

Auto^{d'}Epoca

ANNO XIX - N. 1 - GENNAIO 2002

EURO 5,16

Fiat Abarth

600, 750, 850
e derivate di serie



1000
MIGLIAIA >

1000 Millas Sport Lazzi Story

Targa Florio 1921

Jonathan Williams

Il Primo Piano

L'Etna: un vulcano di corse davvero esplosive

Ripercorriamo la lunga storia della cronoscalata Catania-Etna che ha elettrizzato, sedotto e conquistato piloti e appassionati di tutto il mondo da quella lontana prima edizione del 1906

L'ottava rievocazione storica della cronoscalata Catania-Etna, realizzata dal VCC etneo fra la fine di settembre e i primi giorni di ottobre, sollecita memorie e ricerche sulle origini remote di questa gara, certamente fra le più antiche d'Italia.

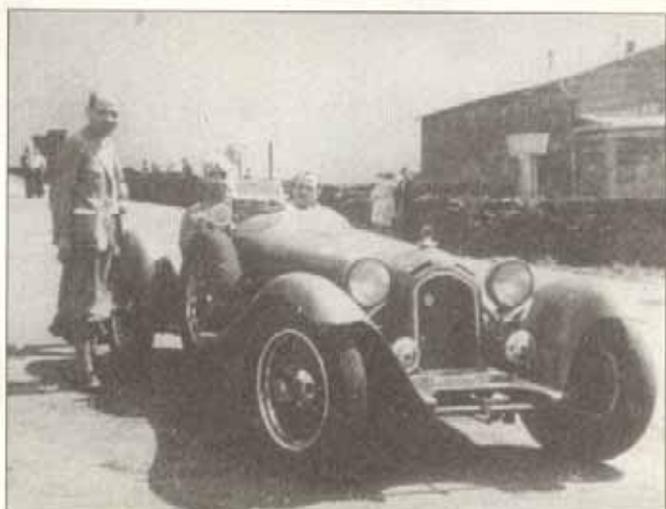
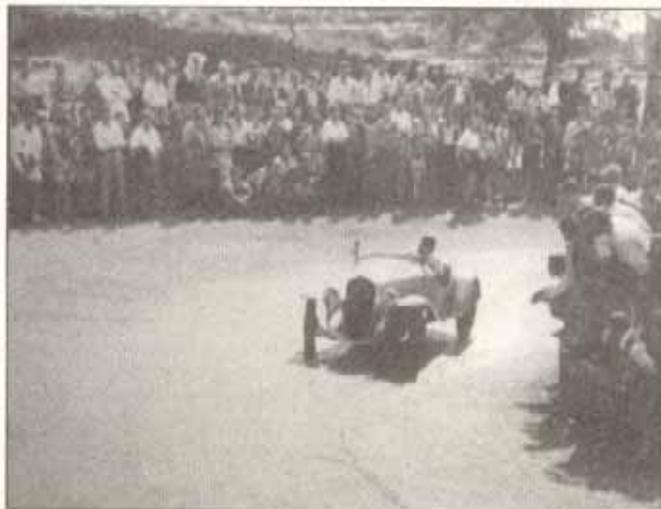
Già dal 1906 con la Targa Florio e dal 1912 con il Giro di Sicilia, la febbre delle corse era entrata nel sangue dei siciliani, fra i quali molti, di nobile schiatta, avevano frequentato Parigi e le sue folle automobilistiche. La disponibilità economica era notevole, (basti pensare che in Sicilia, fra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento, l'occupazione era pari al 72% contro il 17% della Lombardia), e spingeva i latifondisti a godersi gli agi. Il Giro toccava tutte le province e seminava il germe nel cuore del pubblico, specialmente in quello poco aduso alle facili distrazioni, che si vedeva raggiunto da uno spettacolo incredibile. Così in ogni luogo nacquero, nel dopoguerra, tutte quelle gare di circuito cittadino, di territorio e di salita, che ebbero seguito fino ai nostri giorni.



