Sfidare il vento.

LUCA BEVAGNA

Il viaggio di chi in Italia, a partire dagli anni Trenta, ha voluto andare più forte di tutti. Esplorando l'aerodinamica per ottenere risultati incredibili. La vita di corsa dell'indimenticato Piero Taruffi.

Un viaggio nel futuro. Partito negli anni Trenta. Quando il bagaglio si chiamava forza di volontà, ingegno, astuzia e passione. È la storia della "Volpe Argentata", soprannome – per via di quei capelli così precoci nel diventar bianchi – di Piero Taruffi, pilota di moto (prima) e auto (dopo), protagonista in Italia dello sport a motore negli anni tra i Venti e i Cinquanta. Taruffi ha vinto tutto quello che c'era da vincere. Pensate ad una gara e troverete nell'albo d'oro il suo nome. Ma Taruffi era molto altro. Un eterno esploratore, in particolare in quella sfida verso l'aria per ridurre al minimo la resistenza aerodinamica di un veicolo. Giocare con il vento e vincere la partita, potendo contare sui suoi studi in ingegneria meccanica. "Rivestire" una moto (all'inizio) per farla andare più veloce. È così che nascono le carenature con le quali Taruffi vince nel '32 il Gran Premio di Monza su una Norton a due ruote. Moto senza rivali quando si trattava di andare al massimo: 170 km/h sul circuito milanese era un record del quale andare fieri.

Per la "Volpe Argentata", del quale quest'anno si ricorda il trentennale della scomparsa (1988), non era però sufficiente: il viaggio doveva continuare. Cinque anni dopo è l'autostrada Bergamo–Brescia ad ospitare le gesta del pilota di Albano Laziale: una Rondine Gilera carenata, oggi in bella mostra al museo Piaggio di Pontedera, si spinse fino alla velocità "folle" di 274 km/h. Incredibile per l'epoca.

Da due a quattro ruote il passo fu breve: è il 1951 quando sull'Appia, in quella che è chiamata la "Fettuccia di Terracina", a due passi dal mare, Taruffi riesce a spingere il suo Bisiluro con motore Maserati a sfiorare i 313 km/h (Museo dell'Automobile di Torino). Una corsa senza paura degli alberi e delle irregolarità della superficie che, anche in quei tempi, caratterizzavano quel tratto di strada. Una caparbietà che trova la sua giusta conclusione nella tanto cercata vittoria della Mille Miglia del 1957 a bordo della Ferrari 315s. Episodi di una vita "contro" vento che Taruffi vinse senza rivali.

Piero Taruffi a bordo della **Rondine** costruita da **Gilera**.

Padre e figlia

Con la vittoria del 1957 nell'ultima Mille Miglia della storia dell'automobilismo, mio padre Piero Taruffi mantenne la promessa fatta a mia madre, Donna Isabella: "Smetterò di correre solo quando vincerò la Mille Miglia." Peccato non aver vissuto i suoi anni agonistici o vederlo sfrecciare a 300 km/h. Nel sangue ho la stessa passione per la velocità: come lui a 18 anni ho preferito la moto a un'utilitaria. Mi sono trovata su una strada parallela: correre in pista, nei rally, insegnare guida sicura e sportiva, amare lo sport inteso come sfida e disciplina. Lui, definito da Nuvolari "lo stradista più forte del mondo". Io, una figlia femmina che ha voluto dimostrare a suo padre di essere capace di primeggiare in un mondo maschile come quello dell'automobilismo. A trent'anni dalla scomparsa lo celebro con la "Volpe Argentata Event" (Golf della Montecchia, 14 luglio): sarà come averlo di nuovo al mio fianco e farlo rivivere nel ricordo degli appassionati. Quando entrerò nel Bisiluro, con il quale sfidò la morte alla ricerca della velocità estrema, non oso pensare alla marea di emozioni che mi pervaderanno. *(Prisca Taruffi)*