

AUTIANA

ANNO XXIX • N. 13 • 15 LUGLIO 1948 • S.A.P. • L. 150

*Fiat
1100/S*

LA DUE POSTI SPORTIVA



**GRAND PRIX
DES 24 HEURES**

SPA - FRANCORCHAMPS - STAVELLOT (Belgio)

CLASSE 1100

1^a FIAT 1100/S

che percorre Km. 2'752,320
alla media h. di Km. 114,680

Achille Varzi aveva realizzato il suo sogno

di Corrado Filippini



E' stata una lunga ininterrotta amicizia di quattro lustri, con radici profonde affondate nel fertile terreno della giovinezza che le amicizie subitamente annoda, quelle autentiche lega per sempre con vincoli tenaci che resistono alla rude prova del tempo, le altre annulla e dissolve come pennacchi di fumo sotto la spinta di quel vento bizzarro che sbalestra qua e là la vita degli uomini.

E' stata più d'un'amicizia, che è pur meravigliosa avventura. E' stato affetto, stima, comprensione e qualche volta anche polemica. Si aveva camminato insieme, quasi senza accorgersene lungo i sentieri della vita, non paralleli per diversità d'ostacoli, d'impresie e di destino, ma stranamente convergenti; Lui rapidissimamente asceso alla vetta della celebrità sportiva, noi più modestamente arrancanti su per la scala d'una professione che altrettanto in alto non ci poteva portare, ma sostanzialmente quasi sempre insieme e con incontri che parevano davvero caricati di destino. Come allorchè l'aquilotto, che aveva pur messe le penne maestre e già saggiati i muscoli delle ali, prese il primo slancio verso la vertigine delle vette non ancora attinge e il caso volle chè noi si fosse là a favorirne lo slancio iniziale per i tre grandi trionfi consecutivi della fine del 1930 a Pescara, a Monza e a San Sebastiano. E come più tardi allorchè, l'uomo, più che il campione, attraversò una sua crisi profonda e pericolosa che pareva doverlo fare perdere per sempre allo sport che lo aveva reso famoso. E come ultimamente allorchè, al di qua dell'immane abisso scavato dalla seconda guerra mondiale, dell'uomo risanato e smanioso di azione, occorreva in qualche modo facilitare il ritorno alle grandi competizioni e la riconsacrazione quale grande e ancora intatto campione.

Achille Varzi e noi sorridevamo spesso di questa specie di predestinazione che ci faceva trovare vicini ai crocicchi fatali dell'esistenza, e ne sorridevano come d'una strana e piacevole sorte. Talchè l'amicizia era diventata armonia spontanea, la comprensione facile e immediata anche senza lo stimolante d'una parola, l'affetto stima e reciproco

sentimento consolidati vieppiù dal trascorrere degli anni.

Molti e molti campioni abbiamo conosciuto lungo il cammino di quasi cinque lustri d'intensa professione, di tutti siamo stati amici, a molti siamo stati sinceramente legati. Ma con Achille Varzi eravamo andati più in là, oltre una linea dalla quale anche volendo non si ritorna più indietro, perchè non si possono calpestare i proprii ricordi più cari o dimenticare le pagine più belle della propria esistenza e tanto meno rinnegare i sentimenti e gli impulsi che colorarono e dettero un significato alla giovinezza, che non ritorna più.

