

**OMOBONO TENNI E ACHILLE VARZI
NEL CINQUANTENARIO DELLA LORO SCOMPARSA
*Conferenza di Alessandro Colombo e Marco Zannoni
Milano, 7 ottobre 1998
Museo Nazionale Scienza e Tecnologia***

ALESSANDRO COLOMBO

Ricordiamo due grandi campioni del motorismo italiano che, cinquant'anni fa, nello stesso giorno, 1 luglio 1948, perdevano la vita sulla stessa pista, quella del Bremgarten a Berna: Achille Varzi e Omobono Tenni, impegnati nelle prove per il G.P. di Svizzera che si svolgeva in concomitanza per le auto e per le moto.

Nati ad un anno di distanza, nel 1904 Varzi e nel 1905 Tenni, le loro vite sono state segnate da due destini opposti.

Figlio di un industriale, Varzi poteva permettersi fin da giovanissimo di abbinare alla sua innata abilità i mezzi meccanici migliori del suo tempo. E così, a soli 19 anni, nel 1923, lo troviamo campione italiano delle 350 con la celebre due tempi della Garelli, dominatrice delle competizioni del momento, e a 25 anni, nel 1929, quando ancora non aveva cessato l'attività motociclistica è campione italiano assoluto di automobilismo.

Tenni, al contrario, dopo una giovinezza difficile segnata da duro lavoro, riesce a fare in gioventù solo qualche sporadica corsa nelle piccole cilindrate poi, quando una sottoscrizione fra gli amici gli consente di avere a disposizione una moto di media cilindrata, ottiene anche qualche buon risultato ma occorre parecchio tempo prima che le case motociclistiche si accorgano di lui e il primo titolo di campione italiano della classe 500 lo ottiene solo a 29 anni, dopo il suo ingresso nella squadra della Moto Guzzi, nel 1934.

Anche dal punto di vista del comportamento in gara i due campioni sono profondamente diversi: maestro di tecnica Achille Varzi, con uno stile di guida perfetto ed estremamente redditizio, irruente ed impulsivo Tenni che, come Nuvolari, crede nell'impossibile e lotta con lo stesso accanimento sia quando è solo al comando che quando si trova a competere per il settimo o l'ottavo posto.

Diversi anche nella vita, con un Varzi brillante sempre in vista nell'élite del momento, ed un Tenni tranquillo, modesto, pago della sua gioia interiore che condivide con i compagni e gli amici di sempre.

Due destini così diversi nella vita, sono invece accomunati nella drammaticità della morte, sullo stesso campo di gara, a poche ore di distanza l'uno dall'altro.

OMOBONO TENNI

A Omobono Tenni spetta senza dubbio un posto preminente fra i campioni che hanno fatto dell'ardimento e della generosità le armi principali del loro successo.

Un ardimento e una generosità alimentati anche da un grande rispetto nei confronti del pubblico al punto da portarlo a dare sempre il massimo anche quando le condizioni di sviluppo della gara o i vantaggi acquisiti avrebbero non solo consentito, ma anche consigliato un'andatura più tranquilla.

Giulio Carcano, il progettista della Moto Guzzi, proprio in una conferenza tenuta in questa sala, ha ricordato che Tenni gli diceva: *"Tu credi che la gente vada a vedere le corse per vedere se vince la Guzzi o la Gilera? No! La gente va a vedere le corse perché vuole vedere andar forte, quindi uno che è davanti e va piano perché ormai gli avversari sono lontani tradisce il pubblico. Un vero campione deve dare sempre il massimo anche se questo gli può far perdere la corsa, anche se è contro il proprio interesse"*.

Omobono Tenni nasce il 28 luglio 1905 a Tirano, in Valtellina, dove, da ragazzo, lavora presso le officine Perego. Nel 1918, il giovane "Bonomin" come lo chiamavano i familiari, parla con due militari di stanza nella zona e uno di questi, vista la sua passione per le moto gli prospetta la possibilità di andare ad Udine dopo la fine della guerra a lavorare in una officina di riparazioni di motoveicoli. Nel 1920, a 15 anni, lascia Tirano per inseguire questo sogno ma il lavoro non lo soddisfa e allora si trasferisce a Treviso presso la sorella Maddalena, dove trova lavoro nell'officina dei fratelli Facchin.

Fra le sue incombenze, negli anni 1922/23, c'è anche quella di distribuire il *Gazzettino* di Venezia sul percorso Venezia-Trento attraverso la Valsugana. Alle tre del mattino Tenni è a S.Giuliano vicino a Mestre, dove c'è la tipografia del *Gazzettino*, a caricare su un side i pacchi del giornale per una distribuzione che deve ultimare entro le nove, poi rientra e ritorna in officina. I proventi del duro lavoro gli consentono di aprire un'officinetta propria dove la passione per le corse lo porta ad impiegare ritagli di tempo per prepararsi unna piccola G.D. 125 con la quale ottiene la sua prima vittoria nel Circuito della strada Postumia alle porte di Treviso il 24 maggio 1924. Seguono sempre con la G.D. molte altre vittorie e fra queste quelle di Valvasone, Lodi, Montebelluna, Castelfranco Veneto.

Nel 1929, entra in possesso di una Norton 350 con la quale inizia a cimentarsi nelle cilindrate maggiori, ma si tratta di una moto malmessa, non all'altezza della situazione, sulla quale anche un buon meccanico come Tenni non può fare miracoli e così la vittoria più importante dall'inizio della carriera la ottiene ancora con la G.D. 125 nel G.P. delle moto leggere di Ginevra.

Il primo successo nelle 350 lo ottiene nel 1930 ad Avellino, dove è anche primo assoluto, ma sarà la stagione del 1931, quando corre con una vecchia Velocette, a farlo conoscere.

A Monza, nel X G.P. delle Nazioni che stranamente ha luogo in aprile, riesce ad ottenere un brillante terzo posto nelle 350 dietro a Landi e a Mario Ghersi. Motivato da questo piazzamento il 31 maggio è a Roma per il G.P. Reale dove ottiene la sua prima grande vittoria nella classe 350. Al Lario, dove l'abilità del pilota può rendere meno incisiva l'inferiorità del mezzo meccanico, è terzo nelle 350 con una A.J.S. dopo due campioni che rispondono ai nomi di Aldo Pigorini e Mario Ghersi ed è secondo, sempre alle spalle di Mario Ghersi nella coppa del Mare a Livorno, un altro percorso che premia gli audaci.

