

ANNIVERSARIO

## 11 agosto 1953, muore Tazio Nuvolari: il figlio del vento aveva 61 anni

Così il Corriere della Sera raccontò i successi di «Nivola», l'asso dell'automobilismo. Di lui Montanelli scrisse:

di A cura di Silvia Morosi

Si è spento nel 1953, a 61 anni, il motociclista e pilota automobilistico Tazio Nuvolari. «Figlio del vento», «Mantovano volante», «Nivola», «Asso» sono soltanto alcuni dei soprannomi che gli sono stati assegnati negli anni. Sette volte campione italiano, conquistò cinque primati internazionali di velocità e nel 1935 stabilì il record dei 330,275 chilometri orari. Così lo ricorda [Lamberto Artioli](#) in un articolo dell'11 ottobre 1991: «Quel giorno che Nuvolari entusiasmò l'America». Nel racconto che potete leggere sull'[Archivio del Corriere](#) si parla della corsa che il grande Tazio vinse fa al volante dell'Alfa 12 cilindri: a metà gara uno spettatore promise 500 dollari al pilota in grado di superare l'italiano. E prima del via i gangster lo minacciarono: «Non devi vincere, abbiamo scommesso contro di te».



Di lui scrisse anche Indro Montanelli, [il 20 maggio del 1950](#):



«Tazio Nuvolari, o meglio ciò che resta di Tazio Nuvolari, è caduto da tempo nella più nera malinconia: da quando precisamente è cominciato a insinuarsi in lui il timore di dover finire, unico e ultimo della sua generazione di corridori automobilistici, nel proprio letto. Non se l'aspettava. Suo padre rischiò anche lui la stessa fine, ma a settantaquattro anni volle compiere un ultimo tentativo e, inforcata la motocicletta, si diede a gareggiare con quante automobili incontrava sui pianeggianti rettilinei della Bassa Mantovana. «Gli andò bene — raccontò Tazio senza la più lontana intenzione di umorismo —. A un certo punto uscì di strada e morì». Nessun poeta al mondo — salvo, forse, Buzzati — è riuscito a parlar di morte in maniera più dolce e casta di Nuvolari».

Autista di ambulanze durante la Prima Guerra mondiale, è stata una leggenda dell'automobilismo (non solo) italiano. A dargli l'ultimo saluto, il giorno dei suoi funerali, oltre 50mila persone, come si legge in un articolo pubblicato venerdì 14 agosto 1953. Qui potete consultarlo [nell'Archivio del Corriere](#).

*«Il corteo si è mosso alle 9 dalla villa dell'asso scomparso di viale delle Rimembranze: lo apriva una folta schiera di motociclisti che recavano le insegne dei Moto Clubs di molte città italiane. Veniva poi, trasportata su un'auto, la motocicletta che, guidata da Tazio, colse nel periodo 1923-'27 innumerevoli successi sulle piste di tutta Europa, la «350» freccia azzurra. Quindi le rappresentanze delle associazioni sportive cittadine che recavano corone, i rappresentanti di case automobilistiche e motociclistiche, le corone e i gonfaloni della provincia e del comune di Mantova e del comune di Casteldario, paese natale del grande campione scomparso. Sul telaio di una automobile (la macchina di Bignami che fu il meccanico di Varzi) coperto da un'enorme drappo tricolore era la bara...».*

📷 11 agosto 1953, muore il figlio del vento Tazio Nuvolari



## Cronaca

Maurizio Costanzo  
Cronaca

D'Annunzio gli donò la 'tartaruga d'oro' con l'incisione benaugurante: "All'uomo più veloce l'animale più lento"



Tazio Nuvolari (foto Ansa)

**F**irenze, 11 agosto 2022 - L'**11 agosto del 1953** moriva "Nivola" o "il mantovano volante", come Gabriele D'Annunzio aveva ribattezzato **Tazio Nuvolari**. Se lo portò

via un ictus, anche se sopravviveva da anni con i polmoni minati dalle tante sigarette e dai vapori di benzina che aveva respirato per tutta una vita.

Il grande pilota la sua personale ed impavida ricerca della velocità l'aveva cominciata presto. Fu "autiere" durante la Grande Guerra, poi pilota su due ruote fino a metà degli anni venti. Prima dell'avvento della televisione conquistò fama e popolarità dei grandi miti sportivi, si avvicinò alle corse in auto, alternandole con quelle in moto. Finché nel 1930, vincendo la **MilleMiglia**, con l'Alfa Romeo di Enzo Ferrari che non ancora patron del Cavallino rampante, decise di dedicarsi solo alle corse di automobili. Fu autore sulla pista di manovre e aneddoti memorabili, come il sorpasso notturno su Achille Varzi, fatto a fari spenti per coglierlo di sorpresa. Celebre la gara che corse e concluse con una chiave inglese fissata al mozzo dello sterzo, al posto del volante spaccato. O l'invenzione della "sbandata controllata", tecnica poi adottata dai moderni rallyisti, che gli consentiva di affrontare le curve a velocità altrimenti impossibili con le vetture dell'epoca. Non lo fermarono né gli incidenti né le fratture.

Erano gli anni di un automobilismo eroico, in cui il pilota guida incastrato **tra motore e serbatoio**. Nuvolari, alto poco più di un metro e 60, quasi scompariva nell'abitacolo, ma riusciva lo stesso a dominare il mezzo come nessuno. Gli ammiratori passavano assiepati ore ai bordi delle strade aspettando di sentire il rombo della sua auto e di vederlo passare. La sua immagine è stampata nella memoria e in immagini in bianco e nero: caschetto di cuoio, occhiali da aviatore sul naso, mani fasciate dai mezzi guanti, aggrappate al volante di legno. Ferdinand Porsche disse di lui: "È il più grande del passato, del presente e del futuro". Al suo funerale il carro funebre è stato scortato da Alberto Ascari, Luigi Villorosi e Juan Manuel Fangio. Tra le tante passioni che infiammarono il Vate, una delle meno conosciute è quella che riguarda il suo rapporto con le automobili. Gabriele D'Annunzio intrattenne con Nuvolari uno **scambio epistolare**. I due si incontrarono al Vittoriale il 28 aprile del 1932 e in quell'occasione il pilota ricevette dal poeta un piccolo portafortuna, la nota tartaruga d'oro con l'incisione benaugurante 'all'uomo più veloce l'animale più lento'. Un incontro che creò allarme, tanto che fu oggetto di una informatica dettagliata a Mussolini. L'ultima gara, con l'ultima vittoria, la ottenne in Sicilia il 10 aprile 1950, nella corsa in salita Palermo-Monte Pellegrino. Non annunciò mai un ritiro ufficiale. Semplicemente, se ne andò

