

ANNO I / NUM. 4
CONTO CORR. POSTALE

NUVOLARI

SETT. - OTT. 1933. XI
ESCE OGNI MESE

L'ASSO DELLA VELOCITÀ

UNA LIRA

TRENTASEI PAGINE

CONTIENE ANCHE UNA
TAVOLA FUORI TESTO DI

TAZIO NUVOLARI

NEL FASCICOLO:

VARIETÀ E CURIOSITÀ. IL
DUELLO NUVOLARI-VARZI.
BINDA E LA SCONFITTA
ITALIANA A MONTLHÉRY.

81

52

TECA *
RAZIONALE

101

31 *



02.80.14.1
BIBLIOTECA NAZIONALE
Via dei Campi Marziali, 41
00197 Roma

3KRO110C92 - AUTOBIOBIO SHO - STOR

SUPPLEMENTO MENSILE A

796.72092

IL SECOLO ILLUSTRATO

C. O. N. I.
BIBLIOTECA SPORTIVA NAZIONALE
COLLOCAZIONE
22 B51

Tutti i fascicoli contengono la completa biografia di
oppure la storia di una squadra, di un avvenimento
Ogni fascicolo è completato da profili, rubriche var

Ogni fascicolo in vendita nel
le principali edicole d'Italia,
COSTA UNA LIRA

ABBONAMENTO A DODICI FASCICOLI: LIRE DIECI
Inviare importo all'amministrazione: Piazza C. Erba 6, tel. 20600/24808 / Milano

NUVOLARI O VARZI?

Sugli aspetti del famoso duello Nuvolari-Varzi, Carlo
Bighenti ha scritto un fascicolo che ha avuto un grande
e meritato successo per l'alto interesse dell'obiettivo con-
fronto tentato fra i due grandi; assi del volante. Ne ri-
produciamo qui la brillante impostazione:

« Nuvolari o Varzi? Ci sono vari modi di considerare
questa faccenda di superiorità fra Nuvolari e Varzi. C'è
in primo luogo il modo della folla, che è bello, perché
una folla vive anche di passioni, vive di entusiasmi, vive
per delle idolatrie.

« Poi c'è il modo meno pulito di certi giornalisti, i
quali se ne infischiano di Nuvolari e di Varzi, ma accen-
dono questi fuocherelli di S. Giovanni per delle ragioni
di tiratura dei loro giornali, ragioni che stanno allo sport
come una pillola di « nutrimento sintetico » sta a un
quarto di cappone preparato alla casalinga.

« C'è in ultimo il modo fatto di realtà. Ci sono in-
fatti nello sport dei momenti nei quali sulla bilancia dei
valori stanno dei pesi che si equivalgono e la bilancia non
sa da che parte pendere, sta lì in forse, tentenna, bal-
betta il suo giudizio. È la bellezza dello sport, di uno
sport sano, esuberante, rigoglioso di campioni come lo
sport fascista d'Italia.

« La Juventus che a metà campionato ha la vittoria de-
finitiva in tasca, o meglio, cucita alla maglia, nuoce in-
volontariamente allo sport perché lo appiattisce, gli toglie
il fascino divino dell'incertezza.

« Il duello Guerra-Binda, anche se muove delle pole-
miche odiose e fa correr legnate davanti ai bar, è di
grande utilità per la propaganda ciclistica.

« Lo stesso dicasi, spostando alcuni termini, del duello
Varzi-Nuvolari.

« Con Varzi e Nuvolari, noi abbiamo due campioni
dal diverso temperamento, abbiamo un giovane ed un
anziano, ma abbiamo però due astri fulgidissimi nel fir-
mamento sportivo mondiale. Europa ed America ce li
invidiano, e noi non dobbiamo romper loro le scatole, non
dobbiamo raffigurarci come due cagnacci che stanno
di fronte pronti ad azzannarsi.

« Essi sono due grandissimi campioni, e sono anche —
ciò che non guasta — due bravi ragazzi che altamente
si stimano. La loro è anche una delle più nobili attività
sportive. Se Meazza o Sallustro o Ferrari fanno un
« goal » allietano schiere di tifosi, portano magari innanzi
la loro squadra e stop.

« Se Nuvolari vince, i benefici ricadono anche su schie-

re di operai che vivono dell'industria automobilistica ita-
liana e ne cavan pane per loro e le rispettive famiglie. Il
fatto che Varzi corra per una marca francese, muta al-
quanto il termine, ma non gli toglie una sua inscindibile
piattaforma umana: avranno da mangiare operai fran-
cesi invece di operai italiani.

« Abbiamo così voluto rispondere a degli interrogativi,
ma anche abbiamo voluto esaminare le battaglie di Varzi
e Nuvolari serenamente, lasciando spesso la parola alle
classifiche ed usando nei bilanci un rigore d'indagine as-
solutamente imparziale.

« Personalmente siamo convinti di trovarci di fronte —
ripetiamo — a due grandissimi campioni, oggi i migliori
del mondo. Vicinissimi a loro si possono mettere Carac-
ciola, Borzacchini, Chiron, Fagioli e, quando vuole, Cam-
pari. Quelli che rimangono si perdono nella nebbia. »

Fra gli episodi più drammatici del duello Nuvolari-
Varzi che fu da riscontro, in campo automobilistico, al
duello tra i due superassi del ciclismo su strada Binda e
Guerra, Carlo Bighenti ricorda la Cuneo-Colle della
Maddalena.

In quella corsa Varzi e Nuvolari pilotavano macchine
eguali: le Alfa P. 2.

« Gli assetati di duelli — scrive Bighenti — avranno
finalmente la loro grande soddisfazione? Il percorso di
questa gara, per chi lo esami spassionatamente, è singo-
lamente adatto al temperamento di Nuvolari.

« Da Damonte fin dopo le scale è uno fra i percorsi
più duri e più pericolosi che mai siano stati scelti per
una corsa.

« Chi potrà così battere Nuvolari, il pilota « che non
ha paura neanche del diavolo? », dicono i nuvolariani.

« Il dramma della P. 2, questa macchina miracolosa,
sulla breccia da più di cinque anni, e che il cap. Irwing,
progettista della vettura di Campbell definì il più grande
« miracolo di vettura automobile » di questi ultimi anni,
comincia.

« A 12 Km. dalla partenza la P. 2 di Varzi si ferma,
e Nuvolari trionfa con la sua, segnando un record spet-
tacoloso.

« Il duello fra i due assi? Nuvolari ha trionfato, ma
Varzi è stato fermato da un guasto banale al motore a
pochi chilometri dalla partenza.

« Nuvolari ha battuto il tempo e lo spazio. Varzi però
è stato battuto dalla fatalità. »

Antoninotti Belgio Villa Rosa Sordaniolo

NUVOLARI

L'ASSO DELLA VELOCITÀ

Quando, in un giorno ormai più non tanto lontano, un poeta sportivo vorrà fare la storia del nostro sport, si vedrà quale posto in detta storia occuperà Tazio Nuvolari.

Ci vorrà però un poeta e non un cronista. Un uomo, cioè, che al di là della realtà che cade immediatamente sotto i sensi, sappia cogliere nelle battaglie sportive il profondo e oscuro significato umano e divino.

E nello sport, infatti, che l'uomo realizza il miracolo di combattere la materia usando anche la materia, è nello sport che il corpo esprime l'anelito spesso insoddisfatto, ma pur sempre bello, di vincere gli ostacoli in nome dello spirito, in odio alla materia, alle sue leggi note ed oscure, ai suoi ceppi che stringono i polsi, ai suoi limiti che chiudono gli orizzonti.

Diremo più innanzi della vita di Tazio Nuvolari. Ora, guardiamo il suo aspetto fisico.

È basso di statura, sta al disotto della normale. Cammina diritto come se sulla testa avesse un filo direttore. È parco nel gestire quando parla, ma lo sguardo franco dà un fascino strano alle sue parole, le segue, le colorisce, le rafforza.

Bruno di colore, tagliente la maschera, la bocca socchiusa de l'assetato di velocità, le orecchie buttate all'indietro del felino che corre verso la preda.

Normalmente pesa poco più di cinquanta chili. Ha però un metallo muscolare formidabile. Se Carnera avesse il metallo muscolare di Tazio Nuvolari, con un pugno dovrebbe sfondare un muro. Con questo dono immenso, la Natura ha voluto certo indicare a Tazio la strada da battere.

Racchiusa in quelle piccole membra, sta in verità una grande anima. Bontà, coraggio, saggezza, amore infinito al rischio, comprensione piena dei desideri della folla, si fondono nel complesso spirituale di Tazio, mirabilmente.

In corsa egli non transige, non viene mai a patti con nessuno. Nel gioco di una squadra, Nuvolari è perciò un elemento di difficile dominio, un elemento che sfugge talvolta alla disciplina. Su questo punto, ebbe molte critiche, fu anche avvertato dai colleghi corridori, discusso da una stampa di cronisti e di miopi. Non si voleva capire che Nuvolari era l'inebriato dalla velocità, era il beniamino del rischio, il moschettiere dell'impossibile.

— Quando vedo andar piano, soffro — mi diceva, dopo una sua Mille-Miglia vittoriosa.

In qualche corsa, per ubbidire agli ordini della Casa, Tazio Nuvolari si è fermato lasciando che il compagno se ne andasse verso la vittoria. Era quello il sacrificio supremo, per lui. Rimasto in gara, il demone della velocità lo avrebbe artigliato, e Nuvolari avrebbe finito, dopo momenti di sofferenza, dopo essere rimasto in bilico fra l'andar piano e l'andar forte, per scatenarsi.

Per chi esamina addentro le cose, per chi vuol scoprire le ragioni profonde di ogni fatto umano, simile realtà avrebbe dovuto far meditare molto, avrebbe dovuto aprirgli occhi davanti allo spettacolo di questo grande campione che fa il campione e non il ragioniere o il farmacista dell'automobilismo. Invece non si è capito niente, si è continuato a pesare Nuvolari con le bilancine, si è insistito ad accusarlo di indisciplina. Ma le pecore sono disciplinate al cane, il leone no. La ragione delle discussioni è questa: in Italia c'è una buona stampa tecnica. E dove mette il naso la tecnica, entrano il compasso, il regolo, il calcolatore, righe e periodi che sembrano dei mattoni, giudizi che hanno la prosopopea di essere definitivi perché fatti dal « competente », da un uomo cioè che esamina dei fatti ma solo quelli, ignorando che quei fatti hanno dei momenti, tengon sotto una molla che li spinge, che li ravviva, che li esprime.

Ma in Italia c'è anche una



Il fiero atteggiamento di Nuvolari motociclista dopo la sua vittoria nel Circuito Ostiense del 1926.



Nuvolari in un frettoloso rifornimento al Gran Premio delle Nazioni, a Monza, nel 1925.

folla geniale, che fiuta il bene e il male, che sente, che ha spesso anche i nervi a fior di pelle ma per la quale esiste una forza formidabile, che non falla mai, una forza divina che si chiama *istinto*.

La folla ha *sentito* Nuvolari, lo ha fatto suo subito, ricompensandolo di tutti i brividi, di tutti gli spasimi che il mantovano ha saputo darle.

Nuvolari infatti non batte solo dei *records* e degli avversari che come lui stanno in automobile. Nuvolari non ha solo davanti agli occhi un rettilineo o una curva da superare, ma ai margini di quel rettilineo, ma ai lati di quella curva, sta tutta l'anonima e formidabile rappresentanza del mondo umano. Sta il bambino che gli ha scritto la letterina sgrammaticata, invocando una fotografia « con firma »; sta il giovanotto che forse domani diverrà campione; sta il povero impiegato che scorda per un momento le sue miserie e l'operaio che apre la porta di cucina al manzo lesso una volta la settimana.

Stanno tutti coloro che credono in lui, tutta gente che se Nuvolari li volesse arringare, salterebbero i parapetti, si schierebbero dietro le sue spalle e muoverebbero all'assalto... di che cosa? Ma, di tutto quello che un grido e un gesto di Nuvolari loro indicasse.

E fra Nuvolari e la folla scorre perciò un filo invisibile, scorre il filo del reciproco amore, scorre il filo del sublime altruismo.

— Tu mi ami, io sono il tuo idolo? — pare dica Nu-

volari, rivolto alla folla. — Ebbene, io per te arrischio ad ogni momento la vita.

— Tu che fai battere sulle nostre teste il gran volo della Vittoria — pare risponda la folla — sei nostro. Nessuno può toglierti a noi, nessuno può osarlo.

Non ci fu forse fuori-classe dello sport che ebbe la incontrastata popolarità di Nuvolari. Non Girardengo che all'estero era osteggiato, non Binda che ha pur in Italia fortissime correnti contrarie, non Meazza che a Milano fa il nuvolo e il sereno, ma che altrove ha applausi e fischi fraternamente mescolati.

Nuvolari è l'idolo in Italia, in Francia, in Belgio, in Germania, in Inghilterra. L'anno scorso, in Cecoslovacchia, la corsa di Brno venne subito dopo il famoso convegno dei 100.000 *sokol*, nel quale convegno l'Italia era stata vilipesa in modo indegno. Ebbene, Nuvolari fu l'eroe della corsa e la folla impazziva per le sue gesta.

Anche questo è uno di quei punti trigonometrici sui quali il poeta intenzionato di fare la storia dello sport dovrebbe soffermarsi maggiormente.

Che lo sport abbia davanti a sé il sublime destino di affratellare i popoli, cancellando i loro odii, spegnendo i loro rancori, erigendo piedistalli al merito, al valore personale liberamente dimostrato? Che lo sport stia per ridurre le frontiere a un segno posto su di una carta geografica per suddividere idealmente civiltà e nazionalità, ma non per raggruppare odii, livori, minacce di guerre?

Se questo un giorno i nostri figli potranno vedere e godere, non sarà male che si ricordi Tazio Nuvolari il grande campione italiano, che ha fatto amare ovunque la



Eccolo al Circuito Torinese dove, dopo aver cambiata una ruota, riparte e vince.



La maschera pensosa dell'asso della motocicletta prima di affrontare la battaglia.

bandiera italiana, che l'ha fatta rispettare lottando con indomito coraggio, e che ha saputo sorridere sia nella buona che nell'avversa sorte.

IL SUO TEMPERAMENTO SPORTIVO

Siamo nell'ormai lontano 1912. Il sublime sacrificio di Chavez ha scosso l'umanità melensa, intorpidita, di quel bruttissimo periodo della storia. L'uomo comincia a guardare in alto, la sua anima sente un prepotente bisogno di salire, di perdersi nelle nubi, di specchiarsi nella purezza del cielo azzurro, di sfidare anche le tempeste delle altitudini solitarie.

Bleriot, Sadi Lecoine, Paulhan, Cattaneo sono i nuovi idoli di una folla che, come diciamo più sopra, era di un grigiore desolante. Basta guardare i figurini di moda di quei tempi, maschili e femminili, per giudicare se non si era privi di fantasia, se non si era orribilmente piatti in

quei tempi. È stato l'aeroplano che ha dato all'umanità il colpo d'ala e l'ha fatta salire. Una febbre di rischio, una ebbrezza di vita veloce, uno spasimo di volare prese allora la gioventù sana ed avventurosa.

Qui netto, secco come una frustata, balza in campo il temperamento sportivo di Nuvolari.

Un giorno un ragazzo poco più che ventenne capita a Milano. Il destino lo porta in una rimessa d'automobili. Questa rimessa accoglie il più bislacco, il più fantasioso complesso aviatore. Un motorino Anzani, una ala appoggiata a un muro, un timone sopra un cassone, la fusoliera in un angolo, ecc. Il ragazzo è Tazio Nuvolari e quell'ammasso di ordigni è nientemeno che un aeroplano con il quale Tazio volerà!

Una pazzia! E invece, con molta serietà, il futuro campione contratta l'aeroplano, lo paga duemila lire, se lo carica alla bella e meglio su di un furgone e se lo porta a Casteldario, in quel di Mantova; suo paese di nascita e residenza.

E lì, Tazio, volerà!

Dopo ore di faticoso lavoro, il velivolo è messo insieme, è trascinato in un prato ma non si vuol levare, né un metro, né una spanna.

Momenti tragici per il volatore impegnato a terra, beffeggiato dai suoi compaesani accorsi a vedere il « fenomeno », forse schernito anche dagli uccelli che volano tranquilli e beati.

Ma poi, nel cervello di Tazio un'idea si sprigiona fulminea, potente, luminosa come un razzo. L'aeroplano non si alza? Ebbene lo si porterà sul tetto di casa e lo si accerà giù!

Una volta in aria qualche san-

to aiuterà. L'aeroplano arriva così sul tetto di casa Nuvolari.

Il lettore mi domanderà: — Ma non c'era qualche stoppa dal saldo manico in casa di quel matto?

Calma. C'erano, invece, papà e zio, sportivi al cento per cento, assetati di rischio, che si bevevano con gli occhi le prodezze del ragazzo e magari, ove se ne fosse presentato il bisogno, lo avrebbero incoraggiato a proseguire.

Ecco, l'aeroplano è sul tetto, ecco Tazio che fa attaccare il motore, ecco che entra nell'angusta nicchia del pilota. Dietro c'è un contadino che spinge la fusoliera, l'aeroplano scende traballando dalle tegole, affronta il piccolo abisso della grondaia, poi, un attimo dopo, un grande schianto, un grido.

Tazio esce incolme da un ammasso di rottami.

In questo episodio c'è tutto il temperamento sportivo ed avventuroso del futuro asso del volante e c'è la risposta tagliente a tutti coloro che ritengono sia un mestiere fare il pilota. Se non si ha fegato, se non si ha amore al rischio, se non si ha il più assoluto disprezzo della propria

vita, inutile è sognare di divenir pilota, inutile scaldarsi la testa, inutile imbottirsi di illusioni.

Verrà il giorno in cui i sogni svaniranno, in cui le illusioni ci lasceranno miseramente, ed allora ci si accorgerà che per dominare una macchina che va a più di duecento chilometri all'ora, bisogna considerare la propria vita come cosa che ormai più non ci appartiene.

