

VARZI E NUVOLARI I DIAVOLI IN PISTA

Anche l'automobilismo, alla stregua del ciclismo, ha esaltato roventi passioni ed ha diviso gli entusiasmi degli sportivi appassionati di questo emozionantissimo sport. I costruttori ed i tecnici che preparano i bolidi in grado di primeggiare nelle grandi competizioni internazionali dedicano la loro vita a un lavoro che non sempre viene giustamente apprezzato da chi va ad assistere ai gran premi. Il tifo delle folle, invece, va sempre ed unicamente ai piloti, perché questi campioni hanno sempre avuto (forse più in passato che oggi) la loro personalità, travasando in corsa, con il talento naturale ed il bagaglio di esperienza, le doti del carattere e della intelligenza.

Lo sport italiano negli Anni Trenta fu elettrizzato dalle sfide tra i due grandi piloti. I tecnici si fecero incantare dallo stile perfetto del piemontese ma furono le spericolate imprese del lombardo a entusiasmare gli sportivi

percorrendo in testa alla corsa il penultimo giro del circuito. Sbandò vistosamente affrontando una curva, i pneumatici saltarono via, ma arrivò al traguardo sul cerchione, primo assoluto, con la folla in delirio.

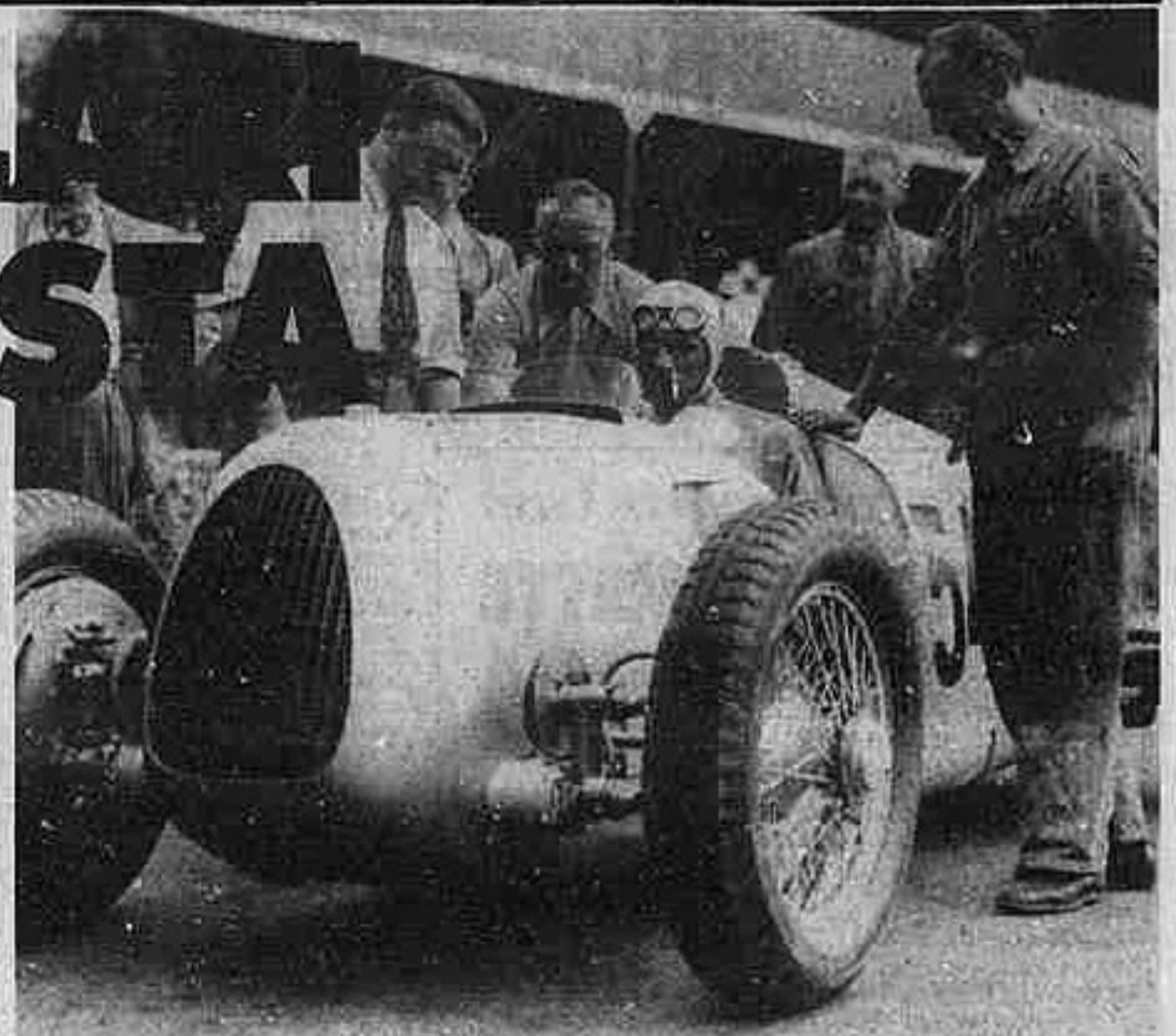
Nei 1925, provando un'Alfa Romeo a Monza, finì in un prato. Era tutto ammaccato e ferito. La domenica successiva era in programma il «Gran Premio delle Nazioni» di motociclismo. «Nivola» si presentò alla partenza incedendo e bendato come una mummia. Si sedette in sella alla moto e si fece fasciare il corpo nella stessa posizione che avrebbe dovuto assumere in gara. Durante la corsa, sbucò un muretto con la mano destra, spezzandoci falange e falangetta dell'indice; con quell'osso sporgente in fuori dal guanto strappato, vinse la gara sotto la pioggia.

