

La Gazzetta dello Sport

CAMPIONI DEL GIORNO

VARZI

di Leone Boccali

cent.
50
E/C
fre
VOLTE
AL MESE

I primi 24 fascicoli della serie, rilegati in volume, sono in vendita a L. 10, ma possono esser acquistati separatamente al solito prezzo di Cent. 50 presso tutti i rivenditori di giornali e presso la Amministrazione della GAZZETTA DELLO SPORT Milano, via G. Galilei, 5-bis

Fascicoli pubblicati nel 1934

- * 25 CERESOLI
- * 26 BACIGALUPO
- * 27 PANELLA
- * 28 MERONI
- * 29 DI PACO
- * 30 HOLZNER
- * 31 SCHIAVIO
- * 32 NERI
- * 33 BINDA
- * 34 PERVERSI
- * 35 RIVOLTA
- * 36 PIZZIOLO
- * 37 GHERSI
- * 38 PIEMONTESI
- * 39 CAMUSSO
- * 40 ARCARI
- * 41 CECCARELLI
- * 42 L'«11» D'ITALIA
- * 43 DE STEFANI
- * 44 COLOMBARI
- * 45 ROGORA
- * 46 VENTURI
- * 47 GOTTI
- * 48 BECCHI
- * 49 CIPRIANI
- * 50 ROCCO
- * 51 OBERWEGER
- * 52 CAPRIOLI
- * 53 VARZI

53



ABBONAMENTO A 36 FASCICOLI - ITALIA L. 15 - ESTERO L. 24
Inviare ordinazione e vaglia alla "Gazzetta dello Sport" - Via Galileo Galilei, 5 bis - Milano

VARZI

Primavera del 1923. Fioriscono le corse motociclistiche, come i fiori sulla tepida riviera. Nell'incanto del Golfo Tigullio, per quelle strade che vanno su e giù e s'intersecano e s'incurvano come... i pensieri d'un filosofo, mettendo a dura prova la perizia dei piloti e la solidità dei comandi, si disputa la prima prova del campionato motociclistico italiano. Erano in gran voga, allora, le corse delle grosse cilindrato, e nella « mille », la categoria maggiore, infeudata alle macchine americane, il primo attore si chiamava, anche lui, Ruggeri (povero Ruggeri, caduto tre anni or sono in automobile, mentre andava alla caccia dell'ultimo record) ed aveva due spalle e braccia da Carnera, che gli permettevano di sostenere, ad andature infernali, velocità infernali, nelle quali la sanità dei visceri era messa a ben seria prova.

VARZI I E VARZI III

Ma anche le categorie cosiddette minori, la 500 e la 350 (che sono poi le maggiori d'oggi), erano tenute d'occhio, e specie nella 350 s'avevano lotte accanite ed incerte, se non altro perchè, con qualche macchina inglese tuttora famosissima, c'era uno stuolo di quelle macchine italiane con motore a due tempi create a Sesto San Giovanni, che avevano il loro quarto d'ora — un quarto d'ora di parecchi anni — di celebrità, e proprio l'anno precedente una di esse aveva vinto il primo Gran Premio di Monza, battendo nientemeno che la 500.

Il fatto di potere disporre in parecchi d'una macchina di pari potenza, allargava naturalmente l'incertezza dell'esito,



Varzi, vincitore per la quarta volta al Circuito Bordino di Alessandria - Una fase della edizione 1934 sui viali cittadini

ed avrebbe favorito una serie di risultati diversi se non fosse saltato fuori l'uomo fatto apposta per mettere tutti, a suo profitto, d'accordo.

Varzi! Due sillabe squillanti, incisive, di quelle che le folle plaudenti non fanno fatica ad incollarsi in gola, e che i monelli trovano agevole scrivere a stampatello sulle mura delle città.

Il cognome di Varzi, giust'appunto, lo si incontra per la prima volta nelle cronache del circuito motociclistico di Rapallo, da cui abbiamo preso le mosse, e non è associato a una vittoria. Non c'è, manco a dirlo, il nome, poichè alla posterità si passa, generalmente, col casato e non col battesimo. Che se poi un cronista più diligente avesse voluto mettere per lo meno l'iniziale del nome, una A avrebbe figurato accanto a quel cognome destinato, nell'anno medesimo, a scalare le cime della fama.

Il... cognome si prende la rivincita al Circuito di Perugia, successiva prova del campionato, ed i commentatori non trascurano di riserbargli qualche altisonante aggettivo. Anche il nome del vincitore di Perugia incomincia per A, ma le due A non sono la medesima persona.

Quella di Rapallo riguarda un giovane più rosso, più alto, più magro, con occhi da falco e un naso che anche Cirano poteva invidiare; quella di Perugia, rappresenta un'atleta più formato anche se più giovane, con i capelli d'un biondo scuro, quasi castano chiaro, due occhi da falchetto ma più riposati e calcolatori, due braccia più muscolose, un naso che non avrebbe alcun motivo per passare alla storia.

Questi, quello di Perugia, è proprio lui, Achille Varzi; l'altro è Angelo, il fratello maggiore che ha incominciato prima ma si è stancato prima, che ha presto preferito la macchina inglese più costosa, dal nome celeberrimo in tutto il mondo, mentre l'originalissima macchina italiana venuta su fra le quattro mura della officina a pochi chilometri da Milano, è ancora piuttosto un esperimento.

LA CONFUSIONE DELLE LINGUE...

Angelo dovrebbe correre, successivamente, nella Parma-Poggio di Berceto, ma alla fine cede la macchina, la Garelli di cui dispongono in due in quell'anno, al fratello. Il quale corre, e naturalmente vince. Ma qui avviene... la confusione delle lingue. Si crede che abbia vinto Angelo, titolare dell'iscrizione. Si sa, i giornalisti guardano attentamente le tabelle, consultano cronografi e fogli di cronometraggio; non sempre, invece, guardano in faccia i campioni. Diversamente non si spiegherebbe quella confusione fra Angelo e Achille. La quale durò per qualche tempo ancora.

Ma infine, il più bravo chi è? Angelo, Achille... o Anacleto, la terza A dei fratelli Varzi?

Per fortuna, Anacleto non corre, se no ci sarebbe da perdere la testa. Anacleto è anche bruno, e ogni tanto lo si rivede nel box, o a tavola, cogli altri due. Allora lo si vedeva più spesso, ad assistere i due fratelli — Angelo maggiore, Achille minore di lui — nei loro cimenti, nei primi più difficili passi.

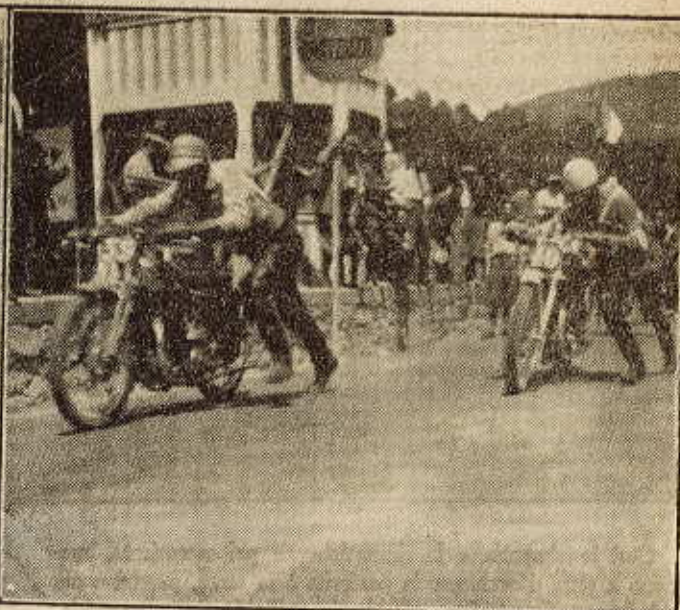
Finalmente si assoda, proprio come avviene nel football, che Varzi III, il minore, è migliore di Varzi I; che Varzi I è il più magro, il più rosso, il più nasuto, ecc. (Ma non credete che Varzi I non avesse la stoffa. Vinse fra l'altro la categoria 350 in un Circuito del Lario, fruttando all'autore di questi ricordi la tonda sommetta di 105 lire contro 5 al totalizzatore, l'unica volta che ufficialmente le scommesse funzionarono in una corsa motociclistica!).

CAMPIONI E AVVENIMENTI DEL GIORNO

Elenco dei fascicoli finora pubblicati:

- N. 1 LOCATELLI di Carlo Volpi
- » 2 MEAZZA di Emilio Colombo
- » 3 GIRARDENGO di Mario Ferretti
- » 4 CARNERA di Carlo Volpi
- » 5 BERTONI di Guido Giardini
- » 6 BERNARDINI di Ennio Viero
- » 7 GUERRA di Lauro Giuliani
- » 8 AGELLO di Spartaco Trevisan
- » 9 NUVOLARI di Francesco Carli
- » 10 CALIGARIS di Erberto Levi
- » 11 BOVET di Augusto Mignani
- » 12 SALLUSTRO di Arturo Collana
- » 13 TAMAGNINI di Carlo Volpi
- » 14 BECCALI di Luigi Ferrario
- » 15 LINARI di Federico Troschel
- » 16 BANDINI di Renato Tassinari
- » 17 MARTANO di Umberto Maggioli
- » 18 ORLANDI di Carlo Volpi
- » 19 FACELLI di Luigi Ferrario
- » 20 LEVRATTO di Danilo Mazzucato
- » 21 OLMO di Guido Giardini
- » 22 PIAZZA di Rosario Busacca
- » 23 BOREL di Erberto Levi
- » 24 GIORGETTI di Federico Troschel
- » 25 CERESOLI di Erberto Levi
- » 26 BACIGALUPO di Attilio Carbone
- » 27 PANELLA di Renato Tassinari
- » 28 MERONI di Carlo Volpi
- » 29 DI PACO di Guido Giardini
- » 30 HOLZNER di Umberto Maggioli
- » 31 SCHIAVIO di Armando Boscolo-Anzoletti
- » 32 NERI di Arturo Baestrieri
- » 33 BINDA di Vittorio Varale
- » 34 PERVERSI di Luigi Grassi
- » 35 RIVOLTA di Luigi Ferrario
- » 36 PIZZIOLO di Danilo Mazzucato
- » 37 GRILERSI di Attilio Carbone
- » 38 PIEMONTESE di V. da Parma
- » 39 CAMOSSO di Umberto Maggioli
- » 40 ARCARI di Erberto Levi
- » 41 CECARELLI di Carlo Volpi
- » 42 L'UNDICI D'ITALIA di Erberto Levi
- » 43 DE STEFANI di Alex e Max
- » 44 COLOMBARI di Federico Petriccione
- » 45 ROGORA di G. Colombino
- » 46 VENTURI di Carlo Volpi
- » 47 GOTTI di Guido Giardini
- » 48 BECCHI di Attilio Carbone
- » 49 CIPRIANI di V. da Parma
- » 50 ROCCO di Erberto Levi
- » 51 OBERWEGER di Luigi Ferrario
- » 52 CAPRIOLI di V. G. Lante
- » 53 VARZI di Leone Boccali

Chi non trovasse il fascicolo desiderato presso il proprio rivenditore può richiederlo alla Amministrazione della «Gazzetta dello Sport», Milano, via Galileo Galilei, 5-bis, inviando cent. 50 anche in francobolli. L'abbonamento a 36 fascicoli costa L. 15 in Italia e L. 24 all'Estero.



Il periodo motociclistico di Achille Varzi. - In alto, da sinistra: All'esordio nel 1923 vinceva il Campionato Italiano con la due tempi Garelli. - Alla partenza del Circuito del Lario. — In basso: Varzi e Colombo in attesa della partenza di una prova motociclistica

Alla fine della stagione, Varzi III, cioè Achille, è campione d'Italia della categoria 350, lui con la sua due tempi italiana, che Erminio Visioli, anziano campione ed esperto meccanico, gli preparava per le corse; è campione, vincendo ben otto gare (Perugia, Parma-Poggio di Berceto, Circuito del Lario, Circuito di Padova, Circuito del Piave, Sestrières, Messina e Busto Arsizio). Ha vinto dunque anche il Circuito del Lario, altrimenti detto il Tourist Trophy italiano!

Lo aspettavano tutti al varco delle insidiose curve della Valassina, collaudatrici di campioni nonché della solidità delle ginocchia — in più d'una curva bisogna mettere piede a terra, e le ginocchia strisciano contro il muro o la roccia, con qualche danno per l'incolumità fisica, anche se le ginocchiere e gli stivaloni proteggono — ma Varzi superò ogni difficoltà col suo tranquillo sorriso, calcolando il raggio d'azione, lo slancio da prendere, la traiettoria da percorrere, con quei suoi occhi un po' rapaci che sembrano, appunto, volere rapire alla strada, l'autentica nemica del pilota, ogni riposto segreto.

Varzi vinse, Varzi convinse, Varzi era, da quel giorno, un campione. Non aveva, beato lui, che diciott'anni all'inizio della stagione, e diciannove alla fine. Così sapete che è nato nel 1904.

A GALLIATE, IN MOTO, A DIECI ANNI!

La passione per il motore a scoppio e il suo derivato più... infernale, la motocicletta, è una passione vecchia, in casa Varzi a Galliate. L'ing. Menotti Varzi, padre di Angelo, Anacleto e Achille, di motociclette ne possiede due o tre, sin dagli albori del secolo.

Sono macchine che, a rivederle oggi, farebbero sorridere, nelle loro... complicazioni meccaniche e nella rozzezza della forma, ma, a quei tempi, rappresentavano quanto di meglio e più progredito offriva il mercato. L'ingegnere padre possiede anche un'automobile, e c'è una di quelle vecchie care stinte fotografie di famiglia, che fanno bella mostra nei « tinnelli », in cui si vedono al volante Angelo e Anacleto. Achille



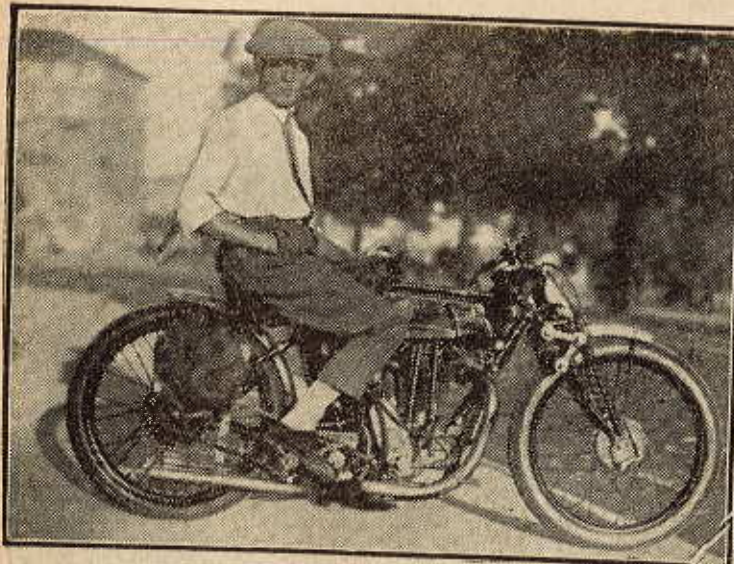
non c'è, perchè al momento di riprendere il gruppo, era fuori, in giro per le strade dell'operosa cittadina piemontese, in motocicletta.

E non aveva che dieci anni!

La bicicletta, passione precoce di quattro quinti dei ragazzi di tutti i tempi, è stata ben presto superata, in casa Varzi. Achille e i fratelli se ne servirono a 6, 7 anni, ma poi l'abbandonarono. Altri giocattoli più fragorosi avevano attratto i loro sguardi.

E il padre, con la pazienza dell'innamorato, è lì a spiegare di che si tratta, ad allevarli tutt'e tre nella passione per la meccanica, per lo sport e per il rischio, i suoi figlioli.

I quali, manco a dirlo, diventano anche presto... clandestini guidatori d'automobile, magari reggendo lo sterzo — quegli amplissimi e rigidi sterzi d'una volta, che a manovrarli c'era da slogarsi i polsi — fra le braccia del padre.



Così la simpatia e la dimestichezza pel motorismo, crescono a vista d'occhio, e la preferita è la moto, perchè è più inebriante, più sportiva, più docile nell'obbedire alla guida, più flessibile.

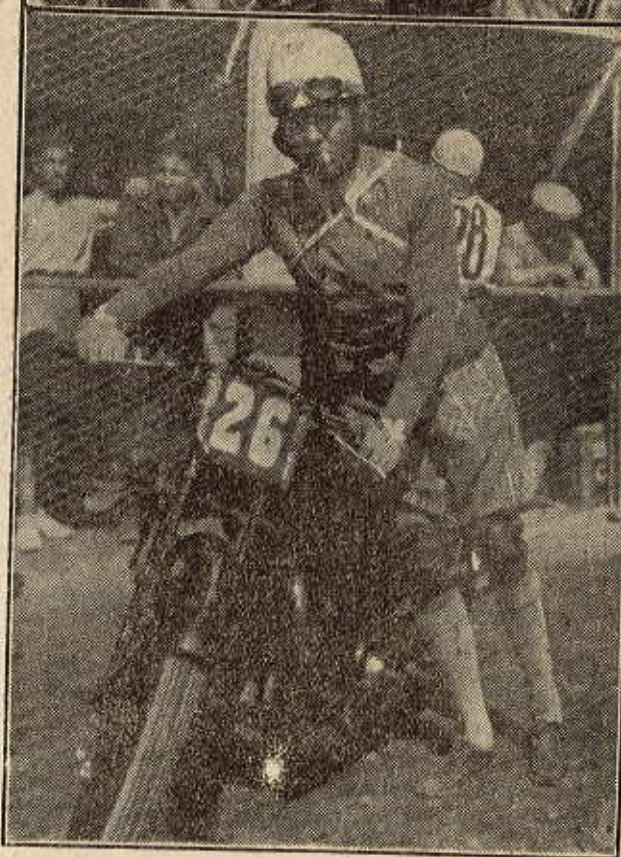
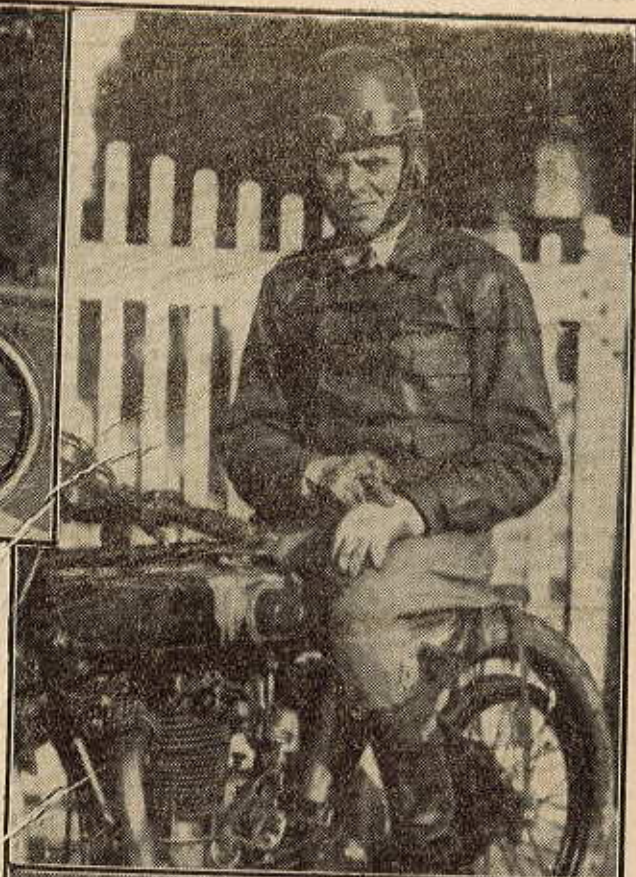
Appena viene l'età, come s'è detto, Varzi I e Varzi III sfogano finalmente il loro desiderio di competere, di affermarsi. Solo Varzi II, cioè Anacleto, resta un motociclista privato. Per Achille, incominciare, significa volare verso la gloria. E che volo! Rapido, saettante al par del progresso del motore a scoppio, il più raffinato e potente prodotto della civiltà meccanica.

