



FERRARI OPERA OMNIA

3

Dall'eroico Nuvolari all'elegante Hawthorn

I FERRARISTI 1947-1960

La Gazzetta dello Sport





Tazio Nuvolari

Nessun altro pilota ha mai saputo colpire nello stesso modo l'attenzione del pubblico. Nuvolari era un campione eccezionale.

"Nuvolari ha la maschera tagliente, di morire non gli importa niente... Nuvolari è cinquanta chili d'ossa, due più due per lui fa sempre sette!". Sono parole di rara efficacia, scritte per una canzone di Lucio Dalla, uno tra i tanti che hanno voluto rendere omaggio all'indimenticabile figura di **TAZIO NUVOLARI**. Nella storia delle corse, nessun pilota è riuscito a colpire l'immaginazione della gente quanto il "mantovano volante". Spesso si abusa di termini come eroe e leggenda,

magari celebrando come miti alcuni personaggi che, neppure lontanamente, fanno vibrare il cuore del pubblico come riuscì al grandissimo campione nato a Castel d'Ario (oggi Casteldario) il 18 novembre 1892.

Il mito di Nuvolari è dovuto in parte a tempi in cui la spietata lente d'ingrandimento della televisione non esisteva e le imprese degli assi del volante, ma non solo loro, venivano spesso ingigantite dalla stampa e dalla letteratura del regime. Ma è altrettanto vero che **Tazio Nuvolari possedeva incredibili qualità** e che fu capace di imprese davvero impossibili. Come il 16 luglio 1935 sul

Nürburgring in occasione del Gran Premio di Germania. In quel giorno ormai passato alla storia Nuvolari prevalse con un'Alfa Romeo P3 da 330 cavalli di potenza sulle ben più veloci Mercedes da 460 cavalli e sulle Auto Union da 375 cavalli dopo quattro estenuanti ore di gara. Per la gioia della squadra Alfa Romeo gestita da Enzo Ferrari, il piccolo italiano dall'immenso coraggio sov-



- 1 Nuvolari in un'immagine dal sapore epico: al GP di Monaco nel 1932 con l'Alfa 8C 2300. Vincerà.
- 2 Tazio Nuvolari ai tempi dell'Auto Union: qui è a Monza dopo il successo nel Gp d'Italia 1938.

GRAN PREMI

Con la Ferrari

Circuito di Forlì 1947 (su 125 SC)
Circuito di Parma 1947 (su 125 SC)

Altre marche

GP di Monza 1930 (su Alfa Romeo P2)
GP di Monaco 1932 (su Alfa Romeo 6C)
GP d'Italia 1932 (su Alfa Romeo B-P3)
GP di Francia 1932 (su Alfa Romeo B-P3)
GP di Nimes 1933 (su Alfa Romeo 8C)
GP del Belgio 1933 (su Maserati 8CM)
GP di Nizza 1933 (su Maserati 8CM)
GP di Pau 1935 (su Alfa Romeo B-P3)
GP di Nizza 1935 (su Alfa Romeo B-P3)
GP del Pena Rhin (Barcellona) 1936 (su Alfa Romeo 12C)
GP d'Ungheria 1936 (su Alfa Romeo 8C-35)
Coppa Vanderbilt (USA) 1936 (su Alfa Romeo 12C-36)
GP d'Italia 1938 (su Auto Union Tipo D)
GP di Albi 1946 (su Maserati 4CL)

SPORT

Altre marche

Mille Miglia 1930 (con Guidotti su Alfa Romeo 6C)
Targa Florio 1931 (su Alfa Romeo 8C)
Targa Florio 1932 (su Bugatti 35C)
Mille Miglia 1933 (con Compagnoni su Alfa Romeo 8C)
24 Ore di Le Mans 1933
(con Sommer su Alfa Romeo 8C Le Mans)

verti ogni pronostico sotto gli occhi indispettiti di Adolf Hitler, accorso per assistere all'immane e preventivato trionfo della tecnologia tedesca. **Tazio colse così quella che viene considerata la più bella vittoria della sua carriera su una pista infernale**, fatta di oltre 160 curve sparse su una lunghezza di quasi 23 chilometri. Nuvolari beffò, proprio all'ultimo giro, la Mercedes di von Brauchitsch, vittima del dechappamento di un pneumatico nel tentativo di resistere al ritorno del pilota della rossa Alfa Romeo. Gli organizzatori, sicurissimi del successo di uno dei loro connazionali, non avevano neppure il disco per suonare l'inno italiano che Nuvolari, invece, aveva portato nella sua valigia, convinto come sempre di non partire battuto neppure dallo strapotere tecnologico dell'industria tedesca, o meglio germanica come si usava dire allora. Da quel giorno, per i tedeschi, il campione mantovano divenne "der Teufel", il diavolo.