L'US catanese dà inizio alla Corsa dell'Etna nel 1924 con un percorso di 24 km da Catania fino a Zafferana, ridente cittadina di mezza costa, sulle pendici dell'Etna, a quota 587 m. Dopo l'impennata che, dal

centro della città, sale verso la barriera del bosco, il tracciato conduce a Sant'Agata, San Giovanni, Viagrande, Fleri e quindi Zafferana. È un successo di pubblico e di concorrenti che, divisi in cinque categorie per

cilindrata e tipo di vettura, sono 23: alle ore 8.30 parte il primo della categoria fino a 1.500 cc, quindi gli altri sei, tutti su Fiat. Figurano Catania, Cesano, Gallo, Irrera, Stancanelli, Zagami. Sono concessionari e baroni, tutti con



lo sport nell'anima. La stampa dell'epoca li definisce audaci del volante "che sulle pittoresche strade, che si snodano, fra zagare e ginestre, daranno alla sagra dei motori il più glorioso epilogo".

Nella categoria 2.000 cc Giunta e Giulio Pucci gareggiano sulle Ansaldo, mentre Giusti correrà su un'Itala, Puglisi sull'Alfa, l'altro Romeo sulla Lancia, Ignoto sulla Ceirano; Sillitti sarà tradito in prova dalla sua Bianchi e rientrerà amareggiato nella sua Palermo, privando il pubblico dei brividi che seppe dare in Targa Florio. Per la categoria oltre i 3.000 cc sono presenti Lopez e Catania su Nazzaro e Musmeci su Spa. Solitaria resta la categoria Corsa col pilota messinese Trombetta su Fiat. Vincerà Ignoto su Ceirano alla media di 75 km/h, seguito da Catania su Nazzaro e da Trombetta su Fiat.

Molte sono le misure di sicurezza adottate sulle strade



cittadine, con blocco dell'accesso a piazza Cavour e alle strade adiacenti, spiegamento di forza pubblica nei centri etnei attraversati, e controllo delle strade di campagna.

La passione delle gare entra di forza nel cuore dei catanesi: molti cominciano a sognare di diventare piloti, i costi sono proibitivi, ma vengono inventate altre gare, più spettacolari e più difficili per i partecipanti. Nasce così nel 1925 la Coppa Etna, gara in circuito detta del Gelso Bianco, su percorso di 36 km da ripetere sette volte, per complessivi 252 km. Si tratta di strade con andamento misto, di livello variabile, con parziale impegno sulle strade cittadine di via Acquicella, via Palermo, piazza Palestro, via Garibaldi, piazza Crocefisso, via Zia Lisa ed esterno in Misterbianco, Motta Santa Anastasia e Primosole.

Per la prima edizione arrivano concorrenti persino da fuori Sicilia e la battaglia si presenta subito assai aspra: vi partecipa anche una donna, Emma Firpo, al volante di una OM 1500, e nella stessa categoria corrono Sergio su Peugeot, Cacciola, Tricomi e Russo su Fiat. Durante la gara, la donna, distratta dalla presenza del figlioletto malato, portato in tribuna dai parenti, mandandogli un bacio con un gesto, perde il controllo della vettura. Rovina una ruota sbattendo sui bordi della tribuna, continua, perde il copertone, prosegue sul cerchione, giunge ai box e si fa sostituire la ruota, prosegue e completerà la gara classificandosi al secondo posto di categoria. Nella classe 2.000 cc figurano due OM, una è di Balestrero e l'altra è di Anselmi, due autentici campioni del loro tempo; nella 3.000 cc si danno battaglia due Ceirano e quattro Alfa Romeo: è sempre presente Ignoto, vincitore della gara dell'anno precedente. Per le oltre 3.000 cc sono in gara una Nazzaro, una Spa e una Ford alla cui guida è il barone Giuseppe Filippo di Palermo. Le vetture della categoria Corsa sono due Fiat, con Trombetta e Piro e quattro Bugatti con Pucci, Musmeci, Magistri e Vigo. In città sono predisposti servizi d'ordine con gli uomini in divisa, e gli altri curati dai giovani del comitato esploratori cattolici e dai commissari dell'Automobil Club di Catania. Dopo quasi tre ore di gara il pubblico è infiammato, i piloti stanchi ma carichi di entusiasmo, guidano con foga al punto che Giulio Pucci, sulla sua Bugatti, transita velocissimo davanti al traguardo del settimo e ultimo giro, ritenendo di non aver completato la gara e si lancia nell'ottavo non previsto. Arrivano sul traguardo Giusti e Balestrero, il pubblico li porta in



