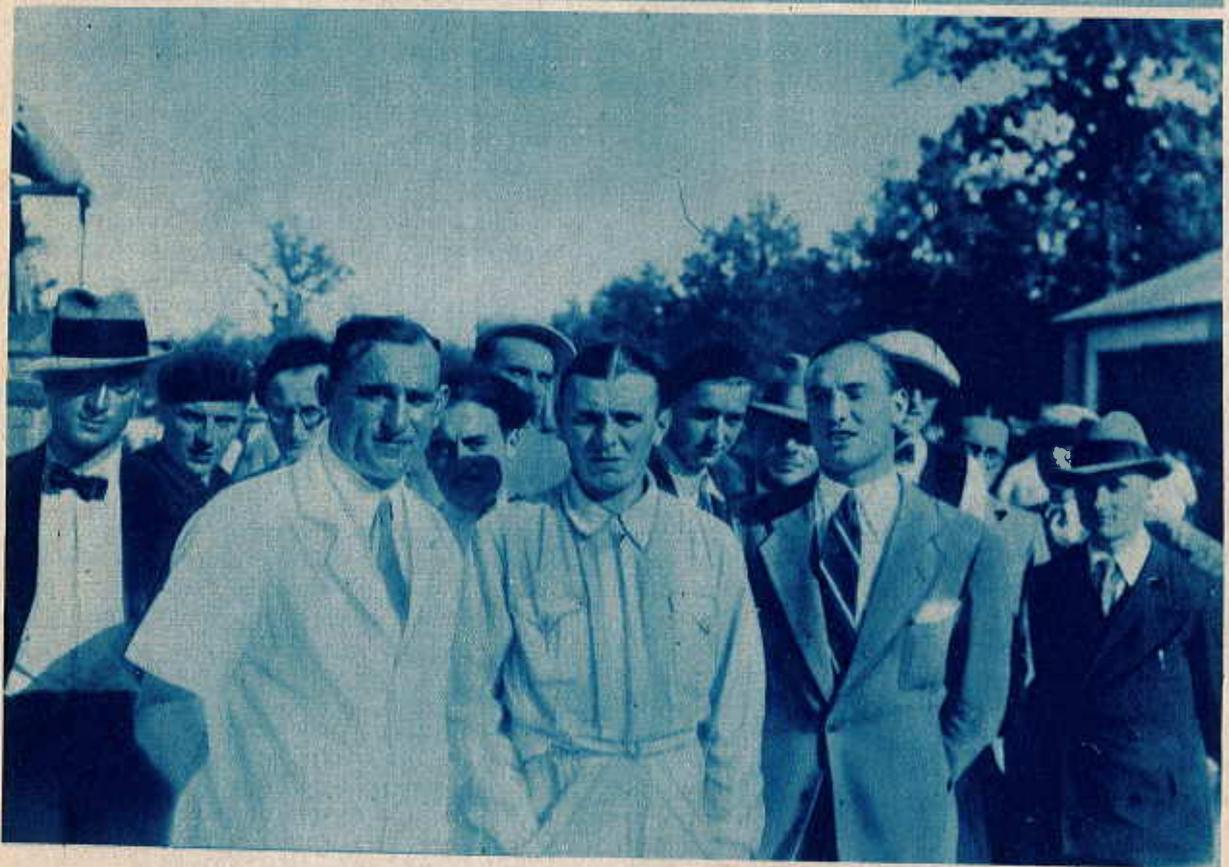


**ACHILLE**

**VARZI**

CENT.<sup>mi</sup>  
**50**



*Varzi con due suoi convinti ammiratori: Bosisio e l'ex-campione Pilotta, ora massaggiatore dell'Ambrosiana-Inter.*

## VARZI O NUVOLARI?

**L**o sport è certo la più bella manifestazione fisica, ed è scuola di coraggio, se non di temerarietà. Sospinto dalla passione, molla indispensabile a raggiungere il successo, chi vuol arrivare tempra in gara in gara i suoi muscoli ed il suo cuore, ed ogni impresa deve quindi essere da lui accettata ed affrontata con la più grande serenità.

Così il ciclista che deve sempre saper «ragionare» anche quando la battaglia infuria violenta; così il pugilatore che deve sempre saper preventivare la sua forza, ed oculatamente distribuirla «round» per «round»; così il cacciatore che deve sempre saper tenere i nervi a posto anche quando le vicen-

de della battaglia volgono a suo sfavore, e pertanto così volentieri si adatterebbe ad essere impaziente.

Ma, a mio giudizio, il campione sportivo che maggiormente dev'essere ammirato, perchè in misura maggiore deve avere una sua forza intima ed un maggior controllo di se stesso, è il campione automobilista. A bordo di velocissime macchine che rasentano e sorpassano i 200 chilometri orari, pur sembrando l'impresa temeraria, solo si può giungere ai migliori risultati attraverso il vero e puro coraggio; chè la temerarietà può essere talvolta di completo pregiudizio alla situazione. Grande lucidità di mente occorre al campione automobilista, oltre che saldi nervi

e cuore temprato d'acciaio: e nel fantastico carosello di bolidi, se l'unica visione dev'essere costituita dal traguardo d'arrivo e dalla vittoria finale, per giungervi occorre però saper anche sottoporsi ad una specie di calcolo, dove i coefficienti sono formati dal mezzo meccanico e dal mezzo umano. Osservate — se vi può capitare — questi campioni nell'imminenza della loro battaglia che li lancerà a velocità sbalorditive, alla conquista di un sogno di vittoria. E li potrete vedere più che mai tranquilli: sigaretta in bocca, attendono il « via » magari scherzando e celiando coi loro meccanici ed ammiratori; e sono ben meno impazienti di quanto lo possono essere e lo sono i loro stessi « tifosi », accalcati sui bordi della strada o allineati vicino al cemento della pista.

\*\*\*

Lo sport dell'automobilismo ha sempre avuto in Italia una brillantissima tradizione, tale che nessun'altra Nazione può presentarne di eguali, e per capacità di mezzi meccanici e per valore di piloti. È così che questo sport ha qui da noi la sua bella ed invidiata popolarità.

Dai gloriosi tempi di Vincenzo Lancia a quelli non meno brillanti di Felice e Biagio Nazzaro, dai poveri e grandi Antonio Ascari, Arcangeli, Brilli-Peri, Materassi, al valoroso ed indimenticabile Pietro Bordino. Quale altra Nazione può essere quanto noi in grado di poter allineare tanti bei nomi?

Nè il valore dei nostri piloti, oltre che della nostra meccanica, è oggi inferiore a quello dei campioni e macchine d'ieri: ecco il tenace e « duro a morire » Giuseppe Campari, ecco il valoroso quanto modesto Baconin Borzacchini, e poi Fagioli, e Gherzi, e Taruffi, e Siena, e via via tutta una collana di rispettabilissime firme.

Grande è il valore di questi piloti ultimi nominati; pure — sopra tutto e sopra tutti — vi sono due nomi che ancor maggiormente brillano di vividissima luce: ci sono quelli di Achille Varzi e di Tazio Nuvolari.

Voler dire che le battaglie motoristiche italiane (e non solo italiane!) di questi ultimi anni siano solo state impennate su questo binomio, sarebbe per lo meno ingiusto. Ma è però fuor di dubbio che, il maggior interessamento è sempre stato creato dal confronto tra questi due grandissimi ed attualmente assolutamente imparagonabili campioni, veramente degni uno dell'altro, per valore di vittorie conquistate e per capacità ed abilità.

E tra i due è una rivalità schietta e sana, improntata dalla più grande sportività. È per Varzi e Nuvolari nell'automobilismo, così come nel ciclismo è per Binda e Guerra. Ad ogni vigilia di gara, intenditori, appassionati e tifosi si trovano dinnanzi, allo stesso modo come per Guerra e Binda, un dilemma altrettanto classico: « Nuvolari o Varzi? » Non è detto che l'interrogativo sia bellamente accettato e lasciato crescere come un'incognita nella quale approfondire e venirne a capo è impresa inutile. Nol... Che anzi critici sportivi si pongono di fronte tutte le eventualità ed analizzano — è il caso di dire « tenacemente » — possibilità e probabilità, esaminando attentamente percorso e potenza di macchina, e po-

nendo in rapporto i gusti del pilota con quello che potrà essere l'andamento della gara, e la sua conformazione.

Ma dire che si possa preventivamente venire a capo di qualcosa no, non lo si può dire. La bella rivalità sportiva tra Tazio Nuvolari ed Achille Varzi, se a tante discussioni di tavolino dà luogo, non è certo a tavolino che può essere risolta; è nella battaglia ch'essa avrà la sua soluzione. Ma, badate bene! Sarà risoluzione provvisoria, che la rivalità è destinata a ripetersi di domenica in domenica, o meglio di gara in gara.

Tant'è l'equivalersi dei due campioni.

Quel che è bello e che rende simpatica e maggiormente ben accetta questa rivalità che pur è sentita ed è tenace, è la cavalleria con cui essa è condotta. Irriducibili avversari sul terreno di lotta, appena questa è terminata, da chiunque dei due sia stata riportata la palma, potrete in essi ammirare due autentici amici.

Ed è dei forti questa innata cavalleria, e questa reciproca stima.

## LA NUOVA LOTTA

E sono senza false modestie.

C'è stato chi si è voluto prendere la soddisfazione di porre, ai due campioni, una domanda che poteva sembrare molto imbarazzante. Chiese, quel tale, a Varzi:

— Chi è, a vostro parere, il più forte pilota d'Italia?

Non un attimo d'indecisione o di titubanza nel « galliatese », per cercare la risposta:

— Sono due, i migliori piloti: Nuvolari e Varzi! Ed eguale fu la risposta di Nuvolari.

Questo vuol veramente dire conoscere, oltre che se stesso, anche l'avversario.

Perchè infatti nessuno può parere, se disinteressato e sereno, di una superiorità assoluta dell'uno sull'altro campione; i risultati ottenuti in tanti anni di lotte e di battaglie, stanno a confermare inequivocabilmente l'asserto.