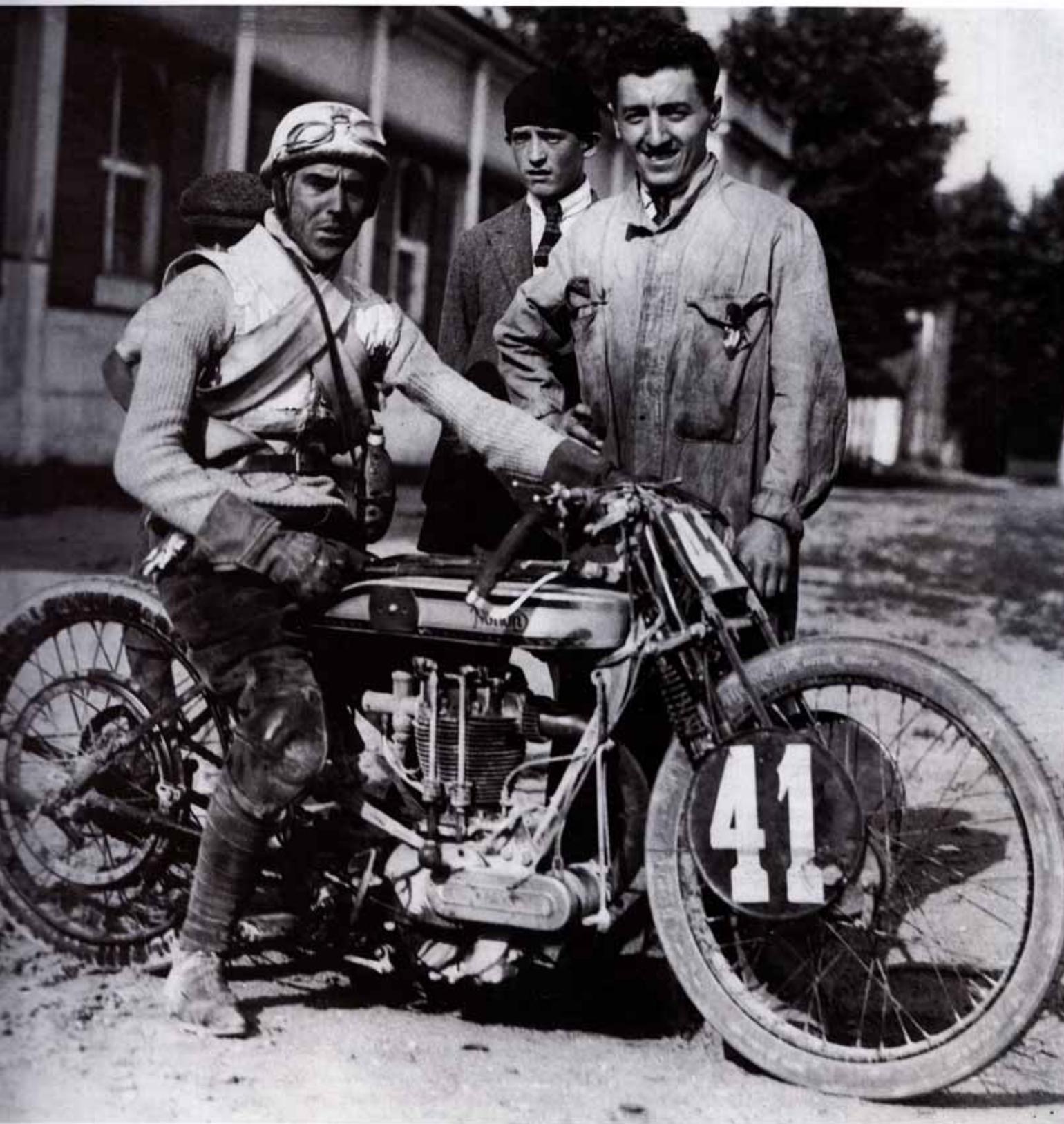
In Italia si preferiva chiamarlo "il mantovano volante" oppure, con più affetto, "Nivola". Nato in una famiglia benestante, Tazio Nuvolari dovette attendere di avere quasi trent'anni prima di cominciare a gareggiare, a causa della prima guerra mondiale. Come Achille Varzi, il suo rivale per antonomasia, iniziò a correre con le motociclette nel 1920 per passare l'anno successivo anche sulle auto, alternando l'attività agonistica tra le due e le quattro ruote sino al 1930. Si può dire che nacque per diventare un mito. **Dotato di grande coraggio (tanto da essere disumano, come disse poi Enzo Ferrari)**, riusciva istintivamente ad accendere la passione delle folle facendo

