

Gesare De Agostini, il giornalista mantovano che si è assunto le funzioni di biografo dei veterani, ha dato recentemente alle stampe un libro che forse sarebbe stato più giusto intitolare «Le lettere di Nuvolari». Perché l'interessante monografia scorre sul telaio epistolare degli scritti, inviati e ricevuti lungo l'arco della sua movimentata carriera, dal leggendario pilota che faceva sognare ad occhi aperti i ragazzi di quel tempo.

Da quel libro, ora che il computer con il suo primo verdetto dissacrante ha suscitato tante reazioni, riproponendo l'attualità non solo emotiva della leggenda Nuvolari, abbiamo pensato appunto di stralciare alcune delle lettere più interessanti. Quelle per esempio che ripropongono vicende sconosciute dell'incontro fra due uomini chiave di un'epoca esaltante. Precisamente la corrisponden-

za tra i due personaggi-simbolo dello sport del volante non solo italiano: Tazio Nuvolari ed Enzo Ferrari. Due «big» dalla personalità forte, violenta e indiscutibile che non potevano — nei loro rapporti umani e sportivi — non accoppiare al grande rispetto reciproco, momenti di amore e di rivalità, essendo sempre pronti a dirsi i rispettivi pensieri ed obbiettivi con brutale sincerità.

C'era un personaggio, noto solo ai pochi del cerchio intimo, il fedelissimo Peppino, l'autista-accompagnatore del «Drake» per 40 anni (da alcune stagioni scomparso), che avrebbe potuto scrivere un romanzo di vita e di costume in particolare proprio sul rapporto ad altalena Ferrari-Nuvolari. Dei giorni in cui il «Grande Capo» trepidava nell'incertezza dei grandi momenti agonistici del «mantovano volante»; oppure quando schiumava di rabbia per la rot-

tura e «l'intelligenza col nemico» (Maserati), al punto che il buon Peppino — raccontano i testimoni dell'epoca — poteva persino essere delegato a... innervosire il grande Tazio con curiosi sberleffi dai gradini di un certo monumento di Modena, intorno al quale curavano lente le vetture impegnate nel GP della Ghirlandina.

«Nivola» e il «Drake», un incontro di gloria, ma anche di frizioni, una dimostrazione del come, anche allora, gli umani sentimenti di amicizia e di reciproca ammirazione potessero venire plagiati dalle «ufficiali» necessità industriali. «Nivola» e il «Drake», due caratteri, due volontà che la comune passione ha unito per lasciare una traccia profonda nel mondo delle corse.

m. s.

Mentre riprende il via il G.P. al COMPUTER per lo sprint finale, vi offriamo un ritratto diverso dei due campioni-personaggi che hanno più «sofferto» in questa sfida elettronica perché «dissacrati» dal robot (almeno nella sfida di Monza): Tazio NUVOLARI e Rudolph CARACCIOLA



NUVOLARI come lo ha visto FERRARI

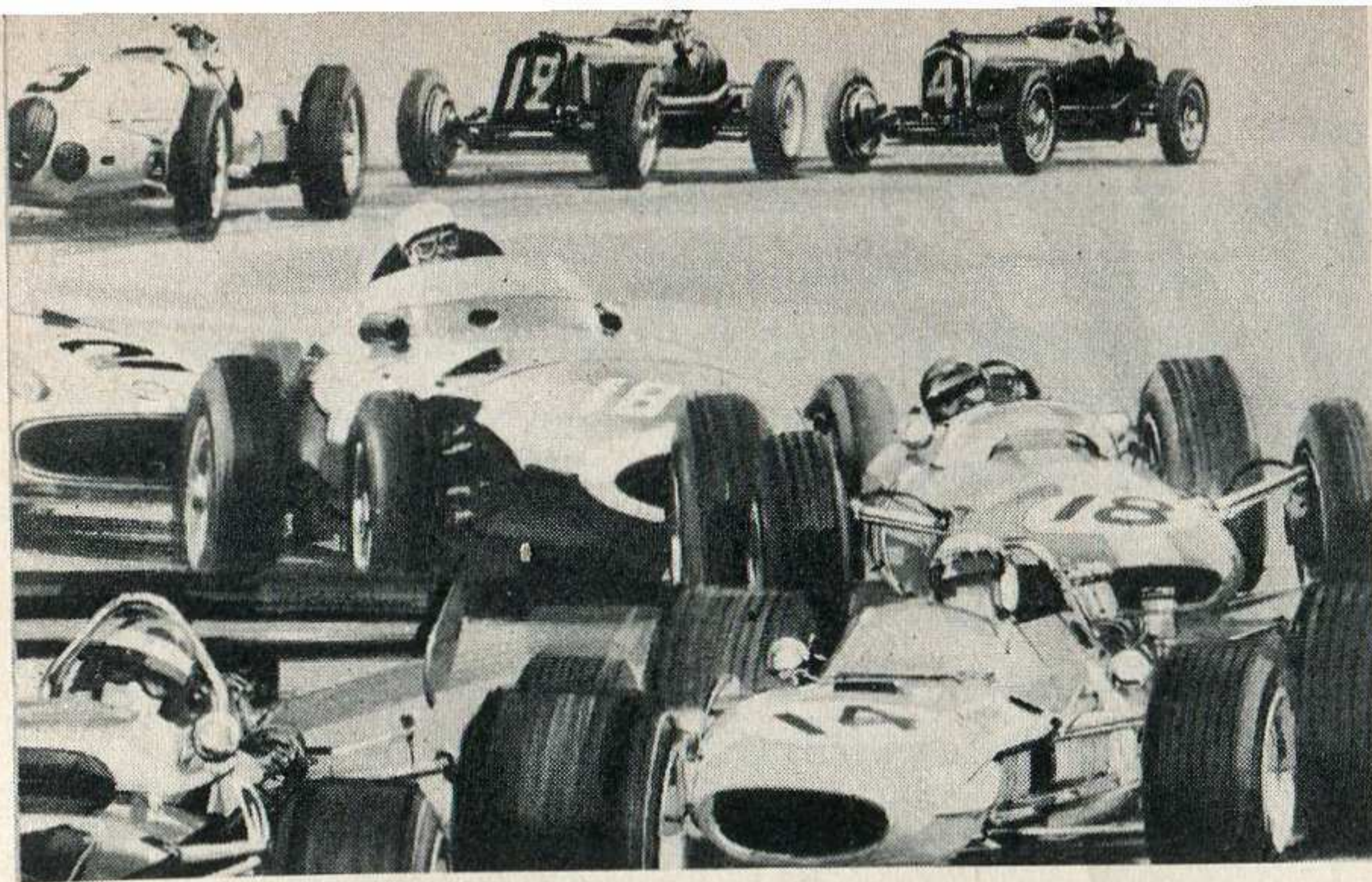
Nella foto sopra, quello che fu definito «il giuramento di Pontida» fra Ferrari, Nuvolari e Borzacchini. Riparlamo del grande Nivola del quale proprio quest'anno ricorre il ventesimo anniversario della morte (anche la foto è tratta dal libro «Le BRIGLIE del successo» di Enzo FERRARI)

«Tazio Nuvolari, un uomo spiccio e caustico che in seguito pochi amici poterono conoscere nell'intimo. Nuvolari, a differenza di quasi tutti i piloti di ieri e di oggi non ha mai sofferto per l'inferiorità del mezzo, non è mai partito battuto, ha sempre lottato leoninamente anche per il settimo, il decimo posto in classifica. Questa sua passione, questo suo orgoglio indomito furono subito compresi dalle folle e da essi nacque il mito.

Più volte mi sono sentito chiedere: ma che cosa aveva di speciale lo stile di guida di Nuvolari, di quell'ometto il cui valore si rivelava di regola tanto più alto quanto maggiore era il numero di curve, che lui chiamava "risorse", di un percorso? Che cosa aveva di diverso? Su questo famoso stile se ne sono dette e scritte di tutti i colori; succede del resto sempre così quando un uomo arriva al limite dell'impossibile: si impadronisce di lui la leggenda e allora si racconta che faceva le curve su due ruote.

Probabilmente, invece, nessuno più di lui accoppiava una così elevata sensibilità della macchina a un coraggio quasi disumano».

di NUVOLARI»



Tazio Nuvolari ed Enzo Ferrari
in un momento di trionfo e gioia comune,
dopo il vittorioso arrivo
di Nivola alla Cuneo-Colle della Maddalena
con l'Alfa, nel 1930

**Dicembre 1929:
iniziò così...**

«Caro Nuvolari, spero di vederti in questi giorni di festa qui a Modena per comunicarti verbalmente qualche notizia che ritengo sarà anche per te interessante e, soprattutto tranquillizzante. Tuo Ferrari».

**Con la P3
in Targa**

«La Scuderia Ferrari ci ha chiesto di darvi l'autorizzazione a correre per suo conto nella Targa Florio. Per compiacere la Scuderia Ferrari, noi vi lasciamo liberi, se credete, di partecipare a questa gara, e pertanto dovrete mettervi d'accordo con la Scuderia medesima, sia per le condizioni, sia per le assicurazioni, restando noi completamente estranei alla gara stessa. La ns. autorizzazione è subordinata alla Vs. accettazione integrale della presente, di cui ci darete atto, ritornandoci, da Voi firmata, l'unita copia. Grazie distinti saluti. Il consigliere delegato Dr. Ing. Prospero Gianferrari».

Accettano. Sono in due: Nuvolari e Borzacchini. A loro scrive anche Vittorio Jano. Telegraficamente. «Anche senza mia direttiva dovete dimostrare la vostra maturità a sapere fare da soli stop Siate audaci ma calmi et riflessivi stop Vi auguro una affermazione completa stop Cordialmente Jano».

**Tazio non mantiene,
Ferrari si risente**

Ferrari si era già fatto sentire il 16 settembre: «Abbiamo ricevuto il di Lei telegramma di ieri, e ci sorprende come il suo contenuto sia in antagonismo con quanto da Lei promesso a Monza allo scrivente e cioè come Ella ora non si trovi libero per disputare la 500 Miglia di Brooklands. Non le nascondiamo che avremmo preferito Ella ci avesse comunicato con tutta franchezza come Le sembrasse meglio disputare la corsa di Miramas con la macchina che le presta la Casa alle condizioni per Suo conto stipulate da Giovannini, che devolvere la Sua attività alla Scuderia, giacché le ns/ relazioni furono sempre sin qui improntate a schietta sincerità, e desidereremmo che ciò continuasse anche dalla di Lei parte; dopo di ciò telegrafiamo a Londra rinunciando alla ns/ partecipazione. Voglia gradire i ns/ più distinti saluti. Il consigliere delegato Ferrari».

«All. Un telegramma aperto ritenendolo cosa urgente e una lettera a Lei indirizzati».

**«Nivola» si sfoga
per il k.o. di Montecarlo...**

«Per mettervi pienamente al corrente delle ragioni tecniche che hanno causato la perdita da parte mia del G.P. di Monaco 1933, mi pregio esporvi qui appresso le mie osservazioni personali sulle cause che hanno portato al noto incidente. Mi risulta che nel G.P. di Monaco 1932 colle Alfa Romeo 2300 cc, dove ho vinto la corsa, il serbatoio dell'olio è risultato di capacità appena sufficiente per ultimarla, tant'è che alla fine solo circa un litro di olio era residuo nel serbatoio».

«Quando questo tipo di macchina venne acquistato dalla Scuderia Ferrari nel 1933, detta Scuderia aumentava la cilindrata a 2600 cc. e come risultato il consumo di olio e benzina aumentò. La Scuderia Ferrari provvedeva ad aumentare la capacità del serbatoio benzina, non aumentando invece la capacità del serbatoio dell'olio. Prima della corsa di Monaco mi ricordo bene

Quella lite col «Drake»





Le lettere di NUVOLARI

di aver detto al comm. Ferrari che sarebbe stato molto meglio per tutti se solo due di noi, e cioè Borzacchini ed io, partecipassero, invece di quattro della Scuderia Ferrari, per permettere ai meccanici di poter concentrare la loro attenzione su due macchine invece di quattro. Ferrari era d'accordo in linea di massima, ma all'epoca della corsa questo progetto fu mutato, e il risultato fu che la confusione, che io avevo preveduto, ebbe luogo.

«Voglio dichiarare che la mia macchina non diede alcuna noia durante i primi 75 giri della corsa, cioè quando avevo abbastanza olio nel serbatoio; ma dopo le cose andarono male non potendo mantenere la pressione, col risultato che gli ultimi due giri furono fatti col piccolo residuo di olio che mi restava nel carter. Sono assolutamente sicuro che la causa del guasto non era affatto la qualità dell'olio, ma piuttosto la mancanza di previsione nel lasciare il serbatoio incambiato. Mentre guidavo durante i tre quarti della corsa il motore si comportò magnificamente, e se vi fosse stato alcun difetto nell'olio questo si sarebbe certamente manifestato molto prima della fine dei 75 giri. Distintamente vi saluto».

... ma alla Ferrari pensano d'aver ragione

«L'abbiamo attesa invano stamattina per le prove alle Scale di Berceto e riteniamo che ciò sia stato causato dall'essere Ella probabilmente ritornato tardi da Milano. Ci spiace però della sua mancata presenza, in quanto la prova era molto interessante, dovendo in essa collaudare i nuovi ammortizzatori montati sulla macchina del Conte Trossi.

«Conteremmo di vederla a Modena lunedì mattina onde partire per Monaco; a meno che Ella preferisca recarsi direttamente a Montecarlo da Mantova. In ogni caso Le saremmo grati di un cortese cenno di informazione al riguardo, anche per provvedere ai biglietti ferroviari ove Ella non preferisca andare in macchina. Gradisca i più distinti saluti e vivissimi auguri di Buona Pasqua a Lei e Famiglia».

Parla Trossi Ferrari tace...

«In seguito alle deliberazioni assunte nella odierna seduta di Consiglio d'Amministrazione, Vi invito per qualsiasi comunicazione o richiesta attinenti la Scuderia Ferrari o la vostra attività nei suoi confronti a rivolgermi esclusivamente al suo Consigliere Delegato Comm. Enzo Ferrari, avendo lo stesso l'incarico di rappresentarmi in tutto e per tutto con ogni facoltà nessuna esclusa che sarebbe a me riservata nella mia qualità di Presidente del Consiglio d'Amministrazione di questa Società. Calcolo vorrete osservare il mio invito e Vi porgo i miei ben distinti saluti. Carlo Felice Trossi».

... ma per Le Mans formula auguri...

«S.E. il ministro Acerbo onorerà martedì mattina di una sua visita la Scuderia Ferrari. Egli ha espresso il desiderio che tu sia presente e conto non mancherai. Rimango in attesa di un tuo cenno di conferma telegrafica e formulandoti i migliori auguri per le Mans, ben cordialmente ti saluto. Tuo Ferrari».

