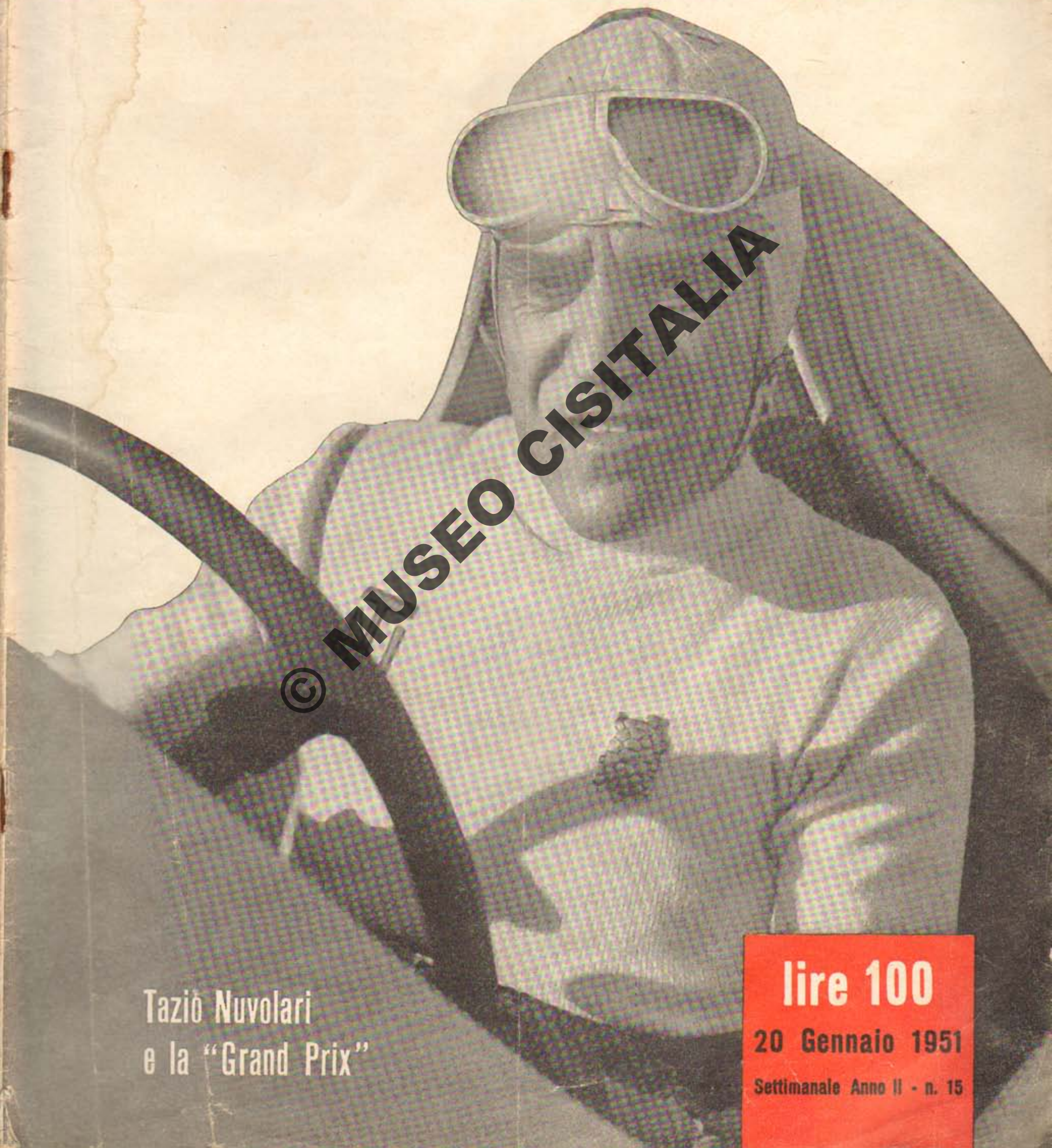


EPOCA



Tazio Nuvolari
e la "Grand Prix"

lire 100

20 Gennaio 1951

Settimanale Anno II - n. 15

NUVOLARI

Se volete che il taciturno e malinconico Nuvolari esca dal suo riserbo e vinca la sua nera malinconia, domandategli che cosa pensa della nuova Cisitalia « Grand Prix »: lo vedrete di colpo accendersi come uno zolfanello, agitarsi, muover le braccia a valanga, alzare le mani a chiedere la testimonianza di tutti gli iddii come un avvocato che difenda a gran voce qualcosa che gli è caro quanto e più di se stesso.