ALTI E BASSI MOTOCICLISTICI

Orbene, intanto che Varzi era già divenuto campione d'Italia, campionissimo della categoria 350 al suo primo anno di corse, che faceva... Nuvolari? (Pare impossibile, ma Varzi e Nuvolari sembrano legati allo stesso destino. Non si può parlare molto dell'uno senza accennare all'altro; non si può rievocare una gesta del galliate, senza sentirsi chiedere notizie del cosiddetto « mantovano volante »). Ebbene, Nuvolari, che come si sa è più d'una diecina d'anni maggiore di Varzi, disponeva allora d'una formidabile macchina inglese di 500 cmc., e sembrava avere assunto il famoso motto « o la va o la spacca ». Più che andare, spaccava: vogliamo dire, cioè, che i battiti del motore non tenevano dietro a quelli del cuore impetuoso di Nuvolari. Insomma Nuvolari, quando comparve Varzi come un dominatore, era ancora alla ricerca della vittoria, per quanto la sua popolarità incominciasse a delinearsi.

Nel 1924, assetato di successi di più ampia risonanza — la 500 stava avviandosi ad essere, com'è ora, la categoria maggiore — Varzi passava appunto alla « mezzo litro », ed anch'egli si serviva, dopo avere assaggiato una 500 italiana, d'un'altra macchina inglese reputatissima, che ha i raggi del sole nella marca di fabbrica, ma con Nuvolari non gli poté accadere d'incontrarsi, perchè il mantovano era a sua volta passato pressochè stabilmente alla 350, tenendo a... battesimo, attraverso una serie di prove tormentose che giovarono a un perfetto collaudo, la celebre « Bianchi 350 » che doveva dominare in lungo e in largo, facendo di poi il vuoto nella categoria.

Soggiungeremo, tanto per esaurire l'argomento della rivalità motociclistica fra i due assi, che due uniche corse si ricordano in cui essi si trovarono a lottare in condizioni per-



In alto, da sinistra a destra: A passeggio con la Sunbeam con cui vinse il Campionato motociclistico della categoria 500 nel 1926. - A Monza dopo la vittoria nel Gr. Pr. delle Nazioni. — Qui sopra: L'ultima vittoria motociclistica del campione nel 1930, a Livorno, nella Coppa del Mare

fettamente identiche: precisamente i Circuiti del Lario del 1928 e del 1930, in cui entrambi corsero per la Bianchi 350. Ma il caso non volle che la lotta ad armi pari, attesa con ansia dagli appassionati, avesse il suo normale epilogo; nel 1928 trionfò Varzi, ma Nuvolari venne subito messo in condizioni d'inferiorità meccanica; nel 1930 Nuvolari si poteva prendere la rivincita, ma allora fu Varzi ad avere serie noie alle macchine.

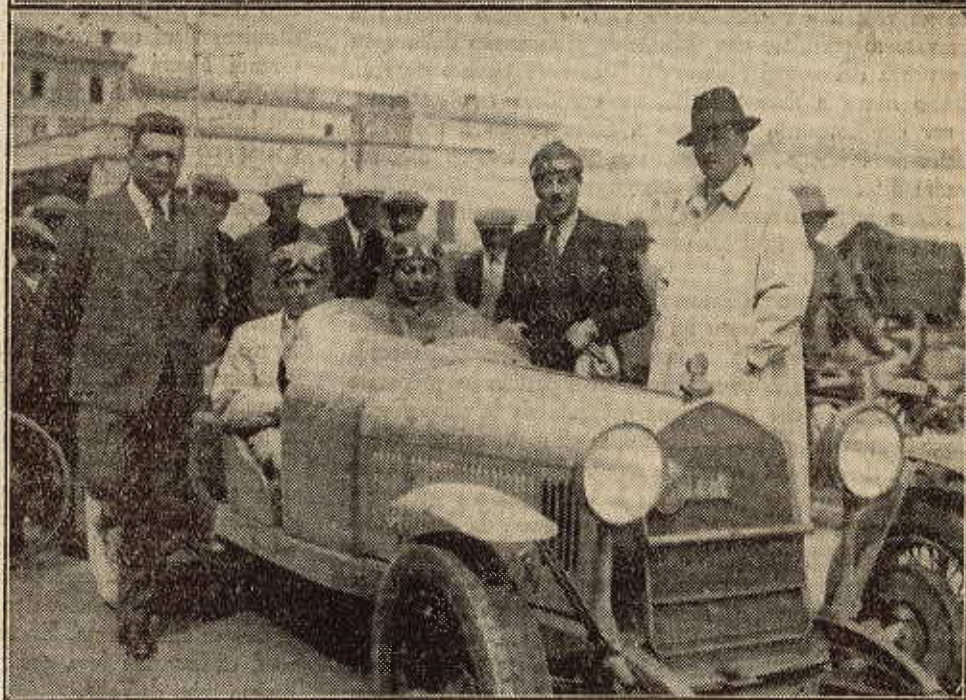
E del resto, in quegli anni, s'era già pronunziato, e nel 1930 anche perfezionato, il distacco dei due campioni dalla moto a vantaggio dell'automobile; il 1930 dovrà ancora essere a lungo rievocato, come l'anno in cui la rivalità automobilistica fra i due toccò il « diapason », causa prima lo svolgimento della « Mille Miglia » avvenuto in primavera.

CAMPIONE D'ITALIA NEL 1926

Se nella 350, Varzi aveva fatto rapidamente carriera, collezionando vittorie su vittorie, nella 500 la faccenda non fu così semplice. C'erano molte troppe marche buonissime, ma per la spieghabile mania di andare sempre più forte, la resistenza non era sempre tenuta nel debito conto. Fatto sta che Varzi, pur avendo vinto quattro corse importanti nel 1924 e una nel 1925, dovette impiegare ben tre stagioni per avere la soddisfazione di essere campione d'Italia (1926) anche della « mezzo litro ».

1924-1925: annate in cui il Nostro sente la terra sfuggirgli sotto i piedi, sente cioè che quelle vittorie che si merita, poichè la sua capacità s'è fatta anche più matura e più sveglia, gli vengono meno perchè il destino, e la macchina, gli moltiplicano i tiri mancini. Tuttavia, nel 1924, vince i Circuiti di Varese, Parma e Napoli e la Coppa della Consuma a Firenze.

Quante, nel 1925, le corse incominciate da dominatore; quanti records del giro formidabili stabiliti, ma una sola vittoria, nel Circuito di Novara! Tuttavia Varzi non perde la sua calma, non smarrisce il sorriso, non sente affievolirsi la fede. E poichè egli ha sempre avuto altissimo il senso della responsabilità, e non ha temuto di sacrificarvi un po'



In alto: Nel settembre 1928 Varzi in allenamento sulla P 2 all'autodromo di Monza. Egli aveva appena acquistata la macchina dal povero Campari. Le fasi del disgraziatissimo Gran Premio sono ampiamente ricordate nel testo. — Sotto: Achille Varzi si allena insieme con Canavesi per la Mille Miglia del 1930, rimasta memorabile per il duello con Nuvolari. In piedi, a sinistra, è Enzo Ferrari, consigliere delegato della Scuderia Ferrari, per cui ora Varzi corre

d'orgoglio, quando gli chiedete le cause dei ritiri, non vi intontisce con una serie di spiegazioni, non grida, non strepita, ma allarga le braccia, come per dire:

— Forse sono andato troppo forte — oppure: — Le gomme!

Ma noi, che lo seguiamo nella luminosa ascesa, sappiamo bene che non è proprio lui, calcolatore per eccellenza, l'uomo del « o la va o la spacca »; che non è lui, stilista perfetto, il corridore che con le curve « sciarabunate » (come si dice in gergo per indicare chi curva a zig-zag) mette a dura prova, con quella dei freni, la resistenza delle gomme. Sono pretesti, ch'egli volontariamente cerca per non demolire nella stima la propria macchina, così bella a vedersi, tutta rac-

colta e compatta nel suo elegantissimo telaio, e che nei giri... viziosi dei suoi organi, nel battito spesso imponderabile del suo motore, è arbitra della gloria del campione.

1924-1925: anni non molto buoni, gli anni delle due uniche cadute toccate a Varzi in corsa, ed entrambe per cause assolutamente indipendenti dalla sua volontà e capacità.

Anzi. Nel 1924, Varzi ha l'onore altissimo di essere chiamato a partecipare al famoso Tourist Trophy che si svolge all'Isola di Man e che è l'unica grande corsa inglese, i cui risultati indirizzano per l'intero anno il commercio motociclistico. Case italiane, altri corridori italiani, vi parteciperanno in seguito; ma Varzi vi è stato invitato da una casa inglese, la « Dot ». Varzi è stato riconosciuto degno dei loro da quegli inglesi che, sapete, praticano anche nello sport la « splendid isolation ».

DOPO LA 350, CAMPIONE DELLA 500

Disgraziatamente, Varzi non può dar prova del suo valore. Deve ritirarsi per una caduta. Una caduta volontaria, che gli vale il « Premio Nisbet ». Il « Premio Nisbet » è riservato al corridore che durante lo svolgimento della gara dia prova del maggior coraggio. Varzi s'è trovato davanti, mentre filava a tutta velocità, un corridore capitolombato, e per non investirlo è andato a finire contro il muro! Il « Premio Nisbet », in realtà, non poteva trovare migliore destinatario.

Ma se in Inghilterra la caduta è stata senza conseguenze, assai più seria è la faccenda per la caduta del 1925, a Livorno.

Si corre sul tortuoso e meraviglioso circuito del Montenero. Varzi s'è preparato, come lui sa fare, con la più puntigliosa delle cure. La macchina, la famosa 500 inglese dei... records del giro, promette di tener duro. Ma il destino ha preparato l'agguato. Si sa che per quanta accurata sia la sorveglianza lungo i cosiddetti « circuiti chiusi », se gli spettatori non hanno anch'essi il senso del pericolo e una vigile prudenza, qualche guaio può sempre capitare. Così è. Un ragazzo si para improvvisamente davanti a Varzi, sbucato chissà da dove, sfuggito ai genitori, per quella sete di vedere da vicino che prende tutti gli spettatori delle battaglie sportive. Varzi non ha che una soluzione da prendere, quella di sterzare bruscamente e di mettere piede a terra, per evitare l'investimento. Ma siamo sul rettilineo, la macchina è lanciatissima (Varzi era in testa come un dominatore) e il capitolombolo è grave. Il casco, quel benedetto casco così incomodo e tanto benefico, protegge il cranio del campione, ma la mascella è fracassata, la bocca pesta, il polso destro fratturato.

Varzi deve stare parecchio all'ospedale, prima che lo riportino a casa, a Galliate. La bocca è rifatta da uno specialista paziente, nuovi denti incastonano il sereno sorriso del campione; all'esterno del polso destro, l'osso ha assunto una posizione... rivoluzionaria, e se lo toccate, premendo leggermente intorno, sentite che il collegamento e il funzionamento non sono più normali.

Varzi pone una volontà rabbiosa nel voler guarire, ma bisogna dar tempo al tempo. Così, egli spera sino all'ultimo di potere ricomparire in corsa, proprio a Galliate, sul finire della stagione, e la macchina è pronta a riprendere il balzo disgraziatamente interrotto a Livorno, ma il parere del medico tronca all'ultimo ogni speranza: Varzi non può correre. La macchina a lui destinata la guiderà Pietro Gherzi, amico ed avversario in tante battaglie. E sulle strade del galliatese, che videro Varzi bambino scorrazzare in motocicletta, un

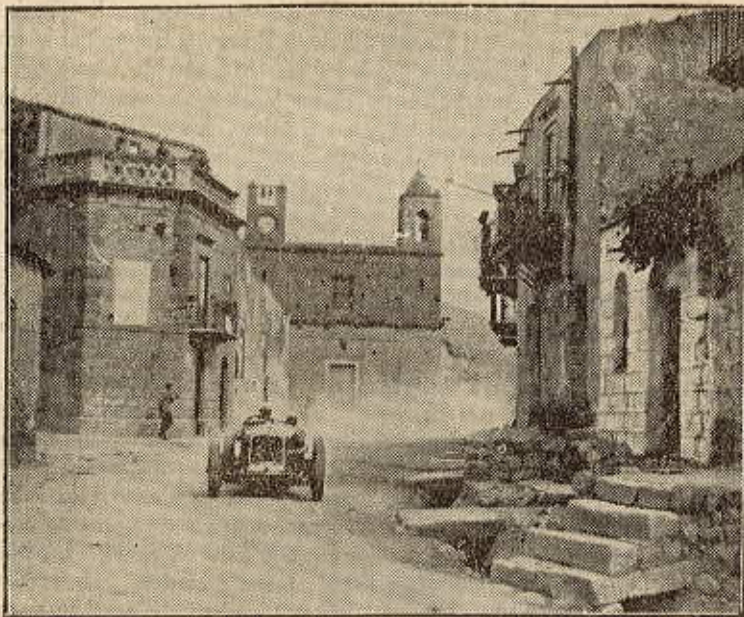
altro passa vittorioso e acclamato in sua vece. Perché la macchina, quel giorno, fa proprio giudizio, e domina e sgomina ogni avversario. Achille segue dal box, col braccio al collo nella fascia nera, la sicura e tranquilla marcia di Gherzi. Gli occhietti di falco sono leggermente velati. A Galliate non si è corso più, Varzi non ha più avuto occasione di trionfare in patria.

ALL'INSEGNA DEL « PIDOCCHIO ROSSO »

Sulla via Vettor Pisani, a Milano, che allora si apriva dietro la vecchia stazione centrale e sfociava nei cantieri della nuova monumentale d'oggi, c'è tuttora, sul principio e sulla mano destra, un'osteria toscana di quelle ricercate perché vi si mangia bene e vi si beve meglio. E' famosa per essere frequentata largamente dai corridori ciclisti, ma a quel tempo, cioè una decina d'anni or sono, i campioni del pedale erano pochi, e molti, invece, i motociclisti, questi ultimi anche perché nelle adiacenze era l'agenzia d'una popolare casa inglese. Lì teneva circolo, fra un fiasco e l'altro, l'avv. Corradi, passato dalla più famosa casa italiana di gomme a una società d'assicurazioni sportive, e che era inoltre l'organizzatore dei Grandi Premi Motociclistici all'Autodromo di Monza; lì facevano frequenti scappate parecchi giornalisti sportivi dei più battaglieri, e, come uno fra essi aveva letto molte storie d'« apaches » e di « gargottes » di Parigi, gli era venuto fatto di ribattezzare l'osteria toscana per il « Pidocchio rosso ». Il soprannome vige tuttora e forse nessuno ne sa più spiegarne le origini.

Per farla breve, in quella specie di cenacolo motociclistico, Varzi era dei più assidui, e si facevano interminabili discussioni fra i piloti, i giornalisti... e l'oste. Manco a dirlo, la messa a punto della costata alla fiorentina aveva un'importanza non inferiore a quella dei motori di cui tanto si cianciava, e se i pareri erano discordi in merito al carburatore preferibile, l'unanimità si raggiungeva tosto nel dichiarare il Chianti come il più adatto alla perfetta carburazione. Corridori, per lo più risiedenti in altri centri, avevano al « Pidocchio rosso » il loro « Savini », e pei giornalisti c'erano parecchie indiscrezioni da spiare, e lì si poteva, se non altro per curiosità, conoscere la causa vera di un ritiro, oltre la solita dichiarazione ufficiale: rottura del tubo dell'olio, sgonfiatura di una gomma. Erano fior di pistoni spaccati, di freni rotti, di bronzine fuse, ecc.; altro che quel povero calunniatissimo tubo dell'olio.

Lì, al « Pidocchio rosso », Varzi ha incominciato — come si potrebbe dire? — a farsi milanese. Le sue permanenze nella nostra città si fecero sempre più lunghe, anche per ragioni affettive; il grande e commerciale albergo del centro che lo ospitava divenne, nel volgere di pochi anni, la sua casa. Poi Varzi, come sapete, è diventato cittadino milanese completo: dalla mattina alla sera e dalla sera alla mattina, ed anzi, sino ad un paio d'anni fa, era più facile incontrarlo di notte, nei ritrovi alla moda, che non di giorno. Ora Varzi parla milanese... come Carlo Porta, gli piace guardarsi le guglie del Duomo dalla terrazza dell'albergo, e se dopo avere messo su un elegantissimo appartamento se ne è disfatto, ora ne ha impiantato un altro, meno centrale ma forse più comodo. E più d'un pranzo in casa Varzi è rimasto famoso, sia per la squisitezza dei cibi e dei vini che per i commensali presenti: basti pensare che quando più fervevano le dispute sulla rivalità con Nuvolari, proprio lui, Nuvolari, partecipava, ospite graditissimo, a un sontuoso pranzo in casa del rivale.



