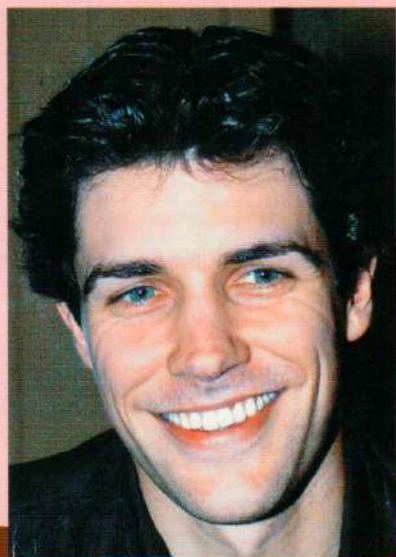


MARTE, incomincia la corsa

Selezione

Reader's Digest



Roberto Bolle

Incontro con
il nuovo Nureyev

Cristoforo Colombo
alla prova
del **DNA**

A Parigi
con il Codice
Da Vinci

La
minigonna
compie

40 anni

Mensile Maggio 2006

€ 3,62

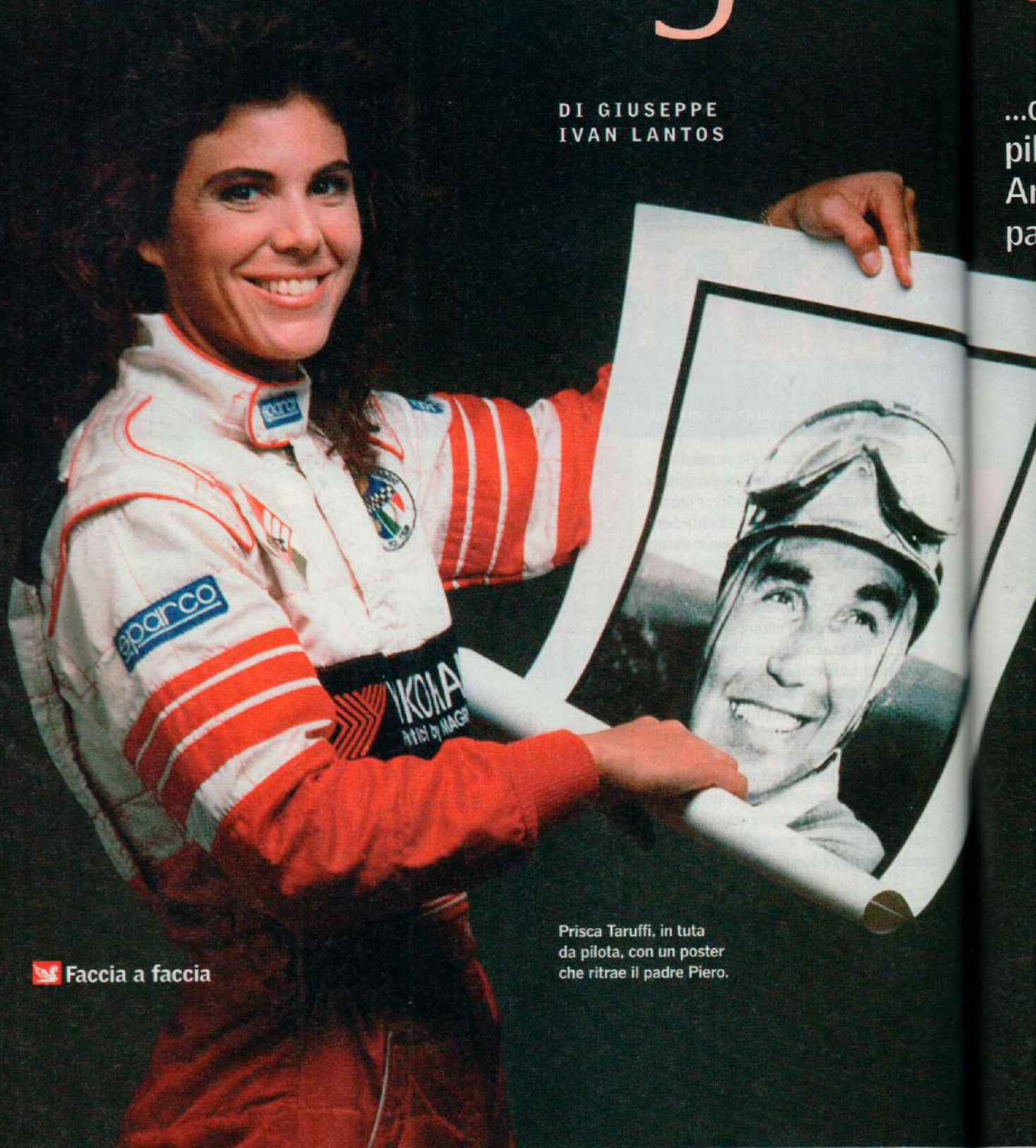


www.selezionerd.it


La figlia

DI GIUSEPPE
IVAN LANTOS

...C
pi
An
pa



Prisca Taruffi, in tuta
da pilota, con un poster
che ritrae il padre Piero.

 Faccia a faccia

a della volpe...

...cioè Prisca, figlia di Piero Taruffi, uno dei più grandi piloti della storia, detto appunto "volpe argentata". Anche lei pilota e, adesso, autrice di una biografia paterna, nel centenario della nascita.



Prisca Taruffi, 47 anni, è la figlia primogenita di Piero Taruffi. Da lui ha ereditato la passione per i motori: è stata campionessa italiana ed europea di rally; ha vinto nel 