

# PILOTI DELL'ALTRO MONDO

Come si correva tanto tempo fa

Nuvolari · Varzi · Lurani nelle Monografie Aisa



# Sommario

Introduzione **Il mito rivissuto - La voce di chi c'era** di *Lorenzo Boscarelli* . . . . . pag. 6

## **NUVOLARI**

<b>Monografia Aisa 16 - Conferenza 17 ottobre 1992, Milano</b> . . . . .	7
Tazio Nuvolari oggi di <i>Valerio Moretti</i> . . . . .	8
Nuvolari <i>canzone</i> di <i>Dalla-Roversi</i> . . . . .	9
Cenni biografici: Tazio Nuvolari di <i>Gianni Cancellieri</i> . . . . .	10
Le vittorie più importanti di <i>Gianni Cancellieri</i> . . . . .	12
Cenni biografici: Valerio Moretti, Battista Guidotti . . . . .	13
Nuvolari sulle due ruote di <i>Alessandro Colombo</i> . . . . .	14
Alfa Romeo e Scuderia Ferrari di <i>Battista Guidotti</i> . . . . .	15
Lui era amico solo della vittoria di <i>Antonio Brivio</i> . . . . .	16
Cenni biografici: Antonio "Tonino" Brivio Sforza . . . . .	22
Le quattro gemme di Nuvolari di <i>Nello Ugolini</i> . . . . .	24
GP di Germania 1935 mito e realtà di <i>Aldo Zana</i> . . . . .	35
"Mr. Nuvolari you're a great man and a true champion" di <i>Aldo Zana</i> . . . . .	41
L'intermezzo Maserati di <i>Ermanno Cozza</i> . . . . .	46
Le Maserati di Nuvolari di <i>Alessandro Silva, Adam Ferrington, Simon Moore, Emmanuel Rault</i> . . . . .	51
Herr Nuvolari Auto Union di <i>Gianni Cancellieri</i> . . . . .	53
Il sogno della Cisitalia Grand Prix di <i>Rudolf Hruska</i> . . . . .	67
Una Grand Prix per l'Italia di <i>Ferry Porsche</i> . . . . .	74
Le corse del dopoguerra di <i>Valerio Moretti, Giuseppe Busso</i> . . . . .	76
La gloriosa Mille Miglia 1948 di <i>Sergio Scapinelli</i> . . . . .	78
Nuvolari e Varzi di <i>Valerio Moretti</i> . . . . .	81
Fenomenologia di Nuvolari da "Scuderia Ferrari" . . . . .	82
Bibliografia selezionata . . . . .	86

## **VARZI**

<b>Monografia Aisa 40 - Conferenza 7 ottobre 1998, Milano</b> . . . . .	87
Achille Varzi il cesellatore della guida di <i>Aldo Zana</i> . . . . .	88
Cenni biografici: Ugo Ricordi . . . . .	97
Morte sul muletto . . . . .	113
Note e bibliografia . . . . .	114

## **LURANI**

<b>Monografia Aisa 10 - Conferenza 20 giugno 1990, Milano</b> . . . . .	115
Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota di <i>Giovanni Lurani</i> . . . . .	116
Cenni biografici: Giovanni Lurani Cernuschi . . . . .	117
Brooklands il primo circuito permanente al mondo . . . . .	122
Mille Miglia 1933 di <i>George Eyston</i> . . . . .	132
Guerra e dopoguerra: corse nel mondo di <i>Achille Varzi</i> . . . . .	151

# Introduzione

## Il mito rivissuto - La voce di chi c'era

**LORENZO BOSCARELLI.** I volti dei piloti le cui vicende sono narrate in questo libro sono noti a qualsiasi appassionato di corse di automobili o di motociclette. Subito li riconosciamo, anche se ritratti in corsa, magari da un fotografo non provetto, perché le loro fisionomie e corporature non erano nascoste da abitacoli, caschi e tute, ma esposte al vento della corsa e agli sguardi degli astanti. Per questo li sentiamo vicini e familiari.

Quando li pensiamo, ci vengono alla mente loro stessi come persone, immaginate, certo, non reali, perché ben pochi di noi li hanno conosciuti, ma l'evidenza del loro aspetto si ritrova anche nella concretezza e immediatezza dei ricordi di chi narra le loro vicende, o dei loro racconti, che leggiamo nelle pagine che seguono. Sono persone reali, che in alcuni casi sono divenute qualcosa di simile a un mito (Nuvolari, Varzi), ma che mantengono una dimensione umana che ce li fa sentire sempre vicini, pur nella distanza del tempo e delle situazioni.

