

La squadra dei NUMERI 1

Una collezione di pezzi unici in condizioni impeccabili, raccolti in trent'anni di passione, quando ancora nessuno "se li filava". Vanno e vengono dal suo garage. Destinazione: concorsi d'eleganza e musei in tutto il mondo

di Dario Tonani, foto di Paolo Carlini



Regista sul se
Nella foto, Corrado Lopresto, classe 1956, è nato a Bagnara Calabra (RC), paese natale di Vincenzo Florio. Il suo garage alle porte di Milano occupa una superficie di circa 700 metri quadrati



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

AUTOMOBILI
BIANCHI

AUTODELTA

ALFA ROMEO

Parceggio esclusivo

A destra. Alfa Romeo "1900 TI" carrozzata Pinin Farina (1952); Alfa Romeo "1750" coupé prototipo di Giugiaro (1968).

Sotto. Una veduta d'insieme del garage. In primo piano, il prototipo Pininfarina "Giovani", su base Autobianchi "A112 Abarth"; fu presentato al Salone di Ginevra del 1973.





Il capannone è lindo come una sala operatoria: 700 metri quadrati, che al momento ospitano una ventina di auto che Corrado Lopresto ha collezionato in oltre trent'anni di passione. Anziché di disinfettante, c'è odore di vernice, ma solo perché nel cortile accanto - altri 400 metri quadrati - vi sono alcuni esemplari "in lavorazione", tra i quali una Lancia "Lambda" fuoriserie incellophanata dopo un trattamento antitarlo. Lopresto viene in soccorso alla mia curiosità: "I tarli si sarebbero mangiati l'intera macchina se non fossimo intervenuti subito a siringare i forellini dell'intelaiatura in legno e a proteggere la pegamoide della carrozzeria Weymann".

Qui le macchine sono come mobili, opere d'arte, gioielli. Chiedo come tutto sia cominciato. Lopresto scuote la testa: "La colpa è di mio cugino, quando si è messo in testa di restaurare l'"Aurelia B10" con cui andavamo a scuola con l'autista. A bordo stavamo in cinque, qualche volta in sei: ricordo come se fosse ieri il profumo della pelle. Sì, perché la sua famiglia aveva chiesto espressamente gli interni in pelle, una rarità assoluta, al punto che costavano quasi come metà macchina. Io avevo 16 anni e fu la mia prima avventura di restauro. Andavamo da Reggio Calabria a Na- ➤

Una "Volpe" in garage

Sotto. La piccola "Volpe" (1947) nello stato del ritrovamento: spacciata come la vettura più piccola del mondo, si rivelò poi come una delle più grandi truffe della storia dell'automobilismo. **In alto.** Due lamierati arrugginiti recuperati negli anni: a sinistra quello di un'Alfa Romeo e a destra quello di una torpedo dei primi del Novecento.



