



Il Raid della maggiore età

Diciottesimo compleanno per il raid automobilistico siciliano, che dal 27 settembre al 3 ottobre ha portato ottantuno equipaggi da Palermo a Catania, con puntate alle Eolie e a Pergusa



Diciotto candeline sulla torta e il *Raid dell'Etna* ha conquistato la maggiore età, con ottantuno equipaggi in gara provenienti praticamente da tutto il mondo. Sembra solo ieri quando si svolse la prima edizione (era il 1998), in cui Fazio e Lipari condussero la loro Mini Cooper sul gradino più alto del podio, conquistando un trofeo divenuto poi sempre più ambito.

Quest'edizione 2015 ha visto la netta affermazione della Lancia Fulvia HF di Mario Crugnola ed Edvige De Vitto, che con una condotta di gara costante e, diremmo, martellante, hanno conquistato la vetta della classifica sin dalla prima prova cronometrata, senza dare adito alla rivalsea degli altri concorrenti. Basti pensare che i secondi classificati (Lanteri e Calvini) hanno accumulato il doppio delle penalità, con i rimanenti concorrenti anche più distanziati.

Notevole anche quest'anno, come dicevamo, la partecipazione straniera, con diversi equipaggi provenienti dagli Stati Uniti, dal Brasile, dall'Argentina, da Cuba e da varie na-

zioni europee. Un'occasione per mettere a confronto idiomi, culture e costumi di mondi diversi, per finire con la creazione di un gruppo straordinariamente omogeneo di nuovi amici e nuove conoscenze. Proprio questo il primo assioma della manifestazione: la nascita di rapporti di sincera amicizia, dopo una settimana di simpatica convivenza e di comuni e straordinarie esperienze.

Il *Raid dell'Etna* ha preso il via ai piedi del maestoso Teatro Massimo di Palermo, in un'ancora calda domenica di fine estate. Anche quest'anno si sono presentate alla partenza numerose vetture del marchio Porsche (ben venticinque), riunite in un apposito raggruppamento denominato *Porsche Tribute*: dalla mitica 356, in tutte le sue versioni, all'ultima evoluzione dell'immarcescibile 911, la Targa GTS dei vincitori (i tedeschi Clemens e Meike Huck), che hanno immatricolato la loro vettura solamente nello scorso mese di luglio, per cominciare col godersela in quest'agognata settimana di vacanza in terra siciliana.

Dopo il *briefing* nei saloni dello storico Palazzo Francavilla, costruito nel 1783 dal Duca di Sperlinga, gli equipaggi sono partiti alla volta di Cerda, per raggiungere il tracciato della *Targa Florio*. La prima serie di prove cronometrate è partita e si è conclusa proprio dinanzi agli storici box di Floriopoli. Nel visitare quei luoghi lo svizzero Daniel Müller, in gara con una Volvo PV544 del 1964, ha provato un'emozione particolare: è figlio del grande Herbert Müller, pilota ufficiale Porsche e vincitore della *Targa Florio* nel 1966 insieme a Willy Mairesse e nel 1973 in coppia con Gijs van Lennep.

La splendida città di Cefalù ha aperto in esclusiva il suo lungomare e il suo centro storico agli equipaggi del Raid, ospitati in due ristoranti in riva del mare per gustare il meglio della cucina e dei vini di Sicilia. Nuova sosta a Santo Stefano di Camastra, dove tutti i concorrenti hanno ricevuto in dono dalla locale amministrazione una tipica e coloratissima ceramica, opera dell'artigianato locale. La giornata si è conclusa nella

bella cornice di Portorosa, dove più d'uno ha approfittato della gradevole giornata per un bagno nelle acque del Tirreno.