Se talvolta la Vittoria ha premiato, per un certo periodo di tempo, l'uno più continuamente dell'altro, ciò è stato unicamente e solamente perchè l'uno più che l'altro aveva a disposizione un mezzo o più veloce o più resistente o comunque meglio attrezzato per la battaglia che si combatteva. Sia Nuvolari che Varzi si sono trovati, volta volta, in tali condizioni. Da notare questo, che è quanto più maggiormente fa dar risalto alla loro grandissima classe: anche quando il loro mezzo era inferiore, mai, nessuno dei due, ha desistito dalla lotta, nè mai, uno dei due, ha passivamente accettata la sconfitta, si è dichiarato vinto e senza speranza! Nonostante la differenza di rendimento di macchine i due hanno sempre egualmente saputo minacciarsi scambievolmente, elevandosi al disopra di un palmo della classe sfoggiata dai compagni e colleghi di corse.

Se oggi è risorta forse più forte e più potente che prima, non è certo solo da oggi che la rivalità sportiva divide — idealmente — e Varzi e Nuvolari. È roba vecchia, ed occorre andar indietro diverso tem-

po, più anni, per trovare le prime avvisaglie di questa disfida, che è certo tra le più rappresentative e le più significative, oltre che più brillanti, che il campo sportivo ci può offrire. Poniamo, per fare una data, il 1925, benchè anche prima i due valorosi contendenti già avessero avuto occasione di trovarsi a confronto e di darsi accanita battaglia.

Combattevano allora i due, in motocicletta, e ad ogni scontro era un nuovo duello appassionante che faceva fremere d'entusiasmo folle e folle, dando origine a tenzoni che solo sul filo del traguardo si concludevano.

Dal 1925! Sono quindi ben otto anni che la questione di questa rivalità vive e rimane insoluta! Prima in motocicletta, poi su quattro ruote, la lotta non ha avuto un sol attimo di tregua, nè mai uno dei due contendenti ha potuto far tanto da poter essere considerato superiore all'altro.

\*\*\*

Forse lo scorso anno, nella stagione 1932, qualcuno poté parlare di una definitiva superiorità di Nuvolari su Varzi: la continua, costante e netta collana di vittorie del nervoso campione mantovano, poteva far credere in questo, e in questo credeva, anche in buona fede, chi non sapeva o non voleva approfondire le cose; chi, non voleva tener conto della stragrande superiorità dell'«Alfa Romeo» — macchina di Nuvolari, — sulla «Bugatti» — macchina di Varzi. Credeva a ciò chi non sapeva o non voleva tener conto delle imprese che il galliatese, avendo a disposizione un mezzo meccanico nettamente inferiore, pur riusciva a condurre a termine; ed erano imprese superbe se si tiene conto dell'«handicap» di cui Varzi era svantaggiato; e il fatto che Nuvolari abbia costantemente vinte le competizioni non diminuisce il valore sportivo di Varzi. In due anni, solo tre furono le vittorie che ad Achille Varzi fu dato raggiungere. Una sola nella scorsa stagione: il Gran Premio di Tunisi, mentre poi, nelle corse automobilistiche, Nuvolari, Nuvolari, Nuvolari.

Era dunque da considerarsi ormai al tramonto, Achille Varzi? Non poteva, dunque il galliatese, ormai più competere col suo grande e meraviglioso rivale Tazio Nuvolari, e costui poteva dunque dichiarare di aver «surclassato» l'amico ed avversario Varzi?

Qualcuno lo credette, ma chi l'ha creduto s'è dovuto ricredere!

All'inizio dell'attuale stagione l'«Alfa Romeo», e con essa Tazio Nuvolari, conquistava un'altra brillantissima vittoria al Gran Premio di Tunisi: vittoria incontrastata, netta, si può dire schiacciante. Era dunque il ripetersi dei risultati dell'anno precedente con l'abbonamento ai primi posti per l'«Alfa Romeo» e per Tazio Nuvolari? Tutto sembrava lasciarlo credere e la vittoria conquistata da «Nivola» nella «Mille Miglia», anche se in queste gare Bugatti e Varzi erano assenti, confermavano tale convinzione.

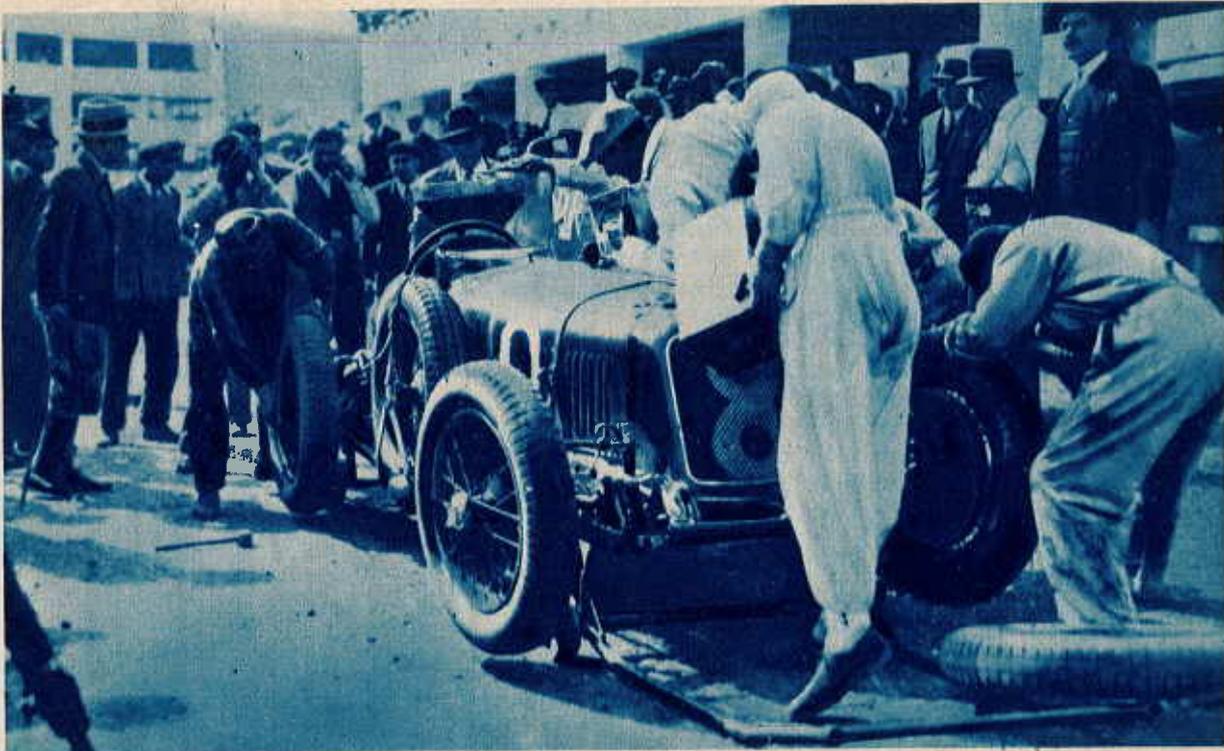
Ma ecco, a dar il primo allarme della nuova lotta, veniva subito dopo il G. P. di Montecarlo; la «Bu-



*Circuito del Lario: Varzi al rifornimento.*



*Varzi riceve le congratulazioni del comm. Colombo.*



*Un rifornimento di Varzi.*

gatti» presenta un nuovo tipo di macchina, mentre l'«Alfa Romeo» non partecipa ufficialmente alla corsa, ed abbandonata la gloriosa monoposto, Nuvolari è al volante della 2300. Data questa situazione è vivissima l'attesa per il nuovo confronto; così come altamente entusiasmante risulterà la gara e la lotta tra i due vecchi rivali.

Subito al primo giro Nuvolari era in testa al veloce carosello di bolidi lanciati a piena velocità, talonato da vicino da Varzi. Cento giri doveva durare la guerra. E per ben novantanove giri, non più di dieci, venti metri dividevano le due macchine. Or l'uno, or l'altro è in testa, ma nessuno può acquistarsi un decisivo vantaggio. All'ultimo giro Varzi attacca a fondo. La vettura di Nuvolari è subito dopo invasa da una nuvola di fumo, e mentre il mantovano deve arrestarsi, il galliatese taglia trionfalmente il traguardo.

Ecco il commento dei giornali:

«Questo Gran Premio di Montecarlo si è risolto in un duello a fondo tra i due grandi assi e rivali italiani Nuvolari e Varzi. Gli altri sedici corridori in gara hanno fatto la parte del coro, e il solo Etancelin, oggi irruente e combattivo come raramente lo abbiamo veduto, si è assunto il ruolo di comprimario per buona parte della corsa, senza mai peraltro minacciare seriamente i due italiani che hanno fatto insieme tutta la gara in testa.

«È la prima volta che questo duello Varzi-Nuvolari, tanto discusso e tanto atteso, dagli appassionati e dai sostenitori dei campioni, si conclude e si può dire, regolarmente, ossia sino alla fine della corsa. Molte volte Varzi e Nuvolari si erano trovati di fronte, ma mai avevano potuto lottare ad armi pari