Nel 1932 è a Roma per il G.P. della F.I.C.M. che si disputa sul nuovo autodromo del Littorio. Corre sempre nelle 350 dove sono presenti le nuovissime Jonghi francesi che si rivelano estremamente veloci, ottenendo i primi tre posti ma Tenni è quarto nella loro scia.

A Treviso sul percorso di casa fa il primo assoluto battendo anche le 500. Finalmente le case si accorgono di Lui. Ad Arona ha dalla Miller una 250 e batte anche un Aldrighetti che aveva una notorietà ben superiore alla sua. A fine stagione a Rapallo per il circuito del Tigullio porta la 250 Miller ad una nuova vittoria poi chiude l'annata a Napoli con una vittoria nelle 350 con la Velocette.

A proposito della vittoria di Rapallo, c'è un episodio che merita di essere riportato. Tenni sta per alcuni giri nella scia di Pietro Ghersi l'ormai anziano pilota della Moto Guzzi, poi lo supera e vince. A chi gli chiede come mai abbia impiegato così tanto tempo per superare Ghersi, Tenni, che in gioventù era stato un grande ammiratore del pilota ligure, risponde: "Sì, è vero, ci ho pensato un po', ma mi sembrava di fargli del male!"

Le vittorie del 1932 richiamano su di lui l'attenzione della Moto Guzzi che sta allestendo uno squadrone per la Milano-Napoli. La nuova bicilindrica non è ancora pronta per cui nelle 500 si corre con la rinnovata 4 valvole. Purtroppo l'intera partita di mollevalvole montate sulle Moto Guzzi si rivelerà difettosa e a uno a uno tutti i grandi campioni saranno costretti al ritiro. Tenni si ritira a Firenze quando è in seconda posizione dietro alla Bianchi 500 di Pigorini.

Le cose vanno meglio alla seconda uscita con la Moto Guzzi, questa volta con una 250 a Berna per il G.P. di svizzera ma tutto il 1933 è un'annata difficile per Tenni. L'unica soddisfazione è data da un secondo posto alle spalle della Rudge di Giordano Aldrighetti al circuito di Strabella con una Bianchi 500 ancora in fase di sviluppo, affidatagli da Aldo Zambrini. Dopo un lungo duello sotto la pioggia battente, il milanese la spunta ma Tenni si mette alle sue spalle campioni come Cavalleri, Cerato, e Mario Colombo.

Diverso il discorso per il 1934 che inizia con una vittoria con la sua Norton al circuito del Monte Berico.

Dopo una sfortunata Milano-Napoli con la bicilindrica di Mandello, è a Roma, sempre con la squadra della Moto Guzzi per il trofeo internazionale della velocità sull'autodromo del Littorio. E' una competizione estremamente importante per le bicilindriche di Mandello che, dopo il successo di Bandini nella Milano-Napoli, cercano una conferma in pista. Folto il lotto dei concorrenti che vede come principali antagonisti le DKW di Ley e Rosemeier, le N.S.U. di Fleischmann e Ruttchen, le Rudge della scuderia Ferrari con Aldrighetti Colabbattisti e Giroto e la Bianchi di Fumagalli.

Al via partono velocissime le DKW che tengono la testa per una decina di giri ma poi passano in testa le Moto Guzzi di Tenni, Bandini, Stanley Woods e Amilcare Moretti. Nella lotta in famiglia è Tenni a prevalere in volata su Moretti. Saltata la prima gara di campionato a Palermo (targa Florio) Tenni vince a Pesaro dopo il ritiro di Aldrighetti e Bandini e poi è secondo a Berna nel G.P. di Svizzera nelle 500 dopo aver recuperato parte del tempo perduto in una sosta ai box con un rabbioso inseguimento alla Norton di Simpson.

A Pescara giunge al traguardo al fianco di Baldini che non esita a cedergli il passo per la sua migliore posizione in campionato.

A Torino ultimo atto del campionato italiano sul Circuito del Valentino. Baldini e Tenni tengono a bada la Miller di un indavolato Mario Colombo poi, verso la fine della gara un colpo di scena: Tenni deve fermarsi a riparare alla meglio una crepa prodottasi nel serbatoio della benzina e Bandini è fermo per noie di carburazione. Purtroppo la crepa al serbatoio continua a perdere e Tenni deve fermarsi ripetutamente ma riesce ad agguantare un quarto posto che gli garantisce il titolo pur non avendo partecipato alla gara di Palermo e nonostante il ritiro nella Milano-Napoli. La sua prima corsa in maglia tricolore è un trionfo: sul difficile circuito di Arona con una 250 riesce a far meglio delle 350 e delle 500 conquistando la vittoria assoluta.

Il 1935 inizia bene con una vittoria di circuito (batterie e finale) a Verona, poi appare la Rondine, la quattro cilindri realizzata da Carlo Gianini con la collaborazione di Piero Taruffi.

Il primo scontro avviene a Tripoli, sul circuito della Mellaha dove tutti puntano sulla maggiore affidabilità delle Moto Guzzi, essendo la Rondine alla sua prima gara importante e invece il pronostico viene sconvolto. Un guasto alla catena elimina Tenni ed uno al cambio Aldrighetti e la vittoria va alla Rondine di Taruffi.

Poi è la volta della Milano-Napoli dove lo squadrone della Moto Guzzi con Tenni, Aldrighetti, Bandini e Pigorini non ha rivali. Tenni domina letteralmente la corsa portando la media a quasi 108 km/h (per l'esattezza 107,910) contro i 98,379 del precedente primato di Bandini.

L'entusiasmo degli spettatori che lo accompagna lungo tutto il percorso è indescrivibile. Il successo della Moto Guzzi è completato dal secondo posto di Aldrighetti, giunto ad una decina di minuti da Tenni, dal terzo Bandini e dal quarto di Brusi, primo delle 250.

In una stagione senza pause il confronto con la rondine riprende a Monza nel mese di maggio per il G.P. d'Italia e ancora una volta i pronostici si invertono. Su un tracciato che sembra fatto apposta per le velocissime Rondine sono le bicilindriche di Mandello a dominare la gara con Bandini e Tenni divisi sul traguardo da solo 2/5 di secondo e Aldrighetti terzo.

