

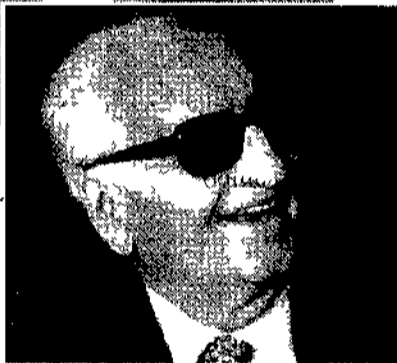
MEMORIE & SPORT. Nell'ultima Mille Miglia vinse Taruffi, dopo aver stretto un «patto» con Enzo Ferrari...

La Volpe Argentata guardò Isabella e fece una promessa

Vincere le Mille Miglia del 1957 e chiudere con l'automobilismo per dedicarsi alla moglie Isabella. Ecco la promessa mantenuta di Piero Taruffi. Una storia che nascondeva un mistero. E tra i protagonisti c'era anche il Drake.

I suoi successi negli anni 50 e la figlia pilota

Nella sua lunga carriera di pilota di Formula uno, Piero Taruffi gareggiò con Ascari, Von Trips, Moss, Fangio, Farina e Villeneuve. Nato nel 1906, si affermò, da giovanissimo, come motociclista, battendo il record di velocità. Poi passò alle automobili. Toccò l'apice negli anni Cinquanta, quando partecipò a diciotto Gran premi. Nel 1952 arrivò primo nel Gran premio della Svizzera, terzo in quello di Francia, quarto in quello di Germania. Tre volte si piazzò al secondo posto nel 1951 (in Svizzera e in Gran Bretagna) e nel 1955 (in Italia). Si piazzò, inoltre, al sesto posto nel campionato del Mondo nel 1951 e nel 1955. Il pilota romano guidò Alfa Romeo, Mercedes, Maserati, Vanwall e, soprattutto, Ferrari. Con la scuderia del cavallino rampante, Taruffi ottenne i risultati migliori. Proprio nel 1952, uno dei suoi anni più fortunati, gareggiò con la Ferrari, partecipando al gran premio di Belgio e Gran Bretagna (oltre a quelli già segnalati) e piazzandosi al terzo posto nel campionato del Mondo. Ma il risultato che forse lo consacrò tra i migliori piloti italiani fu proprio la vittoria nella Mille Miglia, nel 1957, l'ultima edizione che fu disputata di questa leggendaria gara. Vittoria che Taruffi conquistò a bordo di una Ferrari, una «315» rossa e che segnò anche l'ultimo anno ufficiale del pilota, che morì nel 1966. Ma la passione per la guida, Piero Taruffi l'ha tramandata anche alla figlia Isabella, che negli anni Ottanta si è fatta notare come pilota ottenendo successi soprattutto nel rally. Tra le sue affermazioni di rilievo, il primo posto nella classifica femminile (a decimo assoluto) nel rally di Monza del '86, con una Lancia 037, il secondo posto nel campionato italiano nel '88 con una Ford Sierra Cosworth e ottimi piazzamenti nella Targa Florio. Attualmente, Pitca Taruffi tiene corsi sulla guida sicura.



Enzo Ferrari. Sotto, Piero Taruffi saluta la moglie all'arrivo della Mille Miglia del 1957

DANIELE AZZOLINI

Taruffi non era basso di statura, Taruffi non aveva muscoli eccezionali Taruffi non correva come il vento ma Taruffi, non era Nuvoletti. Né avrebbe voluto esserlo. Non lui, Piero Taruffi di Roma era diverso. L'impeto dell'uomo al volante, che trasfigurava fino a immaginarsi divinità e corre e domina, e travolge strade e sentimenti perché tra lui e il mezzo si instaura un patto di fuoco, ineluttabile quanto sul serio si stemperava nell'animo di Piero Taruffi in calcoli e valutazioni, in atteggiamenti responsabili, e affidabili. Geometrici Taruffi sapeva ascoltare la macchina, Taruffi sapeva giudicare. Ma sapeva anche correre, per dirla. Ed era astuto, una volpe, argentata, perché aveva i capelli bianchi candeggianti. E così finì per chiamarlo la gente.