La giovinezza. Correavano gli anni fervidi dell'altro dopo guerra e s'era tanto giovani e così pervasi di prorompente fervore. Lo sport automobilistico si avviava al suo secondo periodo di fulgore, dopo l'avvampante ripresa subito dopo la cessazione della guerra che aveva fatto lampeggiare ancora i grandi nomi della generazione precedente la nostra: Nazzaro, Bordino, Ascari, Salamano, Giaccone, Campari, Brilli Peri, Maserati, Sivocci, Minoia. Giornate ed eventi memorabili, trionfi abbaglianti, dolorosissimi lutti, corse e circuiti indimenticabili: da Brescia a Lione, da Strasburgo a Spa. Poi erano sorti i grandi autodromi dopo l'esempio innovatore di Monza. Giganti apparivano i campioni di quegli anni alla nostra fantasia di ragazzotti sbrigliati e in un alone di leggenda che l'incidente mortale colorava di sacrificio e di schietto eroismo. Forse non rivivremo più le emozioni e i patimenti di quegli anni e neppure potranno conoscerle, pensiamo, le nuove generazioni che il progresso di un ventennio in ogni settore delle costruzioni meccaniche e soprattutto lo spietato spettacolo della seconda guerra mondiale hanno reso infinitamente meno sensitivi di quanto non lo fossimo noi a quell'epoca. Ma vorremmo poter spiegare ai giovani quale impresa disperatamente ardua potesse essere quella dei piloti della nostra generazione, allorchè si trattò di raccogliere l'eredità e l'esempio degli antichi maestri.

Come sostituirsi ai nostri occhi a uomini che si erano chiamati per esempio Nazzaro, o Bordino, o Ascari? come rivaleggiare con essi? come sostituirli anche semplicemente soltanto in un ricordo?

Consistette in questo il grande e impreveduto e non discutibile merito della generazione che ebbe per esponenti Achille Varzi e Tazio Nuvolari quali continuatori delle gesta dei grandi maestri che li avevano preceduti e quali creatori della moderna scuola nella guida delle moderne vetture da corsa.

Perchè vi fu appunto un doppio trapasso intorno agli anni dal 1928 al 1934 in campo tecnico e in campo sportivo nelle grandi competizioni automobilistiche. Il primo fu quello del passaggio, dalle ormai superate macchine da corsa dell'immediato dopo guerra alle altre infinitamente più moderne e tecnicamente molto diverse della Formula «2000» la cui ultima espressione fu la famosa P. 2. Alfa Romeo,



vecchio circuito. Bordino in prova perdette tragicamente la vita per un cane che gli tagliò la strada rimanendo impigliato nei comandi dello sterzo. Lo sport automobilistico italiano perdette quel giorno il suo alfiere più glorioso, il pilota di tutte le audacie. La corsa ebbe Nuvolari ancora primo, ma rivelò Varzi come antitesi del mantovano. L'uno era l'impeto scatenato, l'altro l'ordine e lo stile. Varzi all'inizio cambiò una candela, inseguì, compì il giro più veloce e all'arrivo era alla coda di Nuvolari. Era nato un nuovo campione. Anzi: ne erano nati due, dissimili come le due faccie di una moneta, ma indissolubilmente legati assieme da una immediata rivalità che non doveva separarli più.

Poi la stagione seguì le sue vicende e Materassi vinse alla Targa Florio, poi alla Perugia. A Roma invece toccò a Nuvolari, mentre a Bologna fu primo ancora Materassi. Varzi fu assente perchè senza macchina.



a preludio della non meno famosa monoposto P. 3. e di quelle terribilmente pericolose vetture che furono le macchine della Formula a 750 Kg. di peso.

Il secondo fu quello dell'evidentemente altrettanto profondo e necessario aggiornamento da parte dei piloti nei modi e nei sistemi di guida di tali nuove vetture.

Tazio Nuvolari, in un senso, Achille Varzi, in un altro, furono appunto i continuatori della grande scuola italiana e i degni eredi dei grandi maestri della prima maniera.

Venivano entrambi dalla motocicletta, Tazio Nuvolari e Achille Varzi in quel lontano anno 1927, che iniziava il trapasso di cui si è detto e non riscossero subito il credito che dovevano di lì a poco conquistarsi di forza con le loro prime imprese. Dominava il campo automobilistico a quel tempo quel grande battagliero campione che rispondeva al nome di Emilio Materassi al quale facevano corona Brilli Peri, Campari, sia pure saltuariamente, come Alfieri Maserati già passato al ruolo di costruttore, Enzo Ferrari non ancora capo della Scuderia che doveva diventare famosa e altri minori, in massima parte dilettanti quali Aimo Maggi, gran velocista, Bona, Pugno, eccetera. La Francia aveva i suoi classici Divo, Benoist, Wagner e uno stuolo di giovani della cosiddetta scuola dei «bugattisti» attorno al maestro che era il nostro Meo Costantini, stilista perfetto. L'uomo nuovo, dopo Costantini, era comunque Chiron che principiava a farsi valere.

