

ΤΑΖΙΟ ΝΟΥΒΟΛΑΡΙ

Είναι πολύ περίεργο και συνάμα αφάνταστα υποκειμενικό, το ποιος υπήρξε ο μεγαλύτερος ή αν υπήρξε ποτέ μεγαλύτερος οδηγός σ' αυτό τον κόσμο. Οι παλαιοί αναγνώστες του περιοδικού θα έχουν διαβάσει αρκετά τι υποστηρίζουμε σχετικά με το θέμα αυτό χρησιμοποιώντας τη λογική. Πώς είναι δυνατό να υπάρξει απάντηση, όταν η εξέλιξη των αυτοκινήτων Γκράν - Πρί προχωρή με τη μέρα; Πώς είναι δυνατό να υπάρξει λογική, αντικειμενική και βεβαία κρίση μεταξύ των διαφόρων εποχών; Ποιά σχέση μπορεί να έχει η εποχή του Σαλαμάνο, του Νουβολάρι, του Φάντζιο και του Κλάρκ; Από την άλλη μεριά υπάρ-

χει ο συναισθηματισμός. Είτε στην εποχή που ζούμε, είτε στην εποχή που έζησαν άλλοι και μας μετέφεραν τις απόψεις, τις κρίσεις, και τα γεγονότα, υπήρχε και η προσωπική έντύπωση, που λίγο - πολύ προκαταλαμβάνει κάθε ανθρώπινο όν, όσο και να προσπαθή να είναι αντικειμενικό. Οι μεγάλοι ιστορικοί του αυτοκινήτου, άνθρωποι που έγραψαν (επιτρέψτε τη «μπουρζουαζία» μας και εσείς αναγνώστες σοβαρών εφημερίδων και τακτικοί θαμώνες των στηλών τους αλληλογραφίας) ΜΝΗΜΕΙΩΔΕΙΣ μελέτες γύρω από τα αυτοκίνητα και τους αγώνες Γκράν Πρί, προσπαθούν να μην πέσουν στην παγίδα και όταν κοντεύουν να παρασυρθούν από την αναπόφευκτη προσωπική έντύπωση, προφθαίνουν και βάζουν το κλασικό «θεωρείται από πολλούς σαν...» και έχουν κοροϊδέψει εμάς και τη συνειδησή τους.

Οι περισσότεροι από αυτούς αναφέρουν τρία - τέσσερα ονόματα σαν «μεγάλους», κάθε φορά που έρχεται ή κουβέντα και ανάλογα με την εποχή που έζησαν παραδέχονται άλλα τόσα, στη μικρή λίστα των προπολεμικών και μεταπολεμικών οδηγών.

«Αν όμως τους συγκέντρωνε κανείς και τους ζητούσε την προσωπική τους έντύπωση, είμαστε βέβαιοι (κάτι που φαίνεται από πολλά βιβλία άλλων των μεγάλων ιστορικών,

ως επί το πλείστον «Αγγλων») ότι ο Τάζιο Νουβολάρι θα ήταν πρώτος με αρκετή ίσως διαφορά από τον Καρατσιόλα και τον Φάντζιο, που θα ακολουθούσαν. Ο Ροζεμάγιερ θα αναφερόταν από πολύ λίγους και πάρα πολύ σωστά, γιατί δεν πρόλαβε να κάνει όσα ίσως μπορούσε. Ο Ροζεμάγιερ θα ήταν η προσωπική μας (άπειρη) «έντύπωση», αλλά ο άνθρωπος του οποίου το πορτραίτο θα προσπαθήσουμε να σας δώσουμε πιο κάτω, ο Τάζιο Τζώρτζιο Νουβολάρι, θεωρείται ανεπίσημα ο μεγαλύτερος οδηγός όλων των εποχών. Έπειδή δεν είμαστε ιστορικοί και οι γνώσεις μας περιορίζονται μόνο σε γεγονότα που έχουμε διαβάσει, αλλά επειδή συνάμα προσπαθήσαμε να δώσουμε ένα πλήρες πορτραίτο του μεγάλου αυτού οδηγού, δεν περιορι-

στήκαμε απλώς στη μεταφορά της βιογραφίας του από μία πηγή αλλά συγκεντρώσαμε στοιχεία και λεπτομέρειες από μία δεκάδα σχεδόν πηγών, που είναι οι έφη: βιβλία των Τζώρτζ Μόνκχαουζ, Χάνς Τάννερ, Πήτερ Χάλλ, Τζών Μπέντλεϊ, Σύριλ Πόστμους, Λώρενς Πόμροϋ, Λόρδου Κάμερον και άρθρα των Ντένις Τζένκινσον, Τσάρλς Πρός, Τζών - Ήσον Γκίπσον. Τα περισσότερα από αυτά τον αναφέρουν και με το πολύ δημοφιλές παρτσούκλι του, που κρατάει από τις ημέρες του σαν μοτοσυκλετιστά. «Ήλ Μαντοβάνο Βολάντε», ο Ήπταμενος Μαντοβάνος. Έπίσης δεν παραλείπουν να αναφέρουν ότι ήταν ο πιο δημοφιλής οδηγός της εποχής του, μιας εποχής που οι αγώνες αυτοκινήτου ήταν κάτι σαν θρησκεία στην Ευρώπη...