2002 la Carrera panamericana, una delle corse più amate dal papà; è istruttore presso le più importanti scuole italiane di pilotaggio e quelle di guida sicura; è giornalista pubblicista, e opinionista per il programma *Pole Position* della Rai. E ora è anche autrice della biografia del padre: *Piero Taruffi, la volpe argentata* (pubblicato da Legenda).

Selezione: Perché ha scritto questo libro?

Taruffi: Quest'anno è il centenario della nascita di mio padre. E ci saranno anche le celebrazioni per i cento anni della Lancia e della Targa Florio, che

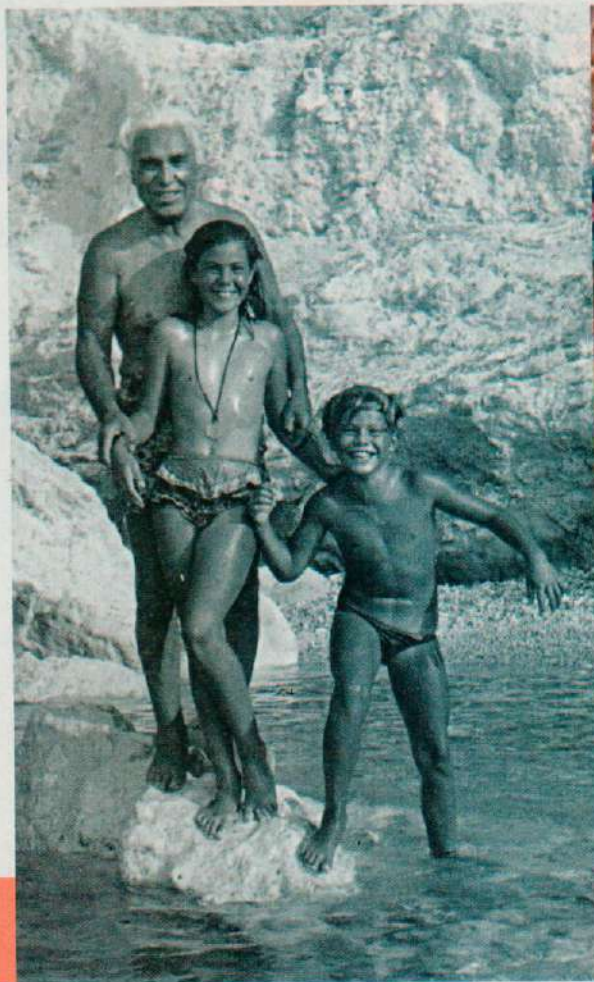
fanno parte della sua storia. Lui aveva scritto un'autobiografia, *Bandiera a scacchi*, e avrebbe voluto scriverne un'altra: un desiderio che però non è riuscito a realizzare e che, quasi raccogliendo un testimone, ho deciso di concretizzare. È un modo di festeggiare il centenario insieme con lui.

