

POLE POSITION

Koen Vergeer

Pole position

De 10 grootste wereldkampioenen uit de Formule 1

Nieuw Amsterdam *Uitgevers*

De uitgever heeft ernaar gestreefd de rechten op de foto's in dit boek te regelen volgens de wettelijke bepalingen. Degenen die desondanks menen zekere rechten te kunnen doen gelden, kunnen zich alsnog tot de uitgever wenden.

© Koen Vergeer 2013

Alle rechten voorbehouden

Omslagontwerp Pankra

Omslagbeeld © Getty Images

Foto auteur © Hollandse Hoogte/Merlijn Doomernik

Foto's binnenwerk © Alfa Romeo Automobilitismo Storico, Centro Documentazione (Arese, Milano), Autosports Marketing Associates, Ferrari S.p.A., Ford Motor Company, LAT, Michael Keyser, Maserati S.p.A., Philip Morris (Marlboro)

NUR 480

ISBN 978 90 468 1450 5

www.nieuwamsterdam.nl/koenvergeer



Inhoud

	Inleiding	7
1	De mythe – Tazio Nuvolari	15
2	De erfenis – Alberto Ascari	29
3	Stamina – Juan Manuel Fangio	42
4	De doordouwer – Jack Brabham	57
5	De virtuoos – Jim Clark	70
6	Rockstar – Jackie Stewart	85
7	De computer – Niki Lauda	100
8	De politicus – Alain Prost	115
9	Magic – Ayrton Senna	130
10	De manager – Michael Schumacher	145
	Pole position	160
	De volgende	167
	De wereldkampioenen 1950-2012	174

Inleiding

Lijstjes doen het goed. Mensen houden van lijstjes. Ik ben een mens. De twintig mooiste steden ter wereld, de tien leukste televisieprogramma's *ever*, de tien geweldigste popsongs, opera's, symfonieën, de tien indrukwekkendste boeken, de elf beste Oranjespelers, de vijf gaafste auto's, de tien spannendste regenraces uit de Formule 1, de tien mooiste vrouwen uit de eenentwintigste eeuw. Ik weet niet hoe het u vergaat, maar als ik zo'n lijstje aangekondigd zie, doe ik even mijn ogen dicht en bedenk in snel tempo hoe mijn desbetreffende toptien eruit zou zien. En daarna natuurlijk vergelijken. Ach ja, Sint-Petersburg vergeten, Pink Floyd, Willy van de Kerkhof, de Lancia Stratos, Suzuka 1994: Hill versus Schumacher, en verdorie, je eigen vrouw. Bij de ene ommissie sla je jezelf voor je hoofd, bij de andere stel je grimmig je eigenwijsheid vast, of het onbenul van de samensteller. Daar gaat het om, met lijstjes. Je meet je eraan af. Ze scheppen heel even orde. Een subjectieve, relatieve, om niet te zeggen onzinnige orde, maar toch. Lijstjes zijn zo populair omdat ze ons even doen stilstaan in die zondvloed aan informatie die ons voortdurend belaagt. Even ademen. Lijstjes, niks mis mee.

In de autosport, waar het wemelt van de boeken en sites boordevol feiten en feitjes, statistieken, cijfers, wetenswaardigheden, hele en halve waarheden, allemaal even fraai en aangedreven door een immens enthousiasme, in de autosport dus, is men ook

dol op lijstjes. De tien beste finishes, de tien mooiste racewagens, de tien beste circuits, de tien spannendste seizoensontknopingen. Maar boven aan de lijst van lijstjes prijkt toch wel die ene: met de vraag naar de beste Formule 1-coureurs aller tijden. Struin de internetfora maar af, altijd is er wel een nieuwsgierige geest die zijn geestverwanten vraagt naar hun lijstje. In het beste geval ontspint zich een gezellige en leerzame discussie, maar meestal loopt het anders.

