

Stringhini conquista l'Etna...!

L'affascinante evento svoltosi dal 28 settembre al 4 ottobre ha visto l'esperto regolarista cremonese bissare il successo dello scorso anno staccando nettamente tutti gli avversari

I saloni del Circolo degli Ufficiali di Palermo sono stati l'elegante e particolare cornice prescelta dagli organizzatori della Scuderia del Mediterraneo Autostoriche per il prologo dell'undicesima edizione del Raid dell'Etna, l'ormai classica manifestazione siciliana che da oltre un decennio riesce a coniugare in perfetta simbiosi turismo e competizione, con una gara di regolarità articolata su sessanta prove cronometrate.

Domenica 28 settembre si sono ritrovati per il briefing gli 89 equipaggi ammessi a partecipare all'edizione 2008, salutati dall'intera organizzazione e da alcune autorità siciliane convenute per l'occasione.

Come da programma, alle 22.30 le autostoriche hanno preso il via dal palco sito nel parco chiuso di piazza Politeama, con apripista la splendida ed ammiratissima Lancia Stratos Alitalia, iscritta dalla Casa torinese e condotta dall'equipaggio Russo/Mannino.

Ad intervalli di 30 secondi, tutti gli altri partecipanti hanno lasciato il centro storico di Palermo e iniziato il tour siciliano lungo un itinerario di 1.272 chilometri, alla scoperta dei luoghi più affascinanti e talvolta meno conosciuti dell'isola.

La prima chicca offerta dagli organizzatori ai partecipanti è stata veramente inaspettata: la rievocazione dello storico Circuito della Favorita all'interno dell'omonimo parco, riserva di caccia del re Ferdinando III di Borbone (qui avvenne la Targa Florio nell'anteguerra, dal 1937 al 1940). Eccezionalmente è stata

In apertura: i vincitori del Raid dell'Etna Stringhini/Capellini.

[1] Alcune delle vetture durante la sosta presso lo splendido tempio di Segesta. [2] Falchetti/Vigna, Lancia Flaminia Touring Convertibile. [3] Civalleri/Barberis, Lancia Aurelia B 50 Cabriolet, 1952. [4] Giusy D'Agostino e Giovanna Del Zoppo. [5] Lo sbarco al porto di Palermo dei partecipanti. [6] Annelies Boom e Giuliana Toffetti, Mercedes-Benz 190 SL. [7] Fulvio Russo controlla la sbandata della sua Lancia Stratos all'uscita della variante bassa di Pergusa. [8] La Porsche 911 3.0 di Comini/Travagliati a Pergusa.



chiusa al traffico dal Comune di Palermo in occasione del Raid dell'Etna. In ordine cronologico, la rievocazione storica di due famose cronoscalate: la Palermo-Monte Pellegrino (ultima gara che vide la vittoria di Tazio Nuvolari) e la Trapani-Erice.

Per gli amanti del turismo puro, dopo aver apprezzato l'incantevole panorama del Monte Pellegrino - definito da Goethe "il più bel promontorio del mondo" - i partecipanti hanno visitato la zona archeologica di Segesta e la splendida cittadina medioevale di Erice.

La Tonnara di Bonagia (splendida costruzione del '600 restaurata e riconvertita in albergo) ha accolto gli equipaggi per un bagno nelle calde acque mediterranee. A conclusione della prima giornata di gara, la classifica ha visto inaspettatamente al primo posto la Porsche 356 dell'equipaggio Cartaginese/Mosca con 169 penalità, seguita con un distacco di soli sei centesimi dall'altra 356 dei favoriti Stringhini/Capellini. Altrettanto inatteso il terzo posto dell'equipaggio femminile De Alessandrin/Sorrentino su Daimler V8 250.

La terza giornata del raduno siciliano è stata dedicata a Marsala. Tutto è iniziato con la visita del Museo Baglio Anselmi, ove è custodita la nave punica ritrovata nei fondali dell'isola Lunga trentasette anni fa. Il luogo si trova vicino al promontorio ove nel 1860 sbarcarono Giuseppe Garibaldi e i Mille.

Più tardi, un piacevole brunch nelle storiche Cantine Florio, realizzate nel 1832 da Vincenzo Florio proprio sulla riva del mare dove attraccavano le navi per il carico del vino e del sale. Oggi sono un vero e proprio museo del rinomato vino marsala.

La visita dell'isola di Mothia e della cosiddetta "Via del sale" ha ricondotto gli equipaggi alla Tonnara di Bonaria per un nuovo bagno in mare.