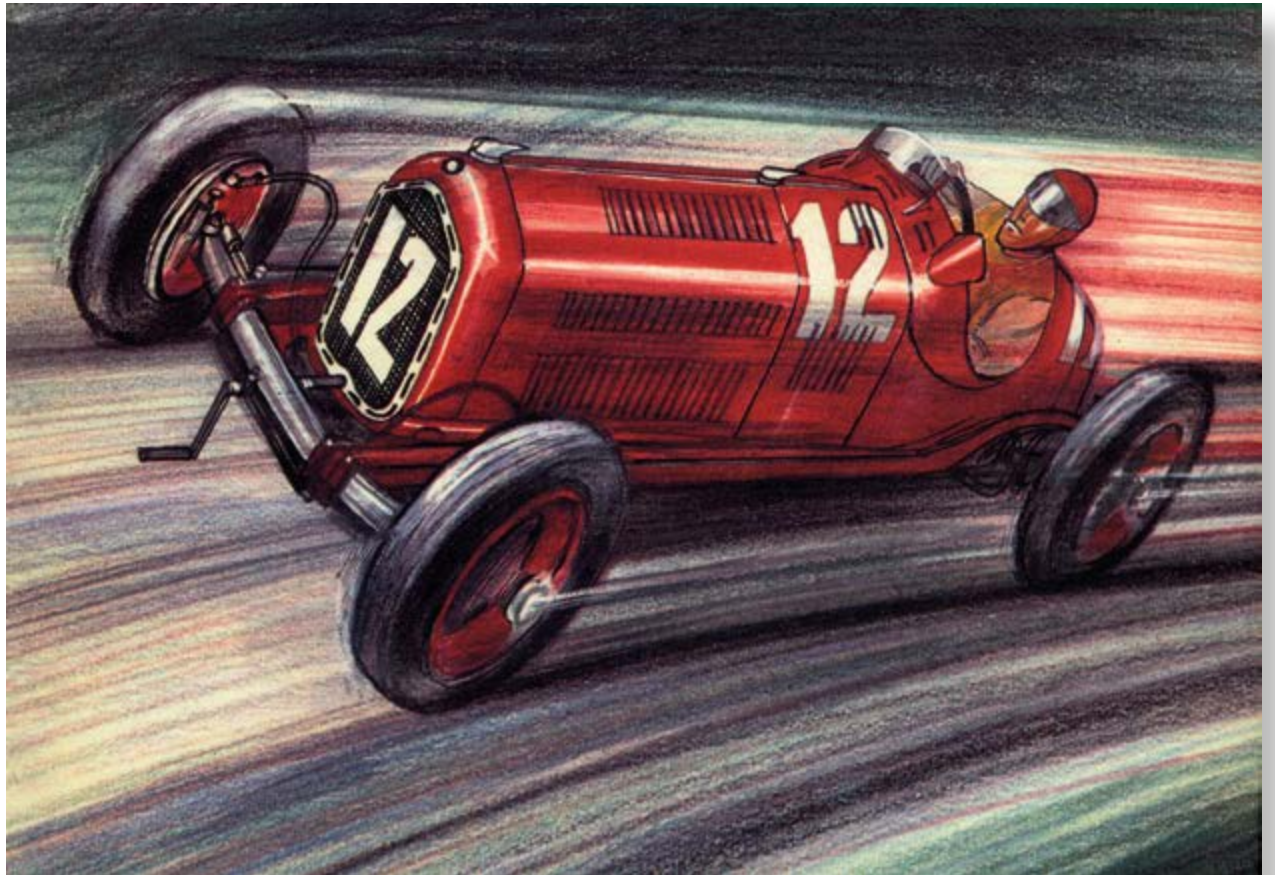
L'Aisa ha avuto la possibilità di raccogliere i ricordi di alcuni di questi piloti o di chi ha vissuto accanto a loro, in gara e in circostanze di vita quotidiana, e ciò consente di offrire una documentazione ben più interessante, riteniamo, del racconto delle loro vicende sportive e delle loro vittorie. Queste, sono a disposizione di chiunque abbia l'intenzione e la pazienza di informarsi. Cosa si prova stando seduti accanto a Tazio Nuvolari durante una Mille Miglia o seguendolo per centinaia di chilometri, durante un Gran Premio, sono invece sensazioni che è arduo rintracciare da altre fonti.