«Ο ΉΠΤΑΜΕΝΟΣ ΜΑΝΤΟΒΑΝΟΣ».

Πολλοί οδηγοί παλαιοί και σύγχρονοι ξεκίνησαν από τους δύο τροχούς. Η δίτροχη εμπειρία δίνει έμφαση και έδρασε σχεδόν απόλυτα δύο από τις σπουδαιότερες ιδιότητες που χρειάζεται ένας οδηγός: την αισθησιότητα του δρόμου και την ισορροπία. Πολλοί από τους μεγάλους ή τους πολύ καλούς οδηγούς, ξεκίνησαν έχοντας πακίλες καριέρες, με μοτοσυκλέττες και άσχετα με την επιτυχία τους ή αποτυχία τους απέκτησαν μία χρήσιμη εμπειρία που τους έκανε να νιώθουν πολύ άνετα στα αυτοκίνητα. Έτσι, μέσα στην ιστορία, βλέπουμε οδηγούς σαν τον Βάρτζι, τον Ροζεμάγιερ, τον Νουβολάρι, τον Καρατσιόλα, τον Λάνγκ και αργότερα σαν τον Άσκάρι και τον Σέρτης, να έχουν ξεκινήσει από μοτοσυκλέττες.

Από αυτούς, ο Νουβολάρι είχε μία από τις πιο πετυχημένες καριέρες. Κέρδισε πολλούς αγώνες και αρκετά πρωταθλήματα σε διάστημα έξι - επτά ετών. Ήταν πολύ δημοφιλής στην πατρίδα του και από τότε είχε τον «Τίτλο» του «Ήπταμενου Μαντοβάνου», «τίτλο» που «επισημοποιήσε» ακόμη περισσότερο με την τετράτροχη καριέρα του. Ο πρώτος του αγώνας με αυτοκίνητο ήταν το 1921 σε μία αρκετά προχωρημένη ηλικία (29 ετών) και από τότε πατέ δεν κοίταξε πίσω. Είναι ίσως περίεργο και μάλλον συμπτωματικό το ότι και ο μεγαλύτερος ίσως μεταπολεμικός οδηγός, ο Χ-Μ Φάντζιο, άρχισε και αυτός μεγάλα την Ξακουστή του καριέρα.

Ποιές ήταν οι ικανότητες του μεγάλου αυτού οδηγού; Εκτός από το ταλέντο, την ταχύτητα, την τόλμη και όλα τα άλλα που έευοκαλούνται:

«Ήταν ασφαλώς η μεγαλοφυΐα του στον τρόπο που οδηγούσε ό,τιδήποτε τύχαινε. Τα κλασικά παραδείγματα ήταν το ότι, μαζί με τον Μπέρντ Ροζεμάγιερ, ήταν οι μόνοι που μπόρεσαν να υποτάξουν το φοβερό «Αουτο - Ουνιόν». Σε ηλικία 48 ετών πήγε στην γερμανική ομάδα και λίγοι πίστεψαν ότι θα μπορούσε να καταφέρει κάτι που δεν μπόρεσαν πολλοί.

Ήταν επίσης το στυλ του, η εμφάνισή του, ο τρόπος που φερόταν και οδηγούσε, που τον έκαναν να ξεχωρίζει, να κάνει τον κόσμο να ενθουσιάζεται, να σηκώνεται στα πόδια του, να ζητωκραυγάζει.

Ήταν τέλος τα νέα πρότυπα, που έθεσε στην οδηγία. Έκανε τα πάντα να φαίνονται εύκολα οδηγώντας. Ο Ν Τ Ι Β Ε Τ Α



στο παραδειγμα. Είχε την αίσθηση ενός ισραηλιτιστή και δεν καταλάβαινε πως άλλοι οδηγοί δεν μπορούσαν να ακολουθήσουν το τέμπο του, το οποίο ανατρέποντας τη θεωρία, τον έκανε «άβυσταχτα» γρήγορο. Και έτσι οδηγούσε πάντα. Ήταν γι' αυτόν κάτι το φυσικό να παίρνει μία στροφή με μία ταχύτητα μικρότερη από τους άλλους. Αυτό το τελευταίο, είναι επίσημα και το σημείο της μεγαλοφυΐας του.