... e chiarisce le responsabilità

«Riferendoci alle ns. precedenti verbali intese Le confermiamo che acconsentiamo che Ella partecipi per suo conto personale, ed a suo rischio

e pericolo, alla prossima corsa della 24 ore di Le Mans.

«Questa nostra concessione è subordinata al fatto che Ella si accordi preventivamente con le Case Englebert e Standard, in considerazione degli impegni che noi abbiamo con esse, e che Ella usi per la corsa unicamente prodotti di tali marche in fatto di pneumatici, carburanti e lubrificanti, facendoci tenere dalle stesse il loro bene-essere a scarico di ns. responsabilità. Non dubitiamo che Ella raggiungerà con tali ditte il desiderato accordo. Voglia gradire i ns. più distinti saluti. Ferrari».

Tazio lascia il « Drake » e la « Gazzetta » scrive

«Il comm. Enzo Ferrari, titolare ufficiale della scuderia Ferrari, e a proposito delle notizie relative all'uscita dei corridori Nuvolari e Borzacchini dalla squadra modenese, ci ha telefonato ieri dichiarandoci che, pur essendo esatto tutto quanto riguarda l'avvenuta separazione fra la Scuderia e i corridori, non risponderrebbe a verità il fatto che Tazio Nuvolari si sarebbe fatto acquirente di un'Alfa monoposto. Nessuna difficoltà da parte nostra ad accontentare il comm. Ferrari nella sua precisazione di un particolare di carattere tipicamente commerciale».

Ferrari puntualizza...

La Gazzetta dello Sport del 7 agosto pubblica la notizia della vittoria di Nuvolari, ma anche una precisazione di Enzo Ferrari:

«Signor Direttore, le notizie contenute sulla Gazzetta dello Sport di oggi e di ieri sul divorzio da parte dei corridori Nuvolari e Borzacchini dalla Scuderia Ferrari mi impongono di uscire dal riserbo che mi ero prefisso.

«Innanzi tutto nessun dissenso amministrativo esisteva fra la Scuderia e i signori Nuvolari e Borzacchini; nessun contrasto sulla suddivisione dei premi di partenza. Nessuna contestazione di carattere amministrativo quindi, ma soltanto contestazioni di carattere sportivo. E causa unica di tali dissensi la volontà di Nuvolari di assumere la preminenza assoluta della Società Anonima.

«La Società che non ha finalità speculative ma sportive, non ha ritenuto di poter aderire ad alcun accordo che legasse il futuro della Società stessa al nome di un asso per quanto fulgido esso sia.

«Soprattutto perché Nuvolari, il quale, giusta la frase contenuta nell'articolo dell'ing. Canestrini, aveva ottenuta una assoluta autonomia in fatto di corse, di scelta di macchine, di calendario, malgrado il contratto gli imponesse di correre semplicemente agli ordini della Scuderia, pretendeva di imporre la sua volontà e di assumere anche per l'avvenire una posizione che gli consentisse di decidere sulla scelta degli altri piloti partecipanti alle singole gare, ciò che equivaleva a limitare l'attività della Scuderia soltanto al binomio Nuvolari-Borzacchini.

«Questo è il sostanziale dissenso che ha determinato il distacco e la denuncia del contratto in corso da parte di Nuvolari e di Borzacchini, senza riguardo agli impegni scritti, provocando, il che non interessa al pubblico, una controversia sulla quale dovrà pronunciarsi l'autorità giudiziaria.

«Concludendo e senza entrare in altri argomenti di carattere polemico il conte Carlo Felice Trossi, io e gli altri Dirigenti della Scuderia non

avremmo potuto consentire l'asservimento della Società a due piloti, sia pure di valore eccezionale. Enzo Ferrari».

... e « Nivola » replica

«Signor Direttore della Gazzetta dello Sport alla pubblicazione esatta e precisa, se pure sintetica, fatta dalla Gazzetta dello Sport del 5 luglio, a proposito dei fatti che determinarono il dissidio fra la Scuderia Ferrari e noi, il comm. Enzo Ferrari, consigliere delegato della Scuderia Ferrari ha voluto opporre delle rettifiche e delle precisazioni, mentre non ne era il caso.

«In primo luogo è inesatto che noi abbiamo "arbitrariamente lacerato" il contratto che ci legava alla Scuderia. Non ci fu da parte nostra che un richiamo, per via giudiziaria, alla osservanza del contratto stesso, richiamo che dava tempo alla Scuderia di rientrare nella legalità fino al giorno otto agosto e cioè fino ad oggi.

«A questo richiamo la Scuderia Ferrari rispondeva rompendo ogni relazione con noi ed ingaggiando altri corridori. Chi ha dunque lacerato il contratto? Non Nuvolari che a Nizza si era recato ritenendo di correre per la Scuderia e che dovette poi correre come isolato trovandosi sostituito da altro pilota della Scuderia stessa.

«In secondo luogo è vero, verissimo che la causa del dissenso è unicamente di carattere amministrativo e non sportivo, come afferma il comm. Ferrari. Non ci possono essere contestazioni di carattere sportivo fra noi ed il comm. Ferrari e non è affatto vero, come afferma egli, che Nuvolari tentasse di assumere una preminenza assoluta nella società.

«Noi signor Direttore riteniamo senza falsa modestia di averla sempre avuta questa preminenza sportiva, perché noi corriamo, arrischiamo e... qualche volta vinciamo. E' anche poco simpatico che il comm. Ferrari affermi che noi abbiamo tentato di prevalere sugli altri colleghi piloti nella Scuderia.

«La verità vera è che se la Scuderia Ferrari si è imposta e fatta conoscere lo deve in gran parte a noi e che se essa ha potuto vivere e vive lo deve al gruzzolo che volere o no noi abbiamo raccolto. Con le parole non si fanno e non si vincono le corse e nessuno sarà tanto ingenuo da credere che la Scuderia Ferrari viva per la magnanimità e la liberalità di qualche ingenuo esaltato allevatore di piloti. Siamo lontani dal volere sminuire la funzione e le benemerienze della "Scuderia Ferrari" ma non possiamo permettere che si annulli, con quattro parole, quello che noi abbiamo dato e fatto e che ci si accusi di un arrivismo che non rientra nel nostro carattere.

«Non possiamo neppure permettere che su quello che abbiamo costruito e costruiamo a rischio della nostra vita altri si erga come un dominatore. Firmato Tazio Nuvolari e Mario Umberto Borzacchini».

Parte da Ferrari la colomba della pace

«Alla distanza di circa un anno dalla sua diffida legale di Livorno, Ella può senz'altro riprendere, senza attendere la scadenza dei sette giorni minacciati, la identica via ch'Ella stimò la più idonea alla tutela dei Suoi interessi e del Suo avvenire. Per contro questa Scuderia agrà in relazione al contenuto della controdiffida notificata il 5 agosto 1933. Cogli auguri di una pronta guarigione La salutiamo. Il consigliere delegato Ferrari».

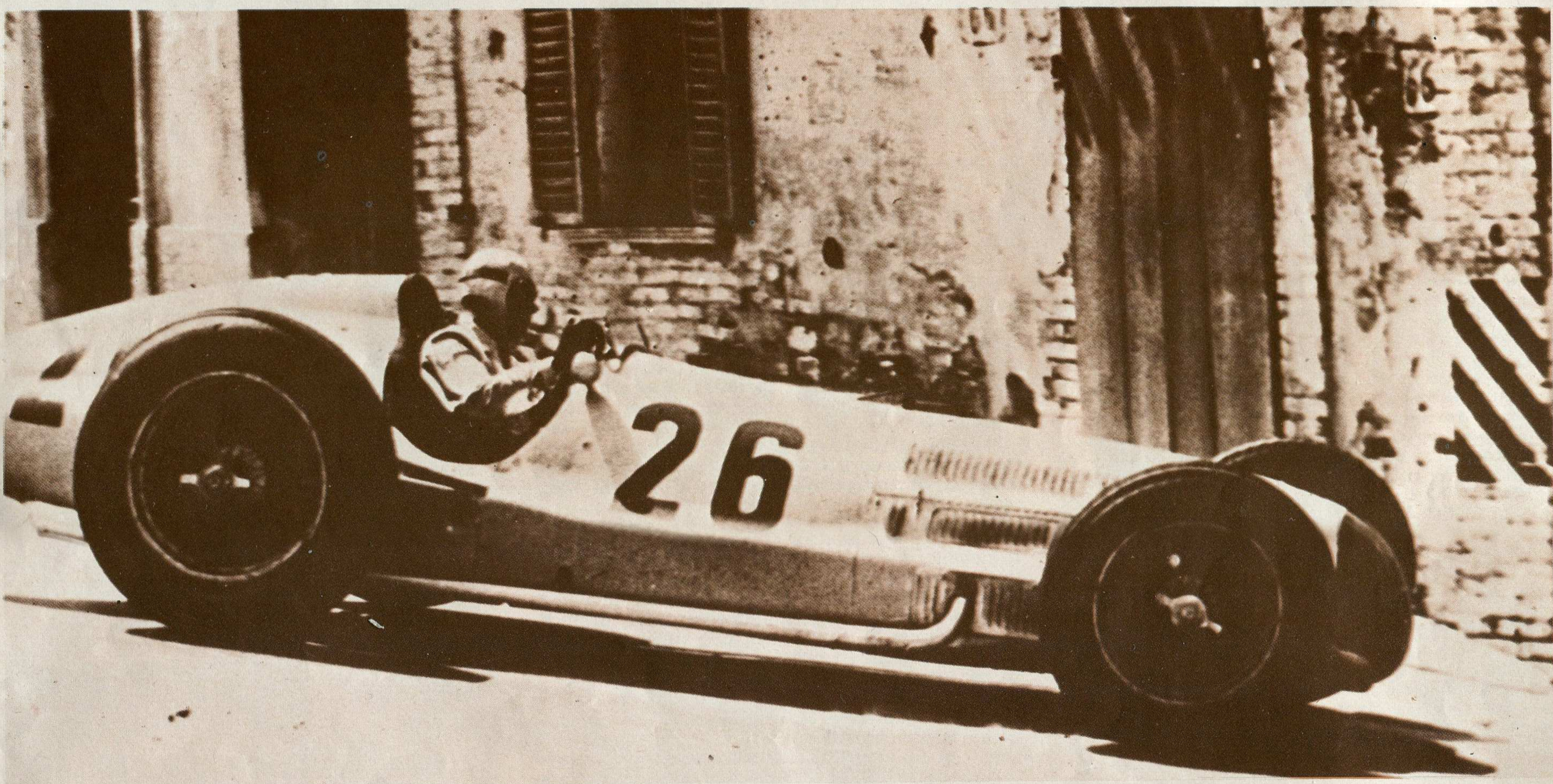
Documenti epistolari tratti da:
«L'ANTILEGGENDA DI NUVOLARI»
di Cesare De Agostini
Sperling & Kupfer Editori - L. 8.000



Rudolph CARACCIOLA

«vindicato»

dalla moglie



ALICE nel ricordo delle meraviglie

Nella foto in alto, Alice, la moglie di Rudy Caracciola, fotografata nella sua casa, nel corso dell'intervista, davanti alle vetrine in cui sono conservati alcuni dei trofei del campione. Qui sopra, Caracciola durante il circuito di Pescara del 1938

Quando parla di lui lo fa con la passione di una eterna innamorata e con la classe di una « first lady ». Nata in Svezia, cresciuta a Parigi, educata in Inghilterra, Alice Hoffmann Caracciola visse in Germania e in Italia il periodo più esaltante della sua vita. Approdò infine in Svizzera: « Casa Scania » domina il lago di Lugano e custodisce la memoria di Rudolph Caracciola, il pilota che ogni tedesco non esita a definire come « il più grande ». Caracciola è morto nel settembre del 1959, attaccato e battuto dal fegato. Una intossicazione, lenta ma inesorabile; quando si manifestò, era troppo tardi per rimediare. Il fegato è un organo molle, senza personalità. Caracciola l'aveva sempre odiato. Molto meglio le ossa. Sono dure. Sono lo chassis di tutta la persona. E poi sono « sincere »: lui ne sapeva qualcosa.



F difatti solo il suo chassis venne consegnato all'immortalità. Svuotato di ogni parte molle, Caracciola attende imbalsamato la resurrezione finale. Come un papa. Intanto, a « Casa Scania », chili d'argento vengono puliti quattro volte all'anno per mantenere intatta e splendente una gloria sportiva iniziata nel 1923 e finita nel 1952, dopo aver trovato l'esaltazione nel periodo forse più difficile di tutto l'automobilismo: la seconda parte degli anni Trenta, anni in cui la tecnica proponeva ai piloti macchine impossibili: cinquecento cavalli con gomme, freni, sospensioni almeno approssimativi.

Di questi « mostri » Rodolfo Caracciola — Carratsch, come lo chiamavano i tedeschi più sfegatati — fu il più completo domatore.

Guidatore per destino

« L'uomo è guidatore così come è cacciatore. Per istinto per un impulso più profondo di quanto si pensi. Ho sempre odiato quei ragazzotti che siedono al volante soltanto per il guadagno. O si è guidatore per destino o non lo si è mai. » Quando dettava queste considerazioni, il ricordo dell'accelerazione bruciante della Mercedes W 25 e di tutte le sue proiezioni in avanti — modelli sempre più potenti — era per Caracciola una ragione in più per vivere.

« Carratsch » aveva tutto. Il fisico: alto nella giusta misura, potente nella giusta misura. Arrivò fino a 59 anni completamente giovane (un solo dente cariato). Ossa molto... dure che gli permisero di superare le conseguenze di tre terribili incidenti: a Monaco nel '33, ad Indianapolis nel '46 e a Berna nel '52. A Monaco uno dei due femori gli rimase più corto dell'altro. L'osso era letteralmente sbriciolato e i poveri dottori (compreso il professor Putti del « Rizzoli ») non seppero che cosa fare. Rimase claudicante. Ad Indianapolis uscì di strada rovinosamente: dodici giorni di coma prima di riemergere alla vita. A Berna — per il bloccaggio di un freno posteriore della sua Mercedes — uscì pure di strada, andando a fracassarsi contro un albero. Disteso sulla barella tutto sanguinante, scorse la moglie e subito le disse: « Come sono fortunato, mi si è rotta la gamba buona, così resterà più corta e non zoppicherò più. »

Restò invece con il ginocchio semiparalizzato e dovette dare un addio definitivo alla macchina da corsa.

Dopo il fisico, una passione esclusiva per l'automobilismo. Non si trattava di una fede delirante come per Nuvolari, o assolutamente calcolata come per Fangio, ma piuttosto di una via di mezzo, resa unica dal fatto che entrambe le caratteristiche erano presenti in misura elevatissima.