IL PRIMO AMORE

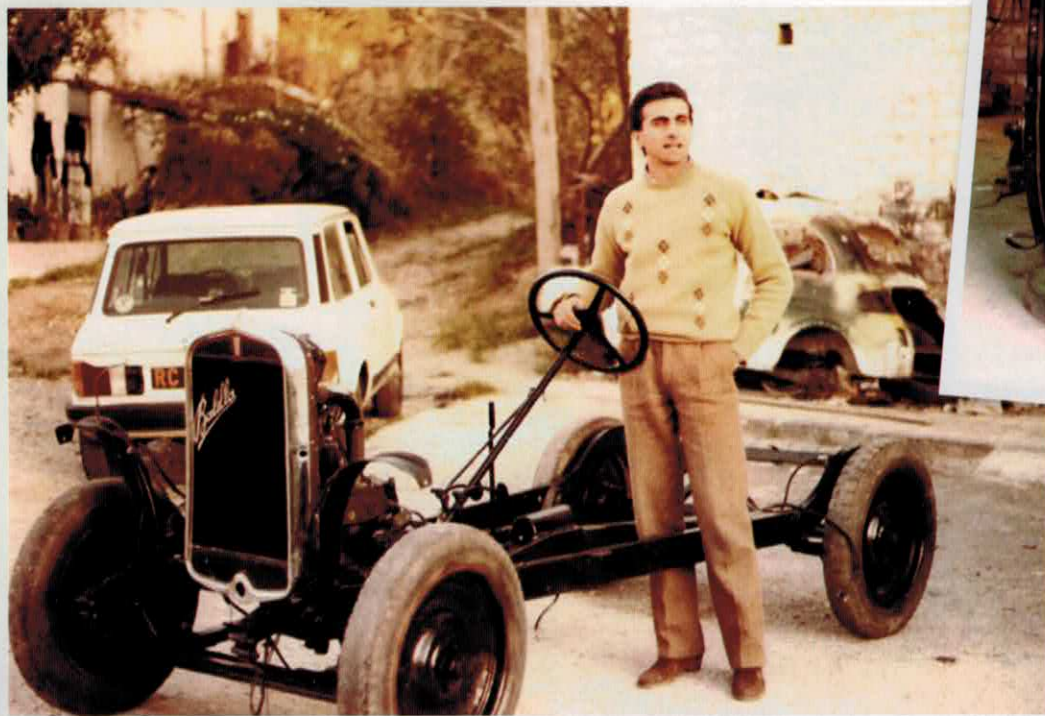
QUANTO OLIO DI GOMITO PER LA "BALILLA"

“Un giorno trovai una 'Balilla' 3 marce in un paesino vicino a Reggio Calabria. Avevo vent'anni, ne capivo poco, ma mi misi in testa di restaurarla. La pagai a rate 400 mila lire, finanziandomi con la 'paghetta' da studente. Scrissi alla Fiat e da Torino mi risposero che in realtà il telaio corrispondeva a un modello 'Lusso'. In effetti, niente di che, anche se a quei tempi - con l'entusiasmo della giovinezza - mi sembrava di avere un'Isotta Fraschini. Sostenuto da questa consapevolezza cominciai a fare richiesta di partecipazione a vari raduni. A quell'epoca non erano aperti a tutti e gli organizzatori facevano una scrematura delle vetture in base al loro pregio. 'Sì però signor Lopresto, lei ha pur sempre una Balilla', mi rispondevano. E io, per nulla intimidito, 'Una Balilla Lusso, se permettete!'. Per rimmetterla in sesto impiegai un anno frequentando assiduamente l'officina di due anziani restauratori di 80 e 83 anni, che mi avevano preso in simpatia e che accettarono volentieri di farmi da maestri; uno, che ci vedeva malissimo e dovevo assistere nelle operazioni più delicate, mi spiegò tutti i segreti del lavoro sulla carrozzeria, l'altro m'iniziò ai trucchi della tappezzeria. Io mi limitavo a smontare e scartavetrare i pezzi per prepararli alla verniciatura. Ma regolarmente, due settimane dopo, la vernice si sfogliava perché il fondo era stato preparato male e a me toccava ricarteggiare per ore. In compenso avevo modo di apprendere i rudimenti del restauro e seguire

in prima persona i progressi sulla mia macchina. A vettura ultimata, lungo il tragitto verso il primo raduno a cui partecipai, persi per strada il coperchio del bagagliaio. Ma il risultato ci fu comunque e la scuola sul campo mi venne utile per tutte quelle volte che ho poi avuto bisogno di un buon artigiano. Se il restauratore sa che te ne intendi, è molto più facile che anche il suo modo di lavorare sia più attento.

Pazienza e regolarità

Sopra. Lopresto negli anni 80, vincitore con la sua "Balilla" (1932) della gara di regolarità al circuito di Ospitaletti (IM). Sotto. Fine anni 70: al lavoro col suo amico Michele sul telaio della "Balilla".



Il lavoro di un anno

Sopra. Una simpatica foto che ritrae Lopresto con la futura moglie Eleonora. A sinistra. Lopresto posa orgoglioso accanto al telaio restaurato. I lavori sono durati circa un anno, perché concentrati dopo lo studio di sera e di notte.



poli solo per cercare i pezzi dagli sfasciacarrozze, e una volta ci fermammo a Napoli quattro notti per trovare i vetri dei fari”.

