



VILLA D'ESTE ALL'ITALIANA

Ha prevalso il made in Italy con la Coppa d'Oro all'Isotta Fraschini del 1930 al concorso d'eleganza più celebre

di Luca Gastaldi – foto Walter Borsalino-Ag. Maggi & Maggi

Caratteristica "cartolina" dal giardino di Villa d'Este, sul lago di Como, dove oltre 50 automobili sono state protagoniste del concorso d'eleganza nato nel 1929.





La cosa che più di tutte ha piacevolmente sorpreso, nel "paradiso" di Villa d'Este, è stata l'assenza della pioggia. Fastidiosissima e guastafeste nella scorsa edizione, quest'anno è rimasta in un cantuccio senza disturbare il concorso d'eleganza più famoso del mondo. Sole, caldo e

un piacevole venticello hanno reso tutto più bello. Se più bello poteva essere. Ben organizzato, grazie anche al massiccio impegno di BMW che patrocina l'evento, il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este non offre solo l'occasione di ammirare alcune tra le auto più belle di tutti i tempi ma regala spunti di rifles-



Coppa d'Oro Villa d'Este

Isotta Fraschini 8ASS Torpedo Sport Castagna, 1930

Imponente, lussuosa, veloce: questa vettura è stata venduta in America dall'importatore Veniero D'Annunzio, figlio dello scrittore Gabriele. Per oltre cinquant'anni è stata di proprietà di un avvocato statunitense, fino a passare, cinque anni fa, all'attuale proprietario Corrado Lopresto, grande collezionista italiano di auto d'epoca esclusivamente italiane. Il restauro, affrontato mantenendo il più possibile l'originalità della vettura, è stato terminato pochi giorni prima dell'esposizione a Villa d'Este. Il motore è un 8 cilindri da 7.368 cm³, la carrozzeria è opera della milanese Castagna.

Nel corso della settimana della giornata del concorso che si è svolta nella splendida villa di Cernobbio, è stata presentata l'interessante segna "Il passato e il futuro": le vetture normali prodotte sono state affiancate da rispettivi prototipi, quello della Alfa Romeo Giulietta Spider, mettendo in risalto le innovazioni di cui sono diventi realtà.

Trofeo BMW Group

Ferrari 410 Super America Coupé Pinin Farina, 1959

Elegante, rara, vera granturismo: il nero della carrozzeria, il grigio del tetto e gli interni in pelle rossa formano un abbinamento molto sofisticato. La mano di Pinin Farina ha fatto il resto per vestire i 12 cilindri (4.963 cm³ di cilindrata) del motore Ferrari. Quando è stata svelata come vincitrice del premio riservato alla giuria, si sono uditi molti commenti negativi da parte degli altri partecipanti. Il più eloquente recitava: "Sembra un campo d'aviazione con due fari davanti". L'americano Peter Kalikov, proprietario dell'auto, non si sa se avrà gradito, ma intanto si gode il successo.



sione su quello che è stato e quello che sarà dell'evoluzione del mondo dell'automobile. Questo grazie alla presenza delle "concept car" moderne e alle rassegne tematiche allestite a Villa Erba.

Allineate sui viali e sui giardini della Villa, 49 vetture storiche (divise in 8 categorie) e 12 "concept car" moderne hanno atteso il giudizio di pubblico e giuria nel corso della prima giornata del Concorso (sabato 22 aprile), alle quali si sono aggiunte le vetture BMW allestite per i settant'anni delle sue roadster, dalla piccola Dixi 3/15 PS del 1929 all'ultima Z4, passando per le 319/1 (1935), 328 (1936), 507 (1956) e l'ormai classica Z8; nella seconda giornata trascorsa, nel parco di Villa Erba, le auto della rassegna "Il passato del futuro", le vetture dei ▶



Trofeo FIVA

Bentley R Type Continental Fastback Mulliner, '54

Lunga, rotonda, aggressiva: al tempo era la vettura sportiva a quattro posti più veloce del mondo sfiorando i 200 km orari, grazie al motore 6 cilindri da 4.500 cm³. Questo esemplare si è aggiudicato il premio per la vettura meglio conservata. Il proprietario, Fred Kriz del Principato di Monaco, ha acquistato la Bentley in America già in questo particolare colore verde. Uscita di fabbrica nel 1954 era di colore argento, poi modificato nel 1957. Il carrozziere Mulliner ha proposto grandi parafranghi (forse troppo lunghi quelli posteriori), che la Casa inglese ripropone oggi sull'attuale Continental GT.