Anche il suo sistema di guida (non si parla di « stile ») era una via di mezzo, posto com'era alla confluenza tra l'esasperato razionalismo di Varzi e la folle audacia di Rosemeyer. A ciò aggiungeva l'eleganza di un Nazzaro, la facilità di guida di un Moss e la « presenza » di un Nuvolari. Anche questo elemento molto importante per misurare la « caratura » di un pilota. Nuvolari operò dal 1920 al 1950. Caracciola dal 1922 al 1952.

Trent'anni per l'uno e per l'altro.

Senza mezzi termini, Alfred Neubauer, il leggendario direttore sportivo della Mercedes, lo fa il più grande corridore di tutti i tempi perché « correva su pista e su strada, sapeva gareggiare in gare di lunga durata, era anche campione della montagna, svolse con successo tests di resistenza su vetture turismo, stabili records, ottenne tutte queste vittorie pur avendo una menomazione all'anca destra. »

Rudolph Caracciola comunque sarebbe il primo a respingere una così drastica conclusione, dal momento che tutte queste prove possono venire invocate, praticamente con lo stesso grado di autenticità, per il suo grande amico-avversario: Tazio Nuvolari.

Richard von Frankenberg, dal canto suo, parla di « un senso di moderazione e di concretezza » e di una « speciale sensibilità per i limiti delle vetture affidategli. »

E porta questo illuminante esempio:

« Prima della guerra, al Nurburgring, il 'muro del suono' del giro era rappresentato dai 10' (solo in questi ultimi anni esso è stato portato a 9'). Ma non sembrava che Caracciola nutrisse una particolare propensione a girare il Ring in tempi inferiori e infatti, di solito, si teneva sempre qualche secondo o frazione di secondo al di sopra di tale limite. Nelle prove per il Gran Premio di Germania del 1937, per esempio, Rosemeyer alla guida di una Auto Union stabili con 9'46"2/10 il tempo miglione; Hermann Lang girò in 9'52"2/10 e Manfred von Brauchitsch in 9'55"2/10. Caracciola si accontentò di un modesto 10'00"4/10. Ma chi vinse la corsa, quella volta, fu proprio lui. »

« Non potrei ora affermare se era o no nelle sue possibilità migliorare i 10' del Nurburgring,

ove lo avesse veramente voluto (senza del resto considerare i fattori tecnici e meccanici in ballo). Ma che Caracciola fosse in gamba, quando il fattore velocità risultava decisivo, lo provano sicuramente i tempi di prova da lui conseguiti a Berna nel 1937, una gara in cui egli aveva tutto l'interesse di trovarsi in prima fila alla linea di partenza. Fece, sempre in prova, cinque giri ad alta velocità e tutti in tempi non superiori, se non per frazioni, ai 2'32". Rosemeyer che doveva partire al suo fianco, stabili 2'33". Il tempo di Caracciola, che non venne mai più battuto fino alla chiusura della magnifica pista decretata nel 1954 dalle autorità locali, è tale che fa tacere ogni critica ».

Nasce il 20 gennaio 1901 a Remagen sul Reno, dove il padre gestisce un albergo di sua proprietà. L'albergo oggi si chiama Furstenberg, ma grosse lettere dipinte sulla facciata dicono: « già Caracciola ».

Caracciola padre vedrebbe con piacere il figlio succedergli nella conduzione dell'albergo. Ma il giovane Rudolf, già nerissimo di capelli, la pensa diversamente. S'incontra coi motori non su quattro ruote, ma su una barca: il battello dell'albergo su cui scorrazza su e giù per il Reno. Ma capisce subito che i motori sono fatti per spingere qualcosa che rotola su una strada. Così si dà all'automobilismo.

Esordio con una NSU

Approda ad Aachen, alla fabbrica Fafnir. Ma la prima corsa la disputa su di una NSU: è il giro di Colonia, una prova di regolarità che non va poi tanto male se la Fafnir decide subito dopo di affidargli una delle sue vetture. E' il 1922: Caracciola ha ventun anni, Rosemeyer è un ragazzino già biondo e Nuvolari (30 anni) non è ancora nessuno.

L'1 giugno 1922 Caracciola su Fafnir corre all'Avus arrivando quarto di categoria. Un mese dopo, sempre con la Fafnir, vince la Opelbahn a Russeheim. Nel 1923 è a Dresda come direttore vendite della Fafnir. Mentre Nuvolari in Italia scopre la Chiribiri, Caracciola in Germania scopre la Ego, una piccola macchina di quattro HP che un amico (rimasto anonimo) volentieri gli presta. Corre a Berlino e vince sorprendentemente la sua classe.

Passano alcune settimane, e Rodolfo trova il coraggio di chiedere una assunzione alla Daimler Motoren di Untertuerkheim: come dire la Mercedes.

E' un funzionario della stessa casa, conosciuto a Dresda, che « presenta » Caracciola alla Mercedes. Il giovane, che non nasconde il desiderio di diventare corridore, viene provato dal famoso Christian Werner sulle strade attorno a Stoccarda. Una strana prova perché immediatamente viene promosso... venditore, a Dresda, con uno stipendio mensile di 100 marchi ed una provvigione di metà marco per ogni macchina venduta.

Ma l'appuntamento è spostato solo di qualche settimana, quando la Mercedes gli affida finalmente la nuova vettura 6-25-40 HP; una macchina da 1500 cmc. con compressore. E con questa vince la categoria turismo all'ADAC-Reichsfahrt e, immediatamente dopo, tre gare in salita. Una dopo l'altra.

Nel 1924 comincia la costruzione, corsa su corsa, della sua popolarità in Germania. Una quantità di gare in circuito e in salita. I biografi buttano qualche cifra: 27 vittorie, di cui 25 ottenute con la Mercedes 1500 compressore e 2 con una Garelli 350 cmc.

Nel 1925-26 si allinea a 18 corse vincendone 16 e piazzandosi al posto d'onore nelle altre due.

Ora guida la Mercedes 2000, 4 cilindri compressore (la stessa con cui Werner nel '24 aveva vinto la Targa Florio, battendo d'un soffio Antonio Ascari), ora la mastodontica 6 litri, quella denominata 24-100-140 HP.

L'11 luglio 1926 è una data fatidica. All'Avus si corre il primo Gran Premio di Germania e Caracciola, guidando la Mercedes 2 litri otto cilindri costruita da Ferdinando Porsche, s'impone sotto una pioggia torrenziale: 2h 54'17"8 alla media di 135,1 kmh. Il secondo, Reicken, giunge a più di 3'. Solo un italiano è presente a questa corsa: Minoia, su OM, che segna il giro più veloce a 161,200 kmh.

La proliferazione delle Mercedes

Come pilota sta crescendo parallelamente alla proliferazione delle Mercedes. Dal tipo 24-100-140 HP deriva il tipo K del '26 con 160 HP; poi il tipo S del 1927, 6800 cmc, 190 HP; quindi la SS del 1928, 7000 cmc, 225 HP; ancora la SSK con 250 HP e infine la SSKL del 1931 con 300 cavalli. Le guida tutte: dalla fine di luglio del '26 al settembre del '31, quando corse per l'ultima volta con la SSKL. Vince 57 volte.

Ecco come un giornalista tedesco descrive questa serie di grosse e strapotenti Mercedes: « Magni-

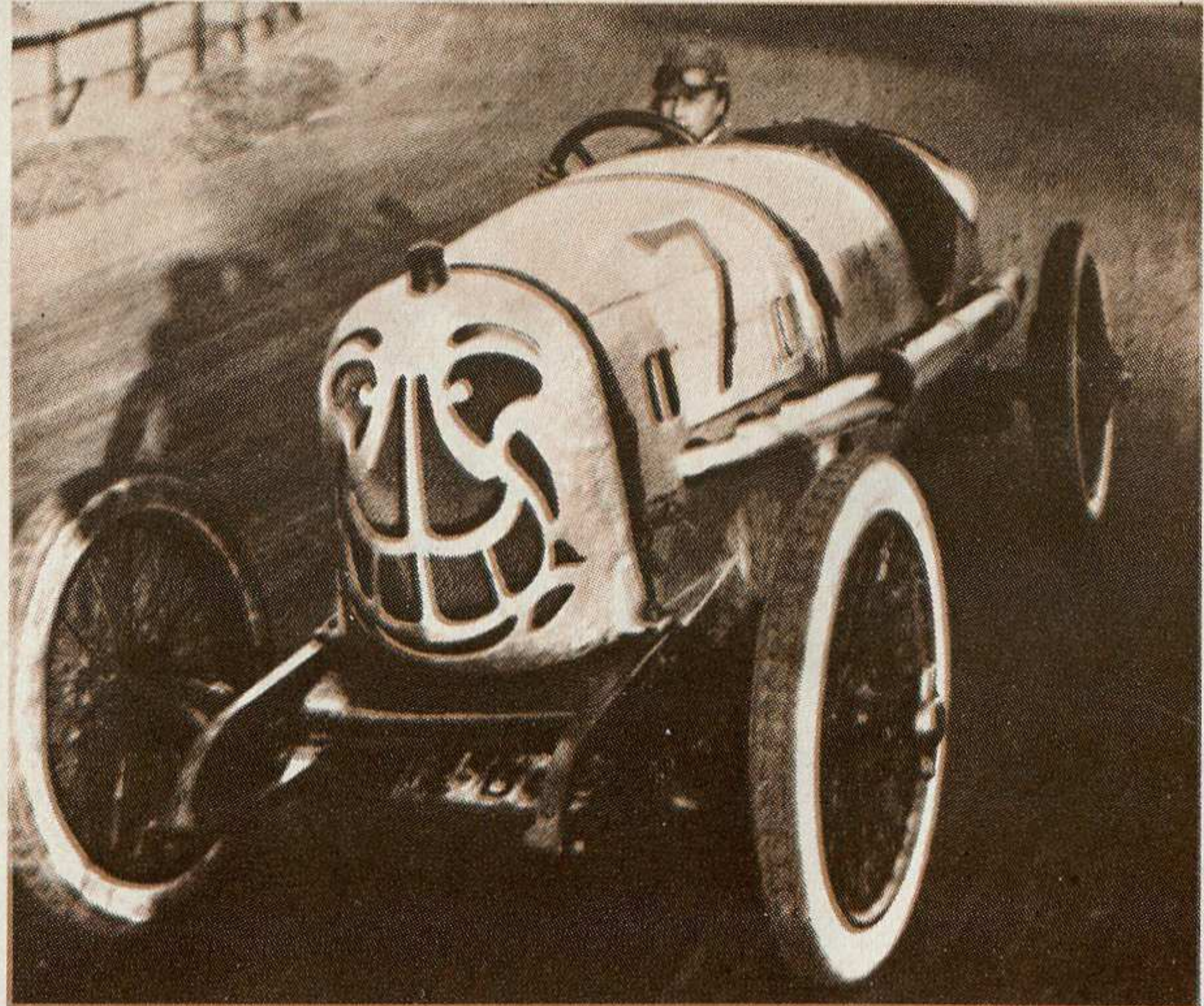
fiche auto di pura forza e di bellezza classica: ma mettersi con esse in concorrenza con le Bugatti e le Alfa sembrava una follia. A prescindere dal fatto che esse erano quasi tre volte più pesanti, questa mostruosità e il rumore sibilante del compressore esigevano un guidatore di tale corporatura che soltanto il dominarle era una vittoria sulla materia.

« Caracciola era tutt'altro che un bravaccio. Ma egli giocava con questi giganti urlanti come con un gattino. Egli dominava così sovrano, sapeva (con le primitive sospensioni, i freni difettosi e le gomme di allora) con artistica sicurezza andare fino al limite, oltre il quale era la catastrofe. E non rischiava quindi nulla. Non fece nessun errore. Sembrava del tutto semplice la cosa se lo si vedeva guidare. Niente era eccitante o spettacolare, per niente teatrale e con il volto immobile, egli conduceva i colossi di due tonnellate attraverso le curve. Uomo e macchina sembravano muoversi in un dolce addirittura monotono ritmo. Ma



A destra, la Fafnir 4 cilindri del 1922 è stata la prima auto da corsa di Caracciola. Sopra, Caracciola ed il meccanico Sebastian dopo l'arrivo della 1000 Miglia del 1931, vinta con la Mercedes.

A destra la prima moglie Charlotte. Sotto, Caracciola all'Avus nel '34, con la Mercedes da record



quando la corsa volgeva al termine, allora il vincitore si chiamava la maggior parte delle volte Rudolph Caracciola ».

Si è detto di quel primo Gran Premio di Germania vinto all'Avus nel '26. E' una vittoria sofferta perché il suo compagno di squadra, Rosenberger, esce di strada a causa del fondo stradale bagnato, sfonda il tabellone delle segnalazioni, uccidendo tre studenti. Poco dopo il giovanissimo pilota deve fermarsi al box con la macchina in stanca: sono le candele. I meccanici cominciano a controllarle (sono 8). Quando riparte, ha due minuti di svantaggio. Ma si produce in un inseguimento entusiasmante che riscatta totalmente felice partenza.

Il Gran Premio di Germania del 1927 (17 luglio) si corre all'Eifel, la nuova pista che misura 29 chilometri e che vanta 170 curve. E' il Nurburgring. Caracciola non è fortunato e si ritira al quinto giro. La Mercedes ad ogni modo stravince con Otto

Merz (primo), Werner (secondo), Walb il futuro direttore sportivo della Auto Union (terzo).

Di complemento al G.P. di Germania, sulla stessa pista ma su di una distanza inferiore, si corre l'Eifelrennen. E qui vince.

Nel 1928 una sola vittoria importante: il Gran Premio di Germania, che vince in coppia con Werner a 103,900 di media. E' il 18 luglio e la corsa, disputata sui 500 chilometri, è drammatica, causando la morte del cecoslovacco Cerek Juneck partecipante in coppia con la moglie Elisabetta su di una Bugatti.

E' Werner che taglia il traguardo sulla Mercedes numero 6 avendo di fianco il meccanico Sebastian, dopo aver dato il cambio a Caracciola.

14 aprile 1929. Per la prima volta Montecarlo ospita il suo Gran Premio. La gigantesca Mercedes numero 34 venne guidata dal meccanico di Caracciola attraverso il Gottardo fino alla Costa Azzurra.

Ecco come la corsa è raccontata, a distanza di

va prima assoluta. Ma il 1930 lo vede impegnato in una quantità di gare in salita che ne esaltano la bravura. Alla fine dell'annata è campione europeo della montagna. Coi complimenti per la bella serie di prestazioni, la Mercedes gli manda anche l'annuncio del suo ritiro dalle competizioni, a causa della crisi economica mondiale.