Nato
16 novembre 1892
Castel d'Ario
(Mantova)

Morto
11 agosto 1953
Mantova (Italia)

Nazionalità
Italiana

Tazio Nuvolari





2 3

1 Il "mantovano volante", qui su una Norton nel '29, ha cominciato la sua carriera di pilota come motociclista.

2 Il giovane Nuvolari con la maglia della Bianchim squadra per la quale ha corso a lungo.

3 Tazio sul circuito francese di Montlhéry, nei pressi di Parigi, al volante di un'Alfa Romeo.



cose considerate da pazzi. La prima fu quella di **vincere sotto la pioggia, fasciato e incerottato, il Gran Premio motociclistico delle Nazioni del 1925**. L'incidente lo aveva avuto provando l'Alfa Romeo P2 in vista di un possibile ingaggio che in quel momento sfumò. L'anno prima, in auto, vinse sul circuito del Tigullio tagliando il traguardo sui cerchi delle ruote dopo una digressione fuori strada. Più tardi, nel 1929, vinse con un'Alfa 1750 la Coppa Ciano guidando con un corsetto di gesso, applicatogli dopo una caduta in moto.

Tazio Nuvolari non si arrendeva mai di fronte all'inferiorità del mezzo meccanico e, se appena era possibile, nemmeno davanti ai guasti e ai problemi tecnici. A Brno, nel 1935, arrivò secondo sul cerchio posteriore sinistro senza pneumatico mentre a Torino, nel 1946, tagliò il traguardo con il volante in una mano, mostrandolo alla folla e guidando con l'altra che muoveva una chiave inglese applicata al canotto dello sterzo. Anche i numerosi incidenti di cui fu vittima contribuirono ad alimentarne il mito, creando attorno a lui la fama dell'uomo indistruttibile. Chi lo conobbe da vicino sostiene che **Nuvolari aveva un solo timore: quello di morire nel suo letto** come avvenne puntualmente nel 1953 dopo una penosa malattia polmonare contratta per avere respirato troppo a lungo i vapori del carburante e i fumi di scarico dei mezzi da competizione.

Non si arrendeva mai. Né di fronte all'inferiorità del mezzo meccanico né davanti ai guasti. Arrivò al traguardo sui cerchioni e con il volante in mano.



1

Lo stile di guida di Tazio Nuvolari era inconfondibile ed assolutamente inimitabile. Di fatto, inventò quella che è stata poi definita la "derapata controllata", l'arte di percorrere una curva sbandando con le ruote posteriori in sovrasterzo. Sapeva benissimo di essere un tipo maledettamente in gamba, visto anche che chiamava le curve "risorse", ma non fece mai pesare la sua superiorità di pilota una volta fuori dalla macchina. Almeno finché era il momento di firmare i contratti per gli ingaggi, che riuscì sempre a mantenere a livelli estremamente elevati. Corse quasi sempre con una maglietta gialla, un giubbotto di pelle nera e i pantaloni azzurri. Di fatto, quella era la sua divisa. Orgoglioso di essere italiano, portava al collo un nastro tricolore, fermato da una spilla d'oro a forma di tartaruga che gli venne regalata da Gabriele D'Annunzio.