Nuvolari che, affascinato dai primi voli, si reca a Milano e compera un modesto velivolo, esprime appunto il bisogno d'avventura, il desiderio di osare, la necessità di vincere l'ignoto.

Quando poi dal tetto di casa, egli si getta con quel povero apparecchio, dimostra di non temere, di accettare il rischio con gioia e spende con generosità quella moneta preziosa che è la propria vita.

Una fortuna immensa ha però avuto Tazio Nuvolari: quella di potere liberamente seguire il suo destino. In casa si brontolava talvolta contro il ragazzo irrequieto, ma non lo si inceppava.

In casa Nuvolari finanziariamente si stava bene, e si era soprattutto mantovani, cioè figli di una terra sana, vigorosa; di una terra sensibile a tutti gli eroismi, assetata

di audacie, imbevuta di passato glorioso, di romanità. Vedete ad esempio i nomi che furorreggiano nel mantovano: sono nomi gloriosi: Learco, Tazio, Fabio, ecc.

FUCILE DI PRIM'ORDINE

Abbiamo gettato un cono di luce su di un episodio lontano ma altamente significativo della vita di Nuvolari. Ma l'eccellenza del suo temperamento di sportivo d'eccezione vuole altre luci. Nuvolari ad esempio è anche un ottimo tiratore.

Un giorno, un altro grande sportivo cominciò a salire nella fama di fulminatore di piccioni: era Girardengo.

Ebbene, fu proprio Nuvolari l'avversario che fermò la gloria del celeberrimo « campionissimo » del ciclismo.

Una sfida fra i due, e fu Nuvolari ad avere la meglio. Poi, venne la volta del povero e compianto Gigione Arcangeli. Anche qui, chi ebbe la meglio fu Nuvolari abbattendo 17 piccioni su 18. Una cifra di prim'ordine.

I giornali si intrattenevano su queste prodezze del grande campione mantovano, ma poi Tazio arrestò queste sue scorriere nel campo della doppietta. Comprese che la sua vera strada era il volante dell'automobile, oppure volle conservare ai suoi trionfi di fulminatore di piccioni un carattere simpaticamente episodico?

Forse sì, perché si può essere grandi in più cose, ma grandissimo un campione lo è solo in una. Ad ogni modo Nuvolari non ha interrotto completamente questa sua passione e spesso ai tiri di Mantova, di Montecatini e di Salsomaggiore, colse e coglie successi notevoli, anche nei confronti di reputati campioni.

Per chi voglia approfondire un poco la cosa, non sfuggirà che primo requisito che deve possedere un asso dell'automobilismo è il colpo d'occhio. Invecchiando, un campione, non perde la forza e nemmeno il coraggio, ma perde semplicemente parte dell'efficienza di quell'organo meraviglioso che è l'occhio. Nulla perciò di strano se un asso del volante è pure un eccellente tiratore.

Intanto, però, questa passione per il tiro permette a Nuvolari di fare dello sport eccellente, lo sport vecchio come l'uomo e che si chiama caccia. Sono ore, quelle della caccia, che il nostro campione strappa agli allenamenti, che gli allietano le giornate ottobre, quando, finita l'attività motoristica, è per Tazio motivo di singolare gioia recarsi nelle immense pianure del mantovano a « buttar giù » allodole.

C'è da rimanere sorpresi a scorgere gli effetti del suo occhio infallibile. Il tiro all'allodola è un tiro tutt'altro che facile. L'allodola inganna e certe false luci mattutine aiutano questo inganno. Accade spesso così che si preme il grilletto o troppo presto o troppo tardi. Ma per Nuvolari è un'altra cosa e, come si dice in gergo venatorio, « ogni colpo è un cadavere ».

Il parlare della caccia ci ha portati a

Appoggiato alla "Freccia celeste", fida compagna in tante vittoriose battaglie.



discorrere un poco della vita del campione. Non sarà male che approfondiamo questa conoscenza.

Che genere di vita mena Nuvolari? La vita di un saggio, si può rispondere. Sono rarissime, ad esempio, quelle sere in cui egli alle nove non si trovi a letto, e sono pure rare quelle mattinate che alle sei non lo trovino alzato. Fa della ginnastica e fa lunghe passeggiate a piedi. Beve pochissimo vino, ha una spiccata simpatia per i cibi semplici e — nonostante il parere di S. E. Marinetti — per la pasta asciutta. Non ama il gioco d'azzardo. Trovandosi a Montecarlo per delle competizioni motoristiche e trascinato da amici ed ammiratori davanti a un tappeto verde, vi gettava sopra pochi soldi.

— Non credo alla fortuna che viene dal gioco. Credo a quella che sanno farsi gli uomini — dice spesso. — Ho qualche debole anch'io, però...

— La maglia color canarino?

— Sì. Sono convinto che quella maglia mi meni buono e se non potessi indossarla partirei scontento.

Il genere di vita sensato, sano che mena Nuvolari ci permette così di spiegare una cosa che, per infinite schiere di tifosi dell'automobilismo, rappresenta un miracolo: — la resistenza fisica del Campione, nonostante i suoi quarantadue anni suonati.

In verità quando ci si trova davanti a quell'uomo mingherlino che, reduce magari da una corsa come la Mille Miglia, balza dalla macchina sorridente come se la sua fosse stata una leggera passeggiatina di piacere, proprio vien fatto di pensare cosa racchiuda di energie quel corpo da fanciullo! I colossi, gli omoni son lì mezzo morti, emaciati, ansimanti e Nuvolari pare un campione in attesa della partenza. Cos'è questo miracolo? È una conseguenza di un fisico eccezionalmente sano nonostante le esigue... dimensioni, ed è anche l'effetto di una vita re-

A destra e sotto: Al Circuito del Lario, nel 1929, prima della partenza ed a pochi metri dall'arrivo vittorioso.



golata da uomo che sa risparmiare saggiamente le proprie forze. In molti *sports*, ma più ancora nell'automobilismo, il campione spesso vince prima di partire. Ora le corse si son fatte dure. Sono quasi sempre delle corse « tecniche », corse nelle quali, cioè, si vogliono misurare le possibilità di certi organi delle vetture, sino allo stremo. Il progresso automobilistico lo esige, ed i piloti... ne portano in gran parte le conseguenze!

EPISODI DI VITA GIOVANILE

La giovinezza di Nuvolari non è illuminata da nessun fatto di eccezione. Non ha salvato bambini dalle fiamme o dalle acque, non ha vinto premi di eccellenza alle scuole di Casteldario e di Mantova, non ha fatto intendere in alcun modo di es-



Eccolo, il vittorioso del Gran Premio Reale di Roma nel 1927, mentre cominciano le gioie del trionfo.

sere uno di quegli uomini che o finiscono in galera o cambiano la faccia al mondo.

Fu un fanciullo vivace, un ragazzo intraprendente, un giovane intelligente e svelto.

Questa la situazione da un punto di vista che potremo chiamare panoramico. Chi, però, lo avesse guardato bene quando passava una di quelle monumentali macchine che appartengono ormai alla preistoria dell'automobilismo, si sarebbe accorto che quella visione era per Tazio un... accidente assolutamente fuori d'ordinanza. Gli si illuminava il viso, l'occhio inseguiva la macchina sbuffante che spariva fragorosa e lenta all'orizzonte.

C'era in lui il presagio della vocazione, il lievito che occorre a tutti coloro che vogliono uscire dalla mediocrità, la molla che manda in aria, oltre il grigiore della moltitudine.

Intanto, però, prima di lanciarsi nella follia degli *HP*,

Tazio fece la conoscenza dell'altro cavallo, quello vivente, che tira calci. Fu proprio un calcio di un bizzoso morllo che spezzò una gamba al futuro campione e lo cacciò ancora fanciullo, per una quarantina di giorni, in un ospedale.

Quel calcio però ha servito a qualche cosa. Ha servito a far cambiare idea al papà del fanciullo che ne voleva fare un fantino.

Passa il tempo: Tazio ha quattordici anni. Sempre mingherlino, bruno di carnagione; un vero granello di pepe. Un giorno lo zio càpita a Casteldario con una motocicletta. Una rarità, per quei tempi. Cominciano per il futuro asso le ore tremende della tentazione, le crisi della vocazione, gli alti e bassi della paura e dell'osare. Infine, lavorando di contrabbando, prende pratica con quell'ordigno. Poi viene la grande ora. È un'ora serale. C'è ballo a Casteldario ed alla sorella di Tazio occorrono le scarpe da sera, le quali si trovano a Mantova. Il calzolaio le aveva promesse, e come accade sempre in questi casi, non le aveva mandate.

Tazio inforca la motocicletta e corre verso Mantova. Pare un topo sulla schiena di un cammello. La macchina sbuffa, scoppietta, traballa, ma arriva a Mantova. Il motociclista piomba dal calzolaio, fa delle scarpe un pacchetto che aggiusta sul portabagagli della macchina.

Con un trucchetto da ragazzo pronto e intelligente, si libera di una guardia cittadina e poche decine di minuti dopo è di ritorno a Casteldario.

Ha vinto la sua prima prova ed ha deciso ormai il suo destino!

L'ha deciso inebriato di rischio, di velocità, cogliendo l'ammirazione nello sguardo dei carrettieri, nelle imprecazioni dei pedoni che si vedevano passar vicino quel ragazzo in pantaloncini, chino sul manubrio, sicuro, ridicolo e simpatico.

Se a Tazio quella monumentale motocicletta avesse date noie, se si fosse fermata a metà strada, se l'avesse obbligato a faticare e a maledire il calzolaio di Mantova, forse molto sarebbe cambiato nella vocazione del futuro asso. Invece tutto andò bene.

Tutto congiurava, per fortuna dello sport italiano, a far di Tazio Nuvolari il futuro grande asso.

I vecchi contadini di Casteldario ricordano ancora un ragazzo, ritto sulla sella di una moto « che correva ». Allora, quando lo incontravano (ed era Tazio) si facevano il segno della croce, urlando, magari, a quel fantasma d'audacia, imprecazioni sbigottite.

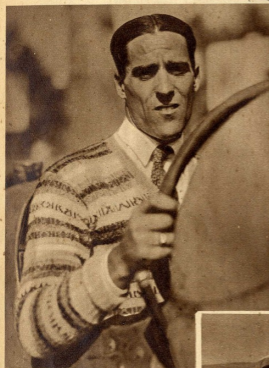
Erano veramente folle quelle che andava compiendo, in quei giorni ormai lontani, Nuvolari?

Solo un esame superficiale potrebbe indurre a rispondere di sì. Guardando bene addentro alle cose, non può sfuggire che sin da allora il giovanotto si attrezzava per l'avvenire. Nei duelli fra il mezzo meccanico e la strada, bisogna esser pronti a tutto, sapersela cavare in ogni caso. Il campione si distingue appunto dal comune guidatore quando sa cavarsela in tutti i frangenti, quando sa risolvere tutti i problemi della guida anche più pericolosa. I contadini di Casteldario, dal loro limitato punto di vista, facevano benissimo a dare del matto a Nuvolari. Effettivamente però il ragazzo chino sulla motocicletta,

A destra: Al Circuito di Cremona, nel 1928, mentre, aiutato dal fido Bignamini, rifornisce la sua vettura.

preparava la strada all'ineguagliabile campione del Circuito del Lario, della Curvetta di Lesmo e del Castellaccio di Livorno; a colui che doveva diventare il fuori-classe dell'ardimento motociclistico e automobilistico.

Intanto, un nuovo colpo di fortuna. I casi della vita continuavano a prestarsi con grande gentilezza per favorire la vocazione del giovane. Padre e zio hanno iniziato una nuova forma di attività commerciale: non estranea al campo dello sport: ora « trattano » le automobili usate.



Tazio, che aveva fatta la guerra come conducente automobilista, meritandosi encomi per il suo coraggio ma anche della « schiappa » da qualche ufficiale, che male sopportava le sue acrobazie automobilistiche, si vede ad un tratto in mezzo alle prime battaglie motoristiche.

Lo hanno inghiottito così, improvvisamente, senza dargli nemmeno il tempo di pensarci su. Perché, se ci avesse pensato un pochino, non si sarebbe presentato al Circuito di Cremona nel 1920 a cavallo di una « Della Ferrera », un mezzo, cioè, nettamente inferiore a quello posseduto dai suoi avversari.

Fu davvero un disastro quella corsa per Tazio!

— Vailati, Maffei e qualche altro — mi diceva un giorno — mi passavano e ripassavano, come se io fossi fermo. Mi sono perciò ritirato con un groppo in gola, demoralizzato, abbattuto, deciso a non sentir parlare nemmeno più di corse.

Ma son parole. Nuvolari era fatto per le corse e do-

A sinistra: È questa una fotografia dell'epoca in cui Nuvolari costituì la famosa « scuderia »... Sotto: Nuvolari in attesa del « via » al Gran Premio di Tripoli nel 1928 che poi clamorosamente vincerà.

QUANDO È FINITA LA GUERRA!

Dopoguerra. Salgono dalla pianura mantovana vampate rivoluzionarie. È una razza di rurali quella mantovana che non fa mai le cose a metà. Gente di fegato, che prende la politica proprio sul serio. Leghe Rosse, Cooperative, Camere del Lavoro, scioperi e poi legnate, legnate e legnate.

Tutta la provincia attraversa un periodo di aspre e anche sanguinose contese, finché la situazione è cambiata: si è italianizzata.



veva correre. Il suo destino era a cavalcioni di una motocicletta, da dove si sarebbe dipartito per ghermire il volante di un'automobile.

Le delusioni poi, anche nello sport, come nella vita, fanno bene; abituano a considerare con visione più chiara, con senso di responsabilità più cosciente le difficoltà della vita, gli ostacoli che inceppano ad ogni passo chi vuol salire, e allargano nel cuore quel senso di tolleranza per le nostre disgrazie che, in principio, ci sgomentavano, ma che poi, quasi quasi, ci diventano amiche. Verrà così il giorno nei quali, lasciati in pace dalla sfortuna, sentiremo di esserci meritata la vittoria, e scorrendo con lo sguardo il cammino percorso e vedendolo cosparso dei nostri sacrifici, intriso del nostro sangue, punteggiato dalle nostre amarezze, sentiremo tutto l'orgoglio di esserci meritata la vittoria e nutriremo in petto la spialbe di meritarcene altre e più belle vittorie ancora.

Scialbe sono state, perciò, le prove di Nuvolari nel 1920, nel 1921, nel 1922.

Ma viene anche il 1923. È l'anno di Nuvolari, l'anno della sua rivincita, della sua consacrazione a campione.

Dopo gli inizi incerti di Perugia e di Mantova, ecco che a Parma coglie la vittoria nella categoria 350. Vince ancora a Busto Arsizio, trionfa nel II Giro dell'Emilia e nel III Circuito del Piave.

Le cronache cominciano ora ad occuparsi di lui. Il suo nome, che nel passato stava in fondo alle classifiche, ora sale, sale, si incunea nei sottotitoli. Si discute il suo stile irruento e deciso, ma ci si interessa dell'omino di Casteldario. Il cerchio triste del silenzio è rotto definitivamente.

Gli è costata fatica quel po' di fama. Ha dovuto spesso lottare contro l'avversario più terribile, lo scontro, ha trovato sul suo cammino aspri ostacoli, spesso l'incomprensione, ha speso molto denaro.

Ha però avuto fede, e l'ha avuta soprattutto quando nessuno in lui l'aveva, l'ha avuta quando i soliti sacerdoti discutevano sulle sue possibilità fisiche, sulla sua classe, sul suo stile, su tutto. Gente che stenta a vedere e per la quale il prevedere è cosa assolutamente impossibile.

Ora, qualcuno di questi si dà l'aria di scopritore di Tazio.

Ballef Nuvolari si è scoperto da sé, e caso mai ci fosse chi può vantare qualcosa in proposito bisogna andarlo a cercare a Mantova, fra quei tifosi che volevano legnare i giornalisti che parlavano male o ignoravano Tazio, fra quei fanatici che bruciavano in piazza i giornali che svalutavano il loro idolo.

Quelli non erano certi dei tecnici ma agivano d'istinto, con la sublime incoscienza della folla la quale non ha bisogno di metri o di bilancina per valutare il campione: essa lo sente e basta!

Gli anni duri dell'attesa sembrano veramente tramontati per l'asso mantovano. Nel 1924 lo vediamo infatti campione d'Italia nella cat. 500 cmc. e nel 1925 il suo processo di « leonizzazione » è ormai compiuto.

È entrato alla *Bianchi*, dove ha avuta affidata la famosa 350, la macchina del Lario e di tante altre vittorie di Tazio.

I pochi animosi di Mantova sono diventati folla e questa folla, che sempre più infittisce, adora Tazio, adora il suo modo barricadiero di combattere, adora le sue vittorie conquistate con la spalvalderia dell'asso, e fremere per le sue sfortune, e si disperava per le sue disgrazie.

La folla, signori miei, non si truffa! La folla sa dare tutto al campione ma in compenso chiede tutto! I tiepidi, i cosiddetti classici, con lei non hanno fortuna, quelli che vincono al centimetro la lasciano fredda. Essa vuole le battaglie uragane, vuole i campioni che la facciano

fremere, che la levino in alto sulle ali della più disperata passione, che la incendino di speranza.

Tazio è di questi come lo furono i poveri Ascari ed Arcangeli, ed ecco perché la folla fu sempre e tutta per loro.

Qui non si tratta di indagini psicologiche, qui c'entra il cuore. Lasciate che la folla ragioni col cuore, lasciate tutta la disperata bellezza di una dedizione cieca.

Se la folla ragionasse, se facesse questioni di classe, diverrebbe grigia, monotona, opprimente come una tavola nera coperta di cifre scritte col gessetto!

Intanto, accordatosi con la *Bianchi*, decide di combattere per la Casa di viale Abruzzi tutte le battaglie del 1925. Annata memorabile, grandi vittorie dell'asso mantovano, grandissime quelle riportate al Circuito del Lario ed al Gran Premio delle Nazioni. È la consacrazione dell'asso, è la Gloria che, finalmente, gli muove incontro sorridente.

