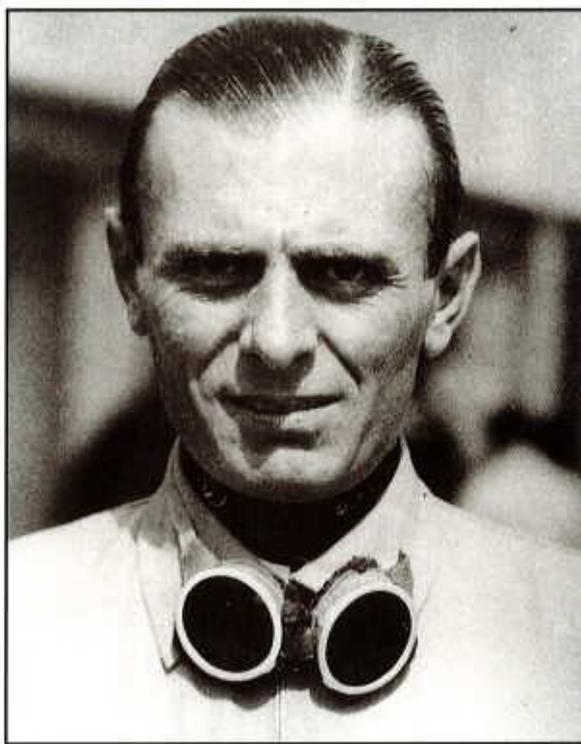


QUADERNI NOVARESI

Gianfranco Capra

ACHILLE VARZI mito e leggenda



**MOTO CLUB ACHILLE VARZI
GALLIATE**

QUADERNI NOVARESI

ACHILLE VARZI mito e leggenda

Gianfranco Capra

IL MOTO CLUB ACHILLE VARZI

ricorda

1948 - 1998

50° Anniversario della scomparsa di Achille Varzi

con il patrocinio di COMUNE di GALLIATE - PRO LOCO GALLIATE
e Federazione Motociclistica Italiana, delegazione di Novara

si ringraziano le seguenti ditte:

- Concessionaria LANCIA - CLERICI & C. - Novara
- PENNZOIL ITALIANA - Novara
- R.P.M. di Savoini - Galliate
- Autoriparazioni Angelo BOZZOLA - Galliate

è stata gradita la collaborazione di:

Ing. G. Paolo Parigi, Milano - Dott. Luigi Bianchi, Milano -
Ermanno Turino, Galliate - Mario Arati, Galliate -
Ing. Alessandro Colombo, Milano - Teresio Savoini, Galliate -
Ing. Cesare Villa, Novara - Ambrogio Pollastro, Galliate -
Giordano Pareti, Asso (Como) - Casa Vinicola Airoidi, Galliate
Renato Invernizzi, Galliate - Angelo Bozzola, Galliate -
Giacomo Invernizzi, Galliate - Mario e Sandro Clerici, Novara.

*Si ringrazia il gruppo RCS - Gazzetta dello Sport, la rivista Motociclismo, Tuttosport,
per aver consentito la consultazione dei propri archivi.*

QUADERNI NOVARESI

- 1 - "Eros" Ruggerone, pioniere ciclismo e aeronautica, novembre 1997
- 2 - I Gorla, sportivi e farmacisti, marzo 1998
- 3 - Sognando in bianco-nero, maggio 1998
- 4 - Achille Varzi, mito e leggenda, giugno 1998

seguiranno

5/6 - Successe un '48, settembre 1998,
La palestra della boxe "Carlo Ravetto"
monografia di Paolo Bonomi (E. Groppetti).

Presentazione

1° Luglio 1948 - 1° Luglio 1998

Da Felice Nazzaro aveva ereditato la qualifica di "Signore del Volante". E mai attributo sportivo è stato più degnamente portato.

"Signore del Volante", nella più ampia espressione del termine, Achille Varzi lo è stato durante tutta la sua carriera di corridore automobilista così come la signorilità del suo stile di corsa lo aveva imposto nei ranghi motociclistici.

Mai Varzi ricorse agli acrobatismi poiché mai ebbe bisogno di ricorrere ad artifici del genere per primeggiare. Perché, per naturale istinto, egli sapeva a priori il limite massimo cui il fattore uomo-macchina poteva contrastare con le leggi della natura.

Forse per questo Achille Varzi non ebbe sua la "massa". Egli non ha avuto tifosi, bensì ha avuto moltitudini di ammiratori in tutto il mondo. Per chi si intende di automobilismo e di motociclismo era gran godimento assistere ad una corsa del pilota di Galliate.

Egli sapeva leggere la corsa con largo anticipo. Sapeva che almeno la metà dei concorrenti partiti con lui, sarebbero stati costretti al ritiro da guai meccanici o da errori di guida. Aveva la qualità di saper attendere il momento adatto per l'attacco, per l'azione decisiva. Era un godimento tecnico e ricco di insegnamenti vederlo "lavorare" in curva, usando con tempestività la sequenza di cambi sia progressivi che regressivi.

Osiamo affermare che nessun spettatore ha mai visto Achille Varzi di traverso. E per questo la "massa" non ha mai tifato per lui, Perché gli intenditori non sono legioni. Ma quale massa di ammiratori, di fedeli, di amici, Achille avesse, l'abbiamo constatato dopo la sua morte. Oggi, che di lui possiamo conservare solo il ricordo,

Nessuno è riuscito a spiegare tecnicamente 50 anni fa la scomparsa di Varzi. Probabilmente fu una causa a lui completamente indipendente, solo per un'atroce beffa del destino. Non certamente per un errore di guida. Forse un incidente meccanico non previsto, forse un malore improvviso.

Ha corso più di vent'anni su tutti i circuiti del mondo, prima campione della moto,

poi campione dell'auto. Un purosangue, un talento naturale che si affinava corsa dopo corsa, e che cercava sempre il meglio, attraverso la semplicità, la compostezza, l'intelligenza. Cioè, lo stile.

Lo ricordiamo oggi, non soltanto a Galliate, come l'autentico "Signore del Volante". Un ricordo che, siamo certi, resterà sempre vivo in tutti, Perché la sua fama resterà imperitura nel mondo dell'automobile e del motociclismo.

Giuseppe Varzi
Moto Club "Achille Varzi"
Galliate



Un disegno del Campione in età giovanile.

Forse una zaffata d'acqua

1° luglio 1948, è un giovedì. Circuito del Bremgarten, il bosco nei pressi di Berna, la capitale della vicina Svizzera. Un circuito storico, già in auge prima della guerra.

I piloti stanno compiendo giri di prove libere, preparando la gara ufficiale di domenica 4 luglio. Il classico gran premio della Svizzera. Ci sono tutti i campioni disponibili in quel momento: i quattro moschettieri dell'Alfa Romeo, la "squadra magica", cioè Varzi, il francese Wimille, il conte Trossi, il torinese Giuseppe Farina. Gli avversari del momento sono Villosesi, Sanesi, Taruffi, Gaboardi, il francese Sommer, Cortese, il giovane emergente Alberto Ascari, lo specialista delle "Mille Miglia" Biondetti...

E' il tardo pomeriggio, scende una pioggia uggiosa, finissima, di quelle che bagnano e penetrano nelle ossa. Achille Varzi, il grande pilota di Galliate, sta guidando con la consueta perizia l'"Alfa Romeo 158". Dopo alcuni giri, sulle curve del Bremgarten, la vettura di Achille viene investita da una zaffata d'acqua. Probabilmente.

Forse quello "schiaffo" bagnato è arrivato casualmente dalla vettura del compagno di squadra Jean Pierre Wimille che precede Varzi di pochi metri. In parole povere: dopo la Jordanrampe, la vettura di Achille esce di strada lungo il terrapieno che costeggia la pista. Si rovescia lentamente, imprigionando sotto di sé il pilota.

Quando arrivano i soccorsi, Varzi è già esanime, schiacciato dal peso della vettura.

Muore, nel tardo pomeriggio di giovedì 1° luglio 1948, uno dei più grandi campioni del volante, un pilota che è stato un modello di guida per tanti giovani. Che ha entusiasmato le folle negli anni Venti e Trenta, che è stato con Tazio Nuvolari uno di quegli sportivi che hanno contribuito al lancio definitivo delle corse in automobile, su strada e su pista.

Cinque ore prima, alle ore 15, sullo stesso circuito del Bremgarten, era morto il grande campione delle moto Omobono Tenni, uscito di strada in prova causa un'improvvisa sbandata della sua Guzzi. Si schiantava contro un muricciolo fuori dalla pista.

Giornata nerissima per lo sport italiano quella del 1° luglio 1948.

Forse una zaffata d'acqua

1° luglio 1948, è un giovedì. Circuito del Bremgarten, il bosco nei pressi di Berna, la capitale della vicina Svizzera. Un circuito storico, già in auge prima della guerra.

I piloti stanno compiendo giri di prove libere, preparando la gara ufficiale di domenica 4 luglio. Il classico gran premio della Svizzera. Ci sono tutti i campioni disponibili in quel momento: i quattro moschettieri dell'Alfa Romeo, la "squadra magica", cioè Varzi, il francese Wimille, il conte Trossi, il torinese Giuseppe Farina. Gli avversari del momento sono Villoresi, Sanesi, Taruffi, Gaboardi, il francese Sommer, Cortese, il giovane emergente Alberto Ascari, lo specialista delle "Mille Miglia" Biondetti...

E' il tardo pomeriggio, scende una pioggia uggiosa, finissima, di quelle che bagnano e penetrano nelle ossa. Achille Varzi, il grande pilota di Galliate, sta guidando con la consueta perizia l'"Alfa Romeo 158". Dopo alcuni giri, sulle curve del Bremgarten, la vettura di Achille viene investita da una zaffata d'acqua. Probabilmente.

Forse quello "schiaffo" bagnato è arrivato casualmente dalla vettura del compagno di squadra Jean Pierre Wimille che precede Varzi di pochi metri. In parole povere: dopo la Jordanrampe, la vettura di Achille esce di strada lungo il terrapieno che costeggia la pista. Si rovescia lentamente, imprigionando sotto di sé il pilota.

Quando arrivano i soccorsi, Varzi è già esanime, schiacciato dal peso della vettura.

Muore, nel tardo pomeriggio di giovedì 1° luglio 1948, uno dei più grandi campioni del volante, un pilota che è stato un modello di guida per tanti giovani. Che ha entusiasmato le folle negli anni Venti e Trenta, che è stato con Tazio Nuvolari uno di quegli sportivi che hanno contribuito al lancio definitivo delle corse in automobile, su strada e su pista.

Cinque ore prima, alle ore 15, sullo stesso circuito del Bremgarten, era morto il grande campione delle moto Omobono Tenni, uscito di strada in prova causa un'improvvisa sbandata della sua Guzzi. Si schiantava contro un muricciolo fuori dalla pista.

Giornata nerissima per lo sport italiano quella del 1° luglio 1948.

Nascita e prima giovinezza

Achille Varzi nasce a Galliate, in provincia di Novara, l'8 agosto del 1904. E' il terzogenito di una bellissima famiglia composta dal padre Menotti Varzi, dalla madre Giuseppina Colli Lanzi detta Pina, dai fratelli maggiori Angioletto (1900-1990) e Anacleto (1903-1961).

E' una famiglia benestante, Perché Menotti Varzi è fratello del fondatore della Manifattura Rossari e Varzi, l'ingegnere Ercole Varzi, industriale lungimirante e poi senatore del Regno. Imprenditore coraggioso, Ercole Varzi alla fine dell'800 trasforma un laboratorio artigianale di tessitura in quella che diventerà poi una rinomata e grande industria a livello mondiale. Ercole Varzi si distinguerà poi anche come munifico mecenate nelle arti e nel sociale.

Il fratello minore di Ercole, Menotti (nome garibaldino!), è anch'egli industriale, grande lavoratore, direttore della Manifattura Rossari e Varzi, appassionato dello sport e della bicicletta in particolare. I tre figli Angioletto, Anacleto e Achille nascono tutti ai primi anni del nuovo secolo nella casa abbastanza modesta del viale che porta al santuario del Varallino, all'estrema periferia di Galliate, di fianco agli edifici della tintoria.



I due fratelli Varzi, Angioletto e Achille, entrambi campioni della moto, a Monza nel 1924.

La moto, il "primo amore"

Il "primo amore" sportivo del giovane Achille è la motocicletta.

Menotti, il papà, ne compera una a testa per i tre figli. Servirà per andare a scuola a Novara e per fare le commissioni più urgenti nella vicina città (banche, uffici, ecc). I tre fratelli giovanissimi si distinguono per l'abilità nel guidare la moto, ingaggiando fra di loro sane competizioni e sfidando poi i pochi automobilisti di passaggio a Galliate, sullo stradone polveroso che porta a Novara. In queste prime "prove" il più giovane dei tre, Achille, appare già il più bravo e spericolato.

