



The distinguished international panel of judges, presided over by Lorenzo Ramaciotti (photo on left) and counting eminent personages such as Patrick Le Quément among its ranks (right), during the inspection of the cars. Below, the panel of judges and some of the public as the cars paraded for the prize giving ceremony.

La titolata giuria internazionale, presieduta da Lorenzo Ramaciotti (foto a sinistra) e della quale esponente di spicco era Patrick Le Quément (a lato), durante l'esame dei modelli. Sotto, la giuria e parte del pubblico mentre sfilano le vetture per la premiazione.

**Nobiltà autentica**

A l di là di ogni ragionevole dubbio si può affermare che il Concorso di Villa d'Este a Cernobbio è ormai all'apice degli avvenimenti che celebrano il fascino delle automobili d'epoca. E non solo in Europa, dopo la cancellazione di quello parigino di Bagatelle. Perché, a parer mio, neppure il concorso di Pebble Beach in California, santificato dagli americani come evento mondiale per eccellenza, regge più il confronto. Di anno in anno, Villa d'Este è cresciuto negli aspetti che qualificano queste manifestazioni; il fascino dello scenario, la signorile ospitalità, l'efficienza elevata dell'organizzazione, la partecipazione appassionata del pubblico e, soprattutto, l'eleganza e lo stato di conservazione dei preziosi modelli in gara. E' una questione di nobiltà autentica quella di Villa d'Este, di vago sapore mercantile, invece, quella attribuita a Pebble Beach.

Frequento da diverso tempo questi avvenimenti, mai prima però, nemmeno a Bagatelle all'apice del suo fulgore, avevo ammirato un complesso di vetture neppure sfiorate dalla polvere del tempo, la cui nobiltà era espressa dalla rara autenticità, dal perfetto stato di custodia e dall'incontaminato lavoro di restaurazione. Cioè, il reale valore storico dell'automobile.

Il parco dell'Hotel Villa d'Este, lambito dal Lago di Como offriva lo spettacolo di 48 automobili costruite tra il 1934 e il 1972 e suddivise nelle diverse categorie: dalla tipica forma della torpeda a quella da competi-



The magnificent example of an Isotta Fraschini 8 A SS coachbuilt by Luxus-Cabrio from Castagna in 1930, which won the Coppa d'Oro Villa d'Este and below, owner Corrado Lopresto as he receives his prize from Jean-Marc Droulers, president of Villa D'Este.

Lo splendido esemplare di Isotta Fraschini 8 A SS carrozzata Luxus-Cabrio da Castagna nel 1930 che ha conquistato la Coppa d'Oro Villa d'Este e, sotto il proprietario Corrado Lopresto premiato da Jean-Marc Droulers, presidente di Villa d'Este.



The Alfa Romeo 8C Spider, built in 2005 and making its debut in Italy, which won the BMW Design Award trophy: a beaming Wolfgang Egger, director of the Alfa Romeo style centre, as he collects the prize. Left, the Bentley R Type Continental (1934) selected by the panel as the winner of the BMW Italia Trophy.

La spider Alfa Romeo 8C, realizzata nel 2005 e presentata per la prima volta in Italia, vincitrice del Trofeo BMW Design Award: un raggianti Wolfgang Egger, direttore del Centro Stile Alfa Romeo, ritira il premio. A sinistra, la Bentley R Type Continental (1934) eletta dalla giuria per il Trofeo BMW Italia.





The historical Rolls-Royce Phantom I Experimental Jarvis (1928), winner of the Rolls-Royce Trophy and, left, the Ferrari 400 SA Coupé Aerodinamico by Pininfarina (1963), winner of the Pininfarina Trophy.

La storica Rolls-Royce Phantom I Experimental Jarvis (1928), Trofeo Rolls-Royce e, a fianco, la Ferrari 400 SA Coupé aerodinamico Pininfarina 1963, Trofeo Pininfarina.



