

IN EDICOLA AUTOSPRINT COLLECTION DEDICATO A SENNA

ISSN 1120-3303 - Distribuzione 1204 €  
Anno 72 n. 4 - 1204 €  
L. 11.03.03 - 01/01/2003 - 01/01/04

# AUTO SPRI NT

n. 32-33



**Numero doppio**

Area CDF Sottosana 7-20 agosto 2013

**+ AS Extra 4 euro**

Il dramma di **Niki Lauda** mentre si vive il trentennale dalla scomparsa di **Enzo Ferrari**. Due situazioni così diverse che uniscono nomi amati dal popolo della **Rossa**



# CHE UN MONDO CAMBIA

Finisce la lunga storia d'amore tra **Ricciardo** e la **Red Bull**. A fine anno Daniel lascia e va alla **Renault** (con un contratto di due anni). Un addio che provoca un vero **effetto domino** nel mercato



GETTY IMAGES



A TRENTA ANNI DALLA SCOMPARSA DEL GRANDE PIERO  
RIPERCORRIAMO LA VICENDA UMANA E AGONISTICA  
DEL CAMPIONE NEL RICORDO DELLA FIGLIA PRISCA

di Mario Donni

# Taruffi

## il mito continua



MIO PAPÀ SEPPE  
CONIUGARE  
LA FIGURA DEL  
PILOTA CON QUELLA  
DELL'INGEGNERE.  
ERA POLIEDRICO

PRISCA TARUFFI

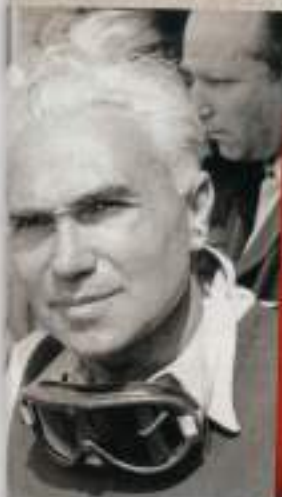


**T**rent'anni senza Piero Taruffi. Eppure lui, tra i personaggi più telescopici, trasversali e poliedrici del mondo del Motorsport e vanto delle corse italiane, non è stato dimenticato. E resta simbolo, sinonimo e motivo d'associazione mentale ai concetti nobili di corse eroiche, Ferrari e Mille Miglia.

Uomo di studi, ingegnere, prima centauro e poi pilota d'auto, pluri-recordman di velocità, stradista magistrale e race winner in F1, quella di Piero Taruffi è una formidabile testimonianza di passione mista a eclettismo, di cultura e intelligenza e di capacità di guida imbevuta di culto della perfezione. In lui paradossalmente, a centodue anni dalla nascita, convivono in armonia impeti apparentemente inconciliabili, ossia amore per la meccanica e per



**SONO PASSATI TRENT' ANNI DALLA SCOMPARSA DI PIERO TARUFFI. CAMPIONE IN MOTO E IN AUTO, INGEGNERE, SPERIMENTATORE, RECORDMAN, NONCHÉ PILOTA VINCENTE ANCHE IN F.1, NELLA TARGA FLORIO E NELLA CARRERA PANAMERICANA. CAPACE DI AGGIUDICARSI L'ULTIMA 1000 MIGLIA. RISCOPRIAMOLO RACCONTATO DALLA FIGLIA PRISCA. PURE LEI VALIDA AL VOLANTE**



**LUI ERA LA VOLPE ARGENTATA PER I CAPELLI, CERTO, MA ANCHE PER L'ACUME TATTICO SFOGGIATO**

**PRISCA TARUFFI**



**SULLE TRACCE DEL MITICO PAPA PIERO**

Prisca Taruffi, sopra, al volante della leggendaria Ferrari 315S con cui papà Piero, a lato, nel 1957 si aggiudicò l'ultima edizione della 1000 Miglia: nella foto in alto a sinistra la bandiera a scacchi che chiuse un'epoca. Nell'altra pagina, in basso, Prisca accanto al ritratto del genitore, in un'immagine gentilmente concessa dall'Archivio Negri

di F.1, con i capelli già bianchi, anzi, argentati. Fantastico.