Di fronte a questa inaspettata decisione, Neubauer reagisce assumendo Caracciola come guidatore privato. Il pilota si compera una SSKL: la casa avrebbe provveduto all'assistenza, in cambio del cinquanta per cento degli ingaggi di partenza e dei premi vinti. Un'annata trionfale.

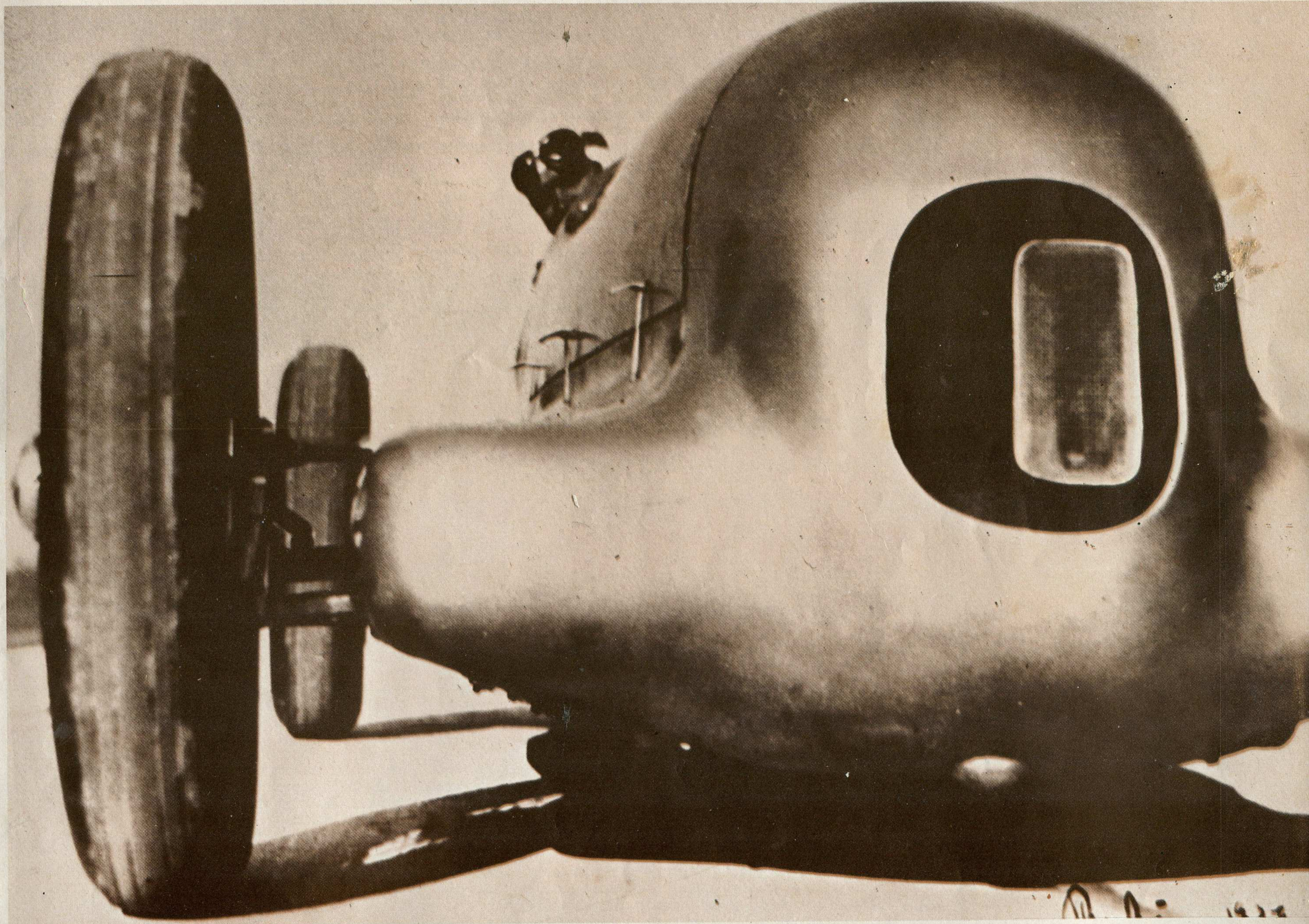
In coppia con l'ormai fedele Sebastian, ben scortato da Neubauer, cala a Brescia per la quinta edizione della Mille Miglia. E' il primo incontro con il potentissimo schieramento italiano, che vede in testa Nuvolari con la nuova Alfa 2300, 8 cilindri. Poi Campari, Borzacchini, Arcangeli. Tutta gente che sulle tormentate strade italiane sa andare forte. Molto forte.

per la seconda volta consecutiva, il titolo di campione europeo della montagna.

Alla fine del '31 la Mercedes chiude ogni rapporto con le corse. Un po' per la crisi economica; un po' per concedersi una pausa di riflessione in vista della nuova formula che nel '34 diventerà operativa: quella del « peso massimo » contenuto nei 750 chilogrammi.

Caracciola entra nella squadra Alfa Romeo assieme a Nuvolari, Campari, Borzacchini, non certamente prima guida, ma nemmeno ultima. Con l'Alfa debutta alla Mille Miglia. Naturalmente « fa la sua corsa » e a Roma ha sette minuti di vantaggio. La rottura di un pistone tronca la gara e lascia la vittoria indisturbata a Borzacchini.

Il 17 aprile, sulle strade del principato di Monaco, scivola un'Alfa Romeo tutta bianca. Bianco il casco e la tuta del pilota. A questo punto non è possibile alcun equivoco: quella macchina è guidata da un pilota tedesco. La corsa — dall'esterno — appare come un monologo di Nuvolari che



tanti anni, da un giornalista tedesco: « Quando senza fari né parafranghi la Mercedes si trovò all'ultimo posto di partenza tra la blu Bugatti e la rossa Alfa Romeo come un relitto di tempi passati, gli spettatori ed alcuni concorrenti risero. Pareva infatti veramente ridicolo presentarsi in uno stretto circuito a curve con questo potente monumento della sveva costruzione di macchine, che non era certo preparato apposta per la graziosa corsa automobilistica di stile romantico. Rudy sorrise e rimase tranquillo. Dopo 50 giri superò Williams su Bugatti, poi retrocesse al secondo posto e poi fu di nuovo in testa fino a che, a vittoria ormai sicura, dovette fermarsi al box per 4'52". Comunque arrivò al terzo posto, in questo Gran Premio di Monaco ».

Il 14 luglio è tempo di Gran Premio di Germania, ma si ritira al quinto giro. E con una punta di amarezza assiste alla vittoria di Chiron su Bugatti. Il 17 agosto si corre il Tourist Trophy in Irlanda. La sua Mercedes porta il numero 70 e arri-

Ma Caracciola inizia subito fortissimo: raggiunge Bologna a 154 all'ora. A Roma è a 2' da Nuvolari. Poi la squadra dell'Alfa deve subire ripetuti incidenti alle gomme. E Caracciola ha via libera dopo aver trovato la strada sgombra dagli avversari e la macchina al massimo dell'efficienza.

Raccontava che dopo l'arrivo si accorse di avere tutte le mani piagate dall'enorme sforzo richiesto dalla guida della potentissima settemila.

Il 19 luglio ritrova tutti i suoi avversari, venuti al Nurburgring. C'è Chiron. C'è Varzi. C'è — soprattutto — Nuvolari. Chiron sarà secondo, Varzi terzo, Nuvolari quarto. In quattro ore e mezzo di corsa, Caracciola e la sua Mercedes da una tonnellata e mezzo regolano tutti i contendenti. E' la terza vittoria in un Gran Premio di Germania.

Primo ancora all'Avus, il 2 agosto, a 185 di media. Primo infine all'Eifel. A queste vittorie internazionali, c'è da aggiungere — come per l'anno prima — la serie di successi ottenuti in varie corse in salita. Successi che gli consentono di vincere,

vince con pochissimi secondi di vantaggio su Caracciola. In realtà, da più parti, sostengono che Caracciola si sia limitato a « seguire » la rossa Alfa del compagno di scuderia. Così come avverrà a Siracusa nel '57, quando un quasi sconosciuto Tony Brooks su Vanwall seguirà facilmente e fedelmente le orme del grande Stirling Moss, pure su Vanwall.

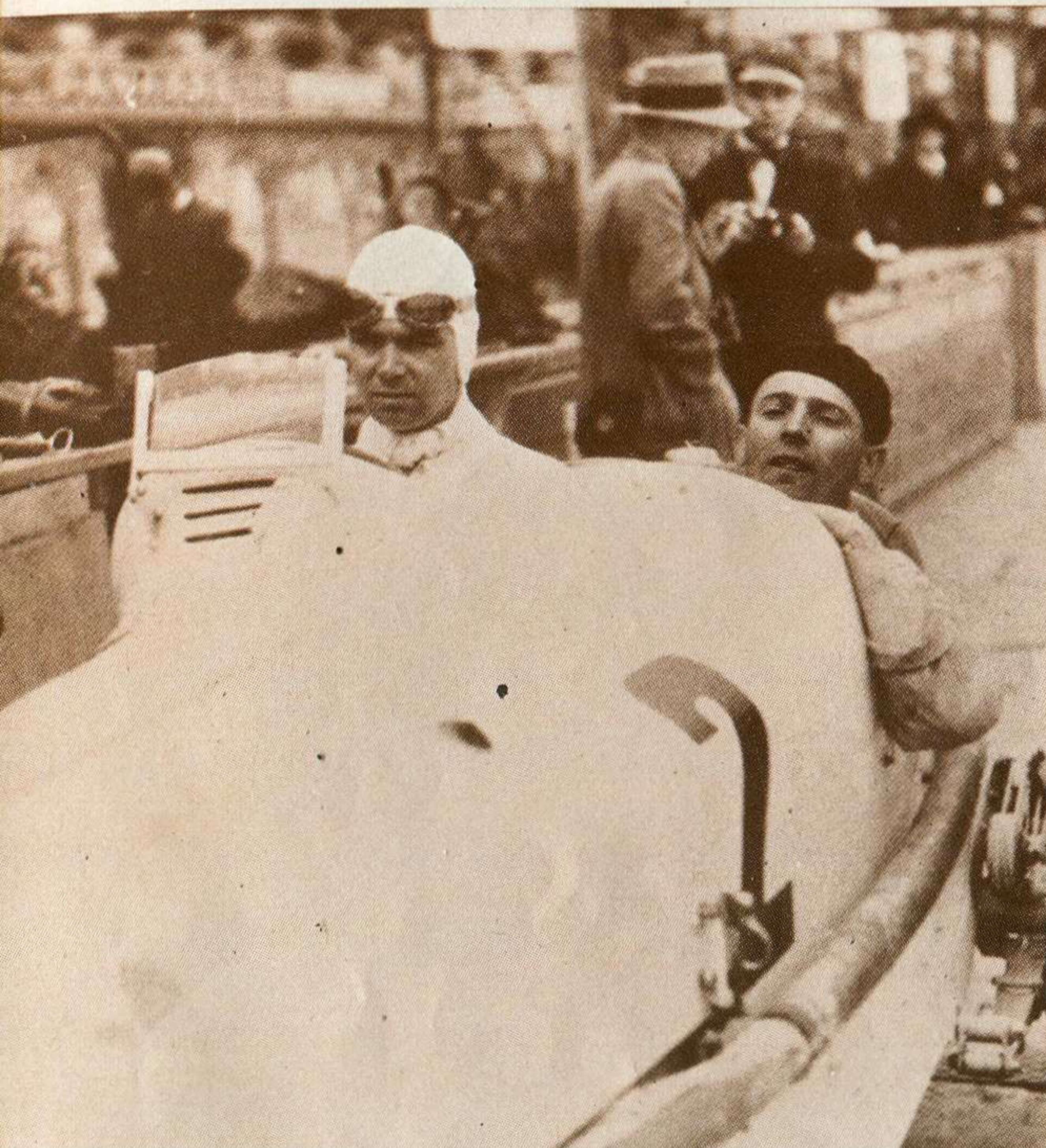
A cinque giri dal termine, in una curva a sinistra prima del Casino (immediatamente dopo la salita), la macchina numero 28, quella di Nuvolari, improvvisamente rallenta. Caracciola le è subito sotto e può osservare quel piccolo pilota manovrare febbrilmente nel tentativo di aprire la riserva di carburante. Il solito giornalista tedesco aggiunge: « L'Alfa bianca sorpassò quella rossa, Caracciola vide per un istante il volto di Nuvolari segnato dalla rabbia e dalla disperazione. »