# Celebrities Obituaries

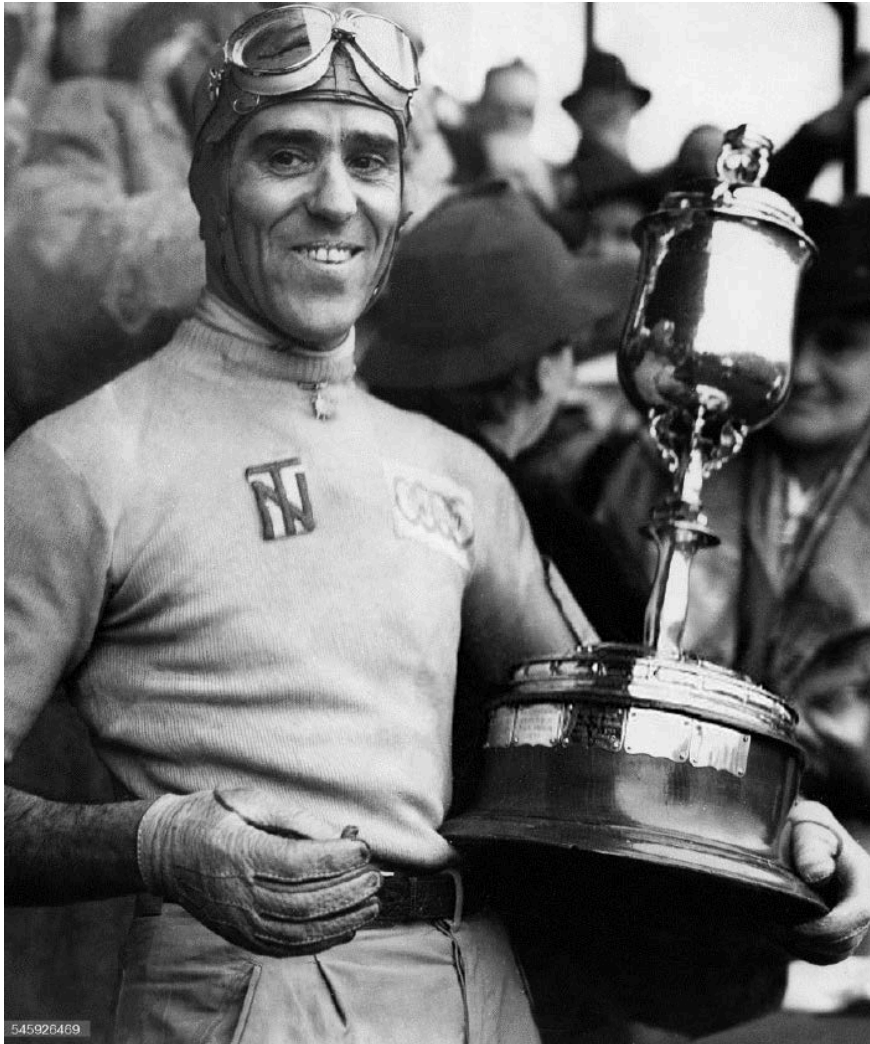
Celebrities Death Records

Home > 2022 > August > 11 >

Dead – Death & Obituary : 69 years ago today, Tazio Nuvolari passed away. #Legend #RIP

## Dead – Death & Obituary : 69 years ago today, Tazio Nuvolari passed away. #Legend #RIP

👤 📅 August 11, 2022 💬 0 📁 Uncategorized



Passed away – Cause of Death.

69 years ago today, Tazio Nuvolari passed away. #Legend #RIP

pic.twitter.com/Z0t5aBQfal— Andrew (@Basso488) August 11, 2022 [Read More](#)

To read the full story please click on the above "Read More" button.

Welcome to Market News, we are a news aggregation website that sources trending news stories from reliable news organizations and platforms.

We are not liable for inaccurate information's posted by the original news source. If you have concerns over contents or what you just read, please click the "Read More" button to be redirected to the original news source and contact them with your complaints.

What you read is a news article of someone who has recently passed away and not an obituary or death notice. In most cases our source of information are social media posts or tribute posted on social media to honor the life and legacy of someone who recently passed away. We however do crosscheck and verify this information to be true before reporting them as death or obituary news.

69 years ago today, Tazio Nuvolari passed away. #Legend #RIP  
[pic.twitter.com/Z0t5aBQfal](https://pic.twitter.com/Z0t5aBQfal)— Andrew (@Basso488) August 11, 2022

NET WORTH – FAMILY – HUSBAND – WIFE – CHILDREN – WIKIPEDIA  
BIOGRAPHY – MARRIAGE

Age – Wiki – Bio – Family – Who is –

We also leave a link to the original source of information's that makes up our news articles , You can click on the the "Read More" or (Source) links to see the original post on social media where we gathered our information for the news article.

SOCIAL MEDIA CONTENTS.

Social media contents must be cross examined and verified to be true before sharing to the general public because anyone can post anything on social media. You must verify this news contents to be genuine from authentic news sources.

dead, dies , death cause , sickness, how did he die, how did she die, what killed, death reason, died of , what Happened.



**AUTOMOTO   MOTORSport   LIVE   CALENDARI   RISULTATI**

**CLASSIFICHE   TV**

**Motorsport / Storia**

## Tazio Nuvolari, il 'Mantovano volante'

---

*69 anni fa si spegneva a Mantova l'asso capace di vincere sia sulle due che sulle quattro ruote, una leggenda della velocità il cui mito resta intatto*

Publicato il 11 Agosto 2022 ore 07:30



Ragazzo vivacissimo e poco incline allo studio, è attratto dal dinamismo delle discipline sportive. Il padre è un ciclista con all'attivo più di un'affermazione; il fratello di questi, Giuseppe, è addirittura un asso: più volte campione italiano, si cimenta con successo anche all'estero nella velocità su pista e nelle primissime gare di mezzofondo dietro motori. Il piccolo Tazio proverà per lo zio Giuseppe molto affetto e un'ammirazione sconosciuta, destinata a suscitare un fortissimo impulso di emulazione.

### **Lo spettacolo della velocità**

Il 5 settembre 1904 assiste per la prima volta a una corsa automobilistica, il Circuito di Brescia, che si disputa su un tracciato stradale che tocca anche Cremona e Mantova. Tazio vede in azione Vincenzo Lancia, Nazzaro, Cagno, Hémery, Duray, gli assi dell'epoca, e rimane fortemente impressionato, affascinato dallo spettacolo della velocità.

