

**TAZIO NUVOLARI
FRA STORIA E LEGGENDA**

Tavola Rotonda con Luca Bergamaschi, Antonio Brivio, Giuseppe Busso,
Gianni Cancellieri, Ermanno Cozza, Carlo Leto di Priolo, Giovanbattista
Guidotti, Rudolf Hruska, Oscar Orefici, Sergio Scapinelli, Nello Ugolini

Coordinatore: Valerio Moretti

Milano, Museo Nazionale della Scienza e Tecnologia

17 ottobre 1992

ALESSANDRO COLOMBO

A nome dell'AISA, ringrazio tutti gli intervenuti e in particolare quelli che ci hanno raggiunto per portarci delle testimonianze su Tazio Nuvolari.

Purtroppo mancano ancora alcune persone sulla cui presenza contiamo vivamente e mi auguro che venendo da fuori Milano, dato il tempo, abbiano solamente qualche problema di ritardo.

Desidero ringraziare anche la Direzione del Museo della Scienza e della Tecnica che come al solito ci ospita per questo nostro Convegno, l'Alfa Romeo che contribuisce a sostenere le spese della nostra manifestazione e vorrei, prima di cominciare, rivolgere un pensiero a Giovannino Lurani che è qui con noi in spirito ma purtroppo non ha potuto esserlo fisicamente dopo le vicissitudini che lo hanno recentemente colpito.

Dovrei ora passare la parola all'architetto Valerio Moretti che farà da conduttore di questa nostra riunione. Prima però di passare alla parte automobilistica, vorrei dire due parole su Nuvolari motociclista.

Non abbiamo, purtroppo, testimoni di questo periodo, in quanto, essendo la prima attività agonistica di Nuvolari, tutti quelli che hanno corso con lui ci hanno lasciato.

Vorrei solo leggere brevemente una testimonianza che mi aveva rilasciato Amilcare Moretti, morto pochi anni fa a Milano, che era stato suo compagno di squadra alla Bianchi, assieme ad Achille Varzi.

Gli avevo fatto una domanda precisa: "Lei ha corso sia con Nuvolari che con Varzi, chi era il più forte sulle due ruote?"

Moretti mi ha risposto in modo abbastanza deciso: "in moto, non c'è dubbio, era Nuvolari. Era fortissimo, era nato per fare il corridore e contrariamente a quello che pensa tanta gente, era estremamente rispettoso della meccanica. Alla fine di ogni gara il suo motore era sempre in buone condizioni e i freni erano migliori di quelli di tutti noi. Era avvantaggiato dalla taglia (e qui naturalmente Moretti cerca un po'

di difendere la differenza di prestazioni tra lui e Nuvolari), pesava 52 chili, era molto minuto, e offriva all'altra una resistenza minima.

Questo a Monza era sufficiente a fare uno o due secondi in meno. E poi aveva sempre un grande entusiasmo.

Ricordo che nel 1950 venne a trovarmi a Milano con la Renault 4HP. Non stava bene fisicamente, viaggiava con le bottigliette delle medicine nel taschino. Eppure mi ha detto: "lo sai Moretti, ho visto una Galera 4 cilindri. È una macchina meravigliosa che si mette in moto senza sforzo. È la volta che torno a correre in moto".

Questa dichiarazione che mi ha rilasciato il povero Amilacee Moretti, l'ho voluta leggere, a testimonianza di quello che Nuvolari ha fatto su due ruote, con una serie di vittorie che tutti conosciamo, che vanno dall'assoluto a Monza con la Bianchi 350 rispetto a moto di maggiore cilindrata, a vittorie a ripetizione sul circuito del Lario dove effettivamente, se non si era campioni non si emergeva.

Fatto questo breve accenno al passato motociclistico passo la parola all'architetto Moretti per cominciare a parlare della prima parte, quella che riguarda le corse con l'Alfa Romeo.

VALERIO MORETTI

Grazie e benvenuti a questa giornata in cui vogliamo ricordare il grande pilota Tazio Nuvolari.

Io devo aprire questo intervento con i miei ringraziamenti personali in quanto certamente, guardando la platea, giudico che la scelta della mia persona come coordinatore di questa giornata, sia stata effettuata dagli amici dell'AISA soltanto sulla base di un'opera che ho recentemente scritto che è il volume celebrativo del centenario di Nuvolari, pubblicato proprio in questi giorni come libro ufficiale delle celebrazioni del centenario.

Sono grato agli amici dell'AISA che mi hanno conferito questo incarico, e noto con estremo piacere, a parte la presenza in sala di tanti illustri personaggi, quella di due rappresentanti di associazioni che ho particolarmente piacere di vedere qui insieme. Dore Leto di Priolo, come rappresentante del Comitato Nuvolari, e l'ingegner Bergamaschi del Comitato Ufficiale delle celebrazioni del Centenario.

Mi fa moto piacere che siano oggi qui riuniti perché danno un senso anche più profondo alla presenza di voi tutti quanti qui insieme.

Tazio Nuvolari, "cento anni di vita", cioè nato cent'anni fa. La prima domanda che ci facciamo tutti è questa: quanti piloti avranno, a cent'anni dalla nascita, questo stesso onore? Ecco, io credo, che una delle cose più importanti della figura di Tazio Nuvolari sia proprio questa, quella della permanenza del mito che è rimasta così intatta, (è morto nel 1953), anche a 40 anni dalla sua morte.

Ha finito di correre, l'ultima breve esperienza, vittoriosa peraltro, della Palermo – Monte S. Pellegrino, nel 1950. Sono più di 40 anni da questa sua ultima uscita in gara; eppure il suo nome tuttora è così vivo, è così presente da ricorrere spesso nel linguaggio comune per identificare un automobilista veloce: "Mi sembra Nuvolari!".

Devo dire che quando mi sono accinto a scrivere il libro mi sono avvicinato al personaggio con prudenza e, debbo confessare, anche con un certo sospetto.

Nuvolari io l'ho visto una volta, da ragazzo. Uscendo da scuola con un amico lo vedemmo entrare in un negozio di un noto concessionario di automobili di Roma e rimanemmo affascinati di vedere questo piccolo ometto, molto elegante, col cappottino di cammello e il berrettino tirolese, quello famoso che gli regalarono in occasione del Gran Premio d'Ungheria del 1936, che aveva evidentemente superato indenne la guerra, scendere dalla sua Renault 4HP grigio perla ed entrare in questo negozio. Restammo affascinati sulla porta: avevamo visto Nuvolari. Questo fatto lo ricordiamo ancora tutti e due, oggi più che cinquantenni, anzi ormai quasi sessantenni; ricordiamo con estrema vivezza questo brevissimo incontro.

Nonostante questo vivo ricordo, col passare degli anni forse si era sedimentato qualche sospetto, cioè che la figura di Nuvolari non fosse altro che il prodotto della cultura di un'epoca, di un momento storico e quindi certe esaltazioni dell'uomo, il retaggio di un modo di vedere, modo molto italiano di quel'epoca, connotato anche con le vicende politiche del momento che esaltavano queste nostre, e sfortunatamente non molto numerose, figure di livello internazionale ma poi in fondo potesse anche essere non dico un bluff ma neppure quello che il mito faceva sembrare.

Ecco, la prima affermazione che voglio fare in apertura di questo Convegno, è un atto di pentimento, nel senso che io mi sono reso conto, andando a fondo, facendo un'analisi abbastanza puntuale e pungente, corsa per corsa (perché ho voluto esaminare di ogni manifestazione a cui ha preso parte non solo un resoconto ma da più fonti per avere quella che gli inglesi chiamerebbero una cross examination), che il personaggio era indubbiamente grande pur con luci e ombre (perché chiaramente Nuvolari era un mito ma era un uomo, quindi con lati positivi e negativi). Il giudizio generale finale di un postero quale mi posso considerare, è talmente positivo che ho fatto con gioia questo libro e con gioia appunto sto qui a celebrarne oggi con voi la memoria, alla vigilia, manca più o meno un mese, del centenario della sua nascita. In sala ci sono molti illustri personaggi che lo hanno conosciuto molto meglio di me e io vorrei poi chiamare ciascuno di loro, secondo un certo ordine che abbiamo tentato di stabilire con l'ingegnere Colombo facendo

di questa occasione un lavoro corale, un qualcosa a cui partecipiamo tutti quanti per richiamare insieme alla memoria tutti quegli episodi, quelle tappe che fanno il mito di Nuvolari.

Nuvolari merita qualcosa di più di una celebrazione paludata e formale e quindi cerchiamo di dare un senso spigliato a questa conversazione, perché sia una conversazione, come dicevo, a molte voci.

Io mi ero permesso, e lo farò subito, di chiamare, prima di iniziare l'ascolto delle voci dei testimoni, di completare questa mia prima impressione sulla permanenza del mito di Tazio Nuvolari, chiamando un testimone di oggi che non ha mai conosciuto Nuvolari ma che però, per la sua professione, per il suo lavoro, si occupa attivamente di automobilismo sportivo.

Ecco, io vorrei chiedere a Oscar Orefici, che vedo in sala, di venire qui un momento per rispondere insieme a me a questa domanda che vorrei considerare un po' come premessa del nostro discorso.

Oscar, secondo te oggi, nel 1992/93, qual è il peso del mito Nuvolari? Qual è la permanenza nella cultura automobilistica contemporanea del mito di Nuvolari?

OSCAR OREFICI

La prima risposta è che il mito Nuvolari è un mito inossidabile. Infatti io credo che nessun campione di nessuno sport, non solo di automobilismo, abbia avuto o avrà nel centenario della nascita simili celebrazioni. Qualche giorno fa sono andato a fare un'intervista a Lucio Dalla che, come saprete, ha scritto una canzone molto bella su Nuvolari, le cui parole sono di Roversi che è un grande poeta. Dalla diceva una cosa molto giusta. Nuvolari, campione straordinario è diventato un mito anche favorito dall'epoca in cui ha corso, in cui ha vinto. Era il momento in cui si affermava la civiltà industriale ai danni di quella agricola, contadina, soprattutto in Italia. Soprattutto c'era una grande trasformazione, con la nascita della civiltà del mezzo meccanico, che ha favorito l'esaltazione di campioni come Nuvolari.

MORETTI

Oscar, credo che ti dovrò interrompere un momento, perché abbiamo un collegamento telefonico. L'ingegnere Colombo si è messo in contatto con l'amico Guidotti che non ha potuto essere fisicamente presente al nostro incontro.

L'amico Guidotti, come voi sapete, è stato il compagno di Nuvolari nella famosa Mille Miglia ormai nota come la Mille Miglia dai fari spenti del 1930.

GIOVAN BATTISTA GUIDOTTI

Parlo agli appassionati dell'automobile. Nel centenario di Nuvolari sono molto triste di non essere presente ad una manifestazione che ricorda il più grande pilota di vetture da corsa di tutti i tempi. Il suo nome però è sempre nel mio cuore assieme ai ricordi di tutti gli sportivi mondiali. Sono stato pilota e capotecnico dell'Alfa Romeo.

Ho effettuato numerose corse europee fra le quali nove Mille Miglia (di cui tre a fianco di Nuvolari, 1930, '31, '32).

Ho avuto così la possibilità di ammirare la sua grande bravura nel curvare sempre al limite ed anche oltre, sempre a maggior velocità, senza mai incorrere in errori di guida.

Tazio Nuvolari divenne campione d'Italia anche in moto per le sue grandi gesta ma la sua vera passione fu la velocità in senso assoluto.

In auto, nel lontano 1927, fece la sua prima Mille Miglia con una berlina preparata dalla Bianchi, una 2000 e, malgrado la sua guida all'epoca fosse ancora piuttosto lenta, riuscì ad arrivare benissimo, molto lontano però dai piloti esperti dell'epoca.

La Mille Miglia gli fece però capire che anche per lui, campionissimo sulle due ruote, la guida di una autovettura risultava completamente diversa. Dotato di grande furberia, allora volle perfezionare il metodo e attraverso prove su vari circuiti volle acquisire un sistema più veloce, oltre i limiti, anche sulle 4 ruote.

Uno studio particolare venne da lui dedicato anche ai freni. Nei rallentamenti, dopo rettili percorsi alla massima velocità, frenava gradatamente, senza mai fare slittare le ruote, come fosse dotato dell'attuale ABS. Superava il tornante con la vettura sempre in parallelo per uscirne più veloce.

Da allora ha sempre impiegato il suo nuovo sistema di guida controllata. Con questo suo nuovo metodo Nuvolari vinse su tutti i circuiti mondiali, cominciando da Monza.

Successivamente vinse su tutti i più grandi circuiti, da Reims a Montecarlo a Spa, al Nürburgring, dove Nuvolari con una monoposto con 100 cavalli di meno, superava le forti monoposto d'argento tedesche.

La più spettacolare vittoria fu però in America, nella Coppa Vanderbilt, davanti ai piloti americani con gli oriundi italiani, esterrefatti nell'ammirare Nuvolari che curvava più veloce, superando tutti i loro idoli americani.

Rientrato in Italia volle dimostrare che il pilota più forte era sempre lui, e accettò l'offerta di correre con le Auto Union 12 cilindri a motore posteriore.

Uno dei suoi ultimi Gran Premi fu a Donington Park in Inghilterra, insieme a Von Delius, contro Caracciola e Von Brauchitsch. Nuvolari, impiegando il suo sistema di guida, oltre i limiti, dominava e vinceva con un giro di vantaggio su tutti gli altri piloti.

Tutti i migliori piloti dell'epoca dovettero inchinarsi davanti al fenomenale pilota. Anche organizzatori, giornalisti e sportivi, entusiasti, furono unanimi nel considerare Tazio Nuvolari il più grande pilota di tutte le epoche per le vetture da corsa.

Il suo originale metodo è ancora oggi impiegato da tutti i piloti di rally, con vetture a trazione integrale. Non si deve però dimenticare che Nuvolari all'epoca curvava in questo modo anche con vetture a trazione normale.

MORETTI

Vorrei riportare alla memoria un episodio che ha fatto molto parlare nel 1932, quella corsa di Monza nella quale ci fu un "epico" tra virgolette duello, tra Nuvolari e Fagioli. Lei era presente, insieme a Sanesi.

GUIDOTTI

Fagioli correva con la Maserati. Non dimentichiamo che Fagioli era un pilotone, però la Maserati 16 cilindri era molto più veloce e quindi la difficoltà di Nuvolari era quella di non perdere terreno.