CONTINUA A PAGINA 42



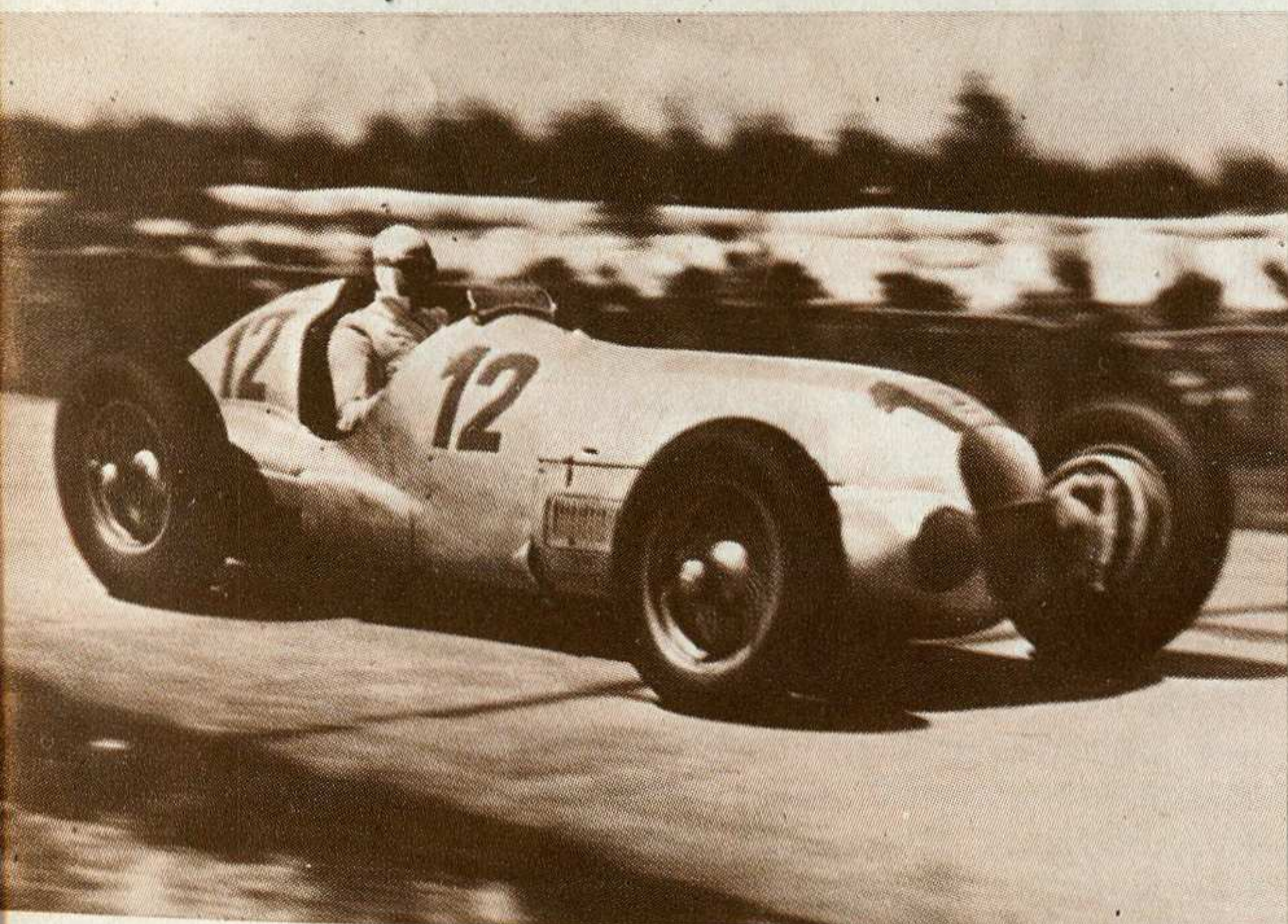
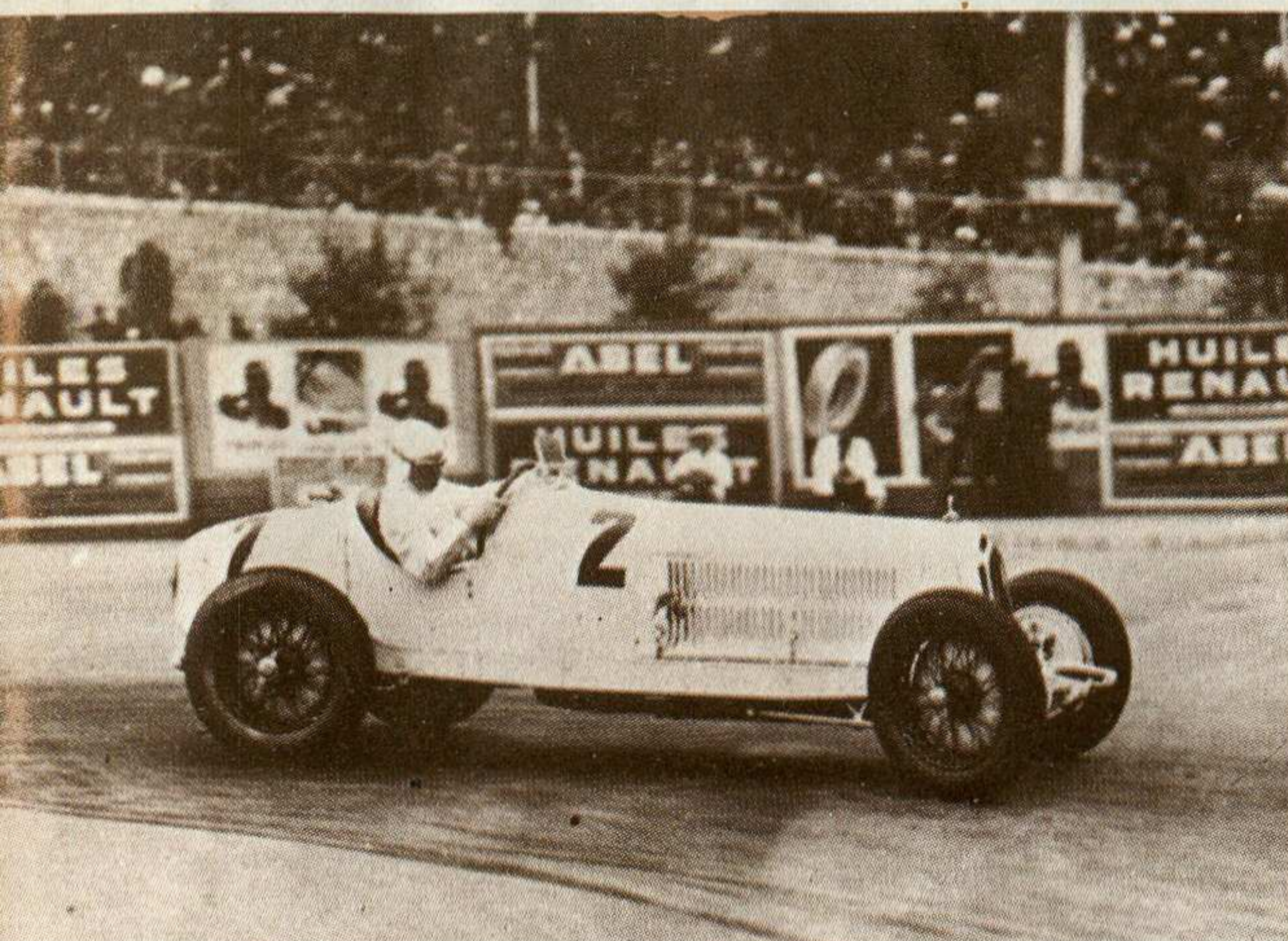
ALICE nel ricordo delle meraviglie

CONTINUAZIONE DA PAGINA 41



Sopra, il Gran Premio di Monaco del 1932 Caracciola lo disputò con una Alfa Romeo completamente bianca, come la sua tenuta di corsa.

Sotto, ecco Rudy in azione in quella memorabile corsa, che lo vide ligio agli ordini di scuderia che favorivano Nuvolari



Caracciola al Nurburgring con la Mercedes. Il pilota tedesco ha sempre prediletto le vetture potentissime, che riusciva a condurre con una « finezza » che ha sempre stupito i tecnici, senza apparente fatica, sorretto anche da una forma fisica pressoché perfetta

Non è proprio impossibile comunque che un segnale dai box sia partito con questo ordine: 1. Nuvolari, 2. Caracciola...

Il tedesco, ancora col fisico completamente integro, dimostra intanto una dote formidabile: è refrattario alla stanchezza. Correre tre ore e mezzo sul circuito di Montecarlo, demolisce. E Nuvolari (come si vede molto bene in una fotografia subito dopo l'arrivo) è demolito. Caracciola no. Sorride con un'espressione assolutamente distesa, che lascia ben pochi dubbi. Sarà così fino all'ultimo, fino a quella Mille Miglia del '52, corsa con le ossa saldate alla meno peggio, dopo tredici anni di inattività.

Il 22 maggio '32 gareggia all'Avus. Sul velocissimo nastro, la Mercedes personale di Manfred von Brauchitsch ha la meglio. Ma si tratta di una macchina speciale: una carrozzeria aerodinamica fatta appositamente costruire dal nobile tedesco. L'Alfa di Caracciola è maneggevole ma, alla lunga, la velocità superiore dell'altra si fa sentire. Questo all'Avus, appunto.

Altro discorso per l'Eifel, una settimana dopo. Altra pista, altro ordine di arrivo. Caracciola vince in carrozza, secondo è Dreyfus. Von Brauchitsch è relegato al terzo posto.

Il 5 giugno di questo 1932, sulla pista di Monza, che ospita il Gran Premio d'Italia da corrersi sulla distanza delle 5 ore, debutta la nuova Alfa Romeo tipo B, o P3. E' una monoposto interessantissima, creatura prediletta del maturo Vittorio Jano.

La P3 vince con Nuvolari. Al secondo posto la Maserati di Fagioli (in 5 ore, otto chilometri in meno), al terzo l'Alfa di Borzacchini, Marinoni, Caracciola. Sempre presente ai vertici degli ordini d'arrivo, il tedesco sta correndo — bisogna riconoscerlo — con grande disciplina.

Al Gran Premio di Francia (3 luglio) tutti sanno che lui avrebbe dovuto vincere. Un « pensiero » di Jano per via dell'obbedienza dimostrata a Montecarlo. Ma a Jano era sfuggito un particolare: nell'albo d'oro di Nuvolari mancava la vittoria ad un Gran Premio di Francia. Con tutta la considerazione e l'amicizia per Caracciola, Nuvolari rimandò il « favore ».

6 vittorie al Nurburgring

Solo di quattordici giorni, del resto. Per il Gran Premio di Germania del 17 luglio gli ordini dell'Alfa dicono siano tassativi: deve vincere Caracciola. Oltretutto s'impone una considerazione di mercato. Le vendite in Germania, con Caracciola vincitore al Nurburgring, potrebbero essere incrementate.

Nuvolari è un po' recalcitrante (anche la vittoria al G.P. di Germania gli manca). Caracciola comunque arriva vittorioso con 31 secondi di vantaggio. Il Nurburgring sarà la pista di Ascari, di Fangio, di Moss. Ma l'unico è proprio lui — Rudolf Caracciola — che saprà cogliervi ben sei vittorie.

Ancora due corse prima di terminare un'annata tutto sommato positiva, ma ben lontana dai vertici che il futuro ha in vista per lui. Coppa Acerbo e Gran Premio di Monza. Un secondo posto ed una vittoria. Molto eccitante la vittoria a Monza, ottenuta su Fagioli e Nuvolari. Il primo con una Maserati, il secondo sulla solita Alfa. Gli spettatori — sportivissimi — applaudono il tedesco che dopo poco più di un'ora di corsa taglia il traguardo con 21 secondi di vantaggio sull'indivoltato Fagioli e poco meno di due minuti su Nuvolari, rimasto senza benzina.

Fagioli: ecco un uomo molto impegnato e molto impegnativo. Per ora si guardano e si fiutano. La rivalità senza tregua è destinata a scoppiare due anni dopo, raggiungendo toni accessissimi.

Il 1933 è l'ultimo anno di attesa prima della nuova formula. Caracciola non può più sopportare la pesante « protezione » di Nuvolari. Si sgancia dall'Alfa Romeo e assieme a Chiron trova un accordo per gareggiare. Quella specie di sodalizio deve debuttare a Monaco, 23 aprile, primo Gran Premio della stagione. Caracciola guida un'Alfa privata. Durante una seduta di prova, alla curva del tabaccaio, il pilota tedesco perde il controllo del bolide ed esce di strada rovinando contro il muro.

Il femore a pezzetti

Il femore è a pezzetti. Finora l'automobilismo è stato per lui una dolce esaltante passione: un tutto-rosa sull'onda del primo amore. D'ora in poi — se continuerà — il correre incomberà su di lui come un fatale destino. Continua in effetti. Ma la convalescenza è lunghissima: un anno. Due, tre cliniche. Professori, specialisti. Tutti attorno a quel benedetto femore che non vuole sapere di aggiustarsi. L'osso è sbriciolato, già lo si è detto,

e in questo 1933 l'ortopedia procede ancora a passi lenti. Alla fine — verso l'autunno — approda a Bologna alla clinica « Rizzoli », dove il professor Putti, che già ha « aggiustato » Nuvolari, lo sistema in qualche modo.

Ma l'impatto di Monaco lo ha segnato per sempre. Il « bel Rudy » rimane claudicante.

Esce dal letto centuplicato nella volontà e nell'orgoglio. Quando pare in netta ripresa, è arrestato bruscamente da un lutto: travolta da una slavina, gli muore la moglie. La prima moglie: Charlotte.

Neubauer disperato, si chiede se l'uomo, il campione di una volta, saprà risorgere. La Mercedes ha il nuovo modello W25 quasi pronto: vuole Caracciola in squadra. Ma si mette con le spalle al sicuro. Evidentemente nessuno, e men che meno l'interessato, sa se Caracciola « andrà » ancora. La Mercedes quindi ha bisogno di un altro pilota di punta da affiancare a Von Brauchitsch. E, guarda combinazione, il destino gli mette tra le costole Fagioli.

Ma sa ancora guidare

Il debutto del nuovo Caracciola avviene il primo luglio 1934 al G.P. di Francia. Vestito come sempre di bianco, s'infila nella nuova macchina per metterla e mettersi alla prova. Le vetture della Casa sono tre, di proposito ha voluto l'ultima, quella che al peso ha denunciato un limite superiore: 739,5 chilogrammi contro i 737 delle macchine di Fagioli e di Von Brauchitsch.

In questo umile e sportivissimo.

Compie 25 giri prima di ritirarsi. Probabilmente si tratta dell'abbandono più euforico di tutta la sua carriera: si era infatti accorto di saper ancora guidare. Nonostante tutto.

Il 15 luglio per il Gran Premio di Germania parte — sorteggiato — in terza fila. Compie 14 giri poi si ritira per rottura del motore. Comincia a far vedere un carattere. Chi lo vorrebbe impegnato al limite, votato al rischio perenne, deve disilludersi. Caracciola invece è controllatissimo. Limitatissimo. Arriva perfino al gesto supremo. E' il 9 settembre, si corre il Gran Premio d'Italia su di una Monza tormentata da lentissime chicanes. La gamba offesa è sottoposta ad uno sforzo logorante. Prima della fine della corsa, Caracciola si ferma e chiede la sostituzione. Al suo posto Fagioli prosegue verso la vittoria.

La rivalità col sanguigno conduttore italiano si sta accendendo. In Spagna, il 23 settembre, la stagione si chiude con un secondo posto: si trova — come dire — a « sandwich » tra Fagioli (avanti) e Nuvolari (dietro).

Dell'incidente di Monaco parla abbastanza spesso con amici e interlocutori più o meno occasionali: la curva a sinistra, il blocco del freno anteriore, i metri senza controllo, lo schianto contro la solidità assassina del muro; le parole del medico: « Il collo del femore è rotto, un'operazione è impossibile: non potrà mai più correre »; i sette mesi di ingessatura, l'osso più corto di 5 centimetri. Il dolore ad ogni passo. Tutto è argomento di conversazione. Ma la scomparsa della moglie, no. Non ne vuole parlare. Dice solo che lui e Charlotte erano ad Arosa a prendere sole ed aria di montagna. Nel febbraio del '34 si organizzava una gara di sci. Lei non voleva prendere parte. Lui la esortò: « Ti farà bene ». Alle 5 del pomeriggio, con le grucce, Rodolfo si portava fino alla stazione degli sci per riprenderla. Aspettò invano. Si trascinò dolorando fino a casa. A mezzanotte qualcuno gli disse che Charlotte non sarebbe più tornata. « Egli era alla fine » scrive semplicemente Wiselmann.

Ecco Alice

Gli sono molto vicini Chiron e Alice Hoffmann, detta « Baby ». Chiron addirittura lo convince a fare un giro d'onore prima della partenza del Gran Premio di Monaco. E' il 2 aprile: la prima volta, dopo 12 mesi che Caracciola guida di nuovo un'auto.

Proprio da questa prova, venne la decisione di riprendere a correre appena la nuova Mercedes fosse pronta.