trionfo, ma il freddo cronometro passa subito la vittoria nelle mani di Magistri, acclamato sportivamente, anche se non è il pilota di casa. Giungeranno nell'ordine Magistri in 2'51"15" alla media di 88 km/h, Balestrero, Giusti, Pucci, Trombetta, Musmeci, Giannetto, Anselmi, Vigo, Puglisi, Cacciola ed Emma Firpo alla quale il presidente dell'ACC, principe Rebutone dona un mazzo di fiori. Singolari sono i premi distribuiti: al primo una coppa dell'Acì, una medaglia d'oro Pirelli, un treno di Pneus, Lit. 500 dall'olio Veedol e Lit. 100 dalle candele Fert, soldi che il pilota Musmeci trasforma in medaglia e targa in oro da consegnare a Magistri. La cerimonia si svolge in un clima di grande entusiasmo, di autentica signorilità, di fraterno

affetto fra i gentiluomini che si erano dati battaglia a colpi d'acceleratore, per tre lunghe ore.

L'edizione del 1926 registrerà una crescita dei giri, passati da sette a dieci, e un lieve incremento della media oraria del vincitore pari a 89 km/h per Maggi su Bugatti, che anticipa Giusti di 17", sempre su Bugatti, e Balestrero su OM di 23". L'entusiasmo del pubblico è sempre alle stelle, la partecipazione dei piloti accanita e numerosa. L'edizione del 1927 viene saltata. La terza e ultima edizione della Coppa Etna si svolge il 20 maggio 1928: sono presenti nomi nuovi venuti dall'Italia e dall'estero. I siciliani si battono con tutta la forza possibile; Borzacchini, Fisauli, Vittoria e Marano si presentano con la rivoluzionaria Maserati, dando filo da torcere ai vari concorrenti. Ma il ternano Borzacchini sale sul gradino più alto con la media di 97,5 km/h, in 3.35'23" su 10 giri pari a 350 km di percorrenza; al posto d'onore figura il catanese Giusti su Bugatti con 4" di ritardo; terzo si classifica il messinese Marano su Maserati a sei minuti; il valoroso barone Fisauli è quarto; quindi due esordienti Maserati nei primi quattro posti della classifica assoluta fra le agguerrite Alfa Romeo, OM, Ceirano, Diatto, Delage, Fiat e le molte Bugatti. Dall'elenco dei primi in classifica mancano nomi illustri come Nuvolari, Heusser, Varzi, Riccioli, Aimini e la contessa Einsiedel, fermati da

irreparabili avarie meccaniche: la contessa era al comando della sua categoria, Varzi e lo svizzero Heusser si erano resi protagonisti di inseguimenti che avevano determinato giri veloci a oltre 102 km/h, non certo sostenibili a lungo dai motori che, infatti, non hanno retto. Dopo breve tempo gli appassionati, sempre in attesa, nel 1931 ripartono tornando sul percorso della gara in salita Catania-Zafferana. Il 25 ottobre le vetture sono già schierate in piazza Cavour, il percorso è identico a quello dell'edizione 1924; i concorrenti più numerosi e più agguerriti, le auto più potenti grazie alle nuove tecnologie. Si parla di compressori volumetrici, di pneumatici flessibili e a bassa pressione, di ammortizzatori straordinari, di cilindri con tre e quattro valvole. Il mito delle Alfa Romeo 1750 Super compresse, delle OM doppia accensione, delle Lambda senza telaio a longheroni, agili e leggere, serpeggia sui giornali e fra il pubblico ormai selezionato e informato. Vincerà Parlato su Alfa Romeo alla media di 87,107 km/h con 3" di vantaggio su D'Agata che guida la OM 6 cilindri 2.000 cc; Romeo sulla Lancia Lambda sarà terzo con un distacco di 1'21". Si chiude così il periodo dei pionieri delle gare sull'Etna e, dopo una lunga sosta, il 2 aprile 1939 l'ACC, sezione del Raci nazionale, parte con la cronoscalata Catania-Etna, portata su un percorso inedito



quanto affascinante, che richiede notevoli doti meccaniche alle vetture e speciali capacità di guida ai piloti. Sotto il casco si riconoscono volti che la settimana precedente hanno lottato per la vittoria in terra libica.