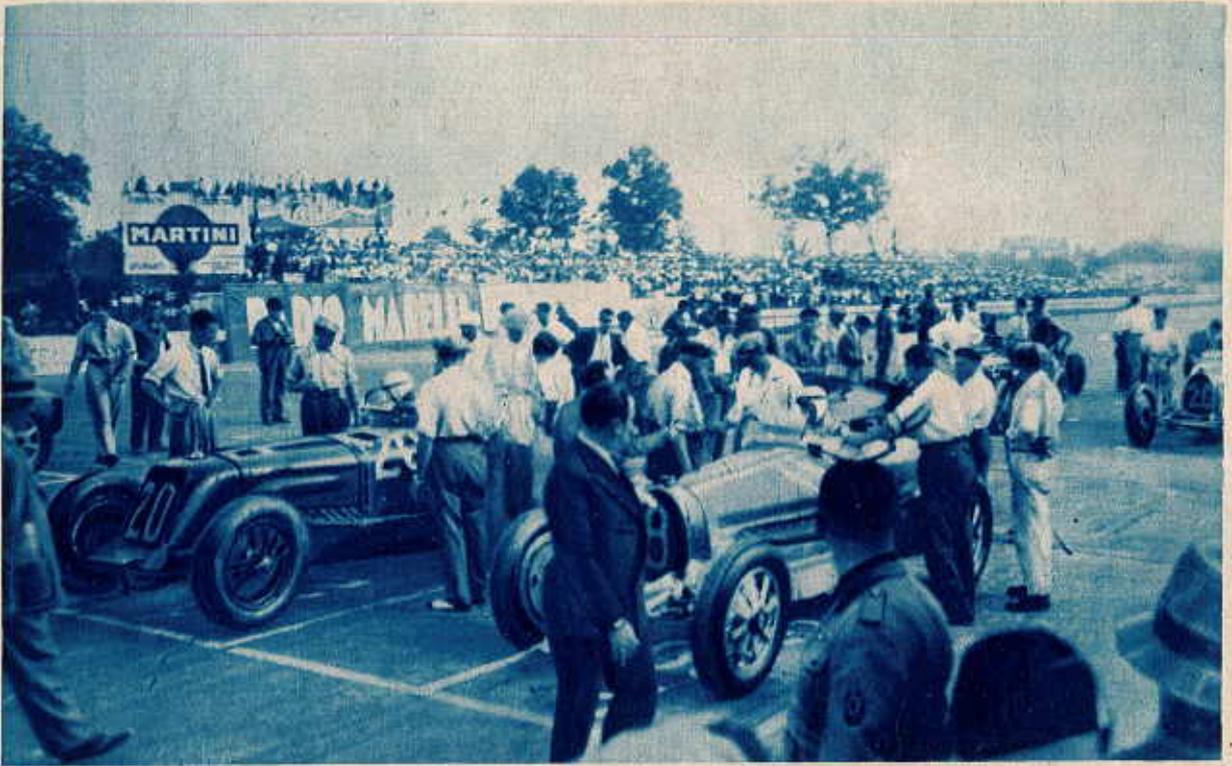
come oggi e mai era accaduto che arrivassero entrambi sino quasi al traguardo assieme. L'ultima volta al Montenero, tre anni fa, il duello era stato iniziato decisamente, tanto che tutti e due avevano dovuto subire gli effetti della violenta battaglia. L'anno scorso la netta superiorità del mezzo affidato a Nuvolari e la sfortuna che ha perseguitato il galliatese per tutta la «stagione» non hanno mai permesso quel confronto che gli sportivi attendevano.

«Questo Gran Premio di Montecarlo avrebbe dunque risolto una questione di superiorità che si trascina da anni? A nostro parere no; sia perchè non si offusca con una sola prova una carriera fulgidissima come è quella di Tazio Nuvolari, sia perchè l'andamento della corsa fu tale che il vinto ne esce superbamente con tutti gli onori, sia perchè bisogna pur tenendo conto che Nuvolari, durante l'ultimo emozionantissimo e combattutissimo giro, restò disarmato, senza neppure la possibilità di portare a termine la corsa che lo aveva visto per buona parte in testa».

La «rivincita» Varzi-Nuvolari avrebbe dovuta aversi subito dopo al Circuito Pietro Bordino ad Alessandria, ma purtroppo Varzi si vedeva rifiutata l'iscrizione perchè presentata con 24 ore di ritardo sul termine fissato, e così «Tazio» non aveva eccessiva difficoltà per trionfare.

Al proposito della discutibile decisione che veniva ad escludere Varzi dal nuovo interessantissimo confronto, Giovanni Canestrini, scriveva:

«Fino a poche ore dalla corsa si era sperato che Achille Varzi potesse partecipare alla competizione e, tutta la folla enorme convenuta dalle città vicine si riprometteva di assistere ad un nuovo duello fra



Fagioli e Varzi alla partenza.

i due assi, ma all'ultimo momento un divieto della Commissione Sportiva del R.A.C.I. obbligava il galliatese a rinunciare alla gara. La sua iscrizione era giunta fuori del termine stabilito dal regolamento ed a nulla era valso l'intervento degli organizzatori. Il regolamento è regolamento e non c'è nulla da obiettare. Era se mai da prevedere a tempo la dannosa vicinanza del Gran Premio di Montecarlo.

« Nessuna colpa può, poi, addebitarsi a Varzi, che non poteva mandare la iscrizione senza prima attendere i risultati della competizione monegasca.

« Ma le disgrazie non capitano mai isolate e come non bastasse questo inatteso forfait anche il maltempo volle intervenire a guastare la corsa che aveva, malgrado tutto, richiamato una folla veramente degna di una grande manifestazione, folla che s'addensava lungo gli otto chilometri di circuito.

« La prima batteria eliminatória potè disputarsi in condizioni regolari, ma all'inizio della seconda eliminatória, incominciò a piovere dirottamente rendendo le lisce strade del circuito pericolosissime e traditrici.

« Durante la finale la pioggia imperversò con maggior violenza e, se fecero miracoli di equilibrio i corridori, addirittura stoica fu la folla che rimase imperterrita ad aspettare la fine della corsa per applaudire il suo beniamino, Tazio Nuvolari, dominatore della gara e, come sempre, brillantissimo.

« In realtà Nuvolari non ebbe oggi avversari nella batteria eliminatória — disputata ancora su terreno asciutto — dopo qualche scaramuccia con il compagno di scuderia Brivio, battè facilmente il record del giro che Varzi aveva segnato nel 1931, migliorandolo di circa due chilometri; e nella finale giocò a rim-

piattino con Trossi, lui pure compagno di squadra e presidente del gruppo Ferrari.

« Fu quest'ultimo duello cortese, quasi una accademia di audacia e di stile tra il mantovano ed il valoroso gentleman biellese il quale, lanciandosi sulla scia di Nuvolari, non lo perdette di vista, riuscendo a segnare il miglior tempo nella finale ».

Ed ecco profilarsi all'orizzonte una battaglia ancor più amorosamente attesa: il Gran Premio di Tripoli, se non altro per la lotteria dei milioni. Gara entusiasmante: Varzi e Nuvolari lottavano coda a coda per diversi giri, e solo al traguardo il galliatese riusciva ad aver ragione « per un attimo » del suo forte rivale. Stralciamo dalla « rosea »:

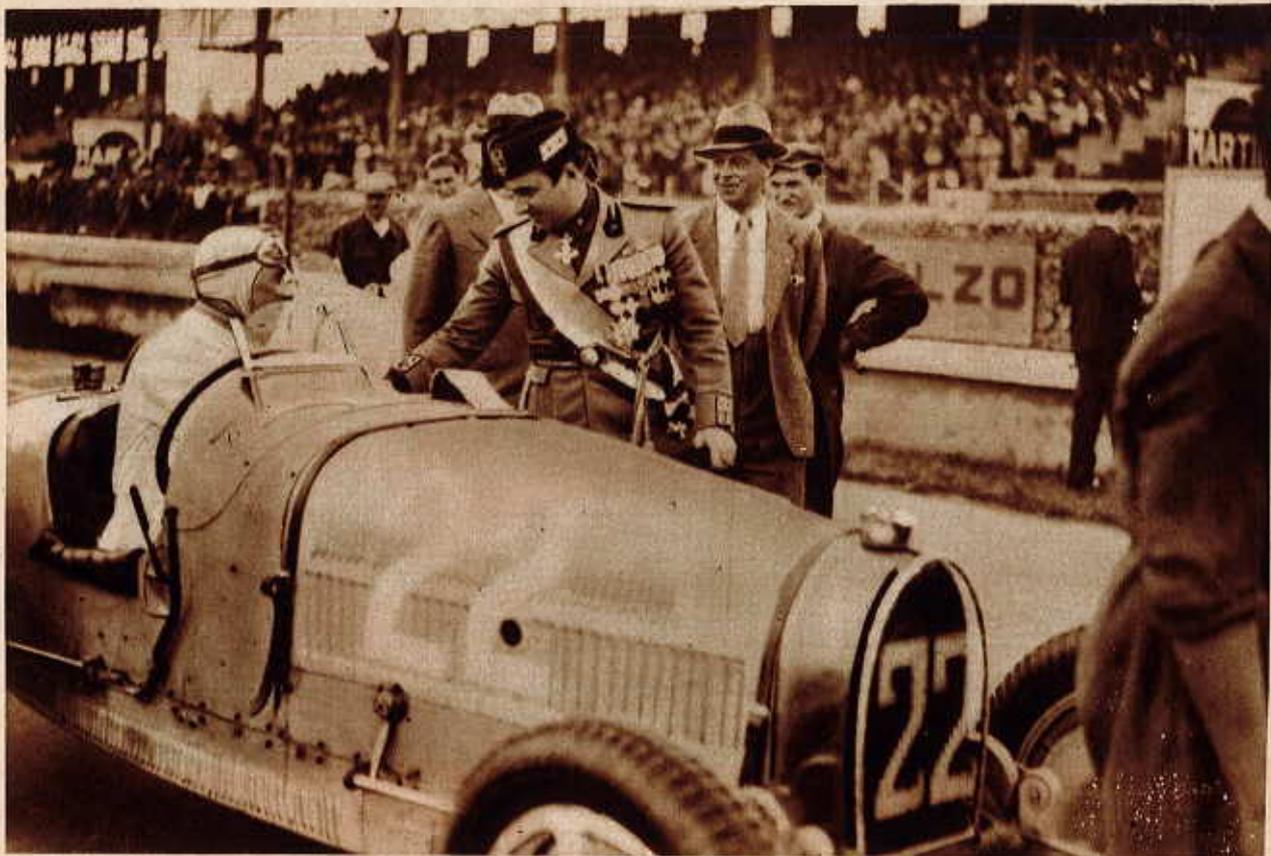
« Varzi si mantiene al comando durante il 27°, 28°, e 29° giro ma a questo punto Nuvolari riesce a superare il suo grande avversario ed a riprendere la testa. Grande agitazione fra la folla. Siamo alla fine della gara ed i due campioni lottano ancora per qualche secondo di vantaggio!

« È facile comprendere con quale ansia si attendesse il sopraggiungere dei due uomini di punta alla conclusione del trentesimo ed ultimo giro.

« Si traeva un profondo respiro perchè era una macchina rossa la prima a sbucare dall'ultima leggera svolta. Nuvolari era dunque primo. Però Varzi è vicinissimo e spara le sue ultime cartucce.

« Gli ultimi cento metri. Come si assistesse all'emozionante epilogo di una corsa ciclistica di velocità ecco che Varzi si avvicina al mantovano, gli si porta a lato, e poi, guadagnando centimetro per centimetro, riesce a superarlo di pochissimo.

