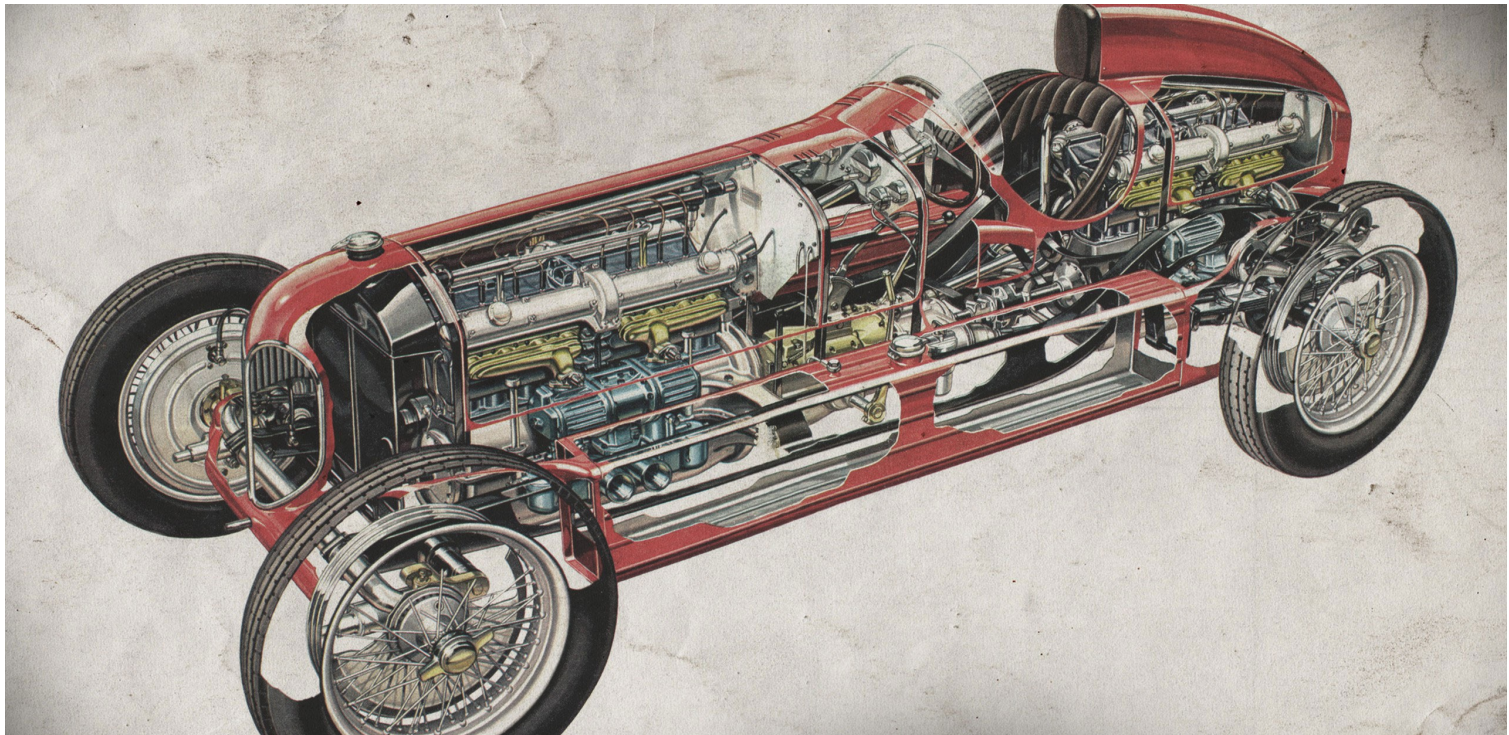


Quando sulla Firenze Mare si battevano i record di velocità

“Nuvolari ha un corpo eccezionale...Nuvolari ha le mani come artigli, Nuvolari ha un talismano contro i mali... i suoi muscoli son muscoli eccezionali... gli uccelli nell’aria perdono l’ali quando passa Nuvolari.” Queste sono le parole con cui Lucio Dalla in una sua celebre canzone descrive il Mantovano Volante, Tazio Nuvolari, uno dei miti italiani degli anni Trenta del secolo scorso, colui che per molti ha rappresentato concretamente il mito della velocità teorizzato da Marinetti e dagli altri futuristi.