E, questo, certamente un Nuvolari inedito, un Nuvolari insolito, un Nuvolari che pochi conoscono, un Nuvolari insomma che pare sia stato morso dalla tarantola, tanto irrompono fuori di lui passione e sdegno, dolore e amore e furore.

Se volete poi gettare olio sul fuoco, portate pure il discorso sui futuri « grandi premi » automobilistici del 1951, sulle macchine nostre e sulle macchine straniere, sulle maggiori o minori possibilità di nostre affermazioni: vedrete il suo piccolo e asciutto corpo di atleta, tutto sangue e nervi di acciaio, scattare rabbiosamente come una molla. Fino a ieri, se lo si pescava fuori dalle piste, quasi non dava nell'occhio, o meglio tutto egli faceva per stare nell'ombra, per essere pari agli altri, un uomo in fondo timido e posato, lui « il grande Nivola ». E oggi - cinquantotto anni sonati, i capelli bianchi, la pelle tesa e quasi lisa dal vento, una gamba più corta dell'altra di quattro centimetri, mozzo l'indice della mano destra, sei o sette volte fuori di strada a dar come una sbirciatina alla morte, e quante costole e ossi rotti e rappezzati lo sa soltanto Iddio - oggi, dico, a vederlo in casa, nella sua villetta di Mantova, o in macchina a quaranta all'ora, lo si direbbe un buon pensionato, un po' misantropo e solitario, di poche e calme parole, e chiuso nei buoni e nei cattivi ricordi.

A dare ascolto ai pochi intimi amici, un po' riserbato e annuvolato di carattere, quasi scontroso « di tanta gloria », Nuvolari sempre lo è stato; ma ora, dopo la morte a diciott'anni dei suoi due figlioli, strappatigli l'un dopo l'altro da una furiosa malattia, sentendosi come colpito a tradimento da quella sorte ch'egli aveva pur tante volte sfidato e vinto sul vento delle più pazze velocità, questi suoi umori hanno dato nel tetro, sono sdruciolati a poco a poco nella più nera malinconia, si sono fasciati di una nebbia grigia come quella che cala fumosa sulla Bassa Mantovana. Si aggiunga al dolore di babbo il morso aspro della nostalgia: la passione, che va e viene, che picchia e ripicchia, per i bolidi saettanti.

Non si può essere un « re del volante » se non esiste una struggente « affinità elettiva » che lega l'uomo alla macchina, quasi annullandolo in essa. Infatti, Nuvolari « uomo a piedi » è inconcepibile. È un non senso, un assurdo, una cosa fuor di natura. Ed egli lo sa, e pure in silenzio se ne strugge, ché i ricordi sono insufficienti, e vana l'età, e inutile il passato, per addolcirgli questo suo essere uomo, soltanto uomo, e non uomo-macchina, come fu scritto, e ancora lo è, nel libro del suo destino. E forse la sua nostalgia e la sua indomata e indomabile passione sono ogni giorno rinnovate dal pensiero che di tanti - e Ascari, e Varzi, e Borzacchini, e Campari, e Brilli-Peri - lui solo resta, appiedato al pari di loro, ma non come loro caduto sulla breccia, in un estremo rombo che dischiuda l'infinita strada del silenzio.

È naturale quindi che per mesi e mesi il cuore di Tazio abbia battuto all'unisono col ritmo poderoso del motore della nuova Cisitalia; e più naturale ancora che abbia pensato e pensi con ansioso struggimento, lui uomo e pilota rotto a tutte le esperienze e a tutte le disillusioni del mestiere, a Siracusa e a quel vicino 17 marzo 1951 in cui quasi certamente debutteranno le nuove « Grand Prix » Mercedes litro e mezzo. Il ritorno dell'agguerrita industria tedesca alle corse non può essere sottovalutato specialmente da chi ben sa come gli sforzi dei tecnici di Stoccarda mirino, con intelligenza pari a una chiaroveggente energia, a riconquistare quel predominio che Mercedes e Auto-Union tennero indisturbate dal 1934 sino alla seconda guerra mondiale. Essi non si sono limitati a rinnovare, a rinfrescare, a modificare le vecchie vetture da 3 litri, ma hanno portato tutti i loro sforzi nella ideazione e nella costruzione di macchine completamente nuove, di 1500 cc., doppio compressore.