La gara di regolarità ha visto la classifica rivoluzionata. Car-



tagnese/Mosca hanno ceduto, relegati in quarta posizione, mentre è scattata in prima posizione la Porsche 356 Cabrio di Stringhini/Capellini, che ha staccato nettamente gli inseguitori (l'Alfa Romeo Giulia Spider di Dalleolle/Righi e la Mercedes-Benz 300 SL di Crugnola).

Lunga tappa di trasferimento (ben 426 chilometri) nella quarta giornata, che ha visto i "turisti" impegnati nella visita all'antico castello di Sperlinga (interamente scavato a mano su una rupe dei monti Nebrodi) e gli "sportivi" scatenarsi all'interno dell'autodromo di Pergusa, teatro di tante competizioni a cavallo degli anni '50 e '70. Oggi, purtroppo, è bloccato nel suo sviluppo e adeguamento dalle pastoie burocratiche e dai limiti imposti dalla tutela dell'omonimo lago racchiuso dal circuito.

La quinta giornata del raduno si è conclusa sulle rive del mar Ionio, a Santa Tecla di Acireale. La nuova classifica ha visto consolidarsi la prima posizione di Stringhini/Capellini e di Dalleolle, mentre la Porsche 356 di Cartaginese ha riguadagnato la terza posizione precedendo la Mercedes-Benz 300 SL di Crugnola.



Si è giunti, così, alla quinta giornata di raduno, con la visita di Morgantina, antica città siculo-greca riportata alla luce dagli scavi del 1955, dalla quale provengono importantissimi reperti come la Venere custodita presso la collezione Getty a Malibu. In seguito, la visita al castello di Xirumi dei baroni grimaldi di Serravalle, magnifico edificio del X-XI secolo, sito all'interno di un vastissimo agrumeto di ben 300 ettari. Più tardi è stato possibile accedere al lago di Lentini, il più grande invaso artificiale d'Europa, con una capacità di 137 milioni di metri cubi d'acqua e oggi anche importante riserva faunistica. Proprio sul circuito attorno al lago si sono svolte le ultime prove cronometrate della giornata, con posizioni invariate in testa alla classifica, nella quale, però, ha fatto capolino la Lancia Aurelia B24 di Chiodi/Degli Esposti, già in terza posizione.

Sesta giornata dedicata al-



l'ormai tradizionale scalata al Vulcano Etna, con gli equipaggi impegnati prima in una impegnativa prova cronometrata sul lungomare di Riposto e poi in quella che li ha condotti fino a Piano Provenzana. Qui si è svolto un simpatico fuori programma: una sfida tra partecipanti ed organizzatori, suddivisa in quattro prove cronometrate da effettuare senza alcun strumento di rilevazione del tempo (né cronometro né orologio); incredibile a dirsi, ma quasi tutti hanno effettuato le prove con scarti inferiori ai dieci centesimi! E vittoria finale, ma non tanto scontata, dei partecipanti.

In cima all'Etna si è svolta anche la Coppa delle Dame, con ben 26 equipaggi partecipanti. La gara è stata vinta da Ticchioni/Valentini su Lancia Fulvia Rally 1300 S, con sole sei penalità di vantaggio sulla Mercedes-Benz 450 S1 di Zari/Lighthart. Al terzo posto la MG B GT di Ferrari/Valsesia.

Ai tre equipaggi vincitori lo sponsor Cuervo y Sobrinos ha consegnato sei prestigiosi orologi messi di proposito in palio.

Dopo il brunch consumato nei giardini di Villa Fago si sono svolte le ultime sette prove cronometrate. Si è stilata, così, la classifica finale della gara di regolarità. Bissando la vittoria dello scorso anno, Giancarlo Stringhini si è confermato Re dell'Etna, chiudendo con 673 penalità e distaccando nettamente i validissimi e costanti Chiodi/Degli Esposti (1002 penalità) e Dalleolle/Righi (1042).

Ottava posizione assoluta per l'unico equipaggio siciliano in gara (Ruta/Tarda).

In undicesima posizione la prima coppia straniera, formata dagli austriaci (Skreiner/Moser su Triumph Stag del '72). Diciassettesima posizione (ma prima per bellezza) la Lancia Stratos di Russo/Mannino. ■



[1] La Bentley S1 del 1956 degli svizzeri Righetti/Baccigalupi. **[2]** I partecipanti ritratti nelle storiche Cantine Florio di Marsala. **[3]** La Osca 1600 S Cabriolet del 1963 di Messina/Cresto. Sullo sfondo il panorama mozzafiato di Erice. **[4]** La Mercedes-Benz 300 SL di Crugnola all'ingresso del castello di Xirumi Serravalle. **[5]** L'Alfa Romeo 6C 1750 GT di Adamoli/Bonavita. **[6]** La AC Cobra MkIII di Rebmann/Gianetti.

