

**SIMBOLICA**

La nostra Volvo 164 in una spettacolare cornice di fichi d'India, un'immagine simbolica dell'evento: passione per le automobili in una calda accoglienza tipicamente siciliana.



Difficile dare, nelle due parole del titolo, il conto delle emozioni e della qualità del tempo trascorso in sette giorni di gara-vacanza. Organizzazione e accoglienza di primo livello, un pizzico di agonismo, cultura e tanto buon vivere. Da ritornare

DI LUCA GAZZARETTI - FOTO GAZZARETTI E RENÉ PHOTO

# CANNOLI E PRESSOSTATI

**E**ccoci qui, sulla nave di ritorno. I chilometri sono andati. Le immagini a colori sono impresse. I sorrisi e la cortesia della gente di Sicilia sono stampati nella testa. La cordialità della Sicilia più vera, della cultura, del gusto del buon vivere, è con noi. Questa è solo la sintesi di ciò che ci portiamo via da questa incredibile avventura, vissuta in prima persona al Raid dell'Etna. Sembra l'altro ieri che salpavamo per l'antico Regno di Trinacria. Sabato 27 settembre, l'organizzazione ci accoglie subito da amici al porto di Genova. Un gruppo di appassionati di motori si incontra dopo la seconda, terza, decima edizione vissuta insieme. Una sorta di famiglia e siamo arrivati all'edizione diciassette, anzi, 16 + 1 come con voluta volontà scaramantica ama dire Giovanni Spina che, con Stefano Conso-



pure a tranquille gite turistiche. Roba da pochi giorni al massimo. Qui no. Qui ci sei dentro per una settimana, e che settimana. Spina, con la cordialità che lo contraddistingue, ci spiega e ci dice: chi affronterebbe una traversata dal continente fino in Sicilia, per una gara di pochi giorni? Invece ci troviamo a una media di 80 equipaggi a edizione, provenienti da tutto il mondo. Già: da tutto il mondo. Svizzeri in primis ma anche austriaci, tedeschi e sudamericani. Siamo investiti dall'allegria del gruppo della Scuderia Sudamericana. Una sorta di simpatica liaison, fatta di passione, che racchiude entusiasti di auto d'epoca argentino/brasilieri, uniti alla massiccia presenza dell'Alfa Romeo Club do Brasil. Alla faccia dei tanti che credono che non corra buon sangue tra i due popoli. Qui il calcio non c'entra, qui è passione vera: per le auto, per il buon vivere e per le tante bellezze della Sicilia.

Gara di regolarità o viaggio in una delle terre più invidiate del mondo? Entrambe le cose, anzi no. Insomma, è un po' complesso descrivere quello che questa esperienza ti fa vivere. Siamo abituati a gare di Regolarità con medie imposte serratissime, op-

La qualità delle auto presenti è altissima: Porsche innanzitutto, coadiuvata dalla presenza ufficiale di Porsche Italia, sponsor principale della manifestazione, con una 911 RS 2.7 del 1973 e la 356 SC convertibile del



**MAGNIFICA**  
A sinistra, il "lingotto", com'è stata soprannominata la Volvo, passa sullo sfondo della magnifica Ragusa Ibla. In alto, i partecipanti al Raid in bella mostra sul traguardo del circuito di Pergusa. Qui sopra, due delle numerose Porsche presenti.



1963. A seguire: Aston Martin Le Mans del 1933, Bentley 4½ Le Mans, BMW 328, Mercedes SL300, Jaguar XK120, Lancia Aurelia B24 Spider, una bellissima "spacca timpani" McLaren M1C Can Am (protagonista di un servizio su *Automobilismo d'Epoca* n. 64), una MG A Twin Cam -rarissima in Italia- una particolarissima Lancia Flavia Coupé disegnata da Vignale, a cui dedichiamo una nota a parte e, perché no, la nostra Volvo 164 E Automatic del 1972 che, in quanto a rarità in suolo italiano e per doti di comodità in un raid impegnativo come questo, non è seconda a nessuna.