Selezione: C'è qualche segreto rivelato, in questo libro?

Taruffi: Segreti veri e propri, no. Piuttosto un omaggio alla verità, raccontando le cose per il verso giusto. Per esempio il rapporto controverso di mio padre con Enzo Ferrari, e la maniera in cui fu convinto a ritirarsi dalle corse dopo la Mille Miglia del 1957. In questo lavoro mi ha aiutato una testimone oculare preziosa: mia madre.

Selezione: Perché l'hanno chiamata Prisca?

Taruffi: Mio padre, seguendo una tra-



A sinistra, Taruffi in vacanza al mare con i figli Prisca e Paolo. Sopra, Prisca pilota in Messico. In basso, Piero con i figli e la moglie, nel 1964.



dizione di famiglia, voleva che i nomi dei figli incominciassero con la lettera "p". Il mio nonno paterno si chiamava Pompeo, lui Piero. Io sono diventata Prisca, nome che papà, appassionato di storia romana, mi diede in omaggio a Tarquinio Prisco, il quinto re di Roma. Un nome che da bambina e da ragazzina mi ha fatto soffrire per le prese in giro dei compagni di scuola. Mio fratello, invece, si chiama Paolo,

Selezione: Che tipo di padre era il suo?
Taruffi: Era un tipo duro, piuttosto

chiuso, all'antica. Ai figli pretendeva di insegnare tutto, da come parlare a come sbucciare le mele a tavola. Secondo lui mentre gli uomini potevano stare davanti alla tv, le donne dovevano sparecchiare e occuparsi della cucina. Io, per esempio, dovevo rifare il letto a mio fratello. Ricordo un episodio. Mio padre era assolutamente astemio: potevo avere dodici o tredici anni quando, durante la cena di Natale, gli feci cadere addosso del vino rosso. Mi diede uno schiaffone e fui relegata a trascorrere il Natale in camera da letto. Così sono cresciuta ribelle. Avrei



Sopra, Taruffi alla Carrera Panamericana, nel 1953; si nota la scritta "El Zorro Plateado". Accanto, la figlia alla stessa corsa, nel 2002: in coppia con Antonio Maglione, a bordo di una Giulietta, vinse nella categoria "Original". Sotto, ancora Prisca, in gara in un rally, sempre su Alfa Romeo.

voluto laurearmi in architettura, ma lui non era d'accordo, e mi ha costretta a frequentare il liceo linguistico e poi una scuola per interpreti. E tuttavia, in definitiva, lo ringrazio per l'educazione che mi ha dato.

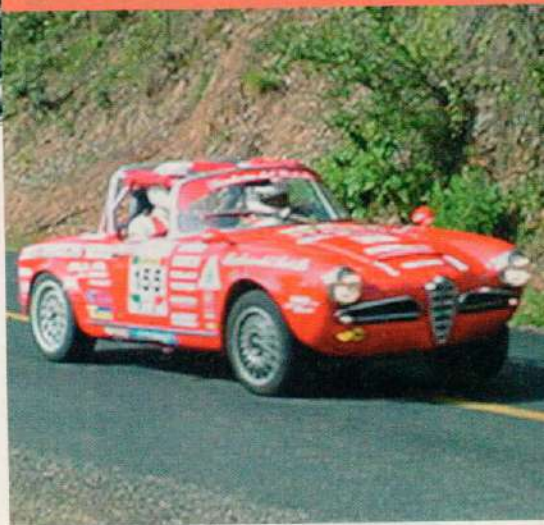
Selezione: Lo ha mai seguito durante le corse?

