

CI HA RACCONTATO un meccanico di quella volta quando Varzi — la corsa stava per partire — si era lagnato perchè il sedile della sua Maserati non andava. Troppo indietro. Si erano affrettati a portarlo un poco avanti. Ma adesso era troppo avanti. Poi non era centrato, poi non aveva la giusta inclinazione, e ogni volta altre cose non andavano e gli uomini della Maserati venivano matti mentre mancava niente al « via ». Allora quel meccanico si era frugato nelle tasche della tuta, aveva trovato due fogli dell'elenco dei partenti e li aveva infilati sotto il sedile. « Perfetto », aveva detto Varzi sentendosi finalmente a suo agio, « Ci voleva tanto? ».

Questo era Varzi. Naturalmente non era soltanto questo. Un altro meccanico ci ha raccontato di quella volta che era con lui a Monza per le prove e Varzi gli aveva chiesto un favore. Il favore era questo: stare all'inizio della curva di Lesmo, aspettare il pilota e fare bene attenzione in quale punto egli toglieva il piede dall'acceleratore; con un giornale infilato in un ramo doveva poi segnalare il punto al corridore e a ogni passaggio spostarsi verso la curva di dieci metri. C'erano stati i primi due passaggi e il meccanico si era spostato di dieci passi verso la curva. Aveva fatto altrettanto al terzo e al quarto. Erano già trenta metri guadagnati. Ora il meccanico, aspettando il quinto passaggio, era nervoso e si guardava attorno come per trovare qualcuno cui chiedere consiglio. Ed era sempre al posto di prima, soltanto quando aveva sentito tra gli alberi arrivare la macchina di Varzi, si era deciso: « Dieci metri ancora, è roba da matti. Io stavolta faccio soltanto cinque passi ». Finita la prova il pilota aveva controllato i tempi. Non era soddisfatto. « Su questa pista si può ancora guadagnare un decimo di secondo », aveva detto e aveva chiesto al meccanico, fissandolo negli occhi come per leggervi il tradimento: « Dieci metri tutte le volte? ». Aveva risposto il meccanico: « Sempre dieci metri ». Varzi era andato via contrariato, perchè quel giorno era venuto a Monza per trovarvi un decimo di secondo e non gli era riuscito.

Questo era Varzi. Naturalmente non era soltanto questo. Ogni sua corsa era una lezione di stile. Alle corse era arrivato giovanissimo, aveva cominciato con le moto. Allora i Varzi che correvano erano due, Angelino ed Achille, e poichè il nome di battesimo era designato al massimo con l'iniziale, i giornalisti li confondevano. Poi Angelo si era stancato di gare ed era rimasto un solo Varzi che nel 1923, a diciannove anni, vinceva il campionato italiano.

(Un solo incidente in sei anni di moto: nell'isola di Mann, per evitare un collega caduto, si lancia contro un muro. Gli assegnano il "premio Nisbet" riservato al corridore che dà prova di maggior coraggio).

Aveva ventiquattro anni quando era passato allo sport automobilistico. Era stato un amico che aveva dodici anni più di lui — Tazio Nuvolari — ad attirarlo, affidandogli una delle sue Bugatti. (« Se corre lo diseredo », dice il padre quando sa che Achille è

iscritto al G. P. di Pescara. Il padre è un industriale di Galliate. Per mezzo di un legale fa sapere al figlio la sua decisione. Il giorno del Gran Premio, nella bella casa di Galliate sono tutti sulle spine. Soltanto il padre è sicuro di sé. « Credo di essere stato chiaro. Il discorso ha fatto effetto », dice e guarda compiaciuto Angelino che ha smesso di andare in giro per corse. Viene la sera e di Achille non è ancora giunta notizia. Ora il padre è nervoso, si decide a telefonare all'Automobile Club di Pescara: « Voglio sapere se Varzi ha corso oggi ». « Varzi? » gli rispondono, « Ma Varzi ha vinto »).

Altre vittorie. L'anno dopo l'esordio ufficiale era campione d'Italia. E nel 1930, nel G. P. di Monza, la corsa capolavoro. Mancano sette giri — un centinaio di chilometri — alla fine. Varzi e Arcangeli, l'uno e l'altro su Maserati 2500, lottano ruota a ruota, quando Varzi deve fermarsi per il cambio di una candela. C'è da mettersi lì e mangiarsi le mani. Varzi accende una sigaretta e guarda i meccanici affannarsi, guarda come se la cosa non lo riguardasse. Quando riparte ha lasciato al box quasi due minuti. Dà battaglia. Nessuno ci crede, si pensa alla bravata di un giovanotto ambizioso e irragionevole. Ma poi il pubblico si convince ed impazzisce, si convince anche la gente dei boxes e sembra non respirare. Varzi non chiede subito tutto alla vettura, ma con uno sforzo regolarmente progressivo, giunge alle spalle di Arcangeli verso la fine dell'ultimo giro, quasi di sorpresa, e lo brucia per un soffio sul traguardo. La gente in delirio. Arcangeli mortificato ed ammirato, che continua a ripetere: « Non capico! Avevamo la stessa macchina ».

