

# Auto d'Epoca

ANNO XIX - N. 1 - GENNAIO 2002

EURO 5,16

## Fiat Abarth

600, 750, 850  
e derivate di serie



1000  
MIGLIA

1000 Millas Sport Lazzi Story

Targa Florio 1921

Jonathan Williams

8ª Catania-Etna

# Eventi All'ombra del gigante



Il grande vulcano, tra storia e fascino, ha attirato dal 26 al 30 settembre le più belle veterane, non solo dell'isola, per un connubio di cultura e alta gastronomia

L'Etna non è che un gigante generoso, vuole essere capito: spesso le sue bizzarrie tornano utili. Con i suoi 3.270 m è il più alto vulcano d'Europa, con le molte coltivazioni e le città che ospita è certamente il più ricco. A sud-est si cala nel mar Ionio, disegnando scogliere pittoresche, e a sud accoglie Catania. La lava sgorga da crateri sommitali e travolge tutto, ma si offre per essere riutilizzata, per rigenerare ciò che distrugge: pascoli, boschi, vigneti, orti, fino al livello del mare, generando paesaggi suggestivi. "La Montagna", come dicono i Catanesi, accoglie le nevi e le acque che alimentano le cento città che sulla stessa lava sono sorte e offre al turista il privilegio di scegliere, nella medesima giornata, l'ora del tuffo in mare e quella della discesa sciistica. Sono in media 5.000 le persone che ogni giorno vogliono arrampicarsi almeno fino a quota 2200, sede dei rifugi attrezzati, per gustare ogni aspetto delle sua imponenti

Qui sopra: l'Amilcar CG SS Corsa del 1927 di Tomasello-Scaduto mentre si inerpica velocemente sulla strada per l'Etna, recentemente ricostruita dopo l'ultima colata lavica.



za, per sentirsi coinvolti nelle sue leggi e-  
terne.

Sin dal 1924 qualcuno ha pensato di ag-  
gredire le sue pendici con le corse automo-  
bilistiche, inventando la cronoscalata Cata-  
nia-Zafferana con dislivello di 587 m da  
colmare in 24 km di strada. Successivamen-  
te, la gara assume la denominazione di Cop-  
pa Etna, rimasta invariata fino al 1931. E,  
dopo un susseguirsi di vicende, sostituzioni  
di percorso e variazione di formule sporti-  
ve, nel 1939 nasce la Catania-Etna con limi-  
te alla Casa Cantoniera per una lunghezza  
di 29 km, passati poi a 33 con traguardo po-  
sto a 1.880 m di altitudine. Alfa Romeo, An-  
saldo, Bugatti, Ceirano, Diatto, Fiat, Itala,  
Lancia, Nazzaro, OM, Spa, Salmson, Steyer  
e tante altre marche si sono alternate ai po-  
sti d'onore della classifica nel periodo pio-  
neristico. I nomi dei piloti sono fra i più pre-  
stigiosi delle squadre ufficiali con vetture A-  
barth, Ferrari e Maserati. Per la cronaca la  
gara si ferma nel 1956 e riprende nel 1959,  
per interrompersi ancora dal '64 al '67. Re-  
sterà poi in vita fino al 1972. Tuttavia nel



Automobile Club Catania



Automobile Club Acireale



# Eventi

1980 la Scuderia Etna, con Agosta, Cultre-  
ra, Marino, Pernicario e Sabbia riporta alla  
ribalta la gara fino al 1983, anno in cui la  
lava cancella il percorso. Solo nel 1995 il pre-  
sidente della provincia di Catania, Nello  
Musumeci, inaugura il nuovo tracciato della  
manifestazione, attivo ancora oggi, con la  
partecipazione delle storiche del VCC E-  
tneo.

La strada rinnovata ha consentito al club  
di riorganizzare alcune edizioni della rievoca-  
zione storica, con eventi della durata di  
tre giorni, che hanno coinvolto molti appas-  
sionati possessori di automobili d'epoca.

L'ottava edizione di quest'anno ha regi-  
strato la presenza di oltre 50 esemplari co-  
struiti prima del 1945 e una ventina del pe-  
riodo 1945-1964, per complessive 80 pre-  
senze, con rigorosa scelta di qualità e di u-  
nicità dei modelli. Si è così rappresentata la  
storia e l'evoluzione negli anni dei vari tipi  
di veicolo.