Ο μεγάλος ιστορικός Τζώρτζ Μόνκχαουζ (πολύ φειδωλός στις εκφράσεις του), έγραψε ότι το θέαμα του Νουβολάρι του προκαλούσε δέος και τον συνετάρασε, και αυτό, συνέχιζε, ήταν μάλλον λόγω της δυναμικής του προσωπικότητας. Ο πιο «τοιγκούνης», ο πιο δύσκολος και συνάμα ο πιο παραδειγματικός ο ισταρικός εκείνης της εποχής, ένας άνθρωπος που έζησε, μελέτησε αγώνες κι οδηγούς επί 30 χρόνια δεν κανείς άλλος, δεν μπόρεσε να συγκρατήσει τον ενθουσιασμό του. Τελειώνοντας το κεφάλαιο του για τον Μαντοβάνο στο βιβλίο του «Γκράν - Πρί Ρέσιονγκ, γεγονότα και αριθμοί», έγραψε:

«Το θέαμα του Νουβολάρι, για κάποιο ανεξήγητο λόγο, πάντα με έκανε να ανατριχιάζω. Ίσως να ήταν η δυναμική του προσωπικότητα. Όμως έβρω ότι δεν ήμουν ο μόνος που έκείνη τη στιγμή αισθανόμουν έτσι. Ήταν ένας μικρόσωμος, άσχημος, έκφραστικός άνθρωπος με ένα τεράστιο σαγόνι. Η εμφάνισή του ήταν πάντα εκκεντρική με τα παρδαλά φουλάρια του,

ένα κόκκινο ή μπλε «κράνος», και το άχρωστο «μασκάκι» του όταν έκανε κρύο, ένα δερμάτινο καφέ γιλέκο, χωρίς μανίκια. Όταν ο καιρός ήταν καλός, το «κράνος» ήταν λευκό και το γιλέκο έδινε τη θέση του σε ένα «καναρίνι» μπλουζάκι. Και πάντα, καλός ή κακός καιρός, γύρω από το λαιμό του υπήρχε το «γαύρι» του, μία χρυσή χελώνα.

Το να βλέπεις τον Νουβολάρι «στην ημέρα του» με τα χέρια τεντωμένα από τιμόνι, να κάνει με την κατακόκκινη «Άλφα Ρομέο «φιγούρες» φαινομενικά όπιθνες, όχι μία ή πάντα φορές αλλά από στροφή σε στροφή, από γύρο σε γύρο, σε όλο τον αγώνα με το λάστιχο να στριγγλίζουν και το πλήθος να παθαίνουν άμικ, ήταν πράγματι ένα φανταστικό θέαμα. Ήταν κάτι που δημιουργούσε μία έξαρση στις αισθήσεις σου, αυτές ο Νουβολάρι. Όπου εμφανιζόταν, χιλιάδες θεατές, απολασθήστε εθνικότητας «άλλαζαν» γι' αυτόν, προτρέποντας και ελπίζοντας ότι για μία ακόμη φορά θα κατόρθωνε το ακατόρθωτο. Ο Νουβολάρι σπάνια τους απογοήτευε.

Το «μυστικό» αυτού του ανθρώπου ήταν ο τρόπος που έπαιρνε τις στροφές, οι ταχύτητες που χρησιμοποιούσε και η όλη διαδικασία «της στροφής» που έκανε αυτόν ταχύτερο, τους θεατές να σηκώνωνται στις μύτες των παπουτσιών τους, και τους αντιπάλους τους να κουνούν το κεφάλι τους, μη έχοντας τίποτε άλλο να κάνουν.

Ένα από τις εκατοντάδες παραδείγματα περιγράφεται κάπου αλλού. Ήταν ένας κλασικός αγώνας «Νουβολάρι». Έγινε στην Αγγλία, σε μία από τις πολλές εμφανίσεις του εκεί, και η νίκη του θεωρήθηκε σαν μία από τις πιο δειλόλογες της καριέρας του. Ήταν το 1933, στο Τουριστικό Τρόπαιο της Ήρλανδίας, και ο Τάζιο κέρδισε μία «άεξεστη» (όπως την περιέγραψε ο Μόνκχαουζ) νίκη, με ένα δανειακό MG Μαγκνέτ. Κέρδισε άνετα και η νίκη ήταν η κατάλληλη απλώς μιας σειράς καταρθωμάτων, που είχαν φέρει έκσταση στους ψυχρούς —άλλά τελείως γνώστες των (αγωνιστικών) αυτοκινήτων— Αγγλους.

Ο αγώνας έγινε στο παλιό σερκούντ του «Άρντς» και ο Νουβολάρι, μεταξύ άλλων, έσπασε το ρεκόρ του γύρου στις δοκιμές. Θα ήταν κάτι πολύ φυσικό για τον άνθρωπο αυτόν, εάν



α) Δεν ήταν ο πρώτος γύρος, ξεκινώντας από το πιτς, από θέση στάσεως, και β) Δεν ήταν η πρώτη φορά που θριακόνταν στο σιρκουί, έχοντας μόνο δει το σχεδιάγραμμα!