Taruffi: No, perché sono nata dopo che lui aveva smesso. Ma sono stata in qualche modo coinvolta dalla sua carriera perché assistevo alle interviste,

lui mi portava alle prove delle gare e a manifestazioni come le riunioni della giuria per l'Auto dell'anno. Mi faceva scoprire il suo mondo. Incominciò a insegnarmi a guidare che avevo soltanto otto anni, ed era un istruttore molto severo.

Selezione: Suo padre apparteneva alla categoria dei cosiddetti "piloti gentiluomini". Esistono ancora?

Taruffi: No, è una categoria che non esiste più. Ai tempi di mio padre si



"Come padre era un tipo duro, ma lo ringrazio".

"Osava anche lui, ma sempre con la testa".

correva solo per passione, e il fair-play era la regola. Si partiva per una corsa senza sapere se si sarebbe tornati, e anche questo contribuiva a rendere più saldi i legami tra i piloti. I suoi rapporti con gli avversari erano di enorme rispetto. Tazio Nuvolari lo citava come esempio, lo considerava il più grande pilota su strada che fosse mai esistito. E poi era stimato anche come ingegnere progettista.

Selezione: Però suo padre è meno popolare di Ascari e Nuvolari. Perché?

Taruffi: Era l'antidivo per eccellenza. Era introverso, non amava mettersi in mostra, parlare di sé con la stampa e far parlare. Faccio un esempio: in due occasioni Nuvolari aveva terminato una gara mostrando al pubblico in visibilità il volante che si era staccato dal piantone. Mio padre non l'avrebbe mai fatto. Nuvolari non aveva guidato senza il volante, ma grazie a un perno che sporgeva dal piantone stesso. Però aveva voluto stupire. Quando, negli anni Cinquanta, mio padre correva in America si vergognava per il fatto che la sua fotografia comparisse sui cartelloni degli sponsor.

Selezione: Ai tempi di suo padre contava di più il pilota o la macchina?

Taruffi: Credo che se non si ha una macchina competitiva non s'arriva da nessuna parte. Oggi come ieri. Detto questo, a quei tempi contava di più il pilota. Per correre ci voleva più cuore, e più fegato, che ai giorni nostri. Basta pensare alla sicurezza dei mezzi attuali e a quella d'allora, quando proprio

mio padre aveva stabilito record impressionanti: 237 chilometri orari con la motocicletta Rondine della Gilera che aveva progettato lui, e oltre 300 con il Bisiluro. Poi si correva anche su strada, e lì a seconda delle circostanze, bisognava saper improvvisare. Mio padre però era uno che rischiava sì, ma con la testa.

Selezione: Suo padre si è arricchito correndo in automobile?

Taruffi: No. Per la vittoria nell'ultima Mille Miglia, nel 1957, ebbe 800mila lire. Si pagava le spese delle trasferte. Però ha sempre potuto disporre dell'aiuto della famiglia.

Selezione: Aveva qualche sponsor?

Taruffi: Quando correva lui gli sponsor non esistevano.

Selezione: Che cosa pensa dei guadagni astronomici dei piloti di oggi?

Taruffi: Credo che siano più giustificati rispetto, per esempio, a quelli dei calciatori o dei golfisti. Un pilota rischia ogni volta la vita, contribuisce all'immagine di un prodotto dell'industria e la sua carriera ha un tempo limitato. Michael Schumacher che ha trentasette anni è già oltre la media.

Selezione: Ha conosciuto Enzo Ferrari?

Taruffi: Ho un ricordo diretto. Erano gli anni Settanta, e andammo a Maranello, mio padre, mia madre, mio fratello Paolo e io. Quell'uomo che non sorrideva mai, lo sguardo nascosto dietro agli occhiali scuri, poco



espansivo, mi impressionò perché ci invitò nella sua saletta riservata del ristorante e poi regalò un servizio di bicchieri con lo stemma del cavallino rampante a mia madre, un foulard a me e una pista elettrica per le automobili a mio fratello.