### **La prima moto**

Tra il 1904 e il 1905 sono databili altri due episodi destinati a lasciare tracce indelebili nella sua personalità. Un giorno lo zio Giuseppe lo fa sedere in sella a una motocicletta e gli insegna a guidarla. Una notte Tazio avvia di nascosto l'auto del padre, parte e percorre un tratto di strada rischiarata dalla luna, tornando poco dopo, incolume e con la vettura intatta. «Avrò avuto tredici anni», racconterà. «A quanto andavo? A non più di trenta...»

### **“L'automobile non fa per te “**

Passano gli anni e scoppia la prima guerra mondiale. Tazio, che ha prestato il servizio di leva fra il 1912 e il 1913, è richiamato alle armi come “autiere”. Guida autoambulanze della Croce Rossa, camion e

Gestisci consenso

Gestisci consenso

vetture che trasportano gli ufficiali, tra le prime linee e le retrovie del fronte orientale. È proprio con un ufficiale – un colonnello, sembra – che un giorno Tazio finisce fuori strada. E oltre al «cicchetto» di prammatica riceve uno storico ammonimento: « Dammi retta, lascia perdere, l'automobile non fa per te ».

### **Le prime corse**

Il 10 novembre 1917, a Milano, sposa Carolina Perina (1894-1981), con rito civile, dopo averla «rapita consensualmente». Il 14 settembre 1918 nasce il loro primogenito, Giorgio.

La febbre agonistica torna a divorare il giovanotto di Castel d'Ario, che tuttavia soltanto nel 1920, a ventotto anni, ottiene la licenza di corridore motociclista e il 20 giugno di quell'anno esordisce al Circuito Internazionale Motociclistico di Cremona. Iscritto con il suo secondo nome, Giorgio, è in sella a una Della Ferrera ed è costretto ad abbandonare per un guasto dopo avere percorso pochi giri. La prima gara in auto la disputa invece il 20 marzo 1921, a Verona, alla guida di una Ansaldo Tipo 4 cs. E ottiene la sua prima vittoria. Si tratta di una competizione regolaristica (la Coppa Veronese di Regolarità) ma, per cominciare, non c'è male. Con la stessa vettura Tazio prende il via altre tre volte nel 1921, ottenendo due piazzamenti e un ritiro.

Attività modesta anche nel 1922, l'anno in cui si trasferisce con la moglie e il figlio da Castel d'Ario a Mantova: tre corse in moto – a quanto è dato sapere – e una sola in auto, il Circuito del Garda, a Salò, con un secondo posto assoluto, ancora alla guida di un'Ansaldo.

### **Pilota professionista**

È nel 1923 – ossia a trentun anni – che Tazio incomincia a correre con assiduità. Fra marzo e novembre prende la partenza 28 volte, 24 in moto e 4 in auto. Non è più, dunque, un gentleman driver, bensì un pilota professionista. In moto è la rivelazione dell'anno. In auto alterna piazzamenti e abbandoni ma non manca di farsi notare, se non con la Diatto, certo con l'agile Chiribiri Tipo Monza.

### **Il primo incontro con Enzo Ferrari**

L'attività motociclistica predomina anche nel 1924: 18 risultati, contro 5 in auto. Questi 5 sono tuttavia ottimi: c'è la sua prima vittoria assoluta (Circuito Golfo del Tigullio, 13 aprile) e ce ne sono quattro di classe. In Liguria corre con una Bianchi Tipo 18 (4 cilindri, due litri di cilindrata.

Gestisci consenso

distribuzione bialbero); nelle altre gare, ancora con la Chiribiri Tipo Monza. Tazio è alla guida di questa vettura quando per la prima volta si batte con un avversario destinato a un grande avvenire, anche se non come pilota. È un modenese grande e grosso. Si chiama Enzo Ferrari. « Il mio primo incontro con Nuvolari », scriverà nelle sue memorie, « risale al 1924. Fu davanti alla Basilica di Sant'Apollinare in Classe, sulla strada ravennate, dove avevano sistemato i box per il secondo Circuito del Savio. Alla partenza, ricordo, non avevo dato troppo credito a quel magrolino, ma durante la corsa mi avvidi che era l'unico concorrente in grado di minacciare la mia marcia. Io ero sull'Alfa 3 litri, lui su una Chiribiri (la cui cilindrata era di 1486 cm cubici contro i 2994 della RL Sport di Ferrari, ndr) . E in quest'ordine tagliamo il traguardo. La medesima classifica si ripeté poche settimane dopo al Circuito del Polesine...» .

### **1925: soprattutto moto**

E arriva il 1925, anno in cui Tazio corre soltanto in moto, ma con un «intermezzo» automobilistico tutt'altro che insignificante. L'1 settembre, invitato dall'Alfa Romeo, prende parte a una sessione di prove a Monza, alla guida della famosa P2, la monoposto progettata da Vittorio Jano che l'anno dal suo apparire, nel 1924, ha dominato la scena internazionale. L'Alfa cerca un pilota con cui sostituire Antonio Ascari che poco più di un mese prima si è ucciso in un incidente nel G.P. di Francia, a Montlhéry. Per nulla intimidito, Nuvolari percorre cinque giri a medie sempre più elevate, rivelandosi più veloce di Campari e Marinoni e avvicinando il record stabilito da Ascari l'anno prima. Poi, al sesto giro, incappa in una rovinosa uscita di pista. « Le gomme erano quasi a zero », spiegherà Tazio, « e a un certo punto mi si disinnestò la marcia ». La macchina è danneggiata, il pilota è seriamente ferito, ma dodici giorni più tardi, ancora dolorante, torna a Monza, si fa imbottire di feltro e bendare con una fasciatura rigida, si fa mettere in sella alla I da Bianchi 350 e vince il G.P. delle Nazioni!





### **La “freccia celeste”**

Anche il 1926 è interamente consacrato alla moto, la Bianchi 350, la leggendaria «Freccia Celeste» con la quale Tazio vince tutto ciò che c'è da vincere. Subisce anche tre incidenti, il primo dei quali sul circuito della Solitude, vicino a Stoccarda. Dopo un'uscita di pista a causa della nebbia, è raccolto privo di sensi, minaccia di commozione cerebrale, sospette fratture, choc traumatico. All'indomani sospetti e pericoli sono ridimensionati e Tazio riparte in treno per l'Italia, incontrando al conl ne un dirigente della Bianchi che sta recandosi a Stoccarda per rendersi conto esattamente dell'accaduto: le prime notizie, in effetti, erano molto allarmanti, un telegramma del console italiano esprimeva preoccupazione e pare inoltre che un giornale tedesco della sera fosse addirittura uscito con la notizia della morte del pilota...