Dal divertimento si passa presto allo sport agonistico della moto che vive anni di grande fermento appena dopo la Grande Guerra. Nel 1921, Angioletto si propone nelle prime gare ufficiali, seguito presto da Achille che dimostra immediatamente di quale tempra è stato forgiato da madre natura.

Dal 1922 in poi, appena uscito dall'adolescenza, il giovane Achille diventa uno dei protagonisti del motociclismo sportivo. Corre con la "Garelli 350", fuma "Macedonia" di tabacco biondo, comincia ad imporre la sua personalità e la sua immagine: maglione a girocollo, pantaloni knickerbocker di flanella, stivali di pelle. Quasi una divisa.

Il giornalista novarese Gianni Canestrini, amico e studioso massimo di Varzi, afferma che il primo successo di Achille avvenne nel 1922 al circuito del Tigullio. Non esistono conferme e certezze di questo risultato che potrebbe essere attribuito al fratello Angelo detto Angioletto, più anziano di Achille di quattro anni.

In ogni caso, il giovanissimo Achille diventa presto uno dei protagonisti delle corse in moto. Allora non c'erano le piste, si correvano i classici "circuiti stradali", famosi quelli del Lario, del lago di Garda, del Tigullio, Cremona, Busto Arsizio, Parma, giro dell'Emilia, circuito del Piave... Nell'ambiente delle moto, lui imberbe diciottenne, conosce i campioni dell'epoca Gilera, Arcangeli, Vailati, Lanfranchi, Gheresi, Saetti, Maffei, Faraglia, Gnesa, Prini, Ruggeri, Opessi, Garanzini, e soprattutto un piccolo segaligno mantovano, classe 1892, Tazio Nuvolari.



Il 19enne galliatese è campione italiano nel 1923 con la "Garelli 350".

Debutta: è subito campione

La sua prima stagione ufficiale da corridore si concreta nel 1923. Siamo in pieno "boom" delle moto. Si corre dovunque; le motociclette più in voga sono la "Garelli" per la classe 350 cc.; Frera, Norton, Triumph, Indian per la classe 500; la Douglas e la Galloni per la 750; l'Harley Davidson e la Indian per la classe 1000 cc.

Achille non ha ancora 19 anni; corre con la licenza da "junior". Partecipa alle prove del campionato italiano della 350 cc., con la "Garelli" di sua proprietà. Il debutto è clamoroso: secondo posto a Rapallo, e prima vittoria al circuito di Perugia. Scrivono di lui i giornali specializzati: "...la sua gara ha entusiasmato; lo si riteneva una promessa, si è confermato un futuro campione, come i suoi mezzi e le sue doti lasciano facilmente prevedere".

E' ancora minorenne. Ma non ha timori reverenziali per alcuno. Il suo 1923 è assolutamente splendido, illustrato da piazzamenti a Mantova e a Cremona, e poi da una serie di successi che lasciano tutti a bocca aperta. Siamo di fronte ad un autentico fenomeno. In maggio e giugno lo spavaldo Achille costruisce il suo primo titolo tricolore, vincendo nella Parma-Poggio di Berceto; al circuito di Busto Arsizio; a Padova, piazzandosi a Tortona.

A Parma incontra sulla sua strada quello che diventerà il suo mitico rivale, il mantovano Tazio Nuvolari che si alterna con la Norton fra 500 e 350 cc. Sul Poggio di Berceto, Achille è primo assoluto con Tazio che si classifica terzo.

Varzi conferma le sue straordinarie doti con un formidabile tris di vittorie consecutive: il 24 giugno a Padova, il 1° al circuito del Lario, l'8 luglio al circuito del Piave. I suoi più pericolosi ed esperti avversari finiscono dietro; e sono nomi noti come Isacco Mariani, Ernesto Gnesa, Vito Magri, Eros Cioci, Erminio Visioli...

Dopo il Lario, scrive la rivista del motociclismo: "...che dire di questo ragazzo, di questo giovanissimo studente, di questo gentleman della più bell'acqua? Al Lario, Varzi non ha soltanto meravigliato, ma ha impressionato. Confessiamo che noi in fatto di virtuosismo sportivo non siamo ormai troppo impressionabili.

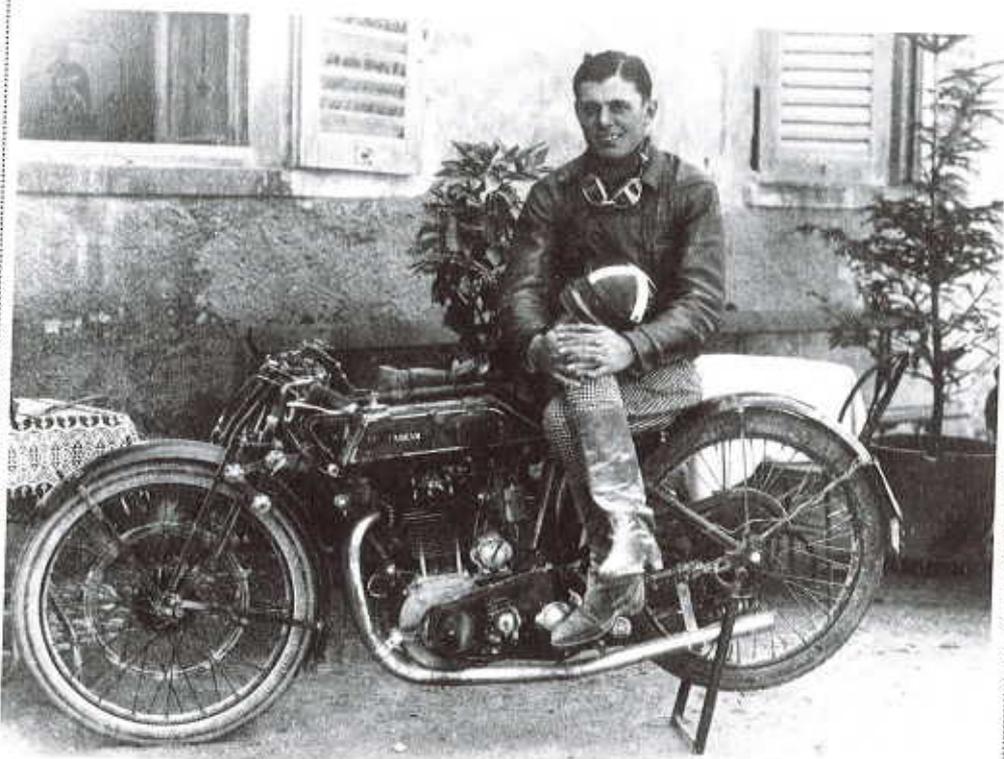
Ebbene, Achille Varzi, domenica, ci ha conquistati, ci ha meravigliati davvero. Lo abbiamo visto scendere dal Ghisallo a passo di record, a folle andatura! Ma che sicurezza, che abilità, che fermezza!

Nessuno lo eguagliò in stile, in destrezza, in maestria di guida!..."

Il 5 di agosto del 1923, Varzi si classifica quarto alla corsa in salita Biella-Oropa, tormentato da diversi incidenti, ma il piazzamento è sufficiente a garantirgli in modo aritmetico il titolo tricolore nella classe 350 davanti a Isacco Mariani.

A 19 anni nello sport delle moto è nata una stella!

I campioni del 1923, oltre a Varzi, sono Pierino Opessi su "Triumph" nella 500; Augusto Rava su "Indian" nella 750; Amedeo Ruggeri su "Indian" nella 1000 cc.



*Con la mitica "Sunbeam 500",
Achille conquistava il titolo italiano nel 1926.*

Achille passa alla "500"

Varzi è felicissimo di questa sua prima stagione culminata nel titolo tricolore. Ha corso sedici volte, vincendo cinque gare e piazzandosi in altre sette. Si è dimostrato già padrone del mezzo, malgrado la giovane età. Nasce la sua rivalità sportiva con Nuvolari, che conta già 30 anni contro i 19 di Varzi. Due storie parallele, un agonismo veramente al "diapason", un po' come Girardengo-Binda nel ciclismo, e poi Bartali-Coppi; e Meazza-Piola e Rivera-Mazzola, nel calcio.

Varzi assomiglia a Binda Perché fa dello stile il suo biglietto da visita. Il circuito del Lario è spesso teatro di vibranti battaglie fra i due "assi" con la folla che impazzisce di sano entusiasmo.

Nel 1924, Achille Varzi è contattato da diverse "Case". Ha deciso di passare alla classe 500. Prima corre con la "Frera" in compagnia di Mariani e Moretti; poi si trasferisce alla Norton, e per la prima volta gareggia all'estero, in Spagna, al gran premio di Catalogna, nel famoso autodromo di Sitges.

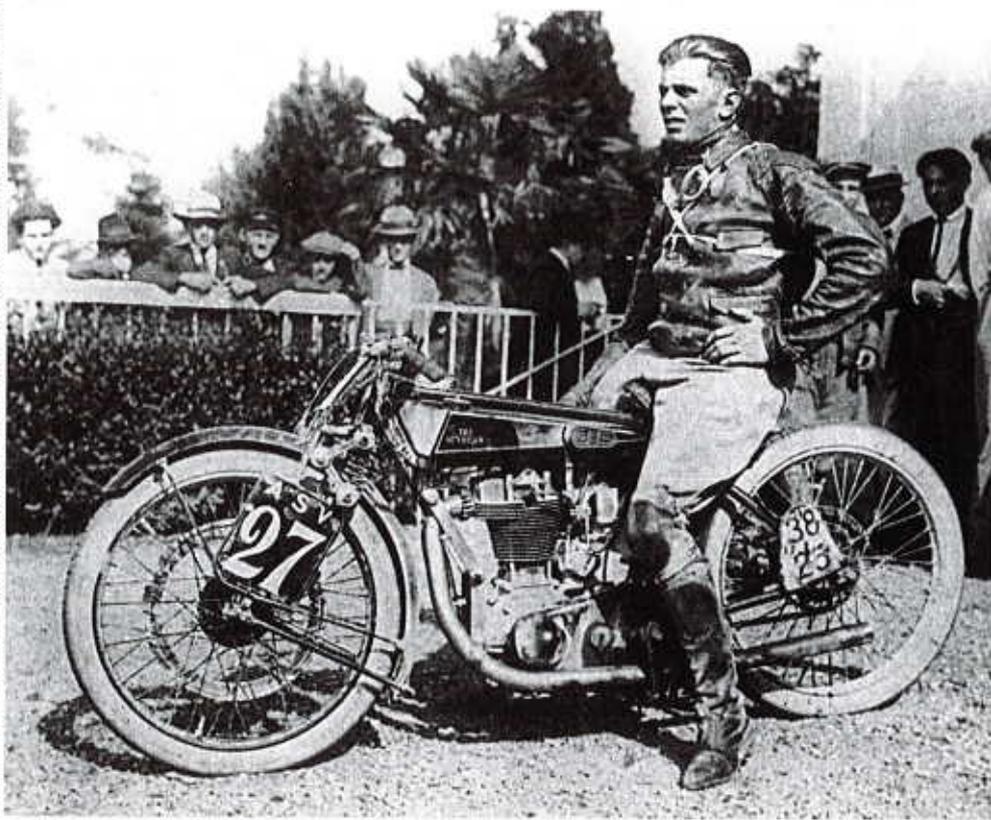
E' una grande esperienza per il non ancora ventenne galliatese, che vince alla grande staccando nettamente i suoi avversari. Intanto hanno parlato a Varzi del "Tourist Trophy", la più celebre corsa motociclistica del mondo. E naturalmente Achille vuole conoscere il circuito dell'isola di Man.

Corre con una "Dot" con motore Bradshaw, entusiasmando il pubblico inglese per alcuni sorpassi veramente audaci. Ma non è fortunato, Perché davanti a lui cade l'inglese Scott, e Achille è abilissimo nello scansare il caduto. Ma a sua volta non può evitare il ruzzolone, escoriandosi il ginocchio destro e mettendo fuori uso la moto. Per questo suo sportivissimo gesto, a Varzi viene assegnata la coppa Nisbet-Shield, destinata al corridore che durante la gara ha saputo compiere l'atto più "eroico".

Il 1924 è una stagione "strana" per il galliatese che adesso è passato alla "Sunbeam". Il Lario non gli ha portato fortuna, ma ampiamente si riscatta il 6 luglio al circuito delle Prealpi Varesine dove batte il giovane emergente Edoardo Self, stabilendo anche il giro più veloce. Intanto, Nuvolari si è imposto nella 350 con la "Bianchi".

I due si ritrovano avversari sette giorni dopo, in Toscana, alla coppa della Consuma: e Varzi batte Nuvolari nella classe 500. Il nostro galliatese conclude il 1924 con due ritiri a La Spezia (ove vince nella 350 suo fratello Angioletto) e al gran premio delle Nazioni di Monza. Ma anche con due prestigiosi successi a Parma e al circuito dei Campi Flegrei.