Selezione: Da bambina giocava con le bambole o con le automobili?

Taruffi: Ricordo una sola bambola, per la quale mia madre confezionava i vestitini. Di preferenza però giocavo con i soldatini, e a "indiani & cow-boy" con mio fratello. Io facevo l'indiano.

Selezione: Anche lei corre in automobile. È un fatto ereditario?

Taruffi: Credo proprio di sì, anche se papà ha sempre cercato di fare di tutto perché io non corressi. Però, fin da quando eravamo piccoli, ha voluto che io e mio fratello ci impegnassimo a livello agonistico. Ci ha insegnato il gusto della competizione. Avevo due anni quando mi portò in piscina. Ho fatto nuoto agonistico per dieci anni, per cinque anni ho giocato a pallavolo in serie A, ho praticato il tennis e l'equitazione. A 18 anni ho combattuto per avere la mia prima motocicletta, una Kawasaki 350. Per me la moto è, ancora oggi, il sinonimo di libertà. In macchina ho incominciato a correre per caso nel 1984 debuttando nella Coppa Renault 5 Turbo 1985.

Selezione: Fra i piloti di oggi qual è il suo preferito?

Taruffi: Amo i piloti con carattere. Come Juan Pablo Montoya o Jacques



Prisca premiata dopo una gara di kart. La Taruffi svolge un'intensa attività giornalistica e di opinionista, anche per programmi Rai, come "Pole Position".

Villeneuve, anche se il mio preferito rimane Ayrton Senna.

Selezione: Perché in Formula uno le donne sono rare? Maschilismo o altro?

Taruffi: L'automobilismo è uno sport molto duro, soprattutto per una donna: sia perché siamo pochissime, al mondo, a farlo, sia perché bisogna essere preparati a livello fisico. Per guidare macchine molto potenti, ci si allena duramente. È faticosissimo. E credo che affermarsi nell'automobilismo, per una donna, sia bellissimo. D'altra parte qualche grande donna pilota c'è stata: Maria Teresa De Filippis, la prima a correre in Formula uno nel 1958, poi Lella Lombardi negli anni Settanta, e più recentemente Giovanna Amati.

"Un pilota rischia la vita: è giusto che guadagni".