### **Campionissimo delle due ruote**

La sua popolarità è ormai molto vasta. Lo chiamano «il campionissimo» delle due ruote. Ma l'automobile non gli esce dal cuore. E ci riprova, implacabile, nel 1927, anno in cui con una Bianchi Tipo 20 disputa la prima edizione della Mille Miglia arrivando buon decimo assoluto. Ma acquista anche una Bugatti 35 e vince il G.P. Reale di Roma e il Circuito del Garda.

### **La Scuderia Nuvolari**

Gestisci consenso

È nell'inverno tra il 1927 e il 1928 che Tazio decide di puntare con piena determinazione sull'automobile. Fonda a Mantova la Scuderia Nuvolari, compra quattro Bugatti grand prix e ne rivende due, una ad Achille Varzi (già l'ero rivale in corsa, su due ruote, ma anche amico) e una a Cesare Pastore. L'11 marzo 1928 – nove giorni dopo la nascita del suo secondo figlio, Alberto – Tazio vince il G.P. di Tripoli: è questo il suo primo grande successo internazionale. Vince anche il Circuito del Pozzo, a Verona, battendo il grande Pietro Bordino. Questi malauguratamente perde la vita pochi giorni dopo, in un incidente di allenamento in vista del Circuito di Alessandria, la sua città. Nuvolari va ad Alessandria e disputa la corsa, che è stata intitolata a Bordino, del quale onora la memoria a modo suo, cioè vincendo.

### **La rottura con Varzi**

Ma non tutto è così facile. Al contrario, Nuvolari vive il periodo forse più problematico della sua vita o, quanto meno, della sua «carriera» di corridore. L'attività agonistica gestita in proprio è onerosa, l'accordo con Varzi salta ben presto (due galli troppo ingombranti per quel piccolo «pollaio»...). Tazio si arrabatta come può. Alterna freneticamente l'auto alla moto, fra una corsa e l'altra commerciale in automobili: vende Bianchi, Scat, Alfa Romeo e Lancia. Cambia spesso macchina anche in corsa: Bugatti 35C, OM 665 Speciale, Alfa Romeo 6C 1750 SS, Talbot 1500. Ma i successi alla 1 ne sono scarsi: il 1929 è proprio un anno da dimenticare, eccetto che per le due ruote: con l'inseparabile Bianchi, infatti, partecipa a 11 corse e ne vince 7.

### **1930: L'anno della svolta**

La svolta storica è datata 1930. L'Alfa Romeo, dopo il disastroso «provino» di Monza, per cinque anni non lo aveva più preso in considerazione, ma Vittorio Jano non l'aveva certo perduto di vista. Lo contatta e gli offre una macchina ufficiale della Casa, una 6C 1750 GS «testa lissa» per la Mille Miglia. Tazio fa impazzire mezza Italia: vince la grande corsa ed è il primo pilota che percorre i 1600 chilometri del tracciato a oltre 100 di media. La corsa fu ed è tuttora ricordata per un episodio curioso, la cui veridicità è stata vanamente contestata: Nuvolari avrebbe raggiunto il suo grande rivale Varzi, partito dieci minuti prima di lui, guidando negli ultimi chilometri a fari spenti. A spegnerli sarebbe stato il suo coéquipier Giovan Battista Guidotti, il quale ripeté poi questo racconto in una quantità di interviste, incurante delle obiezioni, prima fra tutte quella che il sorpasso avvenne a giorno fatto. Lo stesso Nuvolari.

Gestisci consenso

del resto – il quale sapeva bene che la leggenda a volte «vale» più della storia – non smentì mai l'aneddoto.

### **La Ferrari. Addio alla moto**

In quello stesso 1930 Tazio entra a far parte della neonata Scuderia Ferrari e le regala la prima vittoria, nella Trieste-Opicina, con l'Alfa Romeo P2. Si afferma anche in altre due importanti corse in salita (Cuneo-Colle della Maddalena e Vittorio Veneto-Cansiglio, sempre con la P2), poi torna sulla 1750 GS e va a vincere il Tourist Trophy sul circuito di Ards, Irlanda del Nord. E dà l'addio alla moto, non senza cogliere gli ultimi quattro successi fra cui, per la seconda volta, l'«assoluto» nel prediletto Circuito del Lario, con la Bianchi 350 davanti anche a tutte le 500.

Delle venti corse del 1931, Nuvolari ne disputa una (il Reale Premio di Roma) con la vecchia Bugatti 35C, tutte le altre con le Alfa Romeo della Scuderia Ferrari: la 6C 1500 SS, la Tipo A bimotores, ma soprattutto la 8C 2300, nelle versioni spider corsa passo corto e Monza. Fra le sette vittorie assolute spiccano la Targa Florio, il G.P. d'Italia, la Coppa Ciano.

### **1932, una stagione trionfale**

L'anno forse più felice per Tazio è il 1932. Il «mantovano volante» – lo chiamano così, un po' dovunque – è protagonista di una stagione trionfale. Questo il bilancio: 16 corse disputate, 7 vittorie assolute (nonché 5 di classe): G.P. di Monaco, Targa Florio, G.P. d'Italia, G.P. di Francia, Circuito di Avellino, Coppa Ciano, Coppa Acerbo. E inoltre: 3 secondi posti, 3 terzi, 1 quarto, 1 sesto e 1 ritiro (nella Mille Miglia, per un incidente). È campione italiano assoluto e primo nel Campionato Automobilistico Internazionale, basato sui G.P. d'Italia, Francia e Germania. Le macchine sono tutte Alfa Romeo, tutte 8 cilindri sovralimentate: la 8C 2300 spider corsa passo corto, la 8C 2300 MM, la Tipo B monoposto, detta P3.

### **D'Annunzio e la tartaruga**

La popolarità di Tazio è straripante. I «grandi» dell'epoca se lo contendono. Il 28 aprile, undici giorni dopo il trionfo di Montecarlo, Gabriele D'Annunzio lo riceve al Vittoriale e gli regala una piccola tartaruga d'oro («all'uomo più veloce l'animale più lento») che Tazio considererà un amuleto ma anche un simbolo. La appunterà alla maglia gialla in corsa, la farà stampare sulla carta da lettere, dipingere sulla l'ancata del suo aereo personale e anche riprodurre in alcune copie che – esattamente alla maniera di D'Annunzio – regalerà agli amici, all'

Gestisci consenso

persone care o «importanti».

### **Il divorzio dal Cavallino**

Ancora più ricco di vittorie (undici!) è il 1933, che peraltro non è privo di contrarietà. Dopo avere in lato una serie di magnifiche affermazioni (G.P. di Tunisi, Mille Miglia, Circuito di Alessandria, Eifelrennen, G.P. di Nîmes e 24 Ore di Le Mans in coppia con Raymond Sommer), Nuvolari «divorzia» clamorosamente dalla Scuderia Ferrari. È convinto che mettendosi «in proprio» disporrà di vetture migliori e guadagnerà di più.