La Targa Florio del 1930, vinta da Varzi dopo un accanito duello con Chiron, gli procurò la più vasta fama mondiale. - Rievochiamo: A sinistra: Un passaggio... pittoresco a Campofelice. - A destra: Il vincitore con S. E. Balbo. Dietro al campione l'on. Gianferrari, allora capo dell'Alfa Romeo

Renzo Castagneto sperava, nell'occasione, di organizzare la famosa sfida fra i due campionissimi, ma neanche la proverbiale sagacia e tenacia dell'artefice della « Mille Miglia » poté riuscire nell'intento.

MA NON ANTICIPIAMO GLI EVENTI

Non anticipiamo gli eventi. Per ora, siamo a Varzi corridore motociclista, ed automobilista soltanto per comodità propria. Dunque Varzi si rifece nel 1926 delle disavventure del 1925, vincendo con la « mezzo litro » il Campionato italiano, cioè cinque corse principali disputate (a Torino, Stradella, Rimini, Mantova e Lodi) ed anche il Gran Premio delle Nazioni all'Autodromo di Monza. Dispiacque a parecchi che il galliatese si affermasse con una macchina straniera, ma che colpa ne hanno i corridori se le vicende commerciali non sono per tutti le stesse? Varzi voleva correre nella 500, e in questa categoria la sola marca nazionale efficiente non partecipava che a poche gare; Varzi non poteva, impegnandosi con essa, sacrificare se stesso e la casa che sin dai suoi primi anni aveva avuto stima della sua classe internazionale (Varzi corse con la Sunbeam il Tourist Trophy 1925).

Se le folle conoscessero bene i precedenti di tante vicende andrebbero più caute nel giudicare di uomini e di cose, e magari si convincerebbero che chi passa per leggero o poco curante dei sentimenti nazionali, è invece condotto a talune situazioni da un alto senso di responsabilità, da un beninteso amor proprio, in una parola dal rispetto e dalla serietà professionali.

DALLA MOTO ALL'AUTO: ENTRA IN SCENA LA « P 2 »

1927: stagione meno felice. 1928: idem, riguardo al motociclismo, per quanto vi sia da rilevare il già menzionato successo nel Circuito del Lario, con la 350. Ma il 1928,

considerato sotto un nuovo aspetto, è un anno d'oro, poichè Varzi, pur senza vincere, coglie tre notevoli affermazioni automobilistiche, ed anche perchè è in grado di assicurarsi una macchina all'altezza della sua classe.

Dunque, nel 1928, Varzi andava maturando la sua passione automobilistica. L'auto la guidava da tempo, ma si sa che altro è servirsene per diporto ed altro è correre. Però non è forse vero che lo chiamavano « il Nazzaro del motociclismo », per quella sua lucidità riflessiva che ne faceva uno stilista insuperabile? E allora, quando c'è già una definizione, e si tratta d'un Varzi, la via della realizzazione è breve.

Varzi disputò, in quell'anno, alcune corse assieme a Nuvolari, con una Bugatti due litri di sua proprietà, e si piazzò a Tripoli e ad Alessandria dietro il mantovano. La posizione si consolidava verso la fine d'agosto. Il povero generoso Campari, che con Ascari aveva tenuto a battesimo a Lione, nel 1924, l'Alfa-Romeo da gran premio, riportandovi la prima d'una serie sbalorditiva di vittorie, era allora padrone della sua vettura, la cosiddetta « P 2 ». Attraverso un giro d'affari non infrequente fra case e corridori, la macchina prodigiosa era passata in proprietà del campione. Ma Campari, sin d'allora, cioè a cinque anni dalla sua tragica fine, non aveva più voglia di correre. Il... teatro lirico sembrava maggiormente attirarlo. Forse, se avesse potuto riuscire davvero un buon baritono, Campari non avrebbe più corso, e... Ma quel che è stato è stato. Nel 1928, prima del Gran Premio d'Italia che si correva in settembre all'Autodromo, Varzi comperava da Campari, mercè l'aiuto di Ernesto Vailati, il rappresentante della Sunbeam ed ex-campione motociclista, la « P 2 ». Non lo spaventò il fatto che la macchina avesse quasi cinque anni di corse nelle ruote; non lo allettarono

altre macchine straniere... più fresche, ch'erano in circolazione. La preferenza fu per la macchina italiana, e solo circostanze speciali, che chiariremo una volta per sempre, poichè è bene che la folla sportiva conosca la verità, condussero di poi Varzi ai servizi d'una marca straniera (marca straniera, peraltro, creata da un italiano, con nome italiano).

IL CONTRATTO CON CAMPARI

L'acquisto costò, a quanto si dice, 75.000 lire, che Varzi rimborsò, facendo dei sacrifici, all'amico. Si deve considerare che l'affermazione dei corridori moderni è costata a quasi tutti grandi sacrifici, specie a quelli — come Varzi — che sorsero nel periodo in cui, dopo la Fiat, anche l'Alfa-Romeo aveva disertato le corse, e non c'era ancora ombra di Scuderia Ferrari in circolazione. Così, se si voleva correre, bisognava rischiare tutto del proprio: macchina, spese di partecipazione, pelle. La pappa fatta (cioè la casa coi suoi tecnici, i lauti stipendi annuali, le macchine per le prove e per le corse, ecc.) non c'era verso di trovarla, in quegli anni. Bisognava correre per sé, autentici isolati!

L'isolato Varzi, con la « P 2 », rimessa a nuovo, mostrava il suo valore nel G. P. d'Italia del 1928. L'esordio avveniva, purtroppo, nelle condizioni più deprimenti.

Fu l'anno tragico dell'uscita di strada, proprio sul rettilineo, del compianto Materassi, la cui macchina impazzita falciò la folla ch'era nella zona. Triste bilancio: 23 morti, dozzine di feriti. Ma la corsa non si arrestò, e si concluse con il successo del monegasco Chiron su Bugatti. Però sino a metà era in testa Varzi, Varzi che inseguiva il suo primo sogno di gloria automobilistica. Poi Chiron lo passò, ma il vantaggio era minimo, e, a cagione dei rifornimenti, Varzi avrebbe potuto annullarlo. Senonchè era stato deciso che, a un dato momento, Campari avrebbe sostituito Varzi al volante. Che avvenne? Che Campari, standosene nel box, in attesa del turno, aveva avuto davanti agli occhi l'orrore del massacro, il dolore e la disperazione dei momenti che seguirono. Quando Varzi si arrestò, secondo il convenuto, Campari gli diede il cambio, ma l'emozione era tale che lui, proprio lui, lo specialista di Monza, perdette in pochi giri parecchi minuti, fin che non ricedette il volante al giovane campione. Varzi si ributtò all'inseguimento con quella sicurezza esperta che non tradisce lo sforzo, con quel suo inimitabile stile.

Riprendere Chiron non era possibile, e Varzi dovette accontentarsi della « piazza d'onore », avendo ridotto sensibilmente il distacco. A chi gli chiese della corsa, della disgrazia, e d'altro, non rispose che poche parole, volgendo la testa, mentre gli occhi si velavano (con tutta quella calma, Varzi è sempre stato un sentimentale) ma poi disse quasi in un orecchio al fedele meccanico, il povero « Gianella » che doveva trovar morte tre anni dopo, provando, corridore anche lui, sulla pista di Roma:

— Oggi ho capito che *diventeremo* campioni anche in automobile.

CAMPIONE D'ITALIA IN AUTO: 1929 E 1930

Da due anni, cioè nel 1927, vincendo, oltre al Circuito d'Alessandria, il Real Premio Roma, Nuvolari si è già consacrato pilota eccezionale anche sulle quattro ruote. Varzi si è deciso più tardi, ma ora brucia le tappe. Infatti nel 1929, la prima stagione di completa partecipazione alle gare automobilistiche, Varzi si guadagna, con la sempre vegeta

« P 2 », il titolo di campione d'Italia, vincendo il Circuito d'Alessandria, il Premio Reale di Roma, la Coppa del Montenero, e infine il « Gran Premio Monza » la nuova gara creata all'Autodromo. Si ripete la storia motociclistica: la maglia tricolore guadagnata nel primo campionato disputato. Varzi ha evidentemente fatto suo il motto cesareo, e vince anche due altre gare minori, fra cui la 12 ore di S. Sebastiano.

La sua macchina è la migliore, ma è anche tanto vecchia! Come fa a durare? La risposta la dà un meccanico qualunque della casa milanese:

— Varzi le macchine le risparmia, le impiega il tanto necessario per vincere.

E quando Felice Nazzaro va a vedere correre Varzi, dice ad un amico:

— Così si corre, così si curva, così si... conservano questi bolidi che costano tanto cari.

Nel Gran Premio Monza, corsosi quell'anno solo sulla pista di 4500 metri, Varzi ha ottenuto un altro primato ufficiale non più superato: ha girato a 200 all'ora. E' lui, il... novellino, che stabilisce il più ambito record sul più famoso autodromo d'Europa. E' lui, il corridore che sarebbe poco disposto a rischiare, che arriva al massimo della velocità per sfuggire all'attacco d'una nuovissima vettura formidabile: la 16 cilindri Maserati.

Ora, al pari del cavallo di razza, il motore risponde docile alle sollecitazioni quando la mano è buona, e non lo strapazza inutilmente.

Nel 1929, con la Alfa Romeo 1750 dell'amico Colombo, in coppia con lui, Varzi prese parte per la prima volta alla Mille Miglia. A Roma, a seguito di alcune disavventure, dodici concorrenti lo precedevano in classifica ed egli era a 40 minuti dal primo; a Brescia, solo 12 minuti separavano Varzi dal trionfatore Campari. Gli è che nella notte, da Ancona all'arrivo, il nostro campione s'era bevuto la strada, stabilendo la miglior media in quasi tutti i tratti intermedi.

1930, L'ANNO STORICO

Abbiamo già avuto più volte occasione di dire che il 1930 è l'anno cruciale di Varzi. E' in quest'anno, infatti, che si è determinato un fatto di capitale importanza nella vita del campione: il distacco dall'Alfa-Romeo, col passaggio prima alla Maserati e, l'anno di poi, alla casa Bugatti.

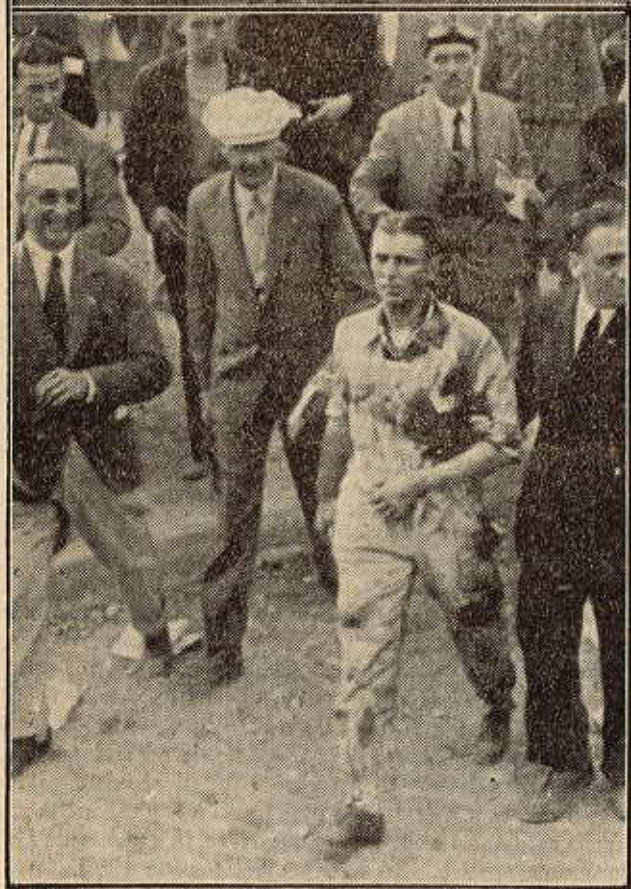
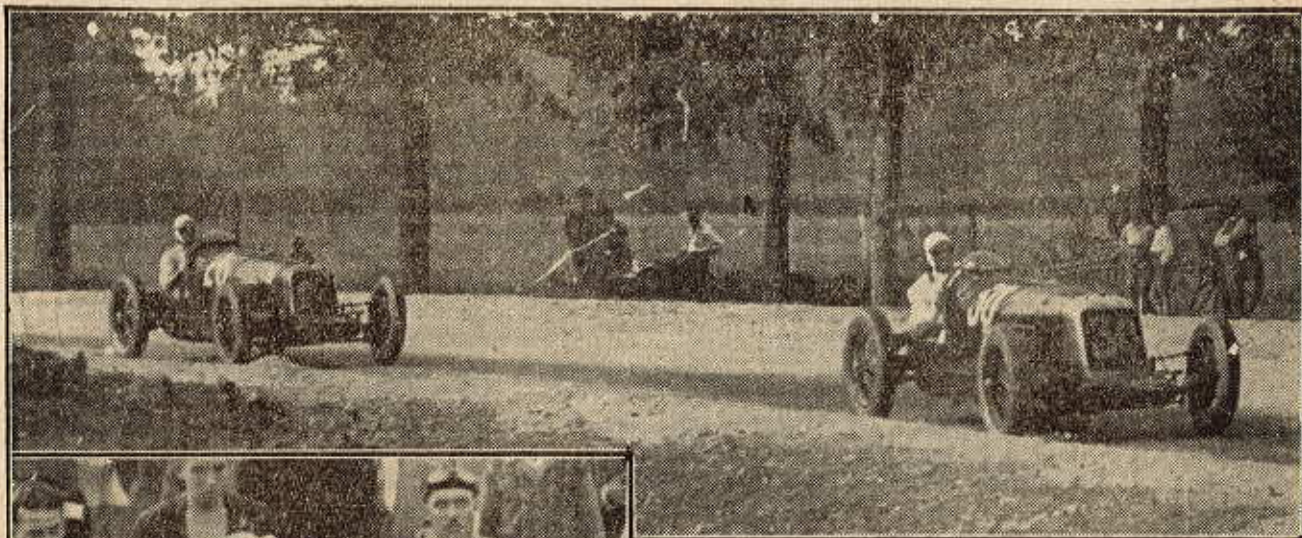
Gli inizi del 1930 si presentavano pel galliatese sotto i migliori auspici. Con la P 2, con cui egli aveva vinto il suo primo campionato italiano, egli era tuttora padrone della situazione, per quanto altre due macchine del genere potessero venire rimesse in condizioni di gareggiare.

La situazione di Nuvolari, quanto a disponibilità di macchine, era invece assai precaria.

Con la « Scuderia Bugatti » ch'egli aveva voluto impiantare, il mantovano s'era mangiato parecchie decine di migliaia di lire, non avendo potuto raggiungere i successi sportivi sperati.

Varzi, che nel 1928 aveva incominciato a correre, se pure con macchina di sua proprietà, con la Scuderia Nuvolari, si adoperò egli stesso per l'assunzione dell'asso mantovano da parte dell'Alfa-Romeo.

Varzi, in genere, calcola sempre bene le situazioni. Egli deve essersi detto che, avendo in comune col più forte avversario la stessa marca, sarebbe stato facile, in luogo di battergli a fondo, ripartirsi le vittorie, a tutto vantaggio dei ri-



Varzi chiuse la stagione 1930, in cui si guadagnò per il secondo anno consecutivo il titolo di Campione italiano, con una indimenticabile vittoria nel Gran Premio Monza. Vediamo: In alto: Il momento decisivo della corsa. Sulla curveta di raccordo, Arcangeli, che è in testa, è raggiunto da Varzi che lo passerà, poi, nell'ultimo tratto del percorso. Entrambi corsero con Maserati. — Qui sopra: Renzo Castagneto, accompagna Varzi alla tribuna d'onore. Dietro al trionfatore, col berretto sportivo, è Felice Nazzaro. A fianco Eugenio Silvani

sultati... finanziari. Non si veda, in tutto ciò, niente di men che sportivo. Da quando esistono le corse, e vi sono le « équipes », se una marca è padrona del campo evita di mandare allo sbaraglio tutti i suoi uomini, e tutti i componenti della squadra si dividono i premi che hanno contribuito a guadagnare. Le vetture da corsa sono gingilli terribilmente delicati e più ancora costosi, e bisogna badare a usarle lo stretto necessario per vincere.

Così, se voi volete conoscere fin a che punto ha classe

un campione, domandatene ai meccanici: loro sanno dirvi quante macchine scassa il tale, quanti « muletti » sfianca nelle prove, e quante non ne scassa il tal'altro. (Chiedere, per curiosità, ai meccanici di Alfa, Maserati e Bugatti, come si comporta Varzi. Sentirete che risposte!).

NELLO STESSO POLLAIO

Fatto sta che Nuvolari entrò anche lui a far parte dell'Alfa-Romeo, che contava inoltre su Campari, il vincitore, in coppia con Ramponi, delle ultime due edizioni (1928 e 1929) della fantastica e colossale gara bresciana.

E la Mille Miglia fu precisamente la prima grande corsa disputata. Si può pensare con quanta curiosità fosse attesa. Si voleva vedere i due nuovi alfisti, Varzi e Nuvolari, alle prese con lo specialista Campari; si attendeva, soprattutto, di conoscere l'esito del duello fra Nuvolari e Varzi, duello che si presentava assai suggestivo per il fatto che ambedue disponevano della medesima macchina, la famosa 1750 cmc. Alfa-Romeo.

La vittoria, come è noto, arrise a Nuvolari, che in coppia con Guidotti, ottenne l'incredibile media-record di 100 all'ora. Ma come fu battuto Varzi?

Ecco la faccenda da spiegare, ma da spiegare sul serio, e non con le risposte evasive, o ambigue, o formali. Per nostro conto, sulla scorta di inoppugnabili e incontrovertibili dati di fatto, e dopo avere rilevato che i due assi andarono a gara nel superarsi, attribuendosi diversi records sui percorsi intermedi, concluderemo che la corsa la decise... l'estrazione a sorte dell'ordine di partenza.

LA FAMOSA MILLE MIGLIA

Il lettore ci segua in un piccolo ragionamento. In una corsa, tanto più lunga come la « Mille Miglia », in cui si parte ad intervalli, fra due corridori della stessa forza, con identico mezzo meccanico, viene necessariamente ad essere favorito, nella sua condotta di gara, chi parte dopo. La corsa del secondo diviene un inseguimento, che ha un semplice, chiaro obiettivo: la riduzione del distacco che c'era alla partenza. Ora, nel caso di cui ci occupiamo, Nuvolari essendo partito dieci minuti dopo Varzi, poté regolare alla perfezione la sua corsa su quella del rivale.

Ad ogni controllo, lui sapeva con la massima precisione

a che ora era passato l'avversario, quanti minuti avesse già riguadagnato — tanti minuti, altrettanto vantaggio — sull'ordine di partenza.