Ma il '35 è davvero un anno eccezionale per Tenni che per la prima volta tenta anche il difficile Tourist Trophy affiancando Stanley Woods. Nelle prove lascia tutti senza parole con un giro da primato che non verrà superato in gara.

In corsa, stranamente, Tenni ha un avvio prudente e alla fine del primo giro è solo quarto. Poi attacca progressivamente gli avversari e alla fine del quarto giro è secondo alle spalle di Woods, una prestazione eccezionale per un esordiente sul lungo tracciato del TT.

Purtroppo al quinto giro incappa in un banco di nebbia nel tratto di montagna e cade ferendosi una mano. Questo gli impedisce di partecipare alla gara della 500 che vede un'altra vittoria di Stanley Woods con la bicilindrica di Mandello. Nonostante la mano dolorante prende il via al Lario, ma dopo un giro deve abbandonare.

La lotta con la Rondine riprende sul difficile tracciato del Montenero a Livorno del quale Taruffi è uno specialista. Ma ancora una volta i pronostici si ribaltano e Tenni compie una gara capolavoro staccando anche i compagni di marca. E' senza dubbio la sua migliore corsa in Italia del 1935.

Nella prova successiva, a Pescara, il combattimento con le Rondine di Sandri e Taruffi ha raggiunto un livello tale da scardinare le previsioni di consumo e sia Sandri che Tenni perdono tempo prezioso per essere rimasti senza benzina prima del momento fissato per il rifornimento. Vince così Taruffi con Tenni secondo e Sandri terzo.

Con questo risultato Tenni si conferma campione italiano della 500.

Nel 1936 Tenni viene invitato dalla Maserati a provare una monoposto. La prova avviene sull'autostrada Firenze- Mare. La cosa avrà come suo unico seguito la sua partecipazione alla Mille Miglia con una Maserati 1500 4CS in coppia con il capo collaudatore della Maserati Guerino Bertocchi, partecipazione che si conclude con la vittoria di classe ed il quinto posto della classifica assoluta dopo le quattro Alfa Romeo 8C 2900 schierate dalla casa milanese.

In campo motociclistico, Tenni vince la 250 a Berna nel G.P. Svizzero battendo le forti DKW e la nuova Excelsior di Ginger Wood. Nelle 500 ritiro prematuro per noie meccaniche come il compagno Pigorini, a queste disavventure fa seguito una nuova vittoria nella Milano-Napoli

nonostante molte difficoltà, poi ancora una serie di gare sfortunate e qualche caduta.

Si rifà ad agosto ad Arona nell'ultima di campionato ottenendo nuovamente la vittoria assoluta con una 250 e ripete l'exploit a S. Fermo vicino a Como.

Poi il G.P. a Monza, Trofeo Internazionale della Velocità. Avversarie principali nelle 500 le bicilindriche sovralimentate B.M.W. di Gall e Ley. Tenni e Aldrighetti, raggiunta la B.M.W. di Gall, più sollecita in partenza, dominano la corsa nonostante la minore potenza e giungono al traguardo assieme con Tenni avvantaggiato di 3/4 di macchina sul compagno. Alla fine si dirà che nel tratto meno veloce sono stati avvantaggiati dalla sospensione elastica posteriore mentre le B.M.W. avevano ancora il telaio rigido.

Dopo i 300Km percorsi con le 500, Tenni e Aldrighetti sono nuovamente al via con le 250 dove le posizioni si invertono. Tenni infatti, costretto a cambiare quasi subito una candela, è costretto ad un furioso inseguimento che gli consentirà di ottenere la piazza d'onore.

Il 1937, l'anno della più grande vittoria di Tenni, non comincia sotto buoni auspici. Tornando da Mandello in moto con Pigorini, Tenni è investito da un autocarro. Trasportato in clinica gli vengono amputate tre dita. Saltato il Raid Nord-Sud per la prima volta portato fino a Taranto, Tenni si presenta a Genova dove è secondo nelle 500 in una gara dominata da Pigorini.

Al TT l'inizio è ancora una volta prudente con Tenni in quarta posizione dopo la DKW di Kluge, il compagno di Woods e l'Excelsior di Tyrrel Smith. Al secondo giro cade perdendo un'altra posizione ma non si demoralizza e nell'attacco sferrato al terzo giro demolisce di 35" il precedente record sul giro di Stanley Woods. E' l'inizio della riscossa. Al quarto giro, superato anche Kluge è secondo alle spalle del compagno di squadra che, allarmato, spinge al massimo recuperando qualche secondo al quinto giro ma al sesto Tenni si porta al comando. Quando si profila una doppietta per la Moto Guzzi, Stanley Woods rompe una molla di una valvola ed è costretto al ritiro.

La vittoria di Tenni, "the black devil", scatena un grande entusiasmo nel pubblico e nella stampa inglese. La sua foto nella discesa di Keppel Gate viene pubblicata da Motor Cycle come "la più bella foto di un pilota motociclista in azione".

Subito dopo si corre a Berna il G.P. della Svizzera e Tenni esce ancora una volta dominatore con una bella vittoria nelle 250 dopo una dura lotta con Winkler ed un terzo posto nelle 500 dopo le imbattibili Norton di Guthrie e di Frith.

A Monza per il G.P. d'Italia ritrova il compagno Aldrighetti con la quattro cilindri Gilera, le BMW di Gall e di Ley e la Velocette di Mellors.

La lotta iniziale è fra Galls e Andrighetti avvantaggiati dalla potenza delle loro moto sovralimentate ma Tenni compie una gara eccezionale

facendosi superare da Aldrighetti solo nel finale e giungendo a soli 17" dalla 4 cilindri del vincitore. Nelle 250, dopo un inizio lento, è ancora secondo a 1/5 di secondo dal compagno di squadra Pagani.

Un incidente in allenamento gli impedisce di essere a Bologna, ultima prova di campionato italiano ma vince a Taranto dopo una lotta con Pagani (Miller) e Serafini (Bianchi).