« Tentava sorridendo di non mostrare alcun dolore e di non zoppicare. Era molto sofferente ma viveva sotto la necessità di mostrarsi un uomo forte. Nessuno lo sapeva eccetto Baby Hoffmann, con cui lo si vide sempre più spesso assieme ».

La stessa raccontò più tardi: « Dopo un paio di anni che ci frequentavamo, mi disse: "Se trovassi una ragazza come te, mi sposerei di nuovo" ».

Si sposarono nel giugno del 1937. Fecero il viaggio di nozze in America, dove Andy partecipò alla ultima edizione della Coppa Vanderbilt. Un

CONTINUA A PAGINA 59



ALICE nel ricordo delle meraviglie

CONTINUAZIONE DA PAGINA 42

amore certamente atipico, con le radici affondate tra una Mercedes e l'altra.

Ma siamo all'autunno e all'inverno del 1934. Il matrimonio è distante due anni e mezzo, la gamba non «gira» ancora in pieno — anzi la mezza annata — è stata dura. Un fac simile di quella trascorsa da Tazio Nuvolari, anche lui offeso ad una gamba in una uscita di strada. Meno grave comunque la menomazione del mantovano, che perlomeno può rimettersi in piedi con le gambe «pari».

Col 1935 gli mancano cinque anni per costruire il pezzo più solido della sua fama di corridore. Da qui in avanti, fino al 1939, Caracciola sarà tra i protagonisti assoluti.

La stagione inizia benissimo il 22 aprile (un anno esatto dal capitombolo di Nuvolari ad Alessandria) a Montecarlo. E' lì che ha il coraggio di ricominciare. Ed è proprio lì che farà una delle pochissime eccezioni al suo sistema: quello di segnare in prova il giro più veloce. Una cosa che gli capita raramente, tanto da non lasciar dubbi al biografo sul fatto che era appositamente voluta. A Monaco, nel 1935, Caracciola su Mercedes segna dunque 1'56"6. Cosa fanno gli altri? Brauchitsch (sempre su Mercedes) 1'57"; Fagioli (idem) 1'57"3 e Nuvolari 1'59"4.

Dopo una ottima partenza, deve comunque ritirarsi al 65. giro per rottura delle valvole.

Il 12 maggio è a Tripoli. Il velocissimo circuito, emergente dalla sabbia e soffocato dal caldo, esalta la ripresa incredibile del tedesco che vince su Varzi, su Fagioli e Nuvolari il quale conduce stoicamente un'Alfa bimotore. A Caracciola va pure il record sul giro in corsa con 3'34"2 a 220,167 di media.

Sono importanti questi rilievi per avere l'esatta misura del procedere di questo pilota che alla fine dell'annata si laurea campione d'Europa, l'equivalente di allora del campionato mondiale di oggi.

Risuscita a Monaco

Il 16 giugno vince all'Eifel, che è una copia del Gran Premio di Germania su distanza ridotta. Alle sue spalle, Rosemeyer e Chiron. Il 23 giugno è primo anche al Gran Premio di Francia, quella famosa corsa che avrebbe dovuto vincere nel '32, Nuvolari permettendo...

Il circuito è tormentato da varianti. Il miglior tempo è ottenuto da Varzi su Auto Union (5'23"1). Secondo Nuvolari sulla classica Alfa (5'23"6). Terzo Caracciola con un 5'31"6. Ma al traguardo è appunto primo, con Brauchitsch, compagno di squadra, alle spalle.

Il giugno intensissimo, finisce al Peña Rhin. Fagioli, secondo Caracciola, terzo Nuvolari. A tutti e tre il giro più veloce con 2'2".

La stagione gli riserva ancora tre successi pieni, in gare titolatissime: Belgio, Svizzera e Spagna. Nessuno ha saputo fare meglio di lui che — riascendo — si è imposto in sei Gran Premi: Tripoli, Eifel, Francia, Belgio, Svizzera, Spagna. Fagioli ha totalizzato solo tre vittorie: Monaco, Avus, Peña Rhin. Varzi due: Tunisi, Pescara. Nuvolari una: Germania. Rosemeyer una: Cecoslovacchia. E infine Stuck una: Italia.

D'ora in poi è meglio tener d'occhio le statistiche per vedere di confrontare la tesi per la quale nella seconda metà degli anni Trenta, Rudolf Caracciola, detto «Carratsch», ha totalizzato il maggior numero di successi. E ciò con buona pace di Neubauer che lo fa il pilota più sicuro e di costante rendimento (come Fangio).

Se gli chiedevano quale fosse stata la sua corsa più bella, rispondeva senza esitazione: la vittoria al Gran Premio di Monaco.

Monaco l'aveva distrutto, Monaco l'aveva resuscitato (quel giro d'onore in apertura nel '34, ricordate?). Ma temeva che il successo pieno sul tormentatissimo tracciato gli fosse negato per sempre. Macché! Nel '35 giro più veloce in prova. Nel '36 vittoria alla fine degli estenuanti cento giri. Non votto, ma sotto un autentico diluvio. Come successe a Beltoise nell'anno di grazia appena trascorso.

Miglior tempo in prova, Chiron su Mercedes (1'53"2); secondo Nuvolari (1'53"7); terzo Caracciola (1'54"). Chiron scatta avanti, sopra un asfal-

to reso lucido e insidiosissimo per la pioggia. A distanza di tanti anni, Richard von Frankenberg, giornalista-corridore, si domanderà come facevano quegli uomini a dominare quelle macchine su quel circuito e in quelle condizioni.

Impossibile, verrebbe da dire.

Da qualche parte si può leggere ancora come le Auto Union, in questo Gran Premio di Monaco, possano usufruire solo della prima e della seconda marcia. Poco diverso è il discorso per le Mercedes, macchine con le quali basta... respirare un po' forte per determinare incredibili conseguenze. Non si può avere l'idea di che cosa siano cinquecento cavalli. Che spinta diano. Quale sensazione di terrore provochino. E il tutto deve essere moltiplicato per via dell'acqua.

«Vedevo sempre quel muro venirmi incontro e chiamarmi ad ogni giro». Così confessa ad Alice dopo la vittoria. Il muro sarebbe quello dell'incidente. C'è da pensare ad una specie di suggestione ipnotica, ma è il minimo che possa accadere ad un uomo che si urta con le più elementari cause di paura.

Il cacciavite di Fagioli

A Tripoli scoppia la rivalità impossibile con Fagioli. Dopo qualche giro di prova, i due piloti di Mercedes si arrestano al box. Frankenberg scrive che Caracciola si siede sul muretto dei box, mentre Fagioli gli si avventa contro con un cacciavite in mano. Versione quantomeno impietosa, riportata da un tedesco, in difesa di un tedesco e contro un italiano.

E' facile pensare che, in assoluto, Caracciola e Fagioli si equivalessero. S'intende come pura capacità di guida. E' facile anche convincersi dell'inevitabile rivalità tra i due, conviventi oltretutto sotto un medesimo tetto. Se nel 1934 il miglior pilota, l'uomo cigio (che seppur ottenne i migliori risultati, fu Fagioli (tre Gran Premi vinti contro l'unica vittoria del tedesco), nel 1935 il campione indiscusso fu proprio Caracciola che dimostrò ampiamente di meritarsi la considerazione di caposquadra: sei Gran Premi vinti, contro i tre dell'italiano.

Ma Fagioli corre in modo diverso da Caracciola. E' sanguigno, esplosivo, velocissimo. Altro stile il tedesco, pure velocissimo, ma anche metodico, calcolatore, poco propenso — già lo si è detto — a farsi trascinare dalla foga.

Fagioli ha una consegna: seguire Caracciola. E lo fa nel modo più irritante per il tedesco: gli respira letteralmente sul collo, obbligandolo magari a «tirare» quei cinquecento giri in più che gli scombinano la tattica. Solo nelle corse italiane Fagioli ha — per contratto — carta bianca.

A Tripoli vince Varzi. Secondo è Stuck, terzo Fagioli, quarto Caracciola. Ma a Tunisi, una settimana dopo, Rudy vince, unico tedesco arrivato alla fine.

A stagione appena iniziata, appare comunque evidente una cosa: le Mercedes non stanno in strada. Solo Caracciola riesce ad ottenere qualche risultato apprezzabile. Le vittorie di Monaco e di Tunisi (specialmente la prima) hanno messo in mostra una favolosa abilità che trova ampia conferma nel secondo posto ottenuto al Peña Rhin, in Spagna, dove arriva con soli 3" di vantaggio su un Nuvolari, altrettanto favoloso.

L'annata, per Caracciola e la Mercedes, finisce praticamente qui: due sono gli uomini che vanno avanti e monopolizzano la stagione: Tazio Nuvolari e Bernd Rosemeyer.

Dopo Fagioli, Rosemeyer

Dopo Fagioli, Rosemeyer. Finita una rivalità (Fagioli scompare misteriosamente dalle scene sportive e riemergerà solo dopo il secondo conflitto mondiale) ne nasce un'altra. Ma è una cosa totalmente diversa: l'età stessa dell'«altro», soprattutto il suo carattere allegro e sbarazzino, suggerisce solo sentimenti di simpatia. E poi come si fa a non ammirare un tipo come Rosemeyer?

E' bravissimo. Di una bravura diabolica. Un Nuvolari, ma con vent'anni di meno. Ha esordito nel '35 e dopo pochi mesi, verso la fine della stagione, la prima vittoria era già acciuffata al Gran Premio di Cecoslovacchia. Nel '36, con Nuvolari, è il matatore. Nel '37, Caracciola si sostituisce a Nuvolari (messo in inguaribile inferiorità) e divide con Rosemeyer la fetta più consistente della stagione: quattro vittorie a testa.

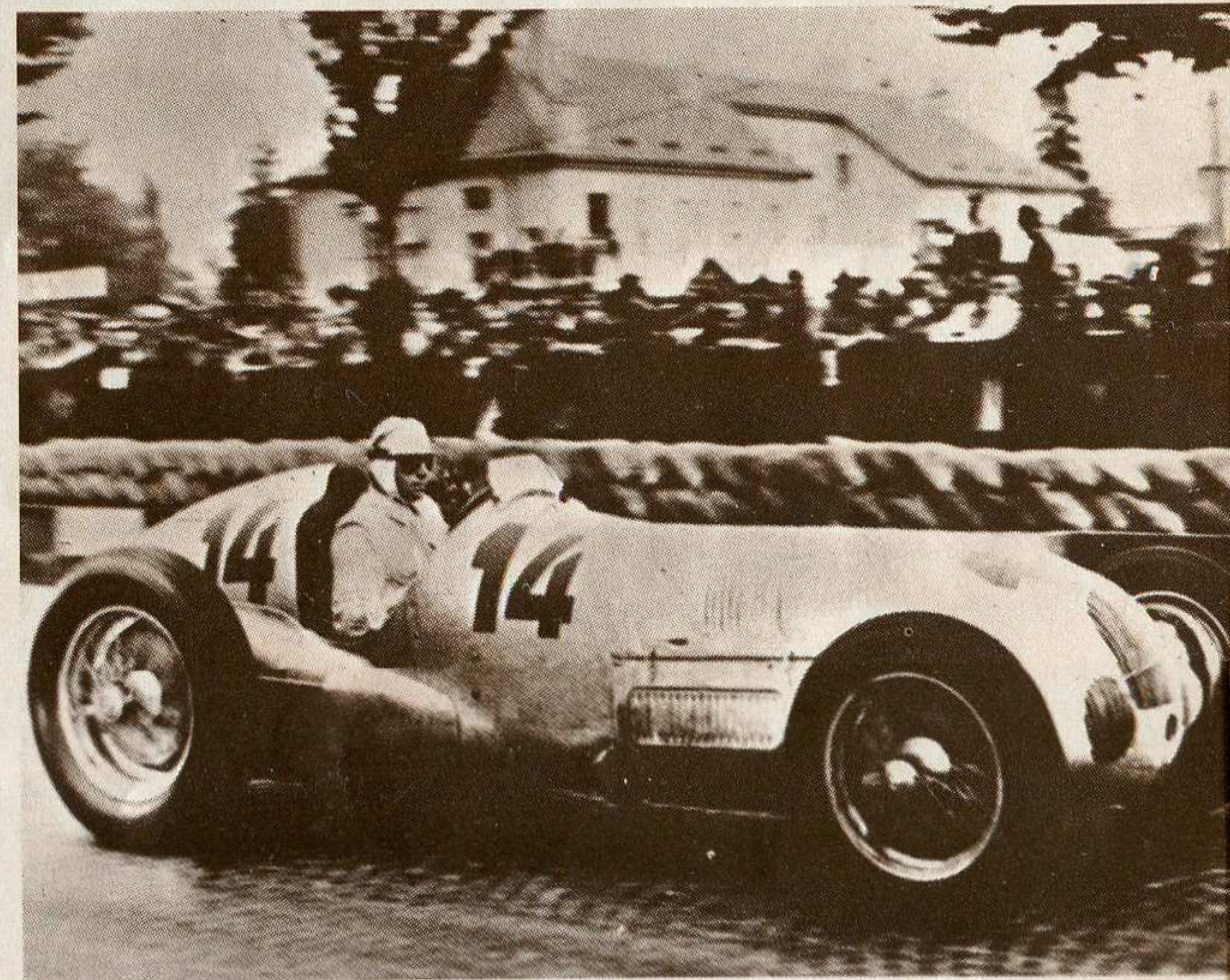
La Mercedes ha ridisegnato la macchina. Ora si schiera con una 8 cilindri da 5600 cc. La chiamano affettuosamente «der Dicke», ossia «il grasso». Ed è la più potente vettura che sia mai uscita dalla fabbrica di Stoccarda. Vale la pena di

CONTINUA A PAGINA 60



Caracciola vittorioso al Nurburgring, acclamato dalla folla.

Su questo circuito, che «nacque» si può dire contemporaneamente ai suoi primi successi, Caracciola ha ottenuto ben sei vittorie nella sua carriera protrattasi dal 1922 al 1952



Sempre con la Mercedes, vediamo Caracciola impegnato a Berna (sopra) nel vittorioso Gran Premio dell'agosto 1937, e a Pescara nel '38 (sotto). E sarà sul circuito di Berna che Caracciola avrà l'incidente che lo terrà definitivamente lontano dalle competizioni attive



ALICE nel ricordo delle meraviglie

CONTINUAZIONE DA PAGINA 59

spendere qualche parola in più per questa macchina davvero eccezionale. Un modello perfettamente efficiente è conservato al museo della Mercedes. Di quando in quando viene rimesso in strada e fatto provare a qualche persona con particolari credenziali.