«È la tua descrizione di papà a inizio Anni '50 e anche una sintesi della sua poliedricità, del suo amore per le corse di auto e moto, della sua preparazione sterminata sia sul versante tecnico e ingegneristico che su quello agonistico».

**- Come comincia tutto?**

«Per pura passione. Nient'altro che per l'amore delle corse. Pensa che mio nonno Pompeo, che era medico chirurgo e anche il primo e il più grande tifoso di papà, gli diceva fin dall'inizio: "Tu corri e spingi più che puoi che poi se ti fai male ti ricucio io!"».

**- La cosa incredibile è che andò proprio così.**

«Be', sì. Nel 1934 mio padre ebbe un terribile crash nel Gp di Tripoli mentre era al volante della Maserati V5 4500 Bimotore, fu sbalzato dall'abitacolo alla curva di Tagliara e subì gravi ferite a una gamba, tanto che mio nonno gli ricostruì una parte dell'arto facendogli una complessa plastica a tassellini. Quella che sembrava una semplice frase, divenne calda e amorevole realtà applicata».

**- Partendo dall'inizio, Piero diventa importante prima con le due ruote, quindi passa alle quattro, percorrendo la stessa via che fu di Nuvolari, Varzi, Arcangeli e Ghersi.**

«E ovviamente non poteva limitarsi a fare solo il pilota, ma sottoponeva la sua moto a studi aerodinamici e a un'evoluzione continua. Tanto che, quando batté a Monza i mezzi schierati dalla Scuderia Ferrari, che al tempo si cimentava anche nelle due ruote, il patron Enzo volle conoscere questo giovane ingegnere romano, la cui Norton autoperparata in pista faceva meraviglie. Nacque così uno stretto e importante rapporto, che durò a lungo anche se con alti e bassi. Dovuti alla difficoltà di conciliare due caratteri forti e indipendenti ma in ogni caso pronti a riconoscere l'autorevolezza l'uno dell'altro».

**- Fantastici i suoi record di velocità, a due e quattro ruote.**

«Già, a partire dalla Gilera Rondine in versione carenata, capace di raggiungere a fine Anni '20 i 237 km/h, stabilendo poi in seguito una pioggia di primati sui tratti autostradali della Milano-Brescia e della Firenze-Mare. E quello sarebbe stato solo l'inizio, con la sublimazione rappresentata dall'epopea del Bisihuro Tarf, nelle versioni 1 e 2. La prima è un 350 cc Gilera, mentre la seconda version ha come base un motore Guzzi 500 e quindi un Maserati 1720 cc, che raggiunge i 313 Km/h sulla fettuccia di Terracina. Ne esistono ancora tre esemplari al mondo, capaci di battere complessivamente 39 record. È con orgoglio che ne ho portato uno in esposizione, nel recente evento a lui dedicato».

**- Tutto il ciclo del Tarf spiega bene tuo padre.**

«È vero, perché non era un semplice pilota. Era particolare, speciale, eclettico, poliedrico: un visionario. Ha studiato e realizzato cose impensabili per i suoi tempi, con un'eccezionale meticolosità di studio, compenetrando sensibilità ingegneristica a quella meccanica e aerodinamica. Eppure, benché conoscitissimo, si manteneva timido e schivo, alieno alle luci della ribalta, tutt'altro che incline a

le competizioni, volontà di potenza e razionalizzazione scientificizzante delle dinamiche di guida, a fondere le pulsioni istintuali con le elaborazioni più fini del pensiero di studioso.

A curarne il ricordo con pubblicazioni, eventi e inesaurevole energia è la figlia Prisca, che vanta a sua volta una carriera intensa e interessante nel mondo delle auto da corsa. Ottimi motivi, questi, per dar voce al suo prezioso contributo, che è anche il modo migliore per tornare a sentire Piero vicino e quasi ancora in corsa, come in quell'ultima, indimenticabile Mille Miglia 1957.