MORETTI

Quindi, secondo lei, quell'episodio discusso, che è finito a "sportellate", nel senso che in una curva nessuno dei due voleva cedere spazio, era dovuto al fatto che Nuvolari cercava di guadagnare nelle curve quello che perdeva nei rettifili.

GUIDOTTI

La Maserati guadagnava sul rettilineo, sulle curve Nuvolari, con la sua maestria, riusciva a recuperare, ma Fagioli oltre ad avere una macchina superiore era anche lui un bravo pilota.

OREFICI

Stavamo dicendo che Nuvolari è stato un grandissimo campione, ma ha avuto fortuna di rappresentare un'epoca di grandi trasformazioni. Si chiedeva prima Moretti, quale altro pilota potrà essere ricordato a cent'anni dalla sua nascita in maniera così clamorosa. Certo non gli assi dei nostri giorni.

Probabilmente, i paragoni fra un'epoca e un'altra sono impossibili, nello sport come nella storia e soprattutto in uno sport così condizionato dal fattore tecnico come le corse nel campo automobilistico.

Comunque Senna, uno dei più grandi piloti di tutti i tempi, sarà ricordato come un grande campione, però resterà sempre nel suo microcosmo sportivo, invece Nuvolari è andato oltre.

Proprio l'altro giorno ripercorrevo le storie parallele di altri grandi campioni degli anni '30, un decennio nel quale l'Italia ha avuto campioni straordinari: Meazza nel calcio, Carnera nel pugilato. Entrambi saranno sempre ricordati, però nell'ambito sportivo.

Tazio Nuvolari, invece, viene celebrato in questo suo centenario come qualche cosa di più di uno sportivo e io credo che la sua figura resterà sempre mitica e continuerà a durare nel tempo.

MORETTI

L'intervento di Orefici ha collocato nel mondo di oggi la figura di Tazio Nuvolari.

A questo punto vorrei fare un flash-back, cioè passare alle testimonianze su Tazio Nuvolari nel periodo del suo massimo fulgore.

E' con noi uno dei testimoni privilegiati, perché ha avuto un posto molto importante nell'automobilismo italiano, proprio nel periodo in cui Nuvolari ha espresso il massimo della sua potenzialità sportiva: il marchese Antonio Brivio, compagno di squadra con Nuvolari in varie occasioni, ma anche avversario.

Colgo l'occasione per mandare un saluto a un amico: Giovannino Lurani, che non sta molto bene e non ha potuto essere qui. Lui sarebbe stato qui, sicuramente, al mio posto, perché era lui la persona più adatta a questo incontro.

Giovannino l'ho incontrato con un microfono in mano quando realizzavo il libro, a Bruxelles, tra una riunione e un'altra di una commissione che lui presiedeva. L'ho preso da parte e mi sono fatto raccontare il suo Nuvolari.

Mi ha raccontato episodi divertentissimi e mi ha dato un quadro vivace di quell'epoca in cui due giovani aristocratici, come Brivio e Lurani, si erano avvicinati al mondo dell'automobile. Sono tutti e due nati nel 1905 e da giovanissimi (perché i primi ricordi di Brivio e Lurani sono degli anni '20), fino alla seconda guerra mondiale sono stati protagonisti.

Brivio, lei è stato compagno di Nuvolari e una volta, lo dico scherzando ma non tanto, compagno - avversario. Mi riferisco al 1934, Gran Premio a Livorno. Fu un episodio abbastanza singolare.

Per una certa serie di ragioni, che lei sicuramente sa e ce le racconterà meglio, il sodalizio tra Enzo Ferrari e Tazio Nuvolari si era incrinato a tal segno che Nuvolari aveva fatto un gesto d'indipendenza.

Aveva acquistato prima una Maserati, con la quale aveva vinto clamorosamente in Belgio, intervenendo anche meccanicamente sulla macchina, e poi si era presentato al Gran Premio del Montenero, la Coppa Ciano, cui era iscritto come Scuderia Ferrari, con un'altra macchina, la sua Maserati personale, con lo stesso numero 40 dell'Alfa Romeo della scuderia Ferrari. Poi ha corso sotto l'insegna della scuderia

Ferrari e Lei era l'altro pilota. Avete combattuto in quell'occasione, pur essendo compagni di squadra.

ANTONIO BRIVIO

Nuvolari, durante la mia attività agonistica, cioè dal 1932 al 1937, è stato il pilota più veloce che io abbia mai conosciuto. Ed era un uomo leale, sincero, un uomo molto riservato, di poche parole. Sorrideva solo dopo una vittoria, non l'ho mai visto ridere, parlava poco, non ha mai portato la moglie alle corse. Però era un donnaiolo, quello lo sapevo io. Lo faceva molto di nascosto, ma certe volte si era tradito con me. Comunque, ho avuto la fortuna o la sfortuna, di avere Nuvolari quale compagno di scuderia nel '33, '35, '36 e '37.

Ho avuto la fortuna, non voglio parlare di abilità perchè era lui che mi insegnava, di fare quattro corse, cioè due Montenero, un circuito di Torino e un circuito di Napoli a ruota con lui, dalla partenza all'arrivo, arrivando secondo. Sono arrivato un'altra volta secondo alla Coppa Ciano a Livorno.

Nuvolari lo ammiravo perchè era molto leale, veramente una persona di prim'ordine, come non erano tutti gli altri corridori.

Ho un'ammirazione per lui e un ricordo indimenticabile.

Purtroppo non posso dire che fosse un amico, perchè credo che lui non fosse amico di nessuno, era amico di una sola cosa: della vittoria. Lui voleva vincere a tutti i costi, divideva i premi, non gli importava niente dei soldi, era un uomo che non vedeva che la vittoria.

Lo potrei dimostrare con un documento, che non ho qui. Quando siamo andati a correre alla Vanderbilt Cup a New York nel 1936, Nuvolari, Farina ed io, lui con Canestrini ha combinato insieme a noi un documento in cui, qualunque cosa succedesse alla sua macchina, gli avremmo passato la nostra se era in prima posizione perchè lui doveva e voleva vincere.

Per fortuna a lui era andata bene; a me era andata male perché a pochi giri dalla fine, quando ero secondo dopo di lui, mi si è rotto un tubo della benzina che portava il carburante al compressore e avevo tre giri di vantaggio sul terzo che era Wimille con la 3,3 litri Bugatti. Ho perso tre giri al box e sono arrivato terzo. Comunque è stata una bella corsa. Nuvolari ha diviso i premi con noi, ma non li ha voluti dividere con Farina perché era uscito di strada al primo giro.

Io credo che lui, dalla mattina alla sera, non pensasse ad altro che alle corse e non comunicava con nessuno. Era veramente un uomo chiuso, un uomo raccolto, un uomo che unicamente cercava di vincere.

Vi posso dire anche delle cose abbastanza comiche. Lui cercava tutti i trucchetti che lo potevano aiutare a vincere. Per esempio, quando lui sorpassava qualcuno che camminava abbastanza forte, passando gli

faceva segno con la mano come dire: guarda la tua ruota; quello si voltava e lui tagliava la corda.

Mi ricordo l'ultima corsa che abbiamo fatto, io e lui, a Brno, in Cecoslovacchia: abbiamo pranzato alla sera insieme, lui, mia moglie, con la quale ero appena sposato, ed io.

Lui, era la fine dell'anno sportivo, mi diceva: guarda, stai attento perché queste nostre due macchine ormai sono vecchie, hanno corso tutto l'anno, sono delicate, può rompersi lo sterzo, magari perdono una ruota, può succedere di tutto.

Tutto per spaventare mia moglie perché influenzasse me e non gli rompessi le scatole. Non che avesse paura di me, per carità, ma perché non gli rompessi le scatole. Aveva di quelle piccole furberie, che dimostravano quanto lui non pensasse che alla vittoria.

Non posso dire altro che io avevo un grosso affetto per lui, per la sua correttezza, per la sua gentilezza, per la sua educazione e per la voglia di vincere sempre.

Ho avuto la fortuna di arrivare quattro volte dietro di lui, e già quella è stata una fortuna; la fortuna di arrivare terzo al Nürburgring nel Gran Premio di Germania del 1935, contro 10 macchine tedesche: 5 Auto Union e 5 Mercedes. Ho fatto un terzo a Montecarlo.

Questi sono i miei onori, che non mi avvicinano, per carità, ma mi mettono nella categoria delle persone che hanno corso insieme a Nuvolari.

MORETTI

Prima di passare la parola a quelli che vogliono porre domande ad Antonio Brivio, devo fare una precisazione: Antonio Brivio non è una personalità di secondo piano. Si riconosceva negli anni '30 non soltanto per quelle bellissime ed elegantissime tute bianche che vestiva con impeccabile eleganza e che faceva il sarto Pozzi a Milano.

ALESSANDRO COLOMBO

Avendo "seguito", tra virgolette, Nuvolari in diverse corse, in cosa consisteva la differenza tra la guida di Nuvolari e quella degli altri?

BRIVIO

Credo che, tra i presenti, sono il solo ad aver fatto parecchie centinaia di chilometri in corsa, a ruota di Nuvolari. Non è vero che Nuvolari fosse scorretto: al contrario, era correttissimo, aveva uno stile assolutamente personale e brillante e vi garantisco che per stare dietro a lui ci voleva un po' di coraggio, anzi molto coraggio. Però si poteva stare tranquilli, perché se passava lui, come passava lui, allora potevo passarci anch'io.

MORETTI

Per parlarci dello stile di guida di Nuvolari, mi spiace che non ci sia in sala Gigi Villorresi. Anche lui ha corso con Nuvolari, ma da giovanissimo pilota alle prime esperienze con la Maserati 1100 proprio al Montenero: ha tentato di stare dietro a Nuvolari per qualche centinaio di metri (non per qualche centinaio di chilometri) e lo ha visto con terrore affrontare le curve come lui non avrebbe mai avuto il coraggio di prendere e di uscirne benissimo.

A quel punto, ha capito tutto, cioè ha capito che doveva cambiare il suo stile di guida, grazie all'esempio di Nuvolari.

Uno dei giornalisti che hanno visto Nuvolari all'inizio, diceva: "Dicono che Nuvolari non abbia stile, ma non ha lo stile che voi siete abituati a vedere, lo stile di Nuvolari è Nuvolari. Questo è l'uomo nuovo con il suo nuovo stile, che non va discusso, ma accettato per i risultati che ottiene".

BRIVIO

Vorrei aggiungere una cosa. Ci sono due tipi di stile, uno della forza fisica, come potrebbe essere Fangio. Fangio era un uomo che dominava la macchina, aveva una forza enorme, avrebbe dominato un camion in corsa; Nuvolari era un affarino magro, piccolo, quindi era tutto di agilità che guidava, ma con stile.

Una delle prerogative uniche di Nuvolari era che lui sapeva mantenere quella velocità, quello stile, quella volontà, per tutta una corsa e per tutte le corse che ha fatto.

GIUSEPPE BUSSO

Vorrei chiedere se ci può fare qualche commento sullo stile di guida di Nuvolari quando è passato dalle vetture a motore anteriore alla Auto Union.

Lui ha imparato molto presto; da principio ha avuto qualche difficoltà e non ha avuto immediatamente successo, però, poi, i tre successi di Monza, Donington e Belgrado, dimostrano che ha saputo adattare il suo stile di guida alla nuova vettura col motore posteriore.

BRIVIO

E' molto difficile rispondere, perché io avrei dovuto correre nel 1937 con l'Auto Union, poi mi sono sposato in primavera. Avrei dovuto andare a stare tre mesi a Zwickau per conoscere la macchina, per abituarci a guidarla, e invece sono rimasto all'Alfa Romeo, anche perché molto carinamente i dirigenti dell'Alfa Romeo mi hanno pregato di rimanere lì e poi mi sposavo, c'era poco da fare. Mi hanno detto: "Adesso, lei si

sposa, fra un po' smetterà di correre, vedrà. Le daremo una posizione all'Alfa Romeo".

Io, l'Auto Union non l'ho mai guidata, però ho visto che tutti quelli che sono saliti sull'Auto Union, se avevano classe sono stati tutti formidabili e si sono adattati alla vettura perché non era così diversa dalle auto con il motore anteriore.

I tecnici che avevano progettato la vettura avevano cercato di ottenere un equilibrio tale da non creare troppe differenze con le auto diciamo così, tradizionali.

MORETTI

Busso, alla domanda che Lei ha posto vorrei dare anch'io una risposta non da testimone perché avevo tre anni nel '38. Vorrei darle una risposta da storico: è vero che uno dei miracoli di Nuvolari è proprio quello di aver saputo adattare la sua tecnica di guida ai più diversi tipi di automobile.

Lui ha passato molti mesi a Zwickau, provando e riprovando la vettura e, in qualche modo, cambiando se stesso proprio per adattarsi alla nuova vettura. Il grande merito di Nuvolari sta nel fatto che i risultati si sono visti subito.

BUSSO

Ho avuto modo di sentire dalla viva voce di Nuvolari questa storia del tempo passato a Zwickau provando l'Auto Union, sia la vecchia Tipo C con il ponte pendolare che la Tipo D col ponte De Dion. Quando ci venne a trovare (Ferrari, me e Varzi) a Maranello nel luglio 1947, ci raccontò delle enormi differenze tra il comportamento della Tipo C col vecchio ponte pendolare e della Tipo D con il De Dion di Eberan von Eberhost.

STEFANO MILANI

Sentendo parlare dello stile di guida di Nuvolari, mi ricordo di aver letto in uno dei libri di memorie di Ferrari della volta in cui salì in macchina con Nuvolari, credo per visionare un circuito.

Nuvolari partì, come credo facesse sempre, a spron battuto e, alla prima curva, Ferrari ebbe la netta impressione che stessero uscendo di strada, quindi si irrigidì aggrappandosi a quello che trovava sulla macchina e con sua grande meraviglia si trovò fuori della curva, avendo seguito una traiettoria per lui impensabile.

Alla seconda curva, si ripeté lo stesso fatto: a quel punto capì che Nuvolari guidava in un modo che gli era sconosciuto, estremamente efficace, molto diverso.

La mia domanda a Brivio che ha percorso centinaia di chilometri dietro Nuvolari è: si riusciva a copiare il suo stile? Nuvolari sembra fosse il primo assoluto a guidare in derapata, nelle curve. Questo suo stile che, stando a quanto diceva Ferrari, prevedeva di puntare il muso della vettura verso l'interno della curva, che cosa aveva di particolare? Si poteva copiare o era in qualche modo inimitabile?