Tazio Nuvolari, intanto, intuendo il "pericolo" proveniente dal ragazzo di Galliate, ha intensificato i suoi sforzi cogliendo una serie di successi memorabili: campione italiano nella classe 350 nel 1924 con la "Bianchi", e poi vincitore di ben quattro edizioni del gran premio di Monza, disputato sulla nuovissima magnifica pista lombarda costruita ex novo proprio in quegli anni. Il tempio dei motori. Nuvolari non è mai sazio, e si impone per ben cinque volte anche nel circuito del Lario.

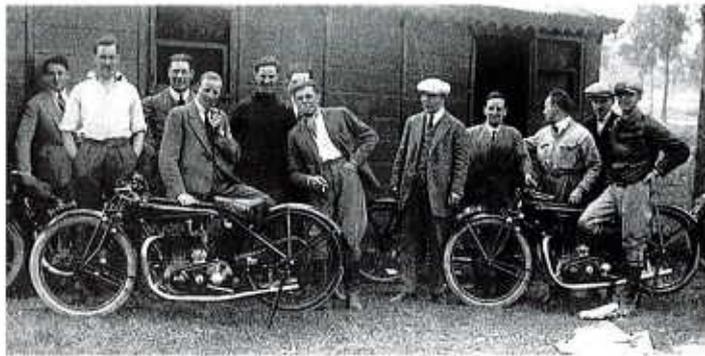


Anni Venti: il pubblico già impazzisce per i campioni delle due ruote.

1925: rovinose cadute

Achille guida sempre una "Sunbeam 500" che gli dà molto affidamento, ma i risultati del 1925 non sono pari ai suoi sforzi. Partecipa ancora al Tourist Trophy, dove conquista l'ottavo posto guadagnandosi la Coppa riservata al miglior pilota non britannico; poi è costretto al ritiro ai Monti Peloritani dopo aver dimostrato di essere il più veloce con ripetuti giri da record.

Il 5 di luglio vince il circuito di Novara primo alloro della sua stagione "stregata". Sette giorni dopo, rinuncia al circuito del Lario per onorare la memoria dell'amico e compagno di squadra Isacco Mariani, morto durante le prove. In agosto, la sfortuna continua a perseguitarlo: alla Coppa del Mare, Livorno, quando è ormai avviato verso una sicura vittoria, un



fanciullo attraversa la strada. Varzi lo evita con un'acrobazia ma è protagonista di una rovinosa caduta che gli provoca dolorose ferite al viso e al braccio. Conclude la stagione anzitempo, con il braccio destro ingessato, varie ecchimosi, molti denti caduti e asportati, il mento sbriciolato. Due mesi di riposo forzato che gli consentono di mettere a punto una sua "invenzione", cioè la mentoniera di cuoio applicata al casco; una guaina di pelle imbottita che serve a proteggere il mento e la bocca, e sarà presto adottata da tutti i corridori in moto. Achille, purtroppo convalescente, deve rinunciare all'ultima prova di campionato italiano 1925 che si svolge proprio nella sua Galliate il 27 di settembre. Offre generosamente la sua "Sunbeam" all'amico fraterno Pietro Gherzi, il quale vince la gara fra il dilagante entusiasmo degli spettatori.

Al Tourist Trophy, all'isola di Man, Varzi in posa con piloti, tecnici e amici.



Anni mitici per le moto

Sono anni straordinari per la moto, anche se già cominciano ad affermarsi le gare in automobile. La rivalità fra Varzi e Nuvolari è sempre vivissima, e sostenuta da accese campagne di stampa. Ci sono già due fazioni di tifosi, equamente divise: c'è chi ammira la spericolatezza e il genio di Tazio; c'è chi invece adora lo stile e la compostezza di Varzi.

Il 1926 è l'anno giusto per dare un calcio alla sfortuna. Il galliatese si è preparato con scrupolo, dopo l'incidente del settembre. La sua "escalation" inizia in maggio al circuito di Torino quando finalmente torna al successo, dopo tanti ritiri e troppa attesa. Adesso Achille diventa irresistibile trionfando una settimana dopo a Stradella, e piazzandosi poi al circuito bresciano del Savio.

Ancora una partecipazione al Tourist Trophy ma non va al di là del settimo posto: è comunque sempre il miglior pilota non britannico. Un fastidioso disturbo alla stomaco non lo frena nemmeno al circuito del Lario ove coglie un utile secondo posto.

Il finale di stagione è un vero trionfo: vince alla coppa dell'Adriatico, a Lodi e a Mantova. Ma soprattutto fa impazzire la folla il 19 settembre al gran premio delle Nazioni, a Monza, dove vince nella classe 500, stabilendo il record sul giro, alla fantastica media di oltre 135 kmh. Qualche ora prima Nuvolari ha ottenuto un altrettanto strepitoso successo nella classe 350.

Il 14 di novembre al circuito di Belfiore, Mantova, il nostro Achille vince il suo secondo titolo italiano nelle moto. Questa volta nella classe 500 cc.

Insomma è tutto un botta e risposta fra Achille e Tazio, il primo campione italiano nel 1926, il secondo che ribatte vincendo il tricolore l'anno successivo. I due piloti, pur divisi da alcuni anni di età, sono acerrimi nemici in pista, ma fuori gara si stimano e si apprezzano a vicenda. Ognuno conosce pregi e difetti dell'altro!

Si chiude con la moto

Sta crescendo in modo formidabile l'auto.

C'è l'esigenza di una pista che possa ospitare il pubblico sulle tribune e lungo le curve, senza il pericolo di essere investiti dai possenti "bolidi". In pochi mesi, il R.A.C.I. -Reale Automobile Club d'Italia- sotto la spinta della passione popolare, progetta e costruisce la pista del Parco Reale a Monza. Un gioiello, sul quale si correranno le più grandi prove di auto e di moto italiane e internazionali.

La pista del parco di Monza è inaugurata il 24 agosto del 1922. Le moto debuttano a Monza già l'8 settembre del 1922: il classico Gran Premio delle Nazioni è vinto da Ruggeri su "Harley Davidson" nella classe 1000; mentre l'italo-svizzero Gnesa si impone con la "Garelli" nella 500.

Poi il 23 settembre si disputa il Gran Premio d'Italia per le auto che è vinto dall'alessandrino Pietro Bordino, su Fiat "802", ad oltre 139 kmh. di media su una distanza di 800 chilometri, precedendo il magnifico Felice Nazzaro e il nobile spagnolo De Vizcaye.

E' cominciata la leggenda di Monza, la pista più famosa del mondo.

Achille ha cominciato presto a frequentare il "santuario" di Monza fin dal 1923 quando ha corso con la "Norton", esordendo nella classe 500.

Poi nel 1926, appena 22enne, intende mettere alla prova una vettura appena acquistata la "Bugatti 1500, quattro cilindri". Il giovane Varzi si cimenta in alcune manifestazioni promosse dal Club dei 100 all'ora, in memoria del campione Antonio Ascari (deceduto l'anno prima). Per essere ammessi a questo curioso club, occorreva superare i cento chilometri all'ora in una prova controllata, su dieci chilometri della pista monzese. Achille non riuscì nella prova Perché fu costretto al ritiro per avaria meccanica alla sua "Bugatti". Ma aveva capito qual'era il suo futuro.

Si rifarà pochi anni più tardi quando conquisterà questa serie di risultati in una delle corse più prestigiose del mondo, cioè Monza: 1926, primo assoluto con la "Sunbeam"; 1929, ancora primo con la "Sunbeam"; 1929, primo assoluto con



Al circuito del Lario, Varzi e Nuvolari vincitori nelle rispettive classi, posano con la figlia di Mussolini, Edda Ciano.



Il favoloso quartetto della "Moto Bianchi" dominatore degli anni Venti. Da sinistra Zanchetta, Moretti, Varzi e Nuvolari, con il dirigente Zambrini.

l'Alfa Romeo "P-3"; 1930, primo assoluto con la "Maserati"; 1931, terzo con la "Bugatti"; 1932, quinto con la "Bugatti".

Il 1927 non è un grande anno per Achille con le moto. Adesso è passato alla "Guzzi", e si impone circuito del Savio nella classe 250. Sembra l'inizio di una stagione da favola, invece comincia la serie dei ritiri e delle cadute che continueranno fino al termine. E' "soltanto" quinto al Tourist Trophy, si fa male in prova a Monza, corre ugualmente ma è limitato da lancinanti dolori al braccio infortunato.

Varzi diventa irrequieto, anche se ormai sa già che il suo futuro sarà con l'automobile. Nel 1928, si accorda con Nuvolari e lo segue nella squadra "Bianchi". E' protagonista, con Amilcare Moretti e lo stesso Nuvolari, di uno storico tris al circuito del Lario, vinto davanti alla contessa Edda Ciano, figlia del Duce.

Trionfa il 1° luglio anche nel gran premio Reale di Roma. Poi torna all'amata "Sunbeam".

Achille Varzi concluderà le sue presenze nelle gare motociclistiche con sporadiche partecipazioni ancora nelle stagioni 1929 e 1930, quando ormai è stato "avvinto" dall'automobilismo. Un campo nel quale dimostra immediatamente il suo enorme talento aggiudicandosi il titolo italiano per due anni consecutivi.

Il 23 giugno del 1929 si toglie la soddisfazione di vincere ancora una volta il circuito del Lario con la "Sunbeam 500" davanti a Bandini e Broggi. Nuvolari, campione d'Italia, lo imita trionfando nella 350.

Il capolavoro di Varzi è comunque quello del 22 settembre quando vince ancora una volta il gran premio delle Nazioni a Monza, sette giorni dopo aver trionfato in quello automobilistico. Una doppietta che suggerisce ai suoi tifosi l'idea di cambiare il nome alla pista di Monza in "Varzidromo"!

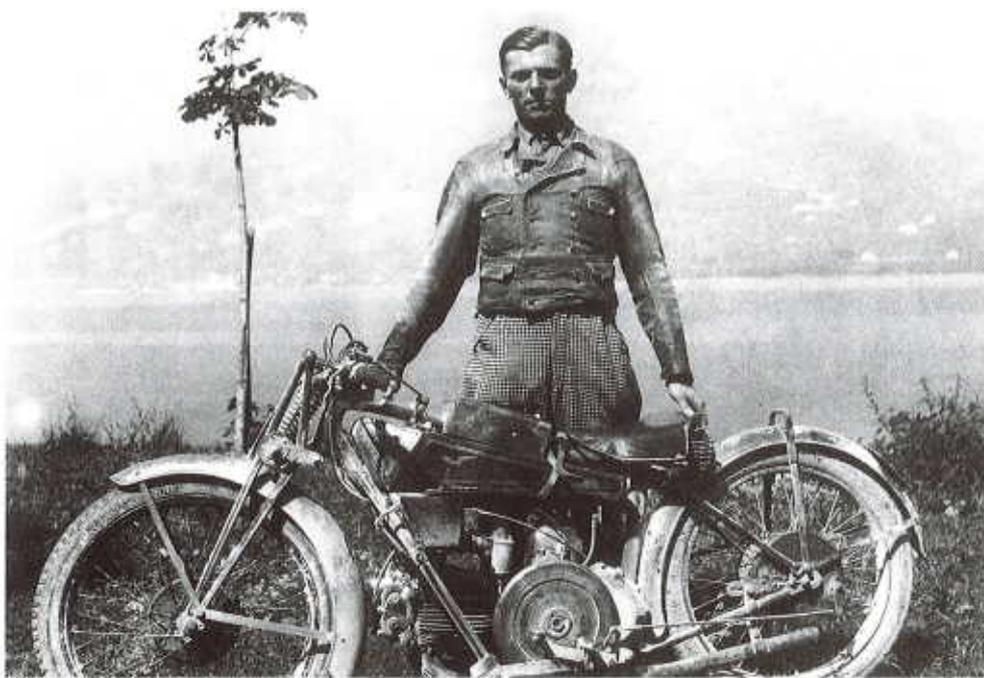
Ecco cosa scriveva il giorno dopo la rivista "Motociclismo": "...ma quando si vuol parlare di Achille Varzi non si deve fare economia di aggettivi. Bisogna sceglierne pochi ma molto significativi. Varzi, uomo non solo d'avanguardia ma d'eccezione. Varzi uomo prodigioso, atleta magnifico che ha superato tutti i maestri, che è andato ben al di là delle aspettative. Ha vinto per valore e forza di volontà..... Pensate: era rimasto senza benzina; rifornitosi, il motore non voleva partire più. Per un momento egli si trovò a fianco dell'amico Gherzi che non riusciva a spingere la sua Motosacoche. Fu un momento drammatico. I due dominatori erano lì, appiediti,

ansanti, protesi in uno sforzo che non ha misura. Si guardarono negli occhi un istante. Non sorrisero. Gherzi era sfinito. Varzi non ci è mai apparso così fiero, così vigoroso. La macchina pesante e inerte parve voler resistere al suo sforzo, ma il galliese non volle darsi per vinto: fece appello a tutte le energie, un'ultima corsa leonina forse di cento metri, e finalmente la vittoria dell'atleta sulla macchina.