Prisca, un personaggio come tuo padre nelle corse d'oggi sarebbe assalito dai media. Tecnico e responsabile della Gilera nella classe regina del motomondiale e allo stesso tempo pilota



recitare per il pubblico».

«La leggenda della Volpe Argentata nacque alla Carrera Panamericana, dove fin dall'inizio tuo padre si rivelò fantastico stradista. Vinse non solo in Messico, ma anche la Targa Florio e il Giro di Sicilia».

«La Volpe Argentata è la traduzione della definizione dei tifosi messicani: "El Zorro Plateado". E questo per due motivi, il primo visuale e il secondo concettuale. I suoi capelli precocemente imbiancati erano un motivo, certo, ma poi il termine volpe derivava dall'abilità di gestione tattica della complessa e pericolosa competizione. Direi quindi un nome d'arte sintetico, immaginifico e perfetto».

«Lo hai usato come intitolazione di un recente evento commemorativo, tenutosi presso il resort Golf della Montecchia, in provincia di Padova».

«Col patrocinio del Coni, grazie al Presidente Malagò e di Aci Storico, grazie a Stocchi Damiani. Con tanto di Concorso d'Eleganza che ha visto eccellere una Ferrari 860 Scaglietti, una Maserati monoposto e, al top, una Lancia Aurelia B24».

«Dai, entra nel personale e racconta come nacque la storia d'amore tra tuo padre e tua madre, la celebrata Donna Isabella, alla quale Piero fece la faticosa promessa di ritirarsi dalle corse solo dopo la vittoria risarcitoria alla 1000 Miglia».

Che poi si verificò nel 1957, all'ultima edizione della corsa, funestata dal tragico incidente di De Portago a Guidizzolo.

«Papà conobbe mamma per caso e fu subito colpo di fulmine. Era andato a trovare un'amica presso una boutique a Roma, la vide e se ne innamorò. Sì, era una bellissima mannequin, di ventitré anni più giovane di lui. E da quel giorno divennero coppia inscindibile. Due anni dopo quella indimenticabile 1000 Miglia nacqui io».

«Sai, parlando di quella corsa...»

«Sì, sì, so quello che mi stai per chiedere. Cioè cosa penso delle voci che vedono quel trionfo come una specie di regalo di Enzo Ferrari, per far contento mio padre, al 14esimo tentativo in quella mitica corsa che sembrava per lui stregata. Ebbene, nego nel modo assoluto che il Drake abbia protetto il finale di corsa mio padre. Come noto, erano quattro le Ferrari in lizza, ossia la sua e quelle di De Portago, Collins e von Trips, più in appoggio una quinta per Gendebien. Ebbene, il punto debole delle Rose era la trasmissione e proprio dosando sapientemente meccanica e tattica papà riuscì ad aver ra-



PAPÀ SEGUI IL MIO DEBUTTO IN CORSA COMMENTANDO: "HAI FATTO TRAIETTORIE NIENTE MALE!"

PRISCA TARUFFI



DALLA RONDINE ALL'EPOPEA DEL BISILURO

Taruffi con Rondine da record, sopra a sinistra, e col Bisiluro Gilera, a lato. In basso, con dei giovani fans a Monza 1957. A destra, è con la moglie, Donna Isabella. Nell'altra pagina, in basso, Prisca a bordo del Bisiluro in un'immagine recente. Sopra, il faticoso e decisivo sorpasso di Taruffi a von Trips nella 1000 Miglia 1957 e, in alto, nella foto grande, Prisca posa accanto alla Ferrari 860 Scaglietti, auto più votata al Concorso d'Eleganza nell'evento dedicato alla Volpe Argentata. In alto a destra, papà e figlia

gione degli avversari, con quel sorpasso decisivo di von Trips nel finale, presso il passaggio a livello di Piadena. Esistono studi e ricostruzioni dettagliate che dimostrano come Piero Taruffi vinse meritatamente, potendo infine esaudire la promessa d'addio alle corse fatta a Donna Isabella, mia madre».