Si dice: Alfa Romeo, Maserati, Ferrari, Osca non dormono sugli allori; anche si aggiunge che i tecnici italiani, memori del passato, dormono a occhi aperti come i gatti. Sia vero o no, si corra o non si corra ai ripari, all'annuncio della calata delle nuove Mercedes a Siracusa la malinconia di « Nivola » si è infittita. Troppo questo nuovo debutto fa ricordare il lontano 1934 e il circuito di Tripoli. Allora Tazio Nuvolari era al volante delle rosse Alfa Romeo; ma l'antico debutto delle Mercedes segnò assieme a una svolta decisiva nella tecnica costruttiva e nella concezione delle macchine da gran premio, una clamorosa e autentica « débâcle » dell'industria italiana, francese e inglese.

amore e furore

Nuvolari è oggi un pedone che cammina a due chilometri all'ora, ma sogna di correre a trecentosettanta con la nuova « Grand Prix Cisitalia ». Nemmeno lui è riuscito a trovare i cinquanta milioni necessari per impedire la vendita della vettura all'Argentina.

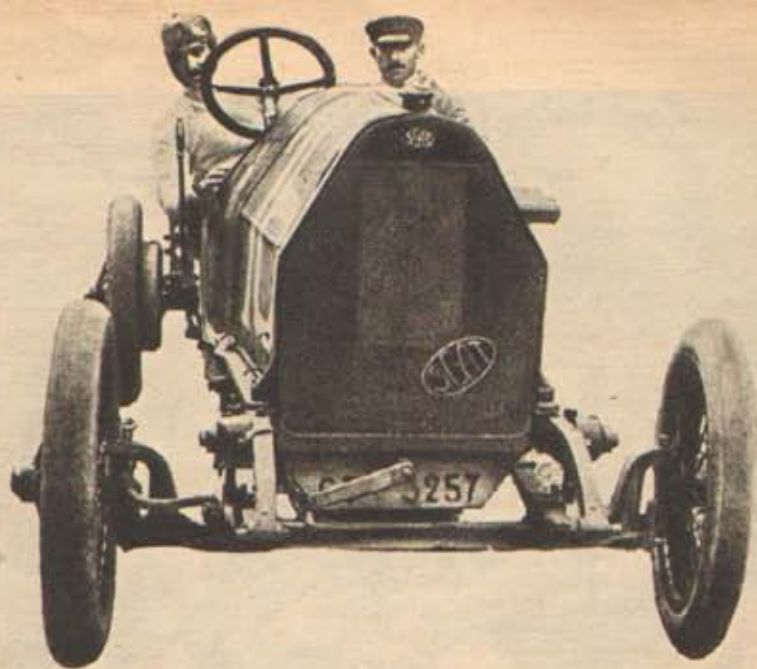
Da allora sino alla seconda guerra mondiale non ci fu corsa importante che non abbia veduto piombare vittoriose sotto lo striscione d'arrivo le Mercedes e le Auto-Union dei Caracciola e degli Stuck.

Che valsero a Tripoli l'audacia sprezzante, la maestria di guida, l'irruenza temeraria di Nuvolari di fronte alla superiore velocità delle Mercedes? E che avverrà domani a Siracusa? E dopo domani, in questo 1951, su tutti i percorsi dei Gran Premi? E che faranno, che potranno fare le macchine italiane, per messe a punto che siano ma non sostanzialmente rinnovate e modificate, contro la strapotente coalizione straniera, la quale scenderà in campo con le Mercedes nuove di zecca, con la nuova Arsenal che Lago sta approntando, con le B.R.M. che quest'anno appariranno perfezionate dopo i vari collaudi e le varie migliorie suggerite dalla tecnica di questi ultimissimi anni?

Questi sono gli interrogativi che affannano Nuvolari, lo assillano, lo tormentano mai dandogli tregua, e di giorno e di notte, oggi più che ieri. Perché, ieri, una grande, prepotente speranza lo sosteneva: la nuova Cisitalia « Grand Prix » 1500 cc., doppio compressore, gialla come il suo maglione da battaglia e azzurra come i pantaloni della sua tuta. Oggi purtroppo questa speranza, quasi direi questa ragione di vita, è tramontata per sempre; e lui, Nuvolari, si dispera ben sapendo che la sua speranza aveva un nome ben preciso, e che, senza di esso, la lotta contro le Mercedes, e le Arsenal, e le B.R.M., diventa problematica.