"Uno scoppio prima sommeso par che saluti la fine vittoriosa del breve e tremendo duello, il motore riprende il battito sonoro e Varzi corre veloce verso una vittoria che più nessuno gli contrasterà".

Le ultime gare in moto di Achille sono del 1930: ancora un piazzamento al Tourist Trophy maledetto, alcuni piazzamenti al Lario e a Monza, poi l'ultima vittoria motociclistica in agosto alla Coppa del Mare di Livorno con la "Sunbeam 500".

Il richiamo delle vetture da corsa è diventato troppo forte. Ma otto stagioni nelle corse in moto, con due titoli italiani assoluti e una ventina di prestigiosi successi, sono il marchio di un grande campione, anche fra le "due ruote".



Achille Varzi, con la "Moto Guzzi" al circuito del Lario che vinse tre volte con tre moto diverse.

Achille Varzi motociclista

Questi i principali risultati ottenuti dal Campione
nelle corse in moto dal 1923 al 1930

1923 - vittorie assolute 7
circuiti di Perugia
Parma-Poggio di Berceto
circuiti di Busto Arsizio
circuiti di Padova
circuiti del Lario
circuiti del Piave
circuiti del Sestriere

piazzamenti circuiti di Rapallo
circuiti di Belfiore (MN)
circuiti di Tortona
circuiti Prealpi Varesine
Lugano-Monte Bré
Biella-Oropa
Giro dell'Emilia
G.P. Nazioni Monza
campione italiano classe 350 cc. con moto "Garelli"

1924 - vittorie assolute 5
G.P. di Catalogna
circuiti Prealpi Varesine
coppa Consuma
circuiti di Parma
circuiti Campi Flegrei (NA)
con moto "Sunbeam" 500 cc

1925 - vittorie assolute 1
circuiti di Novara (5 luglio)

piazzamenti Tourist Trophy (GB)

1926 - vittorie assolute 6
circuiti di Torino
circuiti di Stradella (PV)
circuiti Adriatico

G.P. Nazioni Monza
circuito di Lodi
circuito di Belfiore (MN)

piazzamenti circuito del Savio (BS)
Tourist Trophy (GB)
circuito del Lario
campione italiano classe 500 con con moto "Sunbeam"

1927 - vittorie assolute 1
circuito del Savio (BS)
con moto "Guzzi"

1928 - vittorie assolute 2
circuito del Lario
G.P. Reale di Roma

piazzamenti circuito di Torino
con moto "Bianchi"

1929 - vittorie assolute 3
circuito del Lario
G.P. Nazioni Monza
12 ore S. Sebastian (ESP)
con moto "Sunbeam"

1930 - vittorie assolute 1
coppa del Mare Livorno

piazzamenti Tourist Trophy
G.P. Nazioni Monza
(ultima corsa in moto)

totale gare disputate: 60
vittorie assolute: 26
piazzamenti: 12
due titoli italiani 350 e 500 cc.

QUESTO O QUELLO PER ME PARI SONO



Varzi a cavallo degli anni Trenta è indeciso tra auto e moto.

La grande passione, l'auto

Il primo contatto di Achille con le vetture da corsa è dunque già avvenuto nel 1926, sulla pista di Monza. Sono anche gli anni dell'incontro con il giornalista novarese Gianni Canestrini, uno degli "inventori" della Mille Miglia.

Gli "idoli" automobilistici di Varzi sono i campioni del suo tempo, soprattutto il torinese Felice Nazzaro e l'alessandrino Pietro Bordino. Il primo è uno stilista innato, e Achille apprenderà molto da lui. Così come il galliatese imparerà molte cose, seguendo da spettatore diverse gare prima del suo debutto sulle "quattro ruote" che avviene nel 1928, con la "Bugatti 35 - tipo C" che appartiene alla scuderia di Tazio Nuvolari.

Nuvolari, già diventato famoso per aver vinto il gran premio Reale di Roma e il circuito del Garda su "Bugatti", propone a Varzi di acquistare appunto due vetture dal costruttore di Molsheim. Dopo quella di Materassi, era questa la prima scuderia organizzata che si presentava nel mondo delle corse.

L'esordio del 1928 è felicissimo: Varzi, 24enne, coglie due ottimi risultati al gran premio di Tripoli, terzo dopo Nuvolari e Chiron, e secondo al circuito di Alessandria, 22 aprile, disputato in memoria del campione Pietro Bordino, scomparso da poco. Ma proprio in questi periodi, vedendo all'opera Giuseppe Campari, detto "el Negher", con l'Alfa Romeo P-2, Achille capisce subito che è proprio quella la vettura vincente. E la acquista per 75 mila lire, pagabili a respiro.

E' una vettura ormai "vecchia" di cinque stagioni, ma è ancora valida e affidabile. Con l'Alfa P-2, Achille Varzi debutta a Monza il 9 settembre del 1928, una data "tragica" Perché segna una delle più tremende giornate per il nascente sport dell'auto.

Giornata da ricordare, nel bene e nel male. Partono 22 concorrenti per il sesto gran premio d'Europa. Ci sono tutti i più famosi "assi" del momento: dal campione italiano Emilio Materassi a Brilli-Peri e Arcangeli sulla "Talbot"; lo squadrone della "Bugatti" con Tazio Nuvolari, Foresti, i francesi Chiron, Drouet, Bouriat.

Poi altri noti campioni come Borzacchini, Maserati, Aymo Maggi e appunto il nostro Achille Varzi con la sua "P-2" appena acquistata. La gara si svolge al mattino. Al 17° giro, la vettura di Materassi urta inavvertitamente la ruota dell'auto di Foresti. Il campione italiano sbanda paurosamente e, dopo aver scavalcato il prato, la barriera e il fossato che dividono la pista dal pubblica, piomba in mezzo alla folla.

Il bilancio è angoscioso: ventun morti fra cui il pilota fiorentino Materassi e 20 feriti ricoverati all'ospedale. Si teme addirittura per la sospensione ufficiale delle corse in auto.

La gara di Monza invece continua, malgrado un nuovo incidente a Borzacchini che si rovescia ma resta indenne. Vince la prova il francese Chiron proprio davanti a Varzi che, dopo aver visto in parte l'evolversi della tragedia, è rimasto calmo a controllare la sua vettura accontentandosi della piazza d'onore. Terzo è Nuvolari davanti a Drouet e Maggi. Il titolo di campione italiano del 1928 sarà poi vinto dal milanese Giuseppe Campari, altro mitico personaggio.

Achille nel 1928 ha partecipato ad otto gare, guidando la Bugatti, la francese Delage, l'Alfa Romeo P-2. Otto gare, con tre piazzamenti importanti. Grazie a questi risultati, Varzi -anche se appena 24enne- si inserisce d'autorità nel gruppo dei piloti più conosciuti. Ha già i suoi tifosi, non soltanto galliatesi, che lo seguono in tutte le corse. Il suo stile è "freddo" e non è gradito dal grande pubblico, ma la sua classe è evidente e desta ovunque ammirazione e stupore.

Le vetture di quegli anni sono le "Bugatti", le "Alfa Romeo", le "Maserati", qualche timida apparizione anche della tedesca "Mercedes". Mentre abbandonano Fiat, Delage, Sunbeam, Talbot. Ci stiamo avviando verso il periodo d'oro delle vetture da competizione; siamo ormai in pieno professionismo, e anche nel settore dei costruttori lo sviluppo è inarrestabile. Chi sta fermo, retrocede.

I piloti più noti sono gli italiani Nuvolari, Varzi, Campari, Arcangeli, Brilli-Peri, Borzacchini, Masetti, Fagioli; sono morti invece Antonio Ascari e Pietro Bordino, si è ritirato Felice Nazzaro, considerato il "maestro", il precursore di tutti i campioni. Fra gli stranieri, in grande evidenza, l'inglese Williams, i francesi Etancelin, Chiron, Dreyfuss, il tedesco Caracciola.

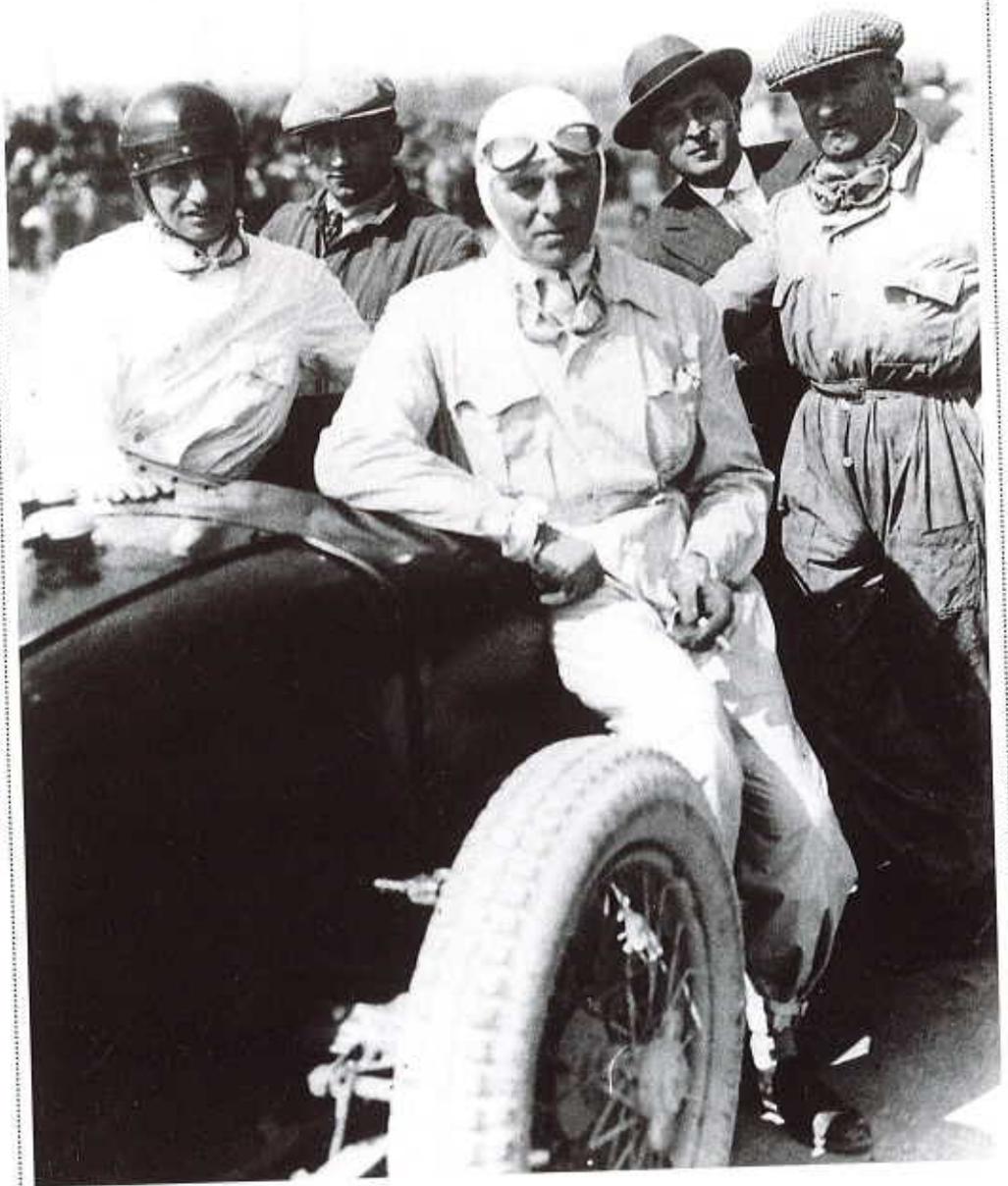
Intanto nel 1927, grazie ad appassionati bresciani assistiti dal novarese Canestrini, è nata quella che diventerà la più celebre corsa automobilistica su

strade aperte, la Mille Miglia. E' stata preceduta, vent'anni prima, dalla Targa Florio nel 1906, vinta da Alessandro Cagno su "Itala". L'anno successivo il successo toccherà a Felice Nazzaro su "Fiat".

Alla prima edizione della Mille Miglia (Brescia-Roma-Brescia) partecipa Nuvolari con una modesta "Bianchi", mentre Varzi si è iscritto con una "Lancia Lambda", ma poi rinuncerà a prendere il via, Perché con la sua normale vettura da turismo non aveva alcuna possibilità nè di vittoria nè di piazzamento. Vincono i "gentlemen" bresciani Minoja-Morandi.



Sulle strade della Mille Miglia, alla ricerca del successo.



Il primo titolo tricolore di Varzi nell'auto accade nel 1929.