Successe a Giovannino Lurani nel febbraio del '60. Ecco le sue impressioni: «La formidabile potenza di questa macchina oscilla, secondo le condizioni, da 610 a 685 cavalli. Il peso (a secco e senza gomme) è di 750 kg. Il massimo regime è di 5850 giri. Questa vettura, che porta la sigla W125, non ha naturalmente il cambio sincronizzato né il servofreno e quindi occorre "saper cambiare" e poi... "poter frenare", poiché ci vogliono gambe assai forti! La posizione di guida è come quella usata 25 anni fa, ossia il volante è vicino al corpo del pilota e occorre guidare con le braccia molte piegate. Quando si deve "remare", i gomiti sporgono dalla macchina.

«Per me naturalmente la posizione non era molto comoda. La potenza del motore si fa sentire, e come! Si deve usare l'acceleratore con una sagace parsimonia se non si vuole sentire un autentico pugno nella schiena e se non si vuole vedere le ruote posteriori partire in repentina derapata! La guida non è molto pesante ma neppure leggera, anche se si individua di già un progresso enorme e anche se si tratta di un autentico "mostro" difficilissimo da ammaestrare! Interessante notare che il consumo specifico (su un circuito tipo Nurburgring) è di 110 litri per 100 chilometri! Immaginatevi i serbatoi necessari per simili bevitrice di carburante! Altre caratteristiche di questa eccezionale creatura meccanica, il cambio a quattro marce, il ponte De Dion, il motore a 8 cilindri in linea, il compressore Roots, le camicie d'acqua in acciaio saldate sulle canne dei cilindri come nel 1914, come sui motori degli Zeppelin, come sulle Grand Prix del 1924».

Lo « sposino » più veloce

La stagione 1937 inizia a Tripoli (9 maggio) e «der Dicke» vince subito, battendo due Auto Union. Non è guidato da Caracciola, ma dall'ex meccanico di Fagioli: si chiama Hermann Lang. Caracciola è sesto per noie varie.

Il primo piazzamento è ottenuto all'Eifel: secondo dietro a Rosemeyer. E' il 13 giugno. Sono i giorni delle seconde nozze. Alice Hoffmann diviene la signora Caracciola. Ufficialmente e per sempre. Il circuito di Roosvelt Field, ove si corre la seconda edizione della Coppa Vanderbilt anni Trenta, esalta «Carratsch» come lo «sposino» più veloce, dato che proprio lui riesce a segnare il record sul giro.

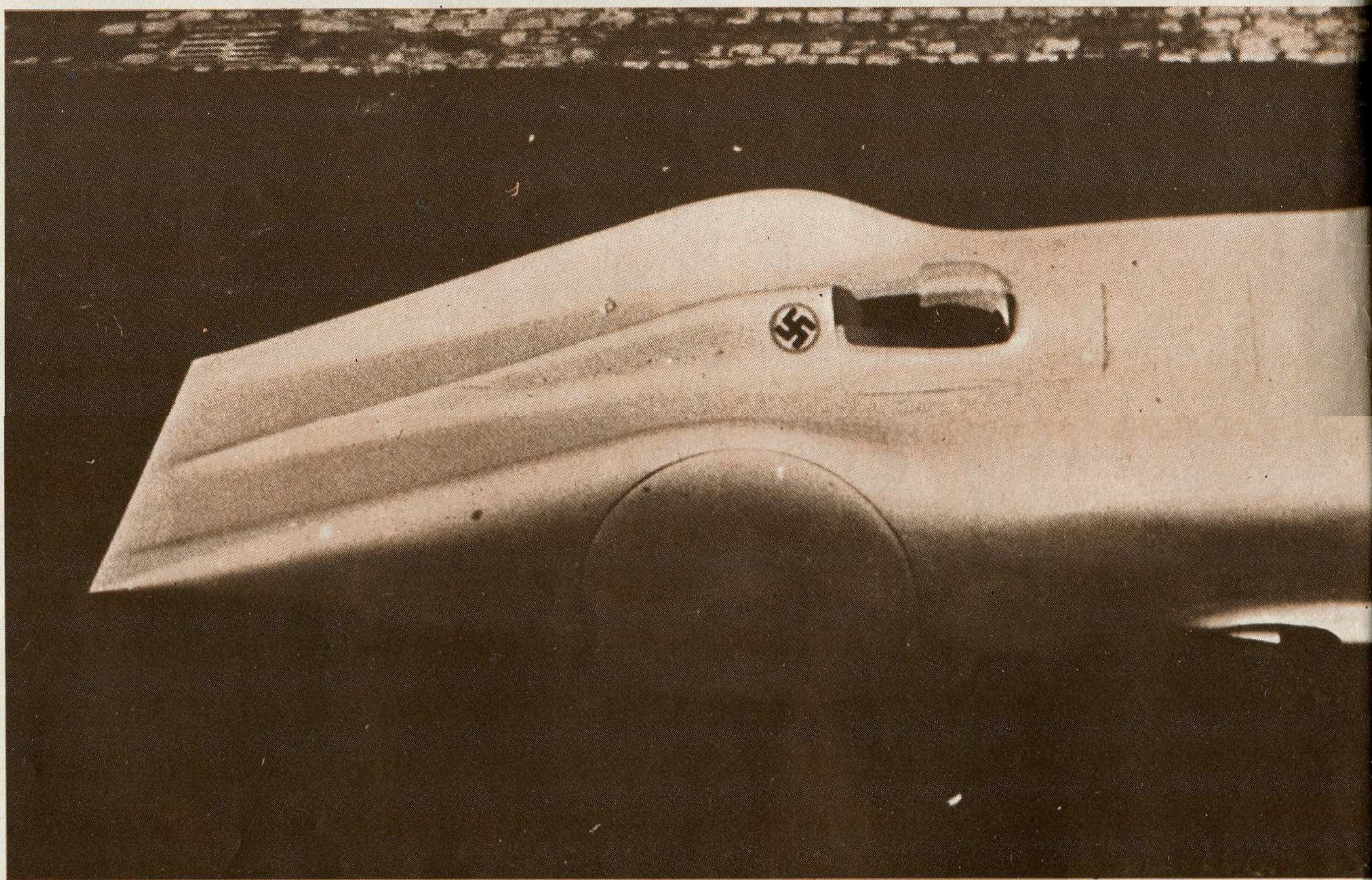
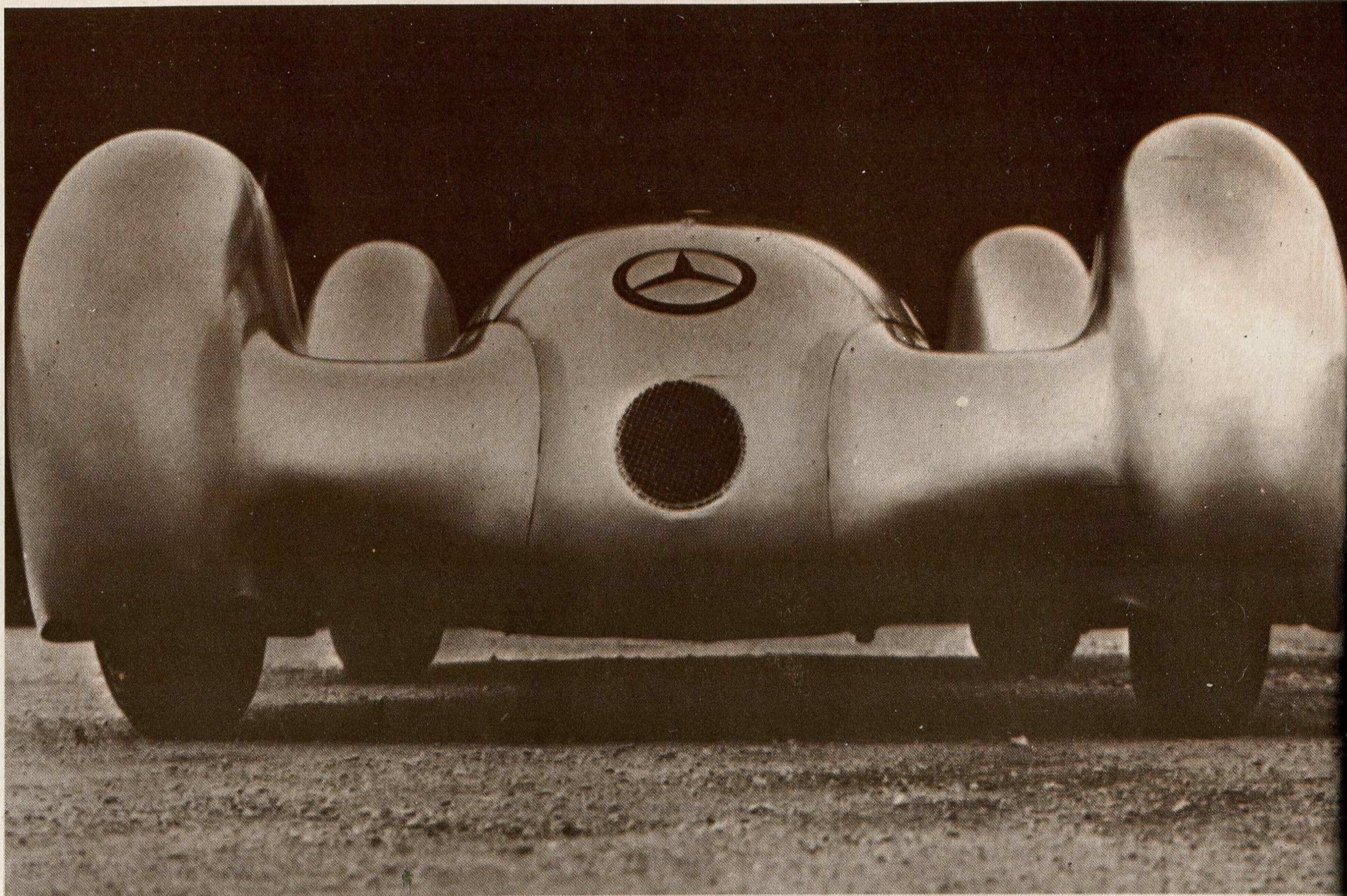
Poi viene il Gran Premio di Germania; già si è parlato dei tempi in prova, di quello strepitoso 9'46"2 di Rosemeyer e del più modesto 10'4" di Caracciola, che parte così in seconda fila a fianco di Nuvolari (10'8"4), avendo davanti Rosemeyer, Lang (9'52"2) e Brauchitsch (9'55"1). Alla fine dei 22 giri Rudolf taglia il traguardo per primo, dopo aver battuto di 46 secondi von Brauchitsch.

Eccezionalmente, in questo 1937, il Gran Premio di Monaco è messo in calendario per l'8 agosto. A Caracciola va il giro più veloce in prova con 1'47"5; seguono Brauchitsch con 1'48"4 e Rosemeyer con 1'49". Il limite è destinato a scendere anche in corsa, sempre per opera di Rudy, che lo porta a 1'46"5.

A Monaco è secondo. A Pescara, per la Coppa Acerbo, è quinto. A Donington è terzo. Ma in Svizzera, a Livorno (dove per la prima e l'ultima volta si corre il Gran Premio d'Italia) e in Cecoslovacchia è primo.

La stagione gli ha opposto praticamente solo due corridori: Rosemeyer, vincitore all'Eifel alla Vanderbilt a Pescara e a Donington e Lang, vincitore a Tripoli e all'Avus. L'occhialuto Hasse è fuori causa essendosi solo imposto in Belgio.

Il 27 gennaio 1938 a «Casa Scania» squilla il telefono. E' la Mercedes. Neubauer dice che l'indomani mattina sull'autostrada Francoforte-Darmstadt il tempo dovrebbe essere favorevole per tentare di battere il record di velocità per la classe B. Un limite che già era appartenuto a Caracciola e alla Mercedes (Avus '34) e che poi era



passato all'Alfa e a Nuvolari (autostrada Firenze-Mare, 15 giugno 1935). 321 sul chilometro e 323 sul miglio, lanciati. Questa la barriera da raggiungere e da sfondare.

Alice Caracciola racconta di aver preso alla sera il vagone-letto assieme a Rodolfo per recarsi appunto a Francoforte. Ricorda anche di essersi portata da casa un mezzo pollo arrostito e di aver mangiato, col marito, in treno. Poi Rodolfo (come ogni buon corridore) si era addormentato. Una notte tranquillissima per lui. Una notte agitatissima per lei, troppo esperta di automobilismo e ben conscia del rischio che il tentativo di record (anzi record, come pronuncia) avrebbe comportato.

«Io odio il record, perché l'uomo non può far niente».

Scendono a Francoforte ed una macchina della Casa, con von Brauchitsch, li raccoglie alla stazione e li porta alla base dell'autostrada. La Mercedes da record è là. Enorme, carenata. Pare un proiettile uscito da un cannone gigante. Ci sono in tanti attorno, ma quelli che contano sono due: un uomo e una donna. Rodolfo e Alice. Lui guarda la macchina con una sorta di frenata morbosa: vede in essa l'esempio limite di una tecnica messa esclusivamente al servizio delle proprie doti. Lei non ci vede niente altro che un'avversaria. La scorge alta e schiacciata nello stesso tempo,

tanto che Rodolfo deve servirsi di una scaletta con una specie di passerella per poterla «possedere».

L'uomo si avvia: «Ciao piccola, ci vediamo poi». «Sì, ci vediamo poi». La voce è un sussurro. Poi Rudy s'inabissa nell'abitacolo. Portano una specie di cuffia trasparente: è il tettuccio che viene avvitato sopra. Rodolfo è ermeticamente chiuso, distante milioni di chilometri dal mondo e dagli uomini.