Maserati A6 G 2000 Spider Frua (1952), winner of the 'Ruote Classiche' Magazine Trophy and, to the right, the Ferrari 410 Super America Coupé Pinin Farina (1959), winner of the BMW Group Trophy.

Maserati A6 G 2000 Spider Frua (1952), Trofeo Ruote Classiche e, a destra, Ferrari 410 Super America Coupé Pinin Farina (1959), Trofeo BMW Group.



zione, attraversando varie generazioni di carrozzerie chiuse, convertibili, sportive, cabriolet, coupé fastback, sportive di piccola cilindrata e, come vuole la tradizione di Villa d'Este, affascinanti modelli dei carrozzieri italiani del dopoguerra. Una selezione che Lorenzo Ramaciotti, presidente della esclusiva giuria di cui faceva parte anche Patrick Le Quément, ha definito «di automobili eccezionali, che esprimono bellezza, passione e unicità, uno stile e un'ingegnosità che mirano direttamente al cuore».

A Villa d'Este il pubblico è protagonista: negli applausi e nella votazione. A lui è infatti affidata l'attribuzione della Coppa d'Oro, che del Concorso è il premio principale. La prescelta, una Isotta Fraschini 8 A SS quattro posti Luxus Cabrio, carrozzata nel 1930 da Castagna, un nome che nell'albo d'oro del Concorso ricorre spesso. Originariamente esportata negli Stati Uniti, dove tra gli Anni 30 e 40 fu l'automobile simbolo delle "star" di Hollywood, è appartenuta ad un avvocato per cinquant'anni. Dopo un restauro durato lungo tempo, ha partecipato per la prima volta al Concorso di Villa d'Este.

Il "Best of Show", ambito riconoscimento della giuria, è stato attribuito, invece alla Ferrari 410 Super America Coupé Pinin Farina, anno 1959, presentata dal collezionista americano Peter S. Kalikov.

Nella tradizione del concorso, alla cui spettacolare affermazione contribuisce la generosa egida di BMW Group, ad ideale collegamento tra il glorioso passato e il futuro dell'automobile, da cinque anni viene assegnato un premio per il design dei migliori concept apparsi nell'anno. Tra i dodici modelli presenti, fra i quali due in prima mondiale, la Ferrari 575 GTZ e la Russo-Baltique in versione Luxus Coupé (di cui si analizza il design in altre pagine di questo numero di A&D), il Design Award è stato attribuito all'Alfa Romeo per l'accattivante 8C Spider, alla sua prima apparizione europea dopo i consensi ricevuti in USA lo scorso anno. La vettura ha ottenuto anche i voti del pubblico di Villa Erba, nell'esposizione corale della seconda giornata, per il BMW Group Design Award. Secondo le intenzioni del management Fiat, l'Alfa 8C avrà un futuro produttivo. Per Wolfgang Egger davvero una bella giornata, quella di Cernobbio. ■



Lilli Bertone and her daughter Marie Jeanne driving the Bertone Suagna prototype, presented at Geneva. Above right, Chris Bangle and the director of BMW public relations in the historical BMW 507 (1955).

La signora Lilli Bertone e la figlia Marie Jeanne sfilano a bordo del prototipo Bertone Suagna, visto al Salone di Ginevra, in alto a sinistra, Chris Bangle e il direttore della Comunicazione BMW sulla storica BMW 507 (1955).

The Italdesign Ferrari 50 GG built by Giorgetto Giugiaro for his 50 years in the design business. Above, Andrea Zagato and his Ferrari 575 GTZ.

L'Italdesign Ferrari 50 GG, realizzata da Giorgetto Giugiaro per i suoi 50 anni di design. Sopra, Andrea Zagato e la sua Ferrari 575 GTZ.

Robert Peugeot, an avid follower of Concours d'Élégance, shares his opinions with Fulvio Cinti together with Walter Brugnotti, director of Citroën Italia public relations.



Robert Peugeot, spettatore assiduo dei concorsi d'eleganza, scambia le sue opinioni con Fulvio Cinti in presenza di Walter Brugnotti, responsabile della Comunicazione Citroën Italia.