Questo libro è il frutto dell'attività dell'Aisa e del paziente, scrupoloso, appassionato lavoro di ricercatore, storico e comunicatore di Aldo Zana, al quale va il merito della sua realizzazione. Così come dobbiamo essere grati a chi ha collaborato con lui nella ricerca della documentazione fotografica, della quale le originarie Monografie erano prive.

Abbiamo deciso di pubblicare questo volume per valorizzare il patrimonio di documenti e testimonianze che abbiamo raccolto in quasi trent'anni di attività e per farne un dono ai nostri soci, il cui sostegno ci consente di proseguire nel nostro lavoro. Siamo accomunati da una forte passione: è bello celebrarla in un modo che ci può anche inorgogliare, oltre a procurarci il piacere di riscoprire o sapere cose dimenticate o che mai avevamo conosciuto.

*Lorenzo Boscarelli è presidente Aisa.*

# NUVOLARI



## TAZIO NUVOLARI TRA STORIA E LEGGENDA

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

Coordinatore: **Valerio Moretti**

Milano, Museo della Scienza e Tecnologia, 17 ottobre 1992

Monografia Aisa 16

## Cenni biografici

### Valerio Moretti

Nato a Roma l'1 giugno 1935, architetto, è uno dei fondatori dell'interesse e dell'associazionismo organizzato per le auto d'epoca e la storia del motorismo in Italia.

Nel 1956, è stato fondatore, poi segretario e presidente, del Circolo Romano La Manovella, primo club italiano di automobilismo d'epoca. Fondatore nel 1961 del Veteran Car Club d'Italia, ha fatto parte del Comitato Esecutivo fino alla fusione con la Federazione Italiana Automobili d'Epoca (1967) nell'Asi, Automotoclub Storico Italiano, di cui è stato consigliere federale dall'inizio, poi vice-presidente e presidente della Commissione Cultura.

In ambito Fiva, Fédération Internationale des Véhicules Anciennes, ha fatto parte della Commissione Culturale di cui è diventato vice-presidente.

È membro titolare italiano della Commissione Storica Internazionale della Fia, Fédération Internationale de



l'Automobile, ed è presidente del Gruppo di Lavoro Racing Cars.

Accanto a una lunga lista di importanti opere di urbanistica, edilizia generale, restauro e ristrutturazione, è autore di parecchie pubblicazioni su questi argomenti.

In tema di automobilismo d'epoca ha scritto numerosi libri, diventati referenze preziose, su corse, grandi marche, personaggi, in particolare per le Edizioni di Autocritica. Il suo libro più recente è: "Debutto a Caracalla - La prima vittoria della Ferrari", Edizioni Asi, Torino 2015.

Nel 1993, ha vinto il Premio Itala dell'Aisa con il volume: "Quando corre Nuvolari".

---

## Cenni biografici

### Battista Renzo "Gianbattista" Guidotti

Nato a Bellagio (Como) il 30 gennaio 1902, entrò all'Alfa Romeo come meccanico per poi diventare collaudatore partecipando come seconda guida a diverse corse sulle RL e 6C 1500.

La sua prima gara fu la Cuneo-Colle della Maddalena nel 1927 con Emilio Gola. Con la 6C 1500 SS, assieme ad Attilio Marinoni (Lodi 1892-Autostrada Milano-Laghi 1940), fu quarto assoluto e secondo della Classe F, fino a 1.500 cc, nella Mille Miglia 1928 vinta da Giuseppe Campari su di un'Alfa Romeo dello stesso modello. Nella Mille Miglia 1929, con Francesco Pirola su Alfa Romeo 6C 1500 "Siluro" Ghia, si classificò tredicesimo assoluto e secondo della Classe fino a 1.500 cc.

Vinse la Mille Miglia 1930 al fianco di Tazio Nuvolari sulla 1750 GS spider Zagato numero di gara 84 in 16.18'59". Fu terzo assoluto al Giro di Sicilia 1933.