Il primo vero “lavoro” di persona, Lopresto lo affronta però qualche anno dopo, nel 1977-78: suo padre è titolare di un’impresa che costruisce strade, e uno dei suoi operai possiede una Fiat “1100” al quale il giovane Corrado fa una corte spietata. “Ma per una ragione o per l’altra - spiega - l’auto non riesco a farmela dare. Un giorno, però, in una fiumara sperduta dell’Aspromonte, dove la nostra azienda stava lavorando al consolidamento del territorio dopo l’alluvione del 1951, immersa nel fango spunta la sagoma di una ‘1100’. Qualcuno esclama ‘non è una 1100 normale, è una strapuntinata’. Con grande emozione la portiamo in cantiere. E mio padre: ‘È pazzo mio figlio che mi porta ‘sta ferraglia e siete pazzi voi che l’assecondate!’”.

Nasce da lì la sfida di un figlio che si sente punto nel vivo. In realtà Corrado è già proiettato oltre nella sua passione per le auto da restaurare e collezionare, e ha bisogno dell’approvazione del padre per essere finanziato nei suoi lavori, cosa che invece farà la mamma quasi di nascosto arrotondandogli la paghetta. “All’inizio è stato tutto casuale, poi è subentrato un elemento nuovo: la frenesia, la voglia della ricerca. Ti scatta dentro qualcosa, e ti accorgi dell’adrenalina che solo un esemplare unico ti può dare. Sapere che cos’è, com’è stato realizzato, scoprire chi ci sta dietro. La mia, specie all’inizio, è stata considerata una scelta controcorrente, addirittura inspiegabile. Quando acquistavo un pezzo per la mia collezione, indirizzato dalla mia rete d’informati, nell’ambiente mi chiedevano ‘ma cosa ci trovi d’interessante? Se è un esemplare unico non ha identità di marca, e magari non è andato in produzione perché è brut-

tarello’. Ma rimanevo conquistato dal fatto che quelle vetture erano laboratori per nuove idee e anticipatrici di mode. Ero letteralmente affascinato dall’idea di scoprire chi ci fosse dietro. Con i prototipi e gli esemplari unici è molto più facile andare vicino al vero papà del modello. Di ogni mia macchina non solo conosco vita, morte e miracoli, ma vengo a sapere notizie di prima mano perché vado a parlare con chi ha contribuito a realizzarla fisicamente. Spesso addirittura porto da loro la vettura che intendo restaurare o a lavori finiti. E devo dire che mi piace molto vedere l’emozione dipinta sui volti di chi si vede tornare davanti un pezzo di storia. Non dimentichiamoci che per lungo tempo in passato i designer, i geni della carrozzeria, erano decisamente bistrattati: guai a far figurare anche solo come nome i vari Tjaarda, Scaglione, Giugiaro, Michelotti, Ottina, Brovarone. Tutti dovevano celarsi all’ombra di Pinin Farina e Bertone. Ecco, con loro ho sempre adorato condividere i miei ritrovamenti, e ristabilire un po’ di verità storica”. Non è quindi tanto la voglia di esibire o la passione per la guida a improntare i criteri di ricerca di Lopresto, quanto piuttosto un amore smisurato per ▶

La sua campionessa

Sopra. Alfa Romeo “6C 2500 SS” Pinin Farina del 1949, esemplare unico (ritrovato negli Stati Uniti una decina di anni fa) realizzato per un nobile di Catania. La versione spider fu costruita per l’Aga Khan. La vettura, prima “doppi fari” al mondo, ha vinto diversi “Best in show” in ogni angolo del pianeta: Ludwigsburg (D), Milwaukee e Louisville, Amelia Island (Usa). Sullo sfondo s’intravede l’Isotta Fraschini “8A SS” (1930) carrozzata da Castagna.

La preferita

A sinistra. Corrado Lopresto, a Pebble Beach 2005, con la moglie Elena, posa accanto a uno degli esemplari a cui è più legato: l’Alfa Romeo “Giulietta Spider” Bertone (1955). Nell’occasione la vettura si aggiudicò il terzo premio nella classe dedicata all’Alfa Romeo.