« L'entusiasmo degli spettatori raggiunge il diapason. La battaglia finale è stata di una bellezza su-



S. E. Starace si congratula con Varzi.

perba. Del resto anche la vittoria di Varzi, benchè ottenuta con una macchina straniera, costituisce il trionfo di un italiano ».

Seguivano il Circuito dell'« Avus » a Berlino che si chiudeva, a 207 all'ora, con la vittoria di Varzi che veniva salutato dalla Germania di Hitler con le note di « Giovinezza ». Nuvolari, costretto a disputare la corsa con dei rapporti che mal si adattavano alle caratteristiche della pista, non poteva questa volta competere col galliatese, e finiva terzo a pari merito con Borzacchini.

Nuvolari, e con lui l'Alfa-Romeo, tornavano alla vittoria nella gara in salita al Klausen a Berlino, alla quale però Varzi e Bugatti non vi partecipavano.

Come si vede, dunque, i due campioni sono più che mai sul piede di guerra, e più che mai essi dimostrano di equivalersi e esser parimenti forti, e parimenti superiori a tutti i loro colleghi in Patria e oltr'Alpe.

La stagione 1933, che batte ora il suo pieno vigore, saprà quindi darci, attraverso Achille Varzi e Tazio Nuvolari, nuove belle emozioni, ma con tutta probabilità, al pari di tant'altre stagioni che l'hanno preceduta, non potrà dirci definitivamente la sua parola circa la superiorità dell'uno o dell'altro campione. Si somigliano troppo — almeno attraverso le loro vittorie — perchè sia possibile preferire o Varzi o Nuvolari.

Quello che sarebbe veramente bello — ed è più bello perchè irrealizzabile — sarebbe il poterli porre di fronte, con una macchina di pari potenza e... fa-

cendo in modo che la sfortuna non tronchi loro la gara e le possibilità. Allora il duello sarebbe semplicemente fantastico, e la passione non conoscerebbe limiti.

A parità di mezzi, chi vincerebbe?

— Achille Varzi! — rispondono da Galliate.

— Tazio Nuvolari! — ripetono da Mantova.

— Ai posteri l'ardua sentenza! — aggiungiamo noi!

## VARZI

Achille Varzi è piemontese.

È nato trent'otto anni fa da Angioletta Colli e da Menotti Varzi, a Galliate, grossa ed indubre borgata del novarese, famosa (se non proprio celebre) per le numerose sue tessiture e per certi suoi gustosissimi « marzapani » che, a quanto pare, al solo nominarli ai buongustai corre l'acquolina in bocca!

Famiglia abbastanza illustre quella di Varzi; tra l'altro uno zio di Achille, l'on. Ercole, uno dei più rinomati industriali tessili d'Europa, è deputato alla Camera Fascista.

Prima che Achille si dedicasse a divenire quel po' po' di campione che è, in casa Varzi di sport non se ne masticava gran che.

Ed è curioso conoscere come Achille sia arrivato allo sport motoristico.

Forse perchè preso, su per giù, come quasi tutti i campioni arrivati, dalla smania di fare altrettanto dei nomi allora popolari? No, se questo venne, venne dopo, ma prima ci fu qualcos'altro.



*Varzi dà gli ultimi tocchi alla macchina prima della partenza.*

Achille, terminati gli studi elementari a Galliate, frequentava gli studi medii a Novara. Veramente non era solo gli studi, quelli che Achille frequentava a Novara, ma anche una certa pasticceria del centro. Peccato di gola? o invece peccato di cuore? Era Varzi attratto dal profumo e dalla freschezza dei vari « bignet », « cannoncini », « meringhe » ecc. o non era invece ad attrarlo il profumo e la freschezza della bella e giovane graziosa cassiera del locale? Propendiamo più per la seconda che per la prima ipotesi.

Il fatto è che il ragazzo, allora su per giù diciassettenne, sentiva imperioso il bisogno di recarsi tutte le sere al capoluogo di provincia. Novara dista da Galliate sei o sette chilometri. C'erano allora delle asmatiche vetture tramviarie a disposizione per il percorso, ma più volte Achille preferiva la bicicletta, se non altro per non dover sottostare ad un « orario » per il ritorno. A fine d'anno Achille supera brillantemente la classe: intelligente per natura non doveva aver faticato troppo per raggiungere l'« exploit »!

Per premio lo zio gli acquista una rombante motocicletta. Al ragazzo sembra di toccare il cielo col dito: Capirete, adesso a Novara, poteva recarsi quando voleva e come voleva lui. E fu proprio in questo andare e venire che cominciò a formarsi in lui la passione per il motore. Guidava magnificamente, era audace e veloce; non tardò molto a strabigliare gli amici con le sue prodezze. Ed un bel giorno, così

*Varzi ha terminato, a Monza, una sua vittoriosa fatica.*



senza avvedersene, giunse a sentire una pazzia voglia di scendere in corsa. Debuttò in occasione di una modesta gara novarese, ma per quanto modesta era pur sempre dura per il debuttante che non seppè far di più che piazzarsi alla bell'e meglio. Forse più che in ogni altro campo di attività sportiva il tirocinio è duro e faticoso nel campo motoristico.

Per niente smentato da quel suo debutto non eccessivamente brillante egli teneva duro, e conquistava presto le migliori posizioni tanto da esser già nel 1922 considerato all'altezza dei più abili campioni.

Aggiungiamo che la passione attaccava presto anche ad un suo fratello; Angelo che doveva anch'egli diventare un forte campione, e che ora pur tenendosi lontano dallo sport attivo, ne è pur sempre un fervente appassionato.

### DALLE DUE... ALLE QUATTRO RUOTE

Benchè più giovane, ed anche se di temperamento meno esuberante ed impaziente (e forse proprio per questo che gli permetteva una più serena valutazione di fatti ed un miglior calcolo per saper meglio affrontare e superare gli ostacoli che il tirocinio pone contro i novizianti) al confronto di Nuvolari, fu Achille Varzi ad affermarsi più presto tra i più promettenti campioni e ad attirarsi le simpatie degli appassionati e l'interessamento della stampa. Lo sport motociclistico era allora in Italia ben più in auge di quanto lo sia attualmente; la specialità contava campioni a bizzeffe, e tanti dei bei nomi che erano allora tanto popolari sono poi tragicamente scomparsi: Mariani, Raggi, per non dire che dei più noti. E c'erano poi Biagio Nazzaro, e poi Winkler, Gnesa, Opessi, Rava, Vailati...

Debuttante nel 1920, il cammino di Varzi è invece stato abbastanza rapido e sufficientemente convincente; l'anno del tirocinio vero e proprio rimane per lui il solo 1921; in questa stagione partecipa a numerose gare, ma non sa andar più in là dell'onorevole piazzamento. Una sola vittoria, ottenuta in una corsa secondaria ad Alessandria di fronte a figure non certo di primo piano, è quella che premia la sua volontà e che lo sprona a proseguire nel cammino intrapreso.

Nel 1922, invece, le cose cambiano aspetto; inizia la stagione imponendosi nel circuito del Tigullio, e per tutta l'annata si afferma come uno dei migliori campioni di motociclismo. Nel 1923 le promesse sono più confortanti. Ed Achille Varzi a chiusura stagione, si trova al comando della classifica per il campionato italiano, e si aggiudica il titolo.

Dopo di che, le vittorie non si contano più. Va anche all'estero, e si aggiudica lusinghiere affermazioni; al Tourist Trophy, la famosa gara inglese che si disputa all'isola di Man e che raccoglie ogni anno il fior fiore dei campioni, Varzi è concordemente classificato dai tecnici inglesi come il miglior guidatore del mondo.

### UN TEMPERAMENTO

Achille Varzi è un «freddo», non si lascia trascinare all'entusiasmo di fronte a nessun spettacolo. È compassato in tutto; non conosce... neppur di vi-

sta, il gesto spettacolare. La sfortuna lo ha fatto più volte suo bersaglio; neppur una parola di rammarico, e neppure di sfiducia avrete potuto udire dalle sue labbra anche se il colpo disgraziato gli costava una vittoria che poteva ormai sembrare come certa. Piemontese... di quel Piemonte che da Nazzaro a Bordino tanti bei nomi ha dato all'automobilismo italiano, dell'Achille Varzi in gara non si sa se ammirar più la sua calma pressochè proverbiale o il suo stile perfetto, la sua freddezza a prova di bomba o la sua autorità di condotta di corsa.

D'una regolarità sconcertante, egli è veramente il «matematico» dei campioni del volante. È da ricordarsi la sua gara rimasta pressochè famosa, del G. P. Bordino del 1929 sul circuito di Alessandria, quando vinse da dominatore fornendo tra il suo giro più veloce e quello meno veloce, uno scarto di soli 2"! Fu quello un prodigio di regolarità, tanto più rimarchevole se si trattava di una gara di velocità!

Un temperamento da dividersi così, quello di Varzi; cuore da napoletano, mascherato dalla rudezza e freddezza piemontese. Questo è quanto ne disse di lui un brillante giornalista torinese, e mai definizione fu più calzante a pennello di questa. Classificato «campionissimo» dai competenti che si sono interessati ed hanno studiato il suo stile, egli è veramente completo in tutti i numeri che sono richiesti per formare il grande campione.

Ricordate quanto Varzi seppe dare a Monza nel 1929? Una settimana più tardi d'aver conquistata la palma del Gran Premio Automobilistico Milano, egli trionfava anche nel G. Premio Motociclistico delle Nazioni. E se si pensa che allora, come adesso, tali gare, sia in campo automobilistico che motociclistico, sono considerate tra le più classiche non vi sarebbe bisogno di aggiungere altro per illustrare tutta la forza e tutta l'abilità di Achille Varzi.

Quello stesso G. P. Automobilistico Milano, contribuiva poi a far risaltare quante e quali qualità questo campione possedeva. Balzato in testa subito dopo la partenza, dopo qualche giro era costretto ad arrestarsi per un banale incidente.

Sorpassato dagli avversari, quando ripartiva aveva poco meno di un giro di svantaggio sul povero ed indimenticabile Luigi Arcangeli, che aveva preso il comando della corsa. Ce n'era abbastanza per ritenerlo ormai tagliato fuori dalla lotta.