Con la Maserati – modifcata e adattata secondo le sue istruzioni dal suo meccanico personale Decimo Compagnoni – vince il G.P. del Belgio, la Coppa Ciano e il G.P. di Nizza. Poi chiude la stagione con un brutto incidente, a San Sebastiano. Cinque i tipi di vettura guidati in gara nel corso dell'annata: Alfa Romeo 8C 2300 spider corsa passo corto, Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans, 8C 2600 Monza, Maserati 8CM. Tazio guidò anche una MG Magnette K3 che gli fu messa a disposizione per il Tourist Trophy. Inutile dire che... si fece un preciso dovere di vincere.

Con il 1934 la formula dei Gran Premi cambia radicalmente: viene fissato un peso limite di 750 kg che, nelle intenzioni dell'autorità sportiva internazionale, dovrebbe bloccare o rallentare la pericolosa escalation delle potenze dei motori. Ma avverrà proprio il contrario. I costruttori tedeschi – la Mercedes-Benz e la neonata Auto Union – entrano in scena e ben presto stabiliscono un dominio che diventerà schiacciante. Nuvolari, oltre a «fare squadra» a sé e quindi a disporre pur sempre di mezzi limitati e di macchine non sempre competitive, deve anche fare i conti con la sorte che sembra avergli voltato le spalle. Ad Alessandria, il 22 aprile, subisce uno dei più gravi fra i suoi incidenti di corsa. Con il consueto stoicismo, è di nuovo in pista poco più di un mese dopo e arriva quinto nella Corsa dell'Avus con la gamba sinistra semibloccata da una fasciatura rigida. Si trascina da un circuito all'altro, collezionando ritiri (a fine anno saranno 9 su 23 partecipazioni) e modesti piazzamenti. Si riprende verso il termine della stagione, tornando a vincere, a Modena e a Napoli. Le macchine sono di ben quattro tipi: Bugatti 59, Maserati 8CM, Maserati 6C34, Alfa Romeo (naturalmente privata), 8C 2300 sport.

### **La “pace” con Ferrari**

Verso la fine del 1934 Nuvolari è in trattative per passare alla Auto Union. Non è un mistero che i dirigenti della Casa tedesca, in settembre, gli hanno fatto provare la loro 16 cilindri Tipo A a motore posteriore in un

Gestisci consenso

paio di occasioni: durante le prove del G.P. di Spagna, sul circuito Lasarte di San Sebastiano, e in quelle del Circuito Masaryk, a Brno. Ma qualcuno fra i piloti della Casa dei quattro anelli (Stuck?) si oppone all'ingaggio di Tazio e il «l danzamento» è rotto, le «nozze» rinviate. La Auto Union assume Achille Varzi. Il «mantovano volante» fa la pace con Enzo Ferrari e nel 1935 torna a difendere i colori della Scuderia. Vince subito a Pau, con l'Alfa Romeo Tipo B detta P3, indi a Bergamo, a Biella e a Torino con una versione della P3 potenziata e modil cata dalla stessa Scuderia Ferrari.



### **La vittoria "impossibile" al G.P. di Germania**

Ma l'impresa più grande la compie nel G.P. di Germania. È al volante della P3 (3167 cm cubi, compressore, 265 CV), obsoleta e, sulla carta, nettamente inferiore alle nove vetture dei due formidabili squadroni di casa: la Mercedes-Benz schiera cinque W25 (3990 cm cubi, 8 cilindri, compressore, 430 CV) e la Auto Union quattro Tipo B (4950 cm cubi, 16 cilindri, compressore, 375 CV). Eppure Tazio mette tutti k.o., l rmando quella che è ritenuta la più clamorosa e simbolica delle «vittorie impossibili».

### **Il record sulla Firenze-Mare**

Il bilancio del 1935 annovera altre tre affermazioni: Coppa Ciano, G.P. di Nizza, Circuito di Modena nonché due primati internazionali di velocità, sul chilometro e sul miglio con partenza lanciata. Nuvolari li stabilisce il 15 giugno sull'autostrada Firenze-Mare, facendo registrare rispettivamente 321,428 e 323,125 km/h, con una punta di 336,252. La macchina è l'Alfa Romeo Bimotore: monta due propulsori sovralimentati (gli 8 cilindri della P3, uno anteriormente, uno posteriormente) di 3165 cm cubi ciascuno, con una cilindrata totale di 6330 cm cubici e una

Gestisci consenso

potenza massima di 540 CV (270 x 2). Nel G.P. d'Italia Nuvolari tiene a battesimo la nuova monoposto dell'Alfa, la 8C-35, che porta alla vittoria nel successivo Circuito di Modena.

### **La Coppa Vanderbilt**

Un brutto incidente nelle prove del G.P. di Tripoli sembra compromettere il 1936 di Nuvolari. Ma ancora una volta la sua ripresa è fulminante: pieno di ammaccature e con la sospetta incrinatura di un paio di vertebre, scende in pista, soffre penosamente ma arriva al traguardo (ottavo). Meno di un mese dopo, il 7 giugno, batte ancora i tedeschi a Barcellona; il 21 replica a Budapest; il 28 vince di nuovo, a Milano, dove l'avversario numero uno è Achille Varzi con la Auto Union. La serie continua con altre due affermazioni (Coppa Ciano e Circuito di Modena) e si conclude con la consacrazione in terra d'America: una vittoria facile ma di enorme risonanza nella Coppa Vanderbilt, a New York. Le Alfa Romeo sulle quali si alterna nell'anno sono due: la 8C-35 e la 12C-36.

### **1937, l'annata-no**

Annata-no, il 1937. Per tutti, ad eccezione dei tedeschi, che spadroneggiano ormai incontenibili. Nuvolari è colpito da un grave lutto, la morte del figlio primogenito, Giorgio, diciannovenne, avvenuta per malattia il 27 giugno. Tazio riceve la notizia a bordo del «Normandia», mentre sta attraversando l'Atlantico per tornare a disputare la Coppa Vanderbilt. Il grande successo dell'autunno precedente sembra lontano anni luce. L'Alfa di Nuvolari prende fuoco ed egli si salva lanciandosi in corsa dall'abitacolo. Il resto della stagione registra un altro incidente (nelle prove del Circuito di Torino), poche corse (9 in tutto) e una sola vittoria, nel G.P. di Milano. I 370 CV della 12C-36 sono davvero poca cosa contro i 520 della 6 litri 16 cilindri Auto Union Tipo C e meno ancora contro i 646 CV della 5.6 litri 8 cilindri Mercedes-Benz W125.