### Lingotto

"Toc": un rumore sordo ci dice che lo specchio esterno, evidentemente fuso con zama scadente, si è staccato dalla nostra auto. Presagio? Diciamo di no: non si è rotto. Pazienza, noi partiamo. Il viaggio sulla confortevole nave Grandi Navi Veloci scivola rapido, nonostante le diciotto ore di traversata. Ancora in nave, il mattino dopo l'organizza-

zione ci mette subito a disposizione gli strumenti che serviranno per tutta la manifestazione: un chiarissimo radar, una serie di gadget offerti dagli sponsor, tra cui la prestigiosa marca di cronografi Tag Heuer, una bella polo, un cappellino, penne... insomma fai parte anche tu del team e la tua testa vola già a curve e pressostato. Arriviamo al tramonto a Palermo. I colori del capoluogo siciliano sono forti, come i contrasti di questa bellissima città. Aiutati dalle forze dell'ordine, usciamo velocemente dal porto per infilarci nel traffico caotico che ci fagocita in questa domenica sera zeppa di gente nel classico "struscio". Che gioia c'è nell'occhi della gente. La location del Teatro Massimo, dove parcheggeremo le nostre vetture, è degna di queste meraviglie a quattro ruote. La gente è curiosa, chiede informazioni, si fa le fotografie ora vicino alla Porsche, ora alla Jaguar o una Ferrari. Il caldo ci avvolge, sembra di aver lasciato il nord Italia da un mese. Il nostro "lingotto", com'è simpaticamente soprannominata da un partecipante, attira simpatia. Ma sarà la Volvo o la nostra navigatrice in erba? Sì, perché l'equipaggio è composto dal sottoscritto e dalla figlia Marta di nove anni, alla prima esperienza assoluta. Ci dirigiamo per la cena in via Ruggiero Settimo: «Grazie ai "gattopardi" ancora esistenti riusciamo ancora a godere di queste abitazioni» esordisce un palermitano doc all'entrata di Palazzo Francavilla, già residenza ospitante di zar e zarine nei suoi secoli di storia. L'appartamento che ospiterà lo sfarzo catering si affaccia direttamente su Piazza Verdi: spettacolo. Le enormi stanze aperte praticamente su ogni lato e dai particolari pavimenti differenti in ogni area, ci riportano alle atmosfere, per l'appunto, del famoso "Gattopardo" di Luchino Visconti.

Dopo cena si parte. Il parterre è importante. Lo speaker presenta con perizia le automobili: noi siamo il numero 133. Applauso. Il "lingotto" piace e spicca con il suo oro lucente. Ci aspettano parecchi chilometri. La mattina, all'uscita di Palermo, la prima vittima di noie meccaniche: una bella Alfa Romeo 2000 Spider Touring, appartenente ad una coppia di tedeschi. Nessun problema, il carro attrezzi dell'organizzazione interviene prontamente. Lasciata l'autostrada proseguiamo per Petralia Soprana, piccola chicca medioevale in altitudine. Tutti hanno già la testa a Pergusa, lo storico circuito auto-



mobilitario siciliano. Lì si svolgerà la prima prova cronometrata. Inutile dire che, appena entrati, tutti allentano le briglie... Il primo giro di allineamento è troppo invitante per non schiacciare a fondo l'acceleratore e, nonostante il peso, anche i 175 CV della nostra 3000 a 6 cilindri non sfigurano! Il pranzo è nei box. Tutto è molto elegante ma i partecipanti sono molto rilassati e la convivialità regna sovrana. Stiamo anche noi al gioco e ci cimentiamo con attenzione nelle prove cronometrate. La mia piccola navigatrice si sente molto responsabile ed ha capito al volo il funzionamento delle PC concatenate. 3, 2, 1... Via! Il cronometro scorre e noi facciamo del nostro meglio. Il viaggio continua inseguendo curve una dopo l'altra. La nostra berlinona di quasi 5 metri offre tutto il confort di una moderna: interni in pelle, servosterzo, servofreno, cambio automatico, quattro freni a disco. Peccato non essere riusciti a sistemare l'aria condizionata prima della partenza, viste le temperature che ogni tanto superano i 30°. Ci attende un albergo "5 stelle de luxe" sul golfo di Siracusa. I 340 km sono scivolati velocemente, la stanchezza però è tanta. Troppe emozioni tutte insieme? Quasi certamente è così. Giove Pluvio è

rimasto in vacanza a Milano e noi ci godiamo questi scampoli d'estate in terra di Sicilia.