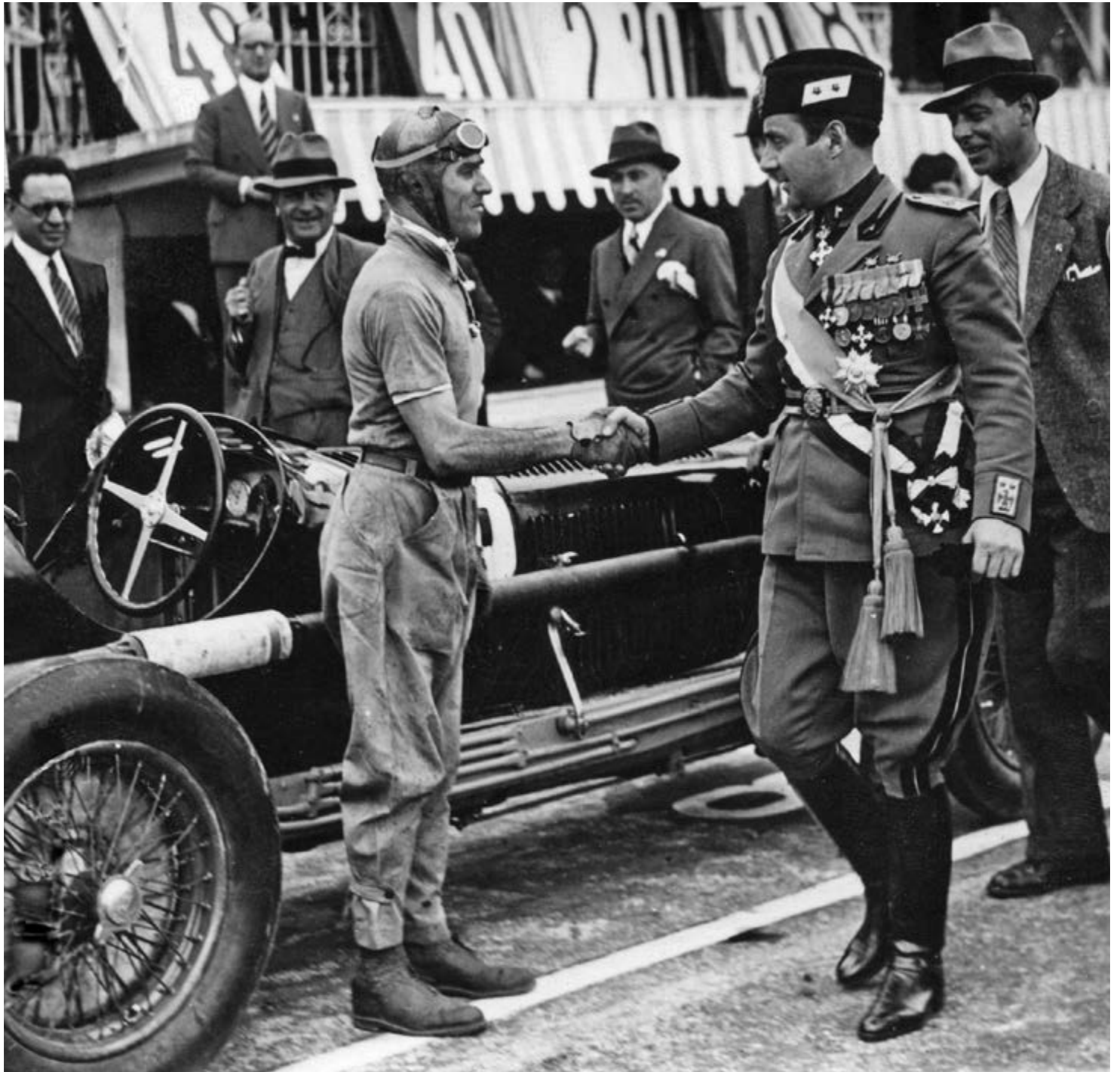
Divenne poi capo del collaudo delle vetture di serie e da

corsa pur continuando nell'attività di pilota: partecipò a sette Mille Miglia, un Giro di Sicilia, due 24 Ore di Le Mans: il miglior piazzamento fu nel 1932, secondo con Franco Cortese. Con le monoposto disputò il GP d'Italia 1937, ritirato al giro 24, e il GP d'Europa a Spa 1947, terzo con Didi Trossi.

Dal 1946 al 1951, fu Caposquadra dell'Alfa Corse in un periodo in cui l'Alfa Romeo vinse 28 Gran Premi e due Campionati del Mondo F1.