In realtà, già ben prima che Dalla venisse al mondo, delle “virtù eccezionali” di Tazio parlavano con dovizia di particolari i giornalisti a lui contemporanei. Mentre era in piena attività agonistica fiorivano intorno al suo personaggio aneddoti leggendari, ma con un fondo di verità. All’indomani ad esempio di una vittoriosa Mille Miglia, durante la quale per raggiungere senza farsi notare il suo rivale Varzi aveva speso nella notte i fari della sua autovettura, si cominciò a dire che riuscisse a guidare ad occhi chiusi. Si sosteneva che fosse capace di guidare senza volante, senza ruote e addirittura con le ossa rotte. Le cronache sportive raccontano che riuscì a concludere una gara nonostante si fosse procurato durante questa la rottura di un dito e che un’altra volta, reduce da un incidente, si fosse fatto legare al sedile della sua autovettura per mantenere la posizione ideale di guida. In un’altra occasione, sostituì il volante rotto della sua auto con una chiave inglese, concludendo comunque la competizione. Al di là dell’aspetto “epico” di questi racconti, quello che è certo è che Nuvolari sapesse far fiorire questi racconti con la leggerezza e il coraggio con cui affrontava le difficoltà. Dato per morto in seguito ad un incidente, affermò che con gente come lui era necessario aspettare tre giorni prima di piangere troppo. Un uomo con queste caratteristiche sportive e umane era inevitabilmente destinato a diventare un mito per i suoi tifosi che infatti lo chiamavano “Il Campionissimo”, “El conductor de emocion” e anche per i sostenitori della principale casa avversaria, la Mercedes, che lo definivano con malcelata rabbia “Der Teufel”, il Diavolo. Ferdinand Porsche, uno che di auto se ne intendeva e che era libero, se non dagli interessi economici, dalla febbre del tifo, lo definì “Il miglior pilota di ieri, di oggi e di domani”.



anni di carriera 353 gare, vincendone 107 e realizzando 99 giri veloci. Stabilì 5 primati internazionali di velocità e conquistò 7 titoli di campione d’Italia. Non male per uno che quando era “autiere”, cioè autista di autoambulanze della Croce Rossa e delle vetture degli ufficiali durante il servizio di leva, era finito fuori strada rimediando dai superiori una solenne lavata di capo e un invito a lasciar perdere la guida.

Nivola era molto amato anche dai “grandi” dell’epoca. Mussolini a sua volta lo ricevette a Villa Torlonia. Gabriele D’Annunzio lo invitò al Vittoriale, del quale era normalmente assai geloso e gli regalò una tartaruga d’oro recante la scritta “all’uomo più veloce l’animale più lento”. Il Mantovano Volante fece stampare questa dedica sulla sua carta da lettere personale e sulla fiancata del suo aereo.