Resta un altro lato della questione da affrontare: come veniva informato, Varzi, della corsa che il rivale compieva alle sue spalle?

Varzi, in proposito, non si sbottona nemmeno oggi; il segretario Viganò è più muto d'un pesce. Ma altri parlano, hanno parlato. Varzi non venne esattamente informato della precarietà della sua posizione, dell'inseguimento furibondo dell'avversario. In sostanza, l'Alfa-Romeo lasciò che Varzi perdesse e che Nuvolari vicesse.

Intendiamoci: la casa milanese salvaguardò così i propri interessi. Essa aspirava, giustamente, all'affermazione clamorosa, con tutti gli assi all'arrivo ai primi posti, e poichè era ben padrona della corsa, non aveva necessità — anzi — di forzare la situazione. Domandatevi questo:

— Se a Varzi si fosse detta la verità, che sarebbe accaduto, dopo Perugia, quando cioè l'assalto di Nuvolari era entrato nella fase irruente? Varzi avrebbe forzato, per non essere ripreso, Nuvolari a sua volta avrebbe spinto ancora più, per non perdere la possibilità di battere il rivale, e magari tutti e due avrebbero « sballato » le macchine, e solo Campari e Marinoni, ad appena 96 km. di media oraria, avrebbero colto il lauro, in luogo delle tre coppie al completo. Giacchè, per quanto si calcoli e ricalcoli, è assai difficile stabilire la resistenza-limite di una macchina, in tutti i suoi organi, su un percorso di 1700 chilometri!

Dunque, dal suo punto di vista industriale-commerciale, l'Alfa fece il proprio interesse, che peraltro non coincideva perfettamente con quello di Varzi, che quando a Desenzano, cioè alle porte di Brescia, si trovò alle spalle Nuvolari che chiedeva strada, cadde dalle nuvole, o giù di lì. Con questo vogliamo forse dire che la corsa venne rubata a Varzi e regalata a Nuvolari? No. Intendevamo solo stabilire che la « Mille Miglia » 1930, in cui Varzi venne battuto da Nuvolari, si svolse solo apparentemente ad armi pari, appunto per via del sorteggio di partenza e delle conseguenze, obiettivamente esposte, che ne derivarono.

IL TRIONFO NELLA TARGA FLORIO

Varzi non tranguì mai quella pillola. Non per colpa dell'avversario, quanto delle circostanze, Varzi dovette incominciare a notare che la collaborazione con Nuvolari agli ordini della stessa marca, non si presentava sotto buoni auspici. Più tardi fu evidente che « due galli nello stesso pollaio » non potevano andare. E poichè Varzi ha sempre amato le situazioni nette e leali, fu lui ad andarsene, cercando un altro... pollaio.

Intanto, della disavventura bresciana, Varzi si ripagò vincendo successivamente, secondo anno d'una serie di quattro, il Circuito di Alessandria, e poi la Targa Florio. Dopo Alessandria, anzi, Varzi rivendette la prodigiosa P 2 all'Alfa-Romeo, che a lui la riservò per la grande prova siciliana.

Ma, in quell'occasione, duello con Nuvolari niente: il mantovano partì al volante della 1750, troppo svantaggiata nei confronti con la P 2 di Varzi. Forse la casa milanese intese, con quell'atto, di ripagare Varzi del torto fattogli nella « Mille Miglia ». Tuttavia, se non ebbe a lottare... in famiglia, il galliatese dovette sostenere un duello formidabile con Chiron, capo-squadra della Bugatti, quella Bugatti che aveva fatto della Targa una specie di suo riservato dominio. E battendo Chiron, dopo una corsa memorabile, Varzi si

prese la rivincita nel Gran Premio d'Italia del 1928, di cui abbiamo già a lungo discorso.

Corsa memorabile, corsa epica, che è stata definita « il capolavoro di Varzi » proprio da un affezionato biografo di Nuvolari.

Varzi aveva, in quella corsa, uno svantaggio-base: dover compiere più rifornimenti dell'avversario. Perciò Varzi imprimeva senz'altro un ritmo vertiginoso alla corsa, e quei pastori siciliani che son soliti piazzarsi nei punti strategici del percorso, che conoscono più d'ogni altro, potrebbero dirvi meglio di chicchessia, se fossero dei competenti, come curvasse Varzi: con che stile, con che sicurezza, con quale calcolo millimetrico delle difficoltà da superare.

Fatto sta che al secondo giro, quando si fermò per il primo rifornimento, Varzi aveva quattro minuti di vantaggio sul grande avversario, i quali scemarono a 42 secondi quando Varzi si fermò al quarto giro, per il secondo rifornimento. Varzi dovette impiegare l'42", cosicchè egli iniziò il quinto ed ultimo giro con un minuto di svantaggio. La corsa era perduta? Ma no. Chiron fu ritardato, è vero, da un incidente a una ruota, ma prima che ciò gli capitasse, Varzi aveva già recuperato il minuto, ed anzi si trovava in vantaggio per 30 secondi. Non sono chiacchiere, sono cifre.

La Cuneo-Colle della Maddalena, secondaria corsa in salita, doveva assurgere a eccezionale interesse per la partecipazione di Varzi e Nuvolari, entrambi con la P 2. Una seconda P 2 era stata appunto rimessa in efficienza, e rinnovata sin dove possibile, per offrire a Nuvolari, per le corse di velocità, un mezzo identico a quello di cui disponeva Varzi. Ma la spasmodica attesa è resa vana dal destino. Mentre Nuvolari può vincere, stabilendo il record della corsa, Varzi deve abbandonare dopo 12 chilometri. La macchina, la gloriosa vecchia macchina, ha ceduto.

LA FINE DELL'« ENTENTE CORDIALE »

Tutte queste vicende accentuano le rivalità, su cui soffiano i « tifosi », cioè i « nuvolariani » e i « varzisti ». I due campioni frequentano sempre la medesima fabbrica, siedono spesso alla stessa tavola, cianciano, discutono, ecc., ma sotto sotto è la freddezza. « L'entente cordiale » ha vissuto, come la rosa zoliana; l'« espace d'un matin ».

E si arriva al Circuito del Montenero, la suggestiva, emozionante gara livornese. Nuvolari e Varzi scenderanno in campo ancora con le P 2. Varzi è deciso a prendersi la rivincita sul destino e sull'avversario; Nuvolari non intende naturalmente mollare, cioè scendere dal tronetto che il favorevole svolgimento della stagione gli ha eretto.

Stavolta, non c'è barba di segnalazione, di bandiera, che potrà influire sulla condotta dei campioni: ognuno sparirà sino all'ultima cartuccia. La similitudine guerriera non è esagerata: è proprio a una guerra, che può essere cruenta, che ci si prepara. Un giornalista ben informato ha riferito le apprensioni che nei circoli alfisti si nutrivano per quella corsa. E i due erano in testa, dandosi aspra guerra, quando le macchine cedono, ed entrambi terminano la corsa nel box. Una disgrazia è forse stata scongiurata. A Nuvolari resta il vanto di avere ottenuto il record del giro, ma sapete per quanto? Per un quinto di secondo in meno di Varzi! Ciò basti a spiegare che razza di lotta si era imbastita.

Ora è evidente che i due non possono più vivere sotto il medesimo tetto. C'è chi tenta l'accordo, ma non riesce. Pare che sia stato Varzi a tenere all'on. Gianferrari il discorso risolutorio. La conclusione è questa: Varzi se ne va, e nella

corsa successiva, la Coppa Acerbo, lo vediamo al volante della Maserati 2500. Il nuovo pilota mette d'accordo i vecchi « maseratiani » Fagioli e il povero Arcangeli, mentre la P 2 tradisce, stavolta, Nuvolari.

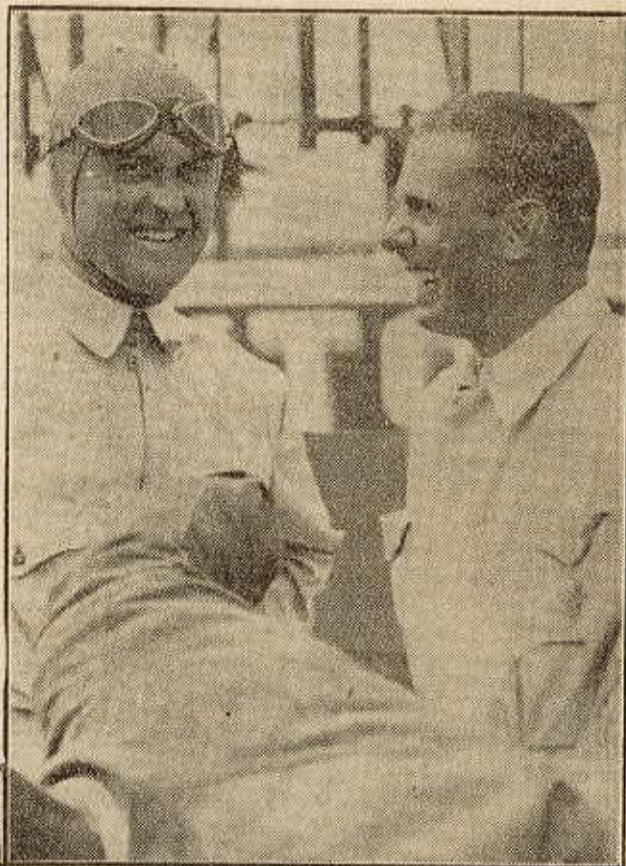
Si potrebbe anche ravvisare una sorta di giustizia celeste nell'esito di quella corsa! Il cielo ripaga Varzi delle angherie passate, quasi a riconoscere che è lui che ha ragione, in tutto quanto è accaduto.

Badate, intanto, al fatto che Varzi vince, pur alla sua prima prova su una macchina per lui sconosciuta. Ha vinto con l'Alfa, ha vinto con la Maserati, vincerà con la Bugatti: è un campione completo.

LE ROMANZESCHE VIGENDE DEL TOURIST TROPHY D'IRLANDA

Come avete visto, di tre corse che i due assi hanno disputato con macchine identiche, una sola, la... famigerata Mille Miglia, pietra dello scandalo, è stata terminata da entrambi. Ma ora, sul finire dell'estate, e prima della supercorsa di Monza, c'è da disputare, a Belfast, il Tourist Trophy Irlandese. Varzi è già passato alla Maserati, ma ha impegni precedenti per l'Irlanda, e deve mantenerli.

Trattandosi di gara a tipo turistico, ritornano in scena le 1750 cmc. della « Mille Miglia », e partono per l'Inghil-



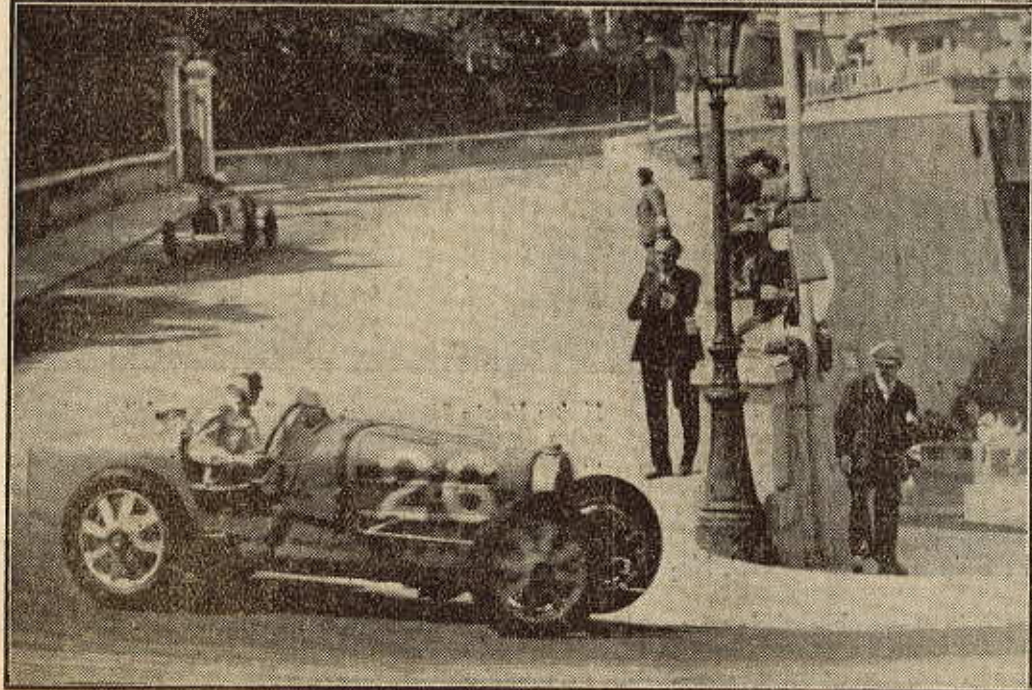
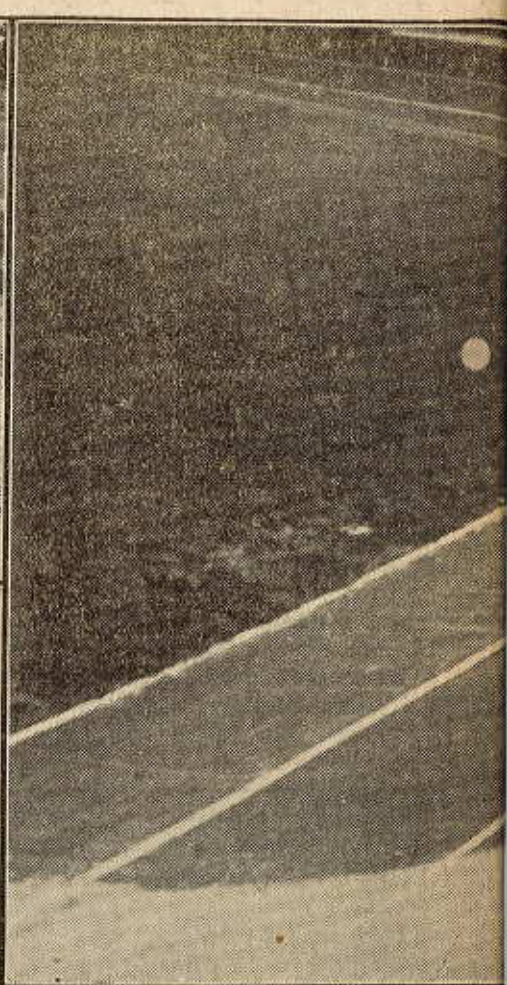
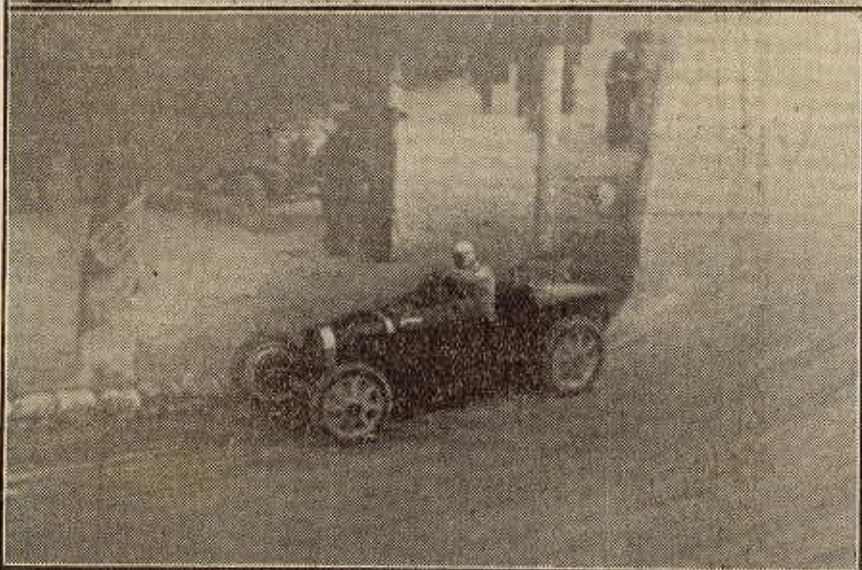
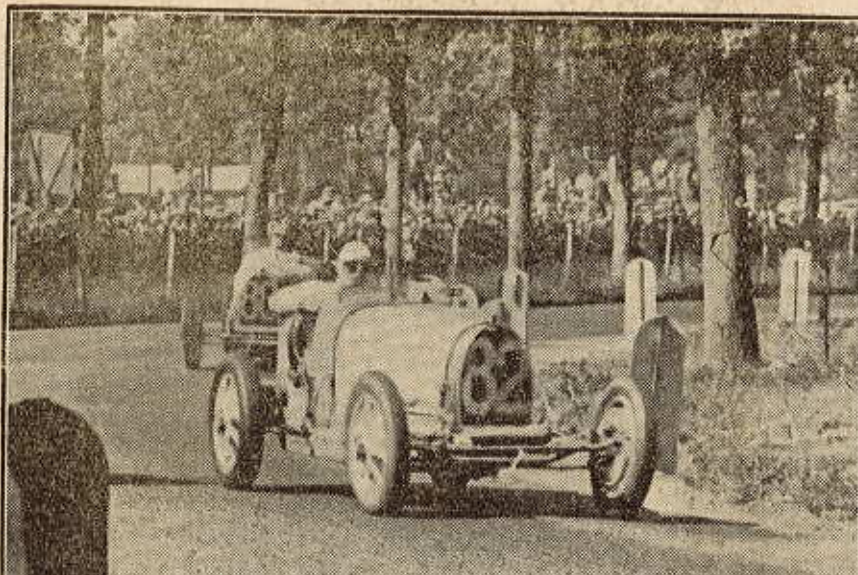
In alto: Varzi e Chiron, compagni nella dura gara delle Dieci Ore, ridono dopo il successo nel Gran Premio di Francia. — Sotto: In quest'altra fotografia li rivediamo, in un cabaret parigino, celebrare la brillante affermazione