In 2008 verscheen er zelfs een boek met een heuse top-100 aan Formule 1-coureurs, samengesteld door de alom gewaardeerde autosportjournalist Alan Henry. Nog voor hij aan het boek begonnen was, schreef hij, verklaarden zijn collega's hem voor gek. Het leuke van dit soort projecten is dat ze de knuppel in het hoenderhok gooien. Ze doen altijd weer stof opwaaien. Want beste Alan Henry, hoe kun je in hemelsnaam Niki Lauda pas op plaats twintig zetten, ónder mannen als Carlos Reutemann of Tony Brooks? En Stirling Moss, nóóit wereldkampioen geworden, nóóit Le Mans gewonnen, helemaal bovenaan? Onvermijdelijk is het gekrakeel over alle vreemde, foute of onrechtvaardige keuzes, ook al heeft de maker zich van tevoren ruimschoots ingedekt via de uitgebreide omtrekkende bewegingen onder het kopje 'inleiding', waarin hij zijn keuze enigszins probeert te verantwoorden of te relativieren.

Het meest gebruikte argument om elke vorm van hiërarchie onderuit te halen is het appels-met-perenargument. Dat argument klopt natuurlijk ook. Je kunt Juan Manuel Fangio niet vergelijken met Michael Schumacher, omdat het tijdperk van Fangio totaal verschilt van dat van Schumacher.

Fangio was al blij toen hij als tiener met een minimaal gemonitoriseerd brik het vuilnis van de garage naar de stort mocht rijden, Schumacher zat met vier jaar al op een kart. Fangio was achtendertig toen hij aan zijn eerste Grand Prix begon, onge-

veer op die leeftijd zette Schumacher voor het eerst een punt achter zijn carrière. Schumacher had toen 91 Grands Prix gewonnen, Fangio won er 'slechts' 25. Maar Schumachers loopbaan duurde negentien seizoenen (drie jaar pauze niet meegetrekkend), Fangio streed slechts negen jaar op het hoogste niveau (een jaar ziekenhuis en revalidatie wél meegetrekkend). Schumacher ging in totaal in 306 Grands Prix van start, tegen Fangio 51. Je kunt de percentages uitrekenen, het blijft niet te vergelijken.

Want nog sterker verschilt het materiaal waarmee ze het moesten stellen. De technologische evolutie in vijftig jaar Formule 1 maakt iedere vergelijking pas echt lachwekkend. Fangio's racers waren logge auto's, zonder al te veel wegligging, op dunne bandjes, met reusachtige motoren voorin en weinig tot geen remmen. Van stuurbeheersing, motormanagement, *downforce*, *traction control* of boordradio had nog nooit iemand gehoord. Op de circuits werden de auto's destijds geprepareerd door twee monteurs, bij een hedendaags pitstopje duikt er meteen twintig man op de auto, terwijl een beetje race team al gauw zo'n zestig mensen telt, nog afgezien van de ingenieurs die via een satellietverbinding de races monitoren in de fabriek.

Fangio toucheerde bij Mercedes in 1955 2250 dollar per Grand Prix, Schumacher stond een halve eeuw later voor veertig miljoen per jaar bij Ferrari in de boekhouding. Dat bedrag verdubbelde hij nog eens met zijn inkomsten uit persoonlijke sponsoring en merchandising. Fangio-petjes, Fangio-mokken en Fangio-sleutelhangers waren er niet. Om nog wat bij te verdienen, moest Fangio daarom elk weekend de baan op, niet alleen in Formule 1-races die niet meetelden voor het kampioenschap, maar ook in Formule 2-wedstrijden, Sportscars, toerwagens, rally's, Le Mans... Schumacher reed naast zijn achttien Grands Prix hooguit nog wat celebrityraces voor het goede doel. Hij echter had het hele jaar door verplichtingen, media-afspraken,

sponsorbijeekkomsten, testrritten of reclameactiviteiten – een moderne Formule 1-coureur heeft weinig zeggenschap meer over zijn eigen leven.