La prima vittoria di grandissimo rilievo, naturalmente entrata nella leggenda, la ottenne alla Mille Miglia del 1930. Tazio Nuvolari e Achille Varzi gareggiavano con due Alfa Romeo 1750 pressoché identiche: la storia narra che il mantovano superò al buio, nell'ultima fase di gara, la vettura del compagno di squadra, avvicinandosi ad essa a fari spenti per non essere individuato. Sembra che le cose non siano andate esattamente così ma, vero o meno che fosse, il particolare contribuì enormemente ad accrescere la già notevole popolarità del mantovano e anche quella di Achille Varzi. **I due furono protagonisti di una rivalità accesissima che divise in due l'Italia,** sollevando un interesse che solo Coppi e Bartali, più tardi, sarebbero riusciti a riproporre.

1 Nuvolari alla Mille Miglia del 1931, con Guidotti su Alfa: a differenza dell'anno precedente, non vincerà.

2 La sfida impossibile tra l'atletico Nuvolari e il grosso Campari, andata in scena sul circuito di Monza.

3 La più grande impresa di Nuvolari, che al Nürburgring nel '35 con l'Alfa strapazzò i tedeschi in casa loro.



2 3

Nuvolari era l'emblema del massimo ardimento e della guida d'attacco, destinata ad infiammare la folla. Varzi era dotato di una classe innata, di tremenda efficacia, ma concedeva ben poco allo spettacolo. **In antitesi tra loro, sembravano fatti apposta per rivaleggiare uno contro l'altro.**

Con le Alfa Romeo si ritrovarono insieme solo nel 1930, dopo di che Varzi preferì cambiare squadra, con l'obiettivo primario di battere Nuvolari, in qualunque corsa se lo ritrovasse contro.

La carriera di Nuvolari fu costellata di vittorie, che comunque avrebbero potuto essere molte di più se le due guerre non gli avessero tolto anni preziosi di corse e se non avesse spesso dovuto gareggiare, per non dire battersi, con vetture manifestamente inferiori. All'Alfa Romeo, con Enzo Ferrari come direttore sportivo, rimase una prima volta sino a metà del 1932 quando passò alla Maserati. Successi al Tourist Trophy, alla Targa Florio, nella Coppa Acerbo e nella Coppa Ciano, oltre che nel Gran Premio d'Italia, alla 24 Ore di Le Mans e ancora altrove lo avevano reso estremamente popolare, ovunque si recasse per correre.

La formula inaugurata nel 1934 per le vetture da Gran Premio tarpò purtroppo le ali alla classe di Tazio Nuvolari: le Mercedes e le Auto Union si rivelarono presto pressoché imbattibili per le auto italiane. **Nel 1934 il campione mantovano gareggiò ancora con la Maserati,** con cui ebbe un terribile incidente sul circuito di Alessandria, fratturandosi una gamba in più punti. Dopo soli quaranta giorni Nuvolari era già in corsa, guidando con il solo piede destro, a Berlino: fu quinto con

1 Tazio nel 1935 su Alfa Romeo Bimotore, una vettura che in totale aveva 16 cilindri.



- 1 "Tazio Nuvolari vince di prepotenza in terra d'America": il mantovano legge le sue imprese sulla Gazzetta.
- 2 Tazio Nuvolari sull'Auto Union nel 1938 mentre con la vettura tedesca effettua una sessione di prove.
- 3 Quell'anno vince il Gran Premio d'Italia a Monza con l'Auto Union D davanti a Farina su Alfa Romeo.



1 2



una Maserati che aveva la pedaliera adattata su misura per le sue esigenze del momento. Nel 1935, si dice anche su pressione di Mussolini in persona, ritornò all'Alfa Romeo lasciando cadere nel vuoto trattative segrete con Mercedes e Auto Union. Il miracolo, come abbiamo visto, lo compì a luglio sul Nürburgring. **L'impossibile vittoria nel Gran Premio di Germania rimase, ovviamente, l'unica a livello internazionale.** Con l'Alfa Romeo P3, "Nivola" si impose invece in molte altre gare in Italia. Nel 1936 gareggiò ancora con l'Alfa Romeo, riuscendo a battere con la 12C-36 i rivali di Germania nel Gran Premio d'Ungheria, in quello di Peña Rhin e sul circuito di Livorno, dove fu protagonista di un successo memorabile al volante della vecchia 8 C di Pintacuda.