tata, e dietro di lui finì Von Trips, Wolfgang, il tedesco giovane e scalpitante, nobile e anche lui ferarista. Fu una corsa rovente incerta, che vide gli uomini dei Cavalieri darsi battaglia e sgominare la concorrenza delle Mercedes, delle Salmons, e via via, delle Porsche, delle Lancia e delle Maserati. Fu una corsa bellissima e maledetta, che finì tra toghe e carte bollate. Ma fu anche un atto d'amore e Taruffi la corse per quello. Per una promessa da mantenere.

Poi successe qualcosa. A Bologna, nel box dell'ultima sosta prima della marcia finale verso il traguardo di Brescia. Qualcosa che non è stato mai chiarito, o al contrario, che ognuno ha preteso raccontare e interpretare a modo suo. Ecco la storia di un piccolo mistero di cui non si avrà mai certezza.

Quando Ferrari chiamava

Quando lo chiamarono Taruffi era in piedi accanto alla sua rossa Ferrari lo aspettava. Come al solito impaziente come al solito autoritario. «Taruffi, finalmente, Von Trips è già qui. Non è da voi arrivare secondo». Lo sapeva bene, Ferrari, quali fossero i suoi crucci, e quanto tenesse a quella vittoria nella Mille Miglia che non gli era mai andata. Era stato proprio lui, il Drake, a ricordarglielo prima della partenza. «Che vuole, Taruffi» gli aveva detto, «la Mille Miglia non è solo una corsa, è qualcosa di più. Chi non la vince non può dirsi un pilota completo». E al momento opportuno, eccolo pronto a colpire duro. «Non è da voi arrivare secondo». Niente male mettere in difficoltà uno che ancora una volta, l'ennesima, si trovava proprio al secondo posto, con addosso la rabbia impotente per una vittoria che stava per sfuggire d'un soffio, con era già successo altre volte.

«Abbiamo dei problemi, si tratta di Collins», riprese Ferrari, scuotendo la testa. «Non ce la fa. Parlo della sua macchina. Il ponte non regge. È giusto. Se potrà ripartire sarà già un miracolo». Taruffi era rimasto di sasso. Sul traguardo di Bologna Collins era transitato per primo, in testa, e neanche di poco, ma se non ce l'avesse fatta, se davvero la sua Ferrari lo avesse costretto al ritiro, allora la prima posizione sarebbe spettata a lui, per diritto. Ferrari lo inquadra. «Ora tocca a voi», sentenziò il pilota fece un se-

gno di diniego. «La macchina non è più brillante, niente di rotto, ma come se fosse stanca. Non va». Con la mano forte Ferrari strinse il braccio di Taruffi. «Vorrei che poteste continuare, perché potete vincere». «Sapevo quanto ci tengo», fu la replica, «e sapevo anche altro. Ho 51 anni, e ho promesso a mia moglie che se avessi vinto avrei lasciato le corse. Tengo a tutte e due, alla vittoria e a mia moglie». Ferrari annuì, severo. «Lo so». E concluse, autoritario. «Provateci!»

Isabella e il Drake

Ebbe a scrivere, il Drake, nel suo «Pilota, che gente? di aver informato rapidamente Taruffi della situazione. «Egli aveva perciò alle costole soltanto Von Trips. Andasse, dunque a Von Trips aver parlato lo E Von Trips, questo nobilissimo giovane, rispettò la consegna anche

quando intravvide e raggiunse Taruffi, si astenne dall'ingaggiare con lui una lotta che avrebbe potuto portare alla eliminazione di uno dei due. Così Taruffi, proprio all'ultima delle gloriose Mille Miglia, coprì il suo sogno di pilota completo. E mantenne la promessa alla signora Isabella».