Nel 1938, un infortunio in allenamento a Monza lo blocca nella prima parte della stagione. Tenta il rientro al Lario ma è fuori dopo un giro. Ritorna alla vittoria ad Arona sia nelle 250 che nelle 500 ed a Locarno nelle 500. Chiude l'annata delle corse con una vittoria a Taranto, ancora contro Serafini, questa volta con la quattro cilindri Gilera.

Ma il 21 novembre è a Monza con la 250 sovralimentata alla caccia di records mondiali sulle piccole e medie distanze che si concludono con il classico record dell'ora dove, con 180,502Km, fa meglio anche del record di Guthrie su Norton 350.

Nel 1939 le moto in campo sono poche e così le diverse categorie corrono assieme. Tenni opta per la 250 sovralimentata ma la sfortuna lo perseguita sia nella Milano-Taranto sia nella successiva gara di Foggia.

In giugno ritorna con Woods al TT ma anche qui, dopo aver realizzato il giro più veloce con partenza da fermo, la moto lo tradisce ed è costretto a ritiro. Vince con la 250 a Bologna dopo aver lottato a lungo con la quattro cilindri di Serafini per la vittoria assoluta.

Poi, dopo due sfortunate partecipazioni al G.P. d'Olanda e Belgio, la tragedia del Lario. Nelle prove, che si svolgevano fra le 5 e le 7 del mattino, Tenni, nella discesa dopo Magreglio si trova la strada attraversata da un carro agricolo. Per evitare l'urto tenta di andare fuori strada ma le conseguenze sono disastrose. Ricoverato all'ospedale di Como, sembra debbano amputargli una gamba. Tenni si oppone con tutte le sue forze e ancora una volta supera la difficile situazione.

Alla degenza in ospedale fa seguito un lungo periodo di riabilitazione al Rizzoli di Bologna e questo lo terrà lontano dalle corse per tutto l'anno e per le poche gare del 1940, poi gli anni della guerra nei quali partecipa a qualcuna delle gare in pista fatte a Como e al Vigorelli a Milano per raccogliere fondi destinati in beneficenza.

Il 1946 è caratterizzato da un turbinio di corse che si susseguono ogni domenica. Tenni limita la sua partecipazione a quelle per le quali la Moto Guzzi gli mette a disposizione la moto. Invitato a Barcellona con Balzarotti e Gianni Leoni, nella prima gara internazionale del dopoguerra, vince la gara delle 250. In Italia vince a Piacenza (500), a Modena (250 e 500) a Macerata (500) a Luino, Legnano e Lecco (250) e a Treviso (250 e 500).

Nel 1947, dopo un avvio tribolato, arriva la grande affermazione nelle 500 nel G.P. d'Europa a Berna poi vince a Cesena, a Varese e a Firenze. Nell'ultima gara, a Roma deve fare il tutto per tutto per riconquistare il titolo di Campione Italiano. Purtroppo un guasto ai freni, importantissimi

sul circuito di Caracolla, lo mette in difficoltà e solo con le sue inesauribili risorse riesce a piazzarsi al secondo posto alle spalle di Guido Leoni conquistando il titolo per la terza volta, titolo che onora subito con una bella vittoria a Padova. In luglio aveva vinto anche a Zurigo nelle 500.

Nel 1948, la Moto Guzzi dispone della nuova 250 disegnata da Antonio Micucci che ha rifatto anche il telaio della 500. Tenni vince a Cesena nella prima gara del Campionato Italiano poi è a Monza per la seconda che si svolge nei viali del parco in attesa della riapertura dell'autodromo, ma deve ritirarsi. Al Tourist Trophy è iscritto solo nella 500 con la bicilindrica.

Parte con il numero 26 con i suoi avversari principali Daniell e Bell sulle Norton che partono dopo di lui. Al primo giro è già record, nonostante la partenza da fermo con la AJS di Graham a 29" e le Norton più lontane. Alla fine del secondo giro Tenni deve sostare ai box. I giornali diranno per il cambio di una candela, ma in realtà per la sostituzione di una molla valvola. E così, alla fine del terzo giro, Tenni, Daniell e Bell sono racchiusi nello spazio di soli 8". Al quarto giro Tenni fa di nuovo il giro più veloce e, anche per il rifornimento di Bell il vantaggio risale a 1'e29". Poi anche Tenni deve fare rifornimento e alla fine del quinto giro è terzo a 2' da Bell. Ma Tenni è ripartito dal box prima che il rifornimento fosse finito e così alla fine del sesto giro deve riferarsi a mettere benzina e passa a 3' e mezzo da Bell. Attacca con tutte le sue forze ma nel tratto in discesa verso il traguardo si rompe ancora una molla valvola e la bicilindrica rimane con un solo cilindro funzionante. Chiude la gara al nono posto.

A proposito del Tourist Trophy, sono interessanti gli appunti di Antonio Micucci dei quali leggiamo alcuni spunti. Dopo il brillante primo giro al Tourist Trophy Micucci scrive: *"Dopo il vantaggio conseguito nelle fasi iniziali della corsa...cerchiamo in tutti i modi di segnalargli la sua posizione...invitandolo a moderare la rischiosa andatura mediante il convenzionale segnale verde...ma Tenni è daltonico, il colore verde non lo conosce, vede solo rosso, come è il colore della sua macchina, e continua la sua andatura indiana."*

E questa volta la sorte tante volte sfidata lo punisce. Nella discesa a rompicollo di Keppel Gate, evidentemente per una sfarfallata ad un cambio di marcia, si rompe una molla di una valvola ed è costretto a compiere gli ultimi chilometri del percorso ad andatura ridotta. Eccoli finalmente in fondo al rettilineo dei boxes; con una mano fa cenni ripetuti che il Moretto capisce al volo.

Quando si ferma Agostani è pronto con la molla stretta fra le pinze e in meno di 20" la nuova molla è già al suo posto...il Moretto brandisce in mano la tanica del carburante ma Tenni sembra un forsennato e respinge ripetutamente la mano che tenta di raggiungere il tappo del

serbatoio ripartendo di scatto nonostante le urla del Moretto che tenta di fargli intendere ragione..."

