

■ Il Sol Levante conquista il Raid dell'Etna

La magnificenza dei palazzi nobiliari siciliani è stata la gradita caratteristica dominante di questa edizione della classica siciliana che il prossimo anno raggiungerà il significativo traguardo del quarto di secolo e che ogni anno riesce a coniugare alla perfezione cultura, turismo e sport. Un'edizione caratterizzata anche da una significativa partecipazione straniera, con equipaggi provenienti da tre diversi continenti e ben undici diverse nazioni. Dopo la prima impegnativa serie di prove cronometrate a Mondello si posizionava da subito in testa alla classifica la Lancia Aprilia del 1937 dei giapponesi Yokota - Etsuko, veri incontrastati dominatori della gara di regolarità articolata su oltre 60 rilevamenti. La seconda giornata è stata dedicata alla costa occidentale della Sicilia. Toccato Capo Lilibeo, i partecipanti hanno raggiunto l'isola di Mozia (antica città fenicia del XII secolo a.c.) e quindi il centro storico di Marsala.

Dopo la sosta nel piazzale di Porta Nuova, gli equipaggi hanno raggiunto il territorio di Mazara del Vallo per la visita della lussureggiante Tenuta Repiè, prologo della seconda serie di prove cronometrate svoltesi nel centro storico di Petrosino. Al termine della seconda giornata di gara al vertice della classifica del Trofeo Eberhard & Co. si confermavano Yokota - Etsuko che consolidavano il loro vantaggio sulla Jaguar XK 140 di Belotti - Marchesi e sulla Porsche 356 A di Kofler - Doecker. La giornata seguente conduceva i partecipanti nella Valle dei Templi di Agrigento e nella cittadina medioevale di Naro, con le sue spettacolari chiese del dodicesimo secolo e con il Castello di Chiaramonte che domina la valle dell'antica Girgenti. Le prove cronometrate di giornata si svolgevano presso l'autodromo della Concordia. La quarta giornata del Raid verteva sul trasferimento da Agrigento a Catania, con tappa intermedia nello storico autodromo di Pergusa. Diverse le prove cronometrate in circuito, con alternanza tra quelle veloci e lente che hanno messo alla prova le capacità tecniche dei concorrenti.

La classifica di giornata determinava anche l'assegnazione del Grand Prix Sparco, trofeo conquistato dai giapponesi Yokota - Oki con la loro Lancia Aprilia. La penultima giornata del Raid è stata dedicata alla consueta impegnativa cronoscalata al vulcano da cui prende il nome l'evento: l'Etna ("Idda" per gli abitanti dei luoghi). L'ultima serie di prove cronometrate decretava il successo finale dell'equipaggio nipponico formato da Masahiro Yokota e Oki Etsuko con un significativo vantaggio sull'equipaggio altoatesino composto da Fuzzy Walter Kofler e Karl Doecker su Porsche 356 A del 1958 ed i bergamaschi Mario Berselli e Monica Martelli su Alfa Romeo 1750 spider del 1968. Speciale location per le premiazioni i giardini del Palazzo Manganelli dei principi Borghese, dove ha anche avuto luogo il pranzo di commiato. Un premio speciale è stato attribuito dagli organizzatori all'equipaggio più "giovane" in gara ovvero quello inglese formato dagli impavidi Priscilla Llewelyn e da David Filsell (167anni in due!!) che hanno regolarmente condotto al traguardo la loro impegnativa quanto scomoda MG A del 1967.

Il "Porsche Tribute" (cui prendono parte auto della casa di Stoccarda di qualunque epoca) è stato vinto da Kofler - Doecker (Porsche 356 A) davanti alla 996 Carrera di Turri - Sordi ed alla 911 SC di Arrigo - Belotti. Il Grand Prix G.N.V. (biglietti di viaggio gratuiti per partecipare all'edizione 2023 del Raid dell'Etna) è andato agli equipaggi Glockner - Fiermann, Yokota - Oki e Dreyer - Dreyer.

Con il "Classic Michelin" la casa di pneumatici francesi, presente con il responsabile del settore "Vintage" dr. Lorenzo Giovanelli, ha premiato la vettura più antica e quella più moderna equipaggiata con pneumatici Michelin (la più volte citata Lancia Aprilia di Yokota - Oki e la Mercedes Benz SLR AMG di Hans e Jill Roeschel).

I saluti ed i ringraziamenti degli organizzatori hanno concluso l'evento con un arrivederci alla prossima edizione, quella che dal 24 al 30 settembre del 2023 vedrà il Raid dell'Etna festeggiare i suoi primi venticinque anni di vita con un memorabile evento.



Foto di gruppo dei partecipanti all'autodromo di Pergusa. A destra i primi classificati. Yokota - Oki (Lancia Aprilia) e Kofler - Doecker (Porsche 356 A).



■ Biturbo Pride per i 40 anni

Un evento internazionale di tre giorni, tra passione ed aggregazione, presenti quasi tutti i modelli portati dagli 80 equipaggi partecipanti: la gamma andava, da un modello pre-serie del 1981 alle ultime 3200 GT, passando anche per esemplari unici, come la Biturbo 428 in un classico "oro di Modena", con un particolare apprezzamento per la performante ed "orange" Ghibli Cup. Pur essendo auto di interesse storico, le Biturbo e derivate, restano vetture performanti e divertenti da guidare, così in questo mega raduno sono stati previsti momenti di piacere di guida, visite nelle fucine delle produzioni, celebrazioni con uomini che hanno contribuito allo sviluppo del modello ed anche della sana competizione in sicurezza. Il tutto condito con il tradizionale riguardo anche per l'aspetto culinario e gastronomico.

Niente si era mai visto di simile, con parata di Biturbo, Shamal, 228, Ghibli, 3200 GT; nel cortile dell'Accademia Militare di Modena, ospite particolare la più anziana Biturbo presente all'evento, in una colorazione azzurro metallizzato di prova, e che si distingueva dalle altre per la parte alta del cruscotto rivestita in radica, anziché in alcantara. Nell'Aula Magna dell'Accademia, si è tenuta la cerimonia di celebrazione del 40° Anniversario Maserati Biturbo, con ospiti di riguardo che hanno dato un contributo alla nascita e allo sviluppo del progetto.

La domenica mattina presso l'Aeroporto di Modena, interamente riservato all'evento, sulla pista di decollo si sono tenute delle prove competitive, di abilità ed accelerazione sui 400 metri seguite dalle premiazioni per le gare a cronometro del sabato ed i risultati della votazione popolare di eleganza, che ha visto primeggiare la Maserati Ghibli Cup arancione, seguita da una Biturbo i Spyder rossa, proveniente dalla Sicilia, e una 3200 GT ex Andrea de Adamich. Ci sono voluti 40 anni per riabilitare appieno il progetto Maserati Biturbo, ma come si dice il tempo è galantuomo e la fortuna arride agli audaci. Oggi la Maserati Biturbo e le sue derivate diventano veicoli da collezionare, da custodire ed utilizzare con l'orgoglio che il prodotto merita. Tanti Auguri Maserati Biturbo per i tuoi primi 40 anni!