### **L'Auto Union e il trionfo di Monza**

La massima formula di corsa cambia con il 1938 (limite di cilindrata 3000 cm<sup>3</sup> per i motori sovralimentati, 4500 per gli aspirati) ma non cambia affatto l'ordine dei valori in campo. L'Alfa Romeo mette in pista la nuova 308 (2991 cm cubi, 8 cilindri, compressore, 295 CV, 260 km/h), ma la Auto Union risponde con la Tipo D (2985 cm cubi, 12 cilindri, compressore, 485 CV, 330 km/h) e la Mercedes-Benz con la W154 (2962 cm cubi, 12 cilindri, compressore, 468 CV, 300 km/h). Nuvolari prova l'Alfa a Pau, la vettura si incendia ed egli si salva lanciandosi ancora una volta dall'abitacolo.

Gestisci consenso



Un momento terribile, cante, ferite, ustioni. In ospedale Tazio medita a lungo, poi annuncia il suo ritiro dalle corse, che peraltro non avviene. Fa un viaggio negli Stati Uniti, prova a Indianapolis senza soddisfazione un paio di mediocri monoposto. Torna in Europa e viene contattato dalla Auto Union, che da tempo sta cercando invano un pilota che sostituisca il suo giovane asso, Bernd Rosemeyer, ucciso il 28 gennaio di quell'anno durante un tentativo di primato sull'autostrada Francoforte-Darmstadt. Tazio torna e torna in pista. Tre gare per familiarizzare con la diversa guida imposta dal motore posteriore della Tipo D, indi Tazio torna trionfalmente alla vittoria, nel G.P. d'Italia a Monza.

E si ripete poche settimane più tardi a Donington, mandando in visibilio gli spettatori inglesi. Durante le prove subisce un incidente curioso ma fortunatamente solo spettacolare. Un cervo sbuca all'improvviso dal bosco e tenta di attraversare la pista. Nuvolari arriva a circa 130 all'ora e non può schivare l'animale ma riesce a mantenere il controllo della monoposto, evitando di centrare il parapetto di un ponte.

La testa del cervo gli sarà regalata ed egli ne farà un trofeo, appendendola imbalsamata sulla porta d'ingresso del suo studio.

### **La guerra e l'ultima corsa dell'Auto Union**

Qualche piazzamento e qualche ritiro, sempre al volante della Auto Union Tipo D, costellano il 1939. Ma c'è anche una vittoria, nel G.P. di Jugoslavia, a Belgrado. È il 3 settembre: la seconda guerra mondiale è

Gestisci consenso

scoppiata da due giorni. Per la Auto Union è l'ultima affermazione e anche l'ultima corsa. Tazio, invece, ritenterà ancora.

Riappare in scena nel 1946. È invecchiato e stanco. I gas di scarico delle vetture gli danno un forte senso di nausea. Ma a piegarlo in due è la morte, pure per malattia, del secondo figlio, Alberto, appena diciottenne, l'11 aprile. Un mese dopo, Tazio è comunque in pista, a Marsiglia, dove per mezz'ora dà spettacolo: purtroppo rompe il motore della sua Maserati e non supera la batteria ma lascia la sua zampata segnando il giro più veloce. Si aggrappa alle corse per sopravvivere, anche se molti pensano che cerchi invece, come antidoto alla disperazione, una soluzione non meno disperata.

### **“Senza volante”**

Non vince più come un tempo ma è ancora lui a “fare notizia”, più di ogni altro. Il 3 settembre, a Torino, disputa la Coppa Brezzi. Al primo giro è al comando. Al secondo transita sul rettilineo del traguardo agitando il volante della Cisitalia che gli è rimasto in mano. Ma non abbandona, guida per un altro giro con i monconi della staffa alla quale il volante era fissato, poi si ferma al box e lo fa sostituire, riparte, torna a fermarsi per altri guasti, parte di nuovo con il cofano scoperchiato e arriva tredicesimo. L'episodio eccita l'immaginazione di tutti e l'invia di lato in qualche proloquio biografico un po' più naïf degli altri, in cui si leggerà che Nuvolari era il campione che «vinceva anche senza volante».

### **Le ultime vittorie**

Alla fine della stagione 1946 il bilancio di Tazio registra 18 partecipazioni. Tre le vittorie assolute, fra cui una internazionale, che sarà l'ultima, nel G.P. di Albi. Tre le vetture che conduce in gara: Maserati 4CL, Fiat 1100 S, Cisitalia D46.

### **La Mille Miglia**

Soltanto sei le corse del 1947, anno che vede la sua ultima vittoria assoluta, nel Circuito di Parma. Ma l'impresa che riaccende attorno al nome di Nuvolari la passione di milioni di italiani è la Mille Miglia. Tazio, che ha ormai 55 anni, guida la piccola Cisitalia 202 e va irresistibilmente in testa alla corsa, che quell'anno aveva un tracciato di 1800 km anziché di 1600. Resiste alla fatica, agli accessi di vomito, alla pioggia. Rimedia anche a un guasto all'accensione ma nel finale, un'ennesimo nubifragio riempie letteralmente di acqua l'abitacolo della minuscola spider. Si ferma, riparte ma ormai la berlinetta Alfa Romeo 2900 di Biondetti lo ha

Gestisci consenso



superato e lo precede sul traguardo di Brescia.

### **A 56 anni, l'ultima impresa**

Attività ancora più ridotta nel 1948, soltanto cinque gare (con cinque vetture diverse) e nessuna vittoria, ma ancora un'impresa stupefacente, un altro dei pilastri della leggenda Nuvolari. Si tratta, ancora una volta, della Mille Miglia. Tazio va a Brescia per assistere alla partenza e salutare i colleghi, non è iscritto. Ma si vede offrire una macchina – una Ferrari – e non riesce a dire di no. Ha 56 anni e nessun allenamento: è il 2 maggio e lui non corre dal 14 settembre dell'anno precedente. Ma si scatena come un'iradiddio e nessuno gli resiste. A Pescara è primo assoluto. A Roma ha dodici minuti di vantaggio sul secondo, a Livorno venti, a Firenze trenta. Ma la macchina purtroppo sta cedendo: ha perduto prima un parafango, poi il cofano, gli attacchi dei sedili sono compromessi. A Villa Ospizio, a tre chilometri da Reggio Emilia, la rottura del perno di una balestra nega il lieto fine a una Lancia che ha fatto sognare come poche altre nella storia delle corse.

Una fugacissima apparizione in tutto il 1949: compie un solo giro in batteria al G.P. di Marsiglia, dopodiché cede il volante della Maserati A6GCS a Piero Carini.