1929: la rivelazione

E' certamente il 1929 l'anno che rivela compiutamente Achille Varzi al pubblico di tutto il mondo. Il pilota galliatese non ha ancora 25 anni (li compirà l'8 di agosto), ma è già considerato un "grande".

Il 1929 è per lui una stagione indimenticabile. Pensate: prende parte a 14 corse da marzo a settembre, vince sei volte, si piazza sul podio altre quattro volte. Alla fine dell'anno è laureato campione italiano assoluto, succedendo a Campari.

Un fuoriclasse che comincia a vincere il 21 aprile ad Alessandria al secondo circuito Pietro Bordino, dopo aver conquistato un terzo posto al debutto alla Mille Miglia, in coppia con il milanese Colombo. Ha dato ancora una volta la "zampata" del vecchio leone, "el negher" Campari che trionfa sul traguardo di Brescia davanti a Morandi.

Varzi affermava con convinzione che la "Mille Miglia" (con la Targa Florio e il gran premio di Monza) era una di quelle corse che un campione doveva assolutamente contare fra i suoi successi. Altrimenti non era un campione. Un po' come la Milano-Sanremo nel ciclismo; o la Parigi-Roubaix.

Insomma, nel 1929, Varzi -alla guida della fedelissima e meneggevole Alfa Romeo P-2- diventa irresistibile. Dopo la Mille Miglia e Alessandria, è terzo alla Coppa Messina, poi il 26 maggio trionfa in una delle corse più importanti del calendario internazionale: il gran premio Reale di Roma, 26 maggio.

Per lui, i giornali cominciano a spendere titoli a nove colonne.

Achille, con la sua guida composta e morbida ma assolutamente incisiva, è bravo anche nelle prove in salita: eccolo vincere una classica, la Trieste-Opicina, il 16 giugno, guidando un'Alfa Romeo, speciale, la S-C SS 1750 cc. Dopo un quinto posto sfortunato al circuito del Mugello, Varzi piazza due stoccate determinanti.

Il 21 luglio, si impone sui tornanti del nono circuito del santuario di Montenero, a Livorno, valido anche per la coppa Ciano. E sette giorni dopo mette il suo

"sigillo" di fuoriclasse imponendosi per la prima volta all'estero, nel quinto gran premio di Spagna, sul circuito di Lasarte. E' ormai vicino a toccare con mano il titolo italiano assoluto.

A quel tempo non esisteva ancora il campionato del mondo dei bolidi (sarà varato soltanto nel 1950, e lo vincerà il torinese Farina). Per cui il titolo tricolore era una laurea molto vicina a quella iridata, Perché nelle corse italiane e internazionali, il parco dei concorrenti era folto di campioni sia italiani che stranieri.

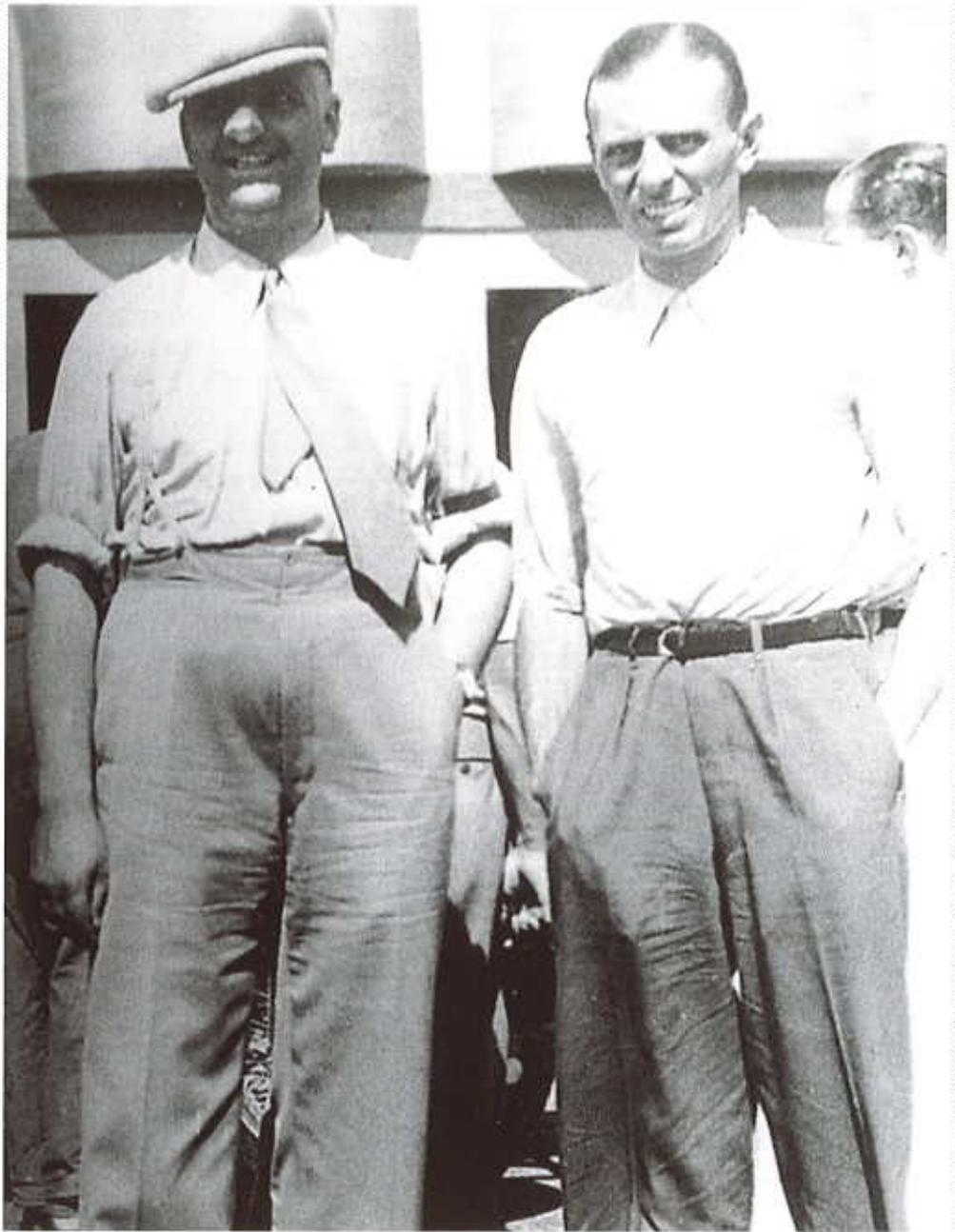
Il "marchio" tricolore è apposto da Varzi il 15 settembre 1929, a Monza, quando Achille vince il secondo gran premio d'Europa e d'Italia. Ha centrato in un colpo solo due traguardi: vestire la maglia tricolore di campione d'Italia e trionfare sulla pista "magica" di Monza. E siamo appena agli inizi della carriera.

Per completare il suo eccezionale 1929 Varzi vince otto giorni dopo, il 22 settembre, anche il gran premio delle Nazioni in moto. Per accontentare le ambizioni del pilota galliatese, mancano ancora la Targa Florio e la Mille Miglia.

Achille conclude il 1929 stabilendo un importante record internazionale nella classe E sui 105 chilometri lanciati all'autodromo di Monza, e poi ottenendo un lusinghiero secondo posto nel circuito stradale di Cremona.



Con la mitica "Bugatti" in mezzo a tecnici e tifosi.



Enzo Ferrari, direttore sportivo, lo chiama alla "Alfa Romeo".

Quei fantastici anni '30

E' evidente che dopo la conquista del titolo di campione italiano assoluto del 1929, per Achille Varzi si aprono le porte dorate del successo, a tutti i livelli.

E' il pilota più popolare d'Italia e del mondo insieme naturalmente al rivale e amico Tazio Nuvolari. Il suo stile di guida è ammirato su tutte le piste. La sua personalità è eccezionale: freddo, calcolatore, un carattere schivo, un temperamento di ghiaccio, ma dentro un fuoco, un vulcano.

Quando è in gara, Achille è spietato. Adotta tattiche che nessuno ha mai provato. Ha calcolato che, in ogni gara, in qualsiasi gara, almeno la metà dei concorrenti vengono eliminati da incidenti meccanici o errori di guida. Quindi inizialmente, resta tranquillo nel gruppo, senza rischiare eccessivamente. Poi, nei giri finali, piazza il suo spunto implacabile e impeccabile. Fra i suoi avversari è "odiato" proprio per questa capacità di "leggere" la corsa con largo anticipo. E' un pilota moderno, molto avanti rispetto al suo tempo.

Sul piano personale, Achille ha trovato una compagna di vita nella milanese Norma Colombo, conosciuta casualmente mentre, con amici, si rilassava in un locale notturno. E' una ragazza di 22 anni, nata nel 1906, vivace, spigliata, piena di vitalità. Sembra compensarsi benissimo con il carattere riflessivo ma "difficile" del pilota galliatese.

Il 1930 conferma la grandezza di Varzi. Adesso è inserito nella squadra ufficiale dell'Alfa Romeo. Guida sempre l'affidabile "P-2". Partecipa ad undici corse, scegliendo il meglio. Nella Mille Miglia, quarta edizione, arriva ad un passo dalla vittoria. Sull'Alfa 1750, in coppia con Canavesi, duella a lungo con Nuvolari che è pure al volante di un'Alfa con il meccanico Guidotti.

Il pilota galliatese mantiene il comando della gara fino all'Adriatico; ma dietro Tazio non molla. Quando mancano pochi chilometri al traguardo di Brescia, alle cinque e venti dell'alba, Tazio intravede i fanalini posteriori di Achille. Lanciatissimo il mantovano spegne i suoi fari anteriori e sorpassa Varzi nel tremulo incerto chiarore dell'alba. Un sorpasso che sa di beffa, e che Varzi farà fati-

ca a digerire. E' un episodio mai definitivamente chiarito, che sa molto di leggenda. Entrambi i protagonisti l'hanno sempre smentito.

Vince la prestigiosa "Mille Miglia" Nuvolari il "guerriero" per la felicità delle folle, secondo è l'"artista", che medita la rivincita. Il 1930 è proprio l'anno giusto per dimostrare al mantovano che lui proprio lui, Achille Varzi da Galliate, è ancora il più forte. Il 20 aprile si impone ad Alessandria nel circuito Bordino che gli è particolarmente congeniale.

E' vero, ha mancato la Mille Miglia. Ma è pronta la riscossa già il 4 maggio, alla 21.a edizione della Targa Florio, la mitica corsa sulle strade siciliane. Varzi precede Nuvolari sul traguardo di Cerda, e aggiunge un'altra "perla" alla sua collana.

Prova ancora al Tourist Trophy dell'Ulster, nord dell'Irlanda, ma deve accontentarsi del terzo posto. Varzi, sempre alla ricerca di vetture competitive, a metà stagione passa alla "Maserati" che sta costruendo una squadra coi fiocchi. E Achille porta la nuova vettura dei fratelli emiliani, tipo 26-M, al successo già il 17 di agosto alla coppa Acerbo a Pescara.

E fa il bis il 7 settembre al terzo gran premio di Monza: alcuni tifosi, entusiasti, vorrebbero addirittura intestare quel circuito come "Varzidromo" !

Achille conclude un altro anno splendido, appunto il 1930, portando la sua Maserati al successo nel gran premio di Spagna, e conquistando per la seconda volta consecutiva il titolo di campione italiano assoluto. Undici gare disputate, cinque vittorie, un secondo e un terzo posto, il titolo tricolore e il primo successo nella Targa Florio. Un'altra stagione da incorniciare.



Un gruppo di piloti e tecnici attorno a Varzi, dopo una gara in Germania.

Ritorno alla Bugatti

Intanto da Molsheim giunge dalla casa "Bugatti" una favolosa richiesta per Varzi: diventare la prima guida della rinnovata marca francese. Il galliatese non è tipo da farsi pregare, sempre proiettato alla ricerca del nuovo, del moderno, affascinato da esperienze e avventure sempre stimolanti.

Ecco dunque al volante della vettura "blu" partecipare nel 1931 a ben quindici gare, con un bottino ancora sostanzioso: cinque vittorie e sei piazzamenti di pregio. Nel carriera di Varzi (anche appassionato cacciatore) finiscono il terzo gran premio di Tunisi nella mitica Cartagine il 28 marzo, guidando la "Bugatti - tipo 51". E poi il 26 aprile il "solito" circuito Bordino ad Alessandria. E ancora il 21 giugno, a Monthlery, la 17.a edizione del gran premio di Francia, in coppia con il francese Chiron.

Per concludere il 5 luglio con il successo in una classica gara in salita, la Susa-Moncenisio. Il tutto condito da piazzamenti di valore come quelli colti al gran premio di Monaco-Montecarlo; alla targa Florio; al gran premio di Germania; al circuito di Montenero; alla coppa Acerbo; al gran premio di Monza. Una stagione che conferma le straordinarie capacità tecniche e atletiche di Varzi. Perché partecipare a quindici corse e concluderne undici è un risultato veramente eccezionale, sotto ogni aspetto!