Invece, tra l'entusiasmo degli spettatori, riguadagnava terreno con tenacia regolarità, ed a venti metri dal traguardo finale, quando già Arcangeli era sicurissimo della vittoria, lo sorpassava e gli soffiava il primo posto.

Si giunse allora a ribattezzare l'Autodromo in «Varzodromo»!

Gran campione, Varzi; e nessuno lo può negare che a parlar per lui sono le sue vittorie, ed ancor più il modo come alcune di esse sono state riportate. Pure, se popolare lo è in modo inequivocabile, non è però «popolarissimo»; vorremmo cioè dire che se Varzi tutti sanno chi è, e cosa vale pure i favori che egli raccoglie, pur essendo tutt'altro che ristretti, non sono però quelli che la sua luminosa classe e l'entità



*Le « tifosi » illustri non mancano alle manifestazioni automobilistiche: ecco l'attrice cinematografica Sandra Ravel alla partenza della « Mille Miglia ».*



*Dopo una delle tante vittorie Varzi è preso d'assalto dagli ammiratori. Accanto al grande campione è il suo meccanico Gianella che doveva poi tragicamente perire.*

dei successi da lui riportati, gli dovrebbero far meritare. Come si spiega la faccenda?

Varzi ha in certo qual modo, come carattere e come temperamento, più di un punto di contatto con un altro campione che sù per giù subisce lo stesso trattamento in un certo campo di sport: Alfredo Binda.

Anche Varzi come Binda è un modesto, anche Varzi ha, come Binda, il sorriso fotogenico. Varzi appartiene alla categoria degli « aristocratici dello sport ».

Rifugge dal crearsi attorno popolarità artificiose; lui si accontenta di vincere le corse e subito dopo il traguardo finale se la squaglia, quasi quasi lo impressionino o lo infastidiscano le manifestazioni di simpatia. Poi, di lui, non si sente più parlare che fino ad un'altra sua vittoria.

Ma oltre a questo v'è un'altra ragione, che, alla fin fine dev'essere anche la più importante; ed è questa: che, sia in motocicletta che in automobile, Achille Varzi è stato di tanto in tanto al servizio di marche straniere.

Con la moto per la « Triumph », con l'auto per la « Bugatti ». È così se a qualcuna delle sue vittorie, ottenute con tali macchine, si è visto salutare all'arrivo da ondate di fischi.

Molto più che una colpa di Varzi, tutto questo altro non è che difetto di comprensione da parte della folla. Ed è una volta di più un riflesso della rivalità sportiva Varzi-Nuvolari.

In un primo tempo entrambi i campioni correvano per una medesima marca: per la « Bianchi » in motocicletta, per l'« Alfa Romeo » in automobile. Ma si sa come si può andare a finire quando ci sono due galli in un pollai!!! Nessuno dei due, conscio ed edotto della propria forza, vuol sottostare all'altro e farne il servitore. Così che ad un certo punto ci si trovò di fronte al dilemma: o Varzi o Nuvolari. In ambedue i casi, a cedere fu Varzi; era pertanto naturale che Varzi dovesse poi cercarsi una macchina che egualmente gli permettesse di poter concorrere con probabilità di successo contro i suoi avversari.

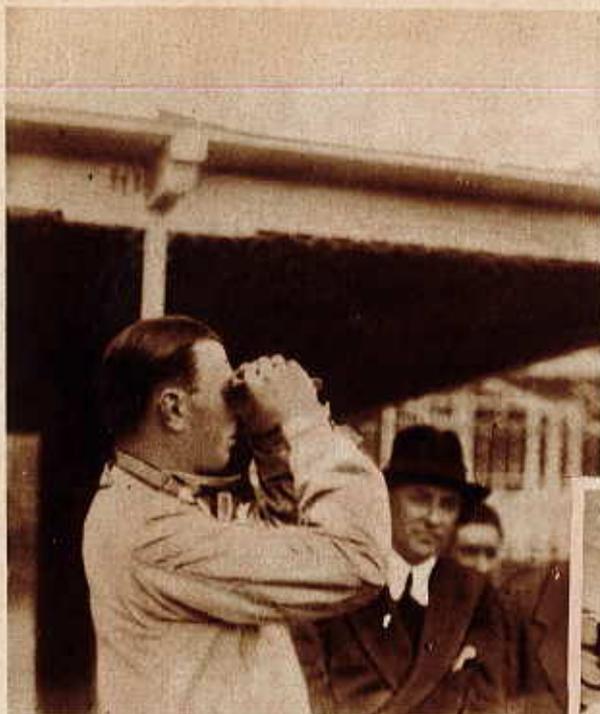
E se la scelta cadde sulla « Triumph » in motocicletta, e sulla « Bugatti » per l'automobile, la cosa è più che naturale, e Varzi ne è giustificatissimo ne glie se ne può fare minima colpa. Ciò dovrebbe prender nota chi crede in una scarsa italianità del campione galliatese, il quale, non guasta al proposito aggiungere, fu fascista della prima ora!

Ciò non toglie, comunque, che dallo sportivo sereno e bempensante Achille Varzi sia considerato come campione al quale occorre fare tanto di cappello. Così come del resto, ampiamente si merita.

#### VARZI « L'ANTIPATICO »

Dicevamo più addietro d'una certa affinità, almeno di carattere, tra Alfredo Binda ed Achille Varzi. Ed anche Varzi, come Binda ha conosciuto l'amarezza di fischi levatisi a salutare alcune sue vittorie.

Ciò avvenne a Monza quando Varzi vinse in mo-



Sopra: A Monza: Varzi osserva Nuvolari che si allena. - A destra: Tifosi del «galliatese» in posa dinanzi all'obbiettivo. - Sotto: Varzi saluta Mario Gherzi alla partenza per la Milano-Napoli.



toxicletta con la «Triumph», ciò avvenne a Monza ed in altri luoghi quando Varzi passò vittorioso sulla sua «Bugatti». Perché? Perché Varzi è un «antipatico». Così lo ha definito «Carlin» sul «Guerin Sportivo», accomunando Varzi con Binda, la Juventus e l'arbitro Carraro nel gruppo degli antipatici dello sport.

E di Varzi «Carlin» ha scritto; prendendo lo spunto dall'incidente di carattere burocratico di Alessandria:

«Il caso Varzi è molto simile a quello di Binda. Parrà strano: ma agli stessi uomini succedono le stesse cose, magari nello stesso giorno.

«Anche Varzi non si è o non è stato iscritto a tempo. Qui, gli organizzatori non hanno colpe, a quanto pare».

Ma, insomma, tagliando corto a tutte le argomentazioni intermedie: tutto il mondo sportivo italiano era ansioso di questo duello Varzi-Nuvolari, riaccessò dopo la magnifica gara di Montecarlo. Il rifiorire delle corse, il rifiorire dell'industria italiana, i miglioramenti tecnici sono un po' legati a questi fatti, quando si presentano.

Il pubblico s'infastidisce e si disinteressa di scartoffie e di formalità. I dirigenti hanno il dovere e l'interesse di sbrogliarle, anziché accatastarle ad ostacolo. Son messi lì apposta: non per farsi guardar loro. Si poteva attendere un altro momento per far improvvisamente rispettare la formalità; e forse c'era modo di farla rispettare anche prima; ma una tal gara non doveva evaporare per un particolare che sarà importante agli effetti della disciplina formale, ma che agli effetti sportivi appare una sciocchezza a tutti. A torto od a ragione, non discutiamo; ma così tutti vedono, specie negli sport dinamici a più di cento all'ora.

Impuntarsi per una tal inezia e mandare all'aria una gara così attesa non è opera che entusiasmi alcuno; e tanto meno ha entusiasmato certo Nuvolari che, da quel combattente che è (e si noti un delicato particolare: veramente amico di Varzi) voleva so-

prattutto il confronto perchè la vittoria avesse il più alto valore possibile (se non unico). Così è stato invece il più danneggiato.

Anche Varzi, agli occhi dei malevoli, potrebbe aver fatto la figura di uno che si sentiva battuto e si provava nelle scappatoie o nei cavilli; il che sarebbe il peggior insulto per un grandissimo campione come Varzi e per un uomo che rischia la vita ogni giorno. Ma anche se i malevoli saranno pochi, e non vale neppure la pena di tenerne conto, ci saranno tutti i tifosi dall'altra a dire che ci vuol testa a tutto; e che questa decantata testa di Varzi non arriva neanche alle più semplici cose.

Ombre di antipatia che si aggiungono, ad ogni modo, ed ecco come si fa. Campione sfortunato, Varzi non ha più potuto correre per la sua casa italiana che, sola poteva dargli il grande mezzo. Ad un certo momento, o lui o Nuvolari, all'«Alfa»; che perfino le maestranze erano pericolosamente divise. Ha dovuto cercarsi una macchina forestiera, ed ha preso quella meno forestiera possibile, quella che aveva un nome italiano. (Bugatti è cittadino italiano e Grand'Uff.). Per l'inferiorità del mezzo Varzi ha dovuto stare in portineria tutto l'anno scorso. Ora poteva dire la sua, e certo non sarebbe sfuggito al dovere di concedere la rivincita.

Perchè il R.A.C.I. si è impuntato, proprio in un momento così delicato, in un momento così grandioso e così importante? Da una parte una gara; dall'altra un pezzo di carta. Ha optato per il pezzo di carta.