Per un paio d'anni fu capo-istruttore alla scuola di guida veloce dell'Automobile Club Svizzero. Svolse poi la medesima mansione nell'analoga scuola istituita nel 1957 dall'ACI.

Diventato responsabile del collaudo finale lasciò l'Alfa Romeo per pensionamento nel 1975. Morì a Milano il 2 luglio 1994.



*Sopra, al GP d'Italia, Monza 5 giugno 1932, che vinse, Nuvolari deve rendere omaggio ad Achille Starace, segretario del partito fascista, durante l'inevitabile passerella del gerarca di turno.*

*Nella pagina di destra, un disegno di Walter Gotschke che presenta il momento decisivo del GP di Germania, 28 luglio 1935: Nuvolari raggiunge e supera Brauchitsch, la cui Mercedes W25 ha perso la gomma posteriore sinistra mentre era al comando.*



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”.

*Sopra, Nuvolari prima del via a Belgrado alla Corsa del Parco di Kalemagdan, 3 settembre 1939, vinto dopo una lotta feroce contro Manfred von Brauchitsch, Mercedes. Nuvolari e nessun altro pilota saliranno mai più su di una Auto Union in corsa.*

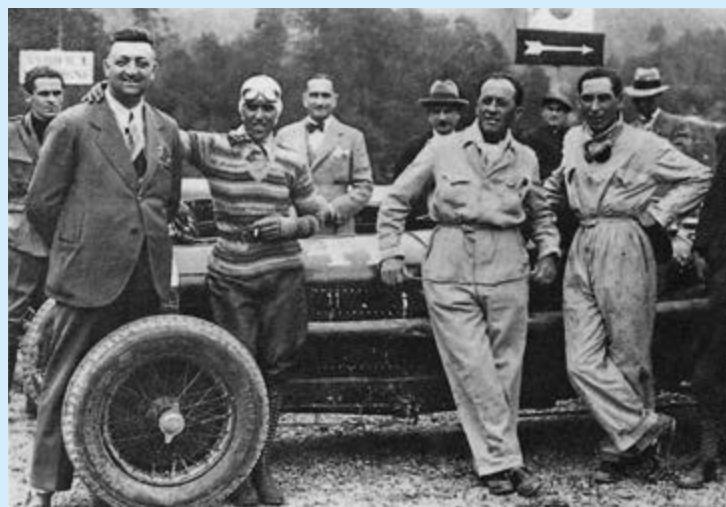
*Nelle pagine da 68 a 73 la riproduzione della copertina e dell'articolo dedicato alla vicenda della Cisitalia Grand Prix e pubblicato su "Epoca", settimanale illustrato Mondadori, anno II n. 15, 20 gennaio 1951.*

una ascesa verso un indeterminato che viene posto sempre più in alto.

La legge della vita, per noi uomini del XX secolo, è questa: per vivere occorre muoversi e muoversi sempre più in fretta; chi si arresta, anche solo per un attimo, è perduto. Quale altro valore implicitamente contengono e riconoscono tutte le azioni puramente sportive, quelle in cui una somma grandissima di sforzi e di volontà è unicamente impiegata a migliorare disinteressatamente un primato, a stabilire una superiorità agonistica, a raggiungere, anche a costo della vita, un limite da altri appena sfiorato?

Tale è il sentimento della folla che ammira Nuvolari e che lo porta in trionfo dopo una sua corsa meravigliosa; tale è il valore che essa deve anzitutto riconoscere come ideale, per poterne riconoscere in Nuvolari la piena e concreta affermazione. Se l'uomo comune del nostro secolo non sentisse dentro di sé, magari confusamente, magari senza poterlo esprimere, che la velocità portata a quegli estremi limiti ai quali ogni tentativo può significare un estremo immediato pericolo, è bella in sé stessa, è un valore degno di essere aggiunto in sé stesso e ad ogni costo, è una piena e concreta affermazione dell'uomo e della sua volontà, se l'uomo di tutti i giorni non riconoscesse entro di sé, come spettatore, il valore medesimo che Nuvolari, come attore, riconosce alle proprie azioni, il consenso unanime sarebbe impossibile, e la gloria non potrebbe essere così piena né così universale.