- A Piero si devono anche i layout dei circuiti di Vallelunga - che nel 2006 è stato intitolato a suo nome -, Misano, di Funabashi e Izu Penisola, in Giappone. Suoi anche trattati sulle dinamiche di guida. E sua una vittoria nel Gp di Svizzera di F.1, sul terribile tracciato del Bremgarten, nel 1952, quando fu terzo nel mondiale. Nel Gp corse per Alfa Romeo, Ferrari, Mercedes, Maserati e Vavvwall, dopo esser stato perno fondamentale del successo Cisitalia nelle corse del Dopoguerra.

«E pensa quanto mia madre soffrì la mia decisione di cominciare a mia volta con le corse... Aveva fatto tanto per far smettere papà e la cosa ricominciava di nuovo, in famiglia...».

- E Piero come la prese?

«Guarda, per dirla tutta, prima mi piacevano le moto. Ebbi una Kawa 350 bicilindrica, quindi una Honda 400 Cbn e una 650 a cardano. Per il resto già a nove anni guidavo in macchina, sulle ginocchia di papà, sempre molto severo. Fu lui ad accompagnarmi all'esame di guida per la patente, che sostenni da privatista. Lui era ovviamente restato nel mondo dell'auto. Come personaggio era un'istituzione e inoltre scriveva articoli e presenziava a eventi, in poche parole, come ai tempi in cui era pilota, era sempre impegnato e a casa stava poco».

- E come ha vissuto il tuo debutto in gara?

«La mia prima auto è stata un'A112



Abarth arancione, anche se il vero debutto in gara è stato nel 1984 a Vallelunga, con una Renault R5 Turbo, monomarca nel quale ho corso anche nelle due stagioni successive. Lui è stato mio grande maestro, accompagnandomi a Vallelunga e al Mugello per spiegarmi le traiettorie e nel dopogara del mio esordio il suo commento è stato tranqui-

lizzante: "Prisca, hai fatto traiettorie niente male!". Non potevo sperare meglio!».

- E poi...

«E poi purtroppo papà ci ha lasciato nel 1988, aveva da tempo problemi di cuore. La mia vicenda agonistica è proseguita e mi sono dedicata con tante soddisfazioni ai rally: campionessa italiana nel 1989, anno i cui sono stata anche vice campionessa europea».

- Belle le tue prove a inizio Anni '90 nel campionato Italiano Velocità. Nel nuovo Millennio ti sei poi data ai raid desertici, ben figurando.

«Tra Faraoni, Dubai Desert Challenge e Rally des Gazelles, in Marocco. Peccato solo non abbia coronato il sogno di correre la Dakar, ma lì è stata solo questione di appoggi economici che son mancati. Pazienza, sono contenta lo stesso».

- Nel 2007, a mezzo secolo dall'impresa di tuo padre, hai guidato alla 1000 Miglia storica la mitica Ferrari 315S che lo condusse al trionfo 1957.

«Mi è stata affidata dal collezionista John McCaw, businessman di Seattle. È una 12 cilindri da 400 Cv e da 300 all'ora, dal valore di dieci milioni di dollari. Ripercorrere le tracce di mio padre con la sua Ferrari è stato emozionante e commovente, in una parola, bellissimo».

- In fondo è quello che fai spesso, no?

«Sì, in effetti adesso mi sento felicissima a testimoniare e a far riscoprire l'importanza della carriera di mio padre e anche di tanti piloti eroi di un'era affascinante, quella che molti definiscono la Golden Age delle corse: quando si rischiava la vita in gare epiche, compiendo imprese indimenticabili».



**CORRENDO  
MI SONO TOLTA  
SODDISFAZIONI  
NEI RALLY, CON  
LE TURISMO  
E NEI RAID  
PRISCA TARUFFI**