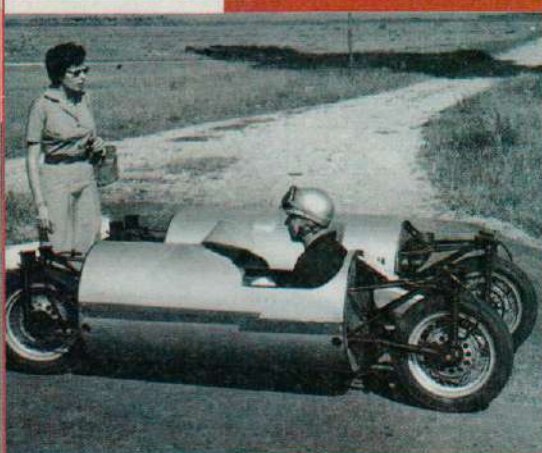
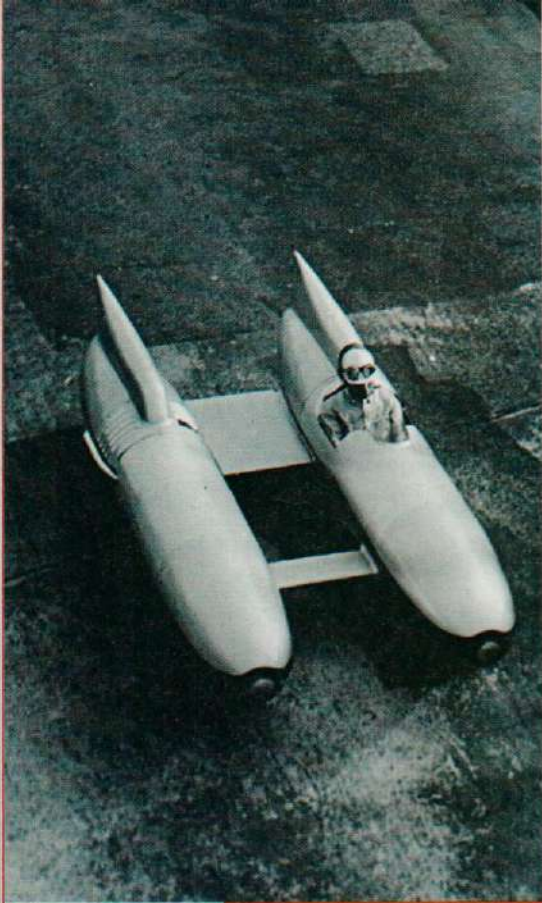
Il mitico Tazio Nuvolari lo definiva "il più grande pilota su strada che sia mai esistito": era il rivale-amico Piero Taruffi, anch'egli un protagonista nella leggenda degli sport dei motori, e non solo al volante, ma anche in sella a motociclette e come progettista. Meno popolare, forse, dello stesso Nuvolari e di Alberto Ascari, ma abbastanza grande da meritare un museo a lui intitolato, a Bagnoregio, in provincia di Viterbo. Di Piero Taruffi ricorre quest'anno il centenario della nascita che coincide, quasi segno del destino, con la fondazione della Lancia, le cui macchine guidò, e con l'esordio della siciliana Targa Florio, una delle gare su strada più prestigiose del mondo, alla quale partecipò per sette volte, vincendo quella del 1954 proprio con una Lancia. Piero Taruffi era na-

Campione su due e quattro ruote, Taruffi fu anche progettista di moto famose e di circuiti in Italia e nel mondo. Ma il suo nome rimane legato soprattutto alla vittoria nell'ultima Mille Miglia, nel 1957.

...e la volpe



e volante



Qui sopra, Taruffi, assistito dalla moglie Isabella, prova un prototipo del Bisiluro. In alto, è sulla vettura definitiva (che progettò nel 1948) con cui stabilì 22 record di velocità.

to ad Albano Laziale il 12 ottobre 1906, figlio di Pompeo Taruffi, medico chirurgo e appassionato di corse automobilistiche. Alla sua prima corsa in automobile Piero Taruffi partecipò a diciott'anni, nel 1924, al volante dell'auto di famiglia, una Fiat 501S, a bordo della quale avevano preso posto papà Pompeo, la sorellina Fernanda e una zia. Era la Roma-Viterbo, gara di regolarità con un tratto veloce. Le strade dell'epoca erano sterrate e nelle curve, per evitare sbandate, tutti i componenti quell'insolito equipaggio si buttavano da un lato o dall'altro della macchina come accade col bob a quattro. Per Piero fu la prima vittoria di quella che sarebbe stata una lunga, trionfale carriera.

Sportivo eclettico, negli anni di studente di ingegneria, Taruffi si distinse in varie discipline. Iscritto al Circolo canottieri Aniene, nel 1928 prese parte all'equipaggio del celebre "otto" con il quale conquistò il titolo di campione d'Europa. Come sciatore si aggiudicò la medaglia d'argento nei Littoriali del 1933 e, con i colori della Nazionale universitaria, ottenne il quarto posto nel Campionato di Francia.

