisera le grand Jean Bugatti. Toulo se souvient : «Jean me dit : “Toulo, je te paie un déjeuner au restaurant italien rue Marbeuf si tu termines”. J'ai terminé et il a tenu son pari».

La guerre éclate et le Baron de Graffenried se retrouve caporal chauffeur à l'État-Major du 1^{er} corps d'armée Suisse. Quatre ans plus tard, à la fin des hostilités, Toulo est un autre homme : il est marié, père d'un petit Léo, futur bon pilote du championnat suisse. Il crée avec

son vieil ami retrouvé Cyro Basadonna l'écurie Helvetia avec deux Maserati, dont il prendra le volant dès le Grand Prix de Marseille en 1946.

En 1946, Toulo fait une autre rencontre déterminante : celle d'Enrico Platé : «*Platé était italien. Il avait un garage à Milan. Il avait fondé une petite écurie avec 2 Maserati 1 500 4 CL. Le mécano était un as, capable de changer les rapports de pont en une nuit.*»

L'année 1949 sera l'une des meilleures saisons pour Toulo. Il termine notamment deuxième du Grand Prix de Pau, derrière un certain Juan-Manuel Fangio. L'Écurie Platé avait recruté deux bons pilotes : Harry Schell et le Prince Bira, Prince du Siam, fin pilote et aviateur passionné. Le Grand Prix d'Angleterre de 1949 reste l'un de ses meilleurs souvenirs de course : «*J'étais tellement heureux que j'ai fêté ma victoire pendant 8 jours.*»

L'année suivante commence par un accident hors circuit. Lors du transport des voitures vers San Remo, les deux châssis des Maserati sont endommagés. Ils seront miraculeusement redressés au chalumeau par les deux mécanos et Enrico Platé. La même année, au Grand Prix de Monaco, Toulo

ne peut éviter le célèbre carambolage du premier virage dit du "bureau de tabac". Fangio est passé. Toulo reçoit un choc-arrière de la Gordini de Trintignant, crevant son réservoir d'essence et le projetant lui-même en avant sur la Talbot de Louis Rosier : «*C'était un véritable lac d'essence qui miraculeusement n'a pas pris feu, peut-être grâce à Sainte-Dévote, patronne de Monaco.*»

Toulo le fataliste

L'année 1952 semblait prometteuse : Platé avait augmenté la cylindrée de ses moteurs à 2 litres en jouant sur l'alésage et la course et avait rac-

L'équipe Alfa Roméo au Grand Prix d'Italie, 1951.
De gauche à droite : Fangio, Farina, Bonetto et de Graffenried.

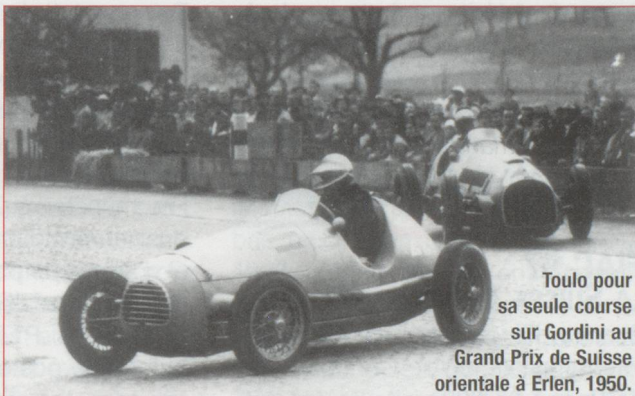


courci ses châssis. La saison ne sera hélas pas aussi brillante qu'escomptée. Les deux nouvelles "Maserati Platé" sont engagées au Grand Prix de Syracuse le 16 mars aux mains de Louis Chiron et Toulo de Graffenried. Pendant les essais, la voiture du monégasque prend feu. Chiron est gravement brûlé. Toulo prend le départ mais devra aban-

de Silverstone, où il remporte la première manche de l'International Trophy sur une Maserati A6G CM. Seul bémol, il se voit infliger une pénalité d'une minute pour avoir volé le départ et se fait devancer par Hawthorn sur Ferrari. Dans la foulée, il remporte le Grand Prix de la Montagne à Schavinsland en Allemagne et le Grand Prix de l'Eifel au Nurburgring.

Quelques mois plus tard au Grand Prix de Buenos-Aires, une tragédie mettra indirectement fin à sa carrière. Lors de la course, un concurrent en perdition vient heurter le stand Maserati. Enrico Platé est tué sur le coup. Au même moment, dans l'appartement de Platé à Milan, un tableau représentant les Maserati de Toulo et Bira tombera : «*C'est à ce moment là que j'ai décidé d'arrêter, peut-être par fatalisme.*»

Toulo participera encore à quelques courses en 1954 : sur Ferrari au Grand Prix du Venezuela, sur Maserati sport 3000 au Grand Prix du Portugal à Estoril, avant de faire ses adieux au Grand Prix de Monza sur une Maserati 250 F, terminant 7^{ème} malgré une culasse endommagée. À 42 ans, après vingt-et-une années de compétition et une centaine de courses disputées, Toulo se sera donné les atouts d'une exceptionnelle longévité : «*J'ai eu beaucoup de chance. Je n'ai jamais été blessé dans un accident, ce qui est rare pour un pilote de haut niveau. J'ai sûrement été protégé par cette relique que j'avais toujours dans la poche de ma chemise.*»



Toulo pour sa seule course sur Gordini au Grand Prix de Suisse orientale à Erlen, 1950.

donner sur ennui mécanique. Grâce à ses qualités de pilotage, Toulo, au volant de ces 4 CLT châssis courts, collectionne les places d'honneur : 4^{ème} au Grand Prix de Marseille, 3^{ème} à Aix-les-Bains et 6^{ème} à Berne. L'année 1953 sera un bon cru pour les bolides aux tridents, avec d'entrée deux victoires aux Grands Prix de Rio et São Paulo. Au Grand Prix de Syracuse, les usines Maserati confient à l'Ecurie Platé un prototype 2,5 litres Maserati qui deviendra la fameuse 250 F. Toulo sera le premier à la conduire à Syracuse, remportant une belle victoire devant Louis Chiron sur Osca 20. À Goodwood, il gagne le Lavant Cup sur le même prototype. Il enchaîne sur le circuit