AVERE DEL FEGATO!

Ogni lettore avrà assistito a qualche discorso da cacciatore. Oppure avrà letto qualche racconto umoristico inglese. Se non avrà udito il cacciatore e non avrà letto il racconto umoristico inglese, qualche amico gliene avrà talvolta sparate di grosse.

Ebbene questo fatto di cui fu protagonista Nuvolari pare, davvero, una fanfaronata. L'eroinismo confina sempre con l'esagerazione, e una frotola ha spesso qualche cosa di epico.

Siamo nell'autunno del 1925. Mancano pochi giorni all'inizio degli allenamenti per il Gran Premio automobilistico di Monza ed all'*Alfa Romeo* si cerca un pilota cui affidare la guida della famosa Alfa P.2.

— E se provassimo Nuvolari? — arrischia uno dei dirigenti la Casa di Strada del Portello.

— È un campione della motocicletta che ha fatto miracoli — soggiunge. — Passando dalle due alle quattro ruote, certo si troverà meglio.

La proposta non sembra certo sballata, dato che si decide di domandare il parere all'interessato.

— Accetto senz'altro — risponde Nuvolari. — Quando dovrò incominciare le prove?

— Fra due giorni.

— Va bene, ci sarò.

Opportunamente rapportata, la P.2. era una macchina che poteva raggiungere i 225 orari, e con qualche accorgimento sulla carburazione, poteva anche toccare i 230. Velocità fantastica a quei tempi e che giustifica come quella macchina abbia potuto sgominare, durante cinque anni, ogni avversario.

Nuvolari comincia a girare, e fa ottima impressione. Sfora il record del grande Ascari, palea una guida salda, un occhio da eccellente curvista, un'audacia da motociclista.

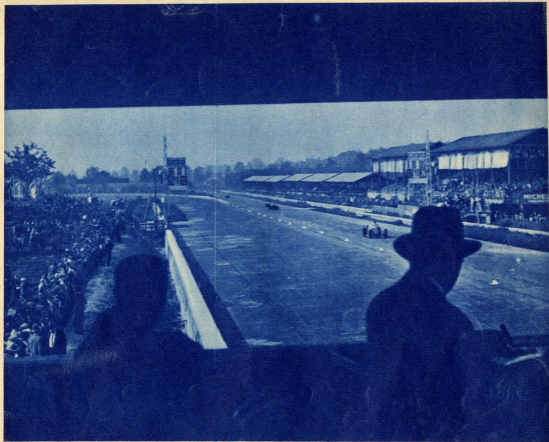
I dirigenti dell'*Alfa* si fregano le mani.

— Abbiamo trovato il nostro asso per il Gran Premio? — si chiedono.

Ma poi, mentre Nuvolari affronta decisamente il record di Ascari, per una di quelle tali beffe della fatalità, gli si blocca lo sterzo.

Una sbandata, un volo, uno schianto: è raccolto svenuto e la macchina sta a pochi passi da lui, fumante e sfasciata. Lo portano all'ospedale, ed i medici gli danno poche ore di vita. E da augurarsi una cosa simile: quando i medici danno poche ore di vita, non si muore che dopo degli anni!

E ciò accade a Nuvolari. Portato all'ospedale, rinviene, parla, sorride. I sanitari però non si danno per



L'Autodromo di Monza visto dalla cabina dei giornalisti. Quanta storia sportiva si è fatta in questa cabina!

vinti. Un medico che dà morto un povero cristiano, non si commuove facilmente ai sorrisi dello spacciato!

Tre giorni dopo, o quattro, il che fa lo stesso, Nuvolari lascia però l'ospedale, impacchettato di fasciature e di bambagia, e si fa portare nientemeno che alla *Casa Bianchi*, dove, senza tanti preamboli, chiede di essere iscritto per la corsa che avrà luogo alcuni giorni dopo.

Urbanamente, ma con fermezza, gli si domanda se è matto, ma Nuvolari insiste e strilla. La incredulità dei dirigenti della *Bianchi* a poco a poco si sfalda e la macchina di Nuvolari viene preparata.

È la vigilia del Gran Premio delle Nazioni e Nuvolari ha una idea geniale (chi lo conosce bene dice che di queste idee geniali ne avrà una al mese!); fa chiamare un suo medico di fiducia da Mantova ed a quello tiene un discorso di questo genere:

— Senti, queste fasciature non mi permetteranno di vincere a Monza domani, come è mia ferma intenzione...

— Ma, caro, le ferite non permettono di sfasciarti!

— Benissimo. Siccome devo vincere e non devo levarmi le fasciature, non c'è che una soluzione. Tu prima della corsa mi faserai secondo la positura che dovrò tenere in macchina. Te la senti? Capisco che ti chiedo un miracolo, ma di te mi fido.

Nuvolari parte nel Gran Premio fasciato dall'ottimo medico mantovano secondo le sue indicazioni. La folla è messa al corrente della cosa. Si butta tutta dalla parte di Nuvolari, ne fa il suo idolo, il suo vessillifero. Capi-

sce, quella folle intelligente, che quegli è qualche cosa più di uno sportivo. C'è dell'epopea, in quell'assalto di un piccolo uomo ferito alla velocità. È formidabile la battaglia ingaggiata da quel motociclista contro tutti gli avversari, lui ferito e dolorante, issato su quel veicolo come su di un palchetto di tortura.

Viene il giro dei rifornimenti e Nuvolari si ferma per rifornirsi di carburante.

— Soffri? — gli chiedono.

— Sì, tanto!

— Fermati allora, non proseguire.

— Neanche per sogno. Debbo vincere.

Con i muscoli fiaccati, ma con una grande anima, il campione di Mantova riprende. Aumenta progressivamente, aumenta sempre, debella le ultime difese di avversari fortissimi, giunge primo, lui ferito e dolorante.

La folla delira, supera gli sbarramenti, si serra attorno a Nuvolari, urla al cielo il suo nome. È un'esplosione formidabile di entusiasmo che non ha riscontro nella storia dello sport italiano. Ci vorrebbe un poeta, come ce ne furono in Grecia ai tempi dei giochi Olimpici e Nemei. Qui da noi, invece, non sappiamo essere che dei cronisti. E se c'è qualche poeta, quello ha da sviluppare qualche trama di notte lunare o di adulterio.

Ci fossero almeno Carducci ed Oriani! Quelli avrebbero saputo cantare l'eroismo di quel piccolo uomo torturato dal male che volava, sgominando avversari che crepavano dalla salute, verso la vittoria!

La vittoria al Gran Premio di Monza ha fatto del bene ed ha fatto del male a Nuvolari. Gli ha attirato l'amore della folla, ha aperto gli occhi a qualche giornalista, ma non sono mancati i lamenti dei soliti critici. Lamenti tenaci, insistenti che solo ora (e siamo nel 1933!) accennano a scomparire definitivamente.

L'accusa che veniva mossa a Nuvolari era la *mananza di stile*.

Si ammetteva la classe altissima del mantovano, la sua audacia, la sua irruenza, il suo fegato, ma, poi, non erano pochi coloro che melanconicamente soggiungevano: peccato che non abbia stile!

Questa musica, durata per degli anni, ha servito a dimostrare una cosa: quanta improvvisazione ci sia in chi si mette a giudicare lo sport ed i suoi uomini migliori.

Nello sport infatti, come nell'arte, come nella vita, non esiste lo stile, ma esistono invece gli stili. Innumerevoli i modi di esprimere se stessi, dato che, nello sport, un uomo finisce sempre, come in altre attività della vita, per esprimere se stesso.

Abbiamo così lo stile di Varzi ed abbiamo quello di Nuvolari, come abbiamo quello di Borzacchini e quello di Campari e Fagioli, e come avemmo quelli di Bordino, di Ascari e di Brilli Peri.

Nello sport, soprattutto, è agli effetti che bisogna guardare, perché sono i risultati che contano, che danno le classifiche e le vittorie.

La musica della mananza di stile in Nuvolari è così durata per degli anni, contribuendo anche a creare odiosi antagonismi, a manomettere la verità. Gente che non sapeva distinguere un magnete da un cilindro parlava di stile, e di stile parlava chi non sapeva prendere in

mano un volante d'automobile.

Contro queste esaltazioni metaniche, Nuvolari ha usato la tattica migliore: ha continuato a vincere. Ha vinto in montagna, ha vinto in pianura, ha vinto sulle strade e sulle piste.

Schiacciati da questo cumulo di vittorie, i sacerdoti dello stile si sono grattata la testa caprina ed hanno cominciato ad applaudire il campione che prima criticavano.

Sono però occorsi più di sette anni!

Chiusa questa... stilistica parentesi, veniamo al cammino del campione, ritornando a quel 1926 che seguì l'anno eroico di Nuvolari. Nel 1926, il nostro campione ebbe alterna fortuna. Ha vinto ed è stato battuto. Il «battuto» però, era sempre tartassato da qualche incidente, come ad esempio al Circuito del Sayio, in cui, ancora in partenza, stretto da due avversari, dovette gettarsi contro un muricciolo dove si spaccò il dito medio della mano sinistra.

Con il dito sanguinante e ciondoloni tenne però duro per diversi giri, sino a quando, stremato e dolorante, non dovette desistere da una lotta che lo avrebbe probabilmente salutato vittorioso.

La rivincita non si fa però aspettare molto, e Nuvolari la coglie sul Circuito dell'Adriatico, dove sgomina tutti gli avversari, si esibisce in virtuosismi che fanno allibire la folla, la quale, a corsa conclusa, si prende il suo idolo e se lo reca in trionfo.

Poi, viene il Circuito del Lario, quel leggendario campionato di prodezza nuvolariane, infine il Gran Premio delle Nazioni, a Monza.

Sull'anello asfaltato dell'Autodromo, quell'anno Nuvolari non affronta records ed avversari come nell'anno precedente. Sta bene infatti di salute, e la vittoria, anche se



Dopo aver battuto Girardengo e Arcangeli al tiro al piccione, Nuvolari liquidò pure Campari in bicicletta. La volata finale del vincitore all'autodromo di Monza.



Ecco Varzi, che sarà il grande avversario di Nuvolari, fra Bossio e Pilotta. Guardia sicurissima, come si vede...

Perché, egli stesso non può giungere a quei limiti? Chi glielo può impedire? Non certo il coraggio, perché di quello ne ha da sprecare. Forse è la fiducia nelle proprie forze. Ma anche quella ha fatto passi giganteschi. Pochi giorni ancora, infatti, e Nuvolari vince il circuito d'Alessandria e vince quello di Messina.

Sono state vittorie nette, ottenute con lo stile che poi sarà proprio a Nuvolari: partenze fulminee, battaglia ingaggiata subito, agendo di sorpresa. Gua-

Longman e Johnston e Maffei, gliela disputarono coraggiosamente, seppero coglierla con relativa facilità. Intanto, per la seconda volta è campione italiano di motociclismo.

Ormai, motociclisticamente è arrivato. Lo punge però il desiderio dell'automobile. Facilmente i motociclisti passano dalla motocicletta all'automobile. Ci sono più soddisfazioni nello sport automobilistico che è più ricco, rende di più, fa più celebri dell'altro.

Nel 1927, così, se lo troviamo vincitore dei suoi ormai classici... appannaggi del Lario e di Monza, lo vediamo pure vincere due gare di ottima risonanza: il Gran Premio Reale di Roma ed il Circuito del Garda.

Ecco la consacrazione del campione automobilista, ma ecco anche che Nuvolari commette il più grave errore della sua vita, uno di quegli errori che da poco ha finito di scontare. Si compera alcune Bugatti e fonda niente-meno che una scuderia da corsa!

Quanti soldi ha sciupato con quelle Bugatti il buon Nuvolari?

Se gliene parlate, si mette ancora le mani nei capelli e vi scongiura di star zitti e, secondo il suo frasario da folclore mantovano, vi prega di « non parlare di morti a tavola »!

Ad ogni modo, la classe di guidatore era tanta in Nuvolari che, anche lasciando il manubrio per il volante, non poteva tardare molto a prender quota.

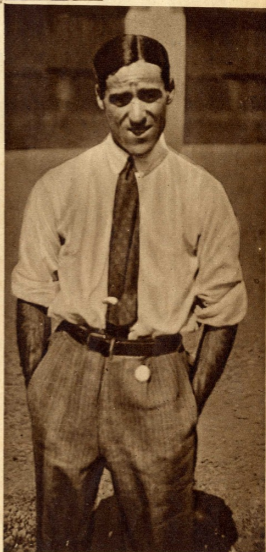
Eccolo perciò vincere in maniera convincente il Circuito di Tripoli ed eccolo, poco dopo, di fronte al più formidabile pilota di quei tempi: il grande e compianto Bordino.

E al Circuito del Pozzo, a Verona. Per il buon numero di mantovani presenti alla gara ci può essere duello fra Bordino e Nuvolari, ma per gli altri, e sono la massa, Bordino avrebbe ridicolizzato l'avversario.

Battaglia combattuta sotto un tempo d'inferno: acqua, vento, pericolo ad ogni momento di uscire di strada. Nuvolari impone il passo, ed è un passo indiatolato, un passo da grande campione. Bordino, per un poco, regge ma poi si ritira. Nuvolari vince, ad una media superiore ai 115 chilometri!

Nuvolari ha cominciato a guardare bene negli occhi i grandi assi dell'automobilismo, ha capito che si può batterli, ha misurato la loro forza, la quale ha dei limiti.

Con quale aria scanzonata, nel recinto dei boxes a Monza, Nuvolari guarda il fotografo!





Dopo aver vinto la Cuneo-Colle della Maddalena (1930), Nuvolari fa uno spuntino assieme al povero Arcangeli, all'on. Gianferrari, al gr. uff. Kilinger, ecc.

dagnati dei minuti, egli pensa, è ben difficile che glieli possano strappare!

Bellissime vittorie conquistate in motocicletta a Rappallo ed a Monza non possono mutare quello che sarà il destino di Nuvolari: diventare asso dell'automobilismo!

Lo ha intuito, Nuvolari, questo delinearci della futura gloria, ed il campione farà il suo gioco!

ORE TRISTI

Ogni campione ha il suo periodo di disgrazia, di «scalogna» come in gergo si usa dire. È allora che si misura la sua forza di carattere, è allora che vien messa alla prova anche la sua classe.

Sono ore tremende, nelle quali pare che pesi su tutto quanto compie il campione una strana, beffarda fatalità. Tutto gli va a rovescio, tutto lo colpisce, tutto lo umilia.

Allora deve resistere sin che la bufera è passata. Guai se, demoralizzato, abbandonasse il campo della lotta! Sarebbe finita e, preda allo sconforto, non potrebbe più riguadagnare le posizioni perdute.

Il 1929 è per Nuvolari un anno ben triste. In motocicletta cade a Roma e cade a Torino. In automobile non arriva mai al traguardo.

Risorgono così a nuova vita i vecchi e melensi avversari, quelli dell'avevamo detto noi, quelli dello stile e del tempo è galantuomo. È difficile mettere d'accordo lo stile con una gomma che sciacappa, con una catena che salta, con uno sterzo che si blocca o un avversario che ti investe.

Ma tanto già, a loro tutto serve!

Effettivamente, oltre alla scalogna, c'erano anche delle realtà meccaniche che sciabolavano la buona sorte di Nu-

volari. La sua *Bugatti 2000 cmc.*, ad esempio, era una macchina sportivamente finita, che di fronte alle *Alfa P2* o *1750 sei c.*, nulla poteva fare. Quando un pilota si trova alla guida di un mezzo meccanico inferiore, ha davanti a sé due strade: o si accontenta di arrivare sin dove glielo concedono le possibilità della sua vettura, oppure forza per avere un massimo che, quasi sempre, significa sballare la macchina.

Nuvolari non appartiene alla prima categoria. Egli corre per la vittoria, non per gli «onorevoli piazzamenti».

Con una coda di delusioni e di disgrazie, il nostro campione giunge così al Circuito del Lario, la sua classica corsa, la Befana della sua gloria motociclistica!

È una carta formidabile quella che Nuvolari si appresta a giocare, è la carta della sua resurrezione o del suo tramonto forse definitivo. Vincitore al Lario, avrebbe potuto presentarsi a qualche Casa automobilistica e far valere il peso della sua classe e delle sue glorie; sconfitto, forse sarebbe stato costretto a rifare il lungo e periglioso cammino già percorso in sei anni di battaglie.

Chi ha assistito a quel circuito del Lario, non dimenticherà più Nuvolari.

Ah, la sua folgorante partenza, le sue acrobazie, la sua follia di velocità! Dopo il primo giro, aveva battuti tutti i concorrenti della sua categoria e si poneva alla caccia dei concorrenti della categoria superiore (500 cmc.).

Una furia! Ah, la Gloria gli sfuggiva? Ed ecco che egli si gettava all'inseguimento della traditrice, buttando dietro le sue spalle ogni più elementare prudenza. Erano volate fantastiche le sue, costellate da acrobazie pausose nelle discese a strapiombo sul lago, nei tornanti insidiosi, nelle curvette mortali.

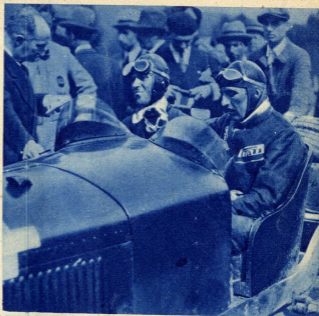
Al quarto giro era il padrone della situazione! Poteva

Nuvolari, mentre attende il via della sua vittoriosa Targa Florio (1931)

allora rallentare, e fare la « gara in poltrona » come dice Campari. Invece no. C'erano bensì al suo *box* i dirigenti che gli facevano segno di rallentare perché ormai la vittoria era sua, ma sui cigli della strada, aggrappati agli alberi, appollaiati sui roccioni, c'erano schiere di popolo che scandivano il suo nome, che urlavano il suo vantaggio, che lo incitavano a schiacciare tutti gli avversari.

Quelli del *box* erano degli industriali, ma gli altri erano la folla, quella folla che lo amava, che aveva sempre creduto in lui, forse più nelle ore tristi che nelle ore liete!