Andò davvero così? Taruffi, in un'intervista di qualche tempo dopo, disse altro. Raccontò di una battaglia cruenta con Von Trips, risolta solo negli ultimi chilometri di quella tappa da Bologna a Brescia, ormai a un passo dal traguardo. Ferrari non mancò di notare, seccato quella insubordinazione postdatata. Lo fece in quel suo stesso libro, rimarcando come Von Trips fosse ormai morto e avesse portato con sé la verità su quella corsa. «Ma non andò così». La voce di

Isabella Taruffi è ancora giovanile, come l'aspetto. Battagliera, precisa, documentata. Quando non ricorda ha con sé un libro o un blocchetto da appunti, buono per ripeterne date, tappe e tempi di quella vita tutta di corsa, dietro a un manico «di una generazione più anziana» ma che non poteva fare a meno delle macchine, dei progetti e dei motori. «Von Trips lo raggiunse, e lo superò. Ma Piero era un testardo, eccome se lo era. Fece il matto e ritornò in testa, portò al limite la sua macchina. Solo allora Von Trips capì che non ce l'avrebbe fatta, e si mise dietro, buonino ero a Brescia, con il cronometro in mano. Aspettavo. Nella mia vita con Piero c'è sempre stato un cronometro. Anche in viaggio di nozze. Ci conoscemmo in una boutique, a Roma. Lui era amico della proprietaria e passava, di tanto in

tanto lo facevo la commessa. Ci conoscemmo così. Poi, dopo il sì, appena partito, fu sufficiente trovarsi sul primo rettilineo. Dimmi un po' quanto ci metto? E mi mise il cronometro in mano. Lo seguì dappertutto, ho ancora decine di quaderni con le indicazioni dei percorsi. Curva importante a destra, rettilineo frenata. Tante tappe segnate da alberelli, da casine, da incroci. Si Piero era preciso, anche pignolo. Non voleva sorprese. Ma dava sicurezza, a me e a chiunque lo conosceva. Poche storie. Quella Mille Miglia fu sua. E di nessun altro. Se la mentava. E pensare che arrivò al traguardo ancora convinto di essere secondo».

Primo? Ma non scherziamo...

La bandiera a scacchi rotò a pochi centimetri dal muso della rossa numero 535, sotto la tribu-

netta in legno con le insegne del Automobile Club di Brescia. Taruffi neanche sollevò le braccia in segno di saluto. Dietro, a meno di dieci metri stregio Von Trips, con la 532. E Collins? A Taruffi nessuno gliel'aveva detto. Collins si era ritirato e Taruffi non l'aveva visto. Così aveva finito per pensare che avesse già tagliato il traguardo. E lui, ancora una volta secondo.

Fu proprio quella la frase che gli venne da dire alla moglie, quando finalmente si vide, appena spento il motore della «315». Come a scusarsi, e a chiedere comprensione. Lui, in fondo ce l'aveva davvero messa tutta. «Visto? Ancora una volta se». Ma c'era qualcosa di strano nell'aria. La gente gli faceva festa pacche sulle spalle sul casco applausi Taruffi guardò Isabella, e si accorse che anche la moglie esultava. «Piero ora devi mantenere la promessa». «Devo che cosa?». «Piero, hai vinto». Taruffi fece la faccia severa. «Isabella smettila. Questi sono scherzi da prete».

Se ne convinse di aver vinto sul serio, solo quando gli dettero la coppa in mano, e gli posero sulle spalle la corona di alloro. Fu lì che cominciò la sua festa. A scoppio ritardato. Ma fu bello lo stesso. Aveva cominciato che era ancora un ragazzino e già sapeva aggiustare e modificare. Finna era stato motociclista e aveva inventato e costruito un mostro su due ruote, con la carenatura che quasi toccava terra, e con quello si era scoperto pilota ad alto rischio, un po' pazzo nonostante fosse di carattere l'esatto opposto. Aveva ottenuto il record mondiale di velocità oltre 270 chilometri orari. Poi era passato alle macchine. Era stato sesto nel mondiale del 1951, terzo in quello del '52, quando aveva vinto il Gran Premio di Svizzera. E ancora sesto nel 1955, a 49 anni. Poi aveva guadagnato soffrendo la Carrera Maserati, con Isabella al seguito a fargli da guida. La Mille Miglia appena vinta chiudeva una delle più belle vicende sportive. Taruffi ne convenne. Si era battuto con i più grandi di due epoche. Con Moss e Fangio, con Ascari e Castellotti, con Farina e Villone. «Ora», disse alla moglie, «è giusto chiudere».