Passiamo ora a quello che Micucci scrive sulla fine della gara: *"Cosa diavolo stia rischiando Tenni in questo giro (il sesto) lo si capisce già dalla segnalazione del suo passaggio a Ramsey...e il cronometro stà a dimostrare che ha abbandonato il benché minimo accenno di prudenza e sta venendo giù dalla montagna verso Douglas rischiando la pelle ad ogni curva...con i cronometri in mano e con il fiato sospeso stiamo aspettando di vedere Tenni comparire in fondo al rettilineo, con la benzina rimastagli nel serbatoio dovrebbe farcela, seppure per un pelo, a compiere il giro. Invece proprio per un pelo non ce la fa. Ormai la gara è persa ed eccolo in fondo che arriva spingendo la macchina come un disperato: l'ultima goccia di carburante l'ha consumata dopo l'ultimo tornante che immette nel rettilineo d'arrivo.*

Il Moretto si mangia il gomito dalla rabbia; se Tenni lo avesse ascoltato avrebbe vinto sicuramente. Vorrebbe dirgliene quattro ma non riesce a profferire parola e mentre gli buttano dentro il carburante alla disperata nel serbatoio Tenni sta già spingendo la macchina per avviarla con l'Agostini che gli corre al fianco per chiudere il tappo.

Il dottor Parodi ha la faccia del pio bove al quale abbiano tirato una mazzata in testa e continua a ripetere meccanicamente la parola sfortuna...ormai il destino avverso si compie ed è fortuna che non ci scappi anche il morto...Alla fine le molle delle valvole, eccessivamente sollecitate dai fuori giri del pilota che ormai non si controlla più, hanno ceduto e Tenni è definitivamente fuori gara".

Dopo il Tourist Trophy, si va a Berna per il G.P. di Svizzera. Tenni deve portare in gara la nuova bicilindrica 250 che al TT con Barrington si era fermata al terzo giro per l'insolita rottura di un cuscinetto del mozzo della ruota posteriore. Verso la fine delle prove, Tenni si ferma per un grippaggio.

Il Moretto ha ormai dato ordine di caricare le moto sul camion quando Tenni, all'improvviso, inforca un Albatros per un ultimo giro di confronto. L'Albatros ha le pedane in ferro in posizione più alta di quelle in lega leggera della bicilindrica. Nella curva di Eymatt Tenni tocca l'asfalto con una pedana, la moto ruota su sé stessa e Tenni, sbalzato dalla sella, va a battere il capo contro un albero. E' la fine.

Pochi giorni prima De Deo Ceccarelli, noto giornalista sportivo, desideroso di scrivere un libro sul campione gli aveva mandato un questionario con una serie di domande. Nelle risposte, scritte di suo pugno, Tenni indicava in Guthie e Mayer i due più grandi fra i suoi avversari del passato e in Aldrighetti il miglior pilota italiano "dei vecchi" mentre fra i giovani le sue preferenze andavano a Dario Ambrosiani.

L'ultima domanda chiedeva: "Quello del Lario è stato il tuo incidente più grave?" e Tenni rispondeva "Confermo e faccio le corna". Purtroppo,

come abbiamo visto, lo scongiuro non è bastato ad evitare la tragica fine.

MARCO ZANNONI

La storia di Varzi è assai diversa da quella di Tenni: diverso sviluppo, diverse circostanze che cercherò brevemente di analizzare.

Achille Varzi nasce a Galliate, poco distante da Novara, nel 1904, ultimo nato di una facoltosa famiglia di industriali tessili. Con il maggiore dei due fratelli, Angelo ("Angioletto") condivide fin da ragazzo la passione per la motocicletta che, con la benedizione del padre Menotti (uno sportivo *ante litteram* e appassionato ciclista), gli consentirà di esprimere precocemente un naturale talento per la velocità.

Nell'immediato dopoguerra, il Varzi pilota è Angioletto, uno che in moto ci sa fare distinguendosi in gare di tutto rispetto come il giro del Lario; ma ben presto la palma passa ad Achille, che a 19 anni si laurea campione italiano nella classe 350cc., con la Garelli.

Tuttavia, la motocicletta, nella vita sportiva di Achille Varzi, è stata solo una tappa intermedia. Come lui stesso dichiarerà molti anni dopo a Corrado Filippini, direttore dell' "Auto Italiana", in un'intervista pubblicata il 15 luglio 1948, *"...fin da ragazzo ho sognato di poter diventare un giorno un grande pilota di automobili da corsa. Io ho avuto la fortuna di realizzare il mio sogno...i miei idoli sono stati di volta in volta tutti i più famosi piloti della mia giovinezza e più di tutti lo è stato Nazzaro. Ammiravo l'impeto di Bordino, per esempio, ma mi affascinava lo stile, la calma, la sicurezza di Felice Nazzaro. Mi si potrà obiettare come mai con tanta passione per l'automobilismo io abbia cominciato con le motociclette. Semplicemente la motocicletta è stato il primo mezzo -come dire?- motorizzato capitato fra le mani. Dovevamo andarci a scuola, con la motocicletta, i miei due fratelli Angelo e Anacleto e io fare più presto a detta di nostro padre. Fu così che si principiò a...fare presto, cioè a correre. E poi la motocicletta costava tanto meno di un'automobile che la spiegazione viene da sola. Mi andò bene quasi subito e presi fiducia in me stesso..."*.

In motocicletta Varzi corre e vince fino al 1930 ma di fatto già dal 1928 è un pilota automobilistico tra i maggiori del momento.

Per dar corpo ad una storia troppo complessa da raccontare brevemente, ho preferito raccogliere una serie di immagini riferite ai momenti che ritengo più significativi della vita sportiva di Achille Varzi.

Segue la proiezione delle diapositive, le cui didascalie sono riportate in calce a questa trascrizione.

SERGIO MANTOVANI

Premetto di non aver conosciuto Varzi personalmente, l'ho visto correre però non l'ho conosciuto.

Varzi è stato un po' l'ispiratore di una certa scuola di guida e direi che lo stesso Fangio imitava Varzi; io imitavo Fangio e quindi mi sento un po' allievo di Varzi.

Come pilota, non ha avuto forse quel grosso successo che aveva Nuvolari, perché Nuvolari era un'acrobata, Nuvolari era inimitabile sapeva fare il triplo salto mortale che nessuno sapeva fare. Varzi invece aveva tecnica e il grande merito di averla saputa trasmettere a molti piloti che poi hanno vinto il Campionato del Mondo, come Fangio. Anche Farina direi, era della scuola di Varzi. E così direi tutti quelli che nella guida cercavano la perfezione tecnica. Credo di non aver altro da aggiungere, appunto perché non ho avuto occasione di conoscerlo personalmente.