Mesi fa, al Salone dell'Auto a Torino, la nuova Cisitalia gialla e azzurra se ne stava come una regina in mezzo alle Fiat, alle Aurelia, alle Alfa, e dava subito nell'occhio a chiunque entrasse. Il giorno dell'inaugurazione c'era ovunque una folla che traboccava, e personaggi illustri, dal Presidente della Repubblica all'ambasciatore Dunn. Nuvolari, vestito di nero, senza cappello, se ne stava accanto alla macchina, accarezzandola di tanto in tanto con mano leggera e amorosa, come fa un padre con la figlia che tenta muovere i primi passi, e par debba essere sospinta più dall'amore paterno che dal suo desiderio di volo. Ma sin d'allora a « mettere in strada » la « Grand Prix » non bastava l'amore commovente e testardo di « Nivola »; ci voleva un mucchio di soldi, qualcosa come cinquanta milioni, e Dusio non li aveva, e il povero « Nivola » nemmeno. « Cosa sono cinquanta milioni? », diceva Tazio mangiandosi con gli occhi la macchina nuo-

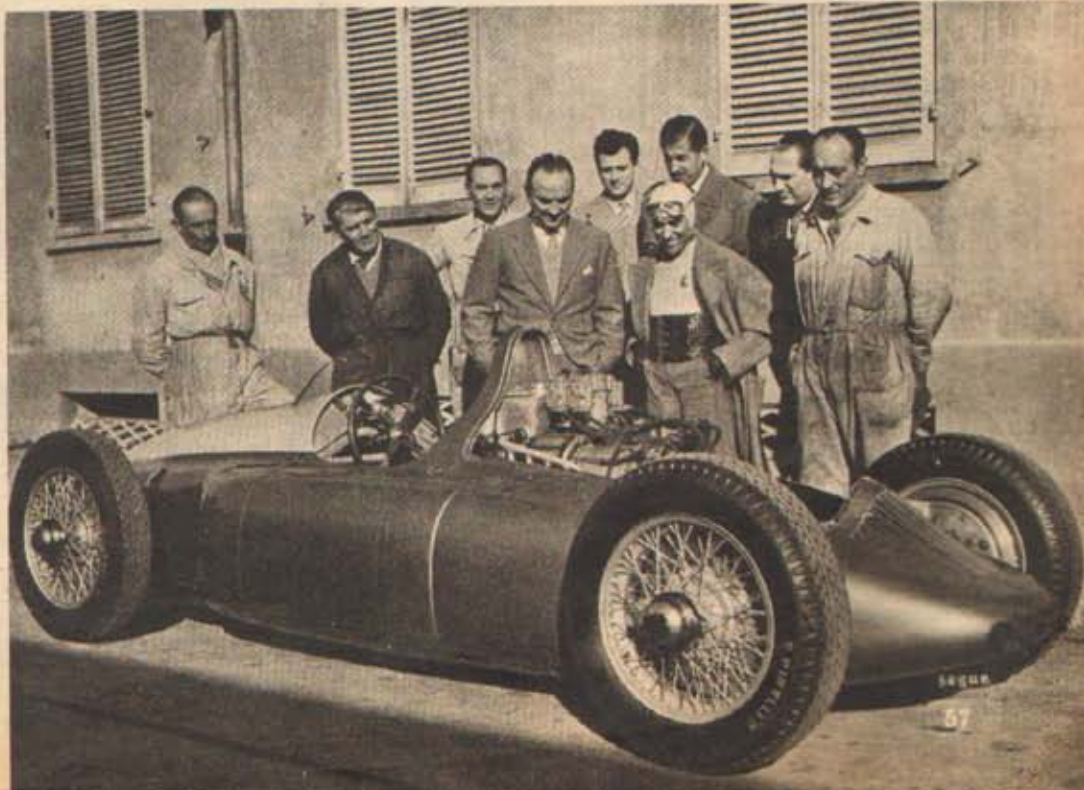
il testo segue a pagina 60



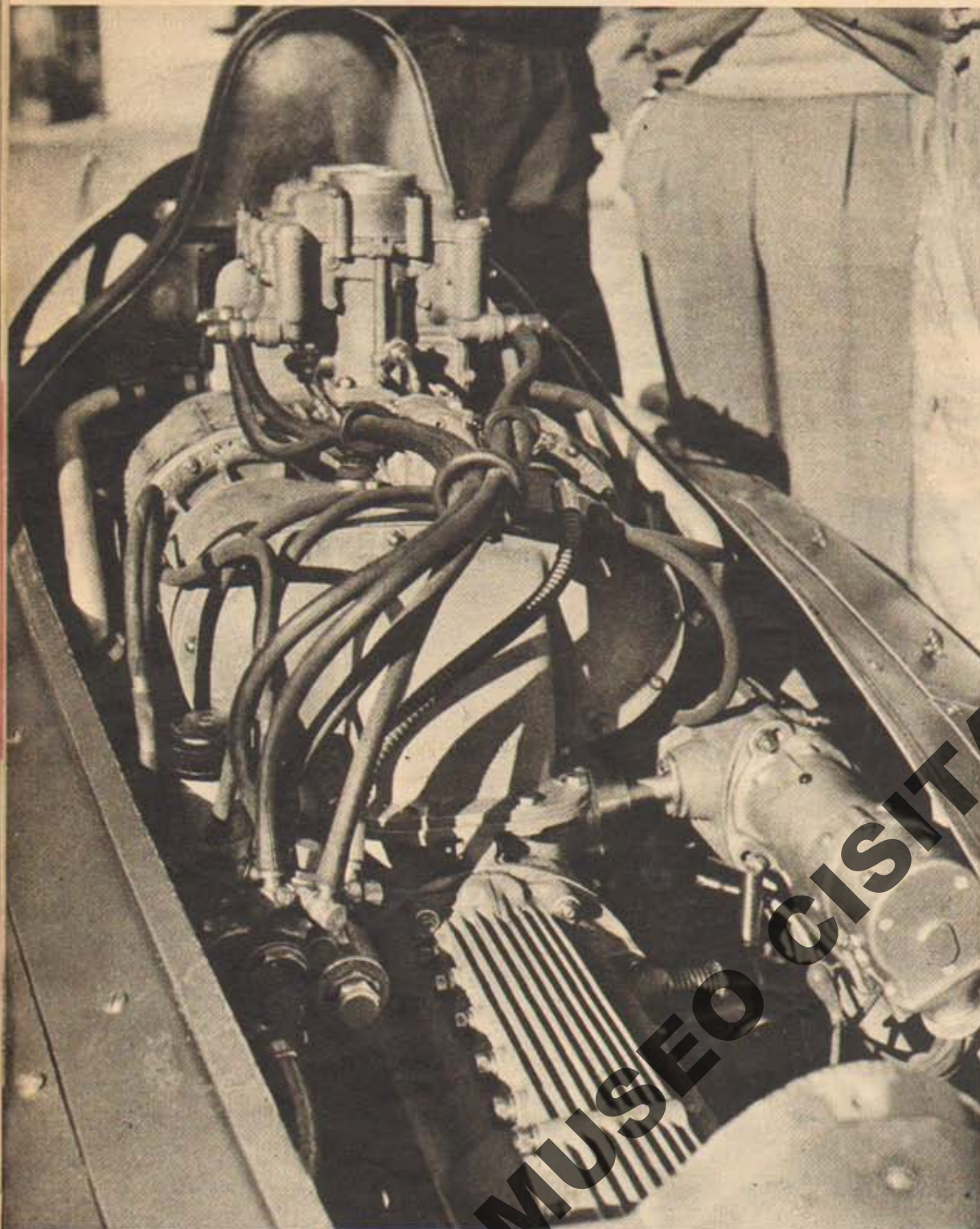
Una rarissima fotografia di Nuvolari al volante di una SCAT. Tazio stava già abbandonando la motocicletta per l'automobile.



Nuvolari s'incontrò in novembre a Torino con Dusio che aveva già deciso di portare in Argentina la « Grand Prix ». Inutili furono i tentativi del campione e dell'ingegnere Hruschka (a destra), costruttore della vettura.



L'addio. Nuvolari, Dusio, Hruschka e i meccanici ammirano per l'ultima volta il gioiello italiano. Quando, e se, correrà in Argentina, la vettura porterà i colori argentini e le sarà dato un nuovo nome: « Autoar »