Con la Bugatti, Varzi resta tre stagioni fino al 1933, rispettando un contratto che per quei tempi è certamente "favoloso". Combatte puntualmente con Nuvolari, che vince tre volte il titolo italiano, e con tutti i rivali che via via tentano di insidiargli la "leadership": l'anziano Campari, Birkin, Fagioli, Borzacchini, Brivio, Caracciola, Chiron, Rosemeyer, Stuck, Lang, Moll, Dreyfuss, Etancelin, il conte Trossi...



Con il suo rivale di sempre, Tazio Nuvolari.

Quelli che vincono sono sempre i soliti

Quelli che vincono sono sempre i soliti.

Il 1932 non è una buona annata per Achille. Partecipa a tante corse, tredici, ma la sua "Bugatti" non appare più competitiva. Vince soltanto due volte: il quarto gran premio di Tunisi il 3 aprile, e poi nel gran premio Reale di Roma, nella classe 3000 cc. Il resto sono piazzamenti, onorevoli sì, ma che non soddisfano certamente un tipo esigente come il galliatese. Come ad esempio a Monza e a Montenero, due eccellenti secondi posti.

C'è tuttavia un contratto da rispettare, e per tutto il 1933 Varzi sarà "costretto" a guidare ancora la "Bugatti", prima tipo 51 e poi l'evoluzione tipo 54. Non molte le partecipazioni; soltanto nove. Perché i tecnici della casa di Molsheim sono alla ricerca di nuove soluzioni, stimolati da Achille che vorrebbe sempre la macchina "vincente".

Nonostante le tante traversie e innegabili difficoltà, Achille vince tre volte: il 23 aprile a Monaco-Montecarlo batte, dopo un estenuante duello, il suo irriducibile rivale Nuvolari che cavalca la nuova Alfa Romeo, la mitica P-3, la prima vettura europea monoposto, da molti considerata la più bella e perfetta macchina da corsa mai apparsa sulle piste.

Varzi deve lottare contro "questa" Alfa P-3 che spopola dovunque. Ma quella di Montecarlo resta una vittoria memorabile, che sarà lungamente ricordata da tutti i tecnici e gli appassionati delle corse. Così come resta negli annali e nel mito, il primo gran premio di Tripoli, organizzato nel 1933 dal regime fascista per celebrare la campagna della guerra coloniale.

Una corsa legata alla lotteria dei milioni (di allora!) e che è ricordata anche per la "combine" organizzata dai tre piloti primi classificati: appunto Varzi su "Bugatti", Nuvolari e Borzacchini su "Alfa", che grazie al loro successo e agli abbinamenti della lotteria, si spartiscono l'eccezionale somma di due milioni e 400 mila lire dell'epoca!

Una fortuna, costituita dalla massa dei premi sportivi in palio (500 mila lire, una enormità per i tempi) e dai premi della Lotteria di Tripoli che aveva incassato qualcosa come 15 milioni di lire italiane!

Questa celeberrima Lotteria, prima edizione, aveva consentito la costruzione del magnifico circuito della Mellaha, uno dei più belli di tutta la storia dell'automobilismo sportivo. Questo "gioiello" di Tripoli è stato completamente demolito nel dopoguerra.

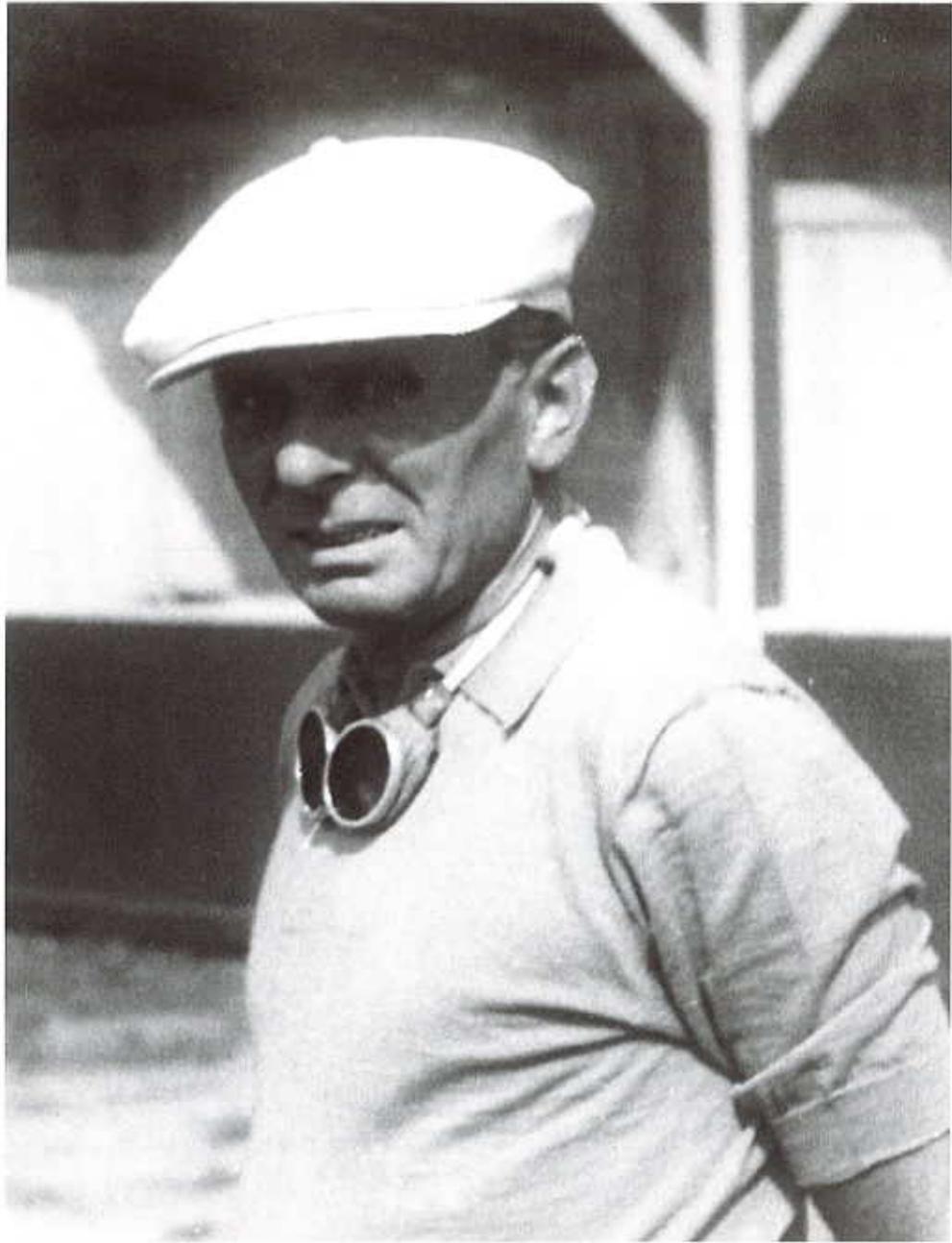
Achille conferma la sua grandezza (pur avendo una vettura inferiore) anche il 21 maggio 1933 al circuito tedesco dell'Avus di Berlino, quando vince alla spettacolosa media di 207 chilometri all'ora ! Riesce a sopravanzare Nuvolari negli ultimi 300-400 metri di corsa dopo un testa-a-testa entusiasmante che manda in delirio il pubblico tedesco.

E con la tanto amata "Bugatti" conquista anche importanti piazzamenti alla Susa-Moncenisio, alla coppa Acerbo a Pescara, al gran premio del Belgio a Spa, al gran premio di Spagna.

Achille assiste impotente nel settembre del 1933 ad un'altra spaventosa tragedia a Monza dove muoiono diversi campioni: Giuseppe Campari detto "el negher", Borzacchini, il conte polacco Czaykowsky. Una giornata veramente "nera" per lo sport dell'automobile. Ma per il pilota di Galliate è giunto il momento della separazione con la "Bugatti" che sarà questa volta definitivo. Ricordiamo, per inciso, che la vettura blu francese è stata il primo "amore" automobilistico di Achille Varzi.



Con la vettura "Bugatti", Achille corre per i colori francesi ma il cuore è italiano.



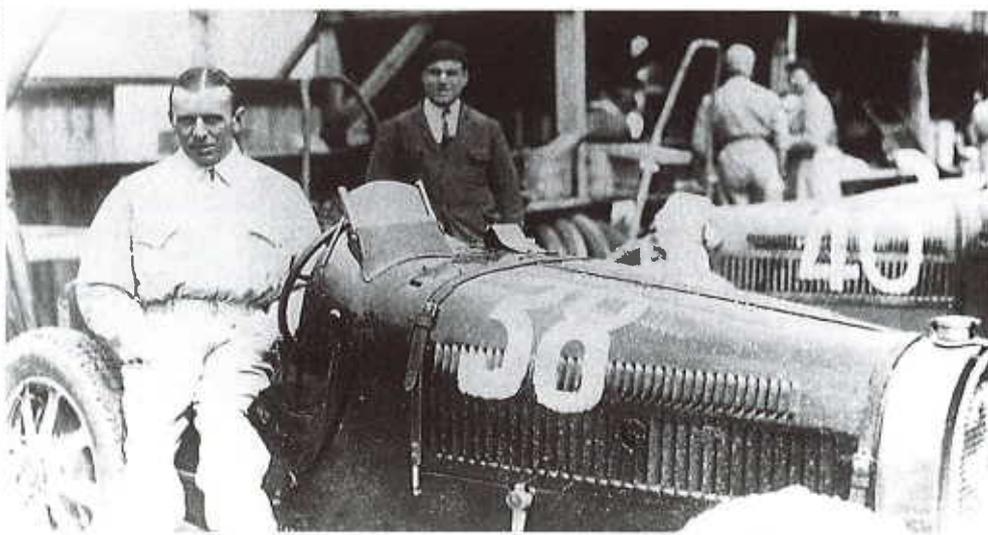
Un'immagine pensosa del Campione.

Vincente Alfa P-3

Ancora una volta è tempo di cambiare. Si sa: Varzi è un irrequieto, un carattere mai soddisfatto, un uomo difficile da gestire. Ma quando è al volante della sua vettura, sia essa una Bugatti, una Maserati, una "P-2" o "P-3", l'uomo si trasforma in un computer, si immedesima così tanto nel lavoro che sta compiendo, da diventare un tutt'uno con la vettura.

Siamo nel 1934. Il galliatense entra a far parte della scuderia "Ferrari" di Modena che gestisce il settore corse dell'Alfa Romeo. Gli viene affidata la nuova evoluzione della "P-3"; forma una squadra veramente straordinaria con Nuvolari, con il francese Louis Chiron, il conte Trossi, il giovane francese Guy Moll.

Questa "Alfa Romeo P-3" dominerà la stagione 1934 in maniera assoluta vincendo sempre e dovunque, e scatenando la successiva reazione delle case tedesche che si presenteranno a partire dall'anno successivo con un'autentica "corazzata" composta dalle "Auto Union".



Il suo terzo tricolore è del 1934.

Un indimenticabile 1934

Questo anno 1934 resta scolpito nella storia delle auto da corsa e in quella personale di Varzi. Non sarà mai cancellato.

Pensate cosa combina Achille, al massimo della condizione atletica, fisica, psichica e tecnica. Ha trent'anni; ha già svolto diversi anni di esperienze utilissime; conosce l'ambiente delle auto da corsa come le sue tasche; è amato, stimato, invidiato. Insomma, è uno dei campioni che il pubblico conosce a memoria.

Nel 1934, al volante della nuova "P-3", il pilota galliatese partecipa a ben 22 corse, sottolineiamo 22, un record fantastico. Ottiene sette vittorie assolute; più dieci piazzamenti d'onore, accusa cinque ritiri soltanto. Conquista per la terza volta il titolo di campione italiano assoluto dopo quelli del 1929 e del 1930.

Questa del 1934 è certamente la sua stagione più completa, Perché Achille si toglie finalmente lo sfizio di trionfare l'8 aprile nella ottava edizione della "Mille Miglia", in coppia con il fedelissimo meccanico Bignami: stacca di oltre otto minuti l'eterno rivale Nuvolari, cancellando la beffa di quattro anni prima.

Varzi si ripete il 22 aprile nel circuito Bordino ad Alessandria. E poi rieccolo al settimo gran premio di Tripoli il 6 maggio, nella corsa abbinata alla famosa Lotteria. Non c'è Nuvolari, che si è fratturato una gamba ad Alessandria. Lo squadrone dell'Alfa' punta su Varzi e Chiron che si sono ovviamente accordati per dividere gli eventuali guadagni. Non è d'accordo il francese Moll che intende essere libero di fare la propria corsa.