Dat leven duurt dan wel weer langer dan het leven van menig Formule 1-coureur uit de jaren vijftig. Fangio scheurde tussen bomen en huizen door, langs ravijnen, over kasseien en tramrails, in een open cockpit zonder rolbeugel, in zijn befaamde polohemd. Van kunststofvezel, vangrails, veiligheidsgordels of brandvrije overalls had nog nooit iemand gehoord. In de dagen van Fangio was een crash gewoon fataal, klaar. Alleen dat al.

Kortom, Formule 1-coureurs vergelijken is een onmogelijke opgave. Toch waag ik het erop. Ik heb tien coureurs uitgekozen. Tien wereldkampioenen die wat mij betreft boven de rest uitsteken. Zij zijn in mijn ogen de tien grootste kampioenen uit de Formule 1. Al valt daar ongetwijfeld van alles op af te dingen. Om te beginnen al het feit dat de eerste uit de rij, Tazio Nuvolari, nooit Formule 1-wereldkampioen is geweest. Maar hij hoort erbij. Toen de autosport in 1950 aan het eerste officiële Formule 1-wereldkampioenschap begon, zat Nuvolari thuis in Italië. Oud, gebroken door het leven, vergiftigd door de benzinedampen. Drie jaar later overleed hij. Was er in zijn tijd een wereldkampioenschap geweest, niemand twijfelt eraan wie er dan met de titel vandoor was gegaan. In 1932 werd Nuvolari al eens gekroond tot Europees kampioen. Na de Tweede Wereldoorlog, toen de autosport weer overeind begon te krabbelen, was Nuvolari een legende, de standaard, het ideaal van menig autocoureur. Daarom, vind ik, mag hij niet ontbreken, hij hoort gewoon aan het begin van een historisch overzicht als het mijne. Want ja, ik presenteer mijn tien kampioenen in chronologische volgorde. Zo krijg je meteen een overzicht van de ontwikkeling van de Formule 1-racerij. Lijstjes zijn er immers voor het overzicht. Hoe ontwikkelde die krankzinnige, levensgevaarlijke bende vol

vuur en dood zich tot het operatiekamerschone mediaspektakel dat het nu is? Tijdens Formule 1-reportages op de televisie komen namen als Clark of Fangio nog weleens voorbij, maar wat maakte hen nu zo bijzonder? En hoe zat het ook weer precies met Lauda of Senna?

De chronologische ordening ontslaat mij natuurlijk meteen van het vergelijken van appels en peren. Hardliners inzake lijstjes zullen dat niet leuk vinden. Ik begrijp dat wel. Dus om hun tegemoet te komen, en omdat ik ijdel genoeg ben en het niet kan laten om het hoenderhok op tilt te zetten, heb ik achter in het boek alsnog mijn persoonlijke toptien verstoppt. Maar eerst de tien verhalen. Want deze geven niet alleen een overzicht, ze bevatten ook mijn belangrijkste argument waarom nu juist deze tien racers de grootste kampioenen zijn. Een groot kampioen is de beste van zijn tijdvak, omdat hij de lat hoger legt. Hij bedenkt nieuwe dingen, andere dingen. Hij gaat een stap verder, of zet een stap opzij. Een groot kampioen voegt iets toe, en daarmee bepaalt hij de koers van de sport.

Ik zal één voorbeeld geven. Jim Clark gold in zijn tijd als de absoluut beste racer. Niemand reed zo perfect, met zo veel gevoel voor de wagen, en vooral: zo snel. Maar tussen de races trok Clark zich toch het liefst terug op zijn boerderij in het zuiden van Schotland. De introverte, ietwat getroebleerde virtuoos had niks met glamour en media. Hoe anders zijn leerling en opvolger Jackie Stewart. Stewart nam het perfecte, gevoelvolle rijden van Clark over, maar voegde er iets aan toe. Stewart liep niet weg voor de media, integendeel. Hij beseftte dat de televisie een steeds grotere rol ging spelen in de racerij. Hij gebruikte de media voor de ontwikkeling van zijn imago, maar ook voor de popularisering en verbetering van de sport, vooral wat de veiligheid betreft. Bovendien, niet onbelangrijk, waren de media handig voor het spekken van zijn bankrekening. Met Stewart

zette de Formule 1 de eerste stappen op weg naar een veel bredere commercialisering en professionalisering. In het voorjaar van 2012 benadrukte Jackie Stewart tegen mij: 'Een professional kijkt verder dan de cockpit van zijn auto.' Daar draait het in dit boek voortdurend om.