BRIVIO

Guardi, per seguire Nuvolari, per stargli a ruota come gli sono stato io, ripeto, per tanto tempo, bisognava seguire esattamente il sistema di guida suo che altro non era che il sistema di guida mio, soltanto accelerato, cioè era lui che mi trascinava così.

Io, da solo, sono riuscito poche volte ad andare forte come andavo quando ero dietro di lui, perché lui mi trascinava, mi imponeva di andare come lui e mi sentivo tranquillo e sicuro di andare come lui. Non ho fatto nessuna sbandata stando dietro lui, come non le faceva lui.

Il maestro Ugolini può essere testimone di tutto quello che ho detto. È vero o no? Lui m'ha seguito per tutto il tempo delle mie corse.

MORETTI

Vorrei aggiungere a quello che ha detto l'amico Milani, una testimonianza che ho avuto proprio da Enzo Ferrari.

Enzo Ferrari è stato un pilota non banale, contrariamente a quello che qualche storico ha ritenuto di valutare. E il periodo di esperienza in gara è stato alquanto importante per la sua formazione.

Enzo Ferrari era orgogliosissimo di una corsa sola, del suo secondo posto dietro Nuvolari a un Circuito delle Tre Province in cui avevano battagliato ad armi pari. Era orgoglioso di quella sconfitta perché in quel momento lui era l'amministratore delegato della Scuderia Ferrari e Nuvolari era un suo pilota, quindi, diciamo così tra virgolette: "era un suo dipendente" perché aveva un contratto con lui.

Motivo in più per essere orgoglioso di quella sconfitta. Ferrari, tra l'altro, cita quella come la sua ultima corsa; non è vero, forse la considera tale perché è la gara che lui ricorda con maggiore simpatia.

NELLO UGOLINI

Sono stato alla Scuderia Ferrari dal 1932 fino al 1939 e poi abbiamo avuto il divorzio Alfa Romeo - Ferrari e io sono venuto a Milano.

Sono entrato alla Ferrari nel 1932, in maniera stranissima perché io allora mi occupavo di calcio: infatti, i miei trascorsi sono calcistici e automobilistici.

Sono andato in pensione a 75 anni come direttore generale della Ford De Tomaso e ho cominciato a lavorare a 17 anni nel calcio e nell'automobilismo.

Sono stato direttore sportivo della Ferrari per 11 anni, in due riprese, perché anche Ferrari aveva i suoi pregi e i suoi difetti e non era facile andare d'accordo con lui.

Sono stato direttore sportivo al Modena, alla Fiorentina, al Torino, al Bologna e al Venezia, direttore sportivo alla Maserati, direttore sportivo alla Scuderia Serenissima, direttore sportivo alla Scuderia Filipinetti.

Ho cominciato a lavorare a 17 anni, ho smesso a 75. Adesso ne ho 87 compiuti. Sono nato il 9 agosto 1905.

Sono entrato alla Ferrari nel 1932, segnalato dal fratello di S.E. Corni che era governatore della Somalia, perché il fratello, Nanni Corni, era un dirigente del Modena. Sono entrato come segretario del commendator Ferrari.

Nel 1934, sono stato mandato per la prima volta come direttore sportivo al Kesselberg, dove abbiamo fatto una corsa in salita che vinse Stuck con la prima uscita della Auto Union, che era una macchina lunghissima, con un codone che non finiva più. Con Tadini siamo arrivati terzi.

Nel 1935 ho seguito tutta l'attività sportiva della Ferrari e così nel '36, '37, '38, '39. Ho avuto quali piloti, Nuvolari, Brivio, Chiron e molti altri.

Nuvolari ha vinto parecchie corse, però io ritengo che quattro gemme eccezionali della sua carriera siano state il Gran Premio di Germania del 26 luglio 1935, la corsa al Peña Rhin in Spagna, la Vanderbilt in America e il Gran Premio di Budapest.

In Ungheria, come in Germania e a Barcellona, ha avuto come avversari sia le Auto Union sia le Mercedes, mentre a Barcellona c'era solamente la Mercedes. Al Gran Premio di Germania del 1935 c'erano 11 macchine tedesche, e alla verifica (perché allora avevamo la formula dei 750 kg, senza le gomme, senza acqua e senza olio), la Mercedes presentò due vetture soprappeso, per le quali io presentai una lettera alla direzione di corsa che allora era capeggiata dall'ingegner Schmidt del DDAC, che era un mio amico, facendo le riserve perché al termine della corsa fosse rifatto il peso delle macchine.

Dopo un'ora l'ingegner Neubauer, mio carissimo amico che, prima di morire, mi ha mandato un libro con una dedica che veramente è una cosa magnifica, si presentò con le due vetture che erano in peso. Un nostro meccanico che purtroppo è morto, si chiamava Stefani, per caso mise la mano sul pedale del freno. Il pedale andava a fondo, il che vuol dire che per fare il peso, in fase di verifica, avevano levato anche l'olio dai freni.

Ad ogni modo, eravamo andati a correre il G.P. di Germania, e il marchese Brivio lo sa, soprattutto per il premio d'ingaggio perché

indubbiamente, di fronte alle sei e cinque vetture tedesche, avevamo poco da fare.

L'ingaggio di Nuvolari non era stato definito; avevamo definito l'ingaggio di Brivio e quello di Chiron, ma quello di Nuvolari no, perché nonostante le telefonate fatte da Modena con l'ingegner Schmidt non si era mai trovato l'accordo.

Sul posto, sono stato a pranzo e a cena, l'ho seguito per un giorno intero e sono riuscito ad avvicinarmi a quello che si era concordato a Modena: così fu che Nuvolari partecipò alla corsa.

Il marchese Brivio si ricorderà che Nuvolari ha corso con la sua macchina, perché prima della fine degli allenamenti del sabato abbiamo avuto diversi problemi e io con Bazzi, (perché c'eravamo io e Bazzi solo, con pochi meccanici), dovevamo porre rimedio nella notte. Non avevamo neanche un motore di scorta, con tre macchine. L'ingegner Schmidt alla notte non dormiva, girava tutti i box del Nürburgring per vedere se qualcuno riparava i motori per tentare di non pagare il premio d'ingaggio. Poi prescrisse nel regolamento che bisognava fare almeno tre giri per avere diritto all'ingaggio.

Nuvolari provò la vettura di Brivio e fece il terzo miglior tempo, buono per la prima fila.

Al mio rientro a Modena – conservo ancora la velina – scrissi tutta la cronaca del Gran Premio di Germania di quel 26 luglio 1935, che venne poi pubblicata sul giornalino della Scuderia Ferrari, quello che usciva quando le possibilità finanziarie lo consentivano, una volta al mese.

Non so volete che vi legga queste note. Ve le leggo?

MORETTI

Penso che sia un documento abbastanza importante...

Lo posso leggere io per Lei, soltanto per non affaticarla. Io credo che il documento sia abbastanza importante.

(...legge):

"A questo punto dovrei fare una graduatoria dei piloti che nei 19 anni della mia attività sportiva come direttore sulle corse Scuderia Ferrari, Alfa Romeo, Maserati, Scuderia Serenissima e Scuderia Filipinetti, ho diretto su quasi tutti i circuiti del mondo.

Tale compito si rende molto difficile e direi quasi impossibile. Preferisco pertanto per il momento rinunciarvi, ricordando i due grandi premi sulla stessa pista del Nürburgring e due grandi piloti e precisamente Tazio Nuvolari nel 1935 con l'Alfa Romeo P3 della Scuderia Ferrari e Juan Manuel Fangio nel 1957 con la Maserati Formula 1, 2500.

Nel 1935, la scuderia Ferrari, che a quel tempo correva con vetture monoposto Alfa Romeo, partecipò al Gran Premio di Germania con 3 vetture del tipo P3 contro gli squadroni della Mercedes e Auto Union che

schieravano 6 vetture cadauno, con i piloti Brauchitsch, Caracciola, Rosemeyer, Delius, Stuck, Fagioli, Chiron eccetera.

La partecipazione della Scuderia Ferrari al Gran Premio di Germania sul circuito del Nürburgring contro questi due ammirabili avversari che dopo l'avvento della formula del peso (750 kg massimo) avevano pressoché dominato da un paio d'anni su tutti i circuiti con maggior predominio della Mercedes sulla rivale Auto Union, veniva considerata almeno in partenza una presenza puramente di calendario, senza alcuna prospettiva di vittoria e onorevoli piazzamenti.

Tazio Nuvolari, con una corsa commovente e veramente epica, indubbiamente la più bella della sua gloriosa carriera, seppe sovvertire ogni pronostico e portare la rossa Alfa alla vittoria salutata dai 300 mila spettatori presenti.

Dopo i primi due giorni di prove, solo nel tardo pomeriggio del sabato, in accordo col cavaliere Bazzi che aveva la responsabilità tecnica, si decise negli ultimi turni di prova di far provare a Nuvolari la vettura in precedenza assegnata a Brivio, il quale non ne era certo entusiasta.

Dopo due giri le prove vennero chiuse, ma intanto Nuvolari aveva conseguito, fra le meraviglia di tutti, il terzo miglior tempo che gli consentiva di partire in prima fila, vicino alla torre di cronometraggio.

Sostituiti i numeri delle due vetture, l'indomani alla partenza, che veniva disciplinata dal semaforo, quando mancavano pochi secondi, Nuvolari mi fece cenno di avvicinarmi e nell'assordante rumore dei motori mi gridò: "Vede quella bandiera tricolore parzialmente strappata? Al mio arrivo, voglio la bandiera nuova".

In questa sua affermazione il grande campione, che indossava la solita maglietta gialla con la tartaruga e un nastrino tricolore al collo, dimostrava di partire deciso a dare battaglia alle vetture avversarie nella loro tana, pilotando un mezzo nettamente inferiore.

La pista, parzialmente bagnata nella prima metà della corsa, per 11 giri, consentì a Nuvolari di frenare la maggiore potenza delle argentee vetture tedesche e presentarsi al rifornimento quasi simultaneamente a Caracciola, che ne aveva assunto il comando, seguito a poca distanza dal nostro grande campione.

Al rifornimento si verificò una vera tragedia.

Mentre Caracciola, dopo avere effettuato il pieno, ripartì dal box dopo 47 secondi, Nuvolari fu costretto ad un arresto di ben 134 secondi a causa di un guasto alla nostra pompa di rifornimento.

A causa di tale guasto provvedemmo anche al provvidenziale cambio delle gomme posteriori Englebert, operazione che i nostri avversari non effettuarono.

Al passaggio del 12-esimo giro dei 22 da compiere, Nuvolari occupava la quinta posizione con Caracciola al comando con un vantaggio di 89 secondi.

Il nostro grande campione non si arrendeva alla mala sorte e, compiendo prodezze eccezionali, guadagnando posizioni su posizioni: al termine del 21-esimo giro, penultimo della corsa, transitò davanti ai box con soli 19 secondi di ritardo su von Brauchitsch (Mercedes), che aveva assunto il comando.

Dal nostro box osservai che l'amico Neubauer si sbracciava segnalando a Brauchitsch di controllare l'andatura, in quanto era ben visibile che le sue gomme posteriori erano consumate più del previsto.

Il tecnico della casa Englebert col suo binocolo, al penultimo passaggio di Brauchitsch ci confermò la situazione e da parte nostra, al passaggio di Nuvolari dietro al box segnalammo un tempo di distacco inferiore a quello effettivo. Dopo un'interminabile attesa, circa a metà dell'ultimo e decisivo giro, l'altoparlante annunciò che, al Karussel, Brauchitsch, al seguito dello scoppio di una gomma posteriore era stato costretto al ritiro.

Era pertanto la insperata, meritatissima vittoria, del nostro piccolo ma grande campione.

Dopo un'attesa spasmodica, col cronometro stretto nella mano, apparve sulla linea del traguardo la nostra rossa vettura, con alla guida quella maglia gialla col braccio alzato, accolto dal tripudio di trecentomila tedeschi che nonostante la sconfitta delle loro vetture e dei loro beniamini, non lesinarono i loro applausi al vincitore.

Io, Bazzi, l'ingegnere Canestrini il commendatore Castagneto e tutti i meccanici, in preda alla commozione ci precipitammo sulla linea di traguardo in attesa del grande "Nivola", che si era arrestato davanti al palco del vincitore, bagnato come un pulcino per la pioggia caduta pressoché per l'intera corsa.

Mentre io, con le lacrime agli occhi, gli consegnavo la rituale bottiglia di acqua minerale, mi chiese: "Ha provveduto a far rimpiazzare il tricolore lacerato"?

Aggiungo una cosa: alla corsa doveva assistere Hitler, invece mandò Himmler, che era stato in prigione col generale Hühnlein, che era il capo della motorizzazione tedesca. Lui, che indubbiamente aveva preparato il discorso per la vittoria dei tedeschi, si era già tirato fuori dalla tasca, prima che arrivasse Nuvolari, il foglio da leggere.

Naturalmente, quando arrivò Nuvolari non sapeva più cosa dire perché indubbiamente non aveva la parola facile. Solo disse: "Tazio Nuvolari, Sieger des Großen Preis von Deutschland" e poi si fermò. Una pausa. Ripeté ancora: "Tazio Nuvolari, Sieger des Großen Preis von Deutschland".

Allora naturalmente l'ing. Schmidt, capita la situazione, fece suonare l'inno italiano e salì la bandiera tricolore nuova, per la gioia di Nuvolari".

UGOLINI

Pensiamo che la sostituzione delle gomme l'abbiamo fatta perché abbiamo avuto l'incidente nel rifornimento della benzina, se no non l'avremmo fatta. Si rompe il manico della pompa perché allora noi facevamo rifornimento dai fusti da duecento litri. Si avvitava la pompa della benzina e si pompava a mano. C'erano Bignami e Meazza, mi ricordo, che purtroppo sono scomparsi.

La sosta poi si prolungò ancora di più, perché il gallettone della ruota destra andò a finire sotto la macchina e allora bisognò andarlo a pescare. Insomma , abbiamo perso 1' e 42.

CARLO LETO DI PRIOLO

Io sono stato solo spettatore in quegli anni, non un attore come Brivio e il maestro Ugolini.

Ricordo, a proposito di questa fantastica corsa del 1935, di cui tutti mi parlavano, che in Italia nel 1985, l'anniversario è trascorso nell'indifferenza più assoluta.