La gara si svolge sotto l'insegna di un poderoso attacco del giovane Taruffi che guida una potente "Maserati 16 cilindri". Varzi controlla la situazione. Poi Taruffi esce di strada, Chiron si ritira per guai alla lubrificazione, restano in lotta per il successo finale Varzi e il francese Moll. Il pilota galliatese vince di una lunghezza, con una volata da brivido, alla strepitosa media di oltre 186 kmh.

Achille torna il 20 maggio in Sicilia ad una delle sue gare preferite: la Targa Florio, e si impone ancora, confermando la sua abilità sia come pilota di pista che

su strada. Altre prestigiose vittorie del 1934 sono quelle del "Pena Rhin" di Barcellona, del circuito Montenero a Livorno, del gran premio di Nizza il 19 agosto che lo consacra campione italiano assoluto.

Le altre vittorie importanti del 1934 sono toccate alla "Mercedes" di Caracciola (gran premio di Monza) e a Fagioli (Spagna); alla "Auto Union" di Stuck che trionfa all'Avus proprio davanti a Varzi, in Svizzera con Varzi quarto e in Cecoslovacchia; alla "Bugatti" di Dreyfuss in Belgio; alle altre "Alfa P-3" di Chiron (Francia, con Varzi terzo) e Moll (Montecarlo). Basta leggere i nomi per capire quali e quanti avversari il nostro campione ha dovuto superare!



*Una bellissima fotografia:
Achille in un bagno di tifosi galliatesi.*

In Germania vogliono lui

Ha vinto tutto Achille. E' pronto per nuove emozioni.

In Germania, Hitler e il nazismo vogliono trionfare anche nello sport. Nel 1936, gli ambiziosi e arroganti tedeschi tenteranno di dominare i Giochi Olimpici (saranno assai disturbati da alcuni prestigiosi successi dei neri d'America).

Ma intanto nel 1934 l'incredibile geniale ingegner Ferdinand Porsche ha progettato la P-Wagen (vettura), un capolavoro di innovazione e tecnologia. Occorrono però autentici talenti per "domare" il mostro che Porsche ha costruito per conto della casa "Auto Union". E lo sguardo corre veloce al di là delle Alpi, a Galliate, dove vive e prospera un certo Achille Varzi, appena 30enne. Ha l'età giusta, e l'esperienza, per guidare la nuova vettura tedesca.

Ricordiamo che in Germania c'è già la "Mercedes" a dominare la scena con i suoi campioni Caracciola, Fagioli, Lang, von Brauchtsch... Alla "Auto Union" riescono ad ingaggiare Varzi che avrà come compagni di squadra l'esperto Stuck e il giovane talentuoso Bernd Rosemeyer. Un pilota questo molto bravo, con cui Achille non riuscirà mai a "legare". Nell'ambiente della "Auto Union" Achille conosce anche una fascinosa signora bionda, Ilse Hubach, moglie del pilota Paul Pietsch.

La stagione 1935 va avanti con le macchine tedesche sempre più dominanti: sia la "Mercedes" di Neubauer che la "Auto Union" di Porsche sono le vetture da battere in ogni competizione.

Achille riesce tuttavia a svolgere una stagione molto interessante, partecipando a 14 corse e portando al successo la sua vettura 'bianca' Tipo B due volte: il 5 maggio al sesto gran premio di Tunisi; il 15 agosto alla coppa Acerbo a Pescara. Certamente, sono risultati modesti per un tipo orgoglioso come il galliatese che non riesce a familiarizzare con i tedeschi, pur se vive coccolato come si addice ad un famoso campione.

Alcuni piazzamenti del 1935 gli lasciano l'amaro in bocca: come il secondo posto a Tripoli dietro a Caracciola che con la "Mercedes" sta realizzando una stagione

straordinaria aggiudicandosi anche i gran premi di Francia (Varzi quinto), di Svizzera (Varzi quarto), del Belgio, di Spagna. "Mercedes" scatenata anche con il pilota italiano Fagioli che si aggiudica il prestigioso gran premio di Montecarlo.

Chiaramente il duello fra i due rivali germanici "Auto Union" e "Mercedes" vede la casa di Stoccarda in netto vantaggio. La "Auto Union" può opporre soltanto i due successi di Varzi, quello di Stuck a Monza e quello di Rosemeyer in Cecoslovacchia. In netto declino le vetture italiane: l'"Alfa Romeo" si consola con il successo del magnifico Nuvolari al circuito tedesco dell'Avus. Vittoria che fa imbestialire il capo del Reich!



Taciturno e riservato; gli anni Quaranta sono duri.

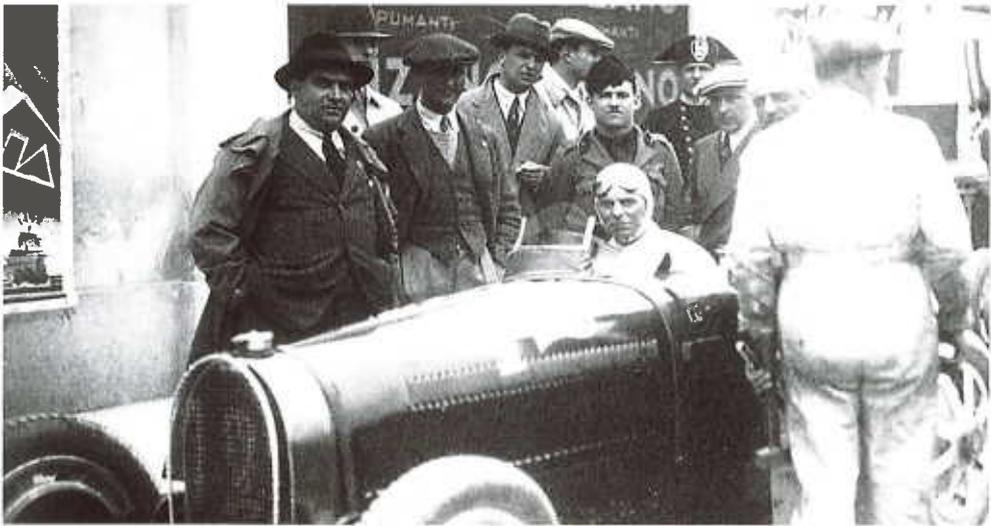
Toccato al "cuore"

E' ovvio che la relazione con la fascinosa frau Ilse pone Achille nella condizione di compiere lunghi snervanti viaggi fra Milano, la Germania, l'Austria. Uno "stress" continuo che pagherà con allenamenti incompleti e con una preparazione fisica e tecnica lacunosa.

La relazione è nota a tutti nell'ambiente. Varzi è stato come "stregato" dalla signora austriaca. Non riesce a distaccarsene. Anzi viene anche coinvolto nell'assunzione di stupefacenti, compromettendo una carriera che avrebbe potuto registrare ancora grandi successi nelle stagioni che precedono la guerra.

Il declino del pilota galliatese è inarrestabile. Le cifre delle stagioni 1936 e 1937 sono eloquenti. Partecipa a tredici corse, ma vince soltanto il solito gran premio di Tripoli e il circuito di Sanremo. Altri piazzamenti d'onore a Montecarlo, in Svizzera, a Milano, ma le sue condizioni fisiche vanno declinando.

Non è più un pilota affidabile. Deve affidarsi a serie cure mediche che continueranno fino all'inizio della guerra.



Guerra e dopoguerra

Paradossalmente, per Achille Varzi, classe 1904, la guerra è un "toccasana". Nel senso che diventa impossibile vedere o comunicare con l'austriaca Ilse. Quindi l'amore, la passione finiscono.

Durante la guerra, Achille si sposa con Norma Colombo, fedelissima signora che gli è sempre rimasta accanto, anche nei momenti più difficili e dolorosi. Poi nel 1945, a liberazione completata, il 41enne Varzi riappare in perfetta forma, pronto a ricominciare come un giovincello.

Non si vive soltanto di ricordi e di passato. Nel maggio del 1945 Varzi riunisce attorno a sé alcuni fra i piloti ancora in attività, tecnici, giornalisti: Brivio, Lurani, il conte Trossi, Giuseppe Farina, Canestrini, i quali formano un comitato straordinario di sportivi dell'automobilismo che condurrà presto alla creazione dell'Associazione Automobilisti Italiani. Il fine è quello di riunire i praticanti e gli appassionati per riprendere l'attività agonistica, cioè le corse.

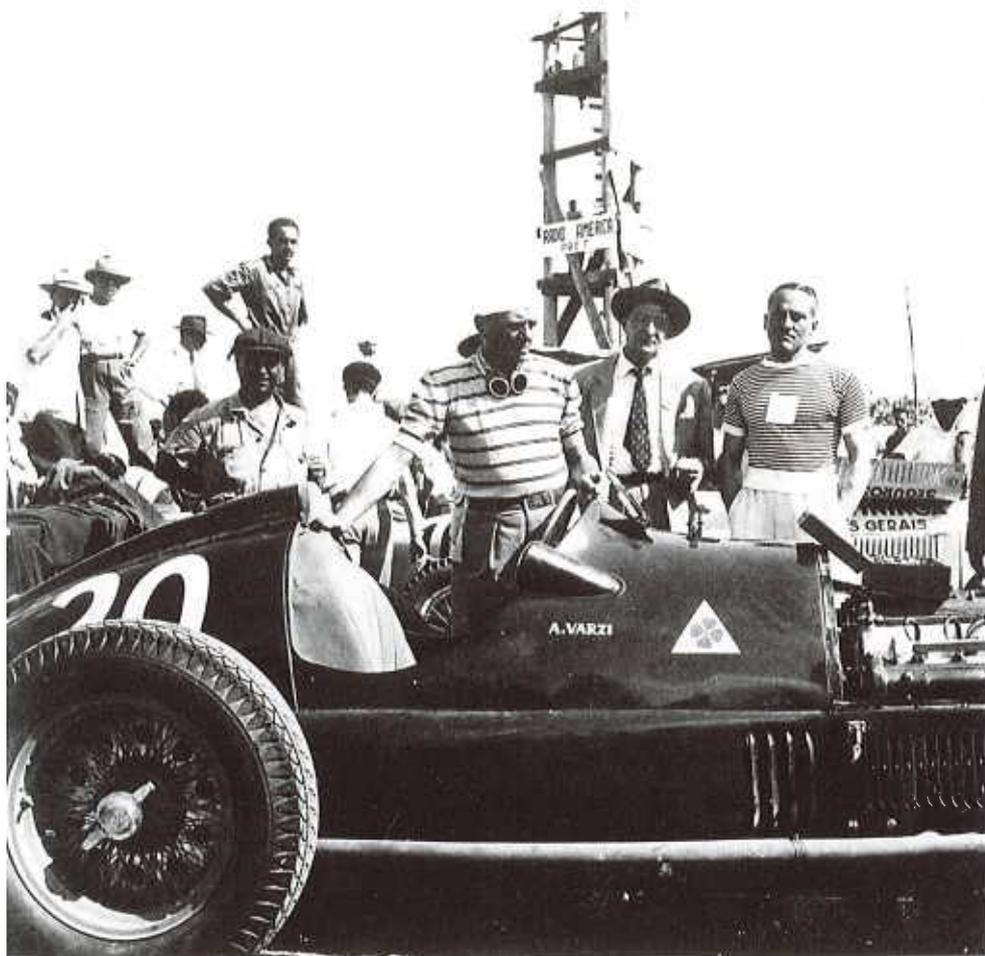
Achille appare completamente trasformato: un uomo nuovo, vitalissimo, anche allegro, lui che è sempre stato un carattere "difficile". La guerra ha maturato in lui importanti riflessioni, l'ha come addolcito e rasserenato. Con l'aiuto del fedele meccanico Bignami, il pilota galliatese prepara con estremo scrupolo una "Alfa Romeo" da corsa tre litri, tipo 308.

E torna alle corse, già nel 1946, con quattro partecipazioni. Riprende a gustare il dolce sapore del successo il 1° settembre al terzo circuito stradale di Torino. Partecipa anche al gran premio delle Nazioni a Monza e al circuito stradale di Milano, dove è secondo assoluto, lasciando sportivamente la vittoria all'amico Trossi.

Ci sono nuovi campioni: il francese Jean-Pierre Wimille che si ispira al "maestro" Varzi; Villoresi; l'impetuoso Sommer; l'abile e riflessivo Farina, Cortese, Sanesi, l'aristocratico conte Trossi, l'eterno Tazio Nuvolari, che ha già una certa età ma non molla. E c'è un nome nuovo molto interessante: Alberto Ascari, figlio del grande campione Antonio.

Le vetture del primo dopoguerra sono l'"Alfetta 158", le potenti Maserati, la piccola gloriosa Cisitalia, la francese Talbot, e una "marca" nuova, la "Ferrari", costruita da un ex pilota modenese, Enzo Ferrari. Riprende anche l'assegnazione del campionato italiano che negli anni 1947 e 1948 sarà vinto da Gigi Villoresi con la Maserati.

E' ripresa anche la mitica "Mille Miglia" che nel 1947 è vinta con uno sprint finale dalla potente Maserati di Clemente Biondetti. In questa occasione il "favoloso" Nuvolari giunge secondo, dopo una gara entusiasmante.