Nog één bedenking vooraf, om een voor de hand liggend misverstand voor te zijn. De grootste kampioenen zijn niet altijd de snelste coureurs geweest. Ook al konden ze allemaal een aardig potje hardrijden. Niet zelden hadden de kampioenen in hun era een tegenpool, een opponent die eigenlijk gewoon harder kon. Maar even vaak gingen deze jakkeraars té hard, een enkele keer zelfs tot de dood erop volgde. Deze natuurtalenten hadden buiten het pure hardrijden vaak te weinig belangstelling voor wat de auto beter kon maken, sneller of betrouwbaarder, waardoor overwinningen en kampioenschappen uiteindelijk aan hun neus voorbijgingen. Of ze hadden geen benul van goed management en kozen stevast voor de verkeerde teams. Deze hardrijders, de onbeloonde helden uit de Formule 1-geschiedenis, zijn vaak de lievelingen van het publiek. Mannen als Stirling Moss, Ronnie Peterson en Gilles Villeneuve. Maar ook racers die uiteindelijk toch een keer kampioen werden, zoals Nigel Mansell of Mika Häkkinen. Prachtige, kleurrijke karakters die geweldige races hebben laten zien. Nog altijd maken zij bijzondere emoties los onder de racefans. Maar aan de ontwikkeling van de sport zelf voegden zij niet veel toe. Wie weet komen ze nog eens aan bod in een volgend boek.

Tot slot zou je, met de logica van de koude grond, kunnen stellen dat wanneer elke ware kampioen iets toevoegt, de laatste kampioen, Michael Schumacher, de allergrootste moet zijn. Het valt niet te ontkennen dat Schumacher een ongekend aantal jaren gedomineerd heeft en een verpletterend palmares achterlaat. Een heleboel facetten die bij al die andere kampioenen

al aanwezig waren, wist Schumacher te bundelen, om niet te zeggen te vervolmaken. Niet eerder wist een coureur een team zo om zich heen te organiseren, waardoor niet alleen hijzelf veel sterker voor de dag kon komen, maar tegelijk zijn glorie ook weer afstraalde op het hele team. De Ferrari-jaren van Schumacher zijn bijna niet te verbeteren. Maar dit is Formule 1. De tijd staat niet stil. Nieuwe, andere uitdagingen kondigen zich alweer aan. Andere media en andere ontwikkelingsmethoden stellen nieuwe eisen aan een nieuwe generatie coureurs. Schumacher werd misselijk in de simulator. Wie van de nieuwe generatie is de volgende grootste kampioen? Die vraag bewaar ik tot het laatste hoofdstuk.

De mythe – Tazio Nuvolari

‘L’Autodrom més emocionant del món’ – het opwindendste circuit ter wereld, zo werd in oktober 1923 de opening van de kombaan in Sitges-Terramar aangekondigd. Een betonnen megarena met zeer steile wanden. Hobbelig en levensgevaarlijk. Het decor voor de tweede Grand Prix van Spanje. Gewonnen door Albert Divo in een Sunbeam met een gemiddelde snelheid van 155 kilometer per uur. Een waanzinnige snelheid voor auto’s uit die tijd. Volgens een kenner waren de auto’s destijds ‘loodzwaar, met een armetierige vering en een nogal problematische wegligging. De motoren waren al wel zeer krachtig met als gevolg dat er voortdurend gecorrigeerd – of beter: instinctief geïmprovisiseerd moest worden aan het stuur. De wegligging was bepaald geen vrucht van uitvoerige studie van de wielophanging, om eerlijk te zijn was het vaker het buigen van het chassis dat de indruk van enige vering gaf.’ De kenner aan het woord is Enzo Ferrari.

