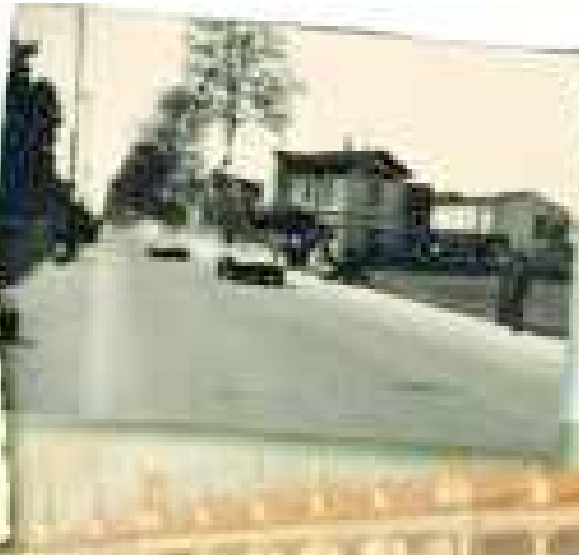
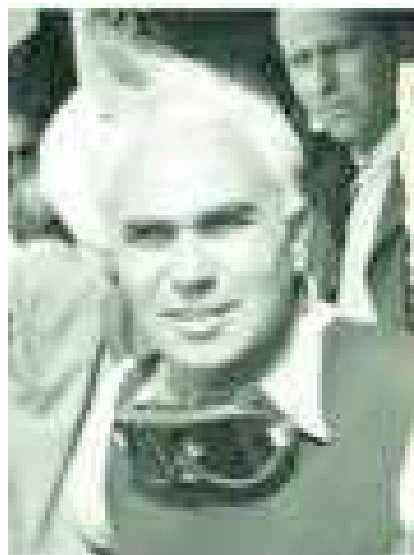


La storia



LA VOLPE ARGENTATA
Piero Taruffi, soprannominato la volpe argentata per i capelli bianchi e l'astuzia di gara. A destra, l'arrivo alla Mille Miglia del 1957 e il sorpasso di Taruffi su Von Trips all'uscita della esse di Piacenza (foto di Stefano Martinelli per Automobilismo d'Epoca)
Al centro, un disegno di Alan Fearnley ispirato alla Mille Miglia

La guerra di Piero

Il ricordo

La preparazione maniacale di Taruffi, lo studio del percorso e poi il sorpasso studiato a tavolino

Così mio padre vinse la gara più bella di sempre. Aneddoti e retroscena dell'ultima Mille Miglia



L'ultima volta delle gare su strada

La Mille Miglia del 1957 non è stata solo l'ultima edizione della Freccia Rossa ma anche l'ultima corsa su strada. Dopo il tragico incidente del Marchese de Portago che morì con il suo copilota falciando donne e bambini fra il pubblico proprio in questa edizione della Mille Miglia, vennero per sempre vietate le competizioni al di fuori dei circuiti. Quella che si svolge oggi è infatti solo una rievocazione storica con una competizione di regolarità riservate a classic car, prodotte però prima del 1957.

PRISCA TARUFFI

In occasione del sessantesimo dall'ultima Mille Miglia del 1957, vinta da mio padre Piero Taruffi al volante di una Ferrari, mi tornano in mente racconti ed episodi di quella che fu l'ultima Mille Miglia della storia dell'automobilismo e, al tempo stesso l'addio, alle corse della "Volpe Argentata" così chiamata per la folta capigliatura bianca e per la sua astuzia di gara.

Mille Miglia, la maratona su strada più antica e celebrata al mondo, quella che tutti i piloti avrebbero voluto vincere almeno una volta nella vita. Per mio padre una gara streggata, un'autentica ossessione, l'unica vittoria mancante al suo invidiabile palmares che comprendeva le corse su strada più importanti a cavallo degli anni '30' e '50' come la Targa Florio, il Giro di Sicilia, la Carrera Panamericana oltre alla 1000 km del Nurburgring del 1956.

Prima di quell'ultima Mille Miglia, mio padre aveva già preso parte a ben 13 edizioni e dopo un terzo posto assoluto nel 1933 al volante di una Alfa Romeo 2300 oltre alla vittoria di classe del 1938 a bordo di una Fiat 1100 S non era mai riuscito ad agguantare la vittoria assoluta spesso sfiorata più volte a causa di guasti

meccanici.

Consideravo da tutti, in primis dall'amico rivale Tazio Nuvolari, lo "stradista più forte del mondo", la vittoria della Mille Miglia aveva per lui un significato che andava ben oltre il risultato sportivo. "Donna Isabella" ovvero mia madre come usava chiamarla il Drake, prima di ogni gara lo supplicava di farla finita con le corse.

"Giurami che se vincerai la Mille Miglia smetterai di correre", una promessa, una

Mi vengono i brividi al ricordo dei suoi racconti su come si doveva guidare a tavoletta per 1600 chilometri

patto di ferro che mio padre portò a termine proprio in quell'ultima Mille Miglia del 1957.