### **L'epilogo**

La prodigiosa carriera di Nuvolari si chiude nel 1950 con le ultime due gare, il Giro di Sicilia/Targa Florio (percorso 1.080 km!), in cui abbandona poco dopo il via per la rottura del cambio, e la corsa in salita Palermo-Monte Pellegrino, che lo vede primo di classe e quinto assoluto. È il 10 aprile. La vettura è una Cisitalia 204 Spyder Sport elaborata da Abarth. Tazio ha chiuso ma non annuncerà mai il proprio ritiro. Passano poco più di tre anni e quello che Ferdinand Porsche aveva definito «il più grande pilota del passato, del presente e dell'avvenire», se ne va, in silenzio, alle sei del mattino dell'11 agosto 1953, un martedì.

### **Gianni Cancellieri**

---

# GAZZETTA DI MANTOVA

Mantova » Cronaca

## Mantova ricorda Nuvolari a 69 anni dalla morte



Deposte corone d'alloro di fronte al monumento dei giardini che portano il suo nome

11 AGOSTO 2022

MANTOVA. Questa mattina Mantova ha ricordato Tazio Nuvolari nel 69° anniversario della sua scomparsa. L'Acì di Mantova, il Museo dedicato al "Mantovano Volante" e il Comune di Mantova hanno deposto le corone d'alloro sul monumento di largo Porta Pradella, negli omonimi giardini.



Il campione è stato commemorato dal consigliere Aci **Enrico Marocchi**. Alla cerimonia hanno partecipato tra gli altri anche il prefetto **Gerlando Iorio** e il presidente del consiglio comunale **Massimo Allegretti**. È stato ribadito l'affetto che i mantovani nutrono per il loro campione diventato famoso anche all'estero.

Nuvolari è stato un eroe dell'automobilismo internazionale. Davanti al monumento è arrivata anche una Fiat del 1924, un'auto d'epoca da corsa, ulteriore testimonianza degli anni in cui il "Mantovano Volante" mieteva i suoi più brillanti successi.

# Una Fiat del 1924 per ricordare Tazio Nuvolari

## Un'auto d'epoca da corsa per i 69 anni dalla scomparsa del "Mantovano Volante"

11-08-2022 17:10

Lombardia

Marco Sacchetti



MANTOVA- Corone d'alloro sul monumento di Largo Porta Pradella, nei giardini intitolati a lui. Ma soprattutto **una Fiat del 1924, un'auto d'epoca da corsa**, ulteriore testimonianza degli anni in cui il *Mantovano Volante* mieteva i suoi più brillanti successi.



## CELEBRATI I 69 ANNI DELLA MORTE DEL GRANDE CAMPIONE

Mantova ha ricordato così oggi **Tazio Nuvolari nel 69esimo anniversario della sua scomparsa**. Il grande campione di automobilismo tra gli anni '20 e gli anni '50, più volte iridato, è stato commemorato dal consigliere Aci Enrico Marocchi.

## CERIMONIA COL PREFETTO E IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE



Alla cerimonia hanno partecipato tra gli altri anche il **prefetto Gerlando Iorio** e il **presidente del consiglio comunale di Mantova Massimo Allegretti**.

**Le notizie del sito Dire sono utilizzabili e riproducibili, a condizione di citare espressamente la fonte Agenzia DIRE e l'indirizzo [www.dire.it](http://www.dire.it)**

Attualità

# L'11 agosto 1953 moriva Tazio Nuvolari

L'11 agosto 1953 moriva Tazio Nuvolari, considerato uno dei più grandi piloti di sempre. Tag43 vi dà il buongiorno con la vittoria ottenuta dal "Mantovano volante" al Gran Premio di Pau, in Francia, nel 1935.

Publicato il 11 Agosto 2022 05:29 | Aggiornato il 11 Agosto 2022 09:07

di Redazione



L'11 agosto 1953 terminava la sua corsa **Tazio Nuvolari**, passato alla storia dello sport come uno dei più grandi piloti di ogni tempo. Nato a Castel d'Ario (Mantova) il 16 novembre 1892, Nuvolari esordì nelle corse non giovanissimo, nel 1920, alternando la moto all'auto e arrivando a eccellere con entrambe. Su due ruote ottenne 69 vittorie, un titolo di Campione d'Europa (1924), due di Campione d'Italia (1924 e 1926): in otto occasioni, in sella alla monocilindrica con cui conquistò i suoi maggiori successi, ovvero la Bianchi 350, riuscì a battere anche tutti gli avversari alla guida di moto di 500 centimetri cubi. Ma è senza dubbio per i successi al volante che "Nivola" viene ricordato ancora oggi.

## Nuvolari, campionissimo su due e quattro ruote

L'affermazione in campo automobilistico richiese tempo e tenacia. Dopo essersi imposto in alcune gare correndo in proprio, ottenne dall'**Alfa Romeo** una vettura ufficiale per la **Mille Miglia** del 1930, dominata a più di 100 chilometri di media oraria: si ripeté nel 1933, anno dell'unica partecipazione (con vittoria) alla **24 Ore di Le Mans**. Gli Anni Trenta videro Nuvolari protagonista indiscusso su strade e circuiti d'Europa, Africa e America, principalmente alla guida di Alfa Romeo della **Scuderia Ferrari**, Maserati e Auto Union. Il "Mantovano volante" continuò a correre anche dopo la Seconda guerra mondiale: il suo albo d'oro automobilistico comprende 92 primi posti, un'affermazione nel **Campionato d'Europa** del 1932, tre titoli di Campione italiano assoluto. E svariati record di velocità.

## Nuvolari, il pilota delle vittorie impossibili

Nel corso dei decenni, Nuvolari collezionò vittorie "impossibili" e in modo altrettanto incredibile scampò a una serie di agghiaccianti incidenti: dopo aver chiuso la carriera nel 1950 con un successo nella corsa in salita Palermo-Monte Pellegrino, morì a Mantova prima di compiere 61 anni, a causa di una crisi cardiaca, dopo aver subito un ictus nel 1952. Definito da **Ferdinand Porsche** «il più grande pilota del passato, del presente e dell'avvenire», Nuvolari fu sepolto nel cimitero monumentale di Mantova, con gli abiti che indossava sempre scaramanticamente in corsa: maglione giallo con il suo monogramma, pantaloni azzurri e gilet di pelle marrone. Al funerale parteciparono circa 50 mila persone, tra cui Alberto Ascari, Juan Manuel Fangio e, naturalmente, **Enzo Ferrari**: i due si erano conosciuti in occasione di una gara nel 1924 e sei anni dopo il Drake lo aveva voluto come pilota di punta della sua neonata scuderia.