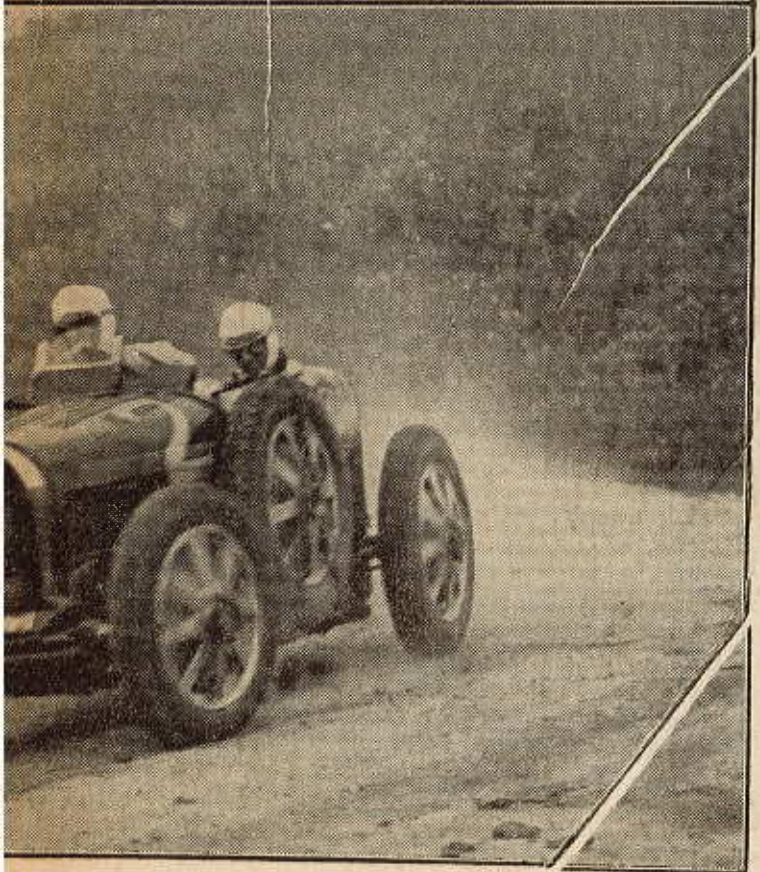
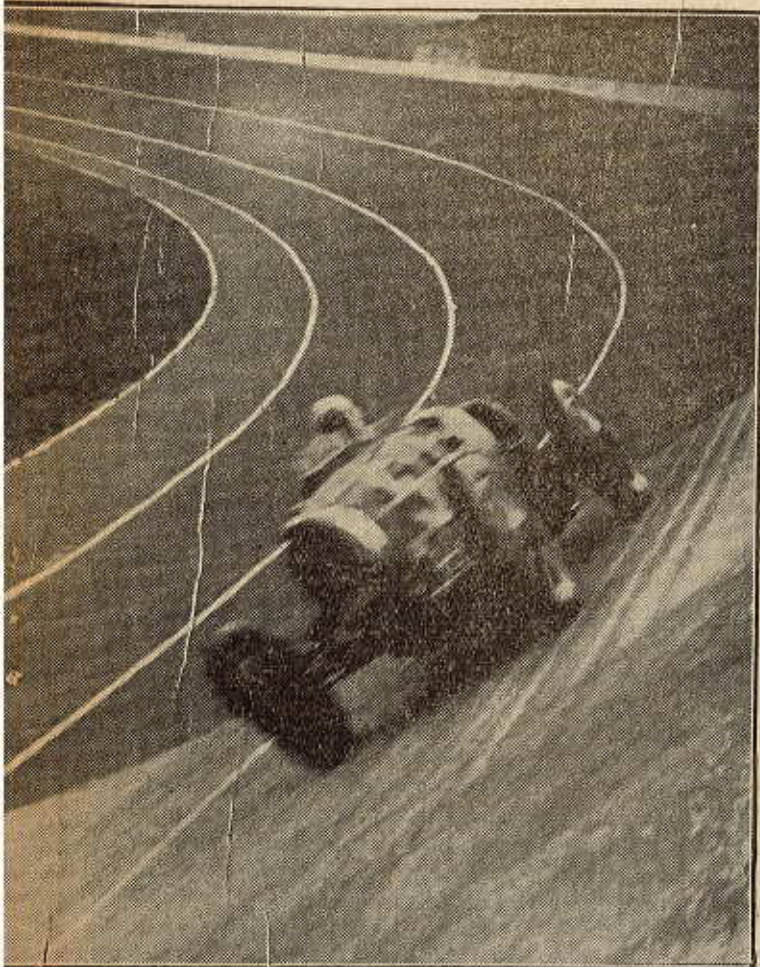
terra, sotto la direzione del compianto Aldo Giovannini, Nuvolari, Varzi e Campari.

Le Alfa-Romeo, manco a dirlo, sono padrone della corsa, ma chi dovrà vincere dei tre piloti, e come evitare una lotta... a coltello, che potrebbe andare a scapito dell'ambito suc-

cesso collettivo? Giovannini non trova di meglio che affidare la risoluzione dell'incertezza all'estrazione a sorte. Così avviene, e anche stavolta pare che il buon Dio si preoccupi di pacificare la situazione, poichè risulta che Campari vincerà, Nuvolari sarà secondo e Varzi terzo.

Le macchine, pertanto, devono tenere la marcia in questa





successione, e dal box si devono fermare i piloti per i rifornimenti uno alla volta, un giro dopo l'altro, cosicchè l'ordine, dopo il rifornimento del terzo pilota, cioè di Varzi, riprenda ad essere il medesimo.

E le cose vanno infatti così per un po', sinchè non avviene che Campari debba rallentare, che incominci a piovere, e che Nuvolari passi in testa.

Poichè Campari può riprendere, Varzi si mantiene ai patti e resta dietro Nuvolari. Quando Nuvolari si ferma per il rifornimento, Varzi se ne avvantaggia, ma poi deve fermarsi a sua volta. Senonchè — abbiamo premesso che la storia è romanzesca — Varzi viene fatto fermare, per un errore di segnalazione, un giro prima del convenuto, quando al box c'è anche Campari. E allora, che avviene? Che Varzi è tenuto fermo da Giovannini un paio di minuti, il tempo cioè che Campari abbia finito il suo rifornimento e poi Varzi attenda al proprio. Due minuti preziosi, incalcolabili, mentre Nuvolari vola verso la vittoria. Voi capite quel che avviene in patria: Nuvolari è risaltato come il trionfatore, Varzi è ritenuto, per la seconda volta, sconfitto quando il mezzo meccanico a disposizione era identico.

LE VITTORIE DI MONZA E S. SEBASTIANO

Quando i campioni ritornano, e si ritrovano all'Autodromo per gli allenamenti del Gran Premio Monza, la verità incomincia a venire a galla, e Giovannini la conferma. Ma il povero Giovannini non ha mai detto s'egli non abbia... escogitato l'errore di fare fermare Varzi intempestivamente al rifornimento, per avere modo di impedirgli un pregiudizievole duello con Nuvolari. Infatti, poichè Campari non era più la... soluzione pacificatrice, e Nuvolari lo aveva passato, nè accennava ad aspettare che Campari riprendesse, logicamente pure Varzi avrebbe ripreso la sua libertà d'azione, e fra lui e Nuvolari non poteva essere questione che di quinti di secondo.

Certo si è che la fioritura di commenti acui al « diapason » la rivalità. Mai si vide Varzi più chiuso ed oscuro, e proteso con tutta la sua volontà verso una nuova vittoria. Sarebbe stato un altro duello spasmodico, nella finale del Gran Premio all'Autodromo, ma le gomme misero fuori combattimento le Alfa-Romeo P 2 di Nuvolari e compagni.

Anche stavolta, però, Varzi ebbe da fare i conti con altri avversari, con gli avversari della nuova famiglia della Maserati, e col destino. Ma appunto ciò valse a provare di che razza di pasta sia fatto Varzi, e come, senza avere mai l'aria di compierle, egli sappia portare vittoriosamente a termine le imprese più incredibili.

CLASSICO EMOZIONANTE FINALE

Un fatto è certo: nessuno avrebbe mai creduto in una vittoria di Varzi, e ci si era anche dimenticati di lui, quando al settimo giro dei venti da compiere, mentre l'indimenticabile Arcangeli con la Maserati 2500 era in testa come un bolide,

Come curva Varzi. - E' risaputo che lo stile e l'audacia dei campioni del volante si apprezzano principalmente in curva. Chi può competere con Achille Varzi quanto a stile? Presentiamo una serie di foto nelle quali sono documentate alcune sue « curve » che sembrano pennellate. - A sinistra, dall'alto in basso: All'Autodromo di Monza - Una curva al Circuito Bordino - Al Gr. Pr. di Montecarlo lungo le vie della città - A destra, dall'alto in basso: Sulla pista del Littorio a Roma - Sulle strade delle Madonie alla Targa Florio

Varzi doveva fermare al box la sua Maserati d'identica cilindrata per cambiare una candela. L'operazione richiese circa due minuti, adunque, da recuperare in poco più di cento chilometri. Varzi calcolò che l'impresa non era impossibile, e infatti fu coronata da successo.

Finale emozionante, finale travolgente, quale forse mai si vide. Guadagnando da 10 a 15 secondi al giro, compiendo il penultimo nel tempo-record di 2'32", Varzi riaggantò Arcangeli, all'ultimo giro, e lo passò irresistibilmente in un finale di tipo... ciclistico, in un finale che si può paragonare a quello sfoggiato nel 1933 nel Gran Premio Tripoli, e che gli servì per avere ragione di Nuvolari nella corsa dei milioni.

Guardate bene una fotografia del G. P. Monza del 1930: dopo la vittoria, Varzi è accompagnato alla tribuna d'onore. Dietro lui, quasi spontaneo riconoscimento dell'affinità, c'è un uomo col berretto grigio, che si chiama Felice Nazzaro. Mai accostamento è stato più opportuno, mai come in questo Gran Premio è stato possibile accertare che Varzi è il « secondo Nazzaro ».

E se vi diranno che, negli ultimi giri, Arcangeli aveva il motore che andava male, rispondete con questo decisivo dato di fatto: proprio all'ultimo giro, quando Varzi lo riprese, Arcangeli segnò il suo tempo migliore di tutta la corsa, con 2'34" 4/5. Chiaro, no?

Varzi chiudeva la stagione, in cui si riconfermava nel titolo di campione italiano, col successo nel Gran Premio di S. Sebastiano, terza vittoria ottenuta con la Maserati 2500.

BOSISIO-FRATTINI E VARZI-NUVOLARI

Fra gli svaghi preferiti da Varzi, oltre alla caccia e alle partite... diciamo a « bridge », vi è la boxe. Varzi, se appena può, non manca mai alle riunioni, dove ha conosciuto Pierino Viganò, il segretario del compianto Carpegna nelle più ardite organizzazioni pugilistiche, che da alcuni anni è appunto il segretario di Varzi per gli affari automobilistici. (A proposito, Viganò è la manna per il povero giornalista. Varzi non parla mai, Varzi non mette via le fotografie, non colleziona i ritagli di giornale. Ma per fortuna c'è Viganò che lo fa, e allora potete avere qualche soccorso).

Chi è il campione preferito da Varzi? Bosisio. Oh, non perché sia biondo come lui, mentre Frattini è nero... come Nuvolari, ma perchè in Bosisio, necessariamente, Varzi ritrova quella qualità di stile, quell'uso intelligente della forza, quella varietà e pur sicurezza di giuoco, che sono anco, impiegate in un altro campo, le sue qualità. Il campione che vuol durare deve essere come Bosisio, come Binda (Binda, altra passione di Varzi): dosare le energie.

L'esercizio sportivo il più brutale, non trova giustificazione altro che nel temperamento, nell'influsso dell'intelligenza. La folla può prediligere gli slanci inconsiderati, ma alla fine abbandona l'atleta che per avere dato troppo, per avere sperperato si trova ben presto ad avere esaurito le riserve di energia. Che Varzi si ritrovi in Bosisio è il segno, è la conferma della sua classe. Il suo gusto pugilistico riflette l'equilibrio dei suoi nervi e del suo carattere.

STILE ED ISTINTO

Si parla molto, a proposito di campioni, dello stile, e si trova comodo cavarcela con la lapalissiana conclusione, che ognuno ha il proprio! Bell'affare. Ma lo stile è studio, è metodo, è disciplina, e non può, assolutamente, essere scambiato

con l'istinto. Mettiamo le carte in tavola: per noi, che abbiamo seguito Varzi e Nuvolari dalle prime corse e vittorie motociclistiche, l'uno, Varzi, è uno stilista; l'altro un istintivo raffinato.

Nuvolari ha una volontà prodigiosa e effervescente, miracolosa in un uomo che ha oltre dieci anni più dell'altro; ma che l'altro, a vent'anni, avesse già una capacità di riflessione e di calcolo da uomo di quaranta, non è pure gran merito?

Di tutto quanto fa Nuvolari, in bene e anche in male, v'accorgete per forza, perchè ciò avviene sempre in maniera clamorosa; Varzi ve lo trovate vincitore senza quasi esservene accorti.

E' il caso, appunto, del Gran Premio Monza del 1930: dell'inseguimento tenace e metodico di Varzi ci siamo avveduti agli ultimi giri, quando abbiamo fatto il conto che il povero Arcangeli poteva anche essere ripreso. Eppure Varzi inseguiva, con metodicità e progressione sbalorditiva, quasi dall'inizio della finale.

In che consiste, direte voi, la superiorità stilistica di Varzi rispetto all'istintività di Nuvolari? Consiste, a parer nostro, in ciò: che Varzi, avendo pari il polso e l'audacia ragionata, ha un colpo d'occhio più sicuro, diremmo quasi divinatore, che gli permette di calcolare alla perfezione il raggio d'una curva, lo spazio per un passaggio, la velocità massima che si può raggiungere.

Ma come il lettore può richiedere, in appoggio al nostro parere, qualche altro dato obiettivo, noi lo serviamo subito: Varzi non è mai, diciamo mai, uscito di strada, nè in moto nè in auto. Gli unici due incidenti motociclistici li abbiamo raccontati, e quanto all'auto ve ne paleseremo un altro, che però non ha nulla a che vedere con le corse.

In fine, se volete proprio conoscere l'intimo pensiero di Varzi in materia (Varzi è restio a parlare di queste cose, e bisogna « captargli » le frasi) egli ha detto:

— Sino ad oggi io non ho mai rischiato il tutto per il tutto. Potrei anche uscire di strada... deliberatamente il giorno d'un « match », a macchine pari, col mio grande avversario.

TRE ANNI DI PASSIONE

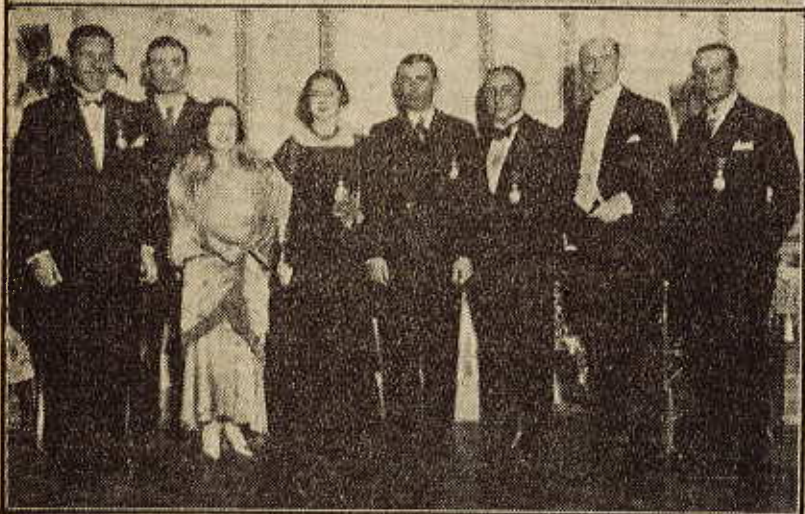
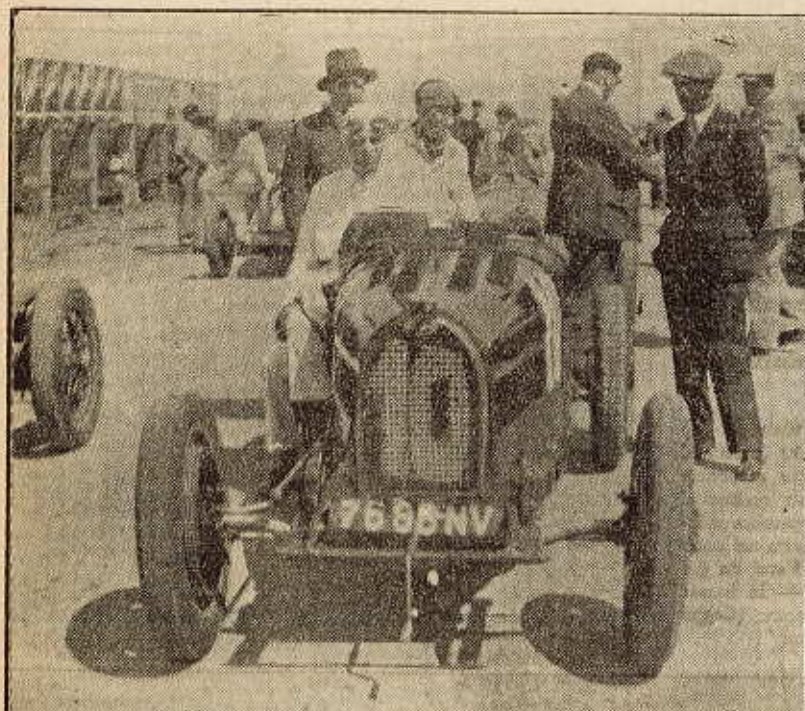
Nei recinti dell'Autodromo di Monza, nel bel settembre di quell'anno 1930 che abbiamo già rivissuto nelle sue drammatiche e decisive vicende, la voce circolava: con la stagione prossima, Varzi passa alla Bugatti.

Intento com'era nella preparazione per il Gran Premio Monza, che doveva poi vincere, schivo al solito di chiacchiere, e infastidito del troppo e inopportuno cianciare che si faceva della rivalità con Nuvolari, il nostro campione dava le più evasive delle risposte a chi gli chiedeva notizie sul suo avvenire.

Ma le trattative con « el scior » Bugatti, tramite Meo Costantini, ex-corridore e direttore sportivo della casa di Molsheim, erano già a buon punto, e infatti, pochi giorni dopo la manifestazione monzese, la notizia divenne ufficiale: Varzi nella squadra ufficiale di Bugatti, affiancato a Chiron.

Quel giorno, più d'un organizzatore si fregò le mani: i grandi premi e i circuiti dell'anno nuovo avrebbero avuto il « numerissimo » d'attrazione: Varzi e Nuvolari alle prese, l'uno su macchina straniera, l'altro su macchina italiana.