Sgominati tutti gli avversari, polverizzati i *records*, Nuvolari giunge al traguardo finale. È travolto, preso a braccia, issato sulle spalle, lo baciano, lo accarezzano; i tifosi lo hanno finalmente a portata di manò il loro idolo, quel piccolo uomo bruno che li ha fatti delirare.



Ero anch'io al traguardo e quando giunsero i dirigenti della sua Casa e della corsa, udii dei giovani gridare:

— Se ci volete portar via Nuvolari, vi spacciamo la testa!

NUVOLARI "ALFISTA"

La morte di Brilli Peri aveva scompaginato l'*équipe* dell'*Alfa Romeo* la quale, al principio del 1930, non poteva contare che su Varzi e Campari.

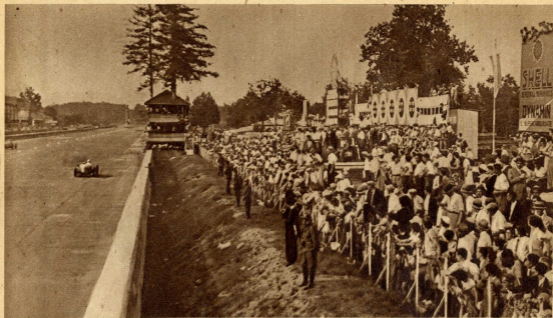
D'altronde, il lancio di un prodotto di eccezione come si preannunciava la 1750 sei c. voleva una balda *équipe*, pienamente efficiente, capace di ottenere vittorie schiaccianti.

Fu così che l'on. ing. Gianferri, capo dell'*Alfa Romeo*, pensò a Nuvolari. Il campione, al primo colloquio, fece al dirigente ottima impressione. Anche nelle discussioni di interessi, si sentì, si capisce, che quello che in Nuvolari domina è il carattere sportivo.

Nuvolari farà pure delle questioni di denaro, perché nella vita anche il denaro conta, ma in lui quello che più pesa è lo sport. Mettetelo davanti a due macchine, una delle quali arrivi al traguardo ma gli renda poco e l'altra non arrivi ma gli faccia ottenere laute prebende e Nuvolari sceglierà sicu-

Tazio sta abbordando le celebri "svolte" della Cuneo-Colle della Maddalena.





Un suggestivo spettacolo di folla all'Autodromo di Monza mentre ferve la battaglia di motori e campioni.

ramente la prima. È questa la forza e la debolezza del campione mantovano; la forza, perché lo fa sportivo di eccezione, e la debolezza, perché, talvolta, questo suo terribile desiderio di vittoria, lo mostra sotto luci che gli son valse appunti ed amarezze.

Ad ogni modo, dopo un breve colloquio con l'on. ing. Gianferrari, Nuvolari entra nell'equipe dell'Alfa Romeo. Mancano poche settimane alla Mille Miglia, la corsa nella quale l'Alfa Romeo schiererà la sua produzione nuova, per la conquista del mercato sportivo europeo.

A Nuvolari, Varzi e Campari verranno affidate mac-

chine uguali (1750 con compressore) ed alla Mille Miglia farà certamente caldo! Alla partenza di quella memorabile corsa, i dirigenti dell'Alfa Romeo avevano solo di mira la vittoria di squadra. Soltanto lo svolgimento della classica competizione avrebbe loro indicato a chi poteva spettare la vittoria singola.

È questo un fatto che occorre mettere molto in chiaro, perché su di esso, appunto, si indugiano i « varzisti » affermando che, alla Mille Miglia, Nuvolari ha rubata la vittoria a Varzi, dando una dimostrazione di più del come Nuvolari interpreti la disciplina di squadra. Insomma, secondo loro, Varzi questa disciplina l'avrebbe rispettata, e Nuvolari no. Alla partenza da Brescia tutti gli sguardi sono puntati su Campari, Nuvolari e Varzi. Il primo, soprattutto, vincitore di due Mille Miglia, aveva i maggiori suffragi del pronostico. Nuvolari e Varzi erano dati alla pari.

Al primo passaggio da Bologna, Nuvolari è in testa, affiancato dal povero Arcangeli che pilotava una Maserati 2500. Ad un minuto di distacco, vengono Varzi e Caracciola. Poi Campari e Gherzi. I records sono largamente battuti. Sugli Appennini però le posizioni ancor meglio si delineano, Caracciola perde terreno e Campari esce di strada a Radicofani, mentre Arcangeli accusa gravi noie al motore. Il duello così, sin da Roma dove giunge in testa con esiguo vantaggio Nuvolari, si imposta ai ferri corti. Varzi non molla, ma, al contrario, dà l'impressione di produrre proprio



I tre moschettieri dell'Alfa Romeo prima della loro vittoriosa cavalcata nella Coppa Ciano 1932. (Da sinistra Borzacchini, Campari e Nuvolari).



Gran Premio d'Italia a Monza nel 1932. Una bella corona di campioni attorno al senatore Crespi.

nella seconda parte della gara il suo massimo sforzo. A Terni, infatti, il galliatese prende il comando della gara, seguito, a un minuto, da Nuvolari.

Nessuno dei due è stato atardato da incidenti di strada o di motore e perciò la loro è lotta chiara, tremenda, senza quartiere. Gli inseguitori dei due campioni intanto non perdono tempo, e minuti guadagnano Campari, Caracciola, Rosa e Ghersi. Sui rettilinei dell'Adriatico, Nuvolari muove però alla controffensiva. A Perugia non era stato dato l'ordine ai due vessilliferi della corsa di «spararci dentro»?

— Chiedete tutto ai motori, — era stato detto loro. — In gamba, però, per non uscire di strada!

Quello che deve aver fatto Nuvolari nel tratto Ancona-Bologna guadagna catalogarlo fra i miracoli: ha guadagnato su Varzi ben sei minuti e 58⁷¹.

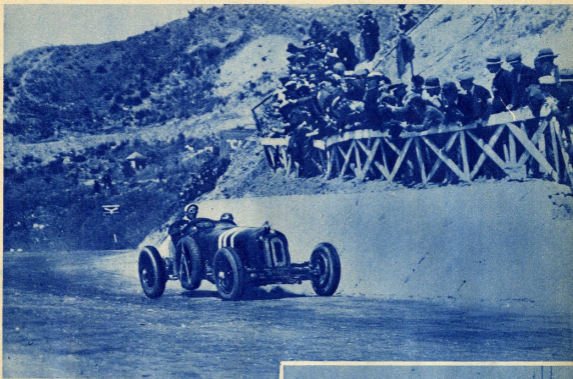
A Bologna piomba come una folgore. Lì, è stabilito il Comando dell'*Alfa*, con l'on. ing. Gianferrari alla testa. Il tempo di Nuvolari sorprende. I critici della vittoria di Nuvolari osservano che il mantovano doveva essere fermato ed ammonito d'andar piano per lasciare a Varzi la possibilità di vincere la corsa. Argomentazioni come questa fanno più male che bene al corridore in favore del quale sono dirette, e poi mancano di nesso logico. L'*Alfa Romeo* aveva da lanciare un nuovo prodotto, non lo si dimentichi, e, perciò, aveva assoluto bisogno in primo luogo di far crollare i vecchi records della gara e di stabilirne dei nuovi e sor-

prendenti! L'*Alfa* non metteva delle macchine a disposizione della gloria di qualche pilota, ma i piloti erano dei soldati della causa non solo sportiva ma soprattutto industriale della italianissima Casa milanese. Ecco la realtà delle cose.

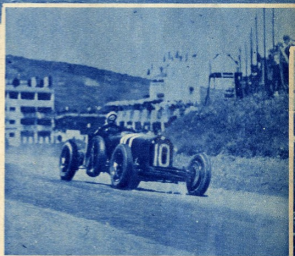
Dopo brevi raccomandazioni di non arrischiare la pelle, Nuvolari, avuti i necessari rifornimenti, è lasciato partire. Favorito dalla sua posizione, si butta all'inseguimento di Varzi. Chi lo vede lavorare sugli stradali di Ferrara e di Padova e sulle rampe di Feltre è colpito dalla sbalorditiva sicurezza di guida, dall'audacia del



Girardengo presenta a Nuvolari il proprio figliuolo. Quale dei due saprà meglio emulare il primato sportivo di papà?



Le fotografie di queste due pagine illustrano fasi della Targa Florio 1932, che Nuvolari vinse brillantemente accontentando Gabriele d'Annunzio...



Il poeta gli aveva detto: "Aspetto un telegramma così concepito: Ho vinto. Tazio".

campione mantovano. All'alba, vicino al bivio di Sirimione, ha raggiunto Varzi e gli chiede strada.

Nuvolari ha vinto, e da grande signore, la più drammatica Mille Miglia.

Da questo momento, però, una specie di frattura è avvenuta fra lui e Varzi, una frattura che dei giornalisti alla ricerca di scandali e di situazioni scabrose da sfruttare, allargheranno smisuratamente. Ma Nuvolari quasi quarantenne, non aveva tempo di cincischiare. La gloria aveva fretta di prendersela. A quarant'anni non è più il tempo di dire: l'avrò domani!

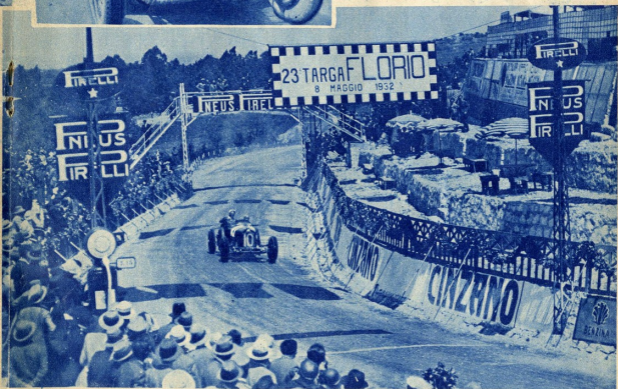
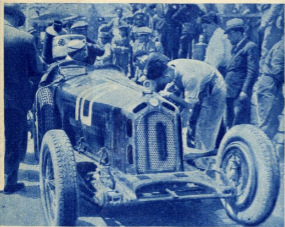
LA CORSA CHE LAUREA

Enormi sono le ripercussioni sportive, propagandistiche e industriali di una Mille Miglia. È quella la corsa per eccellenza, la corsa delle corse, si potrebbe dire. Un vincitore della Mille Miglia è un corridore laureato. Nuvolari che aveva vinto contro campioni come Varzi, Campari, Caracciola, Ghersi, Rosa non poteva tardare molto a salire le più alte vette della gloria. Aveva il temperamento e la classe del grande campione, ma poteva anche contare sull'organizzazione e l'attrezzaggio della più grande Casa sportiva del Mondo: l'Alfa Romeo.

La messa a punto delle macchine, l'organizzazione degli allenamenti e delle gare sono una cosa preziosa. È ingenuo credere che un corridore possa vincere una grande gara, curando da sé, o con l'aiuto di qualche



Sopra: Ecco, al Gran Premio d'Italia 1931, mentre Nuvolari rifornisce il "coéquipier" Campari.



compiacente amico, il proprio mezzo meccanico. Vi sono centinaia di piccole e grandi cose da risolvere e da vedere che solo una perfetta e potente organizzazione, può affrontare con probabilità di successo.

Nella squadra dell'*Alfa Romeo*, Tazio Nuvolari ha così il clima più propizio perché la sua classe fiorisca, vigoreggi, dia ottimi frutti. Alla Cuneo-Colle della Maddalena, una bella ed importante gara in salita, egli risale così sulla Pa. la macchina che, per poco, nel 1925 a Monza, non gli costava la vita.

Ma ora il campione è migliorato enormemente, ed anche la Pa. è divenuta docile sotto il suo pugno fattosi più franco. Vince così la corsa nella quale batte Varzi, Fagioli, Arcangeli.

Altre vittorie ottiene poi nella Trieste-Opicina e nella Vittorio-Cansiglio, tutte corse in salita. Queste vittorie del campione mantovano sono altamente significative, perché conquistate in un genere di corsa com'è quella in salita in cui necessitano al pilota, oltre all'audacia, anche un saggio manovrare della macchina, occhio sicuro e sfruttamento al massimo del mezzo meccanico senza peraltro... allungargli il collo.

Ancora una vittoria al Klausen e poi partenza per Belfast, in compagnia di Varzi e Campari.

Anche la corsa irlandese, come la Mille Miglia, ebbe il particolare destino di acuitizzare il dualismo Varzi-Nuvolari. Pure in questa corsa i partigiani di Varzi trovarono poi lo spunto per affermare che Nuvolari aveva carpita la vittoria al loro beniamino. Il povero Aldo Giovannini che, per incarico dell'*Alfa Romeo*, di cui divenne poi direttore del servizio corse, aveva accompagnato in Irlanda Campari, Varzi e Nuvolari, mi disse, appena tornato da Belfast, come erano andate le cose:

« Per evitare lotte in famiglia, che avrebbero potuto assumere una forma assai aspra per l'uguaglianza del mezzo meccanico (avevano ognuno una 6c. 1750 cmc.) ci si mise d'accordo di sorteggiare l'eventuale ordine d'arrivo. Ne venne fuori che Campari doveva vincere la corsa, poi Nuvolari e terzo Varzi. Circa a metà corsa, Campari perdetto, per un piccolo incidente, del tempo. Allora Nuvolari balzò in testa e vinse la gara, seguito da Campari e da Varzi ».

Stando così le cose, il torto di Nuvolari appare difficilmente individuabile. Anzi, disciplinarmente, Nuvolari non ha fatto altro che il suo dovere. Ammesso il principio che i piloti sono dei militi di una causa che ha un chiaro fondamento industriale, ne viene come conseguenza che fra l'attendere Campari ed il vincere la corsa nel minor tempo possibile, la via da scegliere era senza dubbio quest'ultima. I tre campioni italiani erano stati mandati in Irlanda dall'*Alfa Romeo* per stabilire l'eccellenza del suo prodotto. Per vincere, e nel modo migliore. Questa, la visione panoramica della situazione. Il resto appartiene alla categoria dei piccoli episodi, ai fatti personali, ai risentimenti, tutta roba che viene frantumata dalla massa enorme di tremila operai che, al Portello, dalle vittorie dell'*Alfa*, ritraggono pane per loro e le rispettive famiglie.

Sarebbe bene che i tifosi dell'automobilismo e molti giornalisti non dimenticassero questa realtà industriale, a meno che non si intenda confondere l'automobilismo col foot-ball. Se Meazza fa un goal non c'è italiano che guadagni un panino, ma se Nuvolari o Campari, o anche Varzi, portavano alla vittoria una macchina italiana, dietro quel trionfo sportivo stava pane e companatico per molti ottimi operai ed impiegati!

Quella che doveva essere per Nuvolari un'annata drammatica e nello stesso tempo trionfale, si concluse con il Gran Premio di Monza, vinto, dopo un epico duello con Arcangeli, da Varzi. Nuvolari tradito dalle gomme,

dopo una battaglia superba, dovette cedere. Aveva perduto il Gran Premio, ma aveva guadagnato una nuova folla.

Mai, infatti, una moltitudine all'Autodromo, aveva tanto sofferto, sperato, urlato la sua passione per un uomo. Ritornavano per Nuvolari le giornate del Lario: folla ed entusiasmi erano però decuplicati.

LA FAMA DI NUVOLARI SI CONSOLIDA

La prima annata di attività in seno all'*équipe* dell'*Alfa Romeo* era stata per l'asso mantovano più che lusinghiera. Varzi aveva bensì lasciato la marca dal biscione viscontéo, ma il vuoto lasciato dal grande campione galliese era stato riempito da due eccellenti piloti, Borzacchini ed il compianto Gigion Arcangeli, che eran venuti ad affiancarsi a Campari e a Nuvolari. Squadra solida perciò, composta da uomini di classe, perfettamente equilibrata nei temperamenti: battaglieri ed impetuososi Nuvolari ed Arcangeli; più pacati, nel sistema di lotta, Campari e Borzacchini.

Messe definitivamente a riposo le anziane e gloriose Pa., una nuova macchina è uscita dalle operose officine del Portello. Si tratta della 8 cilindri 2300 cmc., alla quale, come debutto, è riservata la Mille Miglia, corsa che già ebbe a collaudare prodotti di eccezione come le *Alfa* 1500 e 1750.

Di veramente pericoloso, a quella Mille Miglia, non c'è che Caracciola, pilota di altissima classe, posto alla guida di una sette litri *Mercedes*, macchina accuratamente preparata per la Mille Miglia dall'ing. Neubauer, Direttore tecnico della anziana e celebre Casa germanica.

Il 1931 è ancora vicino e tutti ricorderanno le drammatiche vicissitudini della squadra dell'*Alfa Romeo*, e di Nuvolari in special modo. Una lunghissima catena di incidenti alle gomme, una uscita di strada del campione mantovano, per la rottura dei freni, ed il suo arrivo a Brescia: ferito e con la macchina in istato pietoso.

Il colpo indubbiamente era stato duro, anche perché interrompeva una lunga serie di vittorie della Casa milanese. Però, dopo l'amaro, il dolce. La Targa Florio era alle porte e nella gara siciliana Nuvolari si sarebbe incontrato con Varzi. Il duello *Alfa-Bugatti* era colorito di fuoco dalla battaglia che i due grandi campioni avrebbero ingaggiato. Pochi giorni prima, ad Alessandria, il galliese aveva avuta la meglio, dopo una lotta entusiasmante, sul forte avversario. In Sicilia, dunque, la replica!

Sin dall'inizio di quella gara, presenziata oltre che da Nuvolari anche da Campari e Borzacchini, Varzi prese decisamente la testa, alla guida della sua *Bugatti* 2300, guadagnando minuti preziosi. Un'andatura d'inferno.

Ma Nuvolari non tardò a muovere alla controffensiva. *L'uomo del fango* si trovava evidentemente a suo agio in quell'ambiente tempestoso, e mentre Varzi calava, Nuvolari lo raggiungeva, prendendo decisamente la testa e mantenendola, rintuzzando i tentativi di reazione del grande avversario.