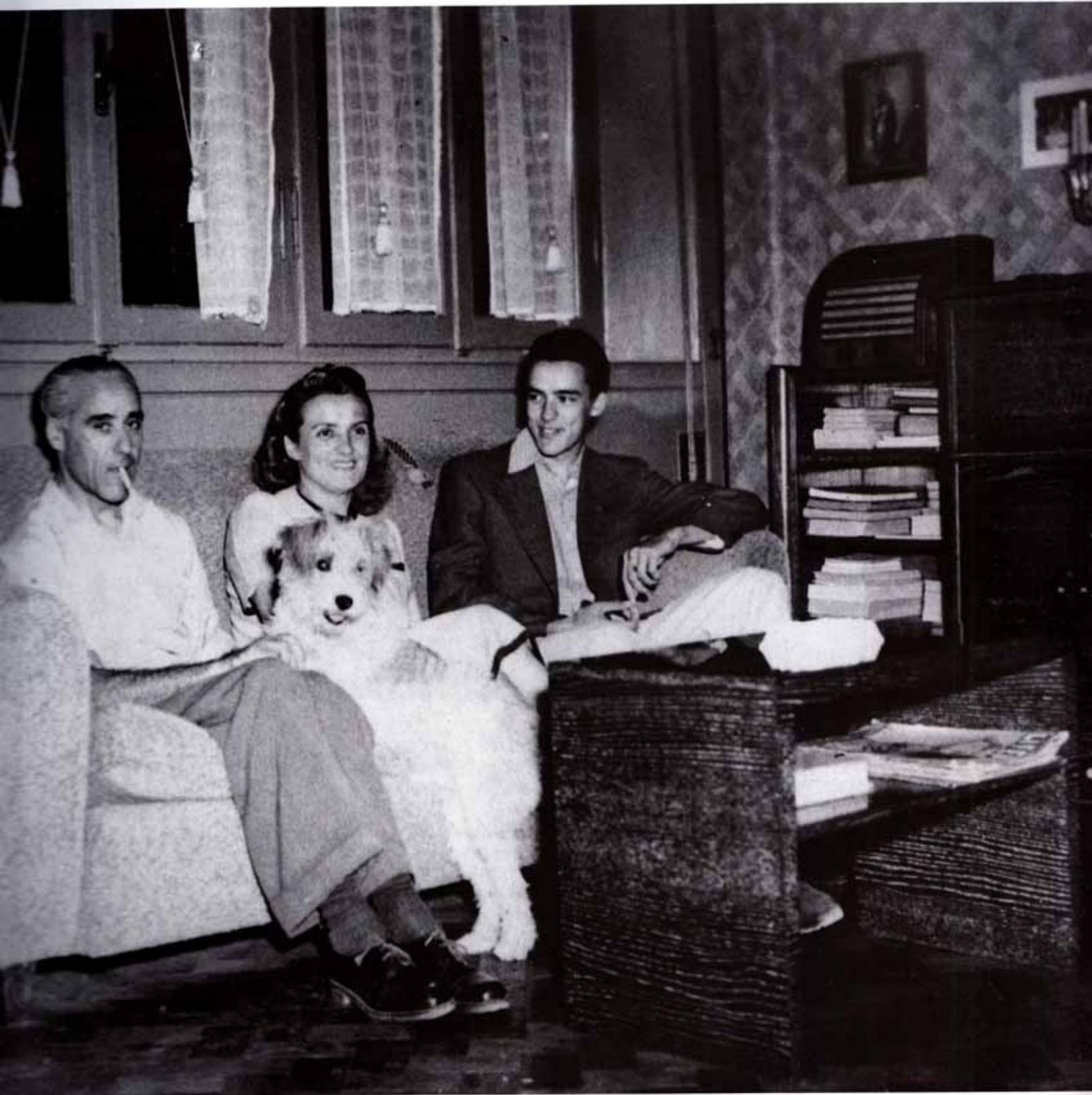
Nella vita privata Tazio Nuvolari fu tutt'altro che fortunato. Nel 1937 perse il figlio Giorgio, mostrando di subire il colpo anche sui campi di gara. Purtroppo per lui, il destino crudele doveva portargli via anche il secondogenito Alberto, qualche anno più tardi. Non è un caso che molte foto di Nuvolari ritraggono spesso un uomo dallo sguardo velato di tristezza. Fuori dalla monoposto, il campione mantovano dovette superare prove terribili, e certamente non fu aiutato in questo né dall'agiatazza economica né dalla sua grande celebrità. **Le corse furono il rifugio a dolori ben difficilmente sopportabili da parte di un uomo.** Ci fu addirittura chi affermò che Nuvolari cercasse, forse inconsciamente, una morte liberatoria che lo staccasse dalle sofferenze terrene. Nuvolari ebbe comunque mille occasioni per mascherare un suicidio che, con tutta pro-