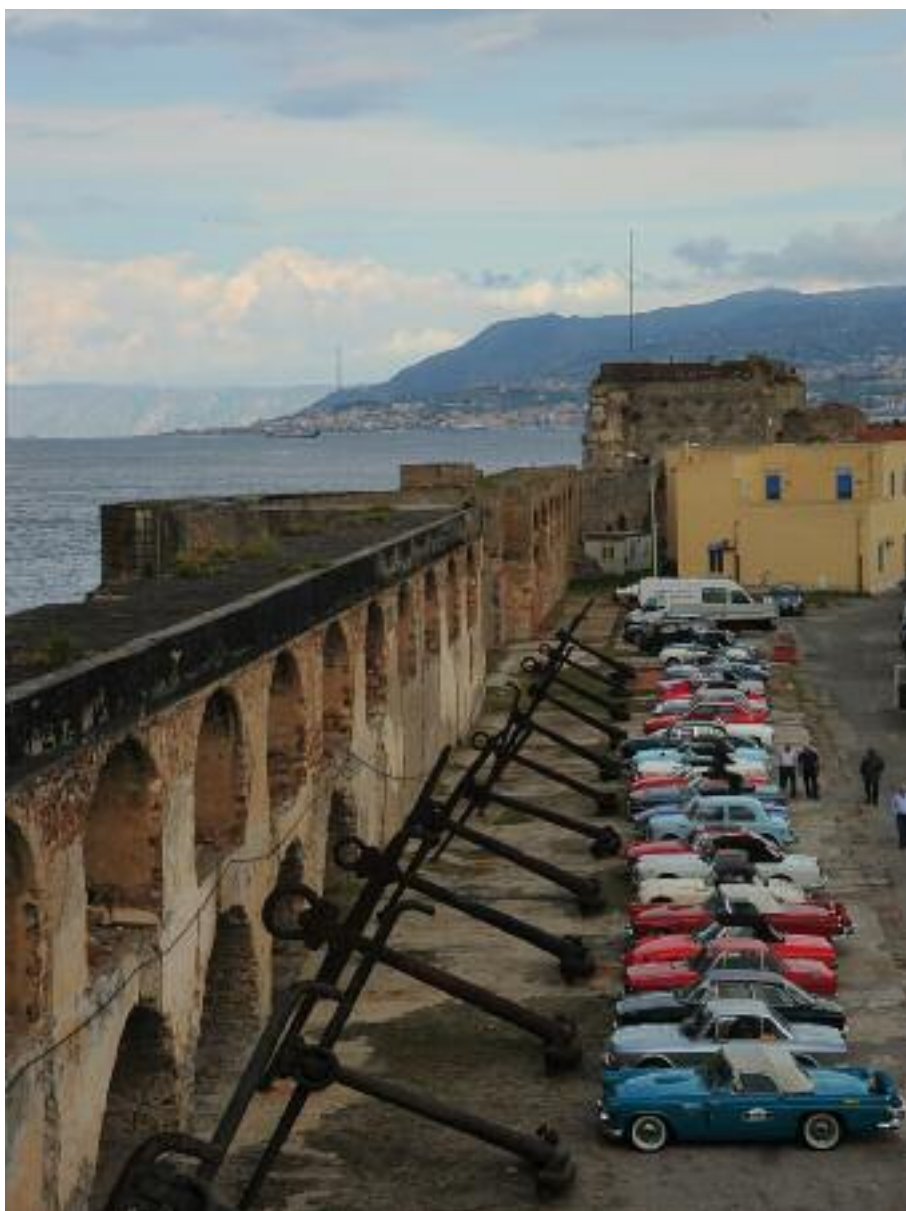
Alla fine della prima tappa, la gara vedeva già in testa Crugnola e De Vitto (Fulvia HF), davanti a Calvini e Lanteri (Austin Seven) e ai due equipaggi viterbesi composti da Sensi e Saggini (Alfa Romeo 2600 Spider) e da Patara e Pietrini (Fulvia Coupé). Al quinto e sesto posto i primi equipaggi stranieri, ovvero i tedeschi Glockner e Fiermann (Bentley 4¼ Litre) e gli austriaci Günter e Birgit Schwarzbauer (Mercedes-Benz 190 SL).