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

Il mio non è un intervento ma una precisazione. La tuta che Varzi indossa alla partenza del G.P. di Svizzera del 47, come tutte le sue tute erano confezionate da Prandoni, il più grande sarto di Milano; (Varzi) ci teneva sempre alla sua etichetta, alla sua figura e alla sua eleganza. E altri corridori cercavano di imitarlo; nuvolari gli correva dietro ma non arrivava a questo punto.

ZANNONI

Una precisazione nella precisazione: Prandoni era il sarto di Brivio. Fu Brivio a farlo conoscere a Varzi.

L'incidente ha per qualche verso dell'incomprensibile. Erano circa le otto di sera di una giornata piovosa la macchina di Varzi giunge alla Jordanrampe ad andatura non sostenuta, non eccessivamente veloce, viene superata da quella di Wimille che forse la investe con uno spruzzo d'acqua.

Qualcuno ha detto che, a quell'ora, Varzi non avrebbe dovuto essere in pista, che le prove di quel giorno (non ufficiali, era la prima sessione) erano già finite; qualcun altro ha raccontato che stava semplicemente provando una visiera "integrale" anti pioggia.

Fatto sta che la macchina costeggia prima il cordolo della Jordanrampe che è leggermente in discesa, poi ha come uno scatto improvviso che Varzi sembra governare; ancora la macchina "salta" il cordolo e si impenna su una specie di dosso non così pronunciato da provocare un capottamento.

La macchina invece si ribalta molto lentamente -lo dice Chiron che seguiva a brevissima distanza- e Varzi ne resta imprigionato. Se invece della cuffia di tela avesse indossato un caschetto, i danni non sarebbero stati così gravi. Ma allora nessuna portava ancora il casco e tutti correvano con la cuffia di tela.

Un amico e coetaneo di Varzi con cui ho potuto parlare recentemente ha avanzato un'ipotesi personale sulle cause dell'incidente di Berna. Molti

ne hanno espresse, anche di fantasiose, come quella del suicidio ispirato dall'impotenza di fronteggiare una realtà così lontana dai grandi successi d'ante guerra, o dall'ingovernabilità di una vettura così potente – l'*Alfetta* – in una condizione di difficoltà – l'asfalto viscido di pioggia -. Ritornando all'amico, questi afferma che dopo le vicissitudini culminate nella crisi del 1938, Varzi non si era mai completamente ristabilito; aveva di tanto in tanto come delle ricadute che si manifestavano soprattutto con manifeste difficoltà di deambulazione. Mi ha raccontato di un giorno del 1946 in cui, essendo passato a salutarlo nella villa di Galliate e avendolo visto passeggiare malfermo nel giardino letteralmente sorretto dal fratello (Angioletto) gli era mancato il coraggio di suonare il campanello per evitare una situazione di disagio, e forse anche di pena per una condizione fisica così lontana da quella di un campione.

Ora la sua ipotesi sull'incidente è che Varzi alla Jordanrampe non sia stato in grado di controllare perfettamente la pedaliera della vettura, perdendone il controllo.

Si tratta di una ipotesi, che tuttavia può essere attendibile sia per la serietà della fonte che per la dinamica dell'incidente.

GIUSEPPE BUSO

Ero con gli altri tecnici della squadra Alfa Romeo al momento dell'incidente, e ho fatto più tardi un sopralluogo nel punto della Jordanrampe, dove questo avvenne. Il giorno dopo feci le fotografie.

DIDASCALIE DELLE FOTOGRAFIE

1. Terza pagina di "Tuttosport", sabato 3 luglio 1948
Sono passati due giorni dalla tragica giornata di Berna e il secondo giornale sportivo nazionale riprende in terza pagina ricordi e aneddoti della vita dei due campioni. Tra l'altro è riportato da Vico Rigassi in un breve articolo da Berna che la moglie di Varzi, pur nel dolore del momento e contrariamente alla decisione dell'Alfa Romeo di ritirare la squadra in segno di lutto, "*...Desidera che il nome del campione scomparso sia degnamente onorato continuando la lotta per assicurare la vittoria all'Italia nel G.P. d'Europa. L'Alfa Romeo e i suoi piloti compiranno il loro dovere*".
A Wimille, Trossi e Sanesi l'onore di un estremo omaggio al grande Achille Varzi.
2. Achille (a sinistra), Anacleto e Angelo Varzi ritratti intorno al 1910.
Rampolli di una facoltosa famiglia di industriali tessili, nascono tutti e tre al Varallino, un piccolo borgo a 2 km da Galliate, nella casa di

famiglia adiacente alla tintoria della tessitura Varzi, rispettivamente nel 1904 (8 di agosto) 1903 e 1900 (Foto Archivio storico Alfa Romeo)

3. Ho premesso di voler parlare di Varzi pilota di automobili (Per Varzi motociclista sarebbe più puntuale ed erudita una relazione dell'ingegner Colombo).

L'immagine riprodotta (Monza, settembre 1928), che segna in qualche modo l'inizio ufficiale della sua carriera, ritrae Achille Varzi al volante dell'Alfa Romeo Tipo P2 durante le prove dell'VIII G.P. d'Italia e VI G.P. d'Europa. Varzi, già nel 1926 si era fatto notare alla guida di una Bugatti 1500 Tipo 37 alle prove di ammissione al "Club dei Cento All'ora" e dall'inizio del 1928 correva nella scuderia di Nuvolari con una Bugatti Tipo 35 C (che il mantovano gli aveva venduto per 75000 lire), ha appena acquistato la P 2 da Giuseppe Campari, asso dell'Alfa Romeo che con quella macchina aveva vinto nello stesso anno la prova cronometrata dei 10 Km lanciati del III circuito di Cremona alla stupefacente velocità (per allora) di Km 217,654.