Απλά-απλά λοιπόν ξεκίνησε με ένα ξένο, άγνωστο αυτοκίνητο, και στο τέλος του πρώτου γύρου είχε σπάσει το ρεκόρ από θέση στάσεως. Οι Άγγλοι, όσα και έκασταικοί νό είχαν μείνει, ήξεραν ότι κάτι τέτοιο μάλλον ανέτρεπε τη θεωρία, και άσφαλώς κάτι θα έφταιγε. Ο λοχαγός Έντγκαρ Φροντίρας, που ήταν ο ιδιοκτήτης του αυτοκινήτου, έγραψε άργότερα:

«Δεν μπορούσα παρά να τόν θουμάζω. Όμως με έμας που τρέχαμε και έεραμε αυτό το σιρκουί σαν το δρόμο του σπιτιού μας, ήταν και κάτι άλλο: περίεργια για το πώς κατάφερε αυτή την τρομερή ταχύτητα που πέτυχε... Δεν μπορούσε να ήταν μαγεία! Έτσι άργότερα μαζευτήκαμε και καθήσαμε να αναλύσουμε το σιρκουί, τον τρόπο που έπαιρνε τις στροφές, τις όποιες —θεέ!— δεν ήξερε που πάνα, και τις ταχύτητες που χρησιμοποιούσε. Έτσι εδώ, έτσι εκεί, δεύτερη εδώ, τρίτη εκεί, όλοι κάναμε το ίδιο, τουλάχιστον στον τρόπο, αν όχι στη μεγαλαυμία, μέχρις ότου φθάσαμε στην πλατεία Νιουτάουναρντ, μια διαβολική πολύ γρήγορη διπλή στροφή, τη δυσκολότερη του σιρκουί, όπου χρειαζόταν θάρρος, ακρίβεια και το παραμικρό λάθος σέ έστειλε σ' εκείνα τó διάσημα και γνωστά κρεοπωλεία! Τότε ο Νουβολάρι με ρώτησε:

—Τι ταχύτητα χρησιμοποιείεις εκεί; Του απάντησα: «Φυσικά, τρίτη...» και τότε με μεγάλη μου έκπληξη τόν είδα να τινάζεται, σά να ανακάλυψε κάτι: —Όχι, όχι! είπε. Όχι τρίτη! Τετάρτη! Κουάτρο! Κουάτρο!

Του απάντησα με βεβαιότητα, και ήμουνα σίγουρος —διόβαλε όλοι τó ίδιο κάναμε— ότι δεν υπήρχε άλλος τρόπος να κρατηθείς στο δρόμο!.. Μαύ είπα:

—Τότε, σέ παρακαλώ, ακολουθήσέ με!

Τά αυτοκίνητα ήταν τó ίδιο, έβαλα τó δυνατό μου και τόν άκαλούθησα μέχρις ότου φθάσαμε στη Νιουτάουναρντ. Έκει ο Νουβολάρι, χωρίς να έλαττώση ταχύτητα, έχοντας πάντα την τετάρτη μπήκε στην πλατεία και βγήκε μετά από μιά σειρά θύγια, ανατριχιαστικά γλιστρήματα. Προσπάθησα κι εγώ με λιγώτερη ταχύτητα, κάνοντας να ακοπωθώ αλλά τελικά τó κατάφερα. Είχε δίκιο! Με την αίσθηση και τó νεύρα ενός σχοινοβάτη, μπορούσα να πάμης τή στροφή με τετάρτη!»

Ο Νουβολάρι δεν φοβόταν. Και κάτι άλλο: Πάντα ανέτρεπε την καταστημένη θεωρία, όλα τó άειώματα, μέτρα και σταθμά της οδηγήσεως. Απλά: για τόν Νουβολάρι δεν υπήρχαν κανόνες! Γι' αυτό τó λόγο, ποτέ δεν κριθίκε θόσει κανόνων. Αύτός ο μικρόσωμος, άσχημος άνθρωπος με τó φλογερά μάτια, τó φλογερότερο ταμπεραμέντο, τις κωμικές εκφράσεις και χειρνομίες, πιθανώτατα ανέτρεπε κάθε κανόνα που υπήρξε. Τους ανέτρεπε με ένα τρόπο οδηγήσεως, που δεν είχε ποτέ παρουσιασθή, και με μιά ταχύτητα που α-

τε καν είχε φαντασθή κανείς...

Λένε ότι ο καλός οδηγός είναι εκείνος που καταφέρνει να κερδίσει με τή μικρότερη ταχύτητα, αλλά να κερδίσει! Δηλαδή να φροντίσει τó αυτοκίνητο, να μην τó ταλαιπωρή άσκοπα. Ο Νουβολάρι δεν πίστευε κάτι τέτοιο. Οδηγούσε πάντα στο όριο, χωρίς καμιά «μηχανική συμπάθεια», είτε είχε εμπλοκή σέ μάχη, είτε ήταν να γύρο εμπρός από τó δεύτερο...

Λένε ότι ο σωστός και γρήγορος τρόπος να «επιτίθεται» σέ μιά στροφή είναι να μπαίνεις σιγά και να βγαίνεις γρήγορα. Ότι ή έξοδος από μιά στροφή μετράει... Όχι για τόν Νουβολάρι. Έμεινε σέ μιά στροφή με τόν ταχύτερο δυνατό τρόπο —πολλές φορές πολύ πιο γρήγορα απ' ό,τι έστω γρήγορα— και έμας με μιά μυστήρια δύναμη, ικανότητα, που κανείς ποτέ δεν μπόρεσε να αναλύσει, έβγαίνε πιο γρήγορα, «παλεύοντας» με τó αυτοκίνητό του, με μιά τρομερή «άγριδα» και προσπάθεια.