Come la Targa Florio 1930 fu il capolavoro di Varzi, quella dell'edizione 1931, fu la più bella, la più drammatica e la più saggia battaglia combattuta dall'asso mantovano.

Intanto, sulle strade difficoltose della Sicilia, era accaduto un fatto di importanza tecnica eccezionale e fu l'ottimo comportamento dell'*Alfa* 2300, la macchina che doveva, nella stagione, giocare le carte più importanti dell'industria italiana.

Nuvolari si presentava così al Gran Premio d'Italia delle 10 ore che sarebbe stato disputato all'Autodromo di

Monza; primo numero dei Grandi Premi Internazionali, in condizioni particolarmente favorevoli: reduce da una clamorosa vittoria ed in possesso di un mezzo meccanico d'eccezione.

La 2300 due alberi, la migliore produzione di Bugatti, si trovava di fronte, con l'Alfa 2300, un'avversaria capace di sgominarla?

La risposta la si avrebbe avuta pochi giorni più tardi, a Monza.

È il 24 maggio, giorno fausto per i destini d'Italia, quello fissato per la disputa del Gran Premio. Sono alla partenza tutti i migliori campioni del momento, da Varzi a Nuvolari, da Borzacchini a Chiron, da Campari a Bouriat, da Minoia a Williams.

Il giorno prima, durante le ultime ore di prova, un grande e caro campione, Gigione Arcangeli, era stato arghiato dalla morte.

Nuvolari e Borzacchini vennero accoppiati sulla 3500, 12 cilindri, macchina costruita per la corsa in luogo della 2300, macchina, invece, a carattere sportivo.

Ma dopo due ore di gara, mentre teneva validamente la testa della immane cavalcata, un incidente meccanico toglieva di mezzo Nuvolari e Borzacchini. Valendosi però di una concessione del Regolamento della ro ore, i dirigenti dell'Alfa provvedevano a mutare gli accoppiamenti, ponendo a fianco di Campari Nuvolari e dando a Borzacchini un posto sulla vettura di Minoia.

La coppia Campari-Nuvolari vinse il Gran Premio d'Italia. Un mese ancora e al Gran Premio di Francia, che si disputò sull'autodromo di Monthléry, chi aveva la meglio era però Varzi. La bella sarebbe stata disputata al Gran Premio del Belgio a Spa, ma qui Varzi è tolto di gara da un incidente meccanico e Nuvolari, pure per incidente, perde tempo prezioso. Così il Gran Premio, con la unica Bugatti rimasta in gara, se lo aggiudica la coppia Williams-Conelli!

Ecco il bello dello sport! In questa « divina incertezza » sta il suo fascino più maliardo, sta, forse, la sua più vera ragione d'essere.

Finita la serie dei grandi premi internazionali, che vide primi in classifica Minoia e Campari, l'attività motoristica batte però senza soste il suo ritmo possente. Al Gran Premio di Germania, che si disputerà al Nurburg Ring, Nuvolari si presenta per la prima volta! Percorso duro, sul quale l'Italia, al primo campionato ciclistico del Mondo, conobbe già, per merito di Alfredo Binda, la gioia di un trionfo smagliante, e che vedrà forse vittorioso un altro dei suoi magnifici campioni.

Ma su percorsi di quel genere, bisogna conoscere bene il teatro della lotta per cogliere la vittoria. Ed è Caraciola, il trionfatore della Mille Miglia, che ottiene un netto e meritato successo, seguito da Chiron, da Varzi e Nuvolari.

Ecco! al Circuito del Montenero, una delle più belle corse, anche dal lato tecnico, corsa che prova motori e



Nuvolari e la buona e gentile compagna della sua vita.

uomini, telai ed accessori. È presente alla competizione tutta l'élite del motorismo europeo e Nuvolari riporta una superba vittoria, meritandosi, a corsa finita, anche l'abbraccio del secondo arrivato, il cavalleresco Chiron.

Dobbiamo dare una forma necessariamente scheletrica all'attività di Nuvolari nell'anno 1931. Bellissime gare si alternano a competizioni scialbe, gare importanti a corse da poco. Sorvoliamo così sul Circuito delle Tre Provincie che Nuvolari vince facilmente e veniamo alla Coppa Acerbo che Campari gli soffia, aiutato da un incidente capitato all'asso mantovano che finisce al secondo posto.

Poi, viene Monza. Poca fortuna riserba l'autodromo del Parco Reale per Nuvolari. Bisogna credere alla disdetta? Davvero c'è quasi da diventare superstitiosi, perché ci sono campioni che certe gare non le vincono mai. Ne vincono magari di più difficili, di più aspre, ma « quella certa gara » è per loro una inaccessibile torre d'avorio. Se si avesse pazienza si potrebbero rintracciare esempi in tutti i rami dello sport.

Così è Monza per Nuvolari. Ha avuto incidenti, ha ripreso; è stato appiccato di nuovo, è tornato all'attacco.



Nuvolari e l'ultima fotografia della gloriosa Alfa P. 2.

Infine, ha visto arrivare gli altri, stando nel portichetto del box.

Cosa farci? Attendere l'occasione buona. Ma intanto il campione sente come qualcosa che lo artiglia in quella corsa. Qualche cosa contro cui è vano lottare.

Nuvolari indossa la maglietta faticata dal luminoso color giallo canarino... ma è inutile!

LA FORMIDABILE ANNATA

Eccoci al 1932! Annata formidabile per Nuvolari e per l'industria italiana di cui l'Alfa Romeo è la gloriosa portabandiera.

In un periodo di crisi come quello che attraversiamo, la prova di forza data dalla Casa del Portello ha qualche cosa di miracoloso, di titanico. Mercedes si ritira dalla lotta, Bugatti invoca degli aiuti, Bentley è scomparsa e più non riappare sul fronte delle competizioni, Delage, invece di far vetture da corsa, fa polemiche, e l'Alfa Romeo lancia, appunto in questo periodo di confusione e di scontro, la sua « 8c. monoposto ».

Con la conquista di innumerevoli gare e del Campionato Europeo, il compito della 8c. 2300, si poteva considerare esaurito almeno dal lato corse, perché quella rimaneva sempre una eccellente vettura sportiva.

Eccoci così alla « monoposto » di cui Nuvolari sarà il migliore pilota. Diciamo questo, senza voler togliere alcun merito a Caracciola, a Campari e a Borzacchini, ma quello che il campionissimo mantovano seppe fare sulla monoposto al cospetto delle folle italiane, francesi, belghe e tedesche è inguagliabile.

— Ha polverizzati gli avversari — ecco una frase dura ma esatta.

Inizio a Montecarlo, cioè battaglia nella roccaforte stessa di Bugatti. La monoposto però debutterà a Monza in

occasione del Gran Premio d'Italia, e perciò a Monaco troviamo ancora le 8c. 2300 cmc. Chi fece la gara migliore? — si sono chiesti a corsa finita i tecnici ed i tifosi. — Nuvolari o Caracciola? Riteniamo che la risoluzione dell'interrogativo, la si abbia esaminando panoramicamente la battaglia nella quale il mantovano fu l'uomo di punta ed il tedesco il campione di rincalzo. L'incidente di Chiron non fu forse una conseguenza dell'infame treno imposto da Nuvolari? E l'incidente meccanico capitato alla vettura di Varzi non ebbe, molto verosimilmente, la stessa origine?

Perché la missione di Nuvolari, se è la più bella, è anche la più pericolosa: tirare il collo agli avversari. A Montecarlo la sua parte il campionissimo l'ha recitata a meraviglia e l'Alfa colse così una delle sue più belle, e industrialmente utili, vittorie.

La Mille Miglia, vinta superbamente da Borzacchini ad una media tuttora imbattuta non è una nuova dimostrazione della funzione di Nuvolari, che è quella di tirare? A Firenze, infatti, dopo aver fatto registrare il tempo migliore, tradito da una zona stradale coperta di ghiaietta, Nuvolari finisce contro un albero ed arresta la sua fantastica cavalcata.

Di ritorno da Montecarlo, pochi giorni prima di partire, assieme all'on. ing. Gianferrari, alla volta della Sicilia, dove disputerà la Targa Florio, Tazio è ricevuto da Gabriele d'Annunzio nell'eremo di Gardone.

Ore suggestive fra il poeta della nuova Italia ed il poeta della velocità. D'Annunzio, che conosceva di fama l'asso mantovano, a vederselo davanti così mingherlino, tutto nervi, silenzio e discreto, si sente subito accendere di simpatia. Chi ha sfidato cento volte la morte e chi la sfida in tante competizioni motoristiche, sono fatti per intendersi. L'intesa assume la forma di un patto.

— Devi vincere alla Florio — dice il Comandante.

— Farò il possibile — risponde Tazio.

Ecco il grande campione con la fida macchina, mentre esce, nell'aprile 1932, dalle officine del Portello. Evviva ed auguri delle maestranze dell'Alfa.

— Attendo un tuo telegramma sul quale non ci siano che queste parole: *Ho vinto, Tazio!* — esclama, poco prima che Nuvolari lo lasci, Gabriele d'Annunzio.

In Sicilia, Nuvolari effettivamente ha vinto, e bene, una Targa Florio che, se ha perduto la fastosità di un tempo, rimane pur sempre una corsa d'alta risonanza tecnica ed internazionale.

Si avvicina intanto la grande prova di Monza. All'Autodromo si presenteranno per la prima volta le nuovissime *Alfa Romeo* monoposto, macchine nettamente di avanguardia, fin'ora circondate da mistero, ma che, alle voci che trapelano, dovrebbero eclissare la gloria delle celeberrime P2.

Col ritiro delle P2., mancava infatti all'*Alfa Romeo*, una produzione veramente da corsa. Con la « monoposto », questa lacuna doveva essere riempita e nel modo migliore. Accurata, lenta, la messa a punto delle nuove macchine e poi, finalmente, a Monza, il debutto atteso con morbosa impazienza nel mondo motoristico.

È stato un duello titanico quello combattuto fra Nuvolari e Fagioli, il primo con l'*Alfa* monoposto ed il secondo con l'ultrapotente *Maserati* 16 cilindri. Infine, Nuvolari ha avuto la meglio contro il fortissimo rivale ed il suo potente mezzo. Debutto splendido e che di lì ad un mese, al Gran Premio di Francia, si rinnovò più vasto, in una forma che si può ben dire definitiva.

Le tre *Alfa* monoposto, infatti, contro la forte squadra di *Bugatti*, scesa al gran completo, conquistavano con Nuvolari, Borzacchini e Caracciola il primo, secondo e terzo posto in classifica!



Mai, nella storia delle battaglie motoristiche, una vittoria fece tanto rumore. Era un colpo fierissimo inferto all'industria francese che perdeva in casa una battaglia importantissima, al cospetto di varie centinaia di migliaia di spettatori accorse a Reims per applaudire una sicura vittoria delle azzurre macchine di *Bugatti*.

Poi, al Gran Premio di Germania, giunge secondo, dietro Caracciola e conquista in tal modo il titolo ambizioso di Campione Internazionale 1932, un titolo che vale quanto un campionato mondiale.

Sono ormai passati dieci anni dalle sue prime battaglie motoristiche e venti dal suo volo, calando dai tetti dell'avita casa di Casteldario! Quanto cammino, quante battaglie, quante volte ha visto in faccia la morte, quante volte è sfuggito miracolosamente al suo artigiano Nuvolari, ora, appartiene all'Europa. Ogni sua corsa è seguita con morbosa

Dopo la sua vittoriosa Coppa Acerbo 1932, il campione ci beve sopra.



attenzione dalle folle di tutto il continente. È qualche cosa di più del solito campione nazionale. È l'uomo della folla, l'uomo che risponde a tutti gli interrogativi della folla, l'uomo nel quale la folla sempre si riconosce!

Frattante, mentre le battaglie incalzano e l'estate volge alla fine, con le splendidi vittorie riportate alla Coppa Montenero ed alla Coppa Acerbo, Tazio Nuvolari conquista anche, con punteggio schiacciante, il titolo di Campione d'Italia assoluto 1932.

Ha la sua amarezza, una di quelle amarezze alle quali deve averci fatto il callo ormai: non riesce a vincere il Gran Premio di Monza. È, per lui, la pista stregata, quella!

Ma ha anche la sua grande gioia. Il Duce lo riceve, ha per lui parole di elogio e di augurio per le nuove battaglie. Nuvolari non sa dire i sentimenti provati a quel contatto con l'Uomo formidabile. Era la Storia che si arrestò davanti a lui in quel colloquio. La Storia ha sempre luci abbaglianti anche per chi vide in faccia, per migliaia di volte, la morte!

portarono con me da veri gentiluomini, e credo non possano lamentarsi della mia condotta nei loro riguardi.

Però, dopo quello che accadde a Monaco alle loro macchine, non credevo che alla Florio l'avrebbero spuntata. Avevo netta l'impressione che il loro mezzo non tenesse. Ad ogni modo non mi perdetti in considerazioni inutili, ma preferii incominciare ad andar molto forte.

Feci mentalmente anche una considerazione molto semplice: Borzacchini, che è assai accorto, mi starà alle calcagna. Se io « sballo », qualche accidente dovrà pure accadere agli avversari e Borzacchini potrà fare così liberamente il suo gioco.

In una corsa automobilistica uno che va forte ci vuole, non solo per animare la gara, ma anche per vedere se può sbarazzarsi degli avversari più pericolosi. Voi mi direte che una condotta simile di gara non è scevra di pericoli e di responsabilità.

Ma, ci vuol altro, se si pensa, quando si fa una corsa, ai pericoli ed alle responsabilità! Mette conto allora di starsene a casa a sentire cosa ci racconta la radio...



Una... posa del campione.

NUVOLARI GIORNALISTA E CRITICO LETTERARIO

Nuvolari ha però altre qualità, oltre a quella di campionesimo nelle battaglie motoristiche.

È uomo intelligente, scrittore corretto, efficace cronista delle sue più belle ed interessanti battaglie. I suoi articoli potrebbero, se opportunamente raccolti, costituire una descrizione fra le più interessanti delle battaglie del 1932.

Parla in essi l'uomo che ha vissuto nell'atmosfera rovente delle lotte, parla l'uomo che ha visto e provato e non immaginato, quello che poi ha descritto.

Ecco come parla in una pubblicazione curata dal collega Carlo Brighenti, della sua vittoriosa Targa Florio:

Appena cominciai la corsa, pensavo alle parole di d'Annunzio, come pensavo alla promessa fatta di andar forte. Nessuno più di me ha stima di Varzi e di Chiron, ai quali anche voglio bene. Essi in tutte le corse si com-

Dopo il primo giro mi dissero che ero in testa. Facendo il calcolo del mio tempo e raffrontandolo alle possibilità della macchina, conclusi che potevo cavar fuori del nuovo dalla mia Alfa senza peraltro correre il rischio di « sballarla ». Al secondo giro Enzo Ferrari mi segnalò che Borzacchini mi stava immediatamente dietro e che « la gara andava benissimo ».

Quando una gara va benissimo, vuol dire press'a poco così: « fui sempre come hai fatto fin'ora. È il miglior modo di vincere ».

Al meccanico che mi sedeva al fianco, il buono ed... intrepido Morino, chiedevo i tempi per raffrontarli a quelli possibili degli altri, ma poi al IV giro ecco la notizia che Varzi si è ritirato!

Evidentemente le cose cominciavano a mettersi proprio per bene e meglio ancora si delinearono quando mi si comunicò che « Borzacchini stava sempre vicinissimo a me, in seconda posizione, e che andava benissimo ».

A Borzacchini voglio molto bene e se lo merita, ma



Fasi del Gran Premio d'Italia, disputato a Monza nella primavera del 1932.

sapendolo proprio dietro le mie spalle, capii che la nostra vittoria si delineava ormai grandiosa. Intanto seppi che anche Gheri navigava ottimamente: « Ma, benone! » mi dissi.

Ora si trattava di tenere i tempi del giro in giusti limiti, facendoli ondeggiare attorno ai 55'. Tratto tratto, ora che cominciavo ad esser proprio tranquillo, mi permettevo di pensare un pochino anche al caldo infernale che mi arrostiva, e qualche occhiata la davo pure intorno. Ma quando si è in corsa, non si ha troppo tempo per contemplare il panorama e per concedersi degli svaghi idilliaci.

Infine però, dopo questa tecnicamente esatta descrizione della sua corsa, non può fare a meno il grande campione di offrire una battuta di sano umorismo:

E si arrivò al VII giro. Ormai non c'era molto per finire.

Ah, se avessi avuta una buona bottiglia di birra, cosa l'avrei pagata in quel finale della corsa!

Quando al G. P. d'Italia, a Monza, Nuvolari fece debuttare la famosa Alfa monoposto, non si sentiva troppo bene in salute.

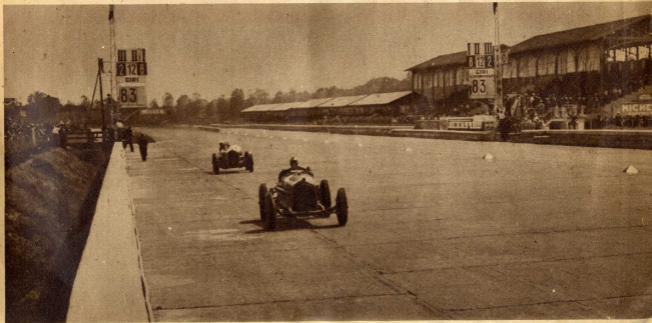
Ecco come ne parla:

Non c'era mica da scherzare in queste condizioni. D'altronde, benché attanagliato da crampi allo stomaco, non volevo abbandonare la guida. Sentivo cantare il meraviglioso motore della mia vettura, la vedevo volare, e sarebbe stato un tradimento abbandonare sì fedele e bella compagna nelle mani di un altro. Mi inchiodai sul seggiolone ben deciso ad agguantare per i capelli la vittoria e a non mollarla che a... cinque ore finite. Quando io corro mi preoccupo sino a un certo punto degli avversari. Penso ai fatti miei, faccio la mia corsa, e, se minacciato, rispondo.