Fu una rivista tedesca "Das Auto, Motor und Sport" che dedicò due pagine molto dettagliate nella "rivisitazione", come si dice oggi, di questa corsa. Mi parve tanto bella che io ne feci una fotocopia e la mandai all'amico Benzing che sa il tedesco perfettamente; Benzing la trovò interessante e la pubblicò quasi interamente su "Il Giornale", il solo a parlare di questa corsa. Per me fu un capolavoro di Nuvolari e un giorno brillante per lo sport italiano.

Un'altra cosa mi pare che si possa notare, a proposito della difficilissima Auto Union: che furono due motociclisti che riuscirono a dominare questa macchina veramente bene. Tutti gli altri rimasero indietro. Rosemeyer era l'unico che riusciva ad andare con l'Auto Union, la prima, quella lunga un chilometro, come dice il maestro Ugolini, e purtroppo morì. Il secondo fu Tazio Nuvolari.

E mi ricordo l'amico Corrado Millanta, che seguiva molto più le corse del sottoscritto, che mi disse: "Quello che ha fatto Nuvolari con l'Auto Union nessuno è riuscito a farlo dopo Rosemeyer".

La seconda Auto Union, era ancora peggio da guidare della prima e fu Nuvolari che riuscì a farla mettere a posto.

Il capolavoro fu in Inghilterra nel 1938 a Donington, in una classica giornata di acqua torrenziale, quando, al primo giro, Nuvolari arrivò solo davanti a tutti. Io non conosco Donington, ma mi diceva Corrado che c'era una curva in vista delle tribune che veramente divideva i maestri dagli scolari. Nuvolari la fece senza staccare e poi, dopo un po', arrivò il

gruppo, comprese le altre Auto Union e le Mercedes. Nuvolari a Donington in questa macchina diede il giro a tutti, anche a piloti con macchine come la sua.

Credo che, raccontando imprese di questo genere, si possa dire che di Nuvolari c'è n'è stato veramente uno solo.

UGOLINI

Io volevo aggiungere un'altra cosa, che è molto interessante, sulla maniera di guidare di Nuvolari. Spesse volte ci siamo trovati a pranzo con altri piloti che gli chiedevano dopo le prove: "La curva tale in che marcia la fai?" Lui rispondeva: "Ragazzi, nelle curve bisogna entrare forte e uscire forte e allora si fanno i tempi".

BUSSO

In quel famoso Gran Premio di Germania, che viene riconosciuto forse come la migliore prestazione di Nuvolari la Tipo B, aveva la sospensione Dubonnet. Io vorrei mettere questo in rilievo, e questo va accreditato, a mio parere, alla Scuderia Ferrari che fu la prima a mettere una sospensione indipendente sull'Alfa Romeo iniziando l'inevitabile ciclo di miglioramento per colmare la distanza enorme che separava quelle vecchie Alfa Romeo, con le balestre davanti e le balestre dietro dalle meravigliose Auto Union e Mercedes. È così?

UGOLINI

Fu la prima volta in cui vennero utilizzate le sospensioni indipendenti. Ma la Scuderia Ferrari ha fatto anche altre cose: per esempio, la Bimotore, costruita a Modena. Anche la prima Alfa Romeo 1500 è stata fatta a Modena, da Colombo, Masi e Giberti.

Con la Bimotore venne fatto il record sull'autostrada Firenze - Mare ad Altopascio. Dopo un primo tentativo, Nuvolari non fece più il secondo perché prese una sbandata terribile.

MORETTI

Lei nel 1933 ha cominciato la collaborazione con la Scuderia Ferrari.

C'è un episodio del 1933 che è abbastanza noto e discusso: la lotteria di Tripoli.

UGOLINI

Beh, io non c'entravo.

MORETTI

Che lei non c'entrasse lo sappiamo benissimo, è documentato. Volevo solo avere qualche dettaglio in più su questo episodio.

UGOLINI

La lotteria di Tripoli: una volta, estraevano i 33 biglietti una settimana o dieci giorni prima e, di conseguenza, i possessori di biglietti cercavano di prendere contatto con i piloti che erano considerati come i più probabili vincitori.

Io venni a conoscenza, dopo la corsa, che c'era stata una riunione a Tripoli alla quale avevano partecipato tre nostri piloti. C'era l'ingegner Canestrini, si fece uno scritto, si andò alla Banca Nazionale del Lavoro di Roma per ripartire poi i premi fra i vincitori e i possessori dei biglietti.

È saltato fuori che, dopo qualche anno, la Finanza è andata dal vincitore del primo premio, il quale naturalmente non l'aveva ricevuto intero perché una parte era andata ai piloti.

MORETTI

Questo episodio è molto discusso: L'ho citato perché, dovendo parlare di un personaggio, credo vada detto tutto. Diciamo che, tutto sommato, il vero scandalo non fu che alcuni piloti si fossero messi d'accordo, ma che qualcuno era rimasto fuori dall'accordo.

Una delle persone implicata era Borzacchini che, purtroppo, è morto poco dopo, però con quei soldi è riuscito a sistemare la famiglia.

C'è la testimonianza di Canestrini che cita quest'uomo che di notte dice: "Sono diventato ricco". Cioè, finalmente, era riuscito a mettere qualche soldo da parte.

Canestrini stesso, che poi è una figura che nel nostro mondo ha assunto un ruolo di padre nobile stimato e stimatissimo, come ricorda l'amico Lurani ne uscì con una Balilla nuova fiammante. Si trattava, quindi, di qualcosa che veniva accettata, così come Nuvolari era abituato (e l'ha citato anche Brivio) a ripartire i suoi premi pur di avere a disposizione la macchina degli altri piloti in caso di guasti alla sua: come ha fatto alla Coppa Vanderbilt.

Io credo che quello che maggiormente abbia dato fastidio a Nuvolari sia stata proprio la mascheratura finale della vittoria come una grande successo di Varzi, perché tra loro tirarono a sorte, come risulta ormai chiaro. Tra Varzi e Nuvolari doveva vincere Varzi.

La vittima della situazione fu Tim Birkin, il quale era rimasto fuori da questo contratto. Ne erano rimasti fuori parecchi e, tra i tanti, Campari non l'ha mai perdonata. Anche a Ferrari non deve avere fatto piacere il non esser stato informato di questo accordo.

L'altro episodio è, invece, gioioso: la Coppa Vanderbilt del 1936, ma non tanto per la corsa che, in definitiva, non ha avuto grande storia, quanto per tutto il contorno del quale abbiamo saputo tante cose fantastiche.

Abbiamo letto di loschi figuri che si presentavano in albergo e cose di questo genere.

UGOLINI

Noi siamo andati alla Coppa Vanderbilt anche per ragioni politiche, perché Mussolini tramite il segretario del Fascio di Modena ci fece capire che era bene che l'Italia si presentasse per la prima volta in America con un italiano.

Siamo partiti col Rex e siamo andati a correre su quella pista di Roosevelt Field, che era nuova.

Nuvolari, appena il giorno dopo in nostro sbarco, venne avvicinato da due italo-americi, i quali gli dissero che lui non avrebbe dovuto vincere perché loro avevano scommesso 50.000 dollari su di un americano che era veramente il numero uno dei piloti americani.

Nuvolari non accettò. Tornarono il giorno prima della corsa a fare la stessa richiesta, ma Nuvolari ripeté il suo no. Ha solo accettato di fare un'altra corsa per 500 dollari con un italo-americano, dollari che poi risultarono falsi e io ho dovuto recuperarli: sono andato dal sindaco Fiorello La Guardia per recuperarli, che ha fatto chiamare questa persona.

La corsa l'ha vinta Nuvolari come voleva, perché noi avevamo le ruote indipendenti e loro avevano ancora gli assali rigidi.

Anche Brivio poteva arrivare secondo se non avesse avuto quell'incidente: così Wimille si è classificato secondo, perché Brivio si è dovuto fermare al box. Nuvolari ha guadagnato parecchi soldi e anche la Scuderia ha guadagnato parecchio: il primo premio era di \$ 20.000, che al cambio di allora erano 240.000 lire. Il marchese Brivio ha vinto \$ 5.000.

E poi non c'era solo il premio di classifica. Raccoglievano \$ 100 per chi era in testa a ogni giro: Nuvolari ha guadagnato quello che ha voluto. Non ha saputo, invece, sfruttare la pubblicità che gli derivava dalla vittoria della corsa perché lui si è chiuso nella sua camera per due giorni e nessuno l'ha più visto.

Ci sono ancora due gemme di Nuvolari da ricordare.

Al Peña Rhin, a Barcellona, avevamo già il 12 cilindri. C'era la Mercedes, con Caracciola e Lang. Era una corsa di 280 km, non era un Gran Premio, ma noi avevamo anche il problema del rifornimento perché anche dalle prove non era certo se la nostra autonomia fosse sufficiente per l'intera corsa.

Nella prima parte la gara, aveva preso la testa Caracciola, Nuvolari stava dietro, e l'andatura non era eccessiva. Nuvolari negli ultimi tre giri prese la testa, seguito sempre da Caracciola e, ogni volta che passava

davanti ai box, segnalava che si doveva fermare, con la mano destra picchiava sul serbatoio perché si doveva fare rifornimento.

Voi avreste dovuto vedere Neubauer e i meccanici della Mercedes: facevano salti di contentezza.

L'ultimo giro, c'era una discesa con una curva a sinistra. Arriva tutto di traverso, riesce a raddrizzare la macchina ed è arrivato primo per una mezza macchina su Caracciola. Quasi una corsa di cavalli.

Alla sera, in uno Stato con un governo comunista, lui è venuto alla cena con il distintivo del Fascio.

A Budapest si correva in senso contrario alle lancette dell'orologio e il circuito si snodava in un parco, dove c'era un monumento che si aggirava all'esterno, protetto da balle di paglia. C'erano 4 Mercedes e 3 Auto Union.

Lui è partito da Mantova con Compagnoni con la sua macchina francese nuova, senza fare l'immatricolazione, senza targhe, senza niente. È partito da Mantova, noi (Bazzi e io) eravamo già a Budapest.

Alle tre di notte del giovedì, sento suonare il telefono in albergo: era lui, fermo alla dogana ungherese. Era arrivato così, senza targa, fino alla dogana ungherese, dove l'avevano fermato.

Al mattino, sono andato dal Console italiano, che è intervenuto, l'hanno fatto entrare e abbiamo fatto le prove.

Facciamo le prove, lui è quarto. Noi avevamo le gomme Englebert. Brivio si ricorda che le gomme Englebert avevano una curvatura notevole, perciò bisognava avere un certo consumo di gomma per avere una certa tenuta di strada, mentre invece le Continental erano più piatte.

Facciamo un altro turno di prove e Nuvolari da quarto diventa secondo o terzo e dice a me e a Bazzi: "Voi mi dovete segnalare quando ho un minuto di ritardo" Un minuto di ritardo in un circuito cittadino!

Intanto, il direttore di corsa viene da me e dice: "Guardi che Nuvolari mi porta via tutta la paglia del monumento. Lui stringe talmente che porta via la paglia e la paglia va a finire sulla pista, che diventa scivolosa anche per gli altri piloti".

Io lo avverto e lui non mi risponde, perché Nuvolari non era di molte parole: era uno che parlava poco. Pensava solo a vincere la corsa, ma parole poche!

Partono e, quando ha 27 secondi di distacco, noi gli facciamo il segno del minuto di ritardo. A cinque giri dalla fine, Brauchitsch è in testa e lui secondo, subito dietro. I commissari espongono le bandiere, ma Brauchitsch non dava strada. Lui porta via l'ultimo pezzo di paglia del monumento: entra a sinistra e poi sterza a destra e butta fuori Brauchitsch. L'ha buttato fuori, gli ha fatto rompere la sospensione anteriore, ed è arrivato primo.

Lui voleva vincere, non c'era discussione, voleva vincere.

Alla sera Neubauer al banchetto mi è venuto incontro con le braccia alzate e gli ho detto: "Cosa ci vuoi fare, guarda quante volte i commissari gli hanno sventolato la bandiera azzurra e lui non ha dato strada!".

Questo è quanto mi ricordo: mi dovete scusare, ma 87 anni sono molti e molte cose si dimenticano.

Io, a questo punto, devo scusare l'assenza di Giberti, che è a letto dal 23 e purtroppo avrà conseguenze abbastanza serie.

MARCO MAK AUS

Una domanda abbastanza generale: sarebbe interessante sentire qualche dettaglio su Nuvolari nella vita di tutti i giorni. Sono stato particolarmente incuriosito dagli accenni alla 4 CV Renault e vorrei sapere che cosa guidava Nuvolari normalmente e perché.

UGOLINI

Io sono stato in macchina con lui per turismo: guidava con molta saggezza. Di solito, guidava vetture Renault, perché aveva un amico che era il concessionario della marca a Mantova.

MORETTI

Che io sappia, lui girava sempre con macchine "di servizio", cioè Alfa Romeo e anche una Horch, quando era all'Auto Union.

Sicuramente, perché risulta anche dai documenti che abbiamo visto, lui ha avuto delle Lancia, tra le quali un'Augusta che era targata Mantova, proprio sua personale. Poi ha posseduto una Fiat 1500.

Io l'ho visto con una Renault 4 CV: avevo ipotizzato questa scelta per un motivo, direi, culturale, in quanto si mormora che sia figlia di Ferdinand Porsche e quindi pensavo che lui, legato al mito dell'Auto Union, l'avesse scelta sentimentalmente per questo. Ma, forse, ha ragione il Maestro Ugolini: era semplicemente una scelta di economia pratica, quasi familiare.

Ora, prima di sentire Scapinelli che è soprattutto noto per la Mille Miglia del 1948 che ha corso con Nuvolari, vorrei chiamare Ermanno Cozza perché completi il quadro dell'anteguerra.

ERMANN O COZZA

Negli anni '60, Luigi Fusi venne alla Maserati a fare una ricerca del numero di una vettura che aveva vinto il Gran Premio di Spa. Lui cercava una vettura con il numero 3001, ma questo numero corrispondeva a una 2500, ed era una 8C.

Tutti sapevano che la vettura di Spa era una 8CM. Guarda e riguarda, guarda le relazioni, guarda una cosa e l'altra, c'era una vettura, che aveva il telaio allungato o allargato o accorciato: insomma, non si capiva bene. Fusi stava scrivendo il libro sull'Alfa Romeo e voleva conoscere le vetture avversarie e insisteva.