Λένε ότι δεν πρέπει ποτέ σέ μιά στροφή να μερδεύεις τó χέρια σου στή τιμόνι, και να είσαι έτοιμος στή σωστή στάση. Και έμας ο Νουβολάρι μπέρδευε και έμπέρδευε τó αδύνατο τριχτά μπράτσο του, με κινηματογραφική ταχύτητα, διαρθρώνοντας, προκαλώντας, άποφρεύοντας γλιστρήματα, σπινάρια, κάνοντας άστασεις γκριμάτσες, παλεύοντας, χορεύοντας. Τι ποτε δεν τόν ενοχλούσε.

Λένε ότι τó γλιστρήματα είναι χαμένος καιρός και χαλασμένα λάστιχα. Και ότι αυτή ή τακτική δεν είναι παρά μιά επίδειξη. Και σ' αυτό πήγε ενάντια ο Νουβολάρι, και λίγες φορές έχασε αγώνες από λάστιχα.

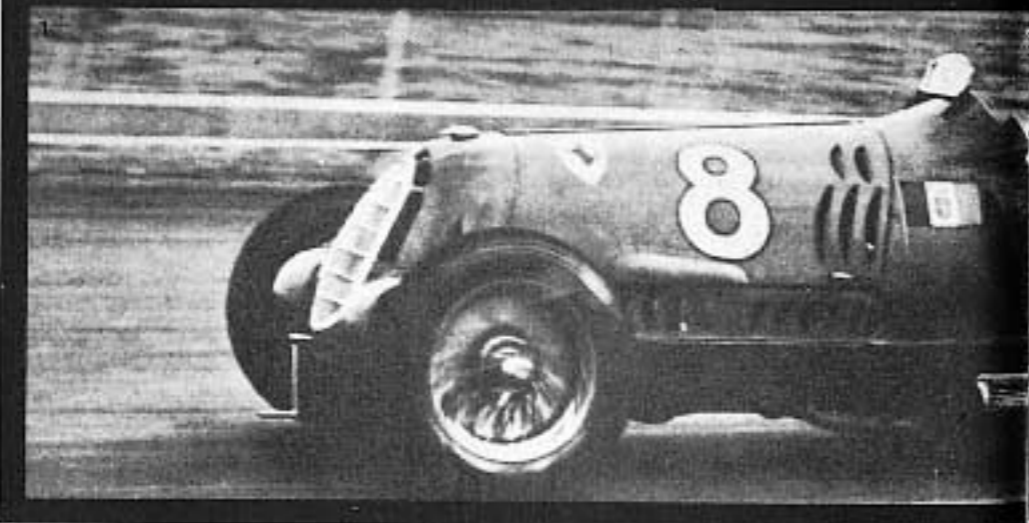
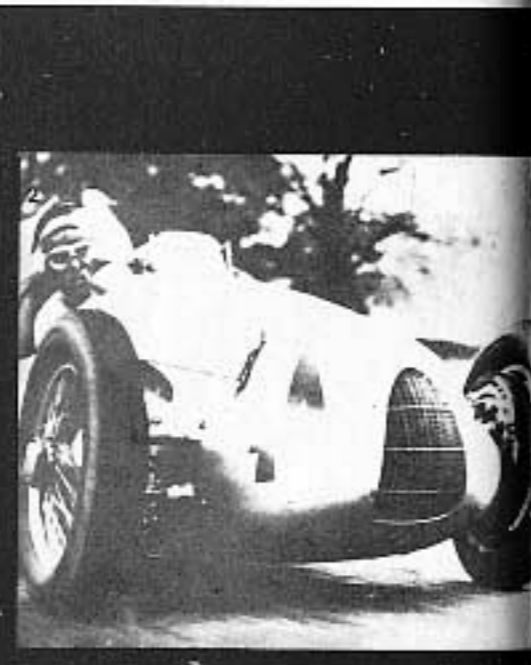
Κανταλογής, ο Τάζιο Νουβολάρι ήταν ξεχωριστός. Ίσως αυτό να ήταν και τó μυστικό του θόρυβου που έκανε στην εποχή του. Γιατί, πραγματικά, κανένας από τους προ ή μετά από αυτόν μεγάλους δεν ήταν σαν αυτόν. Στά πάντα. Όταν όλοι προσπαθούσαν να είναι άσφογοι στην εμφάνισή τους, και ιδιαίτερα ο μεγάλος του αντίπαλος ο Άκίλλε Βάρτζι, ο Νουβολάρι παρουσιάζονταν με είκοσι χρώματα,

αρχίζοντας από τó περίεργα ρούχα που περιγράφει ο Μονκχόουζ παραπάνω, και τελειώνοντας στά μπλέ παντελόνια του με λευκά ποπούτσια γυμναστικής!