Poi, parlando di dirigenti e folla, Nuvolari non piglia le cose sul tragico, ma la sua opinione la espone bonariamente, da uomo che alle cose, agli uomini, alle loro passioni, non dà mai importanza superiore alla reale:

Quando ormai il Gran Premio volgeva al suo termine

In piena velocità sul rettilineo delle tribune.





Dopo il suo arrivo vittorioso nel Gran Premio d'Italia 1932, stentò parecchio a salvarsi dall'entusiasmo della folla.

il comm. Iano mi fece segno di rallentare. Ubbidii, anche perché non valeva la pena di arrischiare quando la vittoria la tenevo in pugno. Mi ricordo, in proposito, una certa corsa fatta due anni fa a Brno in Cecoslovacchia nella quale, mentre ero in testa con diversi minuti di vantaggio, giunto a poche centinaia di metri, dovetti fermarmi per uno stupido incidente e intanto... ci fu chi mi soffì la vittoria.

Fagioli sferrò così la sua offensiva, con la 16 cilindri, la quale fece una corsa bellissima.

I miei dirigenti mi comandavano sempre di essere guardingo e se qualche volta mi prese la voglia di « tirare » ancora forte, la disciplina mi imponeva di fare quello che ho fatto. La folla al mio arrivo fece cose che mi spaventarono. Mi sentivo sbalottato da una parte all'altra come una palla di gomma fra le mani di fanciulli festosi. L'entusiasmo della folla lo comprendo, e la folla l'amo, ma non vorrei che un giorno o l'altro tutti questi entusiasmi mi mandassero all'ospedale...

Quanti cronisti, ad esempio, potrebbero ritrarre ammaestramento dal modo brillante, piacevole, sereno con cui Nuvolari ritrasse, in poche righe, la grande battaglia vinta dalla sua Casa a Reims:

Acade dopo molte corse, che il vincitore, appena tagliato il traguardo, senta il bisogno di un bicchiere d'acqua minerale che lo ristori un poco.

A pochi metri dal traguardo già egli pregusta la gioia fisica di « berci sopra » perché la sete ha in lui esigenze che non mancano di manifestarsi con una certa prepo-

tenza. E invece, una volta arrivato, quasi sempre trova qualcuno che gli dice:

— Benel! Bravol! Raccontaci come hai vinto. Come è andata la corsa? Quand'è che te la sei sentita in pugno?

— Vorrei, — dice il pilota vittorioso, — sentirmi in pugno anche qualche cosa da bere.

— Sì, sì, Dì, tu! Vagli a prendere una bottiglia di « minerale ». Dài, corri. Mosotti, lumac!

Succede una grande confusione; c'è chi corre, chi finge di correre, chi fa il giro della macchina e poi mormora di non averla trovata questa benedetta bottiglia, c'è chi la prende coi servizi che non funzionano, come dovrebbero andare i servizi se funzionassero, quello che gli organizzatori han fatto e quello, che è assai di più, che non han fatto!

Intanto, il pilota lo sbalottano per bene. Lo cavan fuori dalla macchina; una decina di « soliti ignoti » accortisi che si stanno per fare delle fotografie, tirano il collo per « starci dentro », sorridono, muovono le mani per farsi d'appresso e chiedono poi... l'indirizzo al fotografo per la fotografia.

Si appressano anche dei signori con la fascia al braccio, degli « ufficiali » i quali strappano il pilota vittorioso per portarlo in tribuna dove altre « autorità » lo attendono.

Infine, anche la bottiglia che disseta, la umile e tanto cara bottiglia, arriva! Le cose erano state condotte in modo che questa bottiglia arrivasse quando il pilota vittorioso era morto, ma siccome in cielo c'è un buon Dio e non è vero che il Diavolo sempre la spunti, quando la bottiglia arriva, il pilota vittorioso ancora non è morto!

A Reims in fondo è andata in questi termini: visto che alla vigilia della corsa tutti i giornali francesi affermavano che il Gran Premio di Francia lo avrebbe vinto l'Alfa e il sottoscritto Nuvolari, e visto altresì che quando si è ospiti in terra straniera la prima cosa da farsi è quella di essere sensibili alle gentilezze dei padroni di casa, il sottoscritto Nuvolari pienamente d'accordo con la fida Alla monoposto, ha fatto di tutto perché quei giornalisti il giorno dopo, facendo il resoconto della gara, potessero dire: lo avevamo previsto, no!

Come fa un corridore a mettersi da solo contro tutta questa gente? Come fa a trattar male coloro che furono con lui tanto gentili, fiduciosi e pieni di speranze? Equivaleva ad attirarmi tutti addosso, se non avessi vinto, ed allora ho deciso di vincere! Questi gli annessi e connessi della faccenda.

Nuvolari però, non è insensibile agli imperativi della sua bella missione di combattente delle pacifiche e gloriose battaglie del progresso italiano. E scrive:

Ma poi ci sono anche delle altre ragioni. A Reims io mi sentivo avvolto da un'atmosfera guerriera. Era quella la terra in cui migliaia di Italiani, in un passato non tanto remoto, avevano lasciata la vita in difesa del suolo francese e del buon nome d'Italia.

Anc'h'io feci la guerra, e le ombre e le luci del passato sorgevano dal fondo dei miei ricordi piene di inclementi.

— Bisogna vincere qui al cospetto di tutti i nostri morti! — diceva nel mio cuore una voce dolce e imperiosa.

I miei dirigenti, l'on. Gianferrari in testa, pur tacendo quando presi il via, avevano negli occhi quello che io sentivo nell'anima.

— Ti abbiamo dato l'arma per vincere, — pareva dicessero i loro sguardi. — Sappila usare, e vinci!

Sono così partito fiducioso, come raramente nella mia lunga carriera di pilota mi accade. Sentivo che avrei giocato il tutto per tutto, e d'arrischiare la pelle non mi impressionava.

— Anche il più umile di quei morti arrischiò a la

pelle», ed era migliore di me, — pensai ancora al primo giro.

— Dagli sotto, Nuvolari! — pensai ancora. E mi regolai di proposito.

Qualche amarezza, però, le vittorie sanno darla al Campione! Egli, ad esempio, ce l'ha a morte con la radio e con chi, a corsa finita, lo vuol far parlare. Dopo aver parlato della sua vittoriosa « Coppa Ciano » conclude:

Al mio arrivo, entusiasmi, l'abbraccio di S. E. Ciano e la gioconda festività fraterna nel box dell'Alfa!

Peccato che comincino a farmi parlare alla radio!

Ha tutta l'aria di una punizione pe me, una simile faccenda...

Come dicemmo più sopra, nel titolo Nuvolari non solo è limpido cronista di sue vittoriose battaglie di campionissimo del volante, ma anche critico letterario.

La sua prefazione ad un bellissimo romanzo sportivo di Carlo Brighenti (*Il fascicolo dell'HP*, Casa Ed. Sonzogno, L. 5) ne è prova esauriente e piacevole.

Nell'esame del romanzo è acuto e, senza tanti fronzoli, entra subito in argomento, chiedendosi:

Il Fascino dell'HP è un libro umoristico? In un certo senso sì, ma in esso si trovano pagine profonde, pagine potentemente drammatiche. Quanta dolorosa verità, ad esempio, nella morte di Pelikan! Lo posso dire io, che, lacrimante ancora, mi chinai sulla salma di un compagno caduto.

Più avanti, dopo avere esaminati alcuni episodi descritti nel romanzo, arriva a conclusioni dalle quali si può rilevare che l'esame del critico non è stato punto superficiale:

Attorno a Michele si agitano passioni, vivono uomini e tumultuano fatti, ma l'autore passa via dopo brevi e magistrali tocchi. Si capisce che gli interessa soprattutto il Campione, che è la via maestra del libro e non i viottoli laterali. Quanta verità, presentata con grazia sorridente, nelle pagine di questo libro! Il Fascino dell'HP è indubbiamente il più brillante e piacevole romanzo sportivo che io abbia letto.

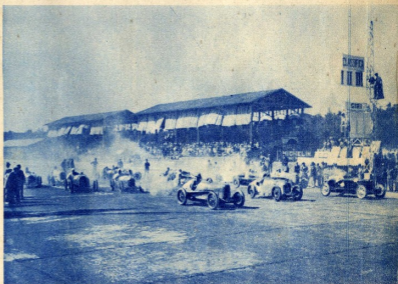
Bravo Tazio! Stata è così la leggenda che fa degli uomini di sport degli analfabeti o quasi, e la sfida Nuvolari, uomo di sport al cento per cento, campione che può benissimo essere preso a vessillo del manipolo tutt'altro che numeroso dei campioni, Nuvolari non è topo di biblioteca, ma, come si suol dire, è uomo che sa tenersi al corrente. Riviste sportive, e motoristiche, giornali, anche dei romanzi hanno in lui un assiduo ed attento lettore.

— Io — mi diceva un giorno — specie, all'inverno, vado a letto presto e leggo. Ci guadagna così la salute del mio corpo e anche quella dello spirito!

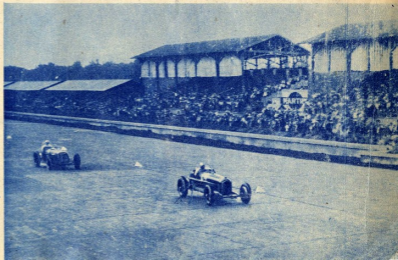
Il suo aspro duello con Fagioli. →



Allineamenti e partenze al Gran Premio di Monza (settembre 1932).



Un'altra volta, a Monza, Nuvolari proverà l'amarezza della sconfitta.





Nuvolari e il gr. uff. Florio fanno qualche pronostico.

LOTTERIA DI TRIPOLI: DANARO A PALATE

Dopo la dichiarazione fatta dall'*Alfa Romeo*, ancora in gennaio, di assentarsi almeno per il 1933 dalle corse, allo scopo di dedicare tutte le sue cure e la sua attività alla produzione per i clienti, si aprivano per Nuvolari due vie.

Una di queste vie era rappresentata dall'entrare nell'organizzazione della Scuderia Ferrari, e l'altra di acquistare qualche vettura, mettersi con Borzacchini o Caracciola e correre formando una di quelle «intese» che, più tardi, vedemmo realizzarsi fra Caracciola e Chiron.

Nuvolari scelse la prima strada ed entrò a far parte della Scuderia Ferrari, la quale, dal suo canto, si mise all'opera per affrontare le battaglie della ormai prossima annata in condizioni di efficienza e di preparazione perfette.

Nella nuova veste di capo-squadra della Scuderia modenese, Nuvolari debuttò a Tunisi. Anche la corsa di Tunisi era di quelle che *Bugatti* poteva ormai considerare suo vecchio ed inamovibile appannaggio, ed in

terra africana l'asso mantovano si trovò di fronte il suo grande avversario Varzi.

La battaglia fra i due fu però risolta in breve e Nuvolari, seguito dal fido Borzacchini, conquistò una bellissima vittoria. L'inizio era davvero promettente, e con questo glorioso battesimo il nostro asso si allineò nella Mille Miglia, la corsa che gli diede, nel 1930, la grande e gloriosa spinta verso la celebrità.

Ma, contrariamente all'edizione del 1932, quest'anno Nuvolari ebbe fortuna alla grande corsa bresciana e la vinse.

Altra musica, invece, al Gran Premio di Tripoli. Se ne son dette e se ne sono scritte di cotte e di crude su questa corsa, non tanto perché la corsa lo meritasse, ma perché dietro quella competizione raggiavano, come un gran sole, denari a bizzeffe. Ah, Lotteria di Tripoli!

La notizia che Nuvolari, Varzi e Borzacchini, pochi giorni prima della corsa, si erano recati dai possessori del biglietto che recava il loro numero di partenza... per fare una semplice ed innocente conoscenza, mosse gran rumore.

Quando, poi, si seppe che i tre campioni si erano messi d'accordo con i tre possessori dei biglietti per una equa ripartizione dei premi d'arrivo, allora il rumore divenne un terremoto.

— Calma, signori miei! — direbbe Musco.

È proprio giusto, infatti — si può opinare ragionando col cervello dei piloti in causa — che noi portiamo biglietti da mille a carriolate, senza pensare ai fatti nostri? O, magari, affidandoci alla promessa di un regalo in caso di vittoria? La torta è tanto grande e così gustosa che anche noi possiamo assicurarci al banchetto e gustarne la nostra buona porzione!

D'altronde, con una simile intesa, il possessore di un biglietto, anche se il suo pilota è costretto a ritirarsi, non rimane a bocca asciutta, ma ottiene la sua buona parte, dato che ogni possessore di biglietto può contare non su di una sola probabilità ma su tre!

Bene, senza tirar le cose troppo in lungo, a Tripoli vinse Varzi e Nuvolari giunse secondo.

Cosa guadagnò Nuvolari con quella lotteria? Pare, una cifra che si aggira sul milione e trecentomila lire! Salute.

COME NEL 1932?

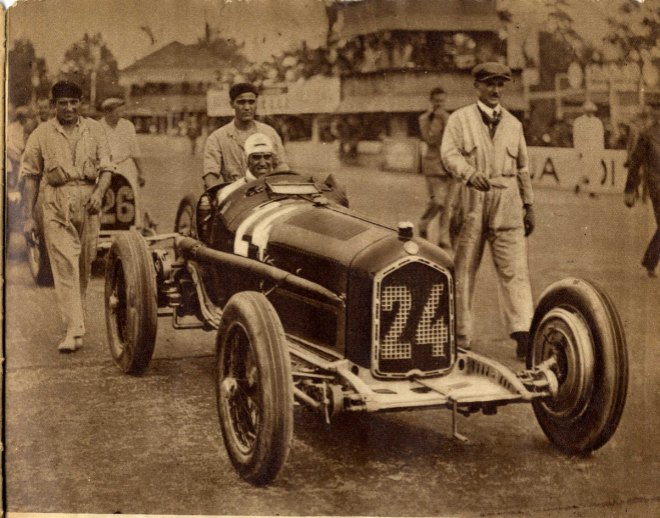
Nell'automobilismo si nota una cosa strana, e che gli appassionati hanno più volte avuto campo di constatare, ed è questa: ogni pilota di grido ha la sua annata gloriosa.

Ci fu l'annata di Ascari, quella di Campari, quella di Brilli Peri, di Boffino, di Materassi, di Varzi e, l'anno scorso, quella di Nuvolari.

Il campione mantovano però, pare abbia sconvolto anche quella che, ormai, era considerata pacifica tradizione. Quest'anno, infatti, continua a vincere, o, almeno sino alla Coppa di Pescara non faceva che vincere: *Mille Miglia*, *Circuito Bordinò*, *Corsa dell'Eifel*, *Gran Premio di Nimes*, *24 ore di Le Mans*, *Gran Premio del Belgio*, *Coppa Ciano*, *Gran Premio di Nizza*.

I soliti entusiasmi dopo le vittorie di Tazio. Ma questa volta c'è Borzacchini pronto a difenderlo...





"Saetta", dalla apparenza fragile, la famosa "Alfa monoposto" si avvia, guidata da Nuvolari, verso la sua prima vittoria.

Poi, è venuta la lite con Ferrari e come conseguenza, l'uscita di Nuvolari e Borzacchini dalla oramai famosa Scuderia modenese.

IL TRIONFO DI BELFAST

Ed è una constatazione di fatto quella che, da quando Nuvolari è uscito ufficialmente dalla Scuderia Ferrari, la serie delle sue vittorie ha subito una pausa d'arresto.

Qui, evidentemente, non c'entra la classe del pilota, perché questa rimane altissima, e lo abbiamo visto alla Coppa Acerbo ed al Gran Premio di Marsiglia, dove fecé miracoli di guida e dove fu messo fuori giuoco da incidenti meccanici.

Quale miglior prova, del resto, dell'incomparabile perizia di Nuvolari, della sua eccezionale bravura, di quella che è costituita dall'odierna vittoria nel Tourist Trophy di Belfast in Irlanda? Sembra di esser nel regno delle favole e si tratta, invece, di cronaca strettamente aderente alla realtà: con Nuvolari non c'è mai bisogno di far della retorica per colorire le sue gesta. Tazio arriva in Irlanda tre giorni prima della corsa che già una volta

l'aveva visto vittorioso. Egli vi è giunto per mantenere l'impegno che ha assunto attraverso trattative che si sono perfezionate sulle ali del telegrafo: nella grande prova dell'Ulster avrà la guida di una *M. G. Magnetes*. Solo l'asso italiano può permettersi simili imprese: prendere parte ad una corsa che si svolge sul percorso forse più difficile e pericoloso d'Europa — tale è giudicato dai competenti il Circuito dell'Ard — con un mezzo meccanico sconosciuto, senza aver avuto il tempo sufficiente per familiarizzarsi con esso. Infatti, quando l'italiano compie il primo giro di collaudo del Circuito, mancano poco più di 48 ore al momento del *via*. Tutti gli altri piloti iscritti alla corsa figurano tra gli ammiratori di Nuvolari ma, come uomini del mestiere, giudicano che egli, stavolta, è venuto a trovarsi in troppo grandi condizioni di inferiorità per poter nutrire serie aspirazioni alla vittoria. Lord Hove, capo *équipe* delle tre *Alfa-Romeo* — le sole macchine che rappresentino l'industria italiana e straniera al Tourist Trophy — glielo dice, pochi istanti prima della partenza: « Credo che, senza l'*Alfa*, la marca delle vostre più belle vittorie, possa oggi battervi ». Ma Nuvolari è in una giornata di grazia, una di quelle giornate in cui tutto gli si può chiedere... perché tutto saprà dare. La sua cor-



Macchine in curva sull'Autodromo di Monza.