Io non sapevo dove mettere le mani. Finalmente, da una tabellina di tutte le 8CM costruite, che conservo ancora gelosamente, ho scoperto che la vettura era una 8CM 3000 ed era legata a una vicenda che a me sta particolarmente a cuore.

E' una vicenda che ci consente di scoprire e apprezzare il Nuvolari metodico, puntiglioso, un vero preparatore, un tecnico, ben diverso da quell'abusata categoria di piloti tutti impeto e scassa macchine. E questo ci viene confermato dalla vicenda che si svolse qualche settimana prima del Gran Premio del Belgio a Spa, il 9 luglio 1933.

Prima di parlare della corsa direttamente, bisognerebbe conoscere tutti i retroscena di quel periodo in cui la Maserati, allora una piccola casa costruttrice, gioca una carta importante: una volta tanto, più che le corse contavano gli accordi che si stabilivano in quei giorni.

Il pilota migliore voleva la vettura migliore, e siccome al Gran Premio di Montlhéry, Campari con la nuova 8CM aveva stabilito dei record e aveva portato la Maserati in primo piano, molti piloti si stavano convincendo che, oltre all'Alfa Romeo e alla Bugatti, per vincere c'era anche un'altra alternativa.

E questa constatazione, sottilmente tentatrice, si mormorava che facesse un po' il giro delle scuderie rivali: in particolar modo la scuderia Ferrari, che in quel periodo era l'organizzazione più efficiente. Il caso volle che si scontrassero uomini dal carattere e dalla personalità difficilmente conciliabili con le direttive di Enzo Ferrari: in particolare, Tazio Nuvolari aveva molte cose da dimostrare. In questo fine gioco di schermaglie, emergeva anche il problema tecnico, e Nuvolari voleva coinvolgere in particolar modo la validità delle vetture che gli venivano affidate.

La Scuderia Ferrari, si dice, tentò, tramite il commendator Testi che era un collaboratore, addirittura di comperare una o più Maserati. A me, Carlo, il figlio del povero Ettore, disse che sembrava volesse comprare due 8CM. Mi disse: "Ma pensi lei se fosse andata in porto quella cosa lì! Ma, in realtà, era tutta una manovra del Commendatore per fare pressione sull'Alfa e avere le famose P3. Così, l'acquisto delle due vetture non avvenne".

Un nuovo e diverso accordo si concluse, si racconta, in un ristorante di Reims tra Ernesto Maserati e Nuvolari: venne stabilito che il mantovano avrebbe disputato il Gran Premio del Belgio con la stessa vettura

Maserati che Campari aveva usato a Montlhéry e Reims. Si trattava della vettura di cui vi ho detto prima, che era targata BO 9754.

I fratelli Maserati però avevano messo delle condizioni: che la vettura non si poteva toccare, non si poteva modificare in nessun modo. Però, al primo approccio che Nuvolari ebbe con la vettura, trovò qualche difettuccio, in particolar modo le flessioni del telaio che era quello del 3 litri che aveva 220 CV e fletteva, si torceva, insomma non era una vettura adatta a lui. Fece tanto che Compagnoni e Parenti, che avevano seguito la vettura per conto della casa, modificarono l'avantreno, tagliarono il telaio, lo irrigidirono e modificarono le leve dello starter.

Finito il lavoro, il comportamento della vettura era perfettamente adatto al suo stile di guida e aveva la certezza in questo modo di avere la macchina vincente per quella corsa.

Per sorteggio, gli tocca l'ultima fila: Compagnoni e Parenti mettono in moto il motore e stanno controllando tutto quando Nuvolari dice a Compagnoni: "Va a dire a quei due là della Bugatti e dell'Alfa che come danno il via si facciano da parte perché io li passo subito!".

E, in effetti, nelle curve che si snodano nel bosco delle Ardenne, uno ad uno li infilò quasi tutti. A Stavelot (conservo ancora una fotografia nel mio archivio) era secondo. Davanti ai box era in testa e, a ogni giro, migliorava il suo tempo fino a battere il record della pista.

Quella è stata una corsa che ha dimostrato, oltre che l'abilità del pilota, l'abilità del meccanico, e del collaudatore. Un fatto che pochi sanno è che la Maserati a Spa corse iscritta dalla Scuderia Ferrari, perché Nuvolari era iscritto e correva per la scuderia Ferrari. Quando ho saputo questa cosa, maseratiano o maseratista come sono, mi è venuta la pelle d'oca. Allora ho voluto continuare queste ricerche e siamo arrivati alla Coppa Ciano del mese seguente.

Anche qui troviamo il Nuvolari puntiglioso, come dicevo prima. E' andato a Livorno con la 8CM. Si dice che, svuotato il garage di un ciabattino, vi nascose la macchina. Con Borzacchini si alzava il mattino presto, andava a fare il percorso per provare i freni e la rigidità della vettura, rientrava e nascondeva la vettura, tanto che (e qui non sono sicuro, forse il marchese Brivio o il maestro Ugolini potrebbero confermarlo) alla partenza si trovarono due vetture col numero 40?

MORETTI

Vero, ma non alla partenza, durante le prove.

COZZA

Lui comunque scelse la Maserati e, al terzo giro, stabilì il tempo di 13' 25"4/5 che, confrontati col primato da lui stesso stabilito l'anno

precedente con l'Alfa (13'42"), dava l'esatta misura dell'abilità e della maestria del pilota.

MORETTI

Io vorrei aggiungere che la stampa parlò diffusamente dell' "ingegnere" Nuvolari invece che del "pilota" Nuvolari.

Vorrei completare l'aneddoto del messaggio a Varzi, che stava davanti, per dirgli di farsi da parte e lasciarlo passare. Varzi fece un cenno con il capo e disse di sì.

Sembra, però, che alla Bugatti fossero convinti di avere la vittoria in tasca, quindi erano partiti ben attrezzati, così come si conveniva a una squadra sempre molto elegante. E così, dopo la vittoria, ci fu un meccanico di Varzi che arrivò al modestissimo stand di Nuvolari (lui e i due meccanici) portando una bottiglia di champagne, che avevano tenuto in serbo. Una sola, perché bastava. E lo dissero: "Guarda, non è per turcheria: siete in tre, vi basta una bottiglia".

In quanto a Livorno, c'erano due vetture con il numero 40: Nuvolari aveva l'Alfa Romeo iscritta dalla scuderia Ferrari e la sua Maserati.

L'episodio di Spa è vero: Nuvolari chiese il permesso a Ferrari che glielo accordò.

La rottura avvenne dopo Livorno, quando iniziarono a partire le diffide per rotture contrattuali, assieme a querele e contro-querele: Nuvolari nei confronti di Ferrari e Ferrari nei confronti di Nuvolari. La rottura si compone un anno dopo con il rientro di Nuvolari nella Scuderia e all'Alfa Romeo.

Mi corre l'obbligo di ricordare che una delle ragioni del contenzioso tra Ferrari e Nuvolari fosse, a quanto pare, la richiesta di Nuvolari di far cambiare il nome alla Scuderia in "Ferrari-Nuvolari" o "Nuvolari-Ferrari": in realtà, si scontrarono due personalità così diverse. Per Nuvolari (che era stato titolare, a suo tempo, di una scuderia), la scuderia era solamente un mezzo per vincere le corse, per Ferrari era la vita stessa.

LUCA BERGAMASCHI

Sono qui in veste di direttore del Museo Nuvolari di Mantova, nonché di coordinatore di quello che è il Comitato per il centenario della nascita di Tazio Nuvolari. Il Comitato si è prefisso agli inizi di quest'anno e ancor prima, di celebrare nella maniera più degna questo anniversario così importante con una serie di avvenimenti (stiamo parlando al passato perché ormai siamo alla fine), che sono andati dalla parte culturale alla parte sportiva, fino ad arrivare anche alla parte, diciamo, mondana.

Avrete visto per esempio l'emissione filatelica delle Poste Italiane, così come la Mostra d'arte che ancora oggi è aperta al Palazzo Té a Mantova e ancora manifestazioni sportive, come il Gran Premio Nuvolari per auto

storiche e infine quel momento di mondanità della trasmissione RAI di qualche giorno fa.

MORETTI

L'attività di Tazio Nuvolari, rivissuta in questa riunione, è stata divisa in due parti con la pausa della seconda guerra mondiale quale confine.

A cavallo di queste due parti, si collocano gli "anni tedeschi" di Nuvolari, cioè il periodo in cui Tazio ha corso con l'Auto Union.

Dico a cavallo per un senso molto preciso, in quanto, come voi sapete, è vero che la effettiva collaborazione di Nuvolari con l'Auto Union è finita nel 1940-41, cioè all'inizio del periodo bellico, però è anche vero che, come ci dirà l'ingegner Hruska, ha avuto un'appendice non banale nel dopoguerra con la Cisitalia.

L'ordine dei lavori mi avrebbe invitato a dare prima la parola all'amico Cancellieri che, come voi sapete, è il nostro storico ufficiale italiano della storia della Auto Union, ma devo, prima, chiamare l'ing. Hruska, che deve essere a Torino questa sera per impegni improrogabili.

Nell'invitare Hruska, colgo l'occasione per rimediare a una mancanza.

Subito dopo le parole di Sandro Colombo sull'attività motociclistica di Nuvolari, avrei dovuto fare una citazione dei primissimi episodi dell'attività automobilistica di Nuvolari.

Abbiamo qui l'erede Chiribiri, che faceva rilevare l'importanza che ha avuto per la formazione di Tazio Nuvolari la stagione 1924 in cui ha corso con la Chiribiri. Addirittura, mi risulta che l'intenzione di Nuvolari era di disputare la Mille Miglia 1927 con la Chiribiri. Poi è intervenuta la Bianchi con la quale lui aveva un contratto, richiamandolo all'ordinei.

Facendo un salto addirittura di 20 anni, arrivo all'immediato dopoguerra. Sappiamo tutti che dal 1938 al 1940/1941, Nuvolari è stato sotto contratto con la Auto Union.

Ho detto 1940-41, perché Nuvolari, nel 1940, rinnovò il contratto con l'Auto Union, perché l'Auto Union stava preparando la monoposto per la nuova formula dei Gran Premi. Come l'Alfa Romeo aveva costruito, tramite la Scuderia Ferrari, l'Alfetta 158, la Mercedes aveva sorpreso tutti nel Gran Premio di Tripoli 1939 con la sua W165 (macchina brillante che poi non ha avuto quel seguito che avrebbe meritato), anche Auto Union stava costruendo la sua 1500.

Di questa macchina, che poi è diventata la Cisitalia da Gran Premio nel dopoguerra, ho trovato in una rivista del 1940 una notazione a piè di pagina: "Nuvolari, questa mattina, è partito dalla stazione di Verona diretto a Zwickau per provare la nuova Auto Union 1500". L'auto, quindi, esisteva: è stato uno degli strumenti, insieme a Nuvolari, del passaggio dal progetto Auto Union 1500 alla Cisitalia. Fra l'Auto Union 1500 e il progetto 360, c'è una differenza?

RUDOLF HRUSKA

Allora iniziamo a parlare del 1938, quando Nuvolari ha corso il Gran Premio d'Italia. L'anno prima, in Cecoslovacchia, al Gran Premio di Brno, lui aveva un'altra vettura con la quale ha avuto difficoltà per andare fino in fondo. L'Auto Union gli ha chiesto se volesse fare un giro con la loro vettura e, avuto il permesso, ha fatto 5 giri e ha fatto subito il record. Da quel momento, è diventato l'uomo dell'Auto Union e così fino a che è cominciata la guerra.

Durante la guerra, abbiamo avuto un ingegnere che era il capo dell'Organizzazione Todt. Un giorno è venuto in Germania e mi ha detto: "Senti, tu non puoi fare per noi un po' di lavoro per il trattore popolare perché i militari non danno più il permesso di fare altre cose al di fuori della roba bellica. Alla OM fanno autocarri e trattori, forse loro possono fare qualcosa per noi".

Il direttore della OM, contattato in proposito, ha detto: "Forse si potrebbe, ma noi dipendiamo dalla Fiat e dobbiamo chiedere a loro". Telefona allora alla Fiat, al professor Valletta che gli risponde: "No, ma figurati, ti mettono in galera se succede qualche cosa che non va". Alla fine, come era tipico del professore: "Guardate, fate quello che volete, io non so niente, in galera andate voi e non noi". Da quel momento abbiamo cominciato a lavorare con la OM.

Finita la guerra, prendo le mie cose per tornare in Germania. A Bolzano mi dicono: "Lei non può andare".

"Ma perché?"

"Perché dall'altra parte ci sono i russi e gli americani".

Ci hanno portato in un campo come civili perché controllavano tutti quanti e poi mi hanno rilasciato in seguito alla testimonianza in mio favore dei dirigenti della OM.

Tra questi c'era il capo della produzione degli autocarri che aveva fatto con Nuvolari la Mille Miglia. Ha telefonato subito a Nuvolari e gli ha detto: "Tu hai sempre detto che qualcosa si deve fare dopo la guerra. C'è qui l'ing. Hruska che può darci una mano".

Nuvolari si rendeva conto che voler fare subito una monoposto dopo tre mesi dalla fine della guerra era una cosa un po' azzardata e però alla fine ha parlato con tutti finché ha trovato un gruppo interessato e ha detto: "Parliamo con Dusio".

MORETTI

È il famoso incontro che avvenne a casa di Lurani, quel famoso giorno, anzi quella famosa notte, perché poi la riunione si concluse di notte.

HRUSKA

Praticamente era l'inizio per realizzare una monoposto Grand Prix. Dopo sei mesi qualche cosa della progettazione l'avevamo messa in piedi. Sono dovuto tornare a Stoccarda per vedere di fare un programma sul come partire.

L'OK è stato dato, non c'erano più problemi, anche perché, intanto, era tornato il prof. Porsche.

Noi avevamo abbozzato il progetto. Quando il prof. Porsche è arrivato a casa sua, a Kitzbühel, l'abbiamo studiato tutta una giornata e il professore ha detto: "Se ci fossi stato io, non avrei potuto fare meglio". Se vogliamo avere un confronto con la Auto Union 1500, le differenze sono nel frontale, nel telaio che ha un'altra struttura, nelle sospensioni. La nostra nuova vettura montava un motore 12 cilindri, cambio 6 marce, e 4 ruote motrici: di conseguenza, tutto ha dovuto essere rivisto rispetto al progetto dell'Auto Union.