Κανείς από τούς μεγάλους οδηγούς της εποχής του (ή όποιασδήποτε άλλης εποχής), δεν χόρευε στή κάθισμά του, δεν πηδούσε από πλευρά σέ πλευρά. Ο άνθρωπος που θεωρείται σαν ο έφευρέτης του «ντρίφτ με τούς τέσσαρεις τροχούς», ο άνθρωπος που στις στροφές πήγαινε από πλευρά σέ πλευρά του δρόμου, για να έλαττώση ταχύτητα, αγνοώντας τó φρένο του (μια φορά, τó 1934, οι μηχανικοί έεχασαν να τού βάλουν ύγρα, έχοντας άδειάσει τó ρεζερβουάρ για να περάσει τó αυτοκίνητο από τόν έλεγχο, και ο Νουβολάρι οδηγούσε 4 ώρες και τρία τέταρτα στή Μόντζα χωρίς φρένα, παίρνοντας τήν πέμπτη θέση στή Ιταλικό Γκραν Πρι!), ο άνθρωπος που έπαιρνε τις στροφές σαν σκιέρ που κάνει ολόλομο, ήταν όποιασδήποτε ξεχωριστός.

Η ΚΑΡΙΕΡΑ ΤΟΥ

Γεννήθηκε στις 16 Νοεμβρίου τού 1892

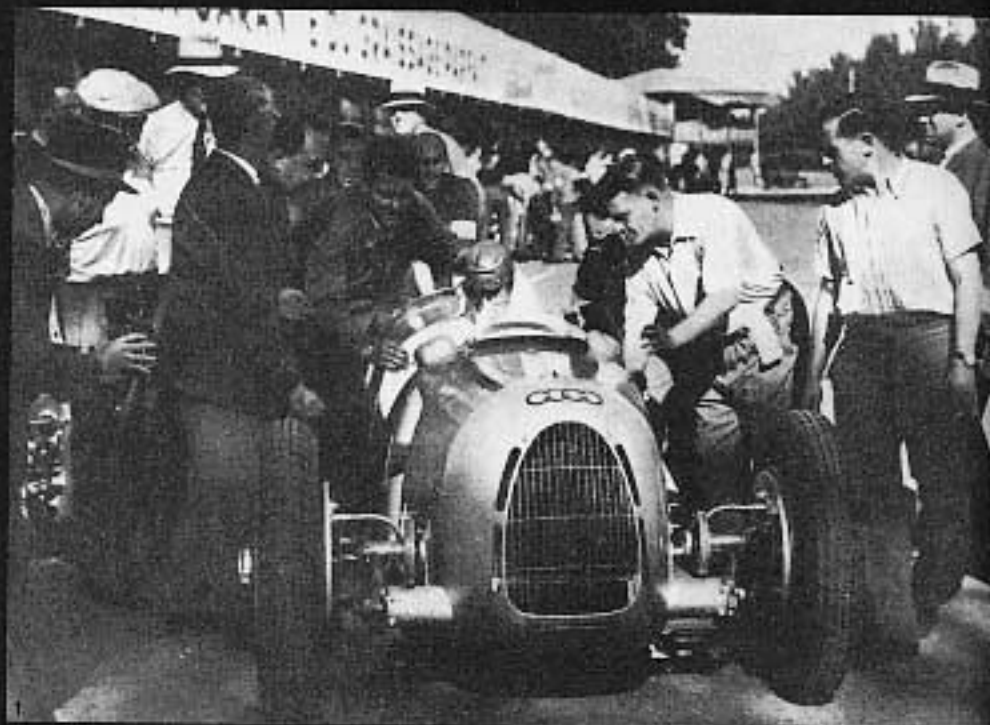


1) Τά δοξασιμένα χρόνια με τις "Αίφρα Ρομέο της «Σκουιτερία Φερράρι». Τό σήμα του άφηνιασμένου άλόγου που κοσμεί τις σημερινές Φερράρι, όπήγε στά αυτοκίνητα της ομάδας που διοικούσε ο ίδιος ο "Ενρίκο. 2) Μία από τις τρεις νίκες του σέ Γκραν - Πρι με τήν ομάδα της "Αουτο - Ουνιόν, ήταν στή "Αγγλικό Γκραν - Πρι τού Ντόνιγκτον, με μιά τρίλιτη Α—Ο, διανυκιά είχε μπη όμο σιούς κινητήρες. 3) "Η μεγαλύτερη ημέρα της καριέρας του. Γερμα-

νικό Γκραν - Πρι τού 1935, με τήν "Αίφρα 3,8, των 300 ίππων, που χρησιμοποιήθηκε τά χρόνια 1935 και 1936 από τήν Σκουιτερία Φερράρι. Στό «Κόππα Τσιάνο» τού 1936 τó δικό του 12κύλινδρο αυτοκίνητο έμεινε, και πήρε τó Σκυλί-δρο «πορμάλ» αυτοκίνητο ενός άλλου οδηγού της ομάδας, που ήταν στήν 10η θέση, φέροντας το στήν πρώτη, κερδίζοντας μεταξύ άλλων και τά τρία "Αουτο - Ουνιόν, Τύπος Γ', στήν καλύτερη χρονιά τους!



