



Dalla F1 alla Mille Miglia fino alla progettazione del circuito di Vallelunga: il ricordo di un mito

# La Volpe Argentata morde ancora l'asfalto

Trenta anni fa moriva Piero Taruffi, pilota fuoriclasse e ingegnere. La figlia Prisca: «Nel garage di casa creava i suoi gioielli»

SARVINA CONFALONI

■ ■ ■ Sulla libreria d'ingresso della casa di famiglia nel quartiere Prati, a Roma, due ritratti affiancati raccontano un rapporto speciale, quello di Prisca Taruffi con suo padre: Piero Taruffi, la Volpe Argentata, «El zorro plateado» come lo aveva soprannominato nel 1951 la stampa messicana per la capigliatura bianca e lo stile di guida impetuoso e deciso alla Carrera Panamericana vinta al volante di una Ferrari 212 Inter. Il 12 gennaio ricorre il trentennale della sua morte, con un 2017 che ha celebrato i 60 anni dalla vittoria dell'ultima Mille Miglia del 1957, quando la tragedia di Alfonso De Portago a Guidizzolo chiudeva l'epopea delle grandi corse su strada.

Fu quello anche l'anno della storica promessa di Taruffi alla moglie Isabella, «se vinco la Mille Miglia smetto di correre». Aveva trionfato praticamente ovunque: dalle gare sport alle monoposto del Campionato del Mondo di F1, alle gare in salita, ai record di velocità. Indimenticabile al volante della Ferrari 500 F.2 con cui vinse il G.P. di Svizzera nel 1952, e sulla Mercedes W196 con un quarto posto in Inghilterra dietro Moss, Fangio e Kling, e un secondo gradino del podio al Gran Premio d'Italia a Monza. «L'unica condizione imposta da mio padre ad Alfred Neubauer per correre in Mercedes - racconta Prisca - fu quella di avere mia madre Isabella ai box».

## CHE PALMARES

Furono anni di soddisfazioni in Formula 1, la Mille Miglia invece, sembrava stregata: ne aveva corse 13 sfiorando sempre la vittoria. «Quella gara era il suo racconto più ricorrente», ricorda la figlia, «quando sembrava avere la vittoria in tasca e una macchina per l'assoluto, gli si rompeva qualcosa, con guasti ai freni o alla trasmissione». Aveva vinto Carrera Panamericana, Targa Florio, Giro di Sicilia: mancava solo la Freccia Rossa nel suo palmares di stradista più forte del mondo, come lo aveva definito Tazio Nuvolari. Finché, superata la soglia dei 50 anni, nel 1957, Enzo Ferrari gli affidò la 315S con cui centrò l'obiettivo davanti al compagno di scuderia Von Trips. «Andava con mamma a fare le ricognizioni all'alba», racconta Prisca, «se l'era preparata nei minimi dettagli, imparando a memoria quasi tutte le curve, e a distanza di an-



## I MOTORI NEL DNA

Nella foto grande, Prisca Taruffi davanti alla Ferrari 315S con cui il papà Piero vinse la Mille Miglia nel 1957. Sotto, a sinistra, Piero al volante della Ferrari 500 nel Gp di Silverstone del 1952 (arrivò 2° in gara e chiuse il Mondiale al terzo posto, dietro ad Alberto Ascari e Nino Farina) e, a destra, insieme ad Enzo Ferrari [Getty]

ge di casa di via Crescenzo ai salotti e alle sale stampa. Alla fine degli Anni 30 aveva collaborato alla realizzazione della Rondine e della Gilera con le quali aveva conquistato numerosi primati. Erano anni in cui i costruttori sviluppavano la potenza dei motori, sottovalutando l'importanza dell'aerodinamica. Con il Tar invece, frutto delle esperienze maturate con le moto, il pilota e ingegnere romano aveva realizzato un mezzo a quattro

ruote caratterizzate da tutti i vantaggi aerodinamici delle due ruote carenate: la macchina da record con carrozzeria "bisiluro" impiegava una coppia di fusoliere aeronautiche unite tra loro da sottili profili alari. Nei due telai separati in tubi d'acciaio e rivestimenti a goccia, a sinistra era ricavato l'abitacolo per il pilota, mentre a

destra era sistemato il gruppo motore-cambio di origine motociclistica e il serbatoio di carburante.

Nel 1951 arrivò la seconda versione del Tarf con un propulsore Gilera da 500 cc, che nel 1952 riuscì a battere sul tracciato della via Appia il primato dell'ora, e due anni dopo superò, a Monthléry, il muro dei 200 km orari.