Per la seconda giornata, gli organizzatori hanno ritenuto opportuno sospendere la componente agonistica per privilegiare quella turistica. Con una nave noleggiata appositamente, gli equipaggi hanno così raggiunto le Isole Eolie, con una veloce puntata a Vulcano e il successivo sbarco a Lipari. Durante il giro dell'isola si è fatto tappa dinanzi al Santuario della Madonna della Catenà, godendo di incredibili panorami che sono rimasti impressi nella memoria di tutti i presenti, estasiati dinanzi all'intenso blu dello spettacolare braccio di mare che lambisce Stromboli, Salina e Panarea.

La giornata seguente ha condotto il gruppo lungo la Consolare Pompea fino alle porte di Messina: esattamente a Ganzirri, sul cui circuito, realizzato intorno all'omonimo lago, dal 1952 al 1958 si corse la *Dieci Ore Notturna* (dalle 22 del sabato alle 8 della domenica seguente), che seppe conquistarsi una grande notorietà. Il circuito è stato teatro della seconda serie di prove cronometrate, a conclusione delle quali le prime quattro posizioni della classifica sono rimaste inalterate. Raimondo e Orenge (Porsche 356) sono risaliti al quinto posto seguiti dal primo equipaggio femminile in gara, composto da Laura Ciarallo e Himara Bottini, con l'Alfa Romeo 1900C Super Sprint del Team Eberhard.

Una volta esaurite le prove cronometrate, gli equipaggi si sono ritrovati all'Horcinus Orca, noto locale balneare posto proprio sull'estremità orientale della Sicilia, leggendaria dimora del mitico mostro di Cariddi, che fronteggiava l'altro mostro (Scilla) sull'opposta costa calabrese. La leggenda narra che le navi in transito nello Stretto di Messina fossero costantemente in balia di questo "confronto tra mostri".

Dalla base del pilone di Torre Faro (alto ben 225 metri, che reggeva l'elettrodotta che collegava la Sicilia al resto d'Italia), ci si è spostati a Messina, dove la locale amministrazione ha aperto eccezionalmente ai partecipanti la piazza del Duomo. Qui si può assistere allo spettacolo offerto dall'orologio astronomico (il più grande al mondo) integrato nel campanile del Duomo che, allo scoccare del mezzogiorno, aziona i suoi preziosi meccanismi per mettere in movimento le svariate figure allegoriche, disposte su più livelli. Dopo il



In apertura: la Porsche 356 Cabriolet (1961) di Riccardo Poggi e Simona Castelnuovo, all'arrivo in Piazza Duomo a Catania. **Qui sopra:** le vetture del Raid dell'Etna schierate nel Piazzale delle Ancore al Forte San Salvatore di Messina (con lo Stretto sullo sfondo). **Qui sotto:** l'Alfa Romeo 1900 Super Sprint (1956) di Laura Ciarallo (giornalista del TG5) e Himara Bottini, quinte al traguardo finale.



pranzo nel foyer del Teatro Vittorio Emanuele, le auto hanno raggiunto la base della Marina Militare nella penisola falcata di San Raineri dove, per speciale concessione, è stato possibile visitare Forte San Salvatore, che risale al 1546 e, al suo interno, la Lanterna del Montorsoli e la grande stele che domina lo Stretto di Messina, sulla cui sommità la statua della Madonna della Lettera rivolge la sua benedizione ai milioni di turisti in transito ogni anno. La stele fu illuminata per la prima volta con un sistema a onde radio ultracorte, ideato da Guglielmo Marconi, che permise al Pontefice di allora (Papa Pio XI) di comandare l'accensione delle luci direttamente da Castelgandolfo.