1) Η πρώτη επίσημη εμφάνιση με "Αουτο - Ουνιόν, Βέρνι, ένα ταχύτατο και επικίνδυνο σιρκούι, "Ελβετικό Γκράν Πρι 1937. Ο Νουβολάρι σ' αυτόν τον αγώνα δεν διακρίθηκε, μη έχοντας αποκτήσει την πλήρη αίσθηση του εντελώς διαφορετικού αυτοκινήτου. Γρήγορα η μεγαλοφυΐα του άλλαξε την κατάσταση. 2) Η 12-κύλιδρη "Αλφα, με κινητήρα 4,6 λίτρων, μια εξέλιξη του αυτοκινήτου που κέρδισε στο Νόρμαντογκραντ το 1935. Η αποδοτικότητα των 360 ίππων δεν ήταν αρκετή για τις Μερσιέντες και τις Α-Ο. Παρ' όλα αυτά, ο Νουβολάρι (που φορεί εδώ το δευτερεύον γιλέκο του) κέρδισε τους Γερμανούς στα Γκράν - Πρι Ουγγαρίας και Ρέννα - Ριν (στην Βαρκελώνη). Το 1937 όμως, δεν μπορούσε να κάνει τίποτε, μπροστά στην διεσπασμένη γερμανική εξέλιξη, και πήγε μαζί τους. 3) Με το Δόκιμο Φοιβάσεν, τμήμα-μάντζερ της "Αουτο - Ουνιόν. 4) Ο Νουβολάρι ήταν το άσπτερι της "Αουτο Ουνιόν, μια συνέπεια του θανάτου του Ροζεμάγιο. "Ελβετικό Γκράν Πρι 1938. Τα ιβλιτρα Α-Ο των 500 ίππων ήταν γρήγορα, αλλά όχι ανθεκτικά. Παρ' όλα αυτά, ο Νουβολάρι κέρδισε δύο σημαντικά Γκράν - Πρι.



σ' ένα μικρό χωριό της επαρχίας της Μάντοβα, το Καστελντάριο, 25 χιλιόμετρα β.β. από αυτή την πόλη. Πατέρας του ήταν ο Άρτοστρο Νουβολάρι, που έτρεχε και αυτός με μοτοσυκλέτες, και διαχειριζόταν τη μεγάλη κτηματική περιουσία του αδελφού του Τζιουζέπε Νουβολάρι. Ο Τζιουζέπε ήταν διάσημος μοτοσυκλετιστής και ήταν αργότερα άπεσέρβη, ένοιξε μία μεγάλη έκθεση αυτοκινήτων, παίρνοντας και την αντιπροσωπεία των «Μπιάντσι». Εκεί ο Τόζιο τον ακολούθησε.

Ήταν κιόλας 28 ετών, όταν έκανε τον πρώτο του αγώνα, γιατί ο πόλεμος μ'εσ ολόκληρης δεκαετίας δεν τον είχε αφήσει πιά πριν. Μέχρι τότε οι εμπειρίες του ήταν «νεανικές τρέλλες» σαν π.χ. την προσπάθεια να πετόξε με ένα πανάρχαιο αεροπλάνο που ποτέ δεν απογειώθηκε.

Οι σκληρές του αναμνήσεις ήταν περιπέτειες με όλο και αρκετά, κατά καιρούς, σπασμένα κόκκαλα. Ο πρώτος του αγώνας ήταν «δίτροχος» και ένα χρόνο αργότερα ήλθε ο πρώτος «τετράτροχος». Για τέσσερα χρόνια οδήγησε διάφορες μοτοσυκλέτες «Μοτο - μπιάντσι» και αυτοκίνητα Τσιρμιλίρι και Άναόλντο, με αρκετή επιτυχία, παύ το 1925, σε ηλικία 33 ετών, το έφερε την πρώτη του μεγάλη εύκαιρία, μία δοκιμή στην ομάδα της "Αλφα Ρομέο.

Ήταν μία εύκαιρία - όνειρο για κάθε οδηγό, και ο Νουβολάρι προσπάθησε όχι απλώς να δειξη αξία, αλλά μεγάλη αξία. Με ένα πολύ πιο δυνατό αυτοκίνητο (μια "Αλφα Ρ2) από τις μέχρι τότε εμπειρίες του άρχισε τις δοκιμές για το Ιταλικό Γκράν Πρι. Βγήκε από το δρόμο άσχημα, κατέστρεψε το αυτοκίνητο και τραυματίστηκε αρκετά σοβαρά. Φυσικά η πόρτα της "Αλφα, τουλάχιστον για μερικά χρόνια, είχε κλείσει. Δεν ενοχλήθηκε γιατί οι δίτροχοι υποχρεώσεις του ήταν πολλές.

Ο επόμενος αγώνας του ήταν με μία Μπιάντσι στη Μόντζα, αλλά ο Νουβολάρι έπρεπε, όπως είναι οι γιατροί, να μείνη «χτισμένος» για ένα τουλάχιστον μήνα.