Questo era Tazio Nuvolari. Piccolo, magro, sempre un po' pallido, il viso affilato, sembrava più un fantino che un pilota di bolidi. Era alto 1,65 e pesava 57 chili. Era un fascio di nervi, tutto muscoli. Con le braccia smisuratamente lunghe, egli sedeva al volante in posizione elevata, ma indietro: il volante era sempre saldissimo nelle sue maglie mani. Vestiva sempre un caschetto di pelle nera ed un pullover giallo che gli arrivava sino al collo; sopra indossava un corsetto di pelle; i pantaloni erano di colore azzurro. Sul pullover era disegnato il monogramma TN con una piccola tartaruga, l'emblema che aveva creato per lui Gabriele D'Annunzio.

Secondo l'opinione di chi lo ha conosciuto, Nuvolari è stato il più grande pilota nel modo più assoluto. Correva sempre per vincere, anche quando sapeva di avere a di-

Achille Varzi si prepara a un Gran Premio. La sua rivalità con Nuvolari caratterizzò un'epoca

Il mantovano fu definito «il campione dell'impossibile». Nella foto sotto: la sfida con un «Caproni»



sposizione un mezzo meccanico inferiore a quello del rivale. Aveva, soprattutto, una personalità che i piloti di oggi si sognano di avere. Possedeva un coraggio enorme, un colpo d'occhio eccezionale, una grinta da mettere paura. Quando era in gara, sembrava un fuoco d'artificio. Il meccanico che, nelle gare su strada, sedeva accanto a lui, metteva sovente la testa sotto il cruscotto, nel timore di finire nei prati o contro qualche muretto.

Ai tempi in cui Nuvolari gareggiava sui circuiti di tutto il mondo, vetture e piloti non erano «livellati» come oggi: le differenze non si valutavano in secondi, ma in minuti. I divari di potenza fra un motore e l'altro erano enormi. Gli stierzi erano lontani da quei prodigi di tecnica che sono quelli attuali. Guidare certe macchine comportava una tremenda fatica di braccio. Il volto segnato dallo sforzo e da quella tensione interiore che, al di là di ogni altra motivazione, «spiega» la disperata volontà di vincere che metteva in ogni gara, Nuvolari si attaccava al volante con foga inesauribile. Si sarebbe potuto pensare che, con una tale dispersione di energie, non avrebbe retto al ritmo della corsa. Invece no, teneva sino in fondo. E vinceva, trionfava.

Di Achille Varzi si può dire che è stato «la perfezione nello stile». Al museo dell'automobile di Torino c'è una fotografia scattata alla Coppa Acerbo del 1934. L'immagine mostra un tratto di curva a gomito, su uno sfondo di alberi frondosi. Varzi, con la sua Alfa, affianca la Maserati di Nuvolari. I due si guardano, fuori dal mondo, dimentichi di quanto il circuito, delle potenti macchine che stanno guidando, ai limiti della tenuta di strada. Se non fosse che la foto è stata scattata durante la corsa, fra il rumore infernale dei motori e delle gomme che stridono sulle curve del circuito, la si potrebbe prendere per una posa, naturalmente immobile nella quiete statica del Museo.