Nuvolari, uomo della velocità, uomo che nelle proprie azioni pone tutto sé stesso, uomo che per affermare sé stesso è pronto ad ogni momento a correre ogni pericolo e ogni rischio compreso quello di annientare sé stesso, Nuvolari, asso della velocità e campione impareggiabile, rappresenta perfettamente, vivo e concreto, il tempo in cui vive. Non soltanto egli è campione del volante e dell'automobilismo, ma è campione, pieno e intero, della volontà di cui è animato il nostro secolo.



L'altro aspetto del problema è di indagine assai difficile. Esso consiste nel sapere se, all'infuori del successo e dei sentimenti che esso determina in lui, Nuvolari riconosce l'alto scopo alle azioni che compie. Dobbiamo pensare che è l'amore alla gloria oppure quello al guadagno che lo spinge ogni volta a correre rischi mortali? O dobbiamo invece pensare che lo scopo immediato di ogni sua azione è intrinseco, anziché estrinseco, che cioè che egli coincide talmente con la sua azione da essere tutt'uno con lei, da rischiare la vita perché egli sente che solamente rischiandola egli riesce a vincerla in un attimo tutta intera e sino al punto supremo? A queste domande nessuno di noi può rispondere, e pure nemmeno lui.

Non importa. Una cosa è certa ed è questa. Nuvolari è uno dei pochi uomini di cui si può dire che conosce il senso tragico della vita, e lo conosce perché indubbiamente egli è un fatalista. Nessuno è freddo e tranquillo come lui quando il pericolo è grande, nessuno come lui si rimette in ogni momento al destino e alle forze sconosciute che lo governano. Egli può farlo poiché, da lungo tempo ormai, ha fatto la rinuncia definitiva di tutto sé stesso per potere affermare veramente tutto sé stesso.

Egli è pronto a pagare ogni successo col massimo prezzo, e per questo egli ha vinto, per questo egli è grande.

*Pubblicato, senza firma, nelle pagine 18 e 19 del notiziario "La Scuderia Ferrari" numero 15 anno VI, 12 dicembre XV.*

*Sopra, Nuvolari, ancora senza la sua tradizionale tenuta da corsa, posa con Enzo Ferrari. I piloti sulla destra sono Luigi Arcangeli ed Eugenio Siena. La foto è stata scattata prima del via alla Vittorio Veneto-Cansiglio, vinta da Tazio, 13 luglio 1930. Nella pagina di sinistra in alto, foto di gruppo prima della Coppa Ciano, Livorno 3 agosto 1930. Da sinistra, seduti, Corrado Filippini, Giuseppe Campari, Prospero Gianferrari, Achille Varzi, Luigi Arcangeli, Nuvolari, Giovanni Canestrini, Renato Danese e uno sconosciuto. In piedi, la persona vestita di scuro con la pochette chiara è Renzo Castagneto. Alla sua sinistra Gigi Platé. L'ultimo a destra è Antonio Brivio con Franco Cortese alla sua destra. In basso, nella stessa occasione, i tre piloti, Campari, Varzi, Nuvolari improvvisano una specie di conferenza stampa.*



# VARZI



TENNI E VARZI NEL CINQUANTENARIO DELLA LORO SCOMPARSA  
Conferenza Aisa di Sandro Colombo e Marco Zannoni  
Milano, Museo della Scienza e Tecnologia, 7 ottobre 1998  
Monografia Aisa 40



## Morte sul muletto

Al Bremgarten verso la fine delle prove per il Gran Premio di Svizzera quel giovedì 1 luglio 1948, Achille Varzi non stava guidando la sua macchina ufficiale, ma un muletto della squadra sul quale era stato frettolosamente dipinto il suo numero di gara 28.

Può quindi essere che trovandosi su di un'auto alla quale non era abituato dopo averne lungamente guidato un'altra, la sua ufficiale, possa avere mancato la precisa sincronizzazione delle azioni che un pilota fa, quasi istintivamente, in corsa.

Quando venne organizzata la Conferenza Aisa da cui è tratto il testo precedente, Giuseppe Busso portò in visione una serie di foto scattate al Portello al rientro della squadra da Berna. Riprese poi queste foto di cui, fortunatamente, sono state trovate, anni dopo negli archivi Aisa, delle ottime fotocopie a colori.

Osservando con attenzione un paio di foto diverse da quelle pubblicate nel libro di Terruzzi-Cancellieri del 2010, si notano due vetture con il numero 28: quella danneggiata nell'incidente e una perfettamente a posto. Il numero 28 è su questa dipinto con cura e precisione.