Όμως τίποτε δεν κροτούσε τον Νουβολάρι και η αποφασιστικότητά του τελικά νίκησε. «Σύμφωνοι, να με χτίσετε», αλλά με ένα τρόπο που να μπορώ να οδηγώσω μοτοσυκλέττα». Οι γιατροί δέχθηκαν γελώντας. Οι θεαταί τον υποδέχθηκαν γελώντας, όταν παρουσιάσθηκε στημένος στη μοτοσυκλέττα του.

Λίγο αργότερα ο Νουβολάρι κέρδισε το Γκράν Πρι των Έθνων, άνετα. Πέρασαν έξι χρόνια πριν ξαναπή στην "Αλφα Ρομέο.



Έν τώ μεταξύ, η «τετράτροχη» εμπειρία του μεγάλωνε χρόνο με το χρόνο, από βολάν των Μπουγκάτι και των Μαζεράτι. Παράλληλα, μεγάλωνε και η δίτροχη φήμη του.

Το 1927 άγώρασε μία Μπουγκάτι 35, πουλώντας μερικά όπια το κτήματά του και πήγε άρκετά καλά. Κέρδισε το Γκράν Πρι της Ρώμης και έναν αγώνα στο σιρκούι της Γκάρντα, και μεσού άλλων ήρθε και τρίτος στο Ιταλικό Γκράν Πρι. Ήταν ένας έντυπωσιακός χρόνος και όλοι που πίστευαν ότι ο Νουβολάρι είχε μεγάλο μέλλον άρχισαν να αναμνέουν.

Ο επόμενος χρόνος έφερε πέντε νίκες με μία ιδιαιτική "Αλφα Ρ2, και μία δεύτερη στο Ιταλικό Γκράν Πρι με μία Τάλμποτ. Το 1930 ήταν ένας άποφασιστικός χρόνος. Ήλθε το πρώτο επίσημο συμβόλαιο με την "Αλφα Ρομέο, μέσω της «Σκουιντερία Φερράρι». Παράτησε πιά όριστικά τις μοτοσυκλέτες.

Από τότε άρχισε στην αίσια η έκπληκτική του καριέρα. Σε ηλικία 38 ετών! Και μία συνεργασία που πολύ λίγες όροιες είχαν παρουσιασθή στην ιστορία των αγώνων. Η συνεργασία "Αλφα Ρομέο - Νουβολάρι, που μέσ από έπτα χρόνια που κράτησε έφερε περισσότερες από 40 νίκες σε Γκράν Πρι και νίκες σε αγώνες όλων των ειδών, μέχρι καταρριψεις ρεκόρ. Και πάνω από όλα ανεπαύλητες επιδόσεις. Γιατί ο Νουβολάρι έκανε τον ίδιο αγώνα στην 1η, 7η ή 17η θέση!

Το Μίλλε Μίλλια του 1930, που τελικά κέρδισε ο Νουβολάρι για την "Αλφα, ήταν ένας από τους δύο πιο δραματικούς αγώνες της καριέρας του. Εκείνη την εποχή ο τερματισμός του αγώνος γινόταν νύχτα, κάτι που αργότερα άλλαξε. Στις αρχές ο Άχιλλέος Βάρτζι μήκε εμπρός και ήταν άνετα πρώτος με άρκετή διαφορά από τον Νουβολάρι. Τό ήξερε αυτό και κάθε τόσο, για να βαβαιωθεί, έλεγε στο μηχανικό του να κοιτάη πίσω, μήπως και διακρίνει το φώτα του Μαντοβάνου. Ήσυχος ότι ήταν μόνος του ηγαίνοντας προς το τέρμα, άρχισε να ηγαίνει πιά σγά. Εκείνο που δεν ήξερε ήταν ότι ο Νουβολάρι από άρκετή ώρα είχε σβήσει το φώτα του και τον ηλοίαζε χωρίς ό άλλος να καταλάβη τίποτε. Ήταν πιά κοντά του, σαν μία ακιά. Ανόμηση στη Μπυλόνια και τη Μπρέσια, που ήταν και το τέρμα, ο Νουβολάρι και ο μηχανικός του Γκουίντότι (που αργότερα έγινε τμήμα-μάντζερ της "Αλφα) κέρδιζαν μέτρο - μέτρο τη διαφορά από τον Βάρτζι. Και 50 χιλιόμετρα πριν το τέρμα, άναψαν το φώτα τους και πέρασαν τον άναυδο Βάρτζι και τον μηχανικό του, που μέχρις ότου καταλάβουν τί είχε συμβη, τους είχαν χάσει!

Η μυθιστορηματική αυτή νίκη, έγινε αργότερα η κεντρική ιδέα του γνωστού μυθιστορήματος «Δέ ρήσορες», του Χάνς Ρούες, που μεταφέρθηκε και στον κινηματογράφο με τον Κέρκ Ντάγκλας (παλλοί από τους μεγάλους άναγνώστες μας θέ το θυμούνται).

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΣΤΗ ΣΕΛΙΔΑ 96