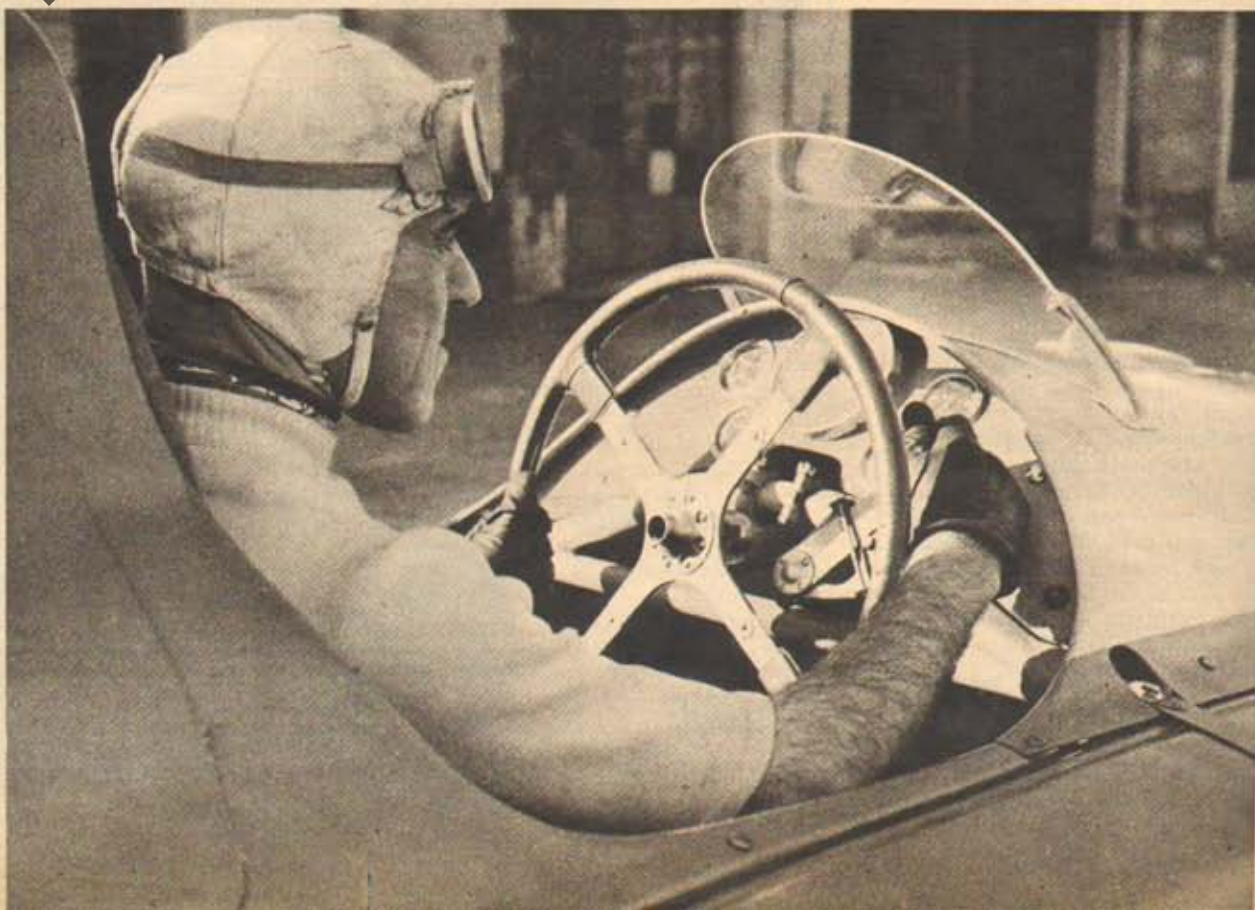


« Nivola » quando il discorso cade sulla « Cisitalia Grand Prix » va su tutte le furie. « Come: abbiamo la macchina piú potente del mondo, e per metterla in strada siamo costretti a mandarla all'estero! »

Due particolari della « Grand Prix Cisitalia ». In alto a sinistra una visione del motore posteriore. Sono chiaramente visibili i due compressori a palette. In basso a destra: il cruscotto. Nuvolari tiene in mano la leva, posta sotto il volante, di disinnesto della trasmissione anteriore. Una delle grosse novità tecniche della vettura è data appunto dalla trasmissione posteriore e anteriore, quest'ultima disinnestabile.

La carta d'identità della "Grand Prix"

Motore	a 4 tempi
Cilindri	12 (2x6 opposti)
Alesaggio	56 mm.
Corsa	50,5 mm.
Rapp. di compress.	1 : 9,2
Cilindrata	1500 cc.
Potenza	380-400 cv. a 12.000 giri al 1'
Velocità	1ª marcia - 128 km/h
	2ª » - 164 »
	3ª » - 206 »
	4ª » - 255 »
	5ª » - 337 »
Velocità massima raggiungibile con altro rapporto	- 367 »
Raffreddamento ad acqua	
Frizione	a dischi multipli, bagnata
Cambio	speciale tipo Porsche-Schmid
Trasmissione	posteriore e anteriore