QUANDO TROVANO UN PROTOTIPO O UN ESEMPLAR "STRANO", I SUOI AMICI GLI FANNO UNA TELEFONATA: "CORRADO CORRI, C'È ROBA PER TE!"



Musi di famiglia

Sopra. I musi di tre Lancia: "Beta Montecarlo Scorpion" (telaino n. 001); "Beta Spider" (n. 002); "2000 Coupé" (n. 001).

Sopra a destra. In primo piano, la Iso Rivolta "Lele" prototipo del 1969, disegnata da Marcello Gandini per Bertone; la "Volpe" (1947); la Lancia "Lambda" ottava serie (1929) carrozzata Weymann da Maytorn & Son.

Motori e monoposto

Sotto. Motore Alfa Romeo "1900" preparato per la Carrera Panamericana.

Sotto a destra. L'unica monoposto della collezione: la Cisitalia "D46/48" carrozzata da Motta su disegno di Revelli de Beaumont (1948).

La vettura, della Squadra Piero Dusio, fu guidata da Nuvolari, Taruffi e Cortese. Nella pagina accanto, Lopresto con la Lancia "Lambda".

la cultura dell'automobile e per gli aspetti più nascosti che stanno dietro a ogni singolo pezzo. "Esattamente, e devo dire che anche nei concorsi d'eleganza è stato recepito questo aspetto della mia collezione. All'inizio, l'atteggiamento dei giudici era piuttosto standardizzato: venivano attorno alla mia macchina e mi chiedevano se il colore della carrozzeria e gli accessori degli interni fossero quelli originali. Poi hanno cominciato a conoscermi. Ricordo una volta, a Bagatelle, che un giudice cominciò con la solita manfrina sul colore della livrea. Un suo collega lo interruppe bruscamente dicendogli 'No, questo a Lopresto non lo devi chiedere, lui è un cultore delle sue auto!'. Talmente cultore che spesso le sue scelte non sono immediate da capire. E infatti... "In un concorso in Germania - racconta - una volta lasciai la giuria di stucco perché dissi che avevo rifatto i sedili in finta pelle rigida, esattamente com'erano in origine. 'E lei anziché in pelle autentica li rifà in finta pelle?'. Beh, rimasi io di sasso".

I concorsi, sì. Lopresto è un veterano: Villa d'Este, Pebble Beach, Baden Baden, Mulhouse, Ludwigsburg, Chicago, Kuwait City... non c'è angolo di mondo dove le sue vetture non abbiano conquistato trofei. "Fino a poco tempo fa noi italiani avevamo vergogna di aprire i cofani; abbiamo sempre avuto un atteggiamento un po' arrogante sulla questione, convinti che le au-

to dovessero essere presentate a un concorso ne stato d'uso. Ma io ho sempre pensato che a una s lara d'eleganza non si va con un vestito usato e m gari col colletto liso. In più dovevamo misurarci c gli americani, disposti a spendere anche 20.000 d lari solo per preparare la macchina da presentare la giuria. E noi invece lasciavamo il lucchetto Yale s tappo della benzina".

I grandi collezionisti, già. Lopresto è uno di ro, ma c'è qualcosa che lo rende diverso da tutti altri. Non so se osare. "Non vedo Ferrari" dico bar candomi dietro un sorriso. "Onestamente non le p re strano?". "Nient'affatto: io al prezzo di una Ferr mi compro una ventina dei miei 'prototipini'. E qua do la sua domanda me la rivolgono i collezionisti c hanno nel loro garage magari dieci Rosse, rispon con orgoglio 'no, io non ho Ferrari, ma possiedo il m tore 12 cilindri prototipo Alfa Romeo che ha poi f to nascere tutti i motori del Cavallino Rampante così li frego". E l'esclusività dove la mette, mi scu "Non m'interessa nulla dell'esclusività. La mia col zione è nata per un fatto di cultura e non di osten zione. Prova ne è che quando faccio vedere a casa u dei miei pezzi unici, la stragrande maggioranza de volte la reazione è 'su quell'obbrobrio io non ci sal mai'. E sa che cosa succede quando poi mi preser con la macchina restaurata e finita?".