## L'INIZIATIVA

Pilota, ingegnere, recordman, progettista di circuiti e collaudatore: nella storia dell'automobilismo sportivo un uomo così poliedrico non si è mai visto. E per onorare la sua memoria, Prisca sta preparando l'edizione 2018 della "Volpe Argentata Event", con le due grandi passioni, golf e auto, riunite insieme in una sfida al Golf della Montecchia a Padova e un concorso d'eleganza dedicato alle auto d'epoca. «È un modo per continuare una tradizione di famiglia» dice Prisca, riconsegnando alla storia dell'automobilismo e del motociclismo sportivo e industriale uno dei suoi grandi fuoriclasse.



ni continuava a rammentare con orgoglio il sorpasso di Piadena con cui aveva sigillato la sua supremazia». E la moglie Isabella venne ricompensata con il regalo più atteso: un marito tutto per sé, e dopo due anni, la nascita della figlia. Piero e Prisca, stesso sorriso sotto quel casco semirigido color argento. Una somiglianza non solo fisica. Sportiva, entusiasta, caparbia e competitiva, «sono la sua versione al femminile - ammette - degna erede di un papà maturo, severo ed esigente, ma molto affettuoso. Voleva che praticassi tutti gli sport», confessa. E lei non si è tirata indietro: sci, nuoto, tennis,

equitazione, pallavolo, golf, automobilismo. Tutti a livello agonistico. Le auto, in verità, Taruffi voleva tenerle lontane da sua figlia: «Nonostante mi avesse insegnato a guidare sulle sue ginocchia - ricorda Prisca - non voleva nemmeno farmi prendere la patente, così ho dovuto fare tutto da sola». Ben diversa era stata l'attitudine di suo nonno Pompeo, medico chirurgo romano, che prima di ogni gara diceva al figlio Piero: «Tu pensa a correre, che se ti fai male ti ricucio».

Prisca debutta sul circuito di casa a Vallelunga, progettato proprio da Taruffi oltre mezzo secolo fa e oggi intito-

lato a lui, nel Trofeo monomarca Renault 5 a 23 anni, «con papà che osservava dalla torretta le mie traiettorie», per poi darsi ai rally e laurearsi campionessa italiana e vice campionessa europea al volante di una Ford Sierra Cosworth. Un talento che è nel dna di questa donna bella e piena di energia, sempre pronta a rimettersi in gioco.

## L'INCREDIBILE TARF

Sul tavolo del salotto ci sono esercizi di carteggio. «È un vecchia promessa fatta a mio padre», scherza Prisca, «voleva che prendessi la patente nautica». Nello studio,

dietro alla scrivania, la gigantografia di una foto del progetto più ambizioso di Taruffi, il bisiluro Tarf che tra 1948 ed il 1957 riuscì a battere ventidue record di velocità. «Il mio garage qui sotto», racconta Prisca, «era un tempo l'officina di papà, dove aveva predisposto una piccola squadra costituita da un saldatore, un tornitore, un fresatore, un lattoniere, e un meccanico, e dove vennero messe a punto prima le sue moto e poi il bisiluro». Taruffi si era laureato a Roma in Ingegneria Meccanica, e per tutta la vita non smise mai di dedicarsi alla meccanica e agli studi aerodinamici, preferendo il gara-

**Vendita Immobiliare Stato**  
AGENZIA DEL DEMANIO

**BANDO D'ASTA PER LA VENDITA**  
di unità immobiliari ad uso residenziale e non residenziale  
AVVISO PROT. N. 19120 DEL 14/12/2017  
L'AGENZIA DEL DEMANIO

istituita con il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300 con la finalità di amministrare e gestire in nome e per conto dello Stato i beni immobili di proprietà statale, e trasformata in Ente Pubblico Economico con decreto legislativo del 3 luglio 2003, n. 173;

**RENDE NOTO**  
che il giorno 14 febbraio 2018, ore 11:30, presso la sede della Direzione Regionale Calabria dell'Agazia del Demanio, la Commissione di gara, all'uopo nominata, aprirà la gara mediante offerte segrete per l'aggiudicazione di n. 3 Lotti di Immobili.

Per prendere visione e scaricare il bando di gara, i relativi allegati e gli eventuali ulteriori documenti informativi relativi a tutti i lotti in gara si invitano gli interessati ad accedere al sito internet dell'Agazia del Demanio: [www.agenziaedemanio.it](http://www.agenziaedemanio.it)

Si ricorda che la scadenza per la presentazione delle offerte è il 13 febbraio 2018, ore 16:00

## IL TEDESCO HA COMPIUTO 49 ANNI

La Ferrari a Schumi: «Continua a lottare»  
Damon Hill: «Potevamo essere amici»

Ieri Michael Schumacher ha compiuto 49 anni e la Ferrari ha inviato via social un messaggio di incoraggiamento al pilota tedesco, ancora gravissimo dopo la caduta con gli sci del 29 dicembre 2013: «Continua a lottare». Felipe Massa lo ha dipinto come «il mio maestro», Damon Hill, ricordando il botto in gara del '94 valso il titolo al tedesco, ha scritto: «Non siamo stati buoni amici ma lo perdono. Che peccato non essersi potuti conoscere meglio».