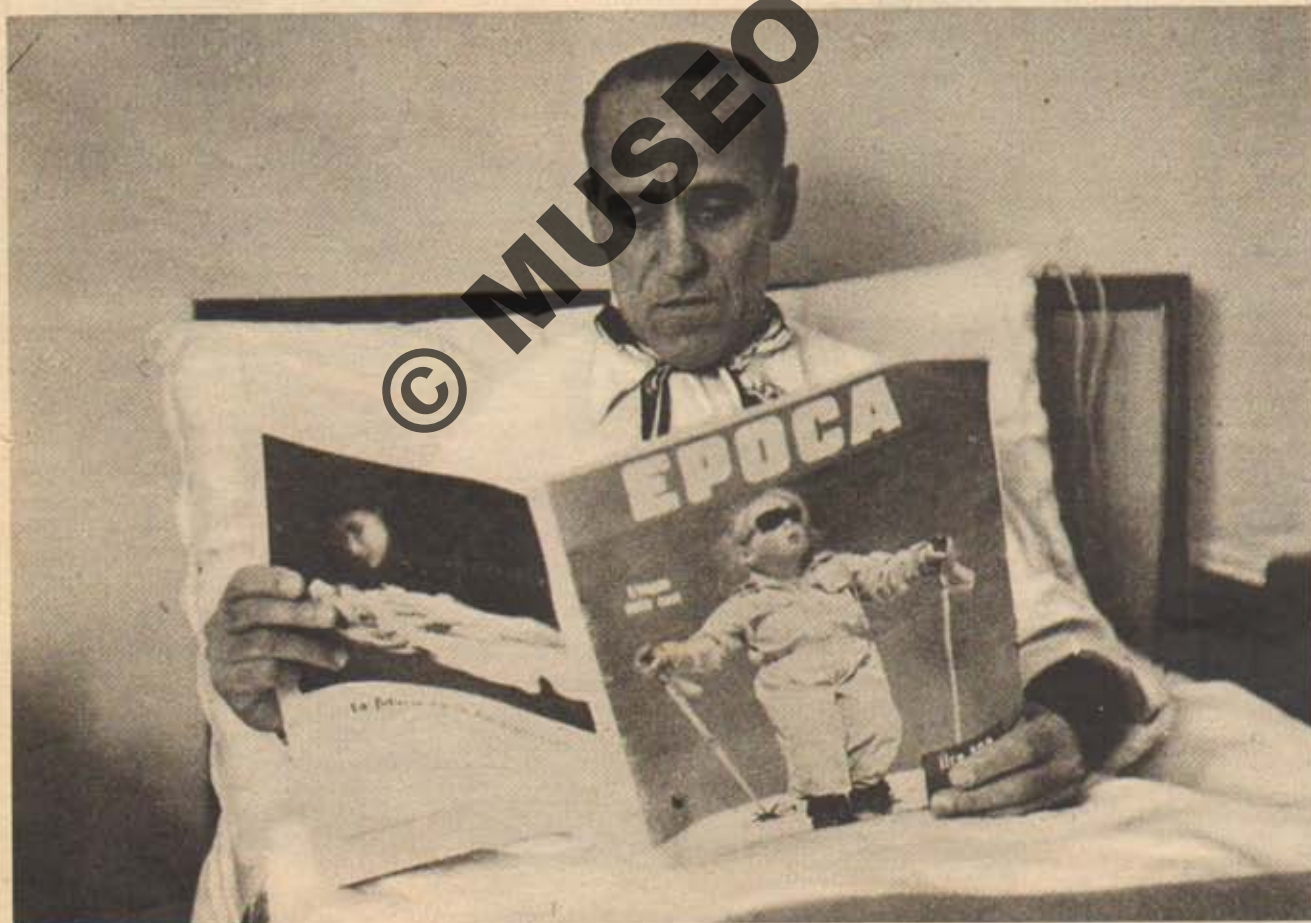




L'intramontabile campione al volante del modernissimo mostro d'acciaio. Nuvolari, quando salì a bordo della vettura da corsa, sembrò trasformarsi come se avesse riacquisito la sua vera natura. Dal giorno in cui gli mostrarono per la prima volta i progetti della « Grand Prix » non ebbe più pace: sembrava fatta apposta per lui. Ne seguì la crescita passo per passo, sempre sognando di poterla guidare un giorno alle più ambite vittorie. Neppure quando andò a Torino per l'ultima visita seppe arrendersi: s'era portato dietro la tenuta di battaglia. Il casco bianco, gli occhialoni, il maglione giallo con le grandi cifre T-N intrecciate e la tartaruga che gli regalò D'Annunzio, i calzoni della tuta bleu, l'alta cintura di cocodrillo nero. Persino un piccolo cuscino per il sedile, ricordo di Indianapolis. Quella stessa tenuta conosciuta dalle folle di tutto il mondo.