Nello sguardo che si rivolgono Varzi e Nuvolari, c'è qualcosa in più della comprensibile rivalità che divide i

due «big» del nostro automobilismo d'anteguerra. C'è il contrasto, l'incompatibilità di carattere fra due concezioni di vita opposte. C'è, soprattutto, dipinto, il modo di intendere la vita e le corse da parte di Achille Varzi. Questo stupendo campione era nato a Galliate, in provincia di Novara, nel 1904. Anche lui, come Nuvolari, aveva iniziato a correre in motocicletta; ed anche nelle gare su due ruote, aveva mostrato i lati, si fa per dire, negativi del suo carattere. Pur essendo un campione, infatti, Varzi non piaceva alla folla per la freddezza dei rapporti umani. Era solito dire: «Io non corro per la gente e per gli applausi. Io corro per quei pochi che se ne intendono» (e in ciò concordava con Oscar Wilde, secondo il quale il vero artista non si cura del pubblico).

Il galliatese fu senza dubbio un maestro di tattica e di psicologia: più di una volta, con finali di gara sorprendenti, conquistò le vittorie più belle. Ma questi successi non furono altro che il frutto di un accurato studio dei mezzi meccanici, dei concorrenti e della loro tattica di gara.

Giovanni Canestrini, grande giornalista esperto di automobilismo, scrisse su Varzi queste emblematiche parole: «Varzi fu il solo corridore, con Felice Nazzaro, che seppe dare in ogni istante della sua carriera la prova evidente che la guida di una vettura da corsa era veramente un'arte: arte nel senso puro, cioè non solo estetica, ma semplicità, perfezione, estro, precisione, istinto, culto».

In effetti, come già abbiamo avuto modo di ricordare, Achille Varzi guidava con uno stile perfetto, era un calcolatore senza pari, un autentico stratega del volante.

Senza questa condotta da stratega non avrebbe vinto certe gare in un certo modo. In un Gran Premio di Montecarlo, sulla distanza di cento giri, lasciò davanti a sé Nuvolari per 99 giri; poi, nel corso dell'ultima tornata, lo superò e vinse la gara. Aveva una sua «corte» particolare: elegante, chic, chiuso di carattere, egocentrico, Varzi entusiasmava più i raffinati, «quelli che se ne intendono», come soleva dire, che il pubblico. Alcuni esperti dicevano a quel tempo che Varzi guidava con i polpastrelli delle dita, tanta era la sua sensibilità. È stato l'anteguerra dello stile puro, corretto, perfetto, senza scompimenti.

Enzo Ferrari, il «grande vecchio» di Maranello, è stato uno che più di ogni altro ha conosciuto profondamente il

galliatese. Riportiamo un suo giudizio: «Varzi, il pilota, era come l'uomo: intelligente, calcolatore, grintoso quando necessario, feroce nell'approfondire la prima debolezza, del primo errore, del primo incidente dell'avversario. Di rei spietato. Non era facile capirlo, specialmente quando seguiva certi suoi ragionamenti a freddo; era un uomo, in sostanza, che talvolta riusciva a convincersi dell'assurdo».

Varzi morì prima di Nuvolari, il 1° luglio 1948, sul circuito di Bremgarten in Svizzera, durante le prove di quel gran premio. Tazio Nuvolari morì nel proprio letto, dopo lunga malattia polmonare. Sulla sua tomba è stato scritto: «Viaggerai ancora più velocemente sulle strade del cielo».



Trionfo per il corridore galliatese dopo una vittoria nel Gran Premio di Germania. Nelle foto sotto: a sinistra, Tazio Nuvolari al «via» e una drammatica testimonianza di una sua sfortunata partecipazione al G.P. di Pau. Per salvarsi, il pilota si gettò dall'auto in fiamme



TAZIO SI BUTTÒ' DALL'AUTO AL 160 PER NON MORIRE TRA LE FIAMME

La carriera di Tazio Nuvolari e quella di Achille Varzi sono ricchissime di episodi curiosi, gustosi e divertenti. Basta scegliere...

Sovente l'episodio in questione, come quello che stiamo per raccontarvi, riguardava entrambi i campioni. Ecco, ad esempio, che cosa accadde nella «Mille Miglia» del 1930. Nella stagione precedente, Nuvolari era stato quasi sempre in ombra: era giustamente animato da desiderio di rivincita, voleva a tutti i costi vincere la Mille Miglia, la più prestigiosa ed affascinante delle gare su strada.