Si parte dalla piazza del Duomo, in quella cornice di arte barocca che rende armonioso il contrasto del bianco col nero. L'itinerario è nettissimo: si percorre la via etnea fino alla barriera del bosco, si transita davanti alla famosa casa cantoniera dell'Etna, tagliando il traguardo. I chilometri sono 29, il dislivello da superare è di 1.500 m. La vittoria è di Rangoni su Alfa Romeo 2003, media 83,340 km/h, al secondo posto giunge Bellucci su Lancia Aprilia, al terzo Todini su Fiat 1100.

L'inatteso arrivo del secondo conflitto mondiale blocca ogni iniziativa fino al 1947, anno in cui nasce la seconda edizione: il 21 settembre, con un incremento della distanza da 29 a 33 km e un dislivello che da 1.500 passa a 1.880 m. La prima edizione aveva preso il via alle 14,30, questa seconda alle ore 9,00. Vince Rocco su Alfa Romeo seguito da Sorrentino su Fiat e da Pottino su Lancia, primo dei siciliani, al quale viene assegnata anche la speciale coppa messa in palio dal quotidiano "La Sicilia". Nel 1948 la terza edizione è di Luigi Bellucci sulla veloce Lancia Aprilia 1750 Paganelli, la media sale a 86 km/h. Nel 1949 arrivano le sport artigianali derivate da vetture di serie come l'intramontabile Fiat 1100. La vittoria è di Placido sulla Stanguellini, seguito da Scionti su Fiat e al terzo posto Giordano sulla Cisitalia. Dopo le partecipazioni della Firpo e della Einsiedel, nella storia delle gare dell'Etna si inserisce M. Teresa De Filippis che, con la piccola Giau 750 Sport, conquista il posto d'onore in categoria e il settimo in classifica generale assoluta.

Il successo della gara dilaga, cresce il numero e la qualità dei concorrenti, fino a sollecitare l'interesse diretto delle case costruttrici. La gara del 1950, infatti, viene vinta da Bracco su Ferrari 2340, seguito da Bellucci e quindi da Sighinolfi; la media è già di 95 km/h. Il 1951 è l'anno delle Ferrari che conquistano i primi tre posti con Scotti, Bracco e Stagnoli. La partecipazione femminile è sempre di M. Teresa De Filippis con un secondo posto di categoria.

Il 1952 segna l'ultima partenza dalla piazza del Duomo: vince



Scotti su Ferrari 4.100 cc, seguito da Bordonaro pure su Ferrari 2.500 cc e da Grimaldi su Osca 1100. Significativi sono i distacchi non proporzionati alle cilindrata: Scotti impiega 21'26", Bordonaro 21'39", Grimaldi 22'03", la media del primo è di oltre 93 km/h.

Nel 1953 Eugenio Castellotti sulla Lancia 3000 sfiora il muro dei 100 km/h di media, lo seguono Musmeci su Alfa Romeo e Pinzero su Ferrari. Non sono poche le vetturine sport derivate, sia nella categoria fino a 750 cc che in quella fino a 1.100 cc. La fantasia porta a utilizzazioni assai strane come quelle di motori motociclistici derivati dalla Moto Guzzi, dalla BMW, dalla Zundapp. Ancora una presenza di M. Teresa De Filippis che vince la categoria 750 e conquista la quinta posizione assoluta.

Il 19 settembre del 1954 vince Piero Taruffi sulla Lancia 3300, la stessa che mieterà numerosi successi mondiali. La velocità media sale improvvisamente a 99,896 km/h, al secondo posto figura Bellucci sulla sua Lancia Paganelli, al terzo Grimaldi su Osca.