Met zo’n soort auto was ook Tazio Nuvolari afgereisd naar Spanje. Een Chiribiri. Hij won weliswaar niet één van de races die op het programma stonden, maar zijn optreden was legendarisch. Nuvolari deed de toeschouwers in Sitges happen naar adem, want niemand durfde zo hoog en zo snel door de kombochten te gaan. Sterker nog: hij sloot een weddenschap af dat hij de dochter van zijn gastheer zou kussen op het hoogste punt

van de kombocht bij een snelheid van 150 kilometer per uur! Zo gezegd zo gedaan. Het meisje viel van deze totaalervaring vanzelfsprekend in katzwijn, maar eenmaal bijgekomen op de finnishlijn gaf ze de held een fikse pets op zijn gezicht. Alles wat een man wil.

Natuurlijk is dit een sterk verhaal. Een mythe. Alles aan Nuvolari is mythe. Zijn naam alleen al roept snelheid op, bezetenheid, durf, doldwaze capriolen op vier wielen. Van Nuvolari's races bestaan maar weinig beelden. Van de Grote Prijs van Spanje in Sitges zijn slechts een paar snippers bewaard gebleven. Van Nuvolari's heldendaden op de kombaan niets. Helaas. Hoewel, met het ontbreken van beeld beginnen de sterkste verhalen.

Neem dit heerlijke, onwaarschijnlijke verhaal uit 1931. Nuvolari gaat met een 1750 cc turbo-Alfa van start in de Coppa Tre Provinces in Italië. Onbekend met het circuit, met de listige omstandigheden en bovenal kansloos tegen de veel sterkere tweehalvelitermachines van Ferrari en Borzacchini. Nuvolari rijdt echter als bezeten. Dus ook over die ene overweg met die beruchte diepe kuil in het midden. De klap waarmee de auto in tweeën dreigt te breken is enorm. Zijn trouwe bijrijder Compagnoni wordt uit de auto geslingerd, vliegt door de lucht en landt wonderwel op de motorkap, waarop Nuvolari zijn steun en toeverlaat nog net bij een been weet te grijpen en in de auto kan trekken. De auto is kapot. De verbinding met het gaspedaal is afgebroken. Compagnoni trekt direct zijn broekriem los en bevestigt die aan de hendel bij de motor. En de race gaat voort. Compagnoni trekt aan de riem voor het gas, Nuvolari stuurt, koppelt, schakelt, remt. 'We halen het nooit,' schreeuwt Compagnoni. Zijn andere hand, waarmee hij zich wanhopig in de auto houdt, is door steenslag helemaal opgehaald. 'O nee?' antwoordt Nuvolari. 'Trek aan de riem, Decimo, en niet meer

loslaten...’ Aan de streep in Porretta wordt Ferrari al als overwinnaar gevierd, wanneer daar plots de auto van Nuvolari de stad binnenraast. Stomverbaasde gezichten. Nuvolari wint, met een paar tellen verschil. Geen wonder dat Ferrari niet veel later besluit zijn loopbaan als coureur te beëindigen. Hij wordt maar beter teammanager. En geen wonder dat hij van alle coureurs Nuvolari het liefst in zijn team heeft. ‘In die lange periode,’ schrijft Ferrari in zijn memoires, ‘stak Nuvolari zonder twijfel boven alle anderen uit.’

In 1932 rijdt hij de Targa Florio voor Ferrari. Bij zijn vertrek uit Modena steekt Ferrari hem zijn reisdocumenten toe. Naar Sicilië en terug. Nuvolari krijgt een grijns op zijn gezicht. ‘Ik hoor van iedereen dat jij zo’n goede manager bent, Ferrari. Maar dat is dus niet zo. Als iemand voor je gaat racen, geef je hem toch een enkele reis! Je weet maar nooit, straks komt hij terug in een doodskist.’ Nuvolari boekte nooit retourtjes.