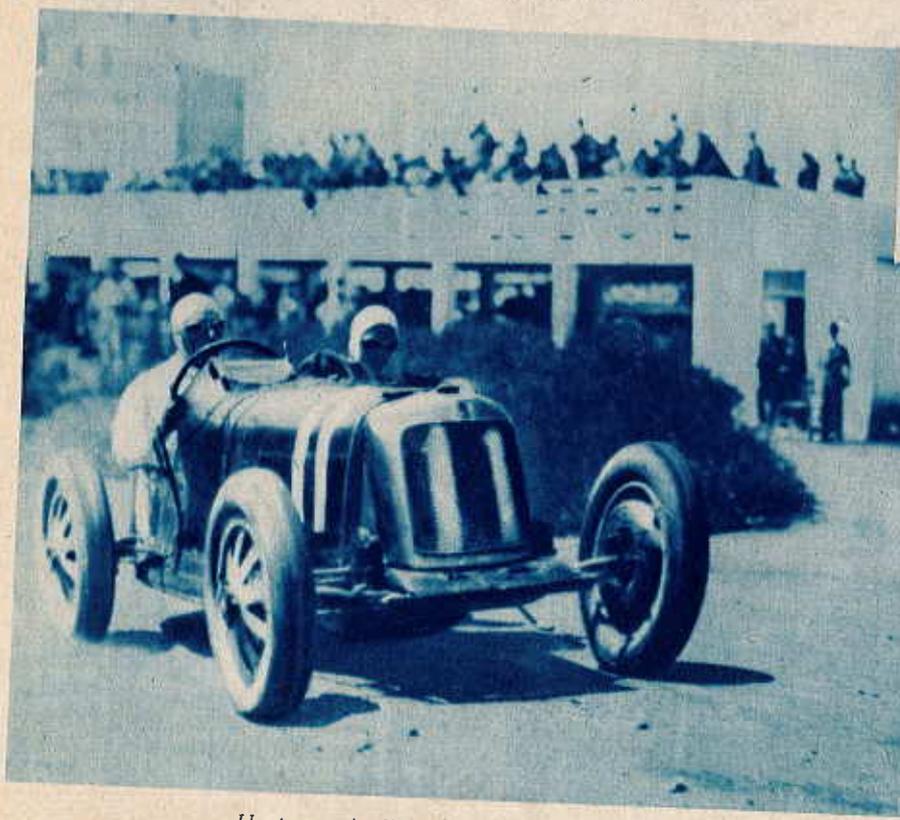
E perchè parlare di macchine di riserva se neanche la guida di riserva non viene classificata se non è iscritta a tempo?

E, anche qui, come sono sempre avvenute le iscrizioni?

Ed è vero ciò che alcuni giornalisti sostengono: che altri corridori siano partiti per la corsa pur essendo nelle stesse condizioni di Varzi?

### IL "CUORE" DI VARZI

Così tanto per non far mentire la convinzione che a differenza di Nuvolari, Varzi possa essere un campione rigido e senza cuore (!), vogliamo riportare un ben significativo episodio al riguardo, che può dir molto e che può anche far comprendere come e perchè i nostri campioni siano tanto ben voluti all'estero e da tanta stima siano circondati.



Un passaggio di Varzi, vittorioso all'ultimo G. P. di Tripoli.



Varzi alla partenza

Nel 1929, il nostro Troupy, la massima d convergere all'isola di passionati.

La fama del nostro glesi non esitarono, qu dei favoriti, e dal can l'attenzione, portandos zioni.

A metà gara, due nostro campione, quando fatta viscida dalla pioggia precedevano Varzi, sb a questo momento, a p tunato: ha visto, non un deciso colpo di ma un pauroso salto, in strada.



*...ella « Mille Miglia » 1930, che doveva vedere il suo grande duello con Nivolari.*

Achille Varzi partecipò al Tourist  
 corsa motociclistica inglese, che fa  
 Man centinaia di migliaia di ap-

campione era ben solida, e gli in-  
 ndi a porre il suo nome tra quelli  
 suo Varzi si mostrò degno del-  
 fin dall'inizio, alle prime posi-

di avversari precedevano il  
 ecco, all'uscita di una curva  
 ia uno dei concorrenti che  
 iddò e cadde. Varzi non è,  
 di venti metri dall'infor-  
 a un attimo di esitazione:  
 tubrio e va a finire, dopo  
 fiume che costeggiava la



*Varzi spettatore ad una recente riunione pugilistica al Palazzo dello Sport.  
 Accanto al « galliatese » una gentile donzella. C'è chi afferma che gatta ci cova!  
 Ad ogni modo: auguri!*



*I bolidi son pronti a lanciarsi a velocità folle...*

Il pericolo era stato grande, le sorti della battaglia erano oramai compromesse per lui, ma l'investimento, che avrebbe certo avute le più gravi conseguenze era stato evitato.

A riconoscimento del suo generoso atto, la sera stessa gli sportivi inglesi consegnarono a Varzi una medaglia d'oro.

#### ANEDDOTI

Nei primi tempi che Achille Varzi correva, partecipava alle Gare anche il suo fratello Angelo, che conquistò anzi anche un campionato d'Italia, e che si è ora ritirato dallo sport attivo, pur restando sempre un entusiasta del motore.

Il fatto dei due Varzi, Achille l'uno, Angelo l'altro, faceva spesso nascere confusione di nomi fra gli sportivi.

Fu così che alla vittoria di Angelo Varzi, nella Varese-Campo dei Fiori del 1923 ottenuta a tempo di record, uno sportivo scorto Achille Varzi subito dopo la gara, lo complimentò dicendogli:

— Bravo Varzi, lei è un Angelo!

E Varzi con un ironico sorrisetto:

— Grazie tantel! Ma guardi che l'Angelo è mio fratello!

\*\*\*

— Durante le prove del Gran Premio di Tripoli — racconta Achille Varzi — nel metter in ordine la

mia macchina, getto lontano, fuori del box di rifornimento, una camera d'aria usata. Con mia sorpresa vedo due Arabi impadronirsene, e mettersi a succhiarla con evidente soddisfazione.

Incuriosito mi avvicino loro, e chiedo: « Ma cosa diavolo state facendo? » — Mi risposero: Facciamo anche noi come gli americani: mastichiamo la gomma!

\*\*\*

Com'è noto Campari, il simpatico e popolarissimo « Negher », si diletta anche di arte lirica, ed il suo debutto nella « Tosca » al « Dal Verme » di Milano non può essere stato dimenticato, anche se la cosa non ebbe seguito.

Naturale quindi se, durante gli allenamenti, nei periodi di riposo i suoi compagni lo pregano spesso di dar loro un saggio delle sue rare virtù liriche; in tali casi Campari dapprima nicchia un po', ma poi finisce con l'accontentarli.

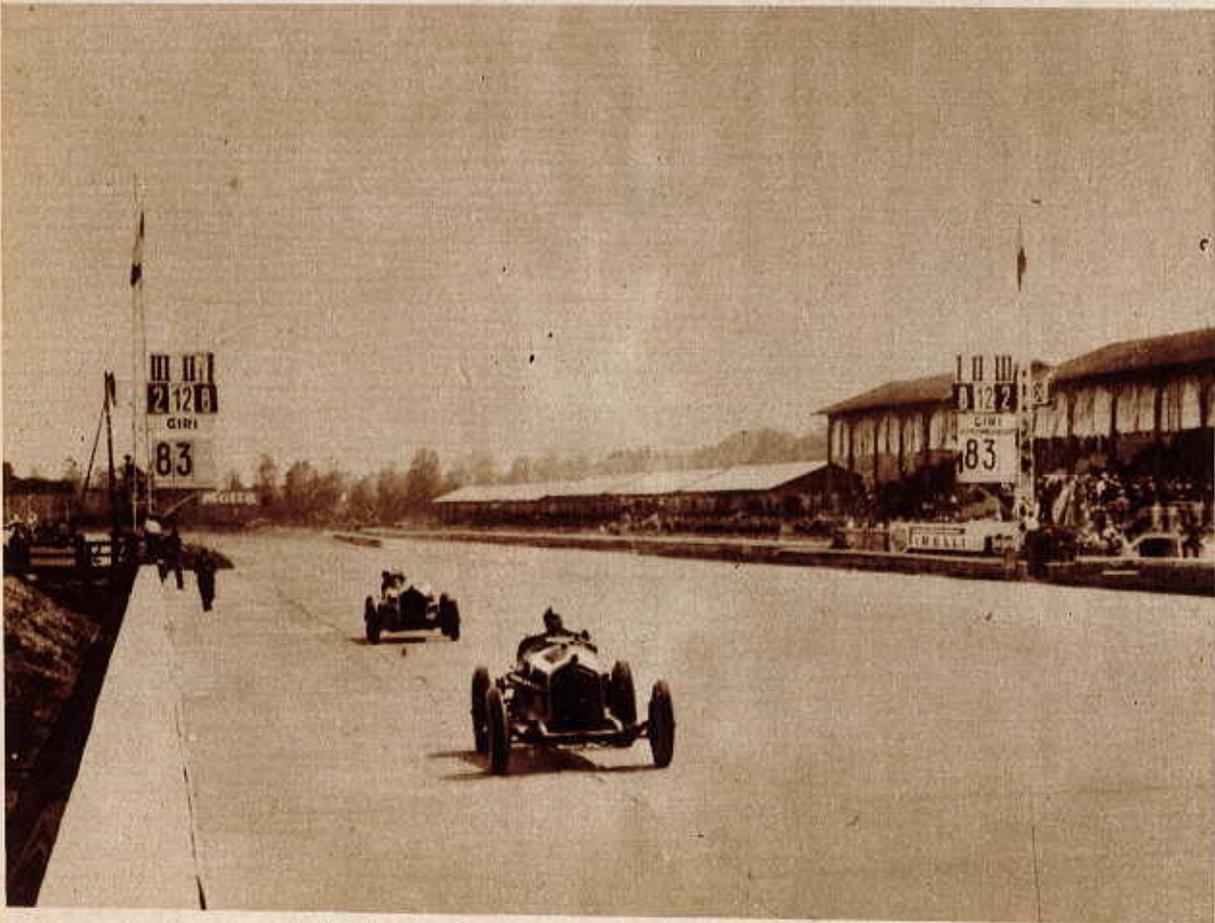
Ultimamente, trovatisi radunati al Ristorante Lovati presso l'Autodromo di Monza, Varzi, Caracciola, Borzacchini e Campari, quest'ultimo, pressato dai compagni, attaccò un « a solo » nel quale faceva mostra di sé una « cavatina » di non comune difficoltà.

A giudicare dagli applausi che ne fecero seguito, Campari dovette essersela cavata in modo degno.

Ma quel birbante di Varzi non seppe trattenersi dal dirgli:



*Quattro... tre... due... uno: la macchina di Varzi stà per partire.*



*Varzi e Nuvolari si inseguono sull'Autodromo monzese.*

— Ah, caro Campari, io credo davvero che se questo acuto fosse stato... meno acuto, tu l'avresti preso in modo meraviglioso!