La corsa del 18 settembre 1955 assume aspetti del tutto inediti per la vittoria assoluta della De Filippis che stabilisce il nuovo record, superando di molto i 100 di media: alla guida di una Maserati 2000 ufficiale raggiunge i 106 km/h, precedendo piloti di valore indiscusso come Nicola Musmeci, sempre su Maserati 2000, e Antonio Pucci su Ferrari 2000.

La serie di manifestazioni termina nel 1956 con la vittoria di Bellucci su Maserati 2000 Sport. La gara sarà riproposta nel

1959 con una nuova formula che ammette, oltre alle vetture delle categorie Turismo e Sport, anche le Gran Turismo e le Formula Junior. La vittoria arride all'esordiente Nino Vaccarella su Cooper Maserati 2000, alla media record di 110 km/h. Lo seguono Boffa su Maserati e Le Pira su Ferrari, in una giornata che ha visto alla partenza ben 212 concorrenti.

La Sicilia è in fermento, in tutte le province si organizzano gare in salita e circuiti di ogni genere, dei quali molti titolati. La Corsa dell'Etna registra ancora la vittoria delle Maserati con Mennato Boffa nel 1960 e nel 1961, con medie che sfiorano il record di Vaccarella.

Ancora una vittoria dell'inossidabile Maserati 2000 si registra nel 1962 con Govoni che stabilisce il nuovo record a 115 km/h di media; lo seguono Todaro, sempre su Maserati, e Vito Coco su Ferrari. Nel 1963 la Ferrari 2000 di Lualdi chiude la prima parte della serie gloriosa delle gare sull'Etna, disputate sull'ormai classico percorso che ha subito piccole varianti sulla posizione della partenza. La competizione si ferma fra il 1964 e il 1967, anno in cui si registra la vittoria di Spartaco Dini su Alfa Romeo; continua nel 1968 col trionfo di Calascibetta su Abarth a 115 di media.

Nel 1969 la partenza si sposta a Nicolosi al livello del mare, come Catania. Conquista la montagna Ignazio Capuano su Porsche, ma il record non viene scalfito. Sarà Scola nel 1970 a superare di misura i 115 con la sua Abarth, riconquistando la vetta nel 1972 con 118 km/h al volante di una Chevron.





Ma sui tornanti dell'Etna non si sono cimentati soltanto piloti famosi con vetture da corsa altrettanto titolate, ma si sono lanciati anche tanti giovani con vetture di serie, più o meno preparate per le gare; giovani fra i quali sono emersi campioni

come Enzo Aperia che iniziò la sua intensa carriera con una Fiat 1100 strettamente di serie, trascinato dal calore di questa gara sulle strade del vulcano. Ma anche di tanti altri campioni nazionali sarebbe lungo narrare, tanto vasto è il loro numero,

come quello dei piccoli costruttori di prototipi derivati dalla produzione di serie. Le vicende della corsa subiscono ancora un periodo di sosta che dura fino al 1980, anno in cui i volenterosi della Scuderia Etna (fra i quali Agosta, Cultrera,

Marino, Perniciaro e Sabbia), appassionati e piloti, riavviano la gara che avrà vita fino al 1982, bloccata dalla copiosa eruzione che nel 1983 copre di lava gran parte del percorso. Intanto hanno scritto il loro nome nell'albo d'oro il cosentino Casciano e il siciliano Grimaldi. Solo nel 1995, per volontà del presidente della provincia di Catania, Nello Musumeci, la strada è stata ripristinata e la corsa dell'Etna riprende con nutrita partecipazione di vetture storiche e moderne che, spesso, raggiungono le 500 unità; e pensare che tutto era iniziato con 23 partecipanti al via. Catania e l'Etna hanno dato allo sport del motore un impulso determinante; hanno generato un vivaio di preparatori, di tecnici e di piloti, scoprendo talenti in tutti gli strati sociali; hanno fornito l'occasione a molti piloti e costruttori, italiani e stranieri, di mettere in luce le loro doti e di gustare, essi stessi, le prelibatezze di una terra che resta esclusiva e speciale nella memoria di chi ha avuto la buona stella di conoscerla.

Gaetano Pantano