La giornata si è poi conclusa con la rievocazione della *Coppa Colle San Rizzo*, nota cronoscalata automobilistica messinese che si svolse tra il 1925 e il 1967 lungo un panoramichissimo percorso che collega la costa ionica a quella tirrenica.

Nella giornata di giovedì 1 ottobre, gli equipaggi hanno percorso la dorsale che attraversa i Monti Nebrodi, visitando due centri (Novara di Sicilia e Castiglione di Sicilia) inseriti nel prestigioso albo de *I borghi più belli d'Italia*. Al termine del pranzo presso il Golf Club Il Picciolo era in programma la consueta prova cronometrata sull'Etna, cancellata a causa delle avverse condizioni meteorologiche. Le vetture hanno così raggiunto Piano Provenzana (a quota 1816 metri) ad andatura decisamente turistica. Più tardi, nella centralissima Piazza Università di Catania, cuore dello splendido barocco etneo, si è tenuta l'attesissima *Coppa delle Dame Eberhard*, una sfida tra ventisei equipaggi femminili su una serie di prove cronometrate. Svolte sotto una pioggia intensa, che non ha comunque generato alcun timore nelle impetrite contendenti. Le vincitrici Ornella Pietropaolo ed Edvige De Vitto (Fulvia HF), oltre ai consueti trofei, hanno conquistato anche due splendidi orologi. A completare il podio, Pierina Salvini e Barbara Fissore (seconde su Austin Mini) e Laura Ciarallo e Himara Bottini (terze su Alfa 1900 SS).

L'itinerario della penultima giornata si è snodato per centoventi chilometri attraverso gli agrumeti della Piana di Catania, con una prima tappa nella cittadina di Asoro per la visita alla Basilica di San Leone, realizzata nel XII secolo da Costanza d'Altavilla e dichiarata monumento nazionale nel 1933 per la straordinaria bellezza artistica e architettonica dei suoi interni. Con un veloce trasferimento le vetture hanno poi raggiunto l'Autodromo di Pergusa, per le ultime prove cronometrate. Nuovo trasferimento presso il grande Sicilia Outlet Village (per un paio d'ore di sfrenato shopping, particolarmente gradite dalle signore) e conclusiva cena di gala nei saloni del maestoso Palazzo Manganelli dei principi Borghese, realizzato nel 1400



e ampliato nei secoli successivi sino ad assumere l'attuale struttura, con un magnifico giardino pensile a doppio livello, ammiratissimo da tutti i convenuti.

L'ultima giornata del *Raid dell'Etna* 2015 è stata dedicata alla visita della città di Catania, a bordo di bus turistici messi a disposizione dall'organizzazione. Premiazioni nella sala conferenze del Palazzo della Cultura, altra storica costruzione realizzata dalla famiglia Platamone nel XV secolo, che godeva della fama di essere il più lussuoso della città.

Questi i risultati del *Raid dell'Etna* edi-

zione 2015: il *Trofeo Eberhard & Co.* è stato appannaggio di Mario Crugnola ed Edvige De Vitto, premiati personalmente da Mario Peserico (direttore generale della Eberhard Italia) con due preziosi orologi della *maison* svizzera. A completare il podio Salvini e Lanteri (su Austin Mini) e Sensi e Saggini (su Alfa Romeo 2600 Spider). Il primo equipaggio femminile in gara (Ciarallo e Bottini, sull'Alfa Romeo 1900 SS del Team Eberhard) si è classificato quinto assoluto. In settima posizione il primo equipaggio straniero, composto dagli austriaci Straub e Viliiger, su Maserati Mistral. **SC**

In alto: la Bentley 4 1/2 Litre (1936) dei tedeschi Dieter Glockner ed Edith Fiermann. **Qui sotto:** Mario Peserico, amministratore delegato di Eberhard Italia, premia Mario Crugnola ed Edvige De Vitto del Club Milanese Automotoveicoli d'Epoca, primi su Lancia Fulvia HF 1600 del 1971.