L'ultima corsa

La Mille Miglia del 1957 fu l'ultima. Scrisse Ferrari, «in una curva, a largo raggio, fra Góio e Guizzolo di Mantova, la gomma anteriore sinistra di De Portago scoppì, e fu una catastrofe. Stampa radio e tv imbarcirono il fucile. Le mie vetture furono sequestrate. Io fui additato alla pubblica condanna morale e infine fui incriminato, o se volete come suoi diritti oggi ricevetti una comunicazione giudiziaria». Si disse che la Ferrari montava gomme sbagliate, troppo fragili e strette per la velocità delle sue macchine. Ma il processo scagionò il Drake. Si scoprì che a spaccare la gomma e a provocare il disastro fu uno di quegli «occhi di gatto» luminescenti, «che delimitavano la mezzera della strada» incidente e tribunali finirono però con il cancellare la corsa dal calendario. Ferrari subì la decisione peggio di una condanna. «Quando io parlo della Mille Miglia mi sento commosso perché in essa sono lunghi brani della mia vita. L'ho vissuta sempre ammirandola».

Sul podio, Taruffi ricordò quella frase del Drake. «Nessun pilota può dirsi completo se nel suo palmarès non figura anche una vittoria a Brescia». Guardò la folla, si fece azzardare dagli applausi. E pensò che Ferrari, quel benedetto uomo dalla lingua acuminata, in fondo, aveva davvero ragione.



CHE TEMPO FA

SERENO VARIABILE
 COPERTO PIOGGIA
 TEMPORALE NEBBIA
 NEVE MAREMOSSO

Il Centro nazionale di meteorologia e climatologia aeronautica comunica le previsioni del tempo sull'Italia

SITUAZIONE: sulle regioni nord-occidentali e sulla Toscana cielo nuvoloso o molto nuvoloso con piogge sparse, localmente miste a neve anche in pianura al mattino. Neve sui rilievi, a quote superiori ai 1000 metri. Sul resto d'Italia cielo inizialmente sereno o poco nuvoloso. Nel corso della mattinata nuvolosità e fenomeni si estenderanno alle altre zone settentrionali ed alla Sardegna. Dal pomeriggio, aumento della nuvolosità anche sul resto del Centro e sulla Campania, con la possibilità di locali precipitazioni dalla serata. Successivamente, tendenza a peggioramento anche sulle altre regioni meridionali.

TEMPERATURA: in lieve aumento le massime al centro-sud.

VENTI: ovunque deboli o moderati da sud-ovest con rinforzi dai quadranti meridionali su Sardegna e Liguria.

MARI: mossi il Mar di Sardegna e il Ligure, poco mossi i rimanenti bacini; tutti con moto ondoso in progressivo aumento.

TEMPERATURE IN ITALIA

| | | | | | |
|---------|----|----|-------------|-----|----|
| Bolzano | -9 | 6 | L'Aquila | -12 | 0 |
| Verona | -4 | 9 | Roma Urbe | -3 | 9 |
| Trieste | 4 | 9 | Roma Flumic | -3 | 11 |
| Venezia | -4 | 10 | Campobasso | -3 | 2 |
| Milano | -6 | 8 | Bari | 2 | 10 |
| Torino | -7 | 8 | Napoli | 2 | 11 |
| Cuneo | -4 | 5 | Potenza | -3 | 2 |
| Genova | 3 | 10 | S. M. Leuca | 4 | 10 |
| Bologna | -6 | 6 | Reggio C. | 5 | 13 |
| Firenze | 2 | 13 | Messina | 7 | 12 |
| Pisa | -3 | 11 | Palermo | 9 | 11 |
| Ancona | 0 | 7 | Catania | -1 | 13 |
| Perugia | 0 | 6 | Alghero | -3 | 11 |
| Pescara | -2 | 10 | Cagliari | -3 | 13 |