Ferdinand Porsche liet er geen twijfel over bestaan: ‘Nuvolari is de beste autocoureur, in het verleden, in het heden en in de toekomst.’ Natuurlijk, Porsche maakte de triomfen van Fangio, Lauda en Schumacher niet mee. Toch hoort Nuvolari ontegenzeggelijk thuis in een rijtje van grootste kampioenen. In zijn tijd bestond er weliswaar nog geen Formule 1, maar er werden al wel talloze Grands Prix verreden, en in alle grote wedstrijden voor Formule-auto’s triomfeerde Nuvolari wel een keer, of zelfs meerdere keren. In Monaco, op Monza, op de Nürburgring, Reims, Spa-Francorchamps. Een echt kampioenschap met vaste regels was er nog niet, al werd Nuvolari in 1932 uitgeroepen tot ‘Europees kampioen’, onder meer door overwinningen in Monaco en Frankrijk.

Dertig jaar lang was hij actief als racer. Hij won zo’n zeventig grote wedstrijden, en ruim 150 races in totaal. En hij bleef in leven – ook niet onverdienstelijk in die tijd. Toch: veel belangrijker

dan al dit soort statistieken is de wijze waarop hij zijn races won. De mythe. Nuvolari boekte onwaarschijnlijke overwinningen, zoals die in de Coppa Tre Provinces. Met mindere auto's, met uit elkaar vallende auto's. Nuvolari gaf nooit op. Zelfs wanneer hij niet meer kón winnen, ging Nuvolari door. Met zijn been in het gips, op een zak vol citroenen, met gebroken ribben ingesnoerd in een korset. Hij reed zelfs een rondje zonder stuur. Daar is een foto van. Echt gebeurd. Ongetwijfeld zit er ook een kern van waarheid in het verhaal dat Nuvolari, na een urenlang wiel-aan-wielgevecht met zijn aartsrivaal Varzi in Monaco, in de laatste ronde, rechtopstaand in de cockpit, terwijl de vlammen onder uit de motor sloegen, alsnog aan de finish probeerde te komen. Toen de auto stilviel schijnt hij hem zelfs nog verder te hebben geduwd – de verhalen hierover lopen uiteen. Misschien is Nuvolari nog wel beroemder geworden door de races die hij níét won. Winnen deed hij genoeg. Ook in de grote langeafstands races uit die tijd triomfeerde hij met regelmaat. In de Mille Miglia en in de 24-uursrace van Le Mans. De Targa Florio van 1932, met de retourtickets van Ferrari op zak, won hij met een gemiddelde dat twintig jaar lang stand zou houden. Zijn rijder in die race moest bukken wanneer Nuvolari schreeuwde, omdat de auto dan te hard ging en dreigde te crashen. 'In de eerste bocht,' vertelde de gelukkige later aan Ferrari, 'begon Nuvolari te schreeuwen, en hij hield pas op bij de laatste. Ik heb de hele race gebukt op de bodem van de auto gezeten.'

Van de dichter Gabriele D'Annunzio, dol op snelheid, kreeg Nuvolari in datzelfde jaar een gouden schildpad cadeau. 'Voor de snelste man ter wereld: het langzaamste dier.' De schildpad werd Nuvolari's talisman en zijn persoonlijk embleem. Mooie verhalen die Nuvolari meer en meer kleuren tot het archetype van de snelheidsduivel, de allereerste en meest onmisbare eigenschap voor elke autocoureur.