Varzi, perfettamente conscio del proprio talento e della necessità di disporre di una "macchina vincente" (una costante dell'intera sua carriera agonistica) ha visto "volare" la P 2 a Cremona; la vettura, seppure provata da tre anni di gare ha ancora tanti cavalli nella pancia ed è comunque quanto di meglio ci sia in giro in quel momento. In breve ha convinto Campari a vendergliela, ancora 75000 lire ma questa volta "pagabili a respiro", cioè a rate. Unica condizione del *Negher*, Campari: al G.P. d'Italia correranno insieme con la stessa macchina.

(Foto Archivio storico Alfa Romeo)

4. Passaporto di Achille Varzi, rilasciato a Galliate il 15 ottobre 1928.

È interessante notare, nei dati anagrafici, come alla voce "Professione" sia specificato "Corridore Autom." In luogo del consueto "Corridore Motociclista" di tutti i documenti precedenti. Esiste il verbale di una contravvenzione elevata al giovane Varzi motociclista per "eccesso di rumorosità dovuta a scarico non regolamentare in quel di Como, nel 1923, in cui lo stesso dichiara di svolgere la professione di *chauffeur*".

Il documento, insieme ad un'impressionante quantità di fotografie, effetti personali come tenute di gara, tute, occhiali, coppe, medaglie, trofei e quant'altro, venne donato prima dal campione e poi dalla vedova (nel 1948) al Motoclub Achille Varzi di Galliate. Allo smembramento del sodalizio, avvenuto negli anni sessanta, gran parte del prezioso materiale si volatilizzò, ricomparendo

discretamente e in ridottissima quantità solo anni dopo nelle piccole raccolte di appassionati o di associazioni locali.

Ricordo di Varzi nella sua terra natale, con la scomparsa dei "vecchi tifosi" (una vera Corte che lo seguiva in tutta Europa), v'è sempre più affievolendosi, nonostante i significativi apporti esterni per rendere giustizia all'immagine di uno tra i più grandi piloti di tutti i tempi. A differenza di Mantova che ha tributato a Nuvolari oneri degni del suo altro illustre concittadino – Virgilio – Galliate non ha fin qui saputo, o voluto riconoscere nella figura di Achille Varzi un motivo storico e culturale sufficientemente valido per essere adeguatamente sviluppato. Esiste, è vero, una via a lui intitolata, un monumento relegato in un centro sportivo (a suo tempo donato dall'Alfa Romeo), una sorta di archivio fotografico custodito dalla locale Pro Loco. Memorie appannate dall'incuria e dall'indifferenza – nonostante la millanteria faccendiera di qualche sedicente "Varziano" galliatese: ricordi ingombranti come la coppa Tripoli del 1932, o l'altra per la "Vuelta mas rapida, X G.P. di Spagna, Lasarte 22 settembre 1935", gelosamente "custodite" in una scatola di cartone... nell'antibagno di un'associazione galliatese!

5. Guerin Sportivo, 25 settembre 1929.
Ad un anno tondo dalla grande prova di Monza, Varzi è l'asso del momento o il "campionissimo dei motori" e la pista lombarda è ribattezzata *coram populo* "Varzòdromo". Il galliatese (sempre su Alfa Romeo P2) vince il 15 settembre il G.P. di Monza, dopo una gara magistrale giocata al recupero di una prima posizione sfumata per una sosta forzata ai box. Guasto al radiatore, fermo per due giri, riparte, insegue, guadagna secondo dopo secondo, giro dopo giro, infiamma le tribune volando a 200 all'ora. Batte nuvolari che corre con una Talbot 8C 1500 cc. Non basta. Una settimana dopo, 22 settembre, ancora a Monza, G.P. motociclistico delle Nazioni: primo assoluto Achille Varzi questa volta su Sunbeam 500. è il trionfo, e il Guerin Sportivo ne dà ampio resoconto.
6. Cerda, XXI Targa Florio 4 maggio 1930. L'Alfa Romeo P2 dei Varzi e Canadesi alla partenza. (Foto archivio storico Alfa Romeo).
A meno di un mese dalla bruciante sconfitta della IV coppa delle Mille Miglia, Varzi saprà imporsi nella durissima corsa siciliana dopo sette ore di ininterrotto duello con Chiron (Bugatti 35 B) e Nuvolari (Alfa Romeo 1750) ritirati a metà gara. Tempo del vincitore 6:55.17, alla media oraria di Km 78,019.
(Foto Archivio storico Alfa Romeo).

7. VI G.P. di Spagna, Lasarte 5 ottobre 1930. Partenza.
È l'ultima prova del campionato 1930, e Varzi (seconda fila numero 8) che vincendo il mese precedente a Monza si è laureato campione italiano conduttori per la seconda volta consecutiva, si impone agevolmente. Come a Monza, il galliatese è alla guida di una Maserati 26 M. La rottura con l'Alfa Romeo (per la rivalità con Nuvolari, l'altra "prima guida" alla quale sembravano indirizzate le simpatie di Vittorio Jano) si è consumata in agosto, dopo la gara del IX Tourist Trophy di Ards (Belfast).
Varzi ha sempre avuto un rapporto di reciproca fiducia con la Maserati, soprattutto nei momenti più difficili; dalla Casa bolognese otterrà una vettura appunto nel 1930, poi nel 1935 (IX Mille Miglia, nel passaggio dall'Alfa Romeo all'Auto Union). Ancora con una Maserati vincerà a Sanremo nel 1937, in una "pausa contrattuale" con la casa tedesca, e nel 1938 si ritirerà a Tripoli, a rapporto ormai finito con le macchine di Porche. L'ultima Maserati di Varzi è la 4CL con la quale partecipa senza successo alla qualificazione per le 500 Miglia di Indianapolis nel maggio del 1946. (foto coll. privata).
8. VIII Circuito di Alessandria, 26 aprile 1931.
Achille Varzi (Bugatti Tipo 51) si avvia alla "presentazione" delle vetture prima della partenza. A sinistra della vettura, con la cuffia bianca e la sigaretta fra le labbra, è il fido meccanico Tabacchi, che scomparirà tragicamente qualche mese dopo.
All'inizio dell'anno, con una mossa che aveva letteralmente scandalizzato la stampa specializzata nazionale e non pochi ammiratori, Varzi era passato ufficialmente alla Bugatti. Il motivo era sempre lo stesso, e cioè la ricerca della macchina vincente in un momento di appannamento dell'Alfa Romeo. Lo scandalo stava nel fatto che la Bugatti, nonostante l'italianità del suo costruttore (milanese e con passaporto italiano) fosse di fatto una vettura francese, un vero tradimento al prestigio nostrano che andava sempre più sviluppandosi in autarchiche e pettorute affermazioni di nazionalismo. Varzi comunque, com'era nel suo carattere, non reagì alle pesantissime critiche, anzi rispose con i fatti vincendo a Tunisi, ad Alessandria, alla Susa-Moncenisio e piazzandosi a Monaco, Cerda, Adenau e Monza. (foto coll. privata).
9. IV G.P. di Monaco, Montecarlo 17 aprile 1932.
Varzi (Bugatti Tipo 51) tallonato da Nuvolari (Alfa Romeo 8C Monza) all'uscita della curva della stazione. Ancora una vittoria di Nuvolari e un ritiro di Varzi. La rivincita sul circuito monegasco avverrà l'anno successivo, 1933, in un indimenticabile battaglia che i due combatteranno per 100 giri, muso contro coda