NUVOLARI, SUO FIGLIO E L'AVVENIRE

sa è spettacolosa e sarà certo ricordata fra le più brillanti della sua luminosa carriera. 500 mila persone sono disperate sul Circuito; quattordici piroscafi sono giunti nella mattinata a Belfast, trasportando decine di migliaia di ritardatari dall'Inghilterra. La vertiginosa corsa del « mantovano volante » manda in visibilo la folla: le acclamazioni crepitano ininterrotte lungo tutto il giro. Più che mai Nuvolari sembra inebbrato di velocità. È un continuo crollo di records. Si è scritto, con frase immaginosa, che Nuvolari è il pilota « che non ha paura nemmeno del diavolo ». Assistendo alla portentosa cavalcata, si può credere alla esattezza della fantastosa definizione. Ad un certo momento il destino, si audacemente sfidato, sembra gli si volga contro. Nella folla si leva un urlo di terrore. La macchina di Nuvolari ha fatto una slittata paurosa e gli spettatori hanno avuto la sensazione che il cozzo contro un muro fosse inevitabile. Ma Nuvolari non ha perduto il suo sangue freddo: grazie ad un miracolo di abilità la macchina viene raddrizzata prontamente. Il pilota imperturbato... continua a volare. Gli avversari sono sbaragliati. Gli ultimi giri non sono altro che una marcia trionfale. Ed un trionfo di folla senza precedenti accoglie infatti il campione appena scende di macchina. Mezzo milione di persone vanno in delirio per Nuvolari. Il Primo Ministro Ramsay Mac Donald gli si avvicina e gli dice parole di sconfinata ammirazione. Anche se la macchina è inglese è l'Italia che si acclama nella persona di Tazio Nuvolari.

I capelli si sono copiosamente brizzolati sulla sua testa pensosa di fanciullo eroico e intelligente. Passano gli anni, e quest'uomo che ha ricchezza e gloria come mai nessun pilota italiano prima di lui ebbe, e forse mai avrà, continua a vivere nell'arrovato clima della battaglia.

Pochi giorni fa, io gli chiedo:

— Quando smetterai, Tazio, di correre?

— Lo vedi quel ragazzo là? — mi rispose. — Quello è mio figlio Giorgio. Quando sarà in grado di battermi e di raccogliere la mia eredità, allora gli cederò il passo ed in buon ordine mi ritirerò a dirigere i servizi nel suo box!

Perché, oltre a tutto, Nuvolari non fa come quei padri, e sono la massa, che sconsigliano al figlio di seguire la professione paterna.

— Fa come tuo padre, Giorgio — egli dice. — E ti troverai contento!

Giorgio però è ancora molto giovane e l'andata di Tazio... in pensione non è quindi prossima. I giornalisti dovranno scrivere ancora colonne e colonne per raccontare le sue prodezze e gli editori avranno tempo e motivi per aggiornare i « profili » e le « vite » dedicati al grande fuori-classe dell'automobilismo.

MOTOR

PROPRIETÀ LETTERARIA RISERVATA

SUPPLEMENTO MENSILE SPORTIVO A "IL SECOLO ILLUSTRATO"

Questo pubblicazione ha ottenuto un grandissimo successo non solo per l'accurata veste tipografica, per la bellezza delle due copertine a colori e per quella delle numerose fotografie che adornano il fascicolo e illustrano momenti fra i più caratteristici e importanti della vita del Campione al quale esso è dedicato. Questi Supplementi sportivi al "Secolo Illustrato" hanno incontrato il grande favore del pubblico

OGNI FASCICOLO È DI 36 PAGINE

FASCICOLI FINORA USCITI:

GUERRA

E GLI ITALIANI AL GIRO DI FRANCIA

CARNERA

CAMPIONE MONDIALE DI PUGILATO

BINDA

IL MIGLIOR CORRIDORE DEL MONDO

anche per merito del testo, affidato sempre a competenti, che non solo conoscono a fondo l'argomento, ma "scrivono bene" com'è detto in una simpatica recensione. Ad ogni fascicolo è unita una grande fotografia sciolta dello stesso Campione che figura nella prima tavola a colori e in tal modo gli sportivi più appassionati avranno la possibilità di formare una collezione d'originali fotografie dei più popolari esponenti dei veri sports.

OGNI FASCICOLO COSTA UNA LIRA

LA SCONFITTA ITALIANA A MONTHLÉRY

NELLE IMPRESSIONI DI ALFREDO BINDA

Donunque vado, dopo il mio ritorno da Monthléry, mi assilla la domanda: Com'è andata? Come mai non avete vinto? A voler essere sinceri, non si può dare altra risposta che questa: È andata malissimo: per me e per tutti. Sono stato battuto regolarmente. Non ci sono scuse, anche se ci potranno essere delle attenuanti. Giorgio Speicher ha vinto perché andava più forte di tutti. È un magnifico atleta di classe elevatissima. La sua gara vittoriosa è stata una delle più belle che io abbia visto nella mia lunga carriera. Anche Antonino Magne e Lapèbie erano in grande forma; e contro questo formidabile trio noi ci siamo presentati, si può dire, battuti in partenza...

Molti giornali hanno scritto — ed adesso il pubblico fa eco — che l'accusa rivalità fra me e Guerra ha avuto gran parte nelle cause della sconfitta. È una affermazione destituita di qualsiasi fondamento, perché la nostra rivalità non ha affatto influito sull'andamento della corsa. A questo proposito, il riconoscimento del direttore della Gazzetta dello Sport appare oggettivo ed io ringrazio il comm. Colombo per l'importanza della sua esplicita negazione. Si fa offesa alla verità quando si continua ad accreditare la versione secondo la quale si è rinnovata, sul Circuito di Monthléry, l'incresciosa situazione per cui io, Girardengo e Belloni fummo battuti a Budapest nel 1928. In realtà Guerra e Binda hanno fatto il possibile per sventare i tentativi di fuga fino a quando hanno avuto il fiato per farlo: quando... si osservavano a vicenda, non è che lo facessero perché ipnotizzati dal loro dualismo, ma perché il loro serbatoio di benzina era... asciutto e, privi di carburante, essi non erano più in grado di reagire agli scatti a ripetizione degli avversari.

Nessun errore di tattica né da parte mia né da parte di Guerra. Errori di tattica derivanti dall'aspirazione della nostra rivalità, sarebbero stati colpevoli. Se Speicher è riuscito a fuggire, è perché né io né Guerra siamo stati capaci di inseguirlo e poi di riprenderlo. Il mio giudizio vuole essere assolutamente obiettivo: tra me e Guerra il

pomeriggio del 14 agosto vi era assoluta equivalenza nel senso che la nostra capacità di rendimento era molto al disotto della normalità. Guerra, evidentemente, accusava ancora la stanchezza del Giro di Francia; io... non so...: certo ho avuto una giornata nerissima.

Forse la spiegazione più idonea all'impossibilità in cui mi trovai di reagire all'offensiva di Speicher e dei suoi compagni è proprio quella che si basa sull'errore della preparazione. Credevo il Circuito di Monthléry più duro di quanto si sia rivelato in realtà. La famosa talita Lapize è risultata insignificante. Invece del solito allenamento su strada avrei forse fatto meglio a curare una speciale preparazione sul tracciato dell'Autodromo di Monza. Certo... è fantastico che il campione del mondo dei routiers si sia svolto su una pista...

Un'altra delle domande che più sovente ricorre sulla bocca degli sportivi è questa: « In buona giornata, avreste vinto? ». Non saprei rispondere affermativamente. Ritengo infatti che avrei vinto soltanto se mi fossi trovato nelle condizioni dei miei momenti migliori, quando, ancora il declino non era incominciato, perché, allora, avrei distaccato io tutti e se staccato, avrei saputo riprendere i fuggitivi... e poi dir loro: addio! Guerra e Binda, nella pienezza della loro forma e della loro classe, avrebbero potuto dominare... ma in altri tempi: a Monthléry, la vigilia di Ferragosto, sarebbero stati battuti anche se fossero pervenuti al massimo delle loro possibilità attuali. I tre italiani avevano 27 avversari coalizzati contro di loro dall'interesse comune di mettere fuori giuoco coloro che erano stati preconizzati i sicuri vincitori della corsa. I pronostici erano stati unanimi per noi. I pochi che non mi avevano dato per favorito avevano designato Guerra o Bertoni. Quando sono più di venti gli avversari che si avvicendano negli scatti in una gara che non ha nulla delle caratteristiche di una corsa su strada e tutte quelle di un'individuale in pista, cosa possono fare tre soli uomini in difesa? Tengono testa a dieci, a quindici scatti,

Facile vittoria colse quest'anno Nuvoletti al Circuito di Alessandria.



un sentito ringraziamento al grande quotidiano genovese, *Il Lavoro*, per aver provveduto a smentire la favola della mia preferenza per Bertoni contro Bovet. L'uno e l'altro... per me era lo stesso. Adesso, però, Bovet può rallegrarsi di essere stato escluso poiché la massa degli sportivi continua a ragionare così: Se vi fosse stato lui, le cose sarebbero andate meglio. E Bertoni ambirebbe molto essere al posto di Bovet. Ah, se mi fossi deciso a chiedere di non correre e di figurare come riserva...

Il corrispondente da Parigi di un giornale italiano ha scritto: «Binda non è apparso più l'indimenticabile dominatore di un tempo» ed ha soggiunto essere però «più probabile che ciò sia effetto di una passeggera stasi che di un vero declino». Dev'essere la prima volta che quel giornalista si occupa di corse e di corridori ciclisti... perché il suo errore di valutazione è troppo grossolano. Non si tratta infatti di «passeggera stasi». Il mio è un vero naturale declino, ma esso non si è iniziato adesso: è incominciato nel 1930. Ma già in declino ho vinto il Campionato del Mondo l'anno scorso e quest'anno, per la quinta volta, il Giro d'Italia. In declino da tre anni, mi sono presentato a Monthléry; e l'anziano ha avuto il privilegio di essere prescelto a favorito in confronto alla scelta dei migliori corridori di tutto il mondo, la maggior parte dei quali erano ancora sui banchi delle scuole quando io avevo già cominciato a vincere. Il pronostico è risultato erroneo. Ma io non avevo fatto proprio nulla per accreditare le mie probabilità di vittoria. Avevo soltanto promesso di compiere fino in fondo il mio dovere ed ho mantenuto la parola. Però, per quel che mi riguarda, la disfatta di Monthléry, non mi induce a una valutazione più pessimistica delle mie possibilità atletiche. L'anno venturo correrò ancora su strada; e se correrò è perché avrò, ancora, la speranza di non essere indegno del mio passato».

ALFREDO BINDA

L'ERRORE DELLA PREPARAZIONE RESE PIÙ GRAVE LA SCONFITTA

La sconfitta di Parigi non può aver grandemente sorpreso i miei lettori. Mentre l'anno scorso sul circuito dei Castelli Romani non avevo esitato a prevedere la vittoria di Binda, quest'anno la serie degli articoli che dedicai, sul Lavoro di Genova, alle prove del Campionato mondiale,



Una Coppa della Consuma 1932 che non fu proprio una passeggerata.

poi non ne possono più e vien il momento in cui il distacco è inevitabile. Qual'è mai il più forte corridore che abbia potuto resistere alle coalizioni che si formano nelle «sei giorni»? A Monthléry fu la stessa identica, cosa...

«Ciò non significa però, come alcuno potrebbe intendere, che tale essendo la situazione, noi saremmo stati battuti su qualsiasi altro percorso perché più che mai ci sarebbe stato attribuito il ruolo dei favoriti. Bisogna riflettere che un conto sono gli scatti in una corsa in pista, dove non vi sono difficoltà di percorso e un conto quelli che si compiono in una gara su strada dal tracciato irto di difficoltà. In sede stradale gli scatti non si possono rinnovare all'infinito perché l'attaccante è trattenuto da questo ragionamento: «e se poi arrivo del tutto sfiatato ai piedi della prossima salita?». Su un percorso simile a quello del Nurburg Ring o dei Castelli Romani, anche in una sfavorevole giornata, io non avrei certo fatto la non brillante figura che invece ho fatto il 14 agosto. Speicher, irresistibile a Monthléry, avrebbe potuto anche soccombere a Roma se il campo di gara del 1933 fosse stato eguale a quello del 1932.

Alcuno mi ha rimproverato di aver coadiuvato il mio gruppo nell'inseguimento di Guerra, allorché questi, ad un certo punto, partito di sorpresa, era riuscito a sopravanzare i compagni e sembrava mirasse a raggiungere la pattuglia di testa. Mi limito a far rilevare che l'inviato della Stampa, ha invece rimproverato a Guerra di «essere andato via da solo ad inseguire i primi per esaurirsi in due giri, fiaccando anche Binda che, si capisce, da tutti avrebbe sopportato di essere staccato men che da Guerra». La verità è che quando Guerra scappò io lo lasciai andare e che quando lo riprendemmo, egli aveva già desistito dallo sforzo: se avesse saputo perseverarvi, non gli sarebbe doverosamente mancata la collaborazione... della mia assoluta passività.

Quanto al mio amico Bertoni egli era, sì, in ottime condizioni di forma e si è prodigato fino all'estremo delle sue possibilità; ma contro uno Speicher, un Magne e un Lapèbie in quelle condizioni, non si poteva pretendere che il mio giovane amico riuscisse a spuntarla Bovet? Devo

Anche questa fotografia è un ricordo di Nuvolari nella «Coppa della Consuma» 1932.

mirarono a preparare gli animi alla probabilità di un risultato negativo. A parte la considerazione del tipo di corsa, meglio conveniente alle attitudini degli avversari che a quelle dei nostri rappresentanti, non potevo sottrarmi all'impressione che la preparazione curata da questi ultimi fosse stata del tutto inidonea. E riferendomi a Binda non mancai di esprimere la mia inquietudine. L'esito del campionato mondiale ha confermato purtroppo la fondatezza di tali apprensioni. E, secondo me, è proprio la vittoria meravigliosa di Giorgio Speicher, quella che dimostra come gli otto corridori italiani inviati a Parigi, errarono completamente nel sistema di allenamento.

UN'INDISCREZIONE INTERESSANTE

Ricordate. Il vincitore del Giro di Francia era considerato la riserva della squadra. Solo in seguito alla improvvisa indisposizione di Paolo Choque, i dirigenti dell'Unione Velocipedistica Francese gli comunicarono che avrebbe dovuto prendere parte alla corsa tre sere prima di questa. Speicher non era più montato su una bicicletta da strada dopo l'arrivo al Parco dei Principi: la macchina era tuttora esposta nella vetrina di un cinematografo. Il vincitore del Tour non aveva quindi compiuto alcun speciale allenamento: ma la migliore e la più adatta delle preparazioni possibili, doveva appunto risultare la partecipazione alle molteplici riunioni in pista svoltesi a Parigi e in provincia nelle tre settimane successive alla fine del Tour. Però che una simile preparazione dovesse risultare quella... ideale, non lo immaginavano né Speicher né i dirigenti dell'Ente ciclistico né quelli dell'Auto, incaricati dell'organizzazione delle prove di campionato.

Sono infatti arrivate sino a noi delle indiscrezioni parigine il cui interesse sarà certo apprezzato dai lettori di questo fascicolo. I membri della Commissione sportiva dell'U. V. F. avevano mostrato di accordare poco credito alle probabilità di Speicher allorché l'avevano designato come riserva: non potevano certo sceglierlo a loro favorito nel momento in cui lo invitavano a sostituire Paul Choque. D'altra parte, Speicher credette doveroso far presente che non era preparato per una prova così importante. A questo punto gli esperti, ai quali era affidata la squadra francese, avrebbero elaborato un piano tattico inteso a favorire la vittoria di Lapébie o di Antonino Magne, a proficuo dei quali Speicher avrebbe dovuto svolgere una violenta azione offensiva sino dai primissimi chilometri. Poi-



Il vittorioso della Mille Miglia 1933.

ché si riteneva che il vincitore del Giro di Francia non sarebbe stato in grado di sostenere la parte di primo attore, lo si sarebbe mandato allo sbaraglio, affinché Lapébie e Magne avessero potuto trar profitto dalle convulse fasi di corsa derivanti dai tentativi « alla disperata » compiuti dal loro compagno.

Dall'andamento della corsa, si rileva che Speicher si tenne rigorosamente al piano tattico prestabilito. È chiaro che egli non, avrebbe mai potuto pensare di riuscire a staccare così facilmente degli uomini come Guerra e Binda. L'appetito gli venne... mangiando. Il campione ebbe la rivelazione di trovarsi in una giornata di grazia. L'azione di martellamento poteva essere spinta a fondo. Gli avversari più pericolosi erano rimasti battuti quando non avevano saputo, o potuto, organizzare subito l'inseguimento. Dopo pochi giri del circuito, Speicher era già un dominatore nella corsa che aveva per premio il titolo di campione mondiale dei routiers e che, come ha osservato Binda, si risolveva in una vera e propria « individuale » in pista.

Questo per Speicher... che non aveva affatto pensato di prepararsi: ma Magne, Lapébie e Valentyn, gli uomini che figurarono meglio dopo il vincitore si erano allenati quasi esclusivamente sul cemento, a Monthléry o altrove.

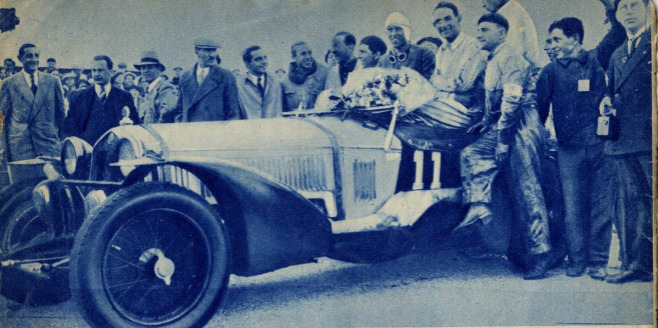
LO SBAGLIO

Da queste constatazioni discende logica la conseguenza che l'allenamento compiuto dai nostri corridori su strade frastagliate di difficoltà, fu uno sbaglio e che la selezione di Varese, sul durissimo percorso del circuito delle Tre Valli, non poteva mettere in vista i candidati più idonei. È vero che, in campo dilettantistico, il male non può esser stato molto grande perché, passati ai professionisti Martano, Olmo, Muechi, Sella, questa categoria possiede molti corridori che si equiparano in una linea media di valore, ma nessuno — fatta forse eccezione per Giovanni Rossi, messo fuori giuoco dalla sua malattia — che abbia classe internazionale. Sicché con Varese, o senza Varese, la sconfitta nella prova dei dilettanti era inevitabile: si poteva forse ottenere che fosse meno grave.