Intanto, nel 1926, Piero aveva sostituito la sua moto A.J.S., regalatagli dal padre, con una fiammante Guzzi con la quale ebbe il suo primo incidente al quale pose rimedio il dottor Pompeo. Poi fu la volta di una Norton. In occasione delle gare alle quali prese parte con la moto inglese Taruffi ebbe modo di conoscere e avere come avversari personaggi già famosi come Achille

Varzi e Tazio Nuvolari con i quali si sarebbe poi confrontato anche sulle quattro ruote. In quei tempi, dovunque si corresse, era presente un giovanotto sulla trentina, grande e grosso, il viso tondo, l'espressione malinconica: si chiamava Enzo Ferrari, modenese dal temperamento spigoloso. Pilota di prestazioni non eccelse con il marchio Alfa Romeo, nel 1929, aveva fondato a Modena la "scuderia Ferrari", che aveva l'obiettivo principale di far partecipare i soci a corse automobilistiche e motociclistiche. La Ferrari divenne ben presto una sorta di succursale dell'Alfa Romeo, ed Enzo un manager e un cacciatore di talenti. Nel 1931, in occasione del Gran premio motociclistico a Monza, lo sguardo di Ferrari si posò su Taruffi che sulla sua Norton percorse il giro più veloce con una media di 170 chilometri orari: fu l'inizio di una collaborazione fondata sulla stima reciproca, ma anche burrascosa e discontinua per il carattere forte di entrambi, e di un'amicizia che però non venne mai meno.

Il 24 novembre 1932 Piero Taruffi si laureò in ingegneria industriale e il 21 aprile dell'anno successivo ottenne l'abilitazione professionale. Il binomio ingegnere-pilota ne marcò la predisposizione a una pignoleria che non lasciava nulla al caso qualsiasi cosa facesse, dalla preparazione delle automobili e delle motociclette con le quali correva, alla progettazione di funivie e di cambi per biciclette alla quale si dedicava dando prova di un genio eclettico. La sua meticolosità



divenne proverbiale a tal punto che Enzo Ferrari, quando voleva rimproverare qualcuno per eccesso di pedanteria, esclamava: "Non fare il Taruffi", rubando una "f" per rendere più efficace la canzonatura. Con la scuderia Ferrari, Taruffi partecipò al Gran Premio di Roma del 1931, conquistando il secondo posto, al Gran Premio di Monza del 1932 e alla Mille Miglia del 1933 piazzandosi al terzo. Il legame professionale si interruppe nel 1933, in occasione della gara motociclistica di Montenero. In quello stesso anno, Taruffi accettò la proposta di collaborazione dei fratelli Maserati che gli affidarono un prototipo da collaudare in corsa. Il 6 maggio 1934, sul circuito della Mellaha di Tripoli, in Libia, rischiò di perdere la vita a bordo della potentissima bimotores Maserati V5.



In alto, il vittorioso arrivo di Taruffi alla Mille Miglia del 1957. Fu l'ultima edizione della celebre corsa. Qui sopra, il pilota sulla Rondine Gilera, con cui il 29 aprile 1937 stabilì il record di velocità a 247 Km/h. Aveva contribuito a progettare lui stesso.



Durante i primi giri Taruffi dominò la gara, ma alla curva di Tagiura uscì di strada e venne espulso dall'auto con un volo spettacolare. Anni dopo, nell'autobiografia *Bandiera a scacchi*, Piero ricordava: "Dopo l'incidente... quando lasciai la clinica avevo un polpaccio quasi completamente rivestito da una sottilissima plastica, costituita da 80 pezzi di pelle, affettati dalle cosce; l'articolazione del braccio sinistro, rima-

prannome di *Zorro Plateado*, volpe argentata, destinato a diventare indelebile. Da allora e fino al ritiro dalle corse, non rinunciò a nessuna edizione della Carrera Panamericana, vincendo, in coppia con Luigi Chinetti, quella del 1951. Il 1951 segnò il ritorno di Taruffi alla Ferrari e l'anno seguente fu quello di vera svolta nella sua esistenza. In febbraio morì papà Pompeo, e il 12 aprile sposò Isabella, una

Sotto, Taruffi riceve un'onorificenza da Mussolini. Il duce aveva apprezzato il progetto Rondine. Accanto, è con Gianni Agnelli negli anni Sessanta.