alternativamente senza mollare. Avrebbero meritato di arrivare alla pari se... se il motore di Nuvolari non l'avesse lasciato a piedi schiantandosi in una fumata sul finire dell'ultimo giro. La più bella vittoria di Varzi in una delle più belle gare di tutti i tempi.
(foto archivio Zagari)

10. XII G.P. d'Italia, Monza 9 settembre 1934.
Durante un *pit stop* Varzi prevede personalmente, come usava allora, a un controllo del livello del carburante. Non indossa la consueta tuta azzurra, ma una maglietta, pantaloni di cotone (rigorosamente con risvolto) e scarpe "inglesi". A completare la tenuta informale, il portafogli infilato nella tasca posteriore dei pantaloni!
Alla fine del 1933 Nuvolari aveva lasciato la scuderia Ferrari e Varzi, riconoscendo nelle "vecchie" Alfa Romeo le uniche "macchine vincenti" disponibili (Auto Union e Mercedes avevano appena esordito rimandando alla stagione successiva le avvisaglie del loro strapotere), l'aveva subito rimpiazzato come prima guida nella Scuderia Ferrari, chiudendo definitivamente il rapporto con Bugatti e con le sue vetture non più competitive.
Per Varzi il 1934 sarà l'anno d'oro: in un irresistibile crescendo vincerà l'VIII Coppa delle Mille Miglia, il X Circuito d'Alessandria, il VII G.P. di Tripoli, la XXV Targa Florio, il V G.P. di Penya Rin a Barcellona, il XIV circuito del Montenero, il II G.P. di Nizza. Si piazzerà a Berlino, Monthléry, Biella e Modena. A Fine stagione si laureerà campione italiano conduttori per la terza volta.
(foto archivio Zagari)
11. III G.P. Svizzera, Berna 23 agosto 1936.
Gli occhi cerchiati e quasi impauriti di Varzi che si perdono oltre l'impetoso obiettivo del fotografo esprimono fin troppo la crisi profonda in cui il campione sta lentamente scivolando.
Varzi, che un anno prima era entrato con successo nella prestigiosa squadra dell'Auto Union (che a sua volta lo aveva preferito a Nuvolari) si allontanerà dalle piste dopo pochi mesi, dopo un guizzo estremo che lo fa vincere a Sanremo con la solita Maserati ma che non riuscirà a strapparla alla solitudine della droga. Già, perché di questo si tratta; e per questo verrà cancellato da un regime che ha bisogno di eroi positivi, e dimenticato da un pubblico sterminato che non regge la delusione e l'imbarazzo. (foto collezione Cimarosti).
12. Varzi e Nuvolari alle gare motonautiche di Gardone.
Amici? Rivali? Forse "acerrimi amici", come definisce Cesare Agostani. Si è discusso a lungo sulla natura e il carattere dei due

campioni: freddo e calcolatore, tutto stile, il galliatese. Irruente e guascone, "scassamacchine", il mantovano. Per Varzi la vittoria è "mettere il muso della macchina 5 metri più avanti di chi segue"; per Nuvolari è acrobazia, buttare il cuore oltre l'ostacolo. Qualcuno ne diede una definizione più alata: Varzi è un artista, Nuvolari un eroe.

Furono certamente grandi amici, acerrimi amici, indispensabili l'uno all'altro per una leggenda che vive ancora. Binda e Guerra, Coppi e Bartali, Varzi e Nuvolari.

13. La squadra Alfa Romeo nelle officine del Portello, Milano 1946
Negli abitacoli delle vetture si riconoscono (da sinistra) Trossi, Varzi, Sanesi e, in piedi, Wimille.
È passata la guerra e la vita quotidiana riprende lentamente i suoi ritmi consueti, anche e soprattutto nelle passioni sportive che riaggregano ed esaltano una rinnovata identità nazionale. Nell'automobilismo agonistico l'Alfa Romeo dispone ora di uno squadrone d'eccezione per l'ultimo dei suoi capolavoro: quell'Alfetta 158 che per quasi 5 anni darà la birra a tutti. Nella squadra Alfa è un nuovo Varzi, campione ritrovato dopo la crisi del 1938; qualcuno afferma che non è più il Varzi di una volta, altri giurano che non è cambiato gran che. È un fatto che Varzi è ancora veloce, ha ancora voglia di vincere. A tirarlo letteralmente "fuori da tunnel" è stata soprattutto la moglie, Norma Colombo, ma anche la fiducia degli amici di sempre, come Canestrini, Nuvolari, l'Alfa Romeo; quest'ultima ha stipulato con il galliatese un contratto nel 1939 e per l'intera durata del conflitto gli ha riconosciuto uno stipendio mensile.
(foto Archivio storico Alfa Romeo)
14. VII G.P. di Svizzera, Berna 8 giugno 1947.
È un'immagine emblematica che riassume i tratti del campione: cuffia immacolata, occhiali Triplex, tuta perfettamente stirata, viso squadrato ad incorniciare il solito sguardo timido, sigaretta tra le labbra. Alfa Romeo. Un anno dopo, sulla stessa pista e con la stessa macchina, Varzi concluderà bruscamente una corsa durata esattamente 20 anni. Noi tutti che lo abbiamo amato vogliamo ricordarlo così. (foto collezione Cimarosti).