### Arancino

Il giorno dopo tappa a Modica. Marta si lecca già i baffi che non ha. La città è nota per il prezioso stile barocco quanto per il cioccolato. Un bel museo dedicato alla golosa materia ci annuncia una simpatica pausa a cannoli siciliani e cioccolato. La prova cronometrata sarà impegnativa. Marta è pronta con il cronometro, le concatenate cominciano a diventare pane per i suoi denti. La "Volvo-na" si comporta bene, abbiamo un accenno di surriscaldamento ma è solo colpa della fila formatasi sotto il sole prima di entrare nella prova. Il pranzo è all'aperto, presso Villa Fegotto a Chiaramonte Gulfi. Qui ogni sosta ci riporta ai racconti di Sciascia, passando per le immagini della fiction di Montalbano. In una parola: una meraviglia di profumi, di colori e di gusto, condito dall'educazione e dal naturale senso d'accoglienza di questa gente così attenta al tuo star bene. Anche oggi le specialità si sprecano. L'arancino-maschile, come lo chiamano i catanesi- non manca mai come non mancano i riconosciuti vini siciliani. Un buon caffè e siamo pronti per un

nuovo trasferimento. Chi ha voglia di guidare, qui lo può fare godendo di ogni aspetto della propria auto. Le strade sono movimentate e i passaggi veloci. La gente ti accoglie con calore e spesso i bambini ti attendono festanti davanti ai cancelli della scuola. Inutile rimarcare analogie con altre manifestazioni, questa è unica. Nessuna gara cronometrata dura sette giorni. La sera attendiamo che i partecipanti si siedano al proprio tavolo, individuiamo i potenziali commensali predisposti a quattro chiacchiere. Lo spirito è il medesimo per tutti. Inutile dire che mia figlia attira le simpatie di tutti.

Passione per le auto, per la cultura e la natura accomunano italiani, tedeschi, argentini e brasiliani. L'importante è sentire odore di benzina e la voce del motore della propria auto. Questa mattina ci mettono subito in riga: la prima prova cronometrata e fuori dal cancello dell'hotel! Via, si riparte: il kick-down dell'automatico ZF ri-

### FLAVIA: TENTATIVO DI COUPÉ FIRMATO VIGNALE

A eventi come il Raid dell'Etna capita di imbattersi in automobili particolari. Noi abbiamo trovato questa: il frontale è della Lancia Flavia Cabriolet Vignale, idem il posteriore, però è in conformazione coupé. L'eleganza non manca, e siamo incuriositi. Il proprietario, Claudio Saccomandi di Ravenna, ci racconta la storia di quest'auto, definibile "fuori serie". Svelata a ottobre del 1962, si presume sia stata costruita i primi mesi di quell'anno. Nella primavera precedente era stata presentata al Salone di Ginevra la già citata Lancia Flavia Cabriolet, su telai forniti a Vignale dalla casa madre, per eseguire la trasformazione. Il numero di telaio 10 suggerisce un interessante retroscena.

Fino al 1961, Giovanni Michelotti collabora con Vignale e il suo ultimo progetto nell'atelier torinese è proprio la Lancia Flavia Cabriolet. Vignale però a quel punto vuole cambiare marcia, passando da una realtà pressoché artigianale a una semi-industriale. Acquisisce allora il contratto con Lancia per la Flavia Convertibile, ottiene il contratto con Fiat per la 1500 Vignale e investe in uno studio tecnico interno con la collaborazione dell'ingegnere Gaino. Alfredo Vignale spinge Gaino a pensare a una versione coupé della Flavia Cabriolet. Gaino, già padre della Fiat 1500 Vignale, "adatta" alla Flavia un tetto rigido con particolari e finiture molto simili alla piccola coupé di casa Fiat. Viene presentata in Lancia, ma la Casa torinese ha appena chiuso un contratto con Pininfarina per la nota Flavia Coupé. Questa automobile così rimane negli stabilimenti, finché una signora di Cremona l'acquista. Dopo vari passaggi, nel 1967 arriva a Desenzano del Garda (BS), dove resta fino al 2012, quando passa nelle mani di Saccomandi, collezionista affezionato di Lancia.



**EPISODIO**  
Anteriore e posteriore sono quelli della Lancia Flavia Cabriolet Vignale, ma il tetto... no. Esemplare unico, questo coupé ha una storia molto interessante, che rappresenta uno dei tanti episodi che rendono ricchissima la storia dell'automobile italiana. Nella vista laterale (sopra), si avverte una somiglianza con la Fiat 1500 Coupé, opera dello stesso Vignale.



