

IL PERSONAGGIO

Quattro ruote, due corpi d'acciaio affusolati, uno per il motore e uno per il pilota: ecco il Bisiluro che ha segnato un'epoca

Il dio della velocità

La storia di Taruffi che amava correre in moto e auto: l'ultimo trionfo alla Mille Miglia del '57

DI MARCO PANELLA*

Via Crescenzo, Roma, pochi passi dal Vaticano. Sono i primi giorni di febbraio del 1949, quattro amici camminano e chiacchierano tra loro, estranei a tutto ciò che li circonda. «Piero, ci siamo» dice uno. «Sì Carlo, ci siamo. Venerdì prossimo, il 19, ma io voglio essere lì il giorno prima, forse anche due se facciamo in tempo». «Faremo in tempo, faremo in tempo» risponde l'altro. «E voglio fare meglio di novembre», insiste. Carlo lo sa che Piero è perfezionista, attento al dettaglio, ambizioso. Lo lascia dire perché lui già lo sa che il Bisiluro andrà meglio di novembre. Carlo è Carlo Gianini, Piero è Piero Taruffi. Amici da tempo, ingegneri, visionari. Nel 1949 Piero Taruffi è già uno dei più veloci piloti in circolazione. A via Crescenzo Piero ci abita e ha trasformato in officina il garage sotto casa. Quello però non è né un garage, né un'officina. Quello è l'antro di un dio del vento e il Bisiluro è la sua creatura.

IL GENIO DEL TEMPO

Piero Taruffi nasce nel 1906, il genio del tempo si chiama velocità, gli sorride, lo prende e non lo lascerà più. Visionario, tecnico, coraggioso, Piero Taruffi ha vinto 42 gare automobilistiche, 23 gare motociclistiche, progettato l'Autodromo di Vallelunga, stabilito 53 record internazionali motociclistici e 39 record internazionali automobilistici. Tutti record di velocità. Nessuno come lui, né prima, né dopo. La



fi, collaborando con la CNA, la declina in chiave aerodinamica, il 12 maggio 1935 la porta a vincere il Gran Premio di Tripoli e con lei il 19 novembre, sulla Firenze-Mare, fissa il record mondiale assoluto di velocità toccando i 244,316 km/h. Il 21 ottobre 1937 si migliora sulla Brescia-Bergamo; la Rondine diventata Gilera e con motorizzazione potenziata batte quindici record di velocità, tra cui quello assoluto con 274,181 km/h. Firenze-Mare, Brescia-Bergamo; non circuiti, ma strade. Sfida la velocità su quell'asfalto e in quelle condizioni, era un patto con Dio.

I GIORNI DEL BISILURO

Il Bisiluro è intuizione, studio e coraggio. Quattro ruote,

Scatti foto
Nelle foto
il Bisiluro
che ha
rivoluzionato
il modo
di correre
grazie agli studi
sull'aerodinamica
di Piero Taruffi

1906

Anno
Di nascita
di Piero Taruffi
che disputò
l'ultima gara
nel 1957

infine, sul secondo modello, un 1720 Maserati. Piero Taruffi deposita il brevetto nel 1946; questo ircocevolo lo chiama Tarf. Per tutti sarà il Bisiluro e segnerà un'epoca. Alla prima uscita ufficiale, il 28 e 29 novembre 1948 sulla Brescia-Bergamo, Taruffi fissa sei record internazionali e fa capire da subito che il Bisiluro non è solo un esperimento. Il 18 febbraio 1949 è sulla fetuccia di Terracina, tratto della via Appia circondato dall'Agro Pontino bonificato a braccia, sogni e sudore. Lì, in mezzo a tanta ansia di futuro, Piero Taruffi e il Bisiluro scrivono la storia della velocità. Non una, ma due volte. Dopo i record del 12 febbraio 1949 con il Bisiluro Tarf Imotorizzato Gilera classe 500, ci

ancora fissando altri record su circuito, a Montlhéry in Francia e a Monza, l'ultimo nel 1957, in notturna.