Nelle giornate di mercoledì e giovedì è  
stata data accoglienza agli equipaggi prove-  
nienti da distanze superiori ai 500 km, spa-  
zio che si è protratto anche per la giornata  
di lunedì al fine di consentire loro un comò-  
do rientro alle sedi di provenienza.

L'evento vero e proprio inizia venerdì con  
esposizione delle vetture nei viali della villa  
Bellini e con visita guidata nel centro stori-  
co di Catania, splendido nelle sue raffinate  
architetture barocche, uniche per la fusione  
della nera pietra lavica scolpita insieme al  
bianco di quella calcarea. A mezzogiorno la  
villa del duca di Misterbianco accoglie i par-  
tecipanti per la colazione. Quindi è tempo  
di trasferirsi sulla piazza del Duomo di Aci-  
reale, città barocca, sorta sulla grande sco-  
gliera che antiche colate laviche avevano  
formato, calandosi nello Jonio. La cena a ba-  
se di prodotti tipici viene offerta nelle sale  
espositive del palazzo Comunale, sedi  
dell'Accademia degli Zelanti.

Emerge così l'impegno dei fratelli Men-  
za, del presidente Platania, di tutto il consi-



glio del club, di Di Guardo e principalmente  
del giovane Saro Menza. Abbiamo visto co-  
si Luigi sulla Fiat 522 Cabriolet, Gianfranco  
sull'Alfa RL, Francesca sulla Lambda, Juan  
sulla Fiat 508 Coppa d'oro e Gino sulla Sia-  
ta, lo stesso Saro sulla Paganelli, Sergio sul-  
la Bugatti, tutti giovanissimi che, freschi di  
patente di guida, si sono già accostati all'au-  
to d'epoca. Questa speranza di ricambio  
aiuta gli anziani a sentirsi rappresentati e a  
migliorare la qualità delle autovetture. Fra  
queste spiccano le Lancia Lambda, Astura,  
Artena, Augusta, Aprilia sportive e di lusso,  
l'Alfa Romeo 1750 GT Simonetti, la RL torpe-  
do, le Fiat 521, 522, 510, 524, una Bugatti,  
le Bianchi tipo 20 e S5 e le Amilcar.

L'impegno del VCC Etna si è rivelato di  
notevole valore giungendo ai lusin-  
ghieri risultati che oggi si concretizza-  
no nel prestigioso premio dell'Asi "La  
Manovella d'Oro".

Quale pilota di vetture da corsa ancora in  
attività è presente Vito Veninata, per l'occa-  
sione su Lancia Aprilia Motto Sport che, ab-  
binata a quella di Menza (ex Bellucci), alla  
Ermini di Tenconi e alle Fiat 508 Sport Cop-  
pa d'oro di Catalano e Prampolini, costitui-  
scono un polo d'attrazione per tutti coloro  
che aspirano a possedere una vettura da  
corsa vecchia maniera.

Siamo giunti alla mattina del sabato e qui  
inizia il raduno delle vetture sul piazzale  
della stazione dell'antica ferrovia Circum E-  
tna: gli equipaggi si separano, le signore  
montano sull'antica littorina Fiat ALN 56  
del 1937, rispolverata per l'occasione. Gli  
organizzatori hanno predisposto che, in  
coincidenza con i passaggi a livello e le sta-  
zioncine, disseminati sulle pendici dell'Etna,  
avvenissero gli incon-  
tri con la carovana di  
storiche, incontri che  
culminano definitiva-  
mente alla garitta 61 di  
Bronte a quota 850 m,  
in una stazione del tut-  
to particolare, dove il  
ferroviere responsabile  
del settore culturale,  
Malfitana, ha fatto con-  
durre la celebre loco-  
motiva a vapore, diret-  
tamente dal Museo. Il  
capotreno Marano, og-  
gi in pensione, ha volu-  
to condurre sulle stra-  
de dell'Etna la sua ele-  
gante Fiat 521 Coupé  
de Ville. Un vero tuffo  
nel passato che si è  
realizzato anche grazie  
al contributo delle au-  
tomobili che hanno  
percorso la statale del-



Qui sopra: un raro  
esemplare di Fiat 508  
Ghia con testa Siata.