La decisione di Varzi, che spiace alle folle, non poteva essere diversa. Rotti i ponti con l'Alfa-Romeo; impossibilitato Maserati a dargli qualcosa di più sicuro delle percentuali sui premi vinti, Varzi sarebbe stato pazzo a rifiutare le ghiotte



Nel 1931 Varzi è passato alla Bugatti, con cui è rimasto sino al 1933. La prima corsa con la macchina azzurra, del tipo 2300, la disputò a Tunisi e la vinse. - In alto, a sinistra: Alla partenza. — Qui a lato: La cerimonia del conferimento di una onorificenza tunisina a Varzi e ad altri corridori, fra cui il conte Luigi Castelbarco, che è a fianco di Varzi. — Qui sopra: La partenza del Circuito Pietro Bordino ad Alessandria, 1931, vinto da Varzi per il terzo anno consecutivo

proposte della casa Bugatti, che si traducevano nella possibilità di un guadagno di circa trecentomila lire annue.

E Varzi rimase con Bugatti per tre stagioni, riportando complessivamente un numero considerevole di vittorie, fra cui parecchi Grandi Premi, prendendosi ugualmente la soddisfazione di battere più d'una volta il famoso rivale, ma in sostanza ben poco a suo agio, poichè Bugatti, assorbito da altre iniziative, finì per trascurare le corse pur partecipandovi, e inoltre imponeva sistemi tutti suoi personali, da quel geniale ma originalissimo uomo che è. Vi par possibile, ad esempio, che alla vigilia d'una corsa, quando per non fare preferenze si sorteggiano le macchine, un Varzi o un Chiron vengano accomunati al già tramontato Divo o al compianto ma mediocre Bouriat? Eppure fu così.

Inoltre, per tre anni, Bugatti ha sempre tirato avanti con quel gioiello di macchina che è la 2300; gioiello, ma rivelatosi inadatto a competere da paro a paro con i prodotti più potenti che Alfa e Maserati allestirono ben presto. Né più redditizio era il tipo di 4990 cmc., macchinone di rara

potenza ma pieno d'inconvenienti, che ci volevano le braccia di Varzi, e il suo occhio aquileo, per reggerlo lungo un circuito, per non sbandare irreparabilmente sulle curve più difficili. E intanto, in quel 1932, che fu l'anno tristissimo per Varzi, l'Alfa lanciava la saettante leggerissima monoposto 2700, e Maserati confezionava la possente 2800; macchine più moderne, più elastiche, più adatte alla vittoria. Se ben ricordiamo, Varzi non poté vincere che una sola corsa, il Gr. Pr. di Tunisi, la prima dell'annata.

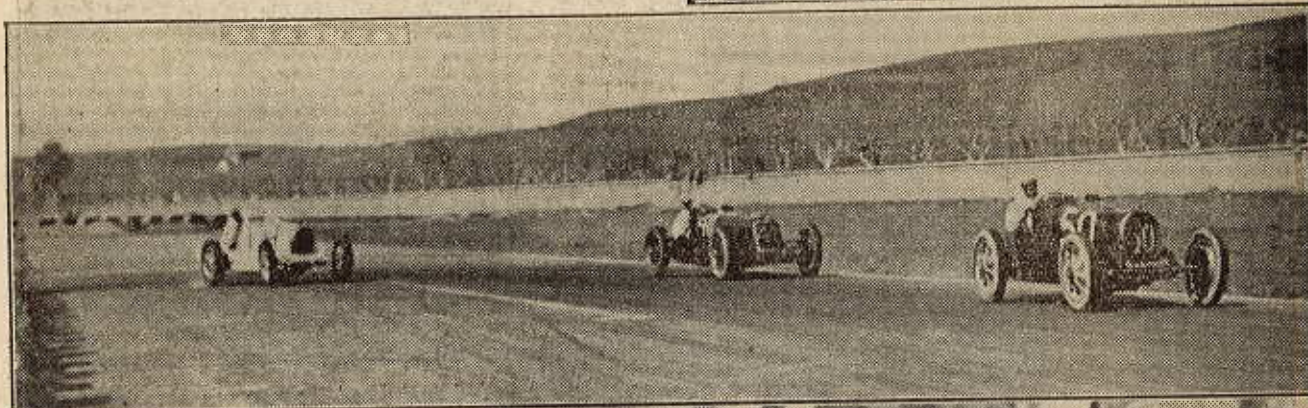
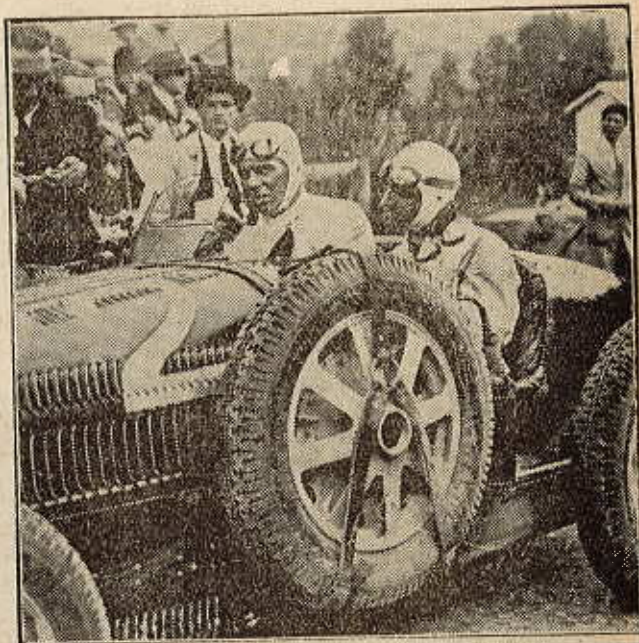
Riepiloghiamo pure le stazioni di quel che fu, per Varzi, un autentico calvario, giacchè il denaro che guadagnava egualmente a profusione, non poteva ripagarlo — lui, così puntiglioso e delicato! — delle sconfitte sportive.

L'ESORDIO CON BUGATTI

Dunque Varzi incominciava trionfalmente nel 1931, la nuova attività con Bugatti. Collauda a Tunisi la 2300 due alberi cui s'è già fatto cenno, e vince. Nella Mille Miglia,

del resto iniziata senza convinzione, e che doveva concludersi con l'inatteso successo di Caracciola, Varzi è per la prima volta al volante dell'altra Bugatti, la pachidermica 4990, ma è ben presto messo fuori combattimento. Varzi si rifà, vincendo per la terza volta, ad Alessandria, dove la nuova 2300 otto cil. Alfa-Romeo, già apparsa nella Mille Miglia, deve ritirarsi per quanto affidata a Nuvolari. E finalmente viene la Targa Florio, la prova del fuoco. L'Alfa vi scende al gran completo, Varzi è solo con la sua Bugatti, e deve arrendersi per essere partito senza parafanghi, e con una assistenza da « isolato ». E' una di quelle sconfitte che Varzi non potrà digerire. Ha per tre giri su quattro tenuto la testa,

A destra: Varzi perdette la Targa Florio del 1931, vinta dal suo grande rivale Nuvolari, dopo aver tenuto la testa per tre quarti del percorso, perchè era partito senza parafanghi. La loro mancanza doveva rivelarsi grave a causa di un furioso temporale scatenatosi durante la corsa. Ecco Varzi al via. Gli è al fianco il prezioso meccanico Gianella che doveva poche settimane più tardi perire nel corso di un allenamento sulla pista di Roma. — Qui sotto: Varzi sta per passare due concorrenti al Gran Premio Roma 1931. — In basso: Animazione ed eleganze nel box della Maserati a Pescara (Coppa Acerbo). A sinistra Varzi, a destra Chiron



e forse, malgrado la pioggia, avrebbe conservato il vantaggio su Nuvolari, se il motore avesse reso al massimo sino all'ultimo.

Passiamo al primo Gran Premio di 10 ore, che si svolge in Italia, e che è funestato, alla vigilia, dalla tragica fine di Arcangeli.

Sono ancora di fronte, la 2300 Alfa-Romeo e le 2300 Bugatti, ma questa cede alla distanza, e Campari vince avendo a compagno Nuvolari, che dopo essere partito con la estrosa nuova 12 cilindri Alfa-Romeo, ha dovuto ritirarsi ed è passato alla collaborazione col povero *negher*.

Sembrerebbe dunque che, almeno nei Grandi Premi a formula fissa, la Bugatti non possa competere con l'Alfa, e invece, sia pure col concorso di parecchie circostanze, ma soprattutto per la classe dei piloti (Varzi e Chiron) la Bugatti vince il Gran Premio di Francia a Monthl ry.

MOMENTI OSCURI

Corsa sfortunata nel terzo Gran Premio, quello del Belgio, a Spa, e cos  pure nel Gran Premio di Germania; vittoria di Nuvolari al Circuito del Montenero, ma record del giro a Varzi, costretto a giungere quinto per avere al secondo giro, rotto una ruota.

Il finale di stagione   a svantaggio di entrambi i rivali: a Pescara, nella Coppa Acerbo, vince s  la poderosa 3500 12 cilindri Alfa-Romeo, ma vince con Campari, e Nuvolari e Varzi devono accontentarsi del terzo e quarto posto. A Monza, la stessa cosa, poich    la Maserati 2800 di Fagioli che fa piazza pulita.

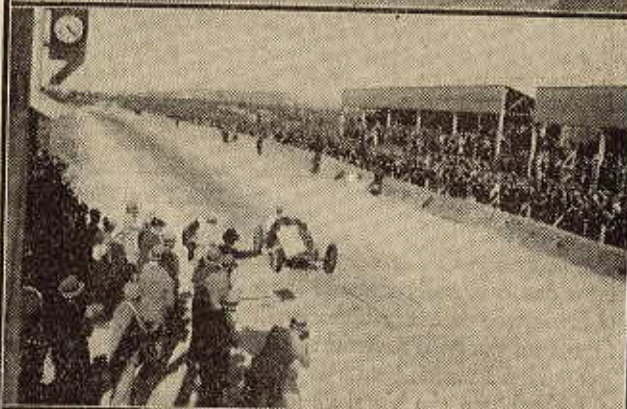
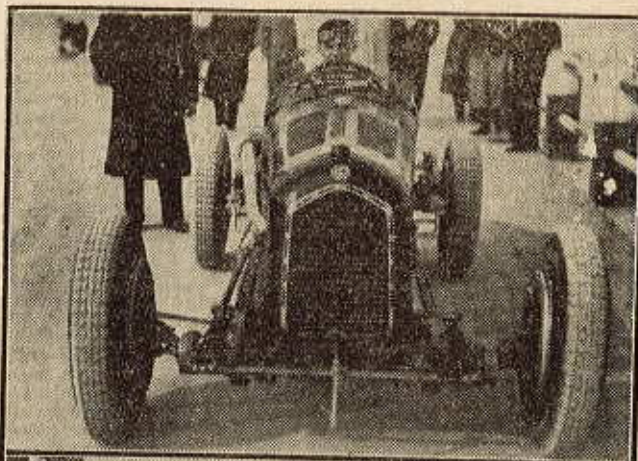
Ecco il destino preparare a Varzi ancor pi  amaro calice nel 1932. Non occorrerebbe ripetere che le fortune degli « assi » dell'automobile dipendono, essenzialmente, a parte l'elemento fortuna, dalle macchine di cui possono disporre.

Ora, in quel 1932, Varzi non aveva che la oramai superata 2300 Bugatti o la grossa 4990, mentre Nuvolari, e gli altri maggiori avversari, disponevano di mezzi pi  forti, e soprattutto della monoposto Alfa Romeo. Cosicch  se a ragione il 1932   stato definito l'anno di Nuvolari, sarebbe forse pi  esatto dire che   stato l'anno della marcia trionfale della monoposto Alfa Romeo.

Varzi vinse, tanto per incominciare, a Tunisi, ma non pot  continuare, e nei G. P. d'Italia e Francia, nel G. P. di Monaco (dove peraltro ottenne il record del giro), nella Targa Florio, nella Coppa Acerbo, al Montenero, ad Avellino, il lauro della vittoria non incoron  che un uomo, Nuvolari. Per colmo di sventura, nell'ultima corsa in Cecoslovacchia a Brno, che doveva vincere il compagno Chiron, tanto Varzi che Nuvolari vennero messi fuori combattimento ai primi giri da un incidente provocato da Fagioli, e che fortunatamente non ebbe serie conseguenze. Fagioli urt  contro il sostegno d'una passerella, che cadde sul circuito, e Varzi e Nuvolari che gli erano a ridosso, salvarono la pelle ma non la macchina!

VARZI PARIGINO E TURISTA

Gran merito di Varzi fu, in quell'anno, di non perdersi d'animo. Come gi  nei primi tempi della sua gloria motociclistica, egli non smarr  menomamente la coscienza del proprio valore. Tutt'al pi , se aveva delle malinconie, le discacciava con il buon vino e la buona cucina. Casa Varzi, in un bel palazzo sul Corso Venezia, divenne proverbiale per le pantagrueliche mangiate e le liete bevute. Quando poi arrivava Chiron, con cui Varzi s'era legato d'amicizia, favorita dal



Dall'alto in basso: Varzi a Monza con la monoposto Alfa Romeo - Il suo arrivo nel Gran Premio di Tunisi su Bugatti - Varzi si intrattiene con la famosa guidatrice cecoslovacca, signora Tunek, alla partenza del Gran Premio di Brno

tratto sempre gentile del campione monegasco, dalla sua lealt  e dal suo divertente spirito parigino, allora erano all'ordine del giorno — e all'ordine della notte! — le ricette dei pi  infernali *cocktail*. Nessuno riuscir  mai a battere Chiron, nella capacit  di assorbire i pi  diabolici miscugli alcoolici. La caccia, le... spavalde partite alle carte, la frequentazione assidua dei teatri, completano il programma... godereccio del nostro campione, che non era possibile trovare alzato prima del tocco, a meno che non si fosse ancora coricato. Ma tutto ci  era fatto con stile, con simpatico abbandono, con quella signorilit  un po' fredda che non si discosta mai da ogni azione di Varzi, e che lo fa sembrare il pi  inglese dei corridori italiani.

Ma bastava, una volta al *tabarin*, attaccargli un bottone su una corsa o un fatto sportivo, perch  Varzi si estraniasse



Alla Targa Florio Varzi negli ultimi istanti precedenti al via

completamente dall'ambiente, si riscaldasse, s'infervorasse, ci-tasse dati e vicende, rivelasse retroscena piccanti. Che se poi si lasciava andare a qualche confidenza pericolosa, allora si faceva un dovere d'avvertire:

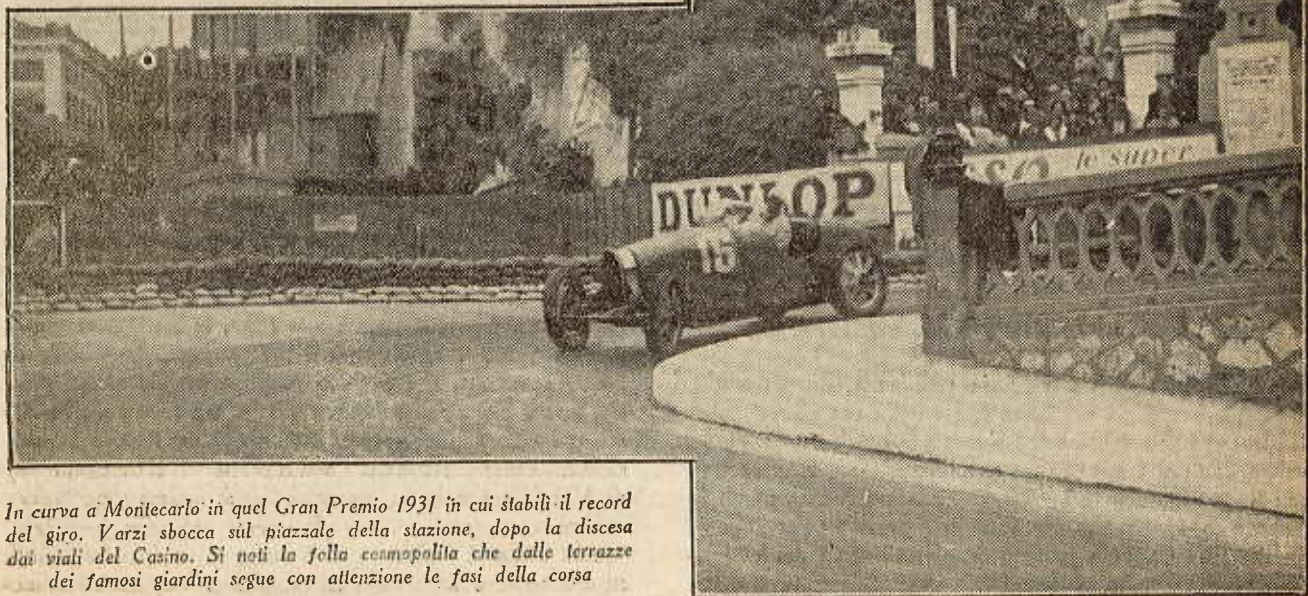
— Non badarci, è stato lo *champagne*!

Ebbene, ora che Varzi s'è messo a regime, va a letto presto (ma presto non si alza egualmente) e non beve quasi che acqua minerale, ed è calato sette-otto chili (da kg. 75 a kg. 68-67) noi rimpiangiamo il compito *viveur* ch'egli era, anche se pensiamo che, così risparmiandosi, la sua carriera sportiva durerà almeno sino a... sessant'anni.

E in quell'anno 1932, che doveva essere necessariamente stregato, Varzi ebbe anche l'unico incidente di strada che abbiamo promesso di narrare.

Tornava egli da Friburgo, dove aveva partecipato senza fortuna ad una corsa, guidando la vettura chiusa d'un amico milanese, che gli sedeva al fianco. Dietro erano la bella e sorridente signora Norma, avversaria di Varzi nelle corse... della vita, il segretario Vizano e un altro amico. Sull'ampia

strada che mena a Strasburgo, la macchina filava, docile alla mano del pilota. A un tratto, in distanza, si profilò, uscente da una strada laterale, la sagoma d'un carro. Poichè su quel rettifilo le Bugatti vengono abitualmente provate, i carrettieri hanno l'abitudine agli incontri a oltre 100 all'ora, e sanno



In curva a Montecarlo in quel Gran Premio 1931 in cui stabilì il record del giro, Varzi sbocca sul piazzale della stazione, dopo la discesa dai viali del Casino. Si noti la folla cospopolita che dalle terrazze dei famosi giardini segue con attenzione le fasi della corsa

scostarsi in tempo, ma l'amico ch'era presso a Varzi non la pensò così, e gridò allarmatissimo: — Varzi, c'è un carro!