Devo dire che la cosa è andata molto bene e, quando arrivavo in Germania, mi chiedevano sempre: "Ma come farai a realizzare un progetto di quel genere, da solo, là sotto, con quella gente?"

"Guardate - rispondevo - che gli specialisti ci sono anche là". Infatti, in officina, c'erano oltre 30 persone, tutte ex-Fiat, che lavoravano allo sviluppo della nuova monoposto.

Tutto è andato veramente in porto molto bene. Avevamo finito il motore e aspettavamo il compressore: facevamo dei collaudi con la vettura senza compressore per valutare nel frattempo gli altri componenti.

In quanto al rapporto con Nuvolari, ricordo che lui era sempre presente, anche quando eravamo ancora alla fase del lavoro in gruppi di progettazione.

Lui era impaziente e ogni volta diceva: "Questo deve essere l'ultimo problema che abbiamo con questa vettura".

Tornando alla vettura, devo dire che era perfetta perché avevamo fatto tutto quello che era possibile.

Dusio era ricchissimo perché mezza Torino era sua. Poi sono sopravvenute difficoltà finanziarie e ha cominciato a vendere tutto quello che ha potuto: Purtroppo, erano sempre gli "amici" a comprare.

Alla fine è andato in Argentina e ha detto: "Porto la vettura in Argentina e facciamo le gare là". Ha preso gente che non capiva proprio niente e ha rovinato tutto.

MORETTI

Concluderei l'intervento perché Nuvolari nell'episodio Cisitalia si inserisce non soltanto come promotore del contatto tra lo Studio Porsche, lei e Dusio, ma anche perché seguiva costantemente lo sviluppo nella speranza di poter dare l'addio in bellezza alle corse con questa macchina.

C'è una scena molto patetica, quando si veste da corridore per fare il servizio promozionale della macchina con la maglietta gialla e il suo caschetto da corsa.

GIANNI CANCELLIERI

La irresistibile ascesa delle macchine da corsa tedesche, una inquietante metafora del ruolo della Germania negli anni '30, ha inizio con l'avvento della cosiddetta "formula del peso", ossia del peso massimo di 750 chilogrammi, nel 1934. Tuttavia quella prima stagione ha un bilancio agonistico ancora relativamente equilibrato.

Delle dieci principali corse in circuito quattro sono vinte dalla Mercedes, tre dalla Auto Union e tre dall'Alfa Romeo. La Mercedes è già la più forte ma alla Auto Union sono convinti di poterla battere.

Il problema principale della squadra dei 4 anelli è la difficoltà di guida della poderosa 16 cilindri a motore posteriore, problema aggravato dal modesto valore dei piloti.

Il solo Stuck è di primo rango, gli altri sono più o meno oscuri comprimari.

Momberger è veloce ma come Burghaller non ha classe da Grand Prix.

Wilhelm Sebastian è un bravissimo capo meccanico e assistente del direttore sportivo Walb. All'occorrenza scende anche in pista ma con il passo e la mentalità del collaudatore e il principe di Leiningen è uno squisito gentleman driver amico di Ferdinand Porsche e di casa nel suo studio a Stoccarda, ma con 300 CV nella schiena non proprio a suo agio.

A Chemnitz dunque cercano rinforzi. Non sanno di avere in casa l'asso di domani, un giovane biondo e scanzonato di nome Bern Rosemeyer, che corre in moto nella squadra della DKW senza distinguersi più di tanto.

Si guardano intorno. Caracciola, indiscusso numero uno di Germania, è inamovibile dalla Mercedes. Lang fa ancora il meccanico. Von Brauchitsch è ritenuto discontinuo e particolarmente sfortunato, lo chiamano "Pechvogel", come dire un individuo perseguitato dalla disdetta.

Tra i francesi emerge Chiron ma è saldamente in forza all'Alfa Romeo, ovvero alla scuderia Ferrari, così come la rivelazione Guy Moll.

Dreyfus e Sommer sono considerati un gradino sotto, Wimille non è ancora maturo, così come è troppo giovane Seaman in Inghilterra.

Non resta che l'Italia, con i suoi due assi: Nuvolari e Varzi, a favore dei quali giocano anche ragioni di politica sportiva e non soltanto sportiva. In giugno a Venezia si è avuto il primo incontro tra Mussolini e Hitler e gli italiani tutto sommato in questo momento sono gli stranieri meno sgraditi.

La Auto Union contatta tutti e due i nostri campioni.

Il 3 settembre, il lunedì che precede il Gran Premio d'Italia, fa provare Varzi a Monza. Qualche settimana dopo tocca a Nuvolari. Il 20 settembre, tre giorni prima del Gran Premio di Spagna, Tazio, che dà non molto si è ristabilito completamente dai postumi del grave incidente subito il 22 aprile ad Alessandria, percorre qualche giro del circuito Lasarte di San Sebastian al volante della tipo A e nove giorni più tardi, alla vigilia del Gran Premio di Brno, il test viene ripetuto al Masarik Ring. I giornali pubblicano la notizia e la foto e si chiedono se Tazio stia per tornare ad accasarsi, e in Germania, dopo un anno e mezzo di attività gestita in proprio in seguito al divorzio dalla scuderia Ferrari.

La trattativa col pilota mantovano è condotta dal dottor Völter, Richard Völter, responsabile dell'Ufficio Stampa e Propaganda Export della Auto Union. Il 15 ottobre Völter scrive a Nuvolari: "In base alla nostra conversazione di Brno credo di poter essere certo che voi siate disposto a guidare la nostra vettura da corsa e vi prego di farmi conoscere al più presto possibile le vostre proposte e i vostri desideri".

Nuvolari risponde il 25 novembre chiedendo per correre con la Auto Union nel '35 una cifra che non conosciamo, certamente elevata ma non eccessiva probabilmente, tenuto conto della sua straordinaria qualità di pilota e della sua immensa popolarità, ma il 4 dicembre da Zschopau arriva al campione italiano una inattesa doccia fredda.

Il dottor Völter gli scrive: "Caro signore, con dispiacere devo comunicarvi che circa la vostra assunzione sono sopravvenute negli ultimi giorni alcune difficoltà. Tengo a farvi notare che non sono le vostre richieste che ci costringono a interrompere le trattative. Su tali richieste si sarebbe potuto discutere anche se esse erano sensibilmente più elevate di quello che avevamo pensato.

È mio dovere mettervi confidenzialmente al corrente di quella che è stata la causa della rottura delle trattative, il fatto cioè che alcuni dei nostri piloti che abbiamo ingaggiato per la stagione del 1935 hanno espresso qualche perplessità a proposito della vostra assunzione.

Benché io non sia di questo avviso, noi abbiamo comunque tutto l'interesse che fra i nostri corridori per il 1935 ci sia perfetto accordo.

Dopo aver bene riflettuto abbiamo deciso di non continuare le trattative, ma io tengo ancora una volta a sottolineare che l'amministrazione della Auto Union è dolente di questo fatto, come del resto anch'io.

Noi vi rispettiamo molto come uomo di corsa e come uomo di sport e vi preghiamo di essere sicuro della nostra considerazione e della nostra simpatia".

Nuvolari non batte ciglio e l'8 dicembre, molto sportivamente, risponde: "Egregio dottor Völter, a pregiata vostra del 4.12.c.m. prendo nota di quanto in essa esposto circa le difficoltà sorte per il raggiungimento del

nostro accordo ma d'altra parte apprezzo le vostre decisioni per conservare il buon accordo coi vostri conduttori.

A voi signor Völter e all'amministrazione della Auto Union il ringraziamento mio per le espressioni di simpatia e di apprezzamento che ho molto gradito.

Nel prossimo 1935 vi auguro quel trionfo meritato con le Auto Union sperando di essere presente per brindare al successo con voi.

Vogliate gradire i miei cordiali saluti.

Tazio Nuvolari".

Chi fossero i piloti contrari alla assunzione di Nuvolari non è dato sapere, ma è abbastanza logico ipotizzare che l'opposizione venisse dall'unico che con l'arrivo di Tazio avrebbe rischiato di perdere il proprio ruolo di prima guida, e cioè Hans Stuck.

Egli aveva inoltre, con la direzione della casa e con Ferdinand Porsche, un rapporto privilegiato per motivi molto chiari.

Anzitutto era stato fra i primi sostenitori dello studio Porsche e aveva contribuito a finanziare inizialmente, con una sia pur piccola quota azionaria, il progetto della P-Wagen, futura Auto Union da corsa.

Inoltre era riuscito ad avere un colloquio con Hitler poche settimane prima che questi salisse al potere e lo aveva convinto dell'opportunità di promuovere il rilancio internazionale dell'automobilismo germanico, cosa di cui Hitler ricordò quando pochi mesi dopo, marzo 1934, ricevette Porsche e alcuni dirigenti dell'Auto Union e si lasciò persuadere e non assegnare alla sola Mercedes, come inizialmente era intenzionato a fare, il contributo di 600.000 marchi stanziato dal suo Ministro dei Trasporti per la imminente stagione sportiva, ma decise di dividere la somma in due parti, 300.000 alla Mercedes, 300.000 alla Auto Union.

È ben comprensibile dunque che la voce di Stuck fosse, in seno alla squadra, la più attentamente ascoltata.

L'Auto Union assume Achille Varzi. L'ingaggio per il 1935 è di 80.000 marchi. Nuvolari si riconcilia con Enzo Ferrari e torna al volante dell'Alfa Romeo.

Nel '35, la supremazia tedesca si accentua. Delle 14 più importanti corse in circuito, 9 sono vinte dalla Mercedes, 4 dalla Auto Union e una sola dall'Alfa Romeo.

Ma quell'unico exploit, ed è stato ricordato qui dalla viva voce del maestro Ugolini, è clamoroso perché ottenuto proprio nel Gran Premio di Germania al Nürburgring ed è firmato da Tazio Nuvolari.

Arrivo poi al 1936, che passa alla storia come l'unico anno dei sei precedenti lo scoppio della seconda guerra mondiale in cui la Mercedes sia stata superata per numero di vittorie dalle sue antagoniste.

Le principali corse in circuito sono 12: la Auto Union è nella sua stagione d'oro e se ne aggiudica 6, di cui 5 con il fenomenale Rosemeyer. L'Alfa Romeo 4, tutte con Nuvolari, la Mercedes appena 2.

Ma il 1937 vede un prepotente ritorno delle macchine dalla stella a tre punte che conquistano 7 traguardi su 13, lasciandone 5 alla Auto Union e una soltanto all'Alfa, con l'eterno Nuvolari.

Un anno, in definitiva, tutto tedesco, e amaramente negativo per l'Alfa Romeo, alla quale il virtuosismo di Tazio non basta più a mascherare un divario tecnico ormai incolmabile.

Dopo la Coppa Acerbo, scoppia un'autentica bomba. Nuvolari insoddisfatto dalla prestazione della pur potenziata 12C, il 22 agosto corre il Gran Premio di Svizzera al volante di un' Auto Union. Inutile dire che ciò che avviene con il consenso dell'autorità sportiva nazionale, nonché dell'Alfa Romeo che pure alla corsa di Berna aveva iscritto con la Scuderia Ferrari due 12C ufficiali, una per Nuvolari, rimpiazzato poi da Sommer, e una per Farina. E questo, per inciso, può servire a dare un'idea del potere di Tazio in quegli anni.

Al Bremgarten, come permettono i regolamenti sportivi dell'epoca, si classifica due volte al quinto posto con Rosemeyer al quale ha ceduto la propria vettura dopo che un guasto aveva appiedato il pilota tedesco, e al settimo con Fagioli, che a sua volta aveva rilevato.

La partecipazione di Nuvolari, come viene pubblicamente ribadito, è avvenuta a titolo strettamente personale, ma desta comunque scalpore, tanto che, come scrive *l'Auto Italiana* in severo commento di stretta osservanza alfista se non ispirato dalla stessa Alfa o da Enzo Ferrari, non sono mancate le voci secondo le quali l'asso mantovano avrebbe abbandonato l'Alfa Romeo per passare sotto i colori della casa germanica.

E prosegue: "A prescindere dai risultati del suo esperimento, che sono stati quali erano nelle previsioni, senza per questo voler minimamente incrinare la fama del mantovano, è il gesto che si è prestato a discussioni e che, se può essere compreso da quanti conoscono bene l'irrequieto mantovano, dà modo tuttavia a molti di pensare che dopo tutto poteva anche essere risparmiato.

La delusione patita nella infelice prova di Pescara alla guida della nuova Alfa e se si vuole anche un certo stato di nervosismo venutosi a creare nell'ambiente della Casa milanese, deve avere punto l'orgoglio di Nuvolari, e siccome l'orgoglio è un discutibile consigliere, ne è nata una piccola questione di ripicco sfociata nella "trovata" di Berna.

Ma c'è di più. Nuvolari, che vuolsi abbia anche avuto i suoi buoni motivi per fare quello che ha fatto, si è accorto abbastanza presto e comunque sempre in tempo, che la classe non basta per sopperire alle insufficienze di affiatamento con una macchina molto diversa da quelle sulle quali

aveva corso negli ultimi tempi, dimenticando tra l'altro che i dirigenti della Casa tedesca, pur nella loro cortesia e sportività, avrebbero sempre preferito e pertanto favorito, la vittoria dei loro piloti e non di uno straniero, sia pure della fama di Nuvolari.

Comprendiamo che il mantovano possa essere scoraggiato e quindi in uno stato d'animo anormale, in conseguenza della lunga serie di disavventure che hanno caratterizzato le vicende dell'Alfa Romeo (qui, a proposito di stati d'animo anormali, si dimentica che meno di due mesi prima Tazio ha perduto il proprio figlio primogenito, Giorgio, 19 anni non ancora compiuti), ma sappiamo che lo stesso Nuvolari ha dichiarato tutta la sua fiducia nella nuova macchina in preparazione nelle officine del Portello. Si tratta ora di avere pazienza per Nuvolari, così come per tutti gli sportivi italiani".

La predica non finisce qui, come tutto sommato potrebbe, al contrario, continua con altri sussiegosi e non sempre eleganti commenti e ammonimenti.

"Va infine tenuto conto che Nuvolari, pur essendo sempre quel grande asso del volante che tutto il mondo ci invidia, comincia ad accusare il peso degli anni.

Da tre lustri seguiamo il mantovano nella sua attività sportiva, dapprima come motociclista, indi come automobilista e siamo quindi in grado di esprimere un'opinione suffragata da una competente valutazione dei fatti.

