

IL FUOCO DELLA VELOCITÀ

Istantanee della vita di **PIERO TARUFFI**, 'la volpe argentata' dai mille record e dalle invenzioni geniali. Il ricordo della figlia Prisca

Di Lorenzo Sorrentino

LA CHIOMA PRECOCEMENTE imbiancata e l'ingegno al volante gli valsero il soprannome 'la volpe argentata'. O meglio, 'el zorro plateado', come lo ribattezzò, non certo senza inventiva, la stampa messicana: era il 1951 quando Piero Taruffi, alla guida di una Ferrari 212 Inter Vignale, entrò nel mito aggiudicandosi la Carrera Panamericana, una delle gare più iconiche e avvincenti di sempre. Pilota eclettico, recordman e progettista, Taruffi ha scritto pagine emozionanti della storia dei motori. Oltre alla Panamericana, l'ingegnere di Albano Laziale si è aggiudicato anche le altre due grandi gare automobilistiche mondiali su tracciato stradale: la Targa Florio nel 1952 e la 1000 Miglia nel 1957, il trionfo vagheggiato per una vita intera. Oggi è Prisca Taruffi - figlia d'arte e campionessa di rally - a tenere vivo il ricordo di Piero e delle sue imprese. La incontriamo in un'assolata domenica di giugno al Parco di Roma Golf Club. Alle nostre spalle, sullo sfondo dell'erba curata del campo, si staglia radiosa la Ferrari 121 Le Mans con cui Taruffi vinse il Giro di Sicilia nel '55. "Ho voluto unire le mie due grandi



Prisca Taruffi accanto alla Ferrari 121 Le Mans, vincitrice del premio 'Best of Show'



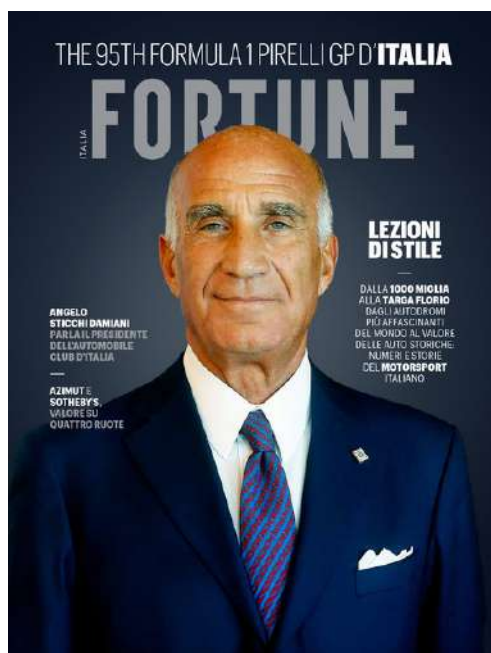
FORTUNE ITALIA

41



INQUADRA IL QR CODE per l'intervista video a **PRISCA TARUFFI**

Il Bisiuro Tarf 1, nato da un'intuizione di Piero Taruffi



passioni, il golf e le auto, per dar vita a questa esposizione in memoria di mio padre", dice Prisca Taruffi per introdurre 'La Volpe Argentata Invitational', il raffinato evento giunto ormai alla sua sesta edizione. Il filo conduttore dell'appuntamento di quest'anno è la 1000 Miglia, sulla scia del film 'Ferrari' di Michael Mann, in cui Taruffi è interpretato dall'attore statunitense Patrick Dempsey. Tutto attorno sono disseminate cinquanta auto storiche dal fascino antico, radunate a Roma dai fortunati proprietari. Sono tutte bellissime, ma solo cinque sono state premiate durante la manifestazione: la Lola T70 MK3 del '67 (prima auto sportiva), la Cisitalia Spyder Mille Miglia Nuvolari (prima auto votata dal pubblico), la Jaguar XK 120 del '54 (prima auto straniera), la Corvette Stingray Coupé del '63 (prima auto icona di stile) e l'Amilcar CS del '26 (prima auto 1000 Miglia). "Mio padre era letteralmente ossessionato dalla 1000 Miglia", confessa Prisca mentre il suo sguardo emozionato si posa sulla Ferrari 121 Le Mans con cui Taruffi, nello stesso anno del trionfo in Sicilia, partecipò alla storica competizione automobilistica di gran fondo italiana. "Nel '55 stavo andando fortissimo, poi si ruppe la trasmissione e la 1000 Miglia fu vinta dalla Mercedes di Stirling Moss. Andava sempre così: era in testa, poi a un certo punto qualcosa andava storto e non riusciva ad

! PILOTA ECLETTICO, RECORDMAN E PROGETTISTA. TARUFFI HA FATTO LA STORIA DEI MOTORI. HA VINTO LA CARRERA PANAMERICANA, LA TARGA FLORIO E LA 1000 MIGLIA

arrivare alla fine. Una gara stregata". Un'ossessione a cui Taruffi aveva legato le sorti della sua carriera. "Un giorno disse a mia madre: 'Smetterò di correre quando vincerò la 1000 Miglia'. E così è stato". Nel '57, dopo tredici tentativi, si aggiudicò quella che sarebbe stata l'ultima edizione della corsa. Era a bordo della mitica Ferrari 315 S, la stessa che Prisca avrebbe guidato molti anni dopo, partecipando in veste di pilota ufficiale Ferrari alla rievocazione della 1000 Miglia. "Un'emozione indimenticabile: per la prima volta salvo su una vettura che aveva guidato mio padre. E poi correre la 1000 Miglia è un'esperienza

che conserva intatto tutto il suo fascino. È ancora una gara molto sentita, che è rimasta nel cuore di diverse generazioni. Quando partecipi, puoi toccare con mano il calore della gente". Ma Taruffi è stato anche un ingegnere dalle intuizioni geniali. A lui si deve la nascita del Bisiuro, un veicolo a quattro ruote dalle sembianze motociclistiche. Taruffi aveva in mente un veicolo a due scafi, uno per il propulsore e l'altro per il pilota, con una resistenza all'aria molto inferiore rispetto a quella di qualsiasi altra automobile. Col secondo prototipo del Bisiuro - il Tarf 2, motorizzato Maserati - nel 1951 stabilì il record mondiale di velocità toccando i 313 chilometri orari sulla Fettuaccia di Ferracina. A settembre il primo Bisiuro, conservato al Museo dell'Automobile di Torino, sarà esposto alla Fiera di Roma durante l'evento Motori Capitale. "I motori sono stati sempre la mia passione", ricorda Prisca con un sorriso. "Ho iniziato a correre contro il volere di mio padre. Un giorno l'ho svegliato e gli ho annunciato che avrei corso all'autodromo di Vallelunga con una piccola Renault 5. Non era molto contento, ma alla fine ha accettato la mia passione. Poi sono passata ai Rally. Prima di ogni gara, papà mi ripeteva sempre la stessa cosa: 'Figlia mia, mi raccomando, prudenza'. Mi ha insegnato lui a guidare, naturalmente. Era un genitore severo, esigente. Mi ha trasmesso il valore della lealtà, nello sport e nella vita". ■