### LA SPAGNOLA DI VARZI

No! Non si tratta della celebre « influenza », che, in uno con Valencia, rese celebre la dolce terra di Spagna, come propiziatrice di noiose calamità! La spagnola di Achille Varzi, quegli che è con Nuvolari, considerato dai competenti ed appassionati degli sport del motore come il più abile pilota del mondo, è tutt'altra e ben più piacevole cosa!... Si tratta di una spagnola, autentica, in carne ed ossa, d'una Carmenita vulcanica ed ardente come la compatriota sua celebrata ed immortalata dell'arte di Bizet, e che ha avuto il potere di far tanto d'essere ricordata da Achille Varzi come la sua più attraente, anche se più semplice, avventura d'amore.

La cosa ci è stata raccontata, dietro nostra precisa domanda, da Varzi stesso.

Il buon Achille non credeva certo che la faccenda potesse assumere il carattere di vera e propria intervista; ce ne parlò come d'una confidenza. Ma è strano, strano davvero, sai; tu Achille, che tanta diplomazia sai usare nei tuoi colloqui con giornalisti! E stavolta ci sei invece cascato; colpa tua, e rassegnati dunque. Si sa, tu hai la tua buona parte di ragione: i giornalisti mai d'altro t'hanno parlato o chiesto se

non di motori, di tuoi avversari e di corse; mai nessuno t'aveva parlato d'amore. Ma che ci vuoi fare?

— Avventure d'amore io? Ma ti sembra che io ne possa aver avute?

— No, lo so e tutti lo sanno: tu sei un ragazzo serio, ammodo, fine ed educato. Ma ciò non toglie, caro Achille, che tu sia tra i campioni che più hanno ammiratori, ed è impossibile, devi convenirne, che fra tanti ammiratori non vi siano molte svariate e belle ammiratrici! E sappiamo tutti di che cosa siano capaci, quando il « tifo » sovrasta la ragione!

— Per questo d'accordo! Ma se tutte le mie ammiratrici avessero dovuto con me intrecciare un sia pur breve romanzetto d'amore sarei stato fresco! Avrei battuto il record di Casanova!!

Beh! Record più record meno! Racconta, via!

Incalzato Achille Varzi sorride e tace: ma quel non curarsi di togliere la cenere che va accumulandosi alla sigaretta che gli pende dalle labbra e quel suo tener alzati gli occhi fissi in un sol punto, sono i più chiari indici ch'egli sta riflettendo, sta ricordando. Crediamo utile ai nostri fini non interrompere la meditazione; alfine Achille si scuote:

— Fu un Ispagna!

Se Dio vuole ci siamo!

— Nel 1929. Sollecitato dagli organizzatori che mi avevano sottoposto proposte allettanti e voglioso inoltre di ritornare in quegli stessi luoghi che già quattro anni addietro avevano vista una mia vittoria,



A Galliate, l'industre e grossa borgata natia di Varzi, si vuol festeggiare lo scontroso Achille. E Varzi, volente o nolente, dovrà alla fine accettare l'omaggio degli appassionati suoi concittadini.



*Al Gran Premio Automobilistico di Monza: Vargi e Arcangeli subito dopo l'arrivo della finale.*



Le L.L. A.A. il Principe di Piemonte e la Principessa Maria José assistono alla battaglia dei bolidi dalla Tribuna Reale all'Autodromo di Monza.

quella in motocicletta, aderii all'invito di partecipare al Gran Premio di San Sebastiano. Giunsi alla Penisola Iberica preceduto da una pubblicità stile americano: senza peccare di modestia, potrei dire che era attorno al mio nome che gli organizzatori avevano quell'anno « montato » l'importante gara. Feste, banchetti. A qualcuna partecipai; ad altre rinunciai, se non altro per non correre il pericolo di veder doppio il giorno della gara. Non parliamo poi delle manifestazioni di autentico affetto da parte dei connazionali del luogo. Durante le giornate di prova segnai il miglior tempo del giorno, ed alla vigilia ero pertanto favorito.

« E venne finalmente il giorno della gara.

Altro istante di silenzio; da noi, solennemente rispettato, nel timore di turbare il pensiero di Varzi teso in una rievocazione di piacere. Poi, pianamente, quasi parlasse a sè stesso, Achille continua:

— Mancano dieci minuti alla partenza: sono al mio box circondato dai meccanici, da alcuni dirigenti e da diversi importuni. La solita piccola folla, insomma che circonda il campione nell'imminenza della gara. Sono calmo, naturalmente, ma pure sento che tanta è l'attesa per vedere quanto io saprò fare, che un pochino, ad onor del vero, i miei nervi si eccitano. Cinque minuti: esco dal box e mi avvio al punto di partenza. La disciplina lascia alquanto a desiderare: la gente è, libera, sui bordi della strada. Ed ecco, dalla folla che mi applaude, staccarsi una ragazza, bellissima, con due occhi neri come l'ebano

e le labbra vermiglie al par di fragole; ed una bizzarra mantiglia ed un grosso pettine. Mi si avvicina, mi abbraccia, mi scocca un sonoro bacio sulla guancia e mi offre quindi una rosa rossa come le sue labbra, dicendomi: « Corri, fratello italiano! Corri e vinci per me! » Tutto questo in un attimo, senza che io avessi il tempo di rimettermi dalla logica sorpresa. E scomparve, quindi, così, come se n'era venuta, inghiottita dalla folla variopinta, mutevole, ossessionante, avida ed implacabile come un oceano.

Punto fermo.

— Scusa, Achille! Ed è tutto qui? Non è possibile!

— Tutto!

— Non ti credo.

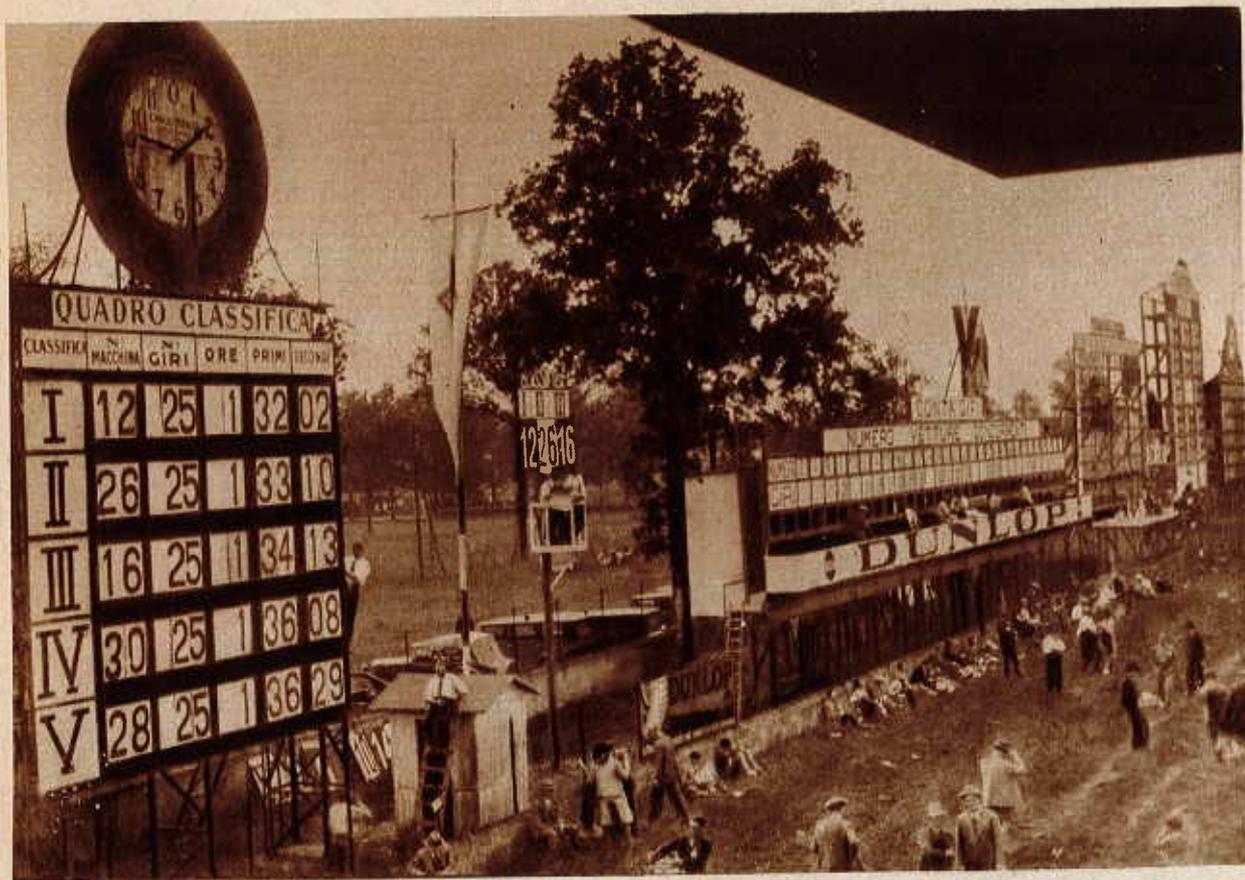
— Tutto quel Corsi e vinsi. Ma confesso che in più istanti della dura gara pensai alla graziosissima donatrice della rosa, che m'ero posta tra il giubbotto e la combinazione.

— ...dalla parte del cuore!

— Può darsi! Provai a chiederne qualche momento dopo l'arrivo; ed in tutte le « carmencite » che scorgevo mi sembrava di vedere lei; speravo che tornasse, l'avrei ringraziata molto volentieri del gentilissimo dono. La cercai con una curiosità un po' ansiosa, con una specie di frenesia ma non la rividi più.

— Questo fu male!

— Già, ma non dipese da me che l'avrei ben voluta pescare di nuovo.



Il tabellone delle segnalazioni, a Monza.

— E dimmi, Achille. Non t'arrabbi se ti pongo un'altra domanda?

— Di pure.

— Quella rosa la conservi ancora? Magari qualche petalo tra le pagine di qualche libro usato?

Un'occhiata del campione è la risposta. E non è possibile ottenere una risposta diversa.

Estrae l'elegantissimo porta sigarette, e ci offre da fumare; non possiamo far a meno di notare un « A. V. » intrecciato da una parte, e due altre iniziali dall'altro lato.

— Regalo di ammiratrice anche questo, scommetteremmo! — insinuiamo.