Nuvolari stamt nog uit de negentiende eeuw, geboren in Castel D'Ario vlak bij Mantua in 1892. Autoraces bestonden nog niet eens. Pas op zijn dertiende ziet Nuvolari voor het eerst een autorace, de Coppa Florio in Brescia. Onmiddellijk is hij, volgens eigen zeggen, 'verliefd op de geur van uitlaatgassen'. Zijn vader Arturo en zijn oom Giuseppe waren beruchte Italiaanse wielrenners. Van zijn oom kreeg hij zijn eerste motorrijles. Na de Eerste Wereldoorlog wilde Nuvolari graag autocoureur worden, maar hij boekte al snel meer succes op twee wielen. Alleen al zijn outfit was opvallend. Een dikke trui met elleboogstukken over zijn knalgele overall, een riem om zijn middel vol reservebougies en later, na een pechgeval, ook nog eens een extra motorketting om zijn lijf geslagen. Een soort Rambo eigenlijk. Maar hij viel vooral op dankzij zijn spectaculaire stijl, zijn snelheid en overwinningen. In 1926 won hij zo'n beetje alles wat er te winnen viel met zijn 'freccia celeste', de lichtblauwe pijl, een 350 cc Bianchi. In 1929 liet hij tijdens de Coppa del Mare in Livorno het nut van de elleboogstukken op zijn trui zien. In de vele haarspeldbochten legde hij zijn arm op de rotsen of muren aan de binnenkant van de bocht om er behendig en snel doorheen te draaien. Dat kon niet goed gaan. Nuvolari belandde met twee gebroken ribben in het ziekenhuis. Een week later zou in hetzelfde Livorno de Coppa Montenero zijn, een autorace. Koppig stond hij erop ontslagen te worden uit het ziekenhuis. Hij liet zich in een gipskorset gieten en reed de race over tweehonderd kilometer vol pijn en uitputting, om ten slotte tweede te worden, achter Varzi.

Ondanks alle successen op de motor waren auto's belangrijker voor Nuvolari. In 1925 had hij heel even van de top in de autosport mogen proeven. Nadat Alfa-coureur Antonio Ascari in Frankrijk was verongelukt, testte Alfa op Monza een aantal nieuwe coureurs. Nuvolari, toevallig aanwezig met zijn motor, wist

zich op te dringen en kreeg zijn kans. Al snel klokte hij rondjes sneller dan Alfa-azen als Campari en Marinoni, maar na zes ronden ging het mis. Nuvolari vloog hard van de baan. Alfa-baas Jano was woedend vanwege de verkreukelde auto. Nuvolari, afgevoerd met rugletsel, hoefde niet meer op een zitje bij Alfa te rekenen! En natuurlijk: twaalf dagen later won hij, op hetzelfde Monza, de Gran Premio della Nazione. Op zijn 350 cc Bianchi, in een gipskorset.

Auto's bleven trekken. Met wat geld van de familie richtte Nuvolari in 1927 dan maar zijn eigen team op. De Scuderia Nuvolari. Samen met Varzi, die ook maar niet bij Alfa aan de bak kwam. De Scuderia beschikte over twee Bugatti's. Alleen bij afwezigheid van Alfa viel er voor de Scuderia Nuvolari iets te winnen. En omdat de winnaar dan meestal Nuvolari zelf was, trok Varzi al snel zijn eigen plan.

Achille Varzi groeide uit tot Nuvolari's grootste rivaal in die jaren. Varzi was in alles Nuvolari's tegendeel: van betere komaf, uiterst verzorgd, met een zuivere, foutloze rijstijl. Kil, berekend en arrogant. Hoewel beiden beweerden goed bevriend te zijn, bestreden ze elkaar op de baan met alle middelen. Legendarisch is hun duel in de Mille Miglia van 1930. Om beurten gingen de deelnemers van start in Brescia voor de 1600 kilometer lange monsterrit over de openbare weg dwars door Italië. Varzi startte tien minuten vóór Nuvolari. Beiden waren eindelijk deel van het grote Alfa-team en joegen elkaar richting Rome op tot recordsnelheden. Heel Italië leek uitgelopen. Zelfs 's nachts, om de rugrit naar Brescia te kunnen volgen. Alfa-baas Jano deed alle moeite het tweetal in te tomen, onder meer door de tijdsverschillen te verdoezelen. In Bologna probeerde hij Nuvolari zelfs op te sluiten voor vijf minuten verplichte rust! Varzi kreeg van Jano te horen dat hij een ruime voorsprong had. In werkelijkheid haalde Nuvolari hem meer en meer in. In het ochtendgloren, nabij Pe-