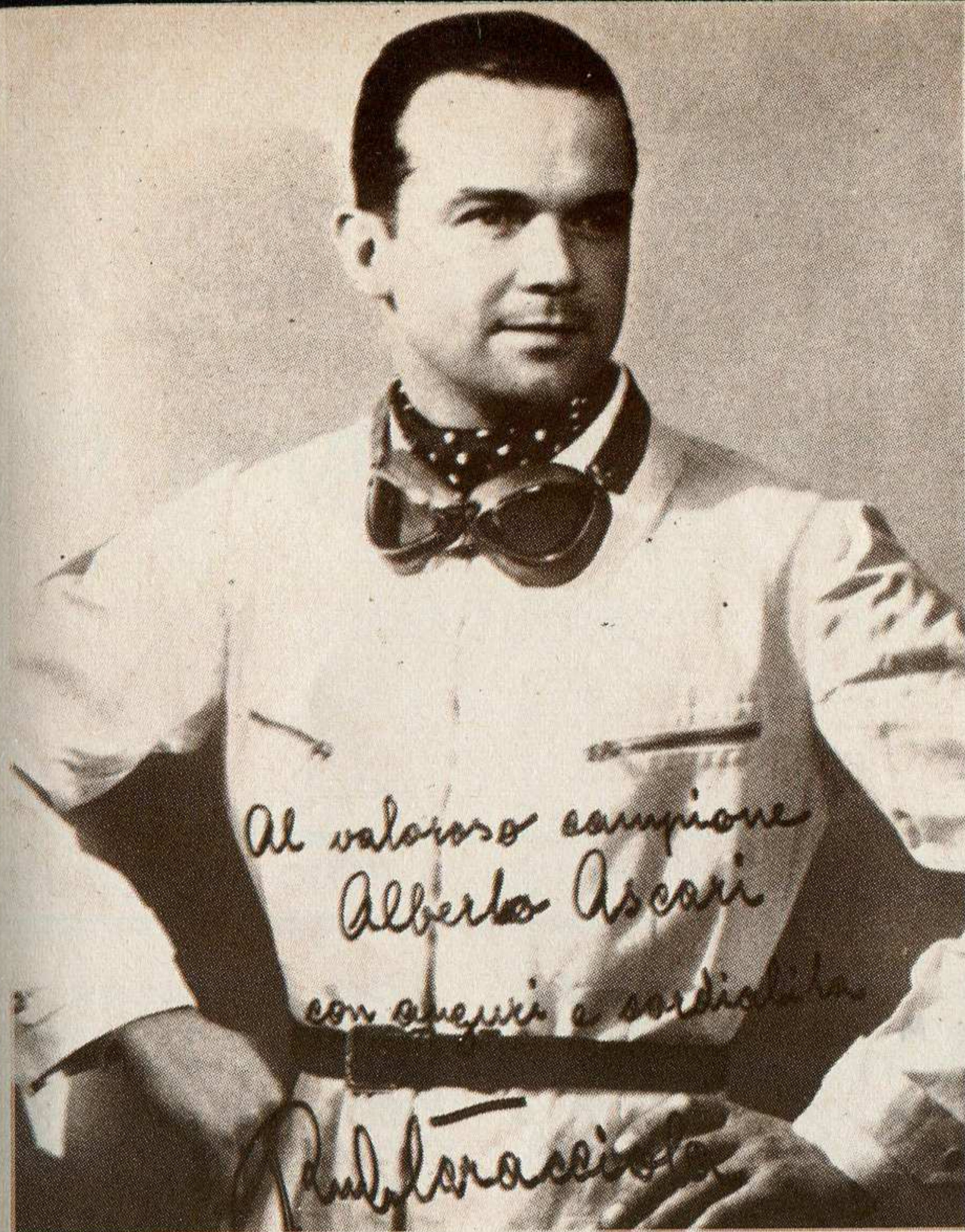
Alice pensa: «Ecco, mancano solo i fiori...».

Poi il pensiero viene bombardato dall'urlo infame del motore (5,66 Liter-Zwoelzyylinder).

Quella sfida a Francoforte

La macchina parte: è un primo assaggio. Quasi subito è di ritorno. Una «scaldata» a trecento all'ora. L'uomo e la donna, quasi all'unisono, constatano due cose: la presenza di sette sottopassaggi nel tratto destinato alla prova e pure la presenza della brina ai lati della strada, già stretta. Due elementi che accrescono la difficoltà. Ma non c'è niente da fare.

Caracciola parte: due passaggi, un'andata e un ritorno: 432,692 sul chilometro lanciato e 432,360 sul miglio. Una velocità sbalorditiva, più forte del pensiero. In quelle condizioni, quei sette sotto-



A sinistra, la macchina da record che la Mercedes affidò a Caracciola. Sopra, un ritratto di Caracciola autografato con dedica ad Alberto Ascari. Sotto, la Mercedes del '38, con la quale stabilì la velocità di 432 kmh



passaggi sono sette potenziali assassini. «Come al mondo passerò in quel piccolo buco? Pareva il buco di un ago! E non avevo finito di pensare, che ero già passato!». Così, molto tempo dopo, confidava alla moglie.

Il risultato è notevolissimo e viene festeggiato col caffè e latte in un albergo vicino. Sembrava tutto finito. Ad un tratto entra Neubauer e annuncia che l'Auto Union era arrivata nel medesimo posto per battere il medesimo record a distanza di nemmeno un'ora.

«Impossibile» dice Rodolfo. Brauchitsch aggiunge: «Andiamo a vedere». Caracciola è un po' riluttante, poi si lascia convincere. Partono in tre sulla stessa macchina: Brauchitsch, Caracciola e la moglie.

Ecco l'Auto Union. Ecco Rosemeyer. Il vento si era alzato. Caracciola chiede a Bernd: «Ma davvero vuoi battere il record?».

«Certo, ma certo» risponde quello. Ridendo. Non fece più ritorno. Morto.

Caracciola riprende in mano il volante in aprile per correre a Pau ed arriva secondo assieme a Lang, la rivelazione dell'annata. Molto più di Nuvolari, passato all'Auto Union per occupare il posto di Rosemeyer, Hermann Lang lo impegnerà per tutto l'arco della stagione.

A Tripoli vince Lang. Caracciola è terzo. In Francia vince Brauchitsch, Caracciola è secondo. In

Germania vince Seaman (il giovane inglese che corre per la Mercedes col permesso speciale di Hitler), Caracciola (con Lang) è secondo.

Prima vittoria della stagione, alla Coppa Acerbo. Pescara: 14 agosto 1938. Il chilometro lanciato viene percorso da Caracciola in 13" netti, a 276,923 all'ora. Tutte le macchine tedesche (compresa l'Auto Union di Nuvolari) cedono. Solo quella di Caracciola sopravvive.

La settimana successiva si corre a Berna e Caracciola si ripete. Il difficile circuito lo vede primeggiare su Seaman, Brauchitsch e Stuck nonostante gli avessero dato la macchina con lo chassis lungo invece di quello corto, come avrebbe voluto.

Mancano ancora due corse, Monza e Donington (Italia e Inghilterra), ma saranno appannaggio di Nuvolari, incapace di mollare e miracolosamente riemerso alle grandi vittorie. Sempre sensibile alla caratura umana di chi, come lui, divide la vita tra curve e rettilinei, Caracciola si sentirà legato fino all'ultimo all'uomo di Mantova, il solo pilota che veramente temesse.

Altro record

9 febbraio 1939: a poco più di un anno dalla traumatizzante esperienza di Francoforte, la Mercedes gli impone un altro record. Si tratta del chilometro e del miglio da fermo che Caracciola compie a 177,522 e a 204,577 all'ora.

La macchina non è un tutto compatto. La soluzione del 1938, con la carenatura integrale, è stata abbandonata: le ruote sono carenate a corpo distinto dal resto della vettura.

Comunque per l'imminente stagione la Mercedes ha preparato una nuova macchina: la 12 cilindri W 163.

«Un immenso progresso — scrive sempre Giovanni Lurani — in meno di due anni! Prima applicazione del sistema di sovralimentazione a due stadi, motore a 12 cilindri a V, potenza di 485 cavalli, a 7800 giri (formidabile per un motore di tre litri), cambio a cinque marce, freni migliori, maggiore leggerezza di guida, molleggio meno duro, docilità accresciuta, una macchina veramente moderna anche secondo gli standards attuali (da non dimenticare che queste sono impressioni scritte nel '60 n.d.r.). Posizione di guida molto simile alla precedente, ma per lo scrivente ancora più sacrificata. Il consumo specifico di questa straordinaria vettura Grand Prix è di 140 litri per 100 chilometri (sic!) e quindi tutto l'abitacolo di guida è circondato da serbatoi di carburante abilmente sagomati anche attorno alle gambe. Guidando questo bolide potentissimo, veniva fatto di pensare al destino di Seaman che perì intrappolato da un incendio in una macchina simile al G.P. del Belgio...

«Tuttavia questa tre litri, dal rombo sonoro e dalle qualità decisamente attuali, dimostra come in pochissimi mesi l'evoluzione tecnica, spronata dalla corsa, possa fare progressi insigni. Naturalmente questo dodici cilindri ha una curva di potenza che necessita l'uso di molte marce, poiché sotto i 4000 giri la coppia è relativamente bassa. Questa tre litri, nonostante avesse 150 cavalli in meno della più anziana consorella e pesasse sensibilmente di più, vinse non meno di 7 Grand Prix e batté su tutti i circuiti tutti i records segnati dalla macchina precedente, e questo perché la frenata, la tenuta di strada e la sfruttabilità del complesso avevano fatto enormi progressi. Ma occorre sempre braccia di ferro e gambe robustissime!».

Ma le gambe di Caracciola erano robustissime? Quando terminava una corsa, Alice si avvicinava alla vettura, lui scendeva faticosamente e poi si avviava passandole un braccio attorno alla vita.

Tragedia e commedia

Scrisse una volta Alice: «Tragedia e commedia nelle corse c'entrano sempre. Si deve semplicemente imparare a vivere di questo. Come moglie di Rudy Caracciola lo imparai bene». Avevano abbastanza spirito entrambi per prendere con filosofia il claudicare di Rodolfo.

Nel maggio del '39 la Mercedes riserva un diabolico « tiro » agli italiani che avevano repentinamente cambiato la formula del circuito di Tripoli, riservandolo solamente alle macchine da 1500 cc. Lo stesso giorno della chiusura delle iscrizioni, arriva un telegramma da Stoccarda preannunciante la partecipazione di due Mercedes con Caracciola e Lang.

E le macchine arrivano sulla incredulità generale. Si chiamano W 165, e riescono a mettere insieme, 16 cilindri, 3000 cmc, 1200 chilogrammi, 17 mila giri, 540 cavalli. Sempre in due, riescono a consumare sulla distanza dei 100 chilometri 170 litri di carburante.

E spopolano. Lang è primo, Caracciola secondo. Tra Lang e Caracciola, all'Elfen del 21 maggio, si piazza Nuvolari. Dopo i ritiri del Belgio e della Francia, arriva il Gran Premio di Germania. Caratsch ha la netta sensazione che questo sia l'ultimo Nurburgring della sua carriera. E s'impegna.

Tre Mercedes segnano in prova i migliori tempi: Lang 9'43"1, Brauchitsch 9'51", Caracciola 9'56". Poi viene l'Auto Union di Muller con 9'59"3. Indi la quarta Mercedes, quella dello sconosciuto Brendel che riesce a girare in 10'9"4. Comunque sempre meglio di Nuvolari che riesce a segnare un modesto 10'11"2. Ultimo tra i grandi, Stuck.

Caracciola vince in carrozza il suo sesto Gran Premio di Germania, stabilendo anche la tornata più veloce in gara.

Praticamente la sua carriera finisce qui, col « Grober Preis von Deutschland ». Come era iniziata. E' il 23 luglio 1939. Rimane ancora un secondo posto a Berna (20 agosto) e poi vede Nuvolari chiudere un'epoca vincendo l'ultimo Gran Premio prima della guerra. Belgrado, 3 settembre.

La stagione è stata nettamente favorevole ad Hermann Lang che ha totalizzato ben cinque successi. Ma è tempo di bilanci. Dal 1934 al 1939 un corridore spicca su tutti: è lui, Rodolfo Caracciola, primo sedici volte. Rosemeyer lo è stato solo 10 volte, Lang 9, Nuvolari 8, Fagioli 6, Varzi 4, Stuck 4, Brauchitsch 3, Moll 2, Dreyfus 2. E Chiron, Hase, Seaman e Muller 1.

I conti sono fatti, Caracciola è stato l'uomo complessivamente migliore. Il pilota più costante. L'uomo dal rendimento più sicuro.

Giorni di coma ad Indianapolis

Passa i sei anni di guerra nella forzata inattività di Lugano. Quando nel 1946 è ancora possibile una vita normale, è invitato — assieme a tanti altri campioni, Nuvolari e Varzi — a Indianapolis. Accetta e parte. Avrebbe dovuto guidare una Mercedes. Una delle famose, ormai legendarie macchine dell'anteguerra. Tutto è pronto, perfino l'armatura per imbalsamare il bolide. Ma gli inglesi si oppongono. Non vogliono in circolazione macchine tedesche. Gli danno quindi un'auto americana, una Thorne Special.

Il sollievo della ripresa dura pochissimo. Mentre sta girando in prova qualcosa lo colpisce in viso. L'incidente è pauroso. Resta senza conoscenza per vari giorni. Poi riapre gli occhi e cerca di ricostruire gli attimi fatali.

La posizione verticale è difficilissima da riprendere, ma ancora una volta (la seconda e non l'ultima) il suo duro « chassis » lo salva. Dopo un anno cammina. E' il 1947 e nessun pilota tedesco si è affacciato a contrastare gli italiani (che hanno recuperato Varzi, mentre Nuvolari vaga comomente da una pista all'altra) e i francesi (che hanno scoperto un grande Jean Pierre Wimille).

Nel 1949 è in piena crisi. E' roso dal dubbio: saprà ancora correre? Passa così — tormentato — il 1950 e il 1951, avendo tutto il tempo di veder nascere gli astri di Alberto Ascari e Manuel Fangio.

Nel 1952 la Mercedes riattacca le competizioni. Ha costruito un modello sport, la 300 SL, e con questa decide di correre la Mille Miglia. Prima però assaggia le sue possibilità al Rally di Montecarlo. Parte da Lisbona. A Valenza ha sei minuti di ritardo. Gli danno sei punti di penalità e così si classifica diciottesimo.

Tre giorni e tre notti. Un buon allenamento. Per la Mille Miglia è in coppia con il meccanico Kurrle. Lang e Kling hanno due macchine uguali alla sua. In teoria, perché sui rettilinei di Pescara, mentre era a tavoletta, Lang e Kling lo superano in tromba. Era successo — ma questo lo scopre dopo — che quelli della Mercedes gli avevano dato la macchina meno potente delle tre, forse perché non completamente sicuri della sua « tenuta ». Invece lui tiene benissimo. Quando arriva a Brescia, il meccanico è disfatto dalla stanchezza. Gli dice scherzando: « Facciamo un altro giro? ». E ride. E' il secondo incredibile recupero. Ora è la volta di Berna, una corsa sport di non grande importanza. Quattro Mercedes: Caracciola, Kling, Lang, Riess.

Parte in testa, velocissimo. Dodici giri. Al tredicesimo, alla curva di Forsthaus, la ruota sinistra posteriore si blocca. La macchina finisce contro un albero. Alice non è ai box. E' a un posto di segnalazione, a cronometrare, come sempre. Arriva uno e dice: « Caracciola è uscito. Orrore. La testa rotta! La gamba maciullata! ».

Poi la donna vede una barella equamente divisa tra il bianco di un lenzuolo e il rosso del sangue. Qualcosa si agita. E' lui. Vivo.

Non corre più. Dopo 10 mesi di ingessatura, il ginocchio si piega molto poco. Fa fatica persino ad entrare in una normale macchina da turismo.

c. d. a.