Il campione, naturalmente, credette di non dover perdere nemmeno un secondo nel rallentare, e mentre diceva alla signora: — *Ghe semm, puntet!* — frenava istantaneamente. Il freno si bloccò, la macchina si rovesciò, lo spavento fu grande, ma i danni, fortunatamente, pochi. La sorte, poco cavalleresca, fece fare le maggiori spese dell'infortunio alla signora Norma, che ebbe malconcio un lembo dell'orecchio sinistro.

1933, L'ANNO DELLA CORSA DEI MILIONI

Spunta l'alba del 1933. Dovrebbe essere, per Varzi, un anno buonissimo, per due ragioni: Bugatti ha deciso di varare la nuovissima 2800 cmc., e dal canto proprio l'Alfa Romeo delibera di non prendere più parte alle corse ufficialmente, ciò che significa ritirare dalla circolazione le famose monoposto, cioè le macchine che « chiudevano » inesorabilmente le possibilità della Bugatti.

L'annata fu buona, in realtà, soprattutto per la vittoria nel Circuito di Tripoli, la corsa della lotteria e dei milioni, ma pensate che Varzi non poté partecipare che a nove corse, che Bugatti non riuscì a presentare la 2800 che alla fine d'anno, a S. Sebastiano, e che a metà stagione, vista la mala parata, l'Alfa Romeo rimise in circolazione le monoposto cedendole alla Scuderia Ferrari, che già disponeva delle 2300, da cui aveva ricavato la 2600, macchina sempre più potente della 2300 che restava il cavallo di battaglia di Varzi.

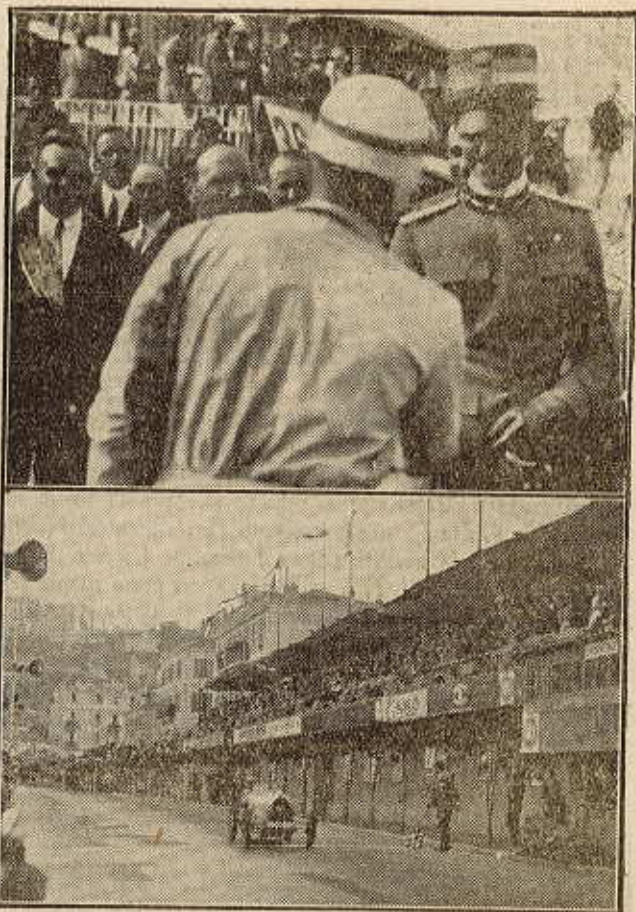
Nove corse, ma tutte di prim'ordine, e con un bilancio magnifico: tre vittorie a Monaco, a Tripoli e all'Avus; due secondi posti alla Susa-Moncenisio e a Spa, nel G. P. del Belgio; quarto alla Coppa Acerbo e a S. Sebastiano; fra i non piazzati a Tunisi e a Nizza.

Comunque, la scomparsa nella prima parte della stagione delle miracolose monoposto Alfa Romeo, permise a Varzi di prendersi qualche soddisfazione: precisamente quella di battere con la 2300 Bugatti, a Montecarlo e a Tripoli, la 2600 Alfa Romeo del rivale Nuvolari.

Il Gran Premio di Monaco, che si svolge in città su 100 giri ricchi di curve e controcurve, è la corsa più suggestiva ed emozionante che si possa immaginare. E la folla cosmopolita che la segue, in caccia del *frisson*, non dimenticherà tanto presto il duello Nuvolari-Varzi del 1933. Per 90 giri, dei 100 da compiere, i due campioni pur... molestandosi non spinsero a fondo, ma poi, venuta l'ora di decidersi, Nuvolari accelerò e Varzi gli tenne dietro. Ogni risorsa della macchina venne impiegata, ogni virtuosismo di guida speso ad ogni curva: Varzi, fra l'altro, si prese la briga di sorpassare tre volte all'interno, a sinistra, l'avversario. E' un'operazione per la quale occorrono decisione e colpo d'occhio superiori. All'ultimo giro, la macchina del mantovano cedette, e Varzi terminò da trionfatore. Battaglia superba, nella quale Varzi dimostrò come anche con un mezzo leggermente inferiore potesse battersi all'altezza dell'avversario, costringendolo a spendere sino all'ultima stilla... di motore.

DICERIE E VERITA' VERA

Quel successo valse a infondere a Varzi nuova fiducia, cosicchè egli non attendeva che la corsa di Tripoli per confermare il suo valore. A Tripoli, per la prima volta, era legata alle sorti del Gran Premio la famosa lotteria sul tipo di quelle irlandesi basate sui Grandi Premi ippici, quindi l'interesse aumentava in proporzione geometrica ai milioni in palio.



A destra, dall'alto in basso: Il Principe di Piemonte si congratula col nostro campione - La prima corsa che Varzi ha vinto nel 1933 è stato il Gr. Pr. di Monaco, che rimarrà memorabile per l'accanito

A questo proposito, un sacco e mezzo di storie e storielle, e non poche insinuazioni, hanno corso la penisola, ma il fatto vero, semplice, legittimo, è questo: che i possessori delle tre cartelle più quotate, e i tre corridori maggiormente candidati alla vittoria (cioè Nuvolari e Borzacchini con l'Alfa e Varzi con la Bugatti) sindacarono le loro probabilità sulla base della ripartizione in parti uguali dei premi vinti.

Alla resa dei conti, chi ha rimesso sono stati il titolare del biglietto di Varzi, e il nostro campione, che senz'accordi preventivi si sarebbero beccati 3 milioni in luogo delle 870.000 lire rispettivamente incassate.

Perchè una cosa è certa, e le vicende della corsa lo dimostrarono: nessun accordo antisportivo vi fu a suggellare quello economico, e Nuvolari e Varzi si giocarono fin sul traguardo la vittoria.

Nè la corsa poté essere condotta in famiglia: infatti all'inizio, Campari e Birkin, con le Maserati, scatenarono una violenta offensiva, e Nuvolari ne entrò a far parte. Varzi, invece, si tenne in quarta posizione, ma egli sapeva d'avere dalla sua il vantaggio di potere fare un solo rifornimento, e perciò preferì attendere che i tre antagonisti si... calmassero.

Intanto, a dimostrare la sua classe e le doti della macchina, Varzi si assegnava il record del giro. Scomparso Campari, ritardato Birkin, fermatosi Nuvolari per il rifornimento in più, Varzi restò in testa, ma poi si lasciò ripassare da Nuvolari, tenendosi nella sua scia. Il grande campione preparava il colpo finale. E infatti, a 500 metri dal traguardo, Varzi dopo avere sfruttato i vantaggi della posizione, scattava supe-

rando di slancio Nuvolari in un finale a tipo... Girardengo-Binda-Guerra.

Nel Circuito dell'Avus, il più veloce d'Europa, Varzi vince ancora, stavolta con la 4990 Bugatti, ottenendo la discreta media oraria di 206 chilometri.

Questa, purtroppo, è l'ultima vittoria. Invano la nuova 2800 Bugatti è da lui attesa: la macchina non può fare che qualche giro a Spa, e poi viene rispedita in fabbrica. Nel G. P. del Belgio Varzi partecipa con la solita 2300 e arriva secondo da par suo.

SEMPRE ATTENDENDO LA NUOVA MACCHINA

La 2800 Bugatti, si dice, e con essa altre due compagne, sarà pronta per il Gran Premio d'Italia a Monza, a settembre, ma invece nessuno la vede. Non solo: la casa Bugatti non permette a Varzi di partecipare alle grandi prove di Monza con l'Alfa Romeo monoposto che, staccatosi Nuvolari dalla Scuderia Ferrari, poteva finalmente essere a disposizione anche di Varzi. E il galliatese, dopo avere supplicato invano, attraverso tempestose telefonate, il permesso, deve starsene a far lo spettatore dai boxes!

Ma chissà che il destino non abbia voluto proteggere il nostro campione! Infatti, in quel tragico pomeriggio, in una batteria e nella finale del Gran Premio Monza, ben tre assi perdevano la vita: Campari, Borzacchini e il conte Czai-

kowsky, che Varzi aveva avuto avversario, pochi mesi prima, all'Avus.

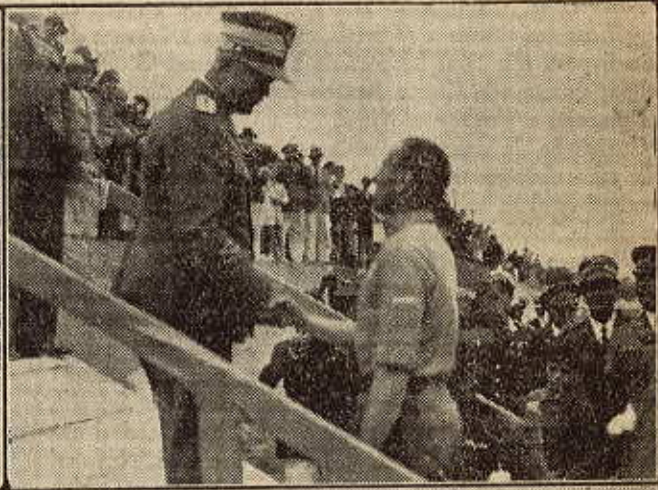
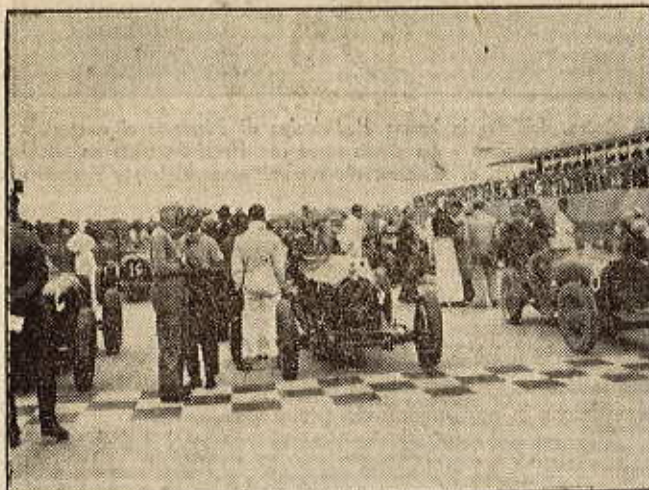
S. Sebastiano: ultima squallida corsa. La 2800 si presenta finalmente allo start, ma non è ancora a posto. Varzi, a prezzo di non poca fatica, deve accontentarsi del quarto posto e la corsa la vince l'amico Chiron, che nel 1933 ha lasciato la Casa Bugatti per la Scuderia Ferrari.

CON LA « SCUDERIA FERRARI »

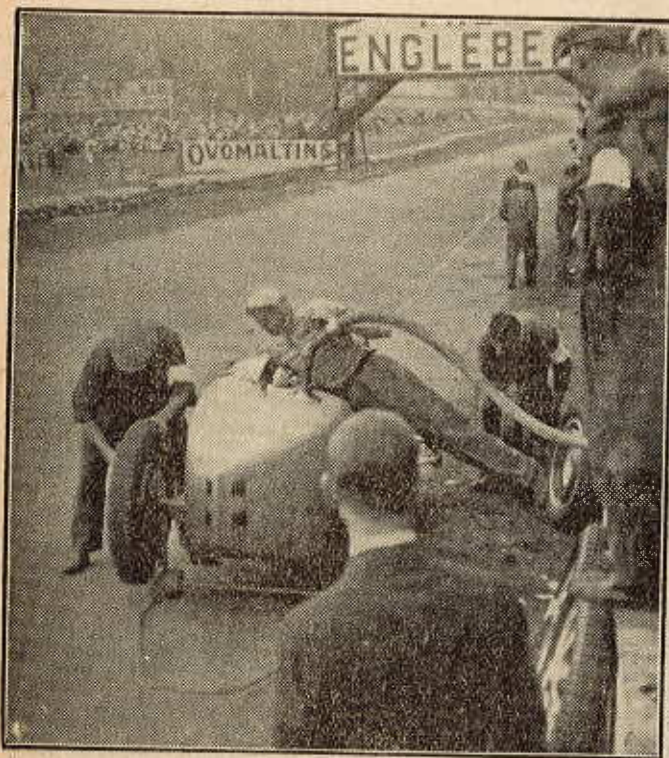
E siamo al 1934. Gli inizi sono lietissimi, e pieni di promesse. Varzi, dopo tre anni, è ritornato all'Alfa Romeo, attraverso la poderosa organizzazione della Scuderia Ferrari. L'amico Chiron torna ad essere il suo compagno di battaglie, e in più c'è quel piccolo demonio d'un Moll, forse troppo irruente, troppo spregiatore del pericolo, ciò che obbligherà anche Varzi e Chiron a tirare a fondo quando non sarebbe proprio necessario. Ma insomma, Varzi può finalmente essere anche lui al volante di quella rossa monoposto che nei due anni precedenti gli ha dato tanti... dispiaceri.

— Questa è la stagione — dev'essersi detto il galliatese — in cui batterò il record delle vittorie.

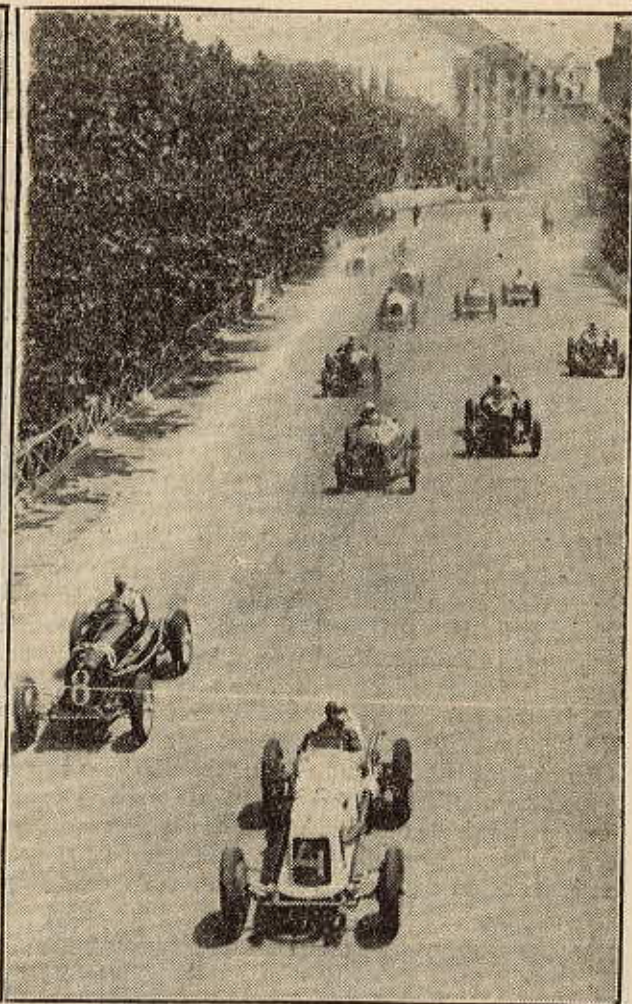
C'è un'incognita, all'orizzonte, ma all'inizio dell'anno non sembra tanto grave. Si tratta del minaccioso ritorno alle corse di velocità dell'industria germanica, con ben due marche: la vecchia Mercedes e la nuovissima Auto-Union. Queste mac-



In alto, da sinistra: Varzi vinse ancora nel 1933, precedendo Nuvolari, la corsa della lotteria dei milioni. Alla partenza, Varzi e Nuvolari, i due grandi rivali, discorrono - Il Governatore, maresciallo Badoglio, si congratula col campione. — Sotto, da sinistra: Scene del Premio di Tripoli 1933. L'arrivo dell'idrovolante con le matrici dei biglietti della Lotteria - Gli indigeni ne trasportano le cassette



Qui sopra: Il completo rifornimento di Varzi nel Gran Premio di Spa 1933. — A destra: La partenza nel Gran Premio del Penya Rhin, a Barcellona, 1934, vinto da Varzi



chine vengono a prepararsi in Italia, sulle Autostrade o sull'Autodromo; si hanno cifre e particolari sulle loro rilevantisime potenze, ma che debbano ben presto essere in grado di dominare, non lo si crede del tutto. I trecento all'ora sono una bellissima cosa; ma..., e la tenuta?

Comunque, in previsione dell'offensiva germanica, nella officina modenese della « Scuderia », sotto la guida del famoso capo-motorista Bazzi, il maggior collaboratore di Jano, si lavora a migliorare ed aumentare la potenza delle monoposto del '32. La cilindrata viene aumentata a oltre 2900 cmc.; si ha un aumento di velocità di una trentina di chilometri; in totale si arriva ai 270 all'ora. Due monoposto maggiorate vengono affidate, per la prima gara dell'annata, a Varzi e Chiron, ma a Monaco quella del galliatese non va bene, e Chiron deve accontentarsi del secondo posto. Vince Moll, con una monoposto vecchio modello, cioè non bisognosa di messa a punto. Ciò acuisce la rivalità in seno alla « Scuderia », ma la vittoria è rimasta in famiglia, e le vetture germaniche non sono ancora pronte.