Con il "quadrifoglio" alle gare sudamericane nel primo dopoguerra.

Le ultime corse

Siamo arrivati al 1947. Malgrado l'età, non più verdissima, Varzi è tornato a correre con uno spirito straordinariamente giovanile. A contatto con il "suo" ambiente naturale, anche il fisico e il morale del pilota galliatese ne hanno tratto giovamento.

Nel 1947, si realizza una grande ripresa delle corse a livello internazionale. Tutto il mondo si sta muovendo per recuperare i troppi anni di guerra e di sosta forzata. In febbraio e marzo, un bel gruppo di piloti compie una indimenticabile tournèe in Sudamerica per presentare ai tifosi di laggiù i campioni del volante e le nuove vetture da corsa.

Entusiasmi incredibili a Buenos Aires, Rosario, Interlagos: il nostro Achille è in forma smagliante e vince il gran premio di Rosario, 1° marzo, e il gran premio di san Paulo ad Interlagos, 30 marzo, sempre al volante, della perfetta "Alfa Romeo 308". In più, si merita il posto d'onore al gran premio di Buenos Aires. Corrono con lui i mitici campioni della "squadra magica", cioè l'Alfa Romeo del primo dopoguerra, squadra composta da Varzi, Trossi, Wimille.

Scrivendo il giornalista novarese Gianni Canestrini, uno degli "inventori" della Mille Miglia: "Una squadra fra le più equilibrate, aristocratiche e possenti che una 'casa' abbia mai avuto. Così com'era sorta dalle rovine e dai disastri della guerra, così magicamente si dissolse nel breve giro di dieci mesi".

Il 1947 di Varzi -già 43enne- si completa con il successo al gran premio di Bari, 13 luglio, guidando la nuova Alfa Romeo tipo 158 "Alfetta", e con piazzamenti di gran pregio al gran premio svizzero del Bremgarten (secondo), al gran premio d'Europa di Spa in Belgio, ancora secondo dietro all'amico Wimille, infine nuovamente al posto d'onore al gran premio d'Italia a Monza, dietro all'amico carissimo conte Felice Trossi.

Un totale di nove corse con tre vittorie, quattro secondi posti. Gli altri gran premi del 1947 toccano a Chiron su Talbot (gran premio di Francia) e a Clemente Biondetti su Maserati (Mille Miglia). Il titolo italiano assoluto va ad un pilota nuovo molto bravo, Piero Taruffi.

Il 1948 vede ancora un bel plotone di corridori partire in gennaio per il Sudamerica per una nuova tournèe: Varzi coglie il posto d'onore nel gran premio del Mar del Plata a Buenos Aires il 25 gennaio, guidando in via sperimentale l'"Alfa Romeo 12 C", vettura aggiornata dal suo fedele meccanico Amedeo Bignami. Ma poi vince il terzo gran premio di san Paolo ad Interlagos. Sarà questa l'ultima vittoria della sua inimitabile carriera. Le altre gare del 1948 (sette in tutto) Achille Varzi le corre al volante di una piccola "Cisitalia", l'antica marca torinese, e si piazza a Bari e a Mantova, il 30 maggio e il 13 giugno. Sono le sue ultime apparizioni in gare ufficiali.

Intanto, nell'ambiente effervescente dell'automobilismo sportivo, sta prendendo piede una grande idea: il campionato del mondo di Formula Uno, che inizierà poi nel 1950, e che Varzi non avrà nemmeno il piacere di gustare, come spettatore, Perché la morte lo coglie -di sorpresa- il 1° luglio 1948 mentre sta provando il circuito bernese del Bremgarten.

I funerali del Campione sono semplicemente toccanti: hanno luogo ovviamente a Galliate alle 18,30 del 6 luglio, alla presenza di una folla strabocchevole. I meccanici di Achille hanno collocato su un'Alfa Romeo senza carrozzeria la cassa funebre del pilota. Sono presenti tutti i campioni del momento, ad eccezione di Tazio Nuvolari la cui salute sta rapidamente declinando. E naturalmente, tutte le autorità sportive, civili, religiose e militari. Il discorso commemorativo è tenuto da Gianni Canestrini, grande amico e confidente di Achille Varzi.



I solenni funerali del Campione.

I suoi eredi

Ma i successi, lo stile, le esperienze di Achille Varzi non sono state vane. Nelle tournèes sudamericane, i piloti italiani hanno conosciuto un bel gruppetto di giovani argentini e brasiliani, molto appassionati, benestanti e soprattutto desiderosi di inserirsi nell'ambiente delle corse. Varzi fraternizza immediatamente con questi ragazzi, fra i quali spicca un piccolo elegante argentino, Manuel Fangio.

Fa da "ponte" fra Varzi e gli aspiranti campioni il fedelissimo Amedeo Bignami (Mantova 1905-Verona 1954) che ha condiviso con Achille successi e dolori, dopo aver iniziato la sua carriera di grande meccanico all'Alfa Romeo. Questo Bignami viene direttamente assunto da Varzi appena la guerra è terminata, e nel garage di villa Varzi, a Galliate, il meccanico di lusso revisiona motori, prepara assetti, sovrintende a tutto.

Con Bignami lavorano i galliatesi Amerigo Zonca (1909-1970) e il "ragazzo di bottega", Ermanno Brustio (1934), che ricorda le auto che passarono in quella magica officina: una Maserati 4 cilindri, una Ferrari sport, una Ferrari 125 monostadio, un'Alfa Romeo 308, e ancora un'Alfa Romeo 12 C. Per i collaudi, viene utilmente usata la comodissima autostrada Milano-Torino.

Dopo la scomparsa di Achille Varzi, c'è un momento di sbandamento, presto risolto. I piloti dell'"Equipo Argentino" verranno a Galliate, stabilendosi prima a villa Varzi e poi in via Carducci nel garage di Cesare Pomella. E' una vera e propria squadra corse finanziata dal governo argentino, inviata in Europa per compiere le necessarie esperienze. E per correre poi il "mondiale" che inizia nel 1950.

Questa "equipo è composta dai piloti Juan Manuel Fangio (1911), Benedicto Campos (1919), José Froilan Gonzales (1922), Roberto Mières (1924). Seguirà poco più tardi il giovanissimo Onofre Marimon (1932). Questi giovani impareranno così bene l'arte della guida, tanto da imporsi in molte gare. Uno su tutti: Juan Manuel Fangio, cinque volte campione del mondo, nel 1951 con l'Alfa Romeo; nel 1954 con Maserati e Mercedes; nel 1955 con la Mercedes; nel 1956 con la Ferrari; nel 1957 con la Maserati. Un vero fenomeno, il degno e autentico erede di Achille Varzi.



*Il suo grande erede, Manuel Fangio, quando venne a Galliate nel 1983
per il 35° anniversario della scomparsa di Achille Varzi.*

A ricordo

Sono trascorsi 50 anni esatti dalla scomparsa di Achille nel bosco del Bremgarten, sulla Jordanrampe.

Il ricordo del Campione è sempre rimasto vivo negli sportivi italiani, e soprattutto a Galliate dove il nome di Achille Varzi evoca "momenti" di sincera commozione. Esiste da sempre un Moto Club a lui intestato, mentre la Pro Loco di Galliate ha fatto affiggere una lapide a villa Varzi e più tardi ha collocato un cippo presso il centro sportivo di via Adamello.

Il Comune di Galliate ha deliberato nel 1949 che la strada che porta alla casa abitata dal Campione fosse denominata semplicemente: via Achille Varzi.

Achille Varzi pilota d'auto

Il Campione ha cominciato a provare le auto già nel 1926; ma si è dedicato ufficialmente alle vetture da corsa dal 1928, correndo fino al 1948, pur con diverse interruzioni per malattia e guerra. Questi i suoi più importanti risultati

1928 -			circuito Bordino (AL) targa Florio G.P. san Sebastian (ESP) coppa Acerbo (PE) G.P. Monza
	piazzamenti	G.P. Tripoli (Bugatti) circuito Alessandria G.P. Europa Monza	
		(Alfa Romeo)	piazzamenti Mille Miglia, secondo Tourist Trophy Ulster
1929 -	vittorie assolute 6 circuito Bordino (AL) G.P. Reale di Roma G.P. di Spagna Trieste-Opicina circuito Montenero (LI) G.P. Monza		<u>campione italiano assoluto su "Alfa Romeo" e "Maserati"</u>
	piazzamenti	Mille Miglia, terzo coppa Messina circuito del Mugello circuito di Cremona	1931 - vittorie assolute 6 G.P. Tunisi circuito Bordino (AL) G.P. Reale di Roma Susa - Moncenisio G.P. di Francia G.P. Monza (classe oltre 3000)
		<u>campione italiano assoluto su "Alfa Romeo"</u>	piazzamenti G.P. Montecarlo targa Florio G.P. Avus Germania circuito Montenero (LI) coppa Acerbo (PE)
1930 -	vittorie assolute 5		

	vettura usata "Bugatti"		circuito Montenero (LI) G.P. di Nizza
1932 -	vittorie assolute 2		
	G.P. Tunisi G.P. Reale di Roma	piazzamenti	G.P. Montecarlo circuito Avus Germania G.P. Montreux (CH) G.P. di Francia
piazzamenti	circuito Montenero (LI) corsa Schanisland G.P. Monza		G.P. della Marna (FR) G.P. Svizzera circuito di Biella G.P. di Spagna circuito di Modena circuito di Masaryk (CSSR)
	vettura usata "Bugatti"		
1933 -	vittorie assolute 3		
	G.P. Montecarlo G.P. Tripoli circuito Avus Germania		<u>campione italiano</u> <u>assoluto su</u> <u>"Alfa Romeo"</u>
piazzamenti	Susa-Moncenisio G.P. del Belgio coppa Acerbo (PE) G.P. di Spagna	1935 -	vittorie assolute 2 G.P. Tunisi coppa Acerbo (PE)
	vettura usata "Bugatti"	piazzamenti	G.P. Tripoli corsa Avus Germania corsa dell'Eiffel G.P. Francia G.P. Germania G.P. Svizzera
1934 -	vittorie assolute 7		
	Mille Miglia circuito Bordino (AL) G.P. Tripoli targa Florio G.P. Pena-Rhin		vettura usata "Auto Union"

1936 - vittorie assolute 1
G.P. Tripoli

piazzamenti G.P. Montecarlo
G.P. Eiffel
G.P. Budapest
circuito di Milano
coppa Acerbo (PE)
G.P. Svizzera

vettura usata
"Auto Union"

1937 - vittorie assolute 1
circuito di Sanremo

piazzamento G.P. Italia Monza

vetture usate
"Maserati"
e "Auto Union"

1938-1945 attività sospesa
per malattia e guerra

1946 - vittorie assolute 1
circuito di Torino

piazzamenti G.P. Nazioni Monza
circuito di Milano

vettura usata
"Alfa Romeo"

1947 - vittorie assolute 3
G.P. Rosario (ARG)
circuito Interlagos (BRA)
circuito di Bari

piazzamenti G.P. Buenos Ayres
G.P. Svizzera
G.P. Europa Spa (BEL)
G.P. Italia Monza

vettura usata
"Alfa Romeo"

1948 - vittorie assolute 1
G.P. Interlagos (BRA)

piazzamenti G.P. Mar del Plata (ARG)
circuito di Bari
circuito di Mantova
(ultima corsa)

vetture usate
"Alfa Romeo" e "Cisitalia"

totale gare disputate: 140
vittorie assolute: 35
piazzamenti: 54
campione italiano assoluto
1929, 1930, 1934

Indice

PRESENTAZIONE	pag. 3
FORSE UNA ZAFFATA D'ACQUA	pag. 5
NASCITA E PRIMA GIOVINEZZA	pag. 6
LA MOTO, IL "PRIMO AMORE"	pag. 7
DEBUTTA: E' SUBITO CAMPIONE	pag. 9
ACHILLE PASSA ALLA "500"	pag. 11
1925: ROVINOSE CADUTE	pag. 13
SI CHIUDE CON LA MOTO	pag. 16
I RISULTATI	pag. 20
LA GRANDE PASSIONE, L'AUTO	pag. 23
1929: LA RIVELAZIONE	pag. 27
QUEI FANTASTICI ANNI '30	pag. 30
RITORNO ALLA BUGATTI	pag. 32
QUELLI CHE VINCONO SONO SEMPRE I SOLITI	pag. 33
VINCENTE ALFA P-3	pag. 36
UN INDIMENTICABILE 1934	pag. 37
IN GERMANIA VOGLIONO LUI	pag. 39
TOCCATO AL "CUORE"	pag. 41
GUERRA E DOPOGUERRA	pag. 42
LE ULTIME CORSE	pag. 44
I SUOI EREDI	pag. 46
IL RICORDO	pag. 47
I RISULTATI	pag. 49