Tag43 vi dà il buongiorno con la vittoria ottenuta da Nuvolari al Gran Premio di Pau, in Francia, nel 1935.



&lt; ITALY 11/8/2022, 13:41:02

## Mantova ricorda 69 anni dopo la morte di Nuvolari



Una corona d'alloro davanti al monumento del giardino che porta il suo nome

MANTOVA. Questa mattina Mantova rievoca il 69° anniversario della morte di Tazio Nuvolari. L'Acì di Mantova, museo dedicato al "Mantovano Volante", ed il Comune di Mantova hanno depresso una corona d'alloro sul monumento a Largo Porta Pradella nell'omonimo giardino Commemorato dal Consigliere ACI **Enrico Marocchi**. Alla cerimonia hanno partecipato anche il **Governatore Gerlando Iorio** e il Presidente del Consiglio Comunale **Massimo Allegretti**. Si ripeté l'amore del popolo mantovano per il campione, che divenne famoso anche all'estero.

Nuvolari è stato un eroe automobilistico internazionale. Davanti al monumento arrivò anche una Fiat del 1924. È un'auto da corsa d'epoca. Questo si conferma ulteriormente l'anno di maggior successo per il "Mantovano Volante".



Home > Comune di Mantova > Mantova commemora Nuvolari a 69 anni dalla scomparsa

Comune di Mantova Home Page

# Mantova commemora Nuvolari a 69 anni dalla scomparsa

11 Agosto 2022



Share



MANTOVA – Tazio Nuvolari è stato ricordato stamattina nel 69° anniversario della sua scomparsa. L'Aci di Mantova, il Museo dedicato al "Mantovano Volante" e il Comune di Mantova hanno depresso le corone d'alloro sul monumento di Largo Porta Pradella, negli omonimi giardini. Il campione è stato commemorato dal consigliere Aci Enrico Marocchi. Alla cerimonia hanno partecipato tra gli altri anche il Prefetto Gerlando Iorio e il presidente del consiglio comunale Massimo Allegretti. E' stato ribadito l'affetto che i mantovani nutrono per il loro campione diventato famoso anche all'estero. Nuvolari è stato un eroe dell'automobilismo internazionale. Davanti al monumento è arrivata anche una Fiat del 1924, un'auto d'epoca da corsa, ulteriore testimonianza degli anni in cui il "Mantovano Volante" mieteva i suoi più brillanti successi.

TAGS

commemorazione

Tazio Nuvolari

## NOTIZIE

## Nuvolari, il ricordo del "Mantovano Volante" a 69 anni dalla scomparsa

12.08.2022 15:05 di [Tutto Mantova](#)



Tazio Nuvolari è stato ricordato ieri mattina nel 69° anniversario della sua scomparsa. L'Acì di Mantova, il Museo dedicato al "Mantovano Volante" e il Comune di Mantova hanno depresso le corone d'alloro sul monumento di Largo Porta Pradella, negli omonimi giardini. Il campione è stato commemorato dal consigliere Acì Enrico Marocchi. Alla cerimonia hanno partecipato tra gli altri anche il Prefetto Gerlando Iorio e il presidente del consiglio comunale Massimo Allegretti. E' stato ribadito l'affetto che i mantovani nutrono per il loro campione diventato famoso anche all'estero. Nuvolari è stato un eroe dell'automobilismo internazionale. Davanti al monumento è arrivata anche una Fiat del 1924, un'auto d'epoca da corsa, ulteriore testimonianza degli anni in cui il "Mantovano Volante" mieteva i suoi più brillanti successi.

**Vedi anche**





## Mantova ricorda Nuvolari a 69 anni dalla scomparsa



MANTOVA, 12 ago. - **Tazio Nuvolari** è stato ricordato giovedì 11 agosto nel **69° anniversario della sua scomparsa**.

L'Acì di Mantova, il Museo dedicato al "Mantovano Volante" e il Comune di Mantova hanno depresso le **corone d'alloro** sul **monumento di Largo Porta Pradella**, negli omonimi giardini.

Il campione è stato commemorato dal consigliere Acì **Enrico Marocchi**. Alla cerimonia hanno partecipato tra gli altri anche il Prefetto **Gerlando Iorio** e il presidente del consiglio comunale **Massimo Allegretti**.

E' stato ribadito **l'affetto che i mantovani nutrono per il loro campione** diventato famoso anche all'estero. Nuvolari è stato un **eroe dell'automobilismo internazionale**. Davanti al monumento è arrivata anche una **Fiat del 1924**, un'auto d'epoca da corsa, ulteriore testimonianza degli anni in cui il "Mantovano Volante" mieteva i suoi più brillanti successi.





# La Nuova Mantova

Digita una o più parole chiave

CERCA

ACCEDI



## IL GRANDE TAZIO NUVOLARI RICORDATO OGGI A 69 ANNI DALLA SUA MORTE

CRONACA



MANTOVA - Tazio Nuvolari è stato ricordato questa mattina nel 69° anniversario della sua scomparsa. L'Acì di Mantova, il Museo dedicato al "Mantovano Volante" e il Comune di Mantova hanno deposto le corone d'alloro sul monumento di Largo Porta Pradella, negli omonimi giardini. Il campione è stato commemorato dal consigliere Acì Enrico Marocchi. Alla cerimonia hanno partecipato tra gli altri anche il Prefetto Gerlando Iorio e il presidente del consiglio comunale Massimo Allegretti. E' stato ribadito l'affetto che i mantovani nutrono per il loro campione diventato famoso anche all'estero. Nuvolari è stato un eroe dell'automobilismo internazionale. Davanti al monumento è arrivata anche una Fiat del 1924, un'auto d'epoca da corsa, ulteriore testimonianza degli anni in cui il "Mantovano Volante" mieteva i suoi più brillanti successi.

*Giovedì 11/8/2022, 22:43*

[Contattami](#) – [Privacy](#) – [Cookie](#)

LA NUOVA MANTOVA, QUOTIDIANO ON LINE. TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI. NESSUNA RIPRODUZIONE PERMESSA SENZA AUTORIZZAZIONE.

REGISTRATO AL TRIBUNALE DI MANTOVA IL 18/09/2020

DIRETTORE RESPONSABILE: ANTONIO MAURIZIO CIRIGLIANO. DIREZIONE E REDAZIONE: VIALE RISORGIMENTO 28 – 46100 MANTOVA - [info@lanuovamantova.it](mailto:info@lanuovamantova.it)

Questo sito usa cookies per migliorare la vostra esperienza. Per accettare e per avere maggiori informazioni clicca qui: [Accetto](#) [Cookie policy](#)