TEMPERATURE ALL'ESTERO

| | | | | | |
|------------|----|----|-----------|-----|----|
| Amsterdam | 2 | 7 | Londra | 8 | 9 |
| Atene | 3 | 7 | Madrid | -6 | 12 |
| Berlino | 0 | 7 | Mosca | -11 | -8 |
| Bruxelles | 3 | 8 | Nizza | 2 | 13 |
| Copenaghen | 2 | 4 | Parigi | 2 | 7 |
| Ginevra | -7 | 3 | Stoccolma | 3 | 4 |
| Helsinki | 1 | 2 | Varsavia | -7 | 2 |
| Lisbona | 14 | 15 | Vienna | -4 | 2 |

l'Unità

Tariffe di abbonamento

| Italia | | Anno | | Semestrale | |
|---------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 7 numeri + inv. ediz. | L. 400.000 | L. 800.000 | L. 210.000 | L. 180.000 | L. 180.000 |
| 6 numeri + inv. ediz. | L. 365.000 | L. 730.000 | L. 169.000 | L. 149.000 | L. 149.000 |
| 7 numeri senza inv. ediz. | L. 330.000 | L. 660.000 | L. 169.000 | L. 149.000 | L. 149.000 |
| 6 numeri senza inv. ediz. | L. 295.000 | L. 590.000 | L. 169.000 | L. 149.000 | L. 149.000 |

Per abbonarsi versamento sul c.c.p. n. 45839000 intestato a l'Arca SpA, via dei Due Macelli 23/13 00187 Roma oppure presso le Federazioni del Pds.

Tariffe pubblicitarie

A mod. (mm 45 x 30)

Commerciale mensile L. 500.000. Commerciale festivo L. 600.000. Finestrella 1ª pagina festiva L. 4.100.000. Finestrella 1ª pagina festiva L. 4.800.000. Mancetto di testata L. 2.200.000. Redazioni L. 750.000. Finanza Legali Conc. Ass. Appalti Festivali L. 635.000. Festivali L. 720.000. A parola. Necrologie L. 6.800.000. Partecip. Lutto L. 9.000. Ec. nom. L. 5.000.

Concessionaria per la pubblicità nazionale SEAT DIVISIONE STET S.p.A. Milano 20124 - Via Reselli 29 - Tel. (02) 58388750-5838881. Bologna 40131 - Via de' Camosci 93 - Tel. (051) 6347151. Roma 00158 - Via A. Corbelli 16 - Tel. (06) 48559661-48559663. Napoli 80133 - Via San T. D' Aquino 15 - Tel. 081 5521834. Concessionaria per la pubblicità locale: SPN Roma, via Boezio 6 tel. 06 35761. SPN Milano, Via Manzoni, strada 3 palazzo BB, tel. 02 575471. SPN Bologna, Via del S. White 24, tel. 051 251016.

Stampa in fac-simile

Teletampa Centro Italia: Oricola (AQ) - via Colle Marconelli 58/B. SABO Bologna - Via del Tappozzeiro 1. PPM Industria Poligrafica, Paderno Dugnano (MI) - S. Stasio del Giovi 157. SIS S.p.A. 39100 Caliano - Strada 5 - N. 55.

Distribuzione SODIP, 20092 Cinisello B. (MI), via Botola, 18 - tel. 02 900301.

l'Unità

Supplemento quotidiano diffuso sul territorio nazionale unitamente al giornale l'Unità

Direttore responsabile Giuseppe F. Menella

Iscrit. al n. 22 del 22-01-94 registro stampa del tribunale di Roma