Nuvolari e Varzi buoni ultimi nella schiera, debuttarono sulla Bugatti e fu come se si spalancasse una finestra in una giornata ventosa. Molte cose volaron per l'aria e spettò a Nuvolari di portare il primo colpo in un memorabile Circuito del Pozzo a Verona al quale prese parte con poca fortuna addirittura Bordino. In una giornata di vento e di pioggia, su strade fangose (allora le strade asfaltate erano un sogno) Nuvolari corse alla... Nuvolari e s'impose.

Un clamore da non dire. Rivincita ad Alessandria sul

L'anno della consacrazione di Varzi fu il 1928 allorchè si decise a fare da solo, cioè ad acquistare la macchina che doveva portarlo ai primi grandi successi e alla prima notorietà: la P. 2 Alfa Romeo che gli cedette Campari alla vigilia del G. P. d'Europa a Monza, quello della tremenda uscita di strada di Materassi in pieno rettilineo delle tribune. Fu primo Chiron sulla Bugatti, quel giorno, e Varzi secondo dopo una corsa che fu un miracolo di tattica, di resistenza allo sforzo e di accorgimento. Varzi aveva ventiquattro anni, allora, ed era biondo come una signorina e smilzo come un levriero. Gli amici lo chiamavano «el legora» che vuol dire lepre...

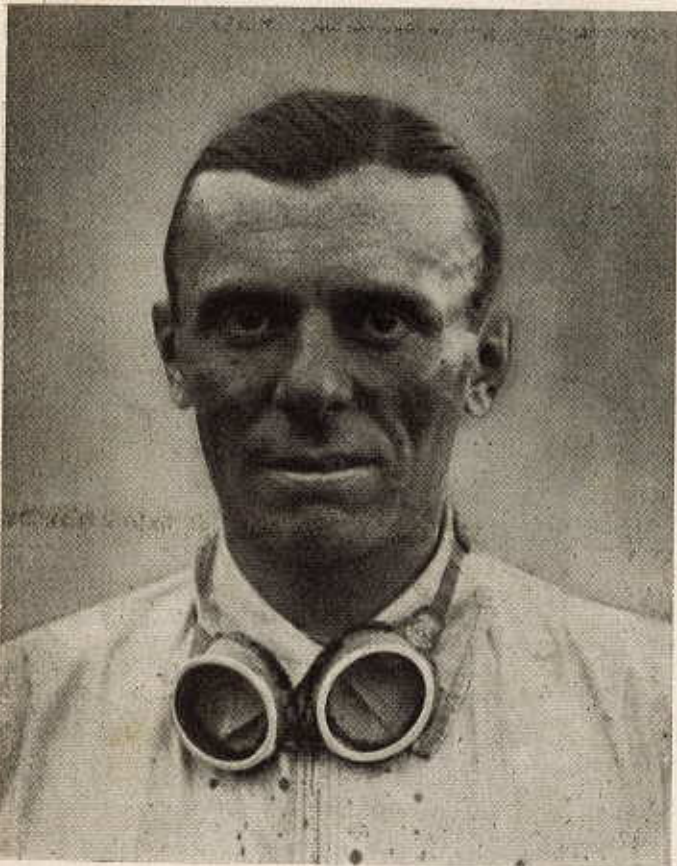
Poi fu la serie delle affermazioni culminate nella vittoria spettacolosa agli inizi del 1929 alla Targa Florio con la P. 2, una impresa che a quei tempi fu considerata un miracolo. E un poco lo era.