Oggi a distanza di sessant'anni da quella memorabile vittoria, mi vengono i brividi e mi tornano in mente immagini e aneddoti accalorati di mio padre intento a raccontare le sue gesta prima, durante e dopo quella che fu l'ultima vera Mille Miglia della storia automobilistica. Ricordo che seduto sul grande divano color verde bottiglia del suo studio,

contornato da centinaia tra coppe e cimeli, non si stancava mai di ripetere che «La Mille Miglia è una corsa che non s'improvvisa, che richiede una meticolosa preparazione psico-fisica del pilota, un accurato studio del percorso oltre a un collaudo della vettura pre gara. E' una corsa che ti prende il cuore ma al tempo stesso ti dilania il fisico, una gara unica e insostituibile».

Famoso in tutto il mondo per la sua pignoleria, prima di quella gara aveva studiato e preparato tutto nei minimi dettagli a cominciare dalle ricognizioni, dalla preparazione atletica senza naturalmente tralasciare una messa a punto personalizzata della sua Ferrari 315s. D'accordo con Ferrari aveva fatto modellare il sedile guida posizionato sul lato destro dell'abitacolo con il cambio a innesti frontali alla sua sinistra, con una speciale imbottitura per proteggere la gamba operata dopo il terribile incidente di Tripoli; inoltre per riuscire a guidare alle alte velocità in scia, aveva fatto installare un mini parabrezza regolabile supplementare, oltre a un vano portaoggetti sul lato destro dell'abitacolo di fianco al sedile guida con lenti del casco di ricambio, detergente per il parabrezza, e perfino caramelle dissetanti alla menta. Il potente 12 cilindri Ferrari emanava un tale calore che fu costretto ad inventarsi

una paio di solette in amianto artigianali da inserire all'interno delle scarpe in cuoio dato che a quei tempi ancora non esistevano gli stivaletti e tanto meno le tute da corsa ignifughe.

Brescia 12 Maggio 1957: Alle prime luci dell'alba in Viale Rebuffone al volante della Ferrari n.535 (che indicava l'orario di partenza e la cui somma era pari a 13) siede Piero Taruffi con il suo casco semi rigido color argento. A quell'epoca mio padre aveva da poco compiuto 51 anni ma era ancora un pilota competitivo, di grande esperienza convinto che il numero 13 gli portasse finalmente fortuna.

Non si era mai sentito così forte e preparato come in quell'anno così a differenza di tanti piloti decise di correre da solo senza copilota per essere più leggero ma soprattutto perché aveva imparato a memoria quasi tutte le curve della Mille Miglia ed in particolare quelle che lui definiva "curve chiave" in grado di fargli guadagnare secondi preziosi. Ferrari in quell'edizione aveva schierato il cosiddetto Dream Team composto da piloti fortissimi tra cui Von Trips, Collins, De Portago, Gendebien e naturalmente la Volpe Argentata.

Mia madre da sempre sua copilota ufficiale durante tutte le ricognizioni, prima della partenza lo supplicò ancora

una volta di smetterla con le corse e gli ricordò la faticosa promessa.

Mio padre decise di attaccare fin dai primi chilometri; Stirling Moss uno dei suoi avversari più temibili dopo pochi chilometri fu costretto al ritiro per un guasto ai freni; Von Trips partito con 3 minuti di vantaggio fu raggiunto poco prima di Pescara dopo 630 chilometri di gara mentre De Portago era dietro. Ad un certo punto lungo il tratto Appenninico, mio padre iniziò ad intravedere lunghe strisce nere lasciate sull'asfalto da un'auto molto potente: non poteva essere che quella di Peter Collins dato che Von Trips era stato già superato. Giunto a Roma gli comunicarono che aveva perso cinque minuti su Collins partito con due minuti di vantaggio. «Se volevo vincere dovevo attaccare», soleva ripetere e il suo racconto si faceva sempre più accalorato. «Iniziai a spremere a fondo la mia Ferrari con frenate al limite e marce basse; durante le potenti accelerate le ruote

Fu una competizione tiratissima. Decise di attaccare fin dai primi chilometri, senza un attimo di respiro

motrici posteriori iniziavano a saltellare rabbiosamente facendomi perdere aderenza, le lancette dei contagiri sfioravano i fuori giri, avevo il terrore che si rompesse ancora una volta la trasmissione tallone di Achille della Ferrari. Al rifornimento di Viterbo non avevo guadagnato molto e già iniziavo a lamentare fastidio alla trasmissione. A Bologna, Ferrari in persona mi comunicò che anche Collins iniziava ad avere problemi con la trasmissione. Limitai la velocità massima a 230 km/h dosando l'acceleratore come se fosse una piuma. All'improvviso a meno di 100 chilometri dall'arrivo cominciai a quadrare dallo specchietto retrovisore la sagoma di un'altra rossa: era Von Trips che mi aveva raggiunto».