**MARZAMEMI**  
Variegato il parco auto iscritte: in alto, l'Aston Martin Le Mans di Claramunt; qui sopra, la McLaren M1C Can-Am; sotto, una MG A Twin Cam a Marzamemi. A lato, le auto di fronte San Francesco di Paola nella stessa frazione di Pachino (SR).





sponde all'acceleratore, riusciamo a entrare nelle prove con una discreta perizia, grazie alla "mini co-driver" che mi accompagna. Con il sole in faccia visitiamo la zona archeologica di Siracusa. Ecco l'orecchio di Osiride, come chiamato dal Caravaggio, ed il Teatro Greco. Ma la vera chicca sarà Marzamemi, vecchia sede di tonnare, oggi bomboniera sul mare ricca di localini e negozi variopinti e poi Noto, la cittadina che in parte crollò per il terremoto di Santa Lucia, il 13 dicembre 1990, per rinascere più bella e impreziosita che mai. Una granita ci accompagna per le sue strade. Volutamente ci attardiamo. Questa sorta di magia non ci molla, stiamo apprezzando come un distillato ogni passaggio di questo raid, viaggio, gara: chiamatelo come vi pare.

## Etna

Mancano due giorni e poi è (già) finita. La gara prosegue. I maghi del cronometro sono tra i primi dieci e se la giocano sul filo dei centesimi. Noi oggi siamo 26esimi su 74, non male per dei novizi. Ma si sa che l'eccesso di sicurezza gioca brutti scherzi (o sarà la degustazione dei vini delle cantine "Valle dell'Acate"? Sta di fatto che il volume del countdown è basso e il sottoscritto non lo sente, entriamo male in PC e roviniamo quanto realizzato di buono fino al giorno prima. Demoralizzati scivoliamo al 35° posto,



ma una squadra è una squadra e reciprocamente ci prendiamo le nostre responsabilità. Cercheremo di rifarci l'ultimo giorno. Il "lingotto" comincia a dare qualche segno di stanchezza. Un rumore poco tranquillizzante arriva da un rimando dello sterzo. Due testine con l'anima in gomma sul braccetto, dopo i mille tornanti, gridano vendetta. Reggeranno, ma la nostra guida si fa più attenta e turistica. Siamo a Serravalle, il castello medievale di Xirumi ci attende. Il sito è una meraviglia fin dall'entrata del parco. Un misto di modernità, tradizione e calore. Anche oggi un catering speciale, peccato che fuori inizi a tuonare. I ritmi salgono, i chilometri da fare sono ancora tanti, dobbiamo raggiungere Catania entro sera. Giove Pluvio è



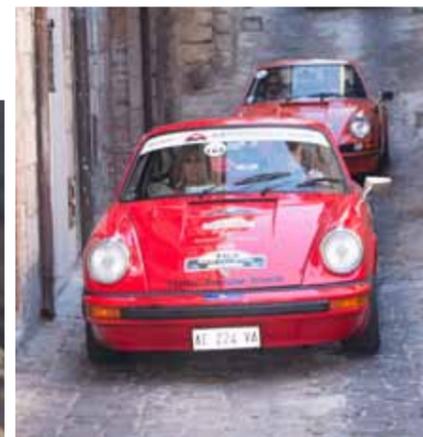
## NAVIGATRICE

A sinistra, ancora un passaggio a Ragusa Ibla. Sopra, a sinistra la partenza da Palermo. In alto, la nostra navigatrice premiata dagli organizzatori (a destra, Giovanni Spina della Scuderia del Mediterraneo). Qui sopra, Triumph TR6 e Fiat Dino Spider attorniate da Porsche 911.

tornato da Milano. Un nubifragio ci attende. Ora, va bene che il mitico motore B30 che alloggia nel cofano è il medesimo Volvo Penta utilizzato da molte imbarcazioni dell'epoca, ma è una prova di cui faremmo volentieri a meno. Tutto funziona, spazzole, ventola. Sicuri sul nostro "entrobordo" da cinque metri, approdiamo in albergo. Un po' di riposo finalmente, ma questa sera in piazza ad Acireale andrà in onda la "Coppa delle Dame". Il meteo dà una tregua. Gli uomini, un po' timorosi, lasciano le proprie adorato alle rispettive metà. La gara è breve ma serratissima e le "lady" se le danno di santa ragione, ne più ne meno come i maschi. Porsche Italia arruola a bordo della propria 356 SC quella che ormai è diventata la mascotte di tut-