Parlando di tante cose Varzi ebbe a confessarci una volta che egli si considerava fortunato per il ruolo che la sorte gli aveva riservato. E si spiegò meglio subito dopo, come era sua abitudine di uomo riflessivo e ragionatore.

«Penso infatti, quella volta Varzi ci disse, che un uomo nella vita si debba considerare fortunato solamente se può assolvere a due condizioni: avere una aspirazione veramente sentita e tale da conferire un significato alla pro-

In queste fotografie abbiamo raccolto alcune fasi della carriera di Achille Varzi: da sinistra, giovanissimo, quando ancora correva in moto ma già aveva debuttato in auto. — All'epoca della «Alfa Romeo» P-2 col suo fido «Gianella» che dall'autodromo del Littorio lo precedette di molti anni nel regno della pace eterna. — Al volante della grossa Bugatti sulla linea di partenza per un G. P. L'uomo è concentrato, assente quasi alla vita, proteso verso lo sforzo imminente. — Ed ecco invece l'espressione riposata e felice di Achille Varzi dopo la sua grande vittoria a Tripoli con l'Auto Union.

pria esistenza e riuscire a realizzare completamente questa aspirazione. Orbene, soggiunse, fin da ragazzo io ho sognato di poter diventare un giorno un grande pilota di automobili da corsa. Io ho avuto la fortuna di realizzare il mio sogno. Le sembra poco? I miei idoli sono stati di volta in volta tutti i più famosi campioni della mia giovinezza e più di tutti lo è stato Nazzaro. Ammiravo l'impeto di Bordino, per esempio, ma mi affascinava lo stile, la calma, la sicurezza di Felice Nazzaro. Mi si potrà obiettare come mai con tanta passione per l'automobile io abbia principiato con la motocicletta. Non vi è contraddizione. Ho principiato con la motocicletta semplicemente perchè la motocicletta è stato il primo mezzo — come dire? — motorizzato capitato fra le mani. Dovevamo andarci a scuola, con la motocicletta, i miei due fratelli Angelo e Anacleto ed io, per fare più presto, a detta di nostro padre. Fu così che si principiò a... fare presto, cioè a correre. E poi



L'espressione cordiale ed aperta di Achille Varzi che rimarrà nel ricordo di tutti coloro che lo stimarono e lo amarono.

la motocicletta costava tanto meno di una automobile che la spiegazione viene da sola. Mi andò bene quasi subito e presi fiducia in me stesso. Ma il sogno non era mutato: la automobile! Tanto che a Monza dopo aver girato in moto fino a non aver più segreti da scoprire sulla pista, io mi appostavo per ore e ore quando veniva il turno delle prove delle automobili. Osservavo, studiavo i diversi piloti, li seguivo nelle caratteristiche e nello stile e mi mettevo a rimuginare. A vent'anni si ha buon tempo, la mente è agile, la fantasia pronta, il coraggio senza limiti. Tanto che allorchè nel 1926 mi capitò di poter salire al volante di una modesta 4 cilindri Bugatti 1500 senza compressore e di mettermi a girare proprio a Monza, assicuro che l'impresa mi parve facile e naturale come cosa che avessi fatto tutti i giorni. Peccato che la macchina, un po' vecchiotta, non fosse precisamente dello stesso parere.

Stilista meraviglioso era, indiscutibilmente, Achille Varzi che della professione tendeva istintivamente a fare una arte. In che cosa consistesse il segreto di questa abilità veramente singolare probabilmente lo stesso Varzi non a-