Mio padre da bravo ingegnere fece un rapido calcolo: mancava ancora mezz'ora di corsa ed aveva tre minuti di vantaggio; se il suo compagno di squadra avesse tenuto una media di 20-25 km superiore alla sua, lo avrebbe superato. A quel punto giocò d'astuzia certo che Von Trips non fosse al corrente dei suoi problemi alla trasmissione che iniziavano ad accentuarsi; aumentò l'andatura fino a 250 km/h, facendo cenno al suo compagno di squadra di stargli dietro. Ma dopo qualche chilometro Von Trips gli chiese strada e lo superò. A questo punto

mio padre rischiò il tutto per tutto sferrando l'attacco finale che lo portò alla vittoria.

Avrò sentito il suo racconto di quel famoso sorpasso di Piacenza infinite volte sempre con mente lucida e parole cariche di emozione: «Ci stavamo avvicinando a Piacenza un piccolo paesino nei pressi di Cremona dove c'era una doppia "Esse" che avevo ben studiato durante le ricognizioni che usavo fare tra le 4 e le 7 di mattina per poter impostare le traiettorie al massimo della velocità. La prima curva si poteva prendere a 170 all'ora mentre l'uscita era più veloce potendo sfiorare i 200 chilometri orari. Von Trips era davanti di circa 200 metri ma arrivato in prossimità del passaggio a livello di Piacenza toccò per un attimo i freni iniziando a rallentare. Sentii di poterlo superare, non tolsi il piede dall'acceleratore, calcolai la traiettoria al limite sfiorando i bordi delle case e di sorpresa lo superai nell'ultima curva della doppia "Esse". In poche curve avevo annullato il vantaggio che il forte pilota tedesco mi avevo preso ma più che altro ebbi la sensazione di avergli dimostrato di essere più forte di lui almeno su quel percorso. Gli feci cenno di procedere di conserva ed egli obbedì. Senza ancora saperlo in quelle curve avevo costruito la mia vittoria, la mia ultima e più sofferta

LA PROMESSA MANTENUTA

La sequenza dell'arrivo di Taruffi sulla Ferrari 535 alla Mille Miglia del 1957 e il bacio alla moglie a cui aveva promesso l'abbandono delle competizioni in caso di vittoria

vittoria».

La promessa fatta un attimo prima di salire a bordo della Ferrari si avverò il 12 Maggio del 1957 e la foto di mamma che sfiora dolcemente il viso sporco di grasso, fango e fatica di mio padre fece il giro del mondo. La Volpe Argentata non pensava di aver vinto tanto che alla frase di mia madre "Piero hai vinto!" lui rispose: "Non mi fare scherzi da prete". Con Von Trips alle spalle, nessuno gli aveva ancora comunicato che l'altro suo compagno di squadra Peter Collins si era ritirato a 200 chilometri da Brescia per un guasto meccanico.

Purtroppo il terribile incidente di un altro ferrarista il marchese Alfonso De Portago funestò quella vittoria così ambita. L'uscita di strada della rossa causò la morte non solo dell'equipaggio ma anche di una decina di spettatori tra cui dei bambini. Da quel giorno il Governo

La Volpe Argentata quando mia madre gli disse: "Piero hai vinto!", rispose: "Non mi fare scherzi da prete"

italiano pose fine a tutte le corse su strada ritenute troppo pericolose e mio padre che non si capacitava dell'accaduto, il giorno seguente si recò dal Comendatore Ferrari per ringraziarlo ma soprattutto per comunicargli il suo addio alle corse e lui naturalmente gli ricordò di mantenere la faticosa promessa fatta a "Donna Isabella".

Quella del 1957 fu l'ultima edizione della Mille Miglia che dal 1977 rivive sotto forma di gara di regolarità, una sorta di passerella con le auto di ieri sulle strade di oggi; per me ogni anno è come fare un tuffo nel passato senza mai dimenticare di aver avuto la fortuna e l'onore di condurre e stringere tra le mani il volante di quella stessa Ferrari che nel lontano 1957 portò mio padre alla vittoria sano e salvo. La coppa di quell'ultima Mille Miglia oggi viene gelosamente custodita nel piccolo Museo Taruffi all'interno dell'Autodromo di Vallelunga a lui intitolato.



La Ferrari 535 di nuovo in famiglia

La stessa Ferrari 535 con cui Piero Taruffi vinse la Mille Miglia del 1957, appartenente ad un collezionista americano e ormai di inestimabile valore, è stata riportata alla rievocazione storica della Freccia Rossa da Prisca Taruffi. «Che emozione riguardare quella macchina - ci ha spiegato Prisca - e che impressione constatare con quale difficoltà si poteva portare al limite, fino a 300 orari, un mostro del genere, pieno di cavalli, ma davvero dal carattere intrattabile».