Qui a lato: Lancia Aprilia  
Pininfarina e Lancia  
Aprilia Motto-Paganelli.

l'Etna, quella che tocca tutti i centri abitati  
di mezza costa, diversa dalle altre che s'i-  
nerpicano verso il cratere. La sosta convi-  
viale al castello Romeo, Marchese delle  
Torracce, in Randazzo (terra del vino) com-  
pleta un viaggio romantico fra rocce e sab-  
bie laviche, affioranti fra le lussureggianti  
vegetazioni di pistacchi, di fichidindia, di vi-  
gneti, di uliveti e di quant'altro la natura dei

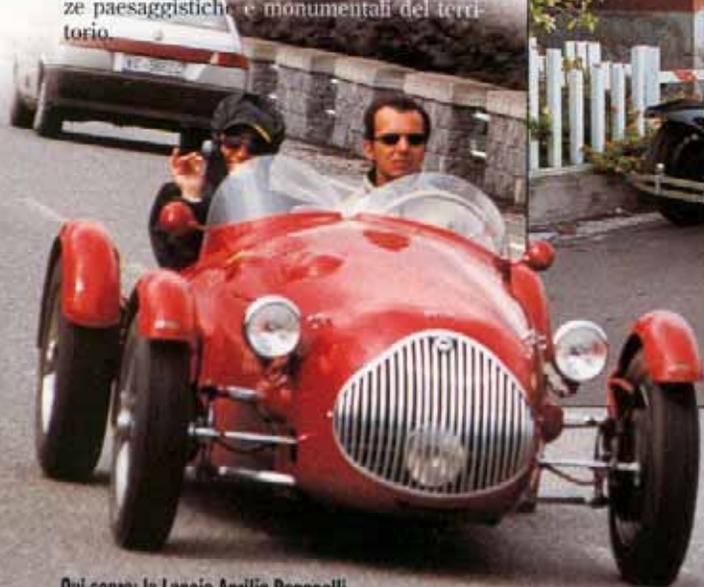


luoghi è capace di produrre. La giornata non finisce di stupire: la cena di gala è organizzata nel chiostro dello storico convento dei padri benedettini, nel centro storico di Catania.

È domenica, il sole del mattino illumina la piazza del Duomo gremita di appassionati; fra i partecipanti alla rievocazione della cronoscalata dell'Etna scorgiamo persino il colonnello Raineri, comandante del Corpo V-VUU della città, che conduce una Fiat 501 Torpedo lucida, con lui ci sono tutti gli 80 concorrenti, ma non sarà una vera gara, gli organizzatori non amano il cronometro. Le premesse del raduno si basano sulla cultura, sulla disponibilità di tempo per osservare le auto, per consentire l'incontro fra i rappresentanti dei vari club, per gustare le bellezze paesaggistiche e monumentali del territorio.



Qui a lato: (dall'alto) Il gruppo di signore gustano la specialità della serata, il gelato ai fichi d'India. I fratelli Vittorio e Carlo Menza, organizzatori di questa affascinante edizione, assieme all'amico colonnello Raineri.



Qui sopra: la Lancia Aprilia Paganelli del 1937 di Rosario Menza.

Qui sotto: (a sinistra) la Lancia Artina Torpedo dei fratelli Menza; (a destra) il cavalier Condorelli saluta l'equipaggio Cataldo-Ugdulella all'uscita dal suo stabilimento di Catania.



Si parte percorrendo l'elegante via Etna, si attraversa il Borgo ed ecco la salita che conduce a Nicolosi, tappa faticosa della gara di velocità che, ancora oggi, utilizza questo centro per la partenza, non potendo impegnare, coi suoi 400 concorrenti, la caotica piazza del duomo di Catania. Da Nicolosi si percorrono le strade della parte alta del vulcano che conducono al rifugio Sapienza.

Trascorre la mattinata fra le suggestioni che procura il contatto col vulcano, che fa assaporare la marcia in salita delle vetture, col movimento complessivo di una carovana insolita il cui iter si conclude con un pranzo e la consegna delle targhe ricordo in luogo ameno, sempre sulle pendici dell'Etna, creato da Condorelli.

Resta incisa nella memoria l'immagine di una manifestazione che ha saputo coinvolgere tanta bella gente e vetture di classe, per un fine sociale e culturale di valore.

Gaetano Pantano