vrebbe saputo o potuto dire. Perchè, infatti, una cosa era la sua straordinaria attitudine ad attingere, in un determinato tipo di strada, il limite estremo di percorribilità alla più alta possibile velocità media senza per questo imporre a se stesso e alla macchina di uscire dai confini della più assoluta compostezza di azione e di stabilità in tutte le più diverse condizioni, e un'altra la scrupolosa, la talvolta pignolesca preparazione generale e di dettaglio di se stesso e della vettura. Nulla tendeva a lasciare al caso con ogni suo sforzo mentale. Achille Varzi prima di ogni corsa. Era un lento metodico lavoro di osservazione, di riflessione, di studio che nulla trascurava: la macchina a disposizione in tutto il suo assetto, la strada di corsa, le macchine degli avversari, le attitudini e le preferenze dei piloti da affrontare. Negli ultimi anni una enorme esperienza amalgamava tutto questo sottile, questo penetrante, questo intelligente lavoro mentale ed era quasi sempre con una visione anticipata di quelle che avrebbero « logicamente » dovuto essere le vicende e gli sviluppi della corsa che Achille Varzi partiva. Raramente si ingannava e ne ha lasciato esempi memorabili come ultimamente per esempio ad Interlagos in Brasile nel 1947 allorchè fu veramente prima di partire che Varzi vinse per ragionamento una corsa che pareva disperata.

Tutto questo sta bene, ma era la classe la dote fondamentale di Achille Varzi, una classe di levatura tale da non saper davvero a qual termine di confronto ricorrere per poterne fornire una idea esatta.

Altri più di Varzi fra i grandi campioni può aver entusiasmato per lo slancio, altri fatto correre più brividi lungo la schiena per la temerarietà. Nessuno tuttavia può aver più di lui suscitato ammirazione e più di lui convinto. La sua azione in corsa era uno spettacolo a sè, un miracolo di precisione, di morbidezza, di continuità, senza uno sbandamento in curva, senza un sussulto in istato di decelerazione, senza uno strappo in ripresa. Tutti gli altri piloti in gara davano veramente l'impressione di correre, solamente Varzi pareva scherzasse. Un'occhiata al cronometro e l'impressione cedeva alla meraviglia. Diamine: anche Varzi correva, dunque? E come correva.

Varzi non aveva preferenze per questo o quel tipo di strada. Era un maestro nei circuiti molto sinuosi e maestro era sui circuiti di alta velocità e in autodromo. A Monza primeggiava, ma aveva vinto a una Targa Florio; a Tripoli sbalordiva, ma aveva vinto a Montecarlo. Un maestro ovunque; e ovunque quel suo stile meraviglioso più terso di un cristallo. E niente affatto un frigido o un gelido calcolatore. Un sensitivo al contrario, terribilmente innamorato di questo suo sport pieno di rischio e con l'orgoglio del grande campione. Chi ricorda Varzi in certe « rimonte » memorabili a Monza o a Tripoli, in certe giornate di battaglia senza quartiere a Pescara e a San Sebastiano non può soffermarsi su una definizione tanto errata quanto oltraggiosa per la sua memoria. Quando correva Varzi gettava tutto se stesso nella lotta e osava quello che altri difficilmente sapevano o potevano. Ma non era alla cieca, per la soddisfazione di un semplice istinto: con piena coscienza e una determinazione più fredda dell'acciaio.

Prima dell'attimo fatale di Berna Varzi non aveva conosciuto che un solo incidente in corsa, a Tunisi nel 1935 con l'Auto Union per rottura di una sospensione posteriore. Un volo pauroso a oltre 200 all'ora e non un graffio. Miracoloso.

Dovevano passare tredici anni, tanti rischi, tante vicende, e doveva la sorte tradirlo in un momento nel quale certamente Varzi non era nemmeno impegnato. Doveva verificarsi la sbandata sulla strada viscosa per la pioggia proprio su quel punto; doveva prolungarsi questa sbandata esattamente per tanti metri prima che la macchina, sotto la correzione del pilota, si raddrizzasse per girarsi subito dopo in una mezza piroetta; doveva in questa piroetta la coda urtare proprio in quel paletto, il solo in quel tratto di leggera scarpata fiancheggiante la strada; doveva la macchina, ormai quasi ferma, pesantemente capovolgersi travolgendo il pilota rimasto al suo posto di guida. Doveva. Doveva verificarsi. Era segnato. Come è crudele e come è beffardamente imperscrutabile il nostro destino.

CORRADO FILIPPINI.