LA VITTORIA CHE GLI MANCAVA

Si passa alla Mille Miglia. Questa è l'occasione buona, per Varzi, di prendersi la rivincita su Nuvolari e sui risultati del 1930: Nuvolari, oramai, ne ha già vinto due; Varzi ancora nessuna. La Scuderia Ferrari allestisce le 2600, che sono le famose 2300 maggiorate, ed offre così a Varzi il mezzo più idoneo alla vittoria; ma cosa fa, quel sacripante di Nuvolari? Si fa preparare anche lui dalla fabbrica Alfa Romeo una 2300 di eccezionale potenza, solo apparentemente inferiore alla vettura del rivale. Riavremo, adunque, un duello in grande stile! Però, stavolta, il destino intende offrire a Varzi il... risarcimento, del 1930. Nell'estrazione dell'ordine di partenza, tocca a Varzi di partire alcuni minuti

dopo Nuvolari, cioè di avere il punto di riferimento sull'avversario. Per spiegare il risultato della corsa, non avete che a rileggere, invertendo le posizioni, quanto si è scritto per la Mille Miglia del 1930. Mutatosi da inseguito in inseguitore, Varzi può calcolare la sua corsa su quella del degno rivale, ed una volta raggiuntolo e superato a Venezia, Varzi può venirsene con la sigaretta in bocca sino al traguardo. Il percorso è stato migliorato, con l'abolizione del tratto Treviso-Feltre; ma c'è in compenso da fare i conti con la pioggia e le strade viscido, ragione per cui la nuova media-record ottenuta da Varzi a oltre 114 all'ora è altamente significativa. Il record precedente apparteneva al compianto Borzacchini, che nel 1932 aveva ottenuto una media di 109 all'ora. Nel 1933, il record era rimasto in piedi, perchè Nuvolari pur vincendo, non aveva potuto abbassarlo, forse per mancanza di lotta.

Se vi interessa qualche particolare sulla corsa di Varzi, che aveva come meccanico Bignami, vi faremo conoscere che i due, dopo essersi cautamente cibati prima della partenza, non mangiarono più sin dopo l'arrivo, fatta eccezione per un sacchetto di caramelle svuotato da Bignami, e per una banana fraternamente divisa. Varzi, in compenso, si fumò più dei due terzi d'una cinquantina di sigarette che facevano parte dei... rifornimenti di bordo.

Quanto alla macchina, anch'essa non si concesse stravizi. Si può calcolare a 25-30 litri d'una nota miscela in commercio il consumo ogni 100 chilometri, ed in 20 chilogrammi quello del lubrificante.

Varzi aveva avuto cura di fare « ancorizzare » le gomme, e ciò gli diede vantaggio sulle strade bagnate. L'ancorizzazione, per chi non lo sapesse, consiste in incisioni trasversali sulla copertura del pneumatico, che si fanno con un'apposita macchina, indipendentemente dal disegno originale del battistrada.

La stagione incomincia a mantenere le promesse. Nel successivo Premio Bordino, ad Alessandria, Varzi vince per la quarta volta. Il duello con Nuvolari è bruscamente troncato da un grave infortunio al mantovano, che gli costa la frattura della gamba e l'inattività per un paio di mesi. Per tutta la stagione, anche quando l'ardimentoso « Nivola » riprenderà a correre, duelli Varzi-Nuvolari per il primato non ve ne potranno più essere. Tanto l'uno che l'altro dovranno arrendersi alla superiorità delle vetture germaniche.

LE ILLUSIONI DI UN CRITICO . . .

Ma intanto, nella prima fase della stagione, il ruolo di Nuvolari lo ha assunto Moll, col vantaggio di potere disporre di una macchina della stessa potenza di quella di Varzi e Chiron. E infatti, nel Gran Premio di Tripoli, quanto mai famoso per la Lotteria, Varzi vince sì per la seconda volta, facendo la fortuna dell'ing. Ricci, ma di un soffio su Moll!

E Moll lo può precedere, successivamente a Berlino, dove si ha il primo confronto italo-germanico. Solo l'Auto-Union è in lizza, perchè la Mercedes ha dovuto rinunciare non essendo ancora pronta, e l'Alfa Romeo può arrivare prima e seconda. Ma Varzi ha visto e considerato bene che l'avversario, battuto per la sfortuna d'un giorno, per la ancora imperfetta messa a punto, ha mezzi superiori. E' il primo sintomo della piega

che dovrà prendere la stagione. Il secondo, ancora più esplicito, lo si ha nell'altra corsa germanica dell'Eifel, nella quale la Mercedes, all'esordio, vince davanti all'Auto-Union, e Chiron con l'Alfa Romeo non è che terzo! I tedeschi hanno scoperto — e come! — tutte le batterie. Varzi non fu della partita all'Eifel; e in quel periodo vinse due altre corse importanti, la Targa Florio e il G. P. Penya Rhin, sfoggiando il suo inimitabile stile. Con la celebre corsa spagnola, sono cinque le vittorie ottenute dal nostro asso. Ed ora siamo nel vivo della stagione, nel periodo classico, poichè vi sono, dopo quello di Monaco, altri sei Grandi Premi in programma. Il più atteso, quello di Francia, dovrebbe essere vinto dalle macchine tedesche, presenti al completo; invece esse scompaiono ben presto, vittime di incidenti secondari, e nemmeno la Bugatti può fare di più. Il trionfo dell'Alfa è grandioso: prima con Chiron, seconda con Varzi, terza con Moll-Trossi.

E', purtroppo, il canto del cigno. Da quel giorno, non potrà più vincere un Gran Premio. E dire che un autorevole giornalista francese aveva scritto sul quotidiano sportivo di Parigi: « Bisognerà escludere l'Alfa Romeo dalle corse, se no non v'è più corsa! ».

. . . E LA CHIARA VISIONE DI VARZI

Ma Varzi non s'inganna. In una delle soste nella sua casa milanese, necessariamente ridotte poichè la stagione incalza, ha confidato agli amici: « Non fatevi illusioni. Abbiamo finito di vincere. Le vetture germaniche hanno due anni meno delle nostre, trenta chilometri di velocità di più, una stabilità eccezionale ».

Così è. Gran Premio di Germania: niente da fare. Prima

I viaggi della "Gazzetta"

14 NOVEMBRE 1934-XIII

A L O N D R A
per l'incontro di calcio
ITALIA - INGHILTERRA
(PASSAPORTO COLLETTIVO)

Partenza il giorno 12 Novembre

Quote da L. 720
a L. 1140

Per informazioni e programmi rivolgersi
al Comitato Viaggi e Gite della « Gazzetta dello Sport », Via Silvio Pellico 8,
Milano - Tel. 32-738 e Via Vittorio
Veneto, Albergo Ambasciatori - Roma.

HAROLD THORNE

IL BRIDGE-CONTRATTO IN MEZZ'ORA

Edizione italiana **Lire 5**

Il gioco del « bridge » che tanto successo ha ottenuto in tutti i paesi del mondo, è ora diffuso anche in Italia, tanto che non è azzardato affermare che i più popolari giochi di carte hanno subito una quasi completa disfatta.

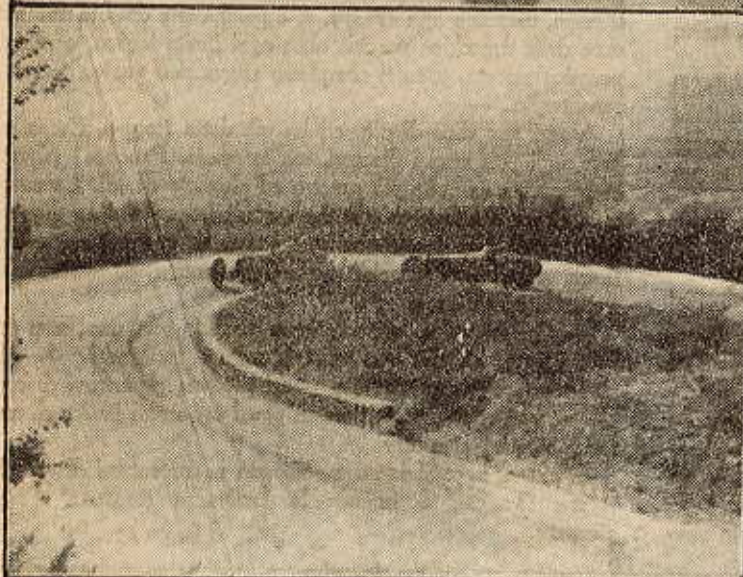
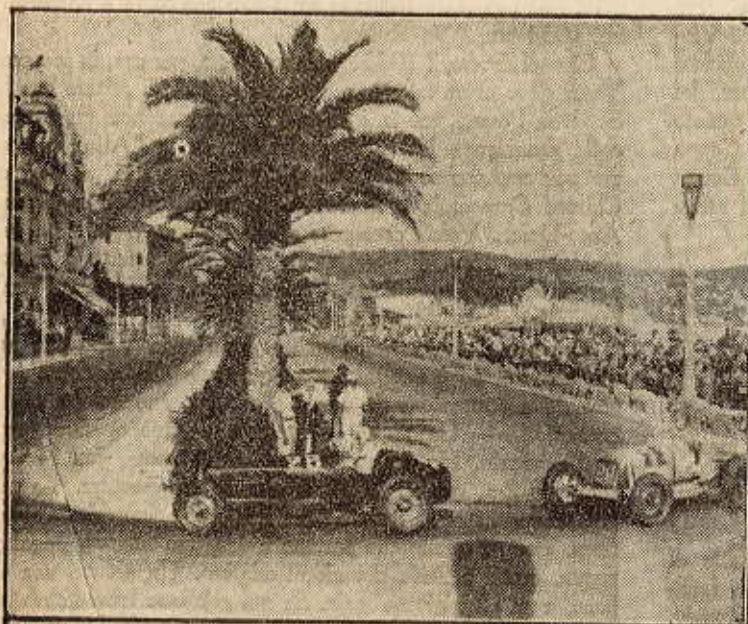
Per dare ai giocatori e agli amatori italiani del « bridge » un testo fra i più precisi e maggiormente autorevoli, si è ottenuta l'esclusiva della traduzione in italiano del volume del signor Harold Thorne, una vera autorità in materia. In Inghilterra in meno di un trimestre sono state stampate 200.000 copie del

BRIDGE-CONTRATTO IN MEZZ'ORA

e si può calcolare che un milione di esemplari circolino nel mondo nelle varie lingue.

Chi vuol conoscere il « bridge », vuol imparare a giocare e si propone di conoscerne non solo tutte le regole, ma altresì le indispensabili finenze, legge, studi e mediti le sagge norme del signor Harold Thorne, che è presentato dal signor Ely Culbertson, il più competente conoscitore del « bridge » nel mondo.

Inviando vaglia di L. 5 all'Amministrazione della Gazzetta dello Sport, Milano, Via Galileo Galilei, 5-bis, il volume sarà inviato a domicilio franco di porto.



In alto, da sinistra a destra: Varzi in curva, nel Gran Premio di Nizza, settima vittoria della stagione 1934 - Un passaggio di Chiron e Varzi nel Gran Premio di Tripoli - Qui sopra: Varzi dietro Trossi nella Coppa Ciano al Montenero, che lo vide affermarsi dopo accanita lotta con Moll. - Qui a fianco: L'arrivo a Brescia, nella Mille Miglia. Il vincitore fuma la trentottesima sigaretta

l'Auto-Union; seconda la Mercedes; terza l'Alfa Romeo di Chiron. L'Alfa non può vincere neanche il G. P. del Belgio, dal quale le bianche vetture sono assenti. Vince la Bugatti, dopo che Varzi e Chiron hanno dominato per metà corsa. Ma per dominare, le macchine hanno dovuto essere troppo spinte, e allora saltan fuori gli inconvenienti. Veramente Chiron ha fatto un volo in un fossato, ed è mera fortuna se se l'è cavata con un bagno fuori-programma.

Oramai i valori si sono precisati in tutta la loro potenza. Le vecchie Alfa nettamente dominate dalle nuovissime vetture germaniche, hanno il loro daffare a tenere testa alla Bugatti, anch'essa superiore in velocità. Varzi può vincere, da par suo, altre due corse: il Circuito del Montenero per la Coppa Ciano, a conclusione d'un estenuante duello con Moll, e il Gran Premio di Nizza. Prima di Nizza, nella Coppa Acerbo corsasi a Ferragosto, e che doveva costare la vita al-

l'indimenticabile corridore algerino, Varzi ha potuto compiere l'ultima grande impresa dell'annata. Ritardato irreparabilmente con la macchina con cui aveva iniziato la corsa, Varzi si ferma e prende il volante della vettura partita con la guida di Gherzi, che è in ritardo di cinque minuti. Ebbene Varzi riesce, nel volgere di pochi giri, rischiando al massimo e sfruttando, col suo colpo d'occhio eccezionale, ogni risorsa

della guida, a risalire sino alla prima posizione. Ma poi deve cedere, poichè il mezzo meccanico non lo sostiene più. Vincerà Fagioli, con quella Mercedes che sul chilometro lanciato ha palesato una superiorità di velocità sulle nostre vetture, dai 20 ai 30 chilometri. Questo significa che tanto Varzi quanto il povero Moll, per fare quel che s'è visto alla Coppa Acerbo, devono avere superato sè stessi. E con la Coppa Acerbo è chiusa anche la possibilità delle onorevoli affermazioni.

CAMPIONE D'ITALIA PER IL 1934

Gli altri tre Grandi Premi: Svizzera, Italia, Spagna, sono facile appannaggio dell'industria germanica. Nella corsa italiana, Varzi designato a minacciare la marcia dei leaders, arriva sino alla seconda posizione, ma v'arriva con una... marcia sola, e deve poi necessariamente arretrare. Quando Varzi cede il volante, la macchina non ha più che la presa diretta. Infatti Tadini, che lo sostituisce, non tarda a ritirarsi.

Come vedete, Varzi non ha troppo fortuna in fatto di macchine. Quando la monoposto Alfa Romeo poteva facilmente dominare, lui era alla Bugatti; passato all'Alfa Romeo, ben tre marche, ivi compresa sul finire della stagione la stessa Bugatti, sono superiori perchè più moderne.

Il nostro « Achille » ha ottenuto ugualmente, con sette, il

Il nostro « Achille » ha ottenuto ugualmente il record delle vittorie nell'annata; ha potuto mostrare e ridimostrare intero il proprio valore, ma la sua classe gli dava diritto a più ancora.

CINQUE VOLTE « MAGLIA TRICOLORE »

La stagione 1934 non è ancora terminata, mentre licenziamo alle stampe il fascicolo: mancano infatti le riunioni di Modena e di Napoli, ma Varzi è già, dopo tre anni... d'astinenza, nuovamente campione d'Italia. Egli ha così un record difficilmente eguagliabile: ha vinto due campionati motociclistici e tre campionati automobilistici. In moto è stato campione, come abbiamo visto, nel 1923 con la Garelli nella cat. 350 e nel 1926 con la Sunbeam nella cat. 500; in auto

nel 1929 con Alfa Romeo; nel 1930 con Alfa e Maserati; nel 1934 con Alfa Romeo.

Che gli riserba il 1935? Le corse sono, per ora, in sospenso. Varzi deve avere tutte le migliori intenzioni di restare con la Scuderia Ferrari, ma la « Ferrari » avrà macchine all'altezza della situazione? La risposta potrebbe darla l'Alfa Romeo, ma per ora non se ne sa niente. Intanto Varzi, al pari di Chiron, Caracciola e Nuvolari, ha provato l'originalissima Auto-Union. Volete conoscere su di essa un suo parere... originale? — Pare di viaggiare in un bagno turco: il caldo, per via del motore posteriore, lo si ha nella schiena, e i piedi sono refrigerati dal radiatore. —

Come giudizio tecnico, siamo a posto! Ma Varzi può anche darvelo, ed è naturalmente favorevole alla moderna tecnica della costruzione da corsa. Varzi spera molto dai nostri costruttori. — Un Jano — egli dice — può operare qualsiasi miracolo. Ho sperimentato personalmente, con la vecchia « P 2 », quale solidità abbiano le sue creature. Le vetture modernissime, a quanto pare, non sono ancora della stessa fibra, cioè di quelle che partono e arrivano sempre, regolarmente, come le Alfa dei giorni migliori. Un giorno una va bene, e un altro giorno male. Se noi abbiamo lamentato quest'anno, incidenti agli chassis, si è perchè si è dovuto far rendere delle macchine vecchie oltre ogni limite logico, e allora, necessariamente, tutto il complesso meccanico veniva messo a repentaglio. —

Varzi non dice di più, ed ha già detto troppo. Come sapete, egli non ama i discorsi, ma le opere. Peccato! Nessun conversatore sarebbe più preciso ed elegante di lui. La curva d'un discorso egli la sa prendere, come la curva d'un tormentato circuito. E inoltre ha una memoria ferrea, capace di fargli ricordare i benchè minimi particolari di tutti i suoi dodici anni di corse.

— Quella volta, quando avete scritto, ecc. ecc., non era vero niente. Perchè non vi siete meglio informati? — Ma come si farebbe, se Achille Varzi preferisce parlarvi di caccia anzichè d'automobilismo, di piatti croccanti invece di motori... magari arrostiti?

E allora, necessariamente, bisogna accontentarsi di vederlo tacere. Tacere, e fumare la centesima sigaretta d'ogni giornata.

LE VITTORIE AUTOMOBILISTICHE DI VARZI

1929

Circuito di Alessandria - Alfa Romeo P 2
Reale Premio Roma - Alfa Romeo P 2
Circuito del Montenero - Alfa Romeo P 2
12 ore di S. Sebastiano - Alfa Romeo 1750
Trieste-Opicina - Alfa Romeo 1750
Gran Premio Monza - Alfa Romeo P 2
Vincitore del campionato italiano

1930

Circuito di Alessandria - Alfa Romeo P 2
Targa Florio - Alfa Romeo P 2
Circuito di Pescara - Maserati 2500
Gran Premio Monza - Maserati 2500
Gran Premio Spagna a S. Sebastiano - Maserati 2500
Vincitore del campionato italiano

1931

Gran Premio di Tunisia - Bugatti 2300
Circuito di Alessandria - Bugatti 2300
Susa-Moncenisio - Bugatti 2300
Gran Premio dell'A. C. Francia a Montlhéry (in coppia con Chiron) - Bugatti 2300

1932

Gran Premio di Tunisia - Bugatti 2300

1933

Gran Premio di Monaco - Bugatti 2300
Gran Premio di Tripoli - Bugatti 2300
Circuito dell'Avus a Berlino - Bugatti 4990

1934

Mille Miglia - Alfa Romeo 2600
Circuito di Alessandria - Alfa Romeo P 3
Gran Premio di Tripoli - Alfa Romeo P 3
Targa Florio - Alfa Romeo 2600
Premio Penya Rhin (Spagna) - Alfa Romeo P. 3
Coppa Ciano al Montenero - Alfa Romeo P 3
Gran Premio di Nizza - Alfa Romeo P 3
Vincitore del campionato italiano

EMILIO COLOMBO - Direttore responsabile

Stabilimento Tipografico della «GAZZETTA DELLO SPORT»
Via Galileo Galilei, 5-bis - Milano