Al «via» da Brescia, tutti i più rinomati piloti: con Nuvolari e Varzi, ecco Campari, Caracciola, Arcangeli e Gherzi. I due rivali erano entrambi al volante di un'Alfa Romeo 1750, sei cilindri. La corsa ebbe alterne vicende, ma a Terni in testa si trovò Varzi. Sul tratto Ancona-Bologna il «Figlio del Diavolo» (così era stato battezzato Tazio) riuscì a rosicchiare quasi 7 minuti al galliatese. A Peschiera, Nuvolari vide davanti a sé, netta e inconfondibile, la sagoma della macchina di Varzi, partito una decina di minuti prima di lui. Ormai era sera e le macchine viaggiano con i fari accesi. Che cosa decise di fare Nuvolari? Si spinse su a cinquecento metri dalla macchina avversaria e poi incredibilmente spense i fari della propria vettura. Il trucco era chiaro: impedire a Varzi di rendersi conto che dietro a lui c'era proprio il suo più pericoloso avversario. Ragione per cui Varzi continuò la sua marcia, senza forzare al massimo. Per chilometri e chilometri,



Nuvolari marciò ad oltre 120 km di media, nel buio più nero, a fari spenti, con il pericolo di inflare, da un momento all'altro, una fila di paracarri. Così sino a pochi chilometri da Brescia. Poi «Nivola» premette sull'acceleratore, si portò a fianco della macchina di Varzi, accese i fari e contemporaneamente mise la mano sul clacson. Poi il beffardo sorpasso, con Nuvolari che alzava il braccio in segno di saluto.

Trionfo del coraggio e dell'astuzia. Questo il commento di Giuseppe Campari alla vittoria di Nuvolari: «Stanno per battere Nuvolari ci voleva il diavolo. E forse non ci sarebbe riuscito nemmeno lui...».

Il mantovano guidò nella sua lunga carriera vari tipi di macchine. Dal 1924 in poi ecco i bolidi che ebbero «Nivola» al volante: Bianchi, Chiribiri, Bugatti, Alfa Romeo, Maserati, Auto Union, Cisitalia, Ferrari, Abarth. Nel 1939 Tazio colse con un'Alfa 12 cilindri il più significativo successo della sua carriera: la Coppa Vanderbilt, negli Stati Uniti. Erano presenti a quella gara tutti i più famosi piloti del mondo, da Mauri Rose a Shaw, da Wimille a Sommer, da Brivio a Trossi, da Ted Horn a Winn, da Farina a Etancelin. Nuvolari passò davanti a tutti sin dal primo giro e alla fine della gara trionfò. Vinse ben 32 mila dollari e la città di New

York lo innalzò a suo idolo per tutti i giorni che vi rimase.

Numerosissimi gli incidenti. Forse il più terribile fu quello di Pau, durante le prove per il G.P. di Francia. Tazio stava girando a forte velocità sull'Alfa di Villorci quando, ad un tratto, la macchina prese fuoco. Più precisamente prese fuoco il serbatoio della benzina situato alle sue spalle. Nuvolari andava a 160 chilometri all'ora, e non si avvide di nulla perché il vento spingeva indietro le fiamme. Dal box venne avvertito del tremendo pericolo. Che fare? Diminuire la velocità avrebbe voluto dire smorzare la spinta del vento e dare modo alle fiamme di avvolge-

re la macchina. Nuvolari prese una delle sue diaboliche decisioni: al primo rettilineo, a 160 all'ora, si buttò dalla macchina. Il bolide andò a sfasciarsi contro un albero. Lui, il «Figlio del Diavolo», riportò commozione cerebrale e fratture multiple. Un mese dopo era nuovamente al volante di un'altra macchina da corsa.

Di Achille Varzi va ricordata la mania del perfezionismo. I suoi meccanici impazzivano. Una volta, a Montecarlo, pretese una ennesima modifica al sedile. Disse ai meccanici di metterlo a posto come voleva lui e, come sua abitudine, disegnò con un lapis lo schizzo della «modifica» sul foglio del taccuino che si portava appresso in una tasca della tuta e sul quale annotava i particolari riguardanti i percorsi di gara. Poi si accovacciò nel suo box per schiacciare un pisolino. I meccanici, stupefatti dalle sue bizze, nemmeno si avvicinarono alla vettura ed stesero tranquillamente che si svegliasse. «E' tutto pronto, come ho detto lei...». Varzi si sedette in macchina e disse: «Finalmente, questa sì che è diventata una vettura da corsa!».

E si accese una sigaretta, una delle cento che riusciva a fumare in una giornata, anche in corsa, e che accendeva appoggiandola per un attimo sul tubo di scappamento. A Varzi si poteva chiedere tutto, tranne che smettere di fumare, anche solo per le poche ore che durava una gara.

Testi a cura di Alberto Fasano