Era incominciata la popolarità. Varzi era chic, biondo, le ragazze dei licei avevano la sua fotografia tra le pagine di un libro. Indossava tute di seta azzurro pallido ed aveva proibito al tessitore di fornire ad altri quella seta. Generoso ed aristocratico, ma in corsa era freddo e calcolatore. L'audacia era sempre dominata dal calcolo intelligente, la calma gli permetteva sempre di ragionare realisticamente. "Varzi lo stilista", scrivevano i biografi. Il paragone con Nazzaro era venuto quindi immediato.

(E un giorno portano Felice Nazzaro a vedere correre il giovane Varzi e dopo un po' a Nazzaro scintillavano gli occhi: « Vedete », dice, « così si corre, così si curva », e vuole abbracciare Varzi appena scende di macchina: « Sei un bravo ragazzo. Così non si massacrano le macchine, che costano care », e guarda terribile gli altri piloti che, chissà perchè, si sentono in colpa).

Faceva sembrare troppo facile quello che era molto difficile. Non concedeva nulla alla folla e non gli importava di impressionarla. Al contrario di Nuvolari, che era fuoco e ardimento. E poiché erano due grandissimi, avevano diviso il pubblico, e la loro rivalità aveva caratterizzato un decennio. Tre episodi di questo duello sono leggendari: due Mille Miglia e un G.P. di Monaco.

Alla Mille Miglia del 1930 Varzi parte dieci minuti prima di Nuvolari, sotto un cielo livido che minaccia la pioggia. I due, trasci-

nati da Arcangeli, piombano a Roma senza riuscire ad accumulare vantaggi superiori a pochi secondi, che perdono, guadagnano, tornano a perdere. Viene il tramonto, comincia a cadere la pioggia: da Terni, Spoleto, Tolentino, Macerata partono telefonate per il quartier generale di Brescia: sempre quei dieci minuti di distacco in partenza ora aumentavano, ora diminuivano, alternando continuamente alla sommità dei tabelloni i nomi di Varzi e di Nuvolari.

Al quartiere generale dell'Alfa piazzato a Bologna capiscono che la rivalità tra i due rischia di compromettere la vittoria della Casa. Un ordine secco raggiunge uno dopo l'altro i due piloti a un rifornimento: « Non azzardare ». Varzi ubbidisce, ma Nuvolari riparte all'inseguimento. Piove sempre più forte, frusciano le ruote sulle strade viscide, le luci dei fari sciabolano la notte. Mancano trenta chilometri all'arrivo, quando Varzi si accorge di una macchina che urlando col motore al massimo gli viene addosso. Non ha bisogno di voltarsi per capire chi è, dice al meccanico Canavesi: « E' lui ». Ritiene inutile reagire. Sta nascendo il giorno.

Avevano corso tutti e due con Alfa Romeo 1750. Alla Mille Miglia di quattro anni dopo corrono con Alfa Romeo 2300, quella di Nuvolari un poco più potente. Questa volta è Varzi che ha il vantaggio tattico e parte dopo il rivale, quattro minuti dopo. In trecento chilometri annulla il distacco e supera Nuvolari, che fa un gesto rassegnato. Ma Varzi sa che rassegnato non è. Spinge, aumenta il distacco, lo porta a otto minuti, ma nemmeno ora è tranquillo. E Nuvolari sferra l'attacco. Nuvolari gioca con la morte ad ogni curva. Il suo inseguimento ha qualcosa di tanto disperato da rasentare la follia o l'incoscienza. Sosta a Terni, strappa una sigaretta dalle labbra di un meccanico, chiede notizie di Varzi. Gli dicono che è passato a meno di tre minuti da lui. Nuvolari, dunque, è ora in vantaggio. Riparte come se si trovasse sull'asfalto di un autodromo. Ad Ancona è a soli venti secondi da Varzi. A Bologna ha quasi tre minuti di vantaggio. A Rimini Varzi fa cambiare le ruote e le candele, riparte con un distacco di quattro minuti e mezzo. Restano duecento chilometri. La corsa di Varzi è stupenda, rosicchia minuto per minuto il distacco. Ora vede la macchina di Nuvolari che fila veloce. La supera sul ponte della Laguna. Nuvolari fa un gesto rassegnato e Varzi sa che ormai è fatta.