All'incalzare dei giovani astri nascenti dei quali parecchi ormai allo zenit e usciti dal vivaio della scuola tedesca, Nuvolari oppone lo splendore della sua classe eccezionale e a parità di condizioni può ancora prendere il sopravvento, ma allorché la bilancia delle condizioni pende a favore dei più giovani avversari, Nuvolari non può con le sue sole forze, ristabilire l'equilibrio.

L'episodio di Berna è ormai chiuso, Nuvolari è ritornato all'ovile e si prepara con alacrità al prossimo cimento di Livorno, che non sarà impresa di poco conto e siamo persuasi che saprà fare dimenticare del tutto l'increscioso episodio della sua luminosa carriera".

Nuvolari non polemizza. A Livorno, dove si disputa quell'anno il Gran Premio d'Italia, dopo una trentina di giri cede la vettura a Farina, con il quale si classifica settimo, e quinto arriva infine a Brno a conclusione di una stagione fra le più oscure del suo albo d'oro.

Nondimeno firma ancora per Alfa Romeo. Dopo una lettera che il direttore generale Ugo Gobato gli scrive il 24 gennaio del 1938, insistendo affettuosamente perché accetti di ridurre un po' la sua richiesta di ingaggio "per le condizioni in cui siamo e in considerazione delle enormi spese che la nostra società deve particolarmente quest'anno sostenere per lo sforzo enorme necessario a ridare al nostro

Paese quel primato sportivo automobilistico che tanto lustro ha portato in passato e dovrà portare in avvenire all'industria italiana".

Nuvolari accetta, ma l'auspicio di Gobato rimane tale. La formula dei grandi premi introduce il limite dei 3 litri di cilindrata e la nuova Alfa Romeo 308 è l'arma con cui l'egemonia delle macchine germaniche dovrebbe essere finalmente spezzata, ma si tratta ahimé di un'altra arma inefficace, che costerà il posto a Vittorio Jano.

L'8 aprile, durante le prove del Gran Premio di Pau, la monoposto di Nuvolari prende fuoco e il pilota, per salvarsi, è costretto a lanciarsi dall'abitacolo in corsa. Contusioni non gravi, ustioni al viso, alle braccia e alle gambe, ma un grosso spavento.

Molto pessimismo, alcuni giorni di riflessione e infine due telegrammi: uno del conte Alberto Bonacossa, Commissario Generale del R.A.C.I., il Reale Automobile Club d'Italia, "Seguito grave incidente Pau profondamente addolorato comunico Vostra Signoria mia immatura rinuncia competizioni automobilistiche".

L'altro a Ugo Gobato: "Fortemente impressionato grave incidente Pau comunico con massimo dispiacere mia decisione rinunciare corse."

Tazio si riprende in fretta come sempre.

Fa un viaggio negli Stati Uniti, va a Indianapolis, dove prova, ma in camicia e cravatta, un paio di monoposto scarsamente competitive.

Torna in Europa, fa sapere in un'intervista di non escludere una sua ripresa dell'attività. Si dichiara nuovamente disponibile a collaborare con l'Alfa ma frattanto si fa avanti l'Auto Union, che è piombata in una crisi senza precedenti.

La mattina del 28 gennaio ha perduto Bernd Rosemeyer, volato via sull'autostrada tra Francoforte e Darmstadt a oltre 430 chilometri all'ora durante un folle tentativo di record.

L'ingegnere Robert Eberan Von Eberhost è il nuovo responsabile tecnico, al posto di Ferdinand Porsche, rimasto come consulente, ma impegnato ormai a tempo pieno nello sviluppo della futura Volkswagen.

Eberan ha progettato la nuova tipo D con un motore di 3 litri a 12 cilindri e almeno una importante innovazione nella sospensione del pesante e instabile retrotreno, l'adozione del ponte De Dion.

Saltato il Gran Premio di Pau, le nuove monoposto dei 4 anelli entrano in scena il 3 luglio a Reims, nel Gran Premio di Francia, con un risultato catastrofico.

In prova Müller distrugge la vettura con carrozzeria aerodinamica che era stata realizzata proprio per trarre vantaggio dai lunghi rettifili del circuito francese e finisce all'ospedale.

Hasse esce di pista in prova, e come se non bastasse si ripete in corsa, imitato dall'esordiente Christian Kautz. Un vero disastro.

Non c'è tempo da perdere. Nuvolari viene contattato con urgenza. C'è anche un incontro milanese con Ferdinand Porsche che, a differenza di altri, ha molta considerazione per la sensibilità meccanica di Nuvolari, oltre che per la sua classe di corridore.

Tazio chiede alla F.A.S.I., la Federazione Automobilistica Sportiva Italiana, ovvero la CSAI dell'epoca, il nulla osta per gareggiare con vetture di marca estera, allegando alla richiesta copia della lettera inviata all'Alfa Corse e nella quale si dichiarava disponibile a riprendere la collaborazione. Una raccomandata di Gobato datata 11 luglio lo invita alle prove in vista del Gran Premio di Germania, ma ormai è tardi. Il 15 luglio la F.A.S.I. lo autorizza a correre per conto della fabbrica tedesca Auto Union.

Prova al Nürburgring, familiarizza con la guida a motore posteriore molto rapidamente e collabora alla messa a punto dell'assetto.

Esordisce nel Gran Premio di Germania, nel quale, al secondo giro, esce subito di strada e si ritira. Torna al box, salta sulla vettura di Müller e si classifica quarto.

Alla Coppa Acerbo si ritira per rottura del ponte, nel Gran Premio di Svizzera arriva soltanto nono, staccatissimo.

Infine esplode, nel Gran Premio d'Italia, riportando l'Auto Union alla vittoria dopo un anno e raccogliendo idealmente l'eredità di Rosemeyer. E l'11 settembre la folla di Monza invade la pista e lo porta in trionfo.

E non minore entusiasmo scatena nel pubblico di Donington il 22 ottobre, vincendo ancora e dando un memorabile saggio di guida che fa coniare a un giornale inglese un titolo che lo farà sorridere: "Music Maestro, please".

Nell'arco del '38 si è corso meno spesso che negli anni precedenti. Soltanto 9 le gare importanti, sei delle quali vinte dalla Mercedes, due dalla Auto Union, una, il Gran Premio di Pau, dalla Delahaye, l'unica marca ad avere optato per il motore di 4 litri e mezzo aspirato anziché per il 3 litri sovralimentato come tutte le altre.

Poi la situazione precipita. Nere nubi si addensano all'orizzonte del 1939. Le auto da corsa e le corse stesse sembrano sopravvivere come assurdi fantasmi di un mondo dal destino inesorabilmente segnato.

Nuvolari con l'Auto Union scende in pista sei volte, un secondo posto nella Eifelrennen, tre ritiri nei Gran Premi del Belgio per incidenti, di Francia e di Germania per guasto, ancora un quinto posto nel Gran Premio di Svizzera. Ma infine, ancora una vittoria nel Gran Premio di Jugoslavia a Belgrado, a suggello di una carriera e di una intera epoca.

Le prove hanno inizio venerdì 1° settembre. All'alba i carri armati della Wehrmacht hanno violato il confine polacco, ma la notizia arriverà a Belgrado soltanto l'indomani.

Alfred Neubauer, il famoso direttore sportivo della Mercedes, nelle sue memorie, rievoca quelle ore drammatiche riferendo tra l'altro anche un episodio grottesco.

"Vedevo che Lang e von Brauchitsch erano molto preoccupati per l'aggravarsi della situazione internazionale e non mi sembravano in condizioni di forma tali da poter guidare al meglio.

La sera precedente la corsa, eravamo al nostro albergo quando ci giunse la notizia che le truppe tedesche avevano invaso la Polonia. Ci guardammo l'un l'altro in un silenzio terrificante.

Il mattino successivo stavo facendo colazione quando Lang entrò: "Brauchitsch mi ha chiesto di trasmetterle i suoi saluti - disse con tristezza - Prende l'aereo e torna a casa". "Cosa? - gridai io - prende l'aereo e torna a casa? E la corsa?". "Ha detto che quando la Patria chiama, un von Brauchitsch deve essere presente".

Bisogna sapere che suo zio, Walter von Brauchitsch, era il comandante in capo dell'esercito.

"Razza di imbecille - urlai - il solo appello a cui deve rispondere oggi è quello di Neubauer".

In pochi minuti raggiunsi l'aeroporto. L'aereo della Lufthansa era pronto a decollare. Con grande faccia tosta salii a bordo dove trovai il giovane Brauchitsch ... Chiaramente non si aspettava che io l'avessi seguito. "Devo insegnarvi le buone maniere - gli dissi - La Patria potrà far senza di voi per qualche ora".

Lasciammo l'aereo per tornare al circuito e soltanto allora mi resi conto che quel volo non era diretto in Germania, bensì in Svizzera".

Mentre Nuvolari vince, dopo una gara molto combattuta, precedendo sul traguardo di Belgrado proprio Manfred Von Brauchitsch, gli ambasciatori di Gran Bretagna e di Francia a Berlino consegnano al Ministro degli Esteri di Hitler, Joachim Von Ribbentrop, le dichiarazioni di guerra dei rispettivi Paesi alla Germania.

Per Tazio questa è l'ultima affermazione importante e per l'Auto Union è addirittura l'ultima corsa. Ma nessuno lo sa in quel momento e la speranza non muore.

Il 16 novembre 1942, Nuvolari compie 50 anni. Malgrado la precarietà delle comunicazioni riceve messaggi augurali da tutto il mondo delle corse.

Da Chemnitz, l'Auto Union gli scrive: "Egregio signor Nuvolari, a compimento del vostro cinquantesimo anno, vi esprimiamo i nostri auguri più cordiali. Potete in questo giorno ripensare con orgoglio e con soddisfazione a una carriera coronata dal successo e piena di lavoro, carriera che nei larghi cerchi dello sport automobilistico, ha trovato un riconoscimento entusiastico e ha iscritto il vostro nome a grandi lettere inestinguibili nella storia delle corse della nostra Casa.

Ripensiamo con grato ricordo ai grandi successi che avete conseguito per l'Auto Union negli anni '38-'39, in particolare dell'11 settembre '38, 22 ottobre '38 e 3 settembre '39 nei Gran Premi d'Italia, a Donington e Belgrado, dove vi riuscì di legare la vittoria alla bandiera della nostra Casa".

Tazio non risponde subito, lo fa anzi con poco meno di un anno di ritardo, ma non è un caso. La sua lettera reca la data dell'8 settembre 1943, ossia il giorno dell'armistizio. Ciò significa che si è messo alla macchina per scrivere subito dopo avere sentito la notizia alla radio.

"La vostra lettera – scrive in quel suo italiano un po' approssimativo ma sempre efficace – inviatami in occasione del mio cinquantésimo compleanno mi è giunta particolarmente gradita. Le vostre amichevoli espressioni di grande riconoscimento da parte vostra per le vittorie duramente strappate nelle battaglie sportive per l'affermazione della vostra grande Casa mi hanno fatto rivivere quelle ore di cameratesca cooperazione dove la mia vita era in gioco per la reciproca vittoria per la supremazia del vostro prodotto. La vostra lettera è per me una documentazione, un premio molto gradito, che unisco ad altri non meno cari avuti nel corso della mia lunga carriera di corridore auto-motociclista.

Del ventennio della mia perigliosa partecipazione alle gare sportive mi rimane la gioia di aver portato la vostra superba macchina, dopo una dura contesa, alla più persuasiva affermazione nella corsa di Belgrado del 1939. Vittoria di reciproca fiducia.

Con questo cameratesco spirito vi mando il mio augurio di buona prosperità a voi e alla vostra industria.

Con molti cordiali saluti".

Ma tutto sta ormai per crollare. Alcune fabbriche della Auto Union saranno presto bombardate e rase al suolo, altre, miracolosamente scampate alla distruzione, verranno a trovarsi al termine della guerra in zona d'occupazione sovietica e saranno adibite a usi differenti o smantellate.

La stessa Auto Union nell'agosto del 1949 sarà cancellata dal registro camerale delle aziende di Chemnitz; tuttavia, il 3 settembre essa verrà subito ricostituita a Ingolstadt.

Cambierà con il passare degli anni diverse denominazioni, Auto Union, DKW, Audi NSU, infine Audi e passerà attraverso diversi assetti proprietari, ma non perderà il bene talora sottostimato ma inestimabile della memoria storica.

Quando Nuvolari chiuderà gli occhi per sempre, su una pagina della Gazzetta dello Sport apparirà questa affettuosa quanto insolita partecipazione:

“Il nostro amico, il nostro modello quale sportivo e corridore Tazio Nuvolari è deceduto venerdì 11 agosto corrente anno a Mantova, dopo lunga e grave malattia.

Tazio Nuvolari è stato un lottatore fedele e coraggioso della Auto Union. Nel segno dei 4 anelli ha conquistato sulle nostre macchine da corsa, negli ultimi anni prima della guerra, numerose vittorie, tutte caratterizzate dalla sua alta perizia e correttezza sportiva.

I Grandi Premi di Inghilterra, d'Italia e della Jugoslavia, sono stati dati all'Auto Union da lui.

Tazio Nuvolari quale Maestro riconosciuto avrà per sempre un posto d'onore nella storia delle corse automobilistiche. Per noi rimarrà simbolo ed esempio di spirito sportivo e di amico sincero.

Con fedele ricordo. Auto Union”.

MORETTI

Alla ripresa dell'attività dopo la guerra, Nuvolari si ripresenta in corsa e lo ritroviamo al volante di macchine di tutti i generi. Con la scuderia Milan prende parte a diverse corse con la Maserati. Lo ritroviamo anche al volante di macchine forse non adatte alla sua classe, come certe 1100 sportive, attrezzate per corse di livello locale. Corre con la Cisitalia, corre con la Ferrari.

Ricordo di aver letto con molto interesse su “L'Auto italiana” nel 1947 che in occasione di un Gran Premio di Pescara si attendeva con ansia la presenza di Nuvolari perché avrebbe provato una Ferrari da Gran Premio. La macchina non arrivò per un ritardo di produzione, esordì nell'ottobre '48, al premio del Valentino. La storia è che Nuvolari arrivò per provare la macchina, non la trovò e ripartì: si dovette chiamare Sommer per sostituirlo.