Nuvolari intimo. Nel salotto della villa di Mantova, il campione, la moglie e l'unico inseparabile e segretario Alfonso Nini Greggio sfogliano i volumi-ricordo della Targa Florio. Dopo la morte dei figli, Alberto e Giorgio, Tazio Nuvolari vive del loro ricordo e dell'indomabile passione sportiva. Anche se da più parti si è fatto molto per gettare un velo d'oblio sulle sue vittorie, « Nivola » è rimasto nel cuore degli sportivi.



La settimana scorsa, in una clinica di Verona, Nuvolari è stato sottoposto a una operazione non grave, ma abbastanza noiosa all'età del campione: l'asportazione delle tonsille, « voluta » da Tazio, che intendendo riprendere in pieno nella prossima stagione l'attività agonistica, desidera essere in perfette condizioni di salute. Da qualche tempo le tonsille di « Nivola » si ingrossavano periodicamente in modo inverosimile e questo fatto ha finora impedito ai medici di poter curare con la streptomicina la grave intossicazione provocata a Tazio dalle esalazioni di gas delle macchine in corsa, intossicazione per cui il campione va soggetto a qualche svenimento e ad altri disturbi. Dopo l'operazione i medici sperano che sarà possibile iniziare la cura con la streptomicina. L'esito dell'intervento chirurgico è stato felice e Nuvolari è già rientrato a Mantova.

il testo segue da pagina 57

va fiammante. « Io, i cinquanta milioni, li troverò, caschi il mondo, in un modo o nell'altro, magari vendendo cartoline con la mia fotografia e la mia firma per le fiere d'Italia. »

Invece i cinquanta milioni non li ha trovati, né lui né altri, nonostante le promesse varie e autorevoli. Eppure quella era l'unica nuova e grande vettura da « Grand Prix » uscita dopo la guerra in Italia. Nuvolari l'aveva vista nascere, crescere pezzo per pezzo; aveva ascoltato rombare per ore e ore i due gruppi di sei cilindri contrapposti sui cavalletti di prova; s'era chinato mille volte sul cruscotto provando e riprovando le marcie. Era la sua macchina. Era la sua creatura. Già la sentiva rombare sui circuiti lanciata a trecentosettanta all'ora verso la vittoria; già ne vedeva l'ombra gialla e azzurra saettare alle curve come un'ala di rondine; già riudiva il clamore cupo della folla, lo scroscio dei battimani, il rauco muggito dei motori che invano a tutto gas tentavano l'inseguimento disperato della dominatrice.

Per un anno, un mese dietro l'altro, questi furono i sogni e le speranze di Nuvolari, sogni e speranze legittimi. Perché, anche se la sorte non avesse permesso a lui, al « grande Nivola », di guidare il nuovo bolide italiano nelle lunghe gare aperte, gli avrebbe tuttavia concesso di approntarlo, di « metterlo in strada », di curarne la messa a punto, d'essere il maestro insuperabile dei piloti più fortunati di lui, più giovani di lui.

Poi la crisi della Cisitalia. Nuvolari non tentennò. Egli sapeva che quella era la grande macchina che lo sport italiano attendeva. Sapeva anche che senza di essa i grandi premi del 1951 erano nel grembo di Giove. E allora tenace, trascinato da una passione più grande della sua stessa esistenza, bussò a tutti gli usci, affrontò tutte le ostilità, sorrise (lui che mai sorride) di tutte le indifferenze, tentò e ritentò, speranzoso e disperato, in una corsa che purtroppo non ha avuto traguardo. Che sono cinquanta milioni?, egli ripeteva agli amici e a se stesso. Erano essi sufficienti per ultimare e « mettere in strada » un esemplare della nuova « Grand Prix » Cisitalia e per portare a buon punto di approntamento un secondo esemplare già in cantiere. Cinquanta milioni: sono tanti, ma sono anche pochi se si pensa che l'Alfa Romeo ha speso assai più che cinquecento milioni, milioni dello Stato, per affrontare una stagione di corse vinte in partenza.

Ma oggi, dopo l'imbarco a Genova per l'Argentina della Cisitalia « Grand Prix », che avverrà nel 1951? Potrà l'Alfa Romeo, con le sue vecchie 158 nate nel 1938, tener testa alla industria straniera, che scende tra noi baldanzosa delle sue nuove macchine? E non era allora assai meglio lasciar via libera a codesti benedetti 50 milioni dando ascolto all'esperienza e alla passione di Tazio Nuvolari, il quale di certo, almeno nel cuore degli italiani, non ha perduto nemmeno questa corsa?

Adriano Ravagnani