A Montecarlo, nel 1933, Nuvolari era su Alfa e Varzi su Bugatti. La corsa è rovente fin dall'inizio. Varzi in testa, Nuvolari a pochi metri, ma passa primo al quarto giro. Altri quattro giri, e primo è ancora Varzi. Gli altri non esistono. La corsa va avanti così: ora è l'azzurra Bugatti in testa, ora la rossa Alfa, e i due grandi rivali continuano a studiarsi per la fase finale del combattimento. A sette giri dalla fine, Nuvolari forza, sperando di determinare il collasso del mezzo meccanico di Varzi. Che gli resta sulla ruota. Le medie salgono, la folla è eccitata. A due giri dalla fine Varzi ritarda la frenata all'uscita della curva del gasometro e supera Nuvolari, che

con uno strappo rabbioso ritorna in testa lungo la salita del Casinò. Si alternano ancora al comando nell'ultimo giro, ora sono scomparsi per l'ultima volta nel tunnel. Chi uscirà prima sarà il vincitore. E' la Bugatti azzurra di Varzi che esce prima, la segue in una nube di fumo l'Alfa Rossa di Nuvolari: fiamme escono da sotto il cofano e il pilota guida stando seduto sulla coda.

Varzi lo stilista, il bravo ragazzo che non massacra le macchine che costano care. Un solo incidente in tutti quegli anni: a Tunisi, nel '35, un colpo di vento lo aveva fatto uscire di pista. Poco danno alla macchina, lui incolume. Ma si vergognava di quell'incidente.

Era passato all'Auto Union ed era incominciato un lungo periodo torbido. Dal '37 al '40 era vissuto in condizioni fisiche e morali tali che nessuna Casa gli aveva affidato una macchina. Poi la guerra, ed egli si era ritirato a Galliate, aveva sposato Norma.

A dieci anni dalla sua ultima vittoria, aveva colto nel '46 quella di Torino. Poi, ancora un capolavoro d'intelligenza tattica. Corre in Brasile, nel circuito di Interlagas, contro l'indiavolato Chico Landi, per cui la pista non ha segreti. Varzi rileva nelle prove che il fondo stradale granuloso avrebbe corrosato le gomme, minacciando un "dechapage" precoloso nel finale che si prevedeva combattutissimo, ed obbligando comunque a un cambio se si fosse "tirato" a tutto spiano fin dalla partenza. Calcola che girando a un secondo di più del tempo consentito dal percorso potrebbe recuperare il perduto durante l'inevitabile cambio di gomme dell'antagonista e disporre ancora di gomme in condizione di permettergli di resistere negli ultimi chilometri ad un ritorno del focoso brasiliano. Il calcolo risulta esatto, tutto si svolge secondo le previsioni, Varzi vince.

Varzi lo stilista. E' il numero uno. E' il favorito per il G.P. di Berna, che si corre sul circuito tracciato nella foresta di Bremgarten. E' il primo luglio 1948, giorno di prove. Piove e il vento soffia tra i grandi alberi. Al mattino provano i motociclisti e Omobono Tenni si uccide alla curva di Eymatt. Perciò l'allenamento delle macchine, fissato per le 15, è ritardato di due ore.

La pioggia è ora più violenta, il vento più impetuoso. Poca gente sotto gli ombrelli e con gli impermeabili gocciolanti. Varzi arriva con la moglie. Trossi gli fa cenno di saluto, gli chiede piano: « Saputo di Tenni? ». Varzi fa di sì col capo. Non ha voglia di parlare.

Alle 17,30 sale sulla sua Alfa. Tre giri senza forzare. Poi si ferma al box dov'è la moglie. Vuole provare degli speciali occhiali comperati in America e una visiera contro la pioggia. Se li fa dare dalla moglie. « Ancora un giro », dice. Passa Wimille e Varzi riparte subito dopo di lui, avendo Chiron nella sua scia.

(Dirà poi la moglie: « Era partito da pochi minuti, quando arrivò un meccanico, correva e gridava: E' morto Varzi. Poi giunse Trossi e piangeva. Corsi lungo la pista, altri correvano sotto la pioggia »).

L'Alfa è rovesciata sul lato sinistro. Si sente la pioggia battere sulle foglie dei grandi alberi, il vento soffia con forza.