Qui sopra, Taruffi insieme con la moglie Isabella prima di un test con il Bisiluro. Si erano sposati il 14 aprile 1952. In alto, il pilota premiato dopo la vittoria della Mille Miglia.

sta ingessata ed in estensione per più di due mesi, non era più in grado di flettere. Non riuscivo a farmi il nodo alla cravatta, ma potevo impugnare a braccio teso il volante di un'automobile e questo per me era sufficiente".

Nel 1950, poco più che quarantenne, Taruffi aveva ormai i capelli bianchi quando decise di partecipare alla Carrera Panamericana. Con un'Alfa Romeo arrivò quarto, conquistando l'entusiastica simpatia del pubblico che, per la sua chioma, gli appioppò il so-

bellissima ragazza, di ventitré anni più giovane di lui, che aveva conosciuto in una boutique romana.

L'unione si rivelò subito felice. Isabella decise di condividere ogni aspetto dell'esistenza del suo uomo, ne divenne l'accompagnatrice, l'assistente, la copilota nei collaudi per le gare di durata. E pagò la sua dedizione anche di persona. Qualche mese dopo il matrimonio, Piero e Isabella che aspettava un bambino si misero in viaggio per recarsi a Spa, in Belgio. Si spostavano sempre in automobile e

durante il viaggio Isabella perse la creatura che portava in grembo. Dopo la tragedia scelsero di non avere figli finché Piero non avesse smesso di correre. In quegli anni la scuderia Ferrari si giocava il cosiddetto "poker d'assi": Ascari, Villoresi, Farina e Taruffi. Tra questi ultimi due piloti i rapporti erano burrascosi: entrambi avevano un carattere spigoloso, erano testardi e ostentavano un atteggiamento di superio-



Taruffi con la moglie poco prima della morte, avvenuta il 12 gennaio 1988.

rità perché laureati. Farina pretendeva che nei documenti di gara il suo nome fosse preceduto dal titolo di dottore. I problemi continuarono fino al 1957. "Corri la Mille Miglia e se vinci smetti", continuava a ripetergli Isabella, e alla fine Enzo Ferrari assicurò alla signora Taruffi la propria complicità: per la Mille Miglia avrebbe fatto di tutto per favorire la vittoria e il definitivo ritiro del marito.

La gara si disputava sul percorso Brescia-Roma e ritorno. Prese il via l'11 maggio, un sabato. Vi prendevano parte 22 Ferrari delle quali quattro ufficiali, affidate all'inglese Peter Collins, ad Alfonso de Portago, discendente da una nobile famiglia spagnola, all'aristocratico tedesco Wolfgang von Trips e a Piero Taruffi. Collins prese la testa fin dalla partenza e la tenne fino a Parma, dove fu costretto al ritiro da un guasto. Nel pomeriggio di domenica 12 maggio, in località Corte Colomba, nel comune di Cavriana in provincia di Mantova, avvenne la tragedia che avrebbe messo la parola fine alla Mille Miglia. A causa dello scoppio di un pneumatico, la Ferrari di de Portago uscì di strada: morirono il pilota, il copilota Edmund Nelson e dieci spettatori tra i quali cinque bambini.

Ma la corsa non si fermò. Piero Taruffi conduceva la gara su von Trips, che chilometro dopo chilometro gli si avvicinava. Le due Ferrari erano quasi appaiate, quando Taruffi cominciò a gesticolare, indicando la parte posteriore della vettura e mostrando quattro dita della mano. Von Trips osservava e vide poi Taruffi con le mani giunte in segno di preghiera. Il pilota tedesco comprese quel linguaggio dei gesti che gli diceva: "Mi rimane soltanto la quarta marcia ed ho problemi all'assale posteriore della vettura. È la mia unica occasione per vincere la Mille Miglia". Wolfgang von Trips, nobile di rango e di fatto, smise di accelerare e scortò Taruffi fino al trionfale arrivo di Brescia. Fu l'ultima corsa. Nel 1959 nacque la figlia Prisca. ■

Taruffi ingegnere. Ha progettato l'autodromo di Misano Adriatico, l'ampliamento di quello di Vallelunga e due circuiti in Giappone.