— Può darsi che sia qualcosa di più che semplice ammiratrice!

Già! Perché infatti dimenticavo di dire che...

Ma no! Almeno per oggi siamo già stati troppo indiscreti sul conto di Achille Varzi, e non possiamo quindi ritenerci autorizzati ad aggiungere altro.

Ma auguri e figli maschi, oh, questo sì! glielo vogliamo dire!...

#### IN TEMA DI BOLIDI

...bisogna sempre andar piano piano coi giudizi.

Sono almeno due stagioni che Varzi non riesce ad imbrogliarla troppo giusta con le macchine, e precisamente da quando si è messo al servizio della « Bugatti ». Nel 1931 e 1932 a dominare incontrastata il campo automobilistico è stata l'« Alfa Romeo », che sicura e trionfante è passata dominatrice, si può dire

in tutte le corse a cui si è presentata.

E Varzi non ha così avuto modo in tali stagioni di eccellere: ché si può essere grandi campioni fin che volete, ma quando all'altezza della perizia e dell'abilità del guidatore non è la macchina, non si può certo sperare nei successi. Sportivo al cento per cento, non solo perché campione, ma anche per passione vera e propria, Varzi anche così svantaggiato non ha mai rinunciato alla battaglia, ed ogni volta è sceso in campo accettando l'impari tenzone. E per questo, e per la grande animosità in cui egli sapeva porre in corsa, anche se le affermazioni furono tanto scarse il suo valore di campione non ne uscì mai diminuito.

All'inizio della presente stagione sembrò per un momento che le cose si mettessero al meglio per Achille Varzi.

L'« Alfa Romeo » non correva più ufficialmente, e la « Bugatti », un tantino migliorata, poteva essere considerata pari come rendimento alla marca milanese.

Fu così che le vittorie di Montecarlo, all'Avus ed a Tripoli poterono esser appannaggio di Varzi, ma ben presto la cosa doveva nuovamente cambiare.

Balzava infatti fuori la nuova « Maserati », ed è con questa macchina che Tazio Nuvolari si è assicurato gli ultimi suoi successi.

Per Varzi, invece, anche le ultime corse non sono state, e sempre per causa della macchina, gran che propizie.

Da tempo, infatti, Bugatti ha in preparazione un



S. E. Starace dà il via alla Coppa della « Miglia Miglia ».

nuovo tipo di macchina, tipo che permetterebbe alla Casa dell'industriale italo-meneghino-francese, di poter validamente controbattere la « Maserati ». Questo naturalmente stando ai « si dice » e a qualche indiscrezione che ha potuto valicare i confini della officine di Molsheim.

Ma questa nuova macchina si fa alquanto desiderare. Nulla può escludere che sarà già apparsa e si sarà magari già imposta quando queste parole vedranno la luce, ma per il momento Varzi è ancora una volta costretto, data la deficienza del suo mezzo meccanico, ad accontentarsi di disputare parti secondarie, lui che per titoli e meriti ed abilità, non dovrebbe apparirci che nei ruoli di primissima importanza.

Il programma di Varzi per la stagione che stà per volgere al termine è così strettamente legato alle decisioni della Casa per cui corre: parteciperà, per forza di cose, alle corse per le quali la « Bugatti » già è impegnata, ma si asterrà dalle altre prove se non avrà a disposizione un mezzo che gli dia la sicurezza di poter lottare ad armi pari coi fortissimi avversari.

Il mondo automobilistico nazionale, già abbastanza rumoroso per la questione sorta tra la Scuderia Ferrari da una parte e Nuvolari e Borzacchini dall'altra, sembra poi, almeno a sentire i cosiddetti bene informati, che stia per riservarci un'altra grossa sorpresa per la stagione ventura.

La sorpresa interesserebbe molto da vicino Varzi, in quanto che sarebbe costituita dall'abbandono del galliatese dei colori di Bugatti.

Ora come ora, non è possibile dirne niente di preciso, nè assicurare se tali « voci » hanno più o meno fondamento.

Interrogato al proposito, Varzi, già tanto chiuso ed « abbottonato » nelle altre comuni circostanze, non si è lasciato scappar una parola che potesse dar modo di formarsi una precisa idea al riguardo.

La curiosità degli sportivi è ad ogni modo molto viva al riguardo, ma c'è chi assicura che prima di lasciarsi sfuggire definitivamente un campione del valore del galliatese, Bugatti ci penserà sopra svariate volte.

#### VANTO D'ITALIA

Gli sportivi italiani sono sempre giustamente stati orgogliosi del bel patrimonio di vittorie del nostro automobilismo, e sempre hanno avuto la più grande ed illimitata fiducia nella potenza delle nostre macchine e nel valore dei nostri piloti. (A tale proposito non guasterà il ricordare che se anche Bugatti ha le sue officine in Francia, ciò non toglie ch'egli sia italianissimo per cittadinanza e per sentimenti; in casa « Bugatti » la lingua ufficiale è il meneghino, e nei suoi stabilimenti la fabbricazione delle sue macchine è affidata a tecnici e ad operai italiani al cento per cento!)



*Il Gran Premio di Monaco: Il vincitore Varzi (Bugatti) discende le scale della Tribuna del Principe di Monaco, dopo aver ricevuto la coppa.*



*S. E. Starace e l'on. Parisio si avviano verso il traguardo di partenza della « Mille Miglia ».*

Da due anni siamo incontrastati dominatori in questo genere di sport, ed il primato ci è pacificamente riconosciuto da tutti, anche perchè a nessuno può esser dato di presentare documenti atti a confutare od anche solo porre in dubbio questa nostra luminosa superiorità.

Prima la « Fiat », poi la « Maserati », l'« Alfa Romeo »; prima Nazzaro, Bordino, Salamano, Brilli Peri, Campari, oggi Varzi e Nuvolari. Giù il cappello! Niente da fare con questi nomi!

Achille Varzi, con Tazio Nuvolari, sono i campioni, di quanti attualmente in lizza, che possono vantare i maggiori titoli, a loro dati dalla continuità delle loro vittorie e dallo splendore di esse.

Da anni ed anni validamente, vittoriosamente e più che brillantemente sulla breccia, questi due fantastici campioni sembrano non invecchiare, ed anzi è tanta la loro baldanza e la loro sicurezza che si può dire che di stagione in stagione sembra diminuire il loro fardello di anni.

Effetto del loro regime di vita?

Più che altro effetto del loro spirito di abnegazione, e della loro sana ed autentica passione sportiva; una passionaccia grossa così, che li prende tutti, fino a fare delle loro gare, del loro sport, la loro prima ragione di vita. Perchè di fronte a quanto continuamente, ed ormai da anni, ci sanno offrire Tazio Nuvolari e Achille Varzi, ambedue superbe espressioni della forza e della reale potenza dello sport automobilistico italiano, si è portati a credere — e così

deve essere che è proprio là — nelle battaglie di bolidi scatenati a tutta velocità dove ad ogni metro si può dire, è giocando a rimpiazzino con la morte, ch'essi ritrovano la loro vita.

Non è certo il lucro, non è sinceramente il bisogno di guadagno, nè la volontà o l'esorosità del danaro, che spinge due campioni a tanto.

Sia Varzi che Nuvolari potrebbero starsene beatamente a casa, e seguirsi più sicuramente le corse automobilistiche per radio, che ambedue sono milionari o giù di lì. Nè mai, in nessun momento della loro vita, il bisogno è andato a bussare alle loro porte.

Volete ad esempio, sentirne una? Varzi non ha, con Bugatti, nessunissimo contratto. Di cifre fra i due non si è mai parlato; più semplicemente, Bugatti passa ogni tanto un assegno a Varzi e tutto è a posto!

Questo può esser preso a nota da parte di chi sosteneva, e magari tuttora sostiene, che se Varzi ha preferito la « Bugatti » all'« Alfa Romeo » l'ha fatto solo per questione di quattrini...

Hanno raggiunto, Varzi e Nuvolari, tutte le maggiori vittorie: il loro nome è inciso trionfatore nei libri d'oro di tutte le classifiche. Loro presenti, agli altri è sempre toccato correre per puro e semplice onor di firma.

In motocicletta ed in automobile: su strada, in pista, in gare di salita...

Veramente senza preferenza! E la matematica, per loro, diventa in un certo qual modo un'opinione



*Il suggestivo spettacolo del traguardo di partenza per la Coppa della « Miglia Miglia ».*

perchè cambiando i fattori non cambia il prodotto!

Quante gare ha vinto Varzi? Stabilirlo è difficile e del resto il direttamente interessato stesso, interrogato al proposito, non ha saputo nè ha potuto esser preciso. È un campione, e non un contabile, e per prender nota di tali cifre, almeno da quando incominciarono a diventar vistose, Varzi avrebbe dovuto essere ragioniere.

È del resto pacifico e tutti lo sanno ed ognuno lo

ammette, che attualmente in tutta Europa (per non dire — ed egualmente si esagererebbe per niente — in tutto il mondo) non esistono piloti che possano competere o ritenere d'esser pari ad Achille Varzi oltre che a Tazio Nuvolari.

Cavaliere della Corona d'Italia per meriti sportivi, Varzi può veramente essere ritenuto vanto d'Italia, degno campione dello sport Fascista.

VINCENZO BAGGIOLI

Della nostra collezione sportiva

**“COSMOS”**

sono apparsi finora i seguenti fascicoli, riccamente illustrati con fotografie documentarie, in vendita presso tutte le edicole del Regno a Centesimi 50.

- 1 - Combi, Rosetta e Calligaris**
- 2 - Orsi**
- 3 - Meazza**
- 4 - Schiavio**
- 5 - Binda**
- 6 - Gli “Azzurri d’Italia”**
- 7 - Guerra**
- 8 - Monti**
- 9 - Bernardini e Ferraris IV**
- 10 - Carnera, Locatelli e Tamagnini**
- 11 - Raffaele Di Paco**
- 12 - Francesco Camusso**
- 13 - Giuseppe Martano**
- 14 - Alfredo Bovet**
- 15 - Remo Bertoni**
- 16 - Tazio Nuvolari**

Gli arretrati costano **una lira**.  
Chiedeteli alla nostra Amministrazione: CASA EDITRICE  
«GLORIOSA» - EDIZIONI VITAGLIANO - Via Serio, 1 - Milano