## PREMIATI

Qui sotto, dall'alto in basso: Colpani/Losio secondi assoluti; Mocchetti/Di Siero terzi assoluti; Zari/Biroli vincitrici Coppa delle Dame; Buck/Buck primi nella classifica Gentleman Lufthansa. In basso nella foto grande Zerbini/de la Inglesia (vincitore).



to il gruppo, mia figlia, che accetta divertita. Vinceranno, su Porsche 911 2.2 E Targa, Maria Cristina Zari e Luisa Biroli. Domani ci attende la vetta del vulcano. Il rivale da battere sarà ancora Giove Pluvio che non ci molla. A parte una piccola grazia durante la pausa di Zafferana, arriveremo al Rifugio Paziienza accompagnati dalle nuvole. Purtroppo non vedremo il mare dalle pendici dell'Etna come sperato ma credeteci, l'esperienza è appagante. I contrasti della lava con la rigogliosità delle vegetazione circostante è impressionante e la scenografia per i nostri scatti ideale. Le ultime prove della gara si svolgono in questo scenario unico, lunare. Oggi ci siamo, concentrati e precisi. La concorrenza, anche nel nostro contesto di metà classifica, è agguerrita. Sarà dura. La prova va bene, riusciamo a realizzare un 21° di giornata che ci da qualche speranza di recupero rispetto al mezzo fallimento di ieri. Innestiamo l'automatizzato sulle marce basse e ridiscendiamo la forte pendenza dell'Etna.

## Coppa

Siamo quasi al termine. Le emozioni s'inseguono a ritmo vertiginoso. La gente, le per-

sone di questa Sicilia sono vincenti e sono la cosa che ci rimarrà più nell'animo. Il segreto di questa manifestazione è racchiuso in questo e questo è lo spirito con il quale bisogna vivere il Raid dell'Etna. La serata finale di questa lunga kermesse si svolge a Palazzo Manganelli in pieno centro a Catania. Si respira aria da grandi occasioni e lo sfarzo del palazzo quasi c'intimorisce. Eleganza e prestigio ma anche tanto calore e partecipazione. Sfortunatamente, l'ultima sfilata programmata prima della premiazione finale per sabato mattina in piazza Teatro Massimo, sempre a Catania, non ha luogo. Un nubifragio ha colpito il centro della città. Una stoica coppia di partecipanti -impavida- si è comunque presentata in piazza. Chapeau a Manca Bitti/Anzini su Austin Healey 3000 MKII, vettura notoriamente non proprio impermeabile. Le premiazioni accompagnano il pranzo finale. Stavolta è davvero finita e anche Marta ha la soddisfazione di portarsi a casa una coppa ricordo, quale navigatrice più giovane del "Raid dell'Etna 2014". Un'esperienza che faremo fatica a dimenticare e che caldamente vi consigliamo di mettere in programma per il calendario 2015.

## SPECIALISTI ARGENTINI

► ASSOLUTA: 1. ZERBINI-DE LA INGLESIA (Triumph TR3A, sotto); 2. COLPANI-LOSIO (Porsche 911 ST); 3. MOCCHETTI-DI SIERO (Porsche 911 2.2 E Targa); 4. CALVINI-LANTERI (Austin Seven); 5. BIROLI-GUENZANI (Austin Healey 3000 MK III); 6. CLARAMUNT-BAUCHWITZ (Aston Martin Le Mans); 7. CARELLI-FELIBERT (Lancia Fulvia coupé); 8. BOGLIOLI-PEZZIA (Lancia Aurelia B24); 9. BACCANELLI-SALIMEI (BMW 328); 10. GRILLO-ZARI (Porsche 911 S 2.7)

► COPPA DELLE DAME: 1. ZARI-BIROLI (Porsche 911 2.2 E Targa); 2. BACCANELLI-CLARAMUNT (Alfa Romeo Giulietta Spider); 3. BACCANELLI-BERNAT (Alfa Romeo Giulietta Spider)

► GENTLEMAN DRIVER LUFTHANSA: 1. Helmut-Silveria BUCK (Jaguar XK 150 Coupé); 2. BACCANELLI-BERNAT (Alfa Romeo Giulietta Spider); 3. Ricardo-Maria Teresa PRADO SANTOS (Alfa Romeo Spider 1750)

► GRAND PRIX GRANDI NAVI VELOCI: 1. BELLINZONI-PIETROPAOLO (Mercedes-Benz 190 SL); 2. MACCARI-RESTELLI (Alfa Romeo 2600 Spider Touring); 3. GLOCKNER-FIERMANN (Bentley 4½ Le Mans)