Tazio Nuvolari, “Nivola” per gli amici, divenne grazie ai suoi successi uno dei principali testimoni della rinascita economica e sportiva italiana assieme a personaggi come Bianchi, Agnelli e Ferrari. Quando gli effetti della depressione del 1929 cominciarono a farsi sentire anche in Italia il ruolo di Tazio fu fondamentale anche per sostenere alcuni marchi di autovetture che risentivano delle difficoltà del momento. Nel 1935 il periodo d’oro dell’Alfa Romeo stava finendo a causa soprattutto dei grandi investimenti di Mercedes e Auto Union, le case automobilistiche concorrenti. Per abbattere le corazzate tedesche nelle gare e quindi anche sul mercato era necessario escogitare qualcosa di nuovo. Mussolini spingeva perché l’Italia emergesse anche in campo automobilistico. In una riunione di lavoro Enzo Ferrari, al tempo direttore del reparto corse dell’Alfa Romeo e il suo ingegnere capo Bazzi svilupparono un’idea, quella di dotare la normale auto da gara, la P3, di due motori, uno davanti ed uno dietro al pilota, gestiti da un unico albero e da un unico motore. Era nata la cosiddetta Bimotore, una “balena” pesante circa 13 quintali. Il suo guidatore non sarebbe stato uno dei due piloti del team, Rene Dreyfus e Louis Chiron, ma Tazio Nuvolari, l’unico che si riteneva fosse capace di domarla e che in quel momento era un pilota Maserati. Si racconta che fu Mussolini stesso a chiedere al Mantovano Volante di tornare all’Alfa Romeo. Nuvolari alla fine si decise, anche se al grande passo fu spinto, più che dal Duce, dalle insistenze di Ferrari. L’auto dimostrò presto però alcuni problemi strutturali legati al peso eccessivo e conseguentemente alla sua stabilità. I risultati non furono per niente incoraggianti e lo stesso Nuvolari ben presto capì che non era il caso di sviluppare oltre il progetto. Dato il clamore suscitato dalla nuova macchina e le spese pubblicitarie sostenute non era però possibile abbandonare il progetto senza ottenere un qualche risultato positivo e fu così che saltò fuori l’idea di tentare di battere il record di velocità sul chilometro lanciato appartenente in quel momento ad Hans Stuck con 317 km orari.

È a questo punto che la storia sportiva di Nuvolari incontra le strade della Toscana. La bimotore, per tentare il record, venne infatti portata sulla Firenze-Mare, nel tratto Lucca-Altopascio, ritenuto molto adatto al tentativo, il 15 giugno 1935. La prova si doveva svolgere il giorno precedente, ma era stata posticipata a causa del forte vento. La situazione atmosferica non era molto migliorata e infatti la Bimotore uscendo da sotto un ponte venne presa da un turbine di vento e per circa 200 metri il Mantovano Volante ebbe enormi difficoltà a mantenere l’auto in assetto. Alla fine però raggiunse il risultato tanto cercato: 11 secondi e 50/100 sul chilometro lanciato che corrispondono a 323,175 km. Orari. Il record di Stuck era caduto nettamente. Nuvolari affermerà successivamente di non aver mai affrontato un pericolo così tremendo come il turbine di vento sopra citato, “nemmeno il giorno in cui presi fuoco a Pau”. Il record del mondo fu anche il canto del cigno della Bimotore, evidentemente incapace di sostenere il ritmo di una gara completa.

Nuvolari morì nel 1953. Il suo corpo fu sepolto con i pantaloni azzurri e la maglia gialla che rappresentavano la sua divisa da gara e con il suo volante preferito. Il feretro venne appoggiato sul telaio di un’auto e accompagnato al cimitero da circa 20.000 persone. Sulla sua tomba i familiari hanno posto una scritta che ben rappresenta l’amore del Mantovano Volante per la velocità “Correrai ancora più veloce nelle vie del cielo”.

I
L
M
a
n
t
o
v
a
n
o
V
o
l
a
n
t
e
c
o
r
s
e
i
n
2
5

Sitografia:

<https://www.motoremotion.it/2015/06/17/nuvolari-a-320-allora/>

http://www.repubblica.it/motori/sezioni/classic-cars/2015/02/13/news/ad_oltre_320_km_h_sull_autostrada_firenze-mare-106334094/

https://it.wikipedia.org/wiki/Alfa_Romeo_16C_Bimotore

<http://www.tazionuolari.it/it/cronostoria/43-i-record-di-velocita.html>

<https://www.blackbird-autojournal.com/features/a-tale-of-two-motors/>

<http://www.tazionuolari.it/it/tazio/cronostoria.html>

<http://www.storiedisport.it/?p=8413>

<https://biografieonline.it/biografia-tazio-nuvolari>

Gli immortali - Artisti per sempre (serie TV Sky Arte) di Giorgio Porrà

Foto da:

<https://www.blackbird-autojournal.com/features/a-tale-of-two-motors/>