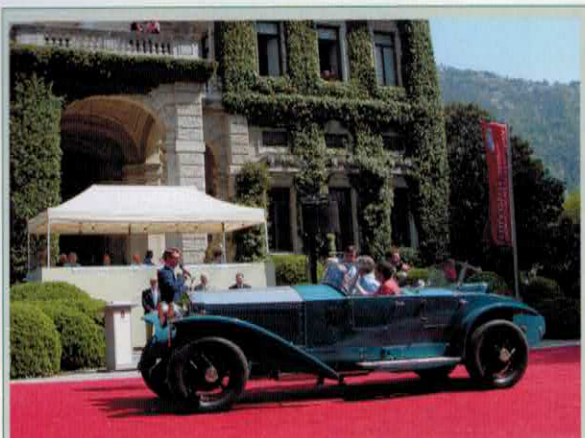
Trofeo Pininfarina

Ferrari 400 SA Coupé Aerodinamica Pinin Farina, '63

Artistica, originale, raffinata: direttamente dal Motor Car Show di New York del 1963, questo esemplare ha sempre vissuto negli USA e per la prima volta nella sua vita è sbarcata nel Vecchio Continente per mano del suo attuale proprietario, Peter McCoy. E subito ha ricevuto un premio quale vettura più elegante carrozzata Pininfarina. Questa Ferrari 400 SA Coupé è particolare per le linee aerodinamiche che ne contraddistinguono la parte posteriore. Una coda spiovente che scende dal lunotto continua fino alla fanaleria. Questo esemplare è stato completamente restaurato con cura dei dettagli.



ria di Villa d'Este, guidata da Lorenzo Ciotti, ex direttore di Pininfarina, è stata da Charles March (organizzatore del Goodwood Festival of Speed), da Jean-Louis Le Quément (autore del design della Ferrari) e dai giornalisti di Goodfellow, Hiro Kimura, e Jurgen Lewandowski. Il premio è lo storico Otto Brambilla.



Trofeo Rolls-Royce

Rolls-Royce Phantom I Experimental Jarvis, 1928

Azzardata, intrigante, sfrontata: non è una delle consuete Rolls-Royce costruite su misura. Porta il numero di telaio 17EX, uno dei tre (insieme al 15EX ed al 16EX) con i quali la Casa britannica svolse dei test. Con la collaborazione del carrozziere Jarvis di Wimbledon, è stata allestita questa particolare versione con la coda in stile nautico per affrontare altre prove. Nel 1929, concluso il ciclo di test, l'auto è stata ceduta al Maharaja Bahadur di Jammun e Cashmire. Dopo aver "soggiornato" in India fino agli anni Settanta, è ora di proprietà dell'olandese Victor Muller. Monta un propulsore 8 cilindri da 7.668 cm³.



Trofeo Ruoteclassiche

Maserati A6G 2000 Spyder Frua, 1952

Semplice, intramontabile, italiana: un magnate americano del petrolio, John Bookout, l'ha scoperta in un garage, dove questa splendida spider ha riposato per 25 anni. Si è aggiudicata il trofeo per il miglior restauro conservativo, ma meriterebbe un premio anche per la rarità. Dei cinque esemplari assemblati nelle officine torinesi di Pietro Frua, questo è il numero due. Molto particolare il frontale, con il terzo faro centrale "annegato" nella calandra tra i due paraurti a lama. Molto bassa, compatta, proporzionata e "pulita", la Maserati A6G 2000 di Frua incarna lo stile italiano delle cabriolet anni Cinquanta.