Mi piace ricordare questo episodio che dimostra come Nuvolari, ormai negli ultimi anni della sua attività sportiva, fosse così pervaso dal fuoco della corsa, dal desiderio di provare questa nuova Ferrari, che non riuscì a nascondere il suo disappunto, quasi fosse un ragazzino esordiente.

BUSO

La gara di Pescara era in calendario al 15 agosto, però noi avevamo già avuto un contatto: Nuvolari aveva fatto una corsa per la Ferrari: a Forlì il 6 luglio 1947. Vinse, praticamente senza avversari. Vinse poi a Parma il 13 luglio. Non ricordo che ci siano stati contatti importanti tra Ferrari e Nuvolari per Pescara.

Ho detto prima che avversari di grande livello non ce n'erano, quindi Ferrari contava sul nome della persona, tenendo conto anche della famosa Mille Miglia 1947, nella quale Nuvolari si era classificato secondo

in una spider inondata dalla pioggia e arrivando soltanto dopo Romano-Biondetti che aveva un'Alfa Romeo 2.9 guida interna.

La corsa che ricordo più nettamente di Nuvolari con una Ferrari è quella di Parma: vinse davanti a Cortese con quella che in Ferrari si chiamava autobotte ed era una versione della 125 disegnata da me.

Non mi ero mai occupato di carrozzerie e ho fatto qualche cosa di orrendo, che poi Bazzi si è incaricato di cancellare dalla terra prima della gara di Livorno.

Quello che più ricordo di Nuvolari a Parma è la maschera di garza davanti al viso. Stava in piedi su uno dei due sedili della macchina, avendo accanto, sull'altro sedile, miss Parma, che era un fior di ragazza. Ha fatto un giro d'onore con questa figliola ed è una cosa che mi è rimasta viva nella mente: mi sembra di vederlo in quel momento, che sembrava dovesse cadere accanto a questo splendore di donna.

Dopo, c'è Bazzi che distrugge l'autobotte, e Livorno dove Nuvolari si ritira per il guaio alla pompa della benzina, guaio che probabilmente aveva causato anche i precedenti ritiri perché le bruciature di guarnizioni e anche di valvole penso fossero dovute a insufficiente alimentazione.

Vorrei soltanto aggiungere che devo a lui l'essermi rafforzato nelle opinioni che mi ero fatto sulle sospensioni, specialmente quelle posteriori. Durante la prima visita del 3 luglio alla Ferrari, quando era in ballo la partecipazione a Forlì, Nuvolari raccontò a Ferrari, a Bazzi, a me, a Galetta e a tutti gli altri della Scuderia, le vicissitudini della Tipo C Auto Union, e i miglioramenti che erano stati conseguiti sulla D spostando indietro il posto di guida, ma, soprattutto, montando il ponte De Dion, disegnato da Eberan.

Questo non faceva che rafforzare la mia convinzione che il ponte De Dion fosse il più adatto come sospensione posteriore per macchine come le nostre.

MORETTI

Ho trovato un articolo dell'Auto Italiana che descrive la corsa di Parma e che completa il ricordo di Busso.

Nuvolari vince dopo una corsa un po' turbolenta: non si sa se, effettivamente, si spegne il motore in partenza, oppure se Nuvolari lo abbia fatto per dare un po' di pepe alla corsa. Comunque, agguanta tutti i concorrenti e vince.

Leggo il testo: "Al diciottesimo giro, Nuvolari ha coronato il suo inseguimento. La gara e la vittoria di Nuvolari elettrizzano il pubblico che rompe gli sbarramenti e a valanga si rovescia addosso a Nuvolari, la cui espressione, ore che è cessata la tensione nervosa che lo sosteneva, è sofferente. Ma il pubblico nulla capisce nel suo entusiasmo e "Nivola" si salva in parte ospitando a bordo miss Parma con relativo fascio di fiori e

parte per il giro d'onore, sempre compresso dalla folla, che pare decisa a farsi arrotare.

Alla fine del giro i meccanici della Ferrari, con metodi energici e persuasivi, lo estraggono dalla vettura e riescono ad accompagnarlo ad altra macchina e a ricondurlo in albergo".

Ecco, lo scritto rende questa doppia figura, diciamo la parte gloriosa dell'uomo e la parte più debole dell'uomo malato.

A questo punto sentiamo Sergio Scapinelli, che ha fatto con Nuvolari la Mille Miglia del 1948. È un momento abbastanza piacevole perché questo è, anche se non cronologicamente, l'ultimo grande episodio che lo vede protagonista, tanto che Biondetti, vincitore, dirà: "Scusate se ho vinto". Tutta la stampa, tutta quanta l'Italia esalta quella corsa sfortunata di Nuvolari

SERGIO SCAPINELLI

La Mille Miglia 1948 è una corsa che non si può dimenticare. Di prima mattina, ero un po' titubante nel pensare di arrivare alla fine perché, nonostante la scarsa visibilità, si andava molto forte. Poi quando si cominciò a vederci un pochino, all'alba, arrivammo verso Mantova, dove c'era un ponte di barche con tutte le bandiere rosse che segnalavano di rallentare. Si passò sopra questo ponte quasi di traverso, ma senza rallentare. Più avanti ancora, c'era la nebbia, non si vedeva niente. Io pensavo che lui avesse il radar, ma mi abbassai nella macchina perché qualcosa poteva pure succedere. Invece si andava sempre sparati, senza inconvenienti.

Finita la strada piana, arrivammo dalla parte di Rimini, cominciammo a fare gli Appennini, a un bel momento, in una curva a sinistra, abbastanza stretta, si vide che la macchina precedente andava a finire su dell'olio. Anche lui entrò sull'olio, ma fece fare alla vettura un giro perché, altrimenti, si andava fuori. Nello stesso tempo mi disse: "Facciamo anche rifornimento di fortuna", perché il serbatoio era piccolo.

Prima di scendere, avevo già aperto il tappo, poi come la macchina fu ferma io ero già fuori con le gambe, misi quel po' di benzina, gettai dentro il recipiente che conteneva la benzina, poi infilai una gamba, ma l'altra non feci a tempo perché era già partito. Sembrava che dovessi lasciarla lì, invece, pian piano, mi sono arrangiato e me la sono tirata dietro.

Arrivammo a Roma abbastanza bene.

Il maestro Ugolini dice che al controllo di Firenze cercavo di scappare: no, cercavo di fare una cosa diversa, non di scappare, perché non potevo farlo lì. E poi siamo partiti, ma ricordo che sulla Firenze-Mare mi addormentai perché ero molto stanco.

Preparando la macchina non si era dormito e, alla fine, ha prevalso la stanchezza. Mi ha dato un colpetto, mi ha svegliato, ma da Firenze in poi non c'era più tempo di addormentarsi, perché sulla Futa la corsa era abbastanza agitata.

A un tratto, arrivammo ad una curva, suonava il clacson per chiedere strada. Quello che ci precedeva non gliel'ha data, lui è passato ugualmente e andammo a fregare col mozzo della ruota anteriore. Mi ha chiesto solamente: "Va tutto bene, lì?"

Furono davvero tanti i salti che facemmo su quella macchina. Non era una macchina preparata per una Mille Miglia: per lui era un giocattolo, non era una vettura da corsa.

Arrivammo a Bologna, quando io sentii uno sfregamento dell'albero di trasmissione contro la carrozzeria. Si era rotto il supporto della balestra posteriore e la vettura si era abbassata da una parte. Arrivammo a Bologna. Al controllo, io volevo scendere per vedere, ma lui: "Lascia stare, ci guardiamo quando siamo a Reggio".

Fu un azzardo perché era tutto sostenuto da un perno di 12 millimetri: va bene che era d'acciaio, ma se si rompeva, si metteva di traverso il ponte.

E così, alla meglio, siamo arrivati a Reggio Emilia, dove c'era il commendator Ferrari. Ha visto le condizioni della macchina: mancava il cofano, mancava un parafango, il supporto della ruota posteriore era staccato, la ruota di scorta si muoveva sopra il serbatoio della benzina. Ha dato ordine di smettere, di fermarsi completamente.

Nuvolari è sceso, ma si vedeva che le forze gli erano venute meno. Lo portarono nella camera da letto del prete, vicino alla chiesa, lo andai a trovare: si era già ripreso e mi disse: "Sarà per il prossimo anno".

MORETTI

Prima di Reggio Emilia, la macchina aveva perso un po' di pezzi per strada, quali?

SCAPINELLI

Un parafango, roba che non aveva nessun valore. Gli avevo detto: "Si fermi un momentino che lo stacco". Mi ha detto: "Si stacca da solo". E così avvenne.

MORETTI

E il cofano?

SCAPINELLI

Facemmo rifornimento e si vede che non lo agganciarono bene. A un bel momento, quando andavamo in pieno, si alzò davanti e poi si mise di

fianco. Lui mi diceva: "spingilo via!". E io rispondevo: "No, perché io vado sotto, quello lì mi dà una sberla e mi fa male". Allora si allungò lui, senza fermarsi, si allungò, diede un colpo col braccio, e le molle si staccarono.

LORENZO BOSCARELLI

Prima abbiamo sentito delle testimonianze di piloti sullo stile di guida di Nuvolari. Vorrei sapere da Scapinelli che cosa si provava, a parte quello che lui ci ha già detto circa la spericolatezza del pilota, dal punto di vista della valutazione delle doti tecniche del pilota. Che cosa contraddistingueva lo stile di guida di Nuvolari?

SCAPINELLI

Io sono andato anche con altri corridori su auto diverse. Sono andato coi Besana sulle loro Ferrari, sono andato con Bracco che aveva la Ferrari e aveva anche una monoposto, aveva anche una Maserati, col quale andai a fare le Dolomiti, ma era tutta un'altra cosa, era molto diverso. C'è un abisso tra loro e Nuvolari. Anche Bracco, nonostante dicano abbia una bella guida, da Nuvolari era molto distante.

Nuvolari sfruttava la marcia, il motore lo sfruttava tutto quanto. Nuvolari le faceva correre le macchine, la marcia era sempre più lunga, lui cambiava in curva, cambiava prima, lui cambiava in tutti i momenti in cui lo riteneva necessario.

Invece, gli altri cambiavano prima della curva, come sarebbe la regola, ma lui era tanto veloce nel cambiare che lo faceva anche nel mezzo della curva. Era velocissimo anche nei movimenti. Io lo guardavo, con questi due piedini che si muovevano, era rapidissimo, molto sincronizzato col motore. Quando arrivava ai giri lui era pronto. Non si sentiva mai una "cambiata" fatta male, era meraviglioso andare con lui. Usava poco i freni perché diceva che a usare i freni si andava piano e non si arrivava.

Abbiamo fatto la Mille Miglia, non siamo arrivati alla fine, ma i freni anteriori non si erano ancora adattati: vuol dire che si frenava poco.

MINETTI

Quando Nuvolari venne con me a fare un giretto sopra la città, con un mio aeroplano, disse una frase tipo: "Questo è un lavoro che mi piace". Allora io gli risposi: "Prendi il brevetto".

Andò a Verona a fare la scuola, poi tornò e volle volare di nuovo col mio aeroplano provocandomi una paura tremenda perché a vedere lui in aeroplano mi sono detto: qui va per aria lui e il mio aeroplano, invece no, lui riuscì a dominare anche la macchina volante, poi con me fece qualche altro giretto e gli feci vedere i piccoli trucchi.

A quanto ne so, non fece mai voli lunghi.

Acquistò un Saiman, però io non lo vidi mai né mai lo provai quell'aeroplano.

Avevamo fatto molta amicizia sul Rex quando andammo in America. Poi sono quelle simpatie che nascono da sole nel mondo: si vede che lui l'aveva per me e io per lui.

Una volta, andai con lui, in auto, a Berna: quando guidava non metteva tanta paura nei passeggeri. Ho avuto più paura con Alberto Ascari, tornando dalla Svizzera.

MORETTI

Io vorrei aggiungere qualcosa al ricordo di Nuvolari aviatore, prendendo spunto anche dal viaggio sul Rex per la Coppa Vanderbilt 1936.

Non abbiamo parlato del rapporto fra Varzi e Nuvolari, che sono stati, a torto o a ragione, eletti come due campioni antagonisti.

Alla vigilia della partenza per la Coppa Vanderbilt (Varzi stesso lo ricorda in un suo scritto sulla Domenica Sportiva), Nuvolari passò la serata a Milano con Achille Varzi.

Varzi era in un momento non particolarmente felice della sua stagione agonistica e della sua vita. Siamo in un momento di crisi di Varzi e di questi due piloti, quello più anziano, Nuvolari, all'apice del successo, era in partenza verso una corsa che si sapeva già sarebbe stata vittoriosa, un momento di gloria.

Passano la serata assieme e parlano di aeroplani. Ricorda Varzi: "In quella serata, ebbi da parte di Nuvolari una reazione tanto entusiasta del volo, di essersi comprato questo velivolo, che decisi di comprarlo anch'io". Non lo comprerò mai.

Queste due figure, sempre presentate come personalità contrapposte, in fondo, non lo erano affatto.

Erano diversi, erano due personaggi che avevano una natura e anche un'educazione diversa. Uno più estroverso, l'altro più introverso. Va notato che Varzi è passato alla storia come un viveur, un gaudente. Non era vero per niente: era un uomo rigidissimo, che ha avuto soltanto una sbandata nella vita e nelle corse. In quella in corsa, purtroppo, c'è morto e quella nella vita che gli ha provocato, diciamo, qualche difficoltà personale. Non era certamente un uomo gaudente.

Nuvolari, al contrario, che passa per essere un uomo tutto corse e casa, era un uomo più estroverso, brillante, aperto verso le grazie femminili: era completamente diverso dall'immagine stereotipata che abbiamo.

UGOLINI

All'arrivo del Rex a Genova, di ritorno dalla Vanderbilt, c'era anche Varzi che era entusiasta e si trovava lì con l'ingegner Gobbato.

Vorrei confermare che quando si smontavano le auto guidate da Nuvolari, i freni erano intatti, si erano appena adattate le suole.

MORETTI

In conclusione, siamo stati tutti quanti insieme con Brivio sui tornanti del circuito di Montenero, così come siamo stati tutti quanti insieme con Scapinelli e abbiamo dormito con lui anche sull'autostrada.

Torno al punto di partenza: oggi, Nuvolari è ancora tanto vivo che ci sembra di averlo qui fra noi, non solo per le testimonianze degli altri, ma anche per quello che ha fatto. Il tutto ha la freschezza della contemporaneità.