3
babilità, era nella mente dei pettegoli dell'epoca più che nella sua. In effetti, **continuò a battersi come un leone sulle piste, soffrendo in silenzio lontano da esse** con una dignità sempre esemplare. In quel tragico 1937, segnato dalla morte dell'amatissimo Giorgio, Nuvolari vinse solo il Gran Premio di Milano, arrivando quarto nel Gran Premio di Germania.

L'anno dopo, un incidente in prova a Pau fece da pretesto per l'improvvisa rottura con l'Alfa Romeo. Probabilmente, più che le ustioni a gambe e braccia, a Nuvolari bruciava l'impossibilità di battersi ad armi pari con le monoposto tedesche. Poi, improvvisamente per lui ormai quarantacinquenne, tornò l'occasione di primeggiare. L'Auto Union perse infatti Bernd Rosemeyer in un tentativo di record di velocità e chiamò "der Teufel" a guidare una delle sue argentee monoposto. A detta di tutti quelli che l'hanno provata, l'Auto Union tipo "D" con il motore centrale 12 cilindri era un'auto difficile da guidare, potentissima (475 cavalli) e dal comportamento spesso imprevedibile. In molti pensarono che il compito del vecchio Tazio sarebbe stato impossibile.

E invece, **grandissimo e indomabile, esaltante come sempre, Tazio Nuvolari mise tutti in fila** al Gran Premio d'Italia a Monza e in quello di Donington. Nel 1939 vinse ancora il Gran Premio di Belgrado, l'ultimo disputato prima del secondo conflitto mondiale. Purtroppo, la guerra si portò via gli ultimi scampoli di grande classe del fenomenale campione mantovano che, senza dubbio, avrebbe potuto vincere ancora di più al volante dell'Auto Union.





- 1 Con la moglie Carolina e il figlio Alberto, nella sua casa di Mantova nel 1946.
- 2 Le ultime gare, Nuvolari le ha disputate con la maschera per proteggersi dai gas di scarico.
- 3 Di nuovo con la moglie, che dopo la morte di Tazio nel '53 ne ha custodita la memoria.



2 3

Ormai intaccato dalla malattia, Tazio Nuvolari si ripresentò per correre nel 1946, spenti gli ultimi echi di un conflitto devastante. Dovette gareggiare con un bavaglio per non respirare i gas di scarico. Fisicamente indebolito, riuscì a vincere ad Albi con la Maserati, svenendo dopo aver tagliato il traguardo. Nel 1947, a 54 anni, stava nuovamente per aggiudicarsi la Mille Miglia con una Cisitalia, se non fosse stato per l'impianto elettrico messo fuori uso dalla pioggia. L'anno dopo, ancora alla Mille Miglia su una Ferrari 166, Nuvolari compì l'ultima magia, incantando tutti con una cavalcata ubriacante che spazzò via ogni avversario. Inutile aggiungere che la folla era nuovamente in delirio, toccata nel cuore da una commozione profonda. A Reggio Emilia, ormai sicuro trionfatore, "Nivola" dovette alzare bandiera bianca a causa della rottura di una sospensione. A Enzo Ferrari che cercò di consolare il suo pilota, sfinito per la fatica e la delusione, Nuvolari disse: "Cerca di gustare una giornata come questa, perché alla nostra età non ne capitano più molte". **Il grande Tazio vinse per l'ultima volta nella primavera del 1950** nella Palermo-Monte Pellegrino al volante di un'Abarth. La malattia stava per sconfiggerlo definitivamente.

Con i polmoni ormai distrutti dal male, Tazio si arrese alla morte nel suo letto, come aveva sempre temuto, l'11 agosto del 1953, a 61 anni non ancora compiuti. Al suo funerale accorse una folla incredibile, stimata in oltre 20.000 persone, che testimoniò dell'immensa stima e dell'incredibile affetto che il pilota mantovano riuscì a suscitare.