Nessuno poi potrà rimproverare all'on. Garelli e al comm. Spositi la formazione della squadra dei profes-

Eccolo con papà, il... terribile Giorgio.





Nuvolari festeggiato assieme al suo compagno di macchina Sommer, dopo la clamorosa vittoria riportata alla ultima 24 ore di Le Mans.

sionisti perché l'inclusione di Binda era un fatto naturale e quella di Guerra fu reclamata ad alta voce, in primo luogo, proprio da coloro i quali sono stati i più esagerati nella critica e continuano a discorrere della sconfitta di Parigi col tono con cui si potrebbe parlare di una catastrofe nazionale.

Quanto all'inclusione di Bertoni in luogo di quella di Bovet, si assicura che la preferenza fu data all'uno invece che all'altro, esclusivamente in considerazione del grado di forma dimostrato negli allenamenti. Se l'amico Spositi non si sbagliò nel suo apprezzamento non c'è nulla da dire. È certo però che, nella sua forma migliore, la presenza di Bovet, fortissimo sul passo, sarebbe stata più efficace di quella di Bertoni, le cui attitudini di grimpeur dovevano restare del tutto inutilizzate perché la famosa Côte Lapine non era che una difficoltà insignificante. Se Bovet fosse stato nella squadra, la tattica dell'attaccare per prevenire, avrebbe potuto essere adottata anche dagli italiani. Bovet in fuga, fin dai primi giri, avrebbe potuto costringere gli avversari ad un inseguimento che avrebbe reso impossibile la frenetica successione dei tentativi di distacco della coalizione avversaria.

Si può rimproverare a Guerra di aver tanto insistito per essere inviato a Parigi, mentre non è possibile che gli mancasse la consapevolezza della persistenza del suo cattivo grado di forma, ma si deve credere che egli, come al solito, ha dato fondo a tutte le sue energie nella corsa di Monthléry. Se non ha fatto di più, è perché non ha potuto. E se la prova di Guerra, in un genere di corsa che si adattava straordinariamente alle sue attitudini, è stata così mediocre, bisogna pensare che la stanchezza di una stagione esageratamente laboriosa, incombe ormai gravemente sul suo organismo. Il mantovano fa troppa confidenza sulle sue grandi possibilità fisiche: da ora innanzi bisogna che le amministrazioni con maggiore parsimonia, se vuole evitare il pericolo di affrettare le fasi dell'inevitabile declino. Nel giro di Francia, nella prova di Varese, nella gara di Monthléry si sono osservati dei segni premonitori di infallibile significato...

L'ALLENAMENTO DI BINDA

Quanto a Binda siamo convinti che ha proprio sbagliato la preparazione in pieno. L'allenamento sul solito circuito varese-comasco avrebbe servito come sempre per un percorso stradale misto: compiuto in vista della corsa sul circuito di Monthléry, non ha servito che a compromettere le possibilità del campione. Al quale, se si può fare un rimprovero, è quello di non essersi reso conto per tempo della vera natura del campo di gara, da lui visitato soltanto in una giornata invernale in cui l'Autodromo era coperto di neve. Se il tre volte campione del mondo avesse fatto un viaggio apposta per farsi un'opinione precisa, non avrebbe commesso il gravissimo errore di allenarsi in salita... per una salita che non esisteva; ed invece che prepararsi sull'abituale itinerario a continui dislivelli, si sarebbe allenato davvero sull'Autodromo di Monza. È avvenuto invece che Binda abbia inverosimilmente persistito nell'errore fino all'ultimo e che egli abbia perfino differito la partenza per Monthléry allo scopo di compiere altri due allenamenti di rispettivi centocinquanta chilometri sull'itinerario che gli doveva appesantire le gambe, bisognose invece di un lavoro inteso a dar loro il massimo di elasticità.

Ecco perché riteniamo che Alfredo Binda abbia ragione di non essere molto scontento della sua sconfitta. L'esito del campionato mondiale non segna una ripresa violenta del declino in corso da tre anni ma soltanto la conseguenza di una serie di errori, senza i quali l'atleta sarebbe apparso in non differenti condizioni di quelle che gli permisero di dominare nel Giro d'Italia. Sarebbe stato battuto egualmente data la coalizione degli avversari ed il genere di corsa, ma la superiorità del vincitore non sarebbe apparsa così soverchiante.

Forse Alfredo Binda dovrà ricordare l'errore di preparazione compiuto in vista della sua settima prova di campionato mondiale come il più grave tra quelli commessi nel corso della lunga carriera. E la dolorosa esperienza non sarà stata inutile.

IL ROUTIER

SCENE DEL DUELLO NUVOLARI-VARZI

Si è scritto assai, a suo tempo, della Mille Miglia 1930. Non si è detto tutto, però.

Ancor oggi molti seguaci di Varzi parlano di Mille Miglia truccata a favore di Nuvolari.

Le cose stanno, come racconta Carlo Brighenti, diversamente.

All'Alfa, misurando tutta l'importanza di una vittoria clamorosa a quella Mille Miglia, viene deciso che la « vittoria individuale » non interesserà, ma soprattutto si mirerà alla vittoria di squadra, alla vittoria schiacciante! Di conseguenza non si decise, come erroneamente venne scritto, chi dell'Alfa doveva vincere quella corsa.

Fino al secondo passaggio da Bologna, la lotta doveva essere lotta di squadra, non lotta di singoli.

Dopo Bologna, quando gli avversari riuscissero sgomitati, i piloti sarebbero stati resi liberi con l'ordine di « risparmiare se stessi, ma di chiedere tutta alla macchina ».

Chi andava di più avrebbe così avuta partita vinta. Poteva essere Varzi, come Nuvolari, come Campari, come anche Ghersi.

Questa è la sagomatura tattica del piano di battaglia dell'Alfa, che molti, scrivendo di Mille Miglia, han dimostrato di ignorare.

A Bologna, dove con l'on. ing. Gianferrari e con il comm. Jano, è stabilito la S. M. dell'Alfa, Nuvolari piomba al II passaggio come una folgore.

Ha « bruciato » tutti. Su Varzi ha 7' di vantaggio. — Non ci devono essere lotte con Varzi, neh? — gli dicono Gianferrari e Jano.

— Se me lo ordinano, io mi metto su quella sedia lì, e aspetto che me lo dicano loro di partire — risponde il generoso mantovano.

Lo lasciano andar via dopo un ultimo ammonimento. Varzi che era partito con 10' di vantaggio ne ha ancora 3', ed è innanzi, sulla strada che porta al Veneto.

È notte, i fanali rompono l'ombra cupa, sull'Adriatico, dei lampi di temporale accendono il cielo, dandogli quasi un brivido di tragedia.

Ferrara è vicina, e sui cigli della strada la folla si assiepa, grida il nome di Nuvolari, e... si tira da una parte, accompagnando l'urlo del motore con un scrosciare di applausi.

Sulle strade del Veneto, il duello Varzi-Nuvolari è però all'epilogo. Varzi ha, è vero, lo svantaggio dell'inseguito, ma chi avrebbe fermato Nuvolari, in quella notte?

A Desenzano infatti egli piomba su Varzi e gli chiede strada, e Varzi, sempre gentiluomo, gli dà il passo.

Nuvolari ha vinto la sua Mille Miglia in modo trionfale. Più tardi, Campari, richiama di un parere sulla corsa, dichiarò:

— No, no, credete, stanotte per battere Nuvolari ci voleva il diavolo. E, forse, non ci sarebbe riuscito neanche lui.

Il « mantovano volante » era in quello stato di grazia

che è bene una condizione di privilegio consentita soltanto, in giornate eccezionali, ai più grandi campioni dello sport: quelli che sono distinti del segno inconfondibile della classe.

TARGA FLORIO 1930: CAPOLAVORO DI VARZI

Era ineluttabile che dopo la Mille Miglia dovesse nascere un dualismo fra Varzi e Nuvolari.

Fino alla grande gara bresciana, scomparso tragicamente Brilli Peri, Varzi dominava il lotto dei piloti italiani.

Nè Borzacchini, nè lo stesso Nuvolari, in possesso di mezzi inferiori, nè Campari grande campione, ma ormai arrivato, e per temperamento non temerario combattente, potevano minacciare l'astro Varzi che saliva, saliva vertiginosamente verso i più alti cieli della gloria motoristica.

Ma poi Nuvolari, col passaggio all'Alfa, si trovò ad armi pari di fronte a Varzi.

Nuvolari, pilota di grande classe, aveva bisogno di gloria.

Lui, che nel motociclismo aveva scritto pagine meravigliose, non poteva accontentarsi di far da comparsa.

Chi conosca anche superficialmente l'asso mantovano, si troverà d'accordo con noi nel dire che Nuvolari la stoffa della... comparsa assolutamente non l'ha.

Eccoci così alla Mille Miglia, ed ecco il gran colpo di Nuvolari.

La folla intuisce che fra i due grandi campioni sta per essere ingaggiato uno di quei duelli, di cui essa ha tanta sete.

Pensano poi alcuni giornali a scaldare gli animi, speculando sulla situazione come oggi speculano sulla situazione Binda-Guerra.

Varzi o Nuvolari?

Eccoci alla prova d'appello, alla Targa Florio.

Lì, si vedrà se Varzi deve cedere lo scettro a Nuvolari, o se la Mille Miglia, fu solamente un episodio glorioso per il mantovano.

Ma alla partenza della « Targa », una delusione per gli assetati di duelli.

A Varzi viene affidata l'Alfa P. 2, mentre Nuvolari ha la guida della 1750 6c.

Niente duello perciò, poiché il galliatense ha l'arma più forte.

Ma quello che fece Varzi, in quella Targa Florio, ha del portentoso.

Quale pilota riuscì a scrivere una pagina tanto gloriosa nel suo libro d'oro?

Il suo duello con Chiron (Bugatti 2300) e con Conelli (Bugatti) rimarranno memorabili.

Non volle cambio nei martoriniti 540 Km., e dalla P. 2 cavò fuori il miracolo. Alla fine Chiron dovette cedere e Varzi vinse. Dietro di lui Nuvolari.

SCENE DEL DUELLO NUVOLARI-VARZI

Si è scritto assai, a suo tempo, della Mille Miglia 1930. Non si è detto tutto, però.

Ancor oggi molti seguaci di Varzi parlano di Mille Miglia truccata a favore di Nuvolari.

Le cose stanno, come racconta Carlo Brighenti, diversamente.

All'Alfa, misurando tutta l'importanza di una vittoria clamorosa a quella Mille Miglia, viene deciso che la « vittoria individuale » non interesserà, ma soprattutto si mirerà alla vittoria di squadra, alla vittoria schiacciante! Di conseguenza non si decise, come erroneamente venne scritto, chi dell'Alfa doveva vincere quella corsa.

Fino al secondo passaggio da Bologna, la lotta doveva essere lotta di squadra, non lotta di singoli.

Dopo Bologna, quando gli avversari riuscissero sgomitati, i piloti sarebbero stati resi liberi con l'ordine di « risparmiare se stessi, ma di chiedere tutta alla macchina ».

Chi andava di più avrebbe così avuta partita vinta. Poteva essere Varzi, come Nuvolari, come Campari, come anche Ghersi.

Questa è la sagomatura tattica del piano di battaglia dell'Alfa, che molti, scrivendo di Mille Miglia, han dimostrato di ignorare.

A Bologna, dove con l'on. ing. Gianferrari e con il comm. Jano, è stabilito la S. M. dell'Alfa, Nuvolari piomba al II passaggio come una folgore.

Ha « bruciato » tutti. Su Varzi ha 7' di vantaggio.

— Non ci devono essere lotte con Varzi, neh? — gli dicono Gianferrari e Jano.

— Se me lo ordinano, io mi metto su quella sedia lì, e aspetto che me lo dicano loro di partire — risponde il generoso mantovano.

Lo lasciano andar via dopo un ultimo ammonimento. Varzi che era partito con 10' di vantaggio ne ha ancora 3', ed è innanzi, sulla strada che porta al Veneto.

È notte, i fanali rompono l'ombra cupa, sull'Adriatico, dei lampi di temporale accendono il cielo, dandogli quasi un brivido di tragedia.

Ferrara è vicina, e sui cigli della strada la folla si assiepa, grida il nome di Nuvolari, e... si tira da una parte, accompagnando l'urlo del motore con un scrosciare di applausi.

Sulle strade del Veneto, il duello Varzi-Nuvolari è però all'epilogo. Varzi ha, è vero, lo svantaggio dell'inseguito, ma chi avrebbe fermato Nuvolari, in quella notte?

A Desenzano infatti egli piomba su Varzi e gli chiede strada, e Varzi, sempre gentiluomo, gli dà il passo.

Nuvolari ha vinto la sua Mille Miglia in modo trionfale.

Più tardi, Campari, richiesto di un parere sulla corsa, dichiarò:

— No, no, credete, stanotte per battere Nuvolari ci voleva il diavolo. E, forse, non ci sarebbe riuscito neanche lui.

Il « mantovano volante » era in quello stato di grazia

che è bene una condizione di privilegio consentita soltanto, in giornate eccezionali, ai più grandi campioni dello sport: quelli che sono distinti del segno inconfondibile della classe.

TARGA FLORIO 1930: CAPOLAVORO DI VARZI

Era ineluttabile che dopo la Mille Miglia dovesse nascere un dualismo fra Varzi e Nuvolari.

Fino alla grande gara bresciana, scomparso tragicamente Brilli Peri, Varzi dominava il lotto dei piloti italiani.

Nè Borzacchini, nè lo stesso Nuvolari, in possesso di mezzi inferiori, nè Campari grande campione, ma ormai arrivato, e per temperamento non temerario combattente, potevano minacciare l'astro Varzi che saliva, saliva vertiginosamente verso i più alti cieli della gloria motoristica.

Ma poi Nuvolari, col passaggio all'Alfa, si trovò ad armi pari di fronte a Varzi.

Nuvolari, pilota di grande classe, aveva bisogno di gloria.

Lui, che nel motociclismo aveva scritto pagine meravigliose, non poteva accontentarsi di far da comparsa.

Chi conosca anche superficialmente l'asso mantovano, si troverà d'accordo con noi nel dire che Nuvolari la stoffa della... comparsa assolutamente non l'ha.

Eccoci così alla Mille Miglia, ed ecco il gran colpo di Nuvolari.

La folla intuisce che fra i due grandi campioni sta per essere ingaggiato uno di quei duelli, di cui essa ha tanta sete.

Pensano poi alcuni giornali a scaldare gli animi, speculando sulla situazione come oggi speculano sulla situazione Binda-Guerra.

Varzi o Nuvolari?

Eccoci alla prova d'appello, alla Targa Florio.

Lì, si vedrà se Varzi deve cedere lo scettro a Nuvolari, o se la Mille Miglia, fu solamente un episodio glorioso per il mantovano.

Ma alla partenza della « Targa », una delusione per gli assetati di duelli.

A Varzi viene affidata l'Alfa P. 2, mentre Nuvolari ha la guida della 1750 6c.

Niente duello perciò, poiché il galliatense ha l'arma più forte.

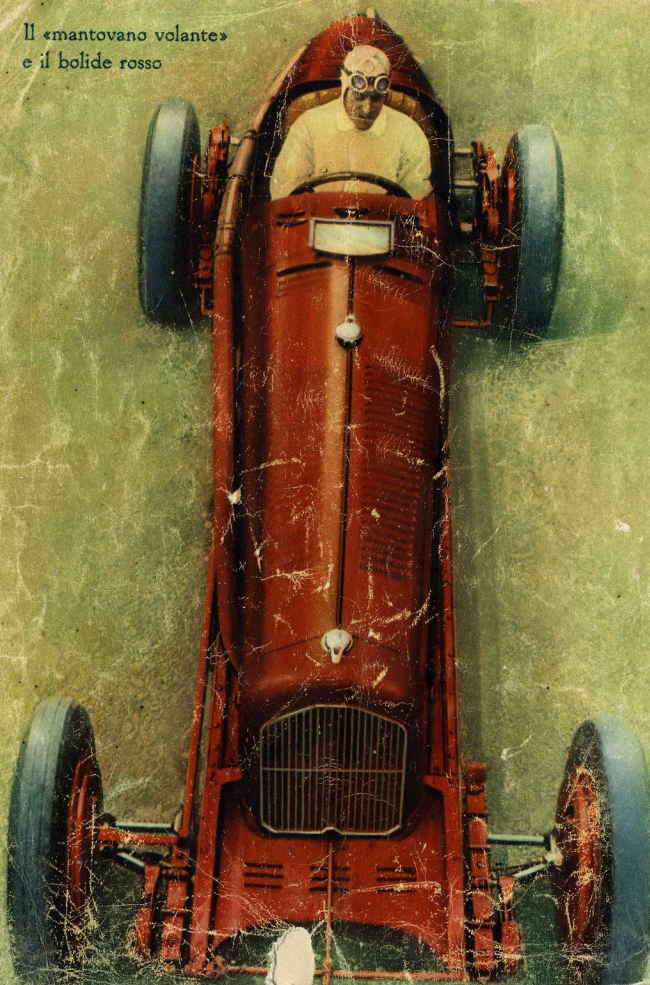
Ma quello che fece Varzi, in quella Targa Florio, ha del portentoso.

Quale pilota riuscì a scrivere una pagina tanto gloriosa nel suo libro d'oro?

Il suo duello con Chiron (Bugatti 2300) e con Conelli (Bugatti) rimarranno memorabili.

Non volle cambio nei martirizzati 540 Km., e dalla P. 2 cavò fuori il miracolo. Alla fine Chiron dovette cedere e Varzi vinse. Dietro di lui Nuvolari.

Il «mantovano volante»
e il bolide rosso



* BIBLIOT
SPORTIVA M

PE
FA
60

* CO