Un testimone di quell'incidente, René Häfeli, notò i numeri di gara sulla 158 di Varzi verso la fine delle prove di quel giorno e ne scrisse nel suo monumentale libro: "Verstummte Motoren – Die geschichte des Schweizer Grand Prix", edito da Beneli Verlag, Bern nel 1969. Le sue parole sono: "Il numero di partenza 28 era dipinto in cifre stranamente angolose sul cofano e sul serbatoio".

Le foto qui pubblicate confermano che, al momento dell'incidente, Varzi era alla guida di un muletto e non della sua vettura "ufficiale": un fatto che era sempre stato ignorato, così come resteranno ignoti i motivi di questo cambio di vettura.

*Queste foto portate da Giuseppe Busso alla Conferenza Aisa su Varzi, sono state scattate al Portello al rientro delle vetture Alfa Romeo dopo il Gran Premio di Svizzera, che l'Alfa Romeo dominò con Trossi primo, Wimille secondo, Sanesi quarto. Nella foto in alto in secondo piano, compare chiaramente una 158 con il numero di Varzi, 28, in perfette condizioni. La vettura dell'incidente era quindi un muletto sul quale era stato frettolosamente dipinto il numero 28. I battistrada dei Pirelli Stelvio sul muletto appaiono pressoché nuovi in quanto Varzi ebbe l'incidente al primo giro con questa vettura.*



# LURANI



Milano, Museo della Scienza e Tecnologia, 20 giugno 1990  
Monografia Aisa 10



21 primi di categoria, tre secondi e quattro terzi. Mai ritirato in trenta corse. Ho venduto la macchina a Piero Dusio per 38.750 lire: affare combinato tramite Giovannini, il direttore sportivo della squadra Alfa Romeo.

Mi era spiaciuto cederla, anzi fu un vero dolore come quando si lascia un'amica fedele, una compagna che non ha mai tradito e con la quale si sono vissuti intensamente i giorni più belli della giovinezza. La mia Alfa Romeo aveva il suo nome scritto sul fianco: "She" proprio per significare quella che non tradisce e che ci è più cara.

### **DUE GRAN PREMI A MONZA**

A Monza nel Gran Premio d'Italia del 5 giugno 1932, abbiamo assistito a una corsa strepitosa: non so proprio se sarà mai possibile vederne altre simili. Nuvolari contro Fagioli. Fagioli aveva la Maserati 16 cilindri, Nuvolari la nuova Alfa Romeo P3.

Si sono scambiati la prima posizione una quantità di volte. Ogni rifornimento della Maserati era una catastrofe: le macchine stavano ferme per parecchi minuti perché le rifornivano in qualche modo. Al traguardo, ha vinto Nuvolari a 167,5 km/h di media sulle cinque ore di corsa, battendo ogni record. Subito dietro, è arrivato Fagioli, che però si era preso il giro più veloce a 180,5 km/h di media.

Il secondo Gran Premio dell'anno a Monza si disputò nel tradizionale periodo di inizio settembre, domenica 11, secondo la formula delle batterie e finale.

Lord Howe nel *répechage* ebbe un incidente per cui arrotolò la sua Delage intorno a una pianta alla curva di Lesmo. Hanno dovuto tagliare il telaio per estrarlo. Alla sera, era a pranzo da me con tutti gli altri ospiti, con gli occhi piuttosto vitrei, e mia madre che lo guardava per tutto il tempo, mi faceva segno: "Cosa gli succede?". Ricordo che lui beveva whisky: afferrava il bicchiere e lo poneva pericolosamente sull'orlo della tavola. Mia madre, con aria indifferente, prendeva il bicchiere e glielo rimetteva al posto giusto. In realtà, Lord Howe era un po' suonato, così mia madre gli ha sequestrato tutti i vestiti per evitargli di partire per due giorni. Aveva un po' di commozione cerebrale ed è stato giusto così, altrimenti lui avrebbe preso la sua macchina e sarebbe andato fino a Londra.

### **UN FERNET PER LA MILLE MIGLIA**

Nel 1932, ho corso la mia prima Mille Miglia. Quando ho deciso di correre in automobile, non avevo certo pensato di arrivare al livello di Villorresi, Brivio, Trossi. Mi ero detto: voglio fare come Napoleone: meglio primo all'Elba che secondo in Francia.