ANNI FORMIDABILI

Nel 1950 Piero Taruffi debutta in Formula 1 con Alfa Romeo, poi entra in Ferrari e nel 1952 sarà terzo in classifica mondiale. Nel 1950 debutta anche alla Carrera Panamericana, la vince nel 1951 su Ferrari 212 e ne correrà tutte le cinque edizioni. È su queste strade che iniziano a chiamarlo Volpe argentata. Il 12 aprile del 1952, si sposa



Isabella e alla promessa dell'altare presto se ne aggiungerà un'altra; lei vuole che smetta di correre, ma lui prende tempo. Intanto scrive - 1953 pubblica «Tecnica e pratica della guida automobilistica da corsa», testo oggi introvabile e di culto - e continua a correre. Nel 1954 vince la Targa Florio su Lancia D24, è artefice dei successi Gilera, di cui lascia la direzione sportiva solo nel 1955, e anche della grande storia della Cisitalia. Sempre nel '54, il 7 marzo, e ancora su Lancia D24 vince la 12 Ore di Sebring tagliando caparbiamente il traguardo a spinta. Nel 1956 vince la 1000 km del Nürburgring.

L'ULTIMA MILLE MIGLIA

Piero Taruffi ha 51 anni, non è più ragazzino. La Mille Miglia è faticosa, richiede concentrazione, lucidità, resistenza fisica e mentale. Ne ha cor-

se già 15 edizioni; terzo assoluto nel 1933, primo di categoria nel 1938 e nel 1940, poi una lunga serie di ritiri. A 51 anni sa che non ha più molto tempo per vincere. Nessuno può sapere però che il 12 maggio, alla curva di Guidizzolo, finirà anche il tempo della

Mille Miglia. A Guidizzolo si fermano per sempre Alfonso de Portago, il suo co-pilota Edmund Nelson e nove spettatori assiepati per vedere passare i bolidi, tra loro cinque bambini. Isabella non avrebbe voluto che Piero la corresse ancora. Lui sa che non può rinunciare, ma da uomo di sfida le dice «Corro, vinco e smetto per sempre». Dall'Olimpo gli dei annoiati che gli avevano assegnato il genio della velocità, applaudono. Piero Taruffi vince la Mille Miglia, l'ultima edizione competitiva. Dal giorno dopo la sua vita sarà diversa. Aveva promesso, mantiene e lascia le corse. Gli uomini, quelli che meritano di essere chiamati tali, hanno una sola parola. Piero Taruffi era di quella pasta. Di più. Piero Taruffi era un dio del vento e non poteva essere altro.

* DIRETTORE EDITORIALE
SPORTMEMORY.IT

Carriera

Il debutto in Formula uno nel '50 con l'Alfa Romeo, poi Ferrari e Lancia: un pilota velocissimo

prima corsa di Piero è a 17 anni, nel 1923, l'ultima a 51, nel 1957. L'ultima, ne parliamo, è una scelta d'amore. Nel mezzo, una vita intensa e una pietra miliare: il Bisiluro. Piero Taruffi aveva capito subito che la velocità non è solo questione di spinta e potenza, il corpo doveva scivolare, fendere, tagliare il vento. Doveva essere vento. È così che già nel 1931 perfeziona lo studio dell'aerodinamica e declina, proprio insieme a Carlo Gianini, un assetto particolare per la Norton 500. Mutuando concetti aeronautici, carena le forcelle anteriori e la ruota posteriore, ridimensiona e sfinisce il serbatoio, arretra il sellino. Al Gran Premio di Monza il giro più veloce è il suo.

IL CASO RONDINE

Rondine 500, una regina, non solo una moto, nata nei primi anni '20 da due giovani ingegneri romani, Carlo Gianini e Piero Remor. Vicende varie vedranno il motore passare attraverso varie sigle industriali - GBR, Opra, CNA - prima di arrivare in Gilera. Il momento di snodo per la Rondine è però quando Piero Taruffi



due corpi d'acciaio affusolati, uno per il motore e uno per il pilota, due staffe centrali che li uniscono, circa 250 chili di peso schiacciati a 80-90 centimetri da terra. Quattro diverse motorizzazioni motociclistiche: un Guzzi 500, poi un 250, un 350 e un 500 Gilera e

42

Gare
Automobilistiche
vinte da Taruffi
nel corso
della sua lunga
carriera

sono quelli del 20 marzo 1951 con il Bisiluro Tarf 2 motorizzato Maserati classe 2000. Su quella carreggiata larga 7 metri, nel 1951 Piero Taruffi busa alla primavera incalzandola a 313 km/h. Quel 20 marzo 1951 lui non è più veloce del vento, lui è il vento. E lo sarà