

Le più belle del reame



Si è rinnovato alla fine di aprile, sulle rive del lago di Como, il rito che riunisce e mette in mostra le auto più belle di tutti i tempi. Il premio più importante è stato assegnato a una nobile italiana: una Isotta Fraschini torpedo sport Castagna del 1930

MASSIMO DELBÒ
FOTO DI FABIO RICCARDI
ED ELVIO DEGANELLO



Sarà anche banale, ma come non definire classico un evento che, sia pure con qualche "buco" temporale, si svolge fin dal 1929? Il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este è nato per l'appunto 77 anni fa e, da subito, si è caratterizzato sia per il presti-

gio dei partecipanti sia per la spettacolarità delle vetture iscritte. Finita la guerra, l'Italia della ripresa prima e del boom economico poi si è dimenticata di questo evento, che è rinato di fatto nel 1986. Ma è dal 1995 che il concorso è diventato annuale e, soprattutto, ha iniziato a per-





seguite con grande tenacia e dedizione la realizzazione di uno spettacolo unico imperniato sulla partecipazione di vetture che hanno costruito la storia dell'auto.

Anche quest'anno Villa d'Este ha rispettato in pieno le attese, e le anzi superate presentando un parterre d'eccezione che ha permesso al Concorso d'Eleganza di proporsi come la sola alternativa europea al celebre concorso californiano di Pebble Beach sullo scenario internazionale. Con l'intento, forse non dichiarato apertis verbis ma neppure troppo dissimulato, di "scippare" a quest'ultimo l'egemonia mondiale in questo genere di eventi.

QUEST'ANNO LE AUTO SONO STATE DIVISE PER PERIODO

Il contesto è sempre quello, incantevole, del lago di Como, che a Cernobbio, dove si trova il Grand Hotel che dà il proprio nome al Concorso d'Eleganza (a breve distanza dal capoluogo), riserva uno dei suoi angoli migliori. Il Grand Hotel Villa d'Este, poi, con il suo fascino architettonico completa l'opera di suggestione. Camminando nel suo parco, circondati da vetture che fanno trasalire per l'emozione, non sorprende più di tanto incontrare splendide signore vestite come in piena belle époque o con larghi cappellini anni 50. D'altronde l'eleganza non deve, e non potrebbe essere altrimenti, limitarsi alle sole auto.

Il programma, quest'anno caratterizzato da lievi modifiche nella definizione delle categorie di partecipazione, è sempre lo stesso. Il sabato, all'interno del parco di Villa d'Este, la manifestazione che assegna i premi più classici e prestigiosi: la Coppa d'Oro assegnata per referendum tra gli ospiti presenti; il Trofeo BMW Group assegnato dalla giuria ufficiale alla vettura d'epoca più elegante, originale o meglio restaurata ma comunque migliore testimonianza della storia della propria Casa d'appartenenza; e il premio Villa d'Este Design Award, riservato a prototipo moderno più interessante. La domenica, lo spostamento alla vicina Villa Erba che, molto più grande, riesce a ospitare anche altre vetture e un numerosissimo pubblico: a Villa Erba proprio il pubblico, votando, assegnerà il BMW Italia Trophy destinato alla vettura d'epoca preferita dai più e il BMW Group Design Award destinato al prototipo più affascinante.

Il nome BMW non appare a caso: sono



LE DIVE DEGLI ANNI 20 E 30

Pagina a fianco, dall'alto: Lancia Theta (1914), Mercedes 700 SS (1928), Chrysler 75 (1929), Alfa Romeo RL (1924). In questa pagina, dall'alto e da sinistra: Mercedes 770 K (1931), Mercedes 710 SS (1930), Bugatti 46 (1934), Bugatti 57 (1939), Bugatti 55 (1952), Rolls-Royce Wraith (1939), Isotta Fraschini 8A SS (1930), Bentley 4,5 Litro (1937).



LE GRANDI FIRME DEGLI ANNI 40

In queste immagini, sportive dell'immediato dopoguerra firmate da grandi carrozzieri. Dall'alto: Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Touring (1949), Cisitalia 202 B Coupé Vignale (1949), Talbot-Lago T26 Graber (1947), Lancia Aprilia Cabriolet Pinin Farina (1949).



infatti, diversi anni che la casa di Monaco, al motto di "non c'è futuro senza passato" supporta il comitato del club e, ormai coinvolta in pieno, non lesina presenze importanti di tutti i suoi marchi. La giuria internazionale è presieduta da Lorenzo Ramaciotti, per 15 anni alla direzione del design della Pininfarina, ed è composta dal lord Charles March, organizzatore degli annuali Goodwood Revival e Goodwood Festival of Speed, da Patrick le Quément, direttore del design di Renault, da Yoshihiro Kimura, corrispondente internazionale, e da Winston Goodfellow e Jürgen Lewandowski, tra i più importanti giornalisti specializzati in automobilismo d'epoca e autori di numerosi libri.

RESTAURO ATTENTO E MISURATO PER LA VETTURA VINCITRICE

Per i giurati il lavoro non è semplice: i parametri del giudizio devono valutare il grado di originalità, sia nella conservazione sia nel restauro, tenendo in particolare valutazione l'eleganza e la raffinatezza generale del disegno, dei colori e delle tappezzerie. La qualità generale delle vetture presenti, però, sembra fatta apposta per mettere in crisi i membri sia della giuria sia del pubblico. Sono i dettagli e il gusto personale a fare la differenza e a portare a stabilire i vincitori.

La Coppa d'Oro Villa d'Este, il premio assegnato dagli invitati alla manifestazione del sabato (il trofeo più ambito, perché è quello che raccoglie l'eredità dell'originale trofeo che veniva assegnato negli anni d'oro del Concorso), è andato alla Isotta Fraschini SA SS del 1930 presentata dall'appassionato collezionista Corrado Lopresto: il connubio di imponenza e leggerezza della vettura, disegnata da Castagna con carrozzeria torpedo sport, lascia semplicemente senza fiato. Il resto, che comprende un esemplare restauro completo, maniacale fin nei minimi dettagli ma, soprattutto, rispettoso di tutto quanto d'originale potesse essere salvato e conservato (a partire dalle splendide sellerie, riportate in ottime condizioni) è un esempio da manuale di come un restauro andrebbe sempre eseguito (le vetture di Pebble Beach peccano, tradizionalmente, proprio di eccesso di rifacimenti: appaiono splendide, ma spesso "sanno" di troppo nuovo. Negli Usa, evidentemente, c'è una diversa sensibilità...). L'architetto milane-



OPERE ITALIANE E INGLESE DEGLI ANNI 50

Dall'alto e da sinistra: Aston Martin DB3 S (1956), Maserati A6G 2000 Spyder Frua (1952) e Maserati A6G 2000 Coupé Zagato (1956), Ferrari 410 SA Pinin Farina (1959) e Swallow-Dorotti 2000 (1954). A concludere, Ferrari 212 Inter Coupé Vignale (1952).



**DA CORSA
E DA STRADA
ANNI 60-70**

Qui accanto, Ferrari 250 GTO (1963). Nella pagina a fianco, dall'alto e da sinistra: Jaguar E-Type Coupé "flat floor" (1961). Alla Romeo Giulietta SZ coda tronca Zagato (1962). Osca 1600 GT Zagato (1963). La show-car Maserati Boomerang di Giugiaro (1972). De Tomaso Pantera GTS (1973) e Bmw 3.0 CSL (1974).

**TUTTE LE PROTAGONISTE DI VILLA D'ESTE**

ANNO	MODELLO	PRODOTTORE	CATEGORIA	ANNO	MODELLO	PRODOTTORE	CATEGORIA
Anni 10							
1914	osca 1600	osca	WV Coupé 8 cilindri	1954	Ferrari 212 Superamerica	Coupe	Foto Fazio
Anni 20							
1925	RR Phoenix I	osca	Jaguar	1954	Bentley H Continental	Coupe Roadster	H. J. Muller
1926	Mercedes 7/10SL	osca	Kerolabok Daim	1955	Maserati A6G 2000	Coupe	Zagato
1927	Alfa Romeo 8C	Coupe de Ville	J. Fendi	1955	Maserati A6G 2000	Coupe	Zagato
1929	Osca 75	2 Door Convertible	Chrysler	1954	Swallow Coach	Spazio Roadster	Swallow Coach
1929	Osca 40 A	Grand Sport	Osca	1957	Flat 1100	Coupe Pininfarina	Vignale
Anni 30							
1931	Fiat 509	osca	Fiat	1958	Aston Martin DB 2.5	Sport Roadster	Aston Martin
1932	Alfa Romeo 8A/52	osca Sport	Castagna	Anni 60			
1931	Mercedes 70 E	Cabriolet	Castagna	1961	Jaguar E-Type "flat floor"	Coupe	Jaguar
1933	RR Phoenix I	Sedans de Ville	H. J. Muller	1963	Ferrari 400 Superamerica	Coupe Aerodinamica	Pininfarina
1938	Alfa Romeo 1600	Sport Sedan	Mayfair	1966	Lancia Flaminia Sport Coupé	Coupe	Zagato
1939	Alfa Romeo 1750	2 Door Sport Coupé	James Young	1967	Alfa Romeo Giulietta SZ	Coupe	Zagato
1940	Maserati 700 SL	Cabriolet	Thompson Motors	1968	Osca 1600 GT	Coupe	Zagato
1942	Alfa Romeo Phoenix I	Scorpio Roadster	Brescia	1968	Fiat 1300 GT	Coupe	Osca
1943	Osca 50	Roadster	Osca	1968	Alfa Romeo GT	Coupe	Bentini
1943	Alfa Romeo 1600	Linea-Chassis Road	osca	1968	Ferrari 250 GT O	Belissima	Scagliari
1954	Osca 40	Roadster	osca	1968	Commissario Jari	Coupe	Transport
1958	Bentley 4 Lit	Proprietor Coupé	H. J. Muller	Anni 70			
1957	Bentley Continental	Open Road Coupé	osca	1973	De Tomaso Pantera GTZ	Coupe	osca
1957	Maserati 2000	Convertible 4 Door	osca	1974	BMW 3.0 CSL	Coupe	Kamm
1957	MG WA	Open 4 Door Tourer	MG	1972	Maserati Boomerang	Coupe	Italmotocycle
1959	Osca 50	Novo Cabriolet	osca	Show-car di oggi			
Anni 60							
1966	Datsun 1300 SE	Cabriolet	King	2002	Aston Martin Fields	4 Door Coupé	Aston Martin
1941	Daimler 720	Cabriolet	Walden	2004	Fiat Grande Punto Scagliari	Coupe Convertibile	Bentini
1949	Lancia Aprilia	Cabriolet	Foto Fazio	2004	Alfa Romeo	Coupe	Flekk
1949	Alfa Romeo 2000 SC	Coupe	Savoy	2005	Alfa Romeo	80 Sport	Alfa Romeo
1949	Datsun 202 E	Coupe	Vignale	2005	Ferrari 500C	Coupe 3+2	Italmotocycle
Anni 80							
1981	Maserati A6G 2000	Sport	Foto	2005	Maserati Spyder 750	Coupe	Pininfarina
1982	Ferrari 212 America	Coupe	Vignale	2006	Coupe	Minimotocycle	osca
Anni 90							
1996	De Tomaso Pantera GTS	Sport	Foto	2006	Renault Altica	osca	Renault
1996	Alfa Romeo 164	Coupe	osca	2006	Alfa Romeo 166	Coupe	osca
1997	Alfa Romeo 164	Coupe Convertibile	osca	2007	Alfa Romeo 166	Coupe Convertibile	osca
1998	Ferrari 575 GTZ	Coupe	Zagato	2008	Ferrari 575 GTZ	Coupe	Zagato

se, inoltre, già vincitore della stessa Coppa nel 2001 con un'Alfa Romeo 6C 2500 SS Villa d'Este del 1951, con questo successo stabilisce un record: per la prima volta dal 1929, infatti, un concorrente riesce a bissare il successo. Onore al merito e al coraggio di rimettersi in gioco nell'intraprendere un restauro così complesso come quello dell'ibrida, tornata nella penisola dopo 50 anni di permanenza negli Stati Uniti.

IL DESIGN AWARD DELLA GIURIA ALL'ALFA ROMEO 6C SPIDER

Quest'anno il Trofeo BMW Group, principale premio della giuria per le vetture d'epoca, è andato alla Ferrari 410 Super America del 1959 presentata dallo statunitense Peter Kalikow; i solo 12 esemplari di questa serie costruiti garantiscono il giusto livello di esclusività, mentre il disegno di Pinin Farina rende i tratti di questa gran turismo puliti e aggressivi allo stesso tempo. Il proprietario, tra l'altro, ha approfittato del concorso di Villa d'Este per farsi consegnare dalla Pininfarina la sua ultima vettura: un esemplare unico basato su meccanica Ferrari 612 Scaglietti che, senza stravolgere il progetto originale, esalta l'eleganza, l'esclusività e gli stilemi più importanti (come la griglia anteriore, le pinne e i fari posteriori) della linea Ferrari.

Con un salto ideale di oltre 50 anni, il Design Award assegnato dalla giuria al prototipo moderno più di stile è andato alla Alfa Romeo 8C Spider del 2005: il Centro Stile Alfa Romeo, autore del progetto, può andare orgoglioso di questo prototipo che, inconfondibilmente Alfa, è finalmente di bellezza estrema. A ulteriore conferma della sua spettacolarità, la stessa vettura si è anche aggiudicata il premio BMW Group Design Award deciso dal pubblico della domenica a Villa Erba: vista la quantità di gente attorno a questa vettura per tutta la giornata e sentiti i commenti entusiasti, il risultato finale non ha stupito più di tanto.

Sempre durante l'evento del sabato sono stati assegnati alcuni altri premi. Il Trofeo Rolls-Royce, destinato alla costruzione più elegante su meccanica Rolls, è andato alla Phantom I Experimental Jarvis del 1928: il restauro di questa vettura, effettuato in Italia, è stato reso particolarmente difficile dallo stato della vettura, inizialmente un utilità sperimentale della Casa Inglese successivamente dotata di carrozzeria dalla caratteristica "boat-tail", spedita in



TUTTE LE PREMIATE DI VILLA D'ESTE

TROFEO BMW GROUP - Best of Show - Primo premio della Giuria
Ferrari 410 Scuderia e gruppo Pinin Farina, 1959. Presentata da Peter Lindbergh (USA)

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE - Primo premio del pubblico a Villa d'Este
Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

TROFEO BMW ITALIA - Primo premio del pubblico a Villa d'Este
Bugatti Atlantici Gostrop, 1925. Presentata da Peter Muller (USA)

TROFEO FIVA - Premio della Giuria al miglior esemplare
Bentley Type P Continental coach H.J. Mulliner, 1955. Presentata da Faye Kitz (MC)

TROFEO MONTAFINA - Premio della Giuria alla più elegante carrozzeria Pininfarina
Ferrari 410 Scuderia Pinin Farina, 1959. Presentata da Peter McCoy (USA)

TROFEO MUSEUMS - Premio della Giuria alla più importante Auto Pinin
Aston-Royal Phantom I Equipments Limited, 1928. Presentata da Victor Miller (NL)

TROFEO MUSEUMS ASSOCIATE - Premio della Giuria al telefono più attento
Alfa Romeo 1600 Spider Pinin Farina, 1952. Presentata da John Boulton (USA)

TROFEO CARLO FELICE BIANCHI ANDERLOW - Premio speciale della Giuria
Ferrari 250 LTO Bertone Scaglietti, 1963. Presentata da Brenda Ross (UK)

TROFEO AUTOMOBILE CLUB DI COMO - All'auto più bella da più tempo
Bentley 4 1/2 SS Super Continents, 1946. Presentata da Tony Suterloch (CH)

Veicoli di classe (Targa d'argento)

CLASSE A "GRAND AIR - È periodo di grande stile europeo"
Alfa Romeo 600 770 X Zagato Gostrop, 1931. Presentata da Stefan Schögruber (D)

CLASSE B "COMFORTABLE ELEGANCE - Carrozzeria classica degli anni '20 e '30"
Bentley Royal Wraith saloon coach, James Young, 1929. Presentata da Walter Steinmetz (CH)

CLASSE C "SPEEDING IN THE AEROTREAM" - Dinamica e sporcata da primi anni '30"
Maserati 400 710 SS Carlo Trovati & Maserati, 1933. Presentata da Peter van Nieuwen (NL)

CLASSE C "TEN-YEAR TURNAROUND" - Calcestruzzo semplice dal 1930 al 1947
Bugatti Atlantic Gostrop, 1925. Presentata da Peter Muller (USA)

CLASSE E "ITALIAN RENAISSANCE" - Auto di carrozzeria italiana del dopoguerra
Ferrari 410 Scuderia Pinin Farina, 1959. Presentata da Peter E. Kallio (USA)

CLASSE F "THE PERFECT LINE" - Esclusivo coach europeo
Maserati 400 2000 Quattro Zagato, 1956. Presentata da David Spivack (USA)

CLASSE G "RACE AND TRIP" - Motori sportivi di piccola cilindrata
Daimler 1600 GT Pininfarina Zagato, 1955. Presentata da Jan de Ruijter (I)

CLASSE H "THE COMPETITION AND THE SHOW" - Auto da corsa e concept del dopoguerra
Bentley 4 1/2 Continental, 1946. Presentata da Axel Robert (CH)

Meccanici d'epoca (Targa d'argento)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 SS Speed Sport Gostrop, 1946. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Concept car

VILLA D'ESTE DESIGN AWARD - Primo premio assegnato dal pubblico a Villa d'Este
Alfa Romeo BC Spider, 2005. Presentata da Wolfgang Tapfer (I)

BMW GROUP DESIGN AWARD - Primo premio del pubblico a Villa d'Este
Alfa Romeo BC Spider, 2005. Presentata da Wolfgang Tapfer (I)

IN CONCORSO ANCHE LE SHOW-CAR DI OGGI

Come un tempo, anche oggi Villa d'Este mette in rassegna anche le show-car contemporanee. Dall'alto: Elasis Alfa Romeo Diva (2006), Alfa Romeo BC Spider (2005), Ferrari 575 GT Zagato (2006), Maserati Birdcage 75th Pininfarina (2005), Aston Martin Rapide (2006), Russo Balt Impression (2006).



India al Maharaja Bahadur di Jammu e Kashmir che l'ha tenuta fino alla fine degli anni 70. Il Premio Speciale della Giuria, assegnato in ricordo dell'ex presidente della giuria Carlo Felice Bianchi Anderloni (il "Signor Touring") è andato alla Ferrari 250 GTO del 1963 presentata da un concorrente di Hong Kong, Brandon Wang, in un affascinante stato d'uso che ben si addice a una vettura di questo tipo. Il Trofeo FIVA per la vettura meglio conservata è andato a una Bentley R-Type Continental del 1954 con carrozzeria fastback di H.J. Mulliner: il suo colore verde non è originale (l'auto è nata in livrea argento), ma la riverniciatura è datata 1957 e, da allora, l'auto non ha subito altri interventi di restauro. Il Trofeo Automobile Club di Como, assegnato alla vettura venuta da più lontano sulle proprie ruote, è stato assegnato a una BMW 3.0 CSL coupé del 1974 che vive in Inghilterra. Il Trofeo Pininfarina destinato alla carrozzeria Pininfarina più elegante è andato alla Ferrari 400 Super America Coupé aerodinamica del 1963, esposto per la prima volta al Salone dell'Auto di New York di quello stesso anno. La domenica, a Villa Erba, il pubblico ha poi decretato il Trofeo BMW Italia: la vincitrice è stata la Bugatti 57 del 1939 carrozzeria Aravis cabriolet di Gangloff.

A QUANDO UN TROFEO ANCHE AL SOUND DEL MOTORE?

In tutto questo splendore, un unico rammarico: il... silenzio. Villa d'Este è un concorso d'eleganza, quindi una manifestazione statica per definizione (gli unici passi le vetture li compiono per sfilare davanti alla giuria), ma la possibilità di apprezzare anche la voce di queste magnifiche meccaniche potrebbe aumentare ancora il fascino dell'evento. Quest'anno, per esempio, il premio in questo senso se lo sarebbero conteso una show car di oggi e una Gt di ieri, il prototipo Birdcage 75 di Pininfarina e la Aston Martin DB3S del 1956. Ecco un'idea da proporre alla giuria: un Trofeo Suono. Che ne dice Urs-Paul Ramseier, il grande capo dei selezionatori?

LA COPPA D'ORO A LINA ISOTTA FRASCHINI CARROZZATA CASTAGNA
 Nella foto in alto, la vettura vincitrice della Coppa d'Oro Villa d'Este, il premio assegnato dal pubblico degli invitati il sabato a Villa d'Este: è l'Isotta Fraschini 8A SS torpedo sport carrozzata da Castagna nel 1930, presentata dal suo proprietario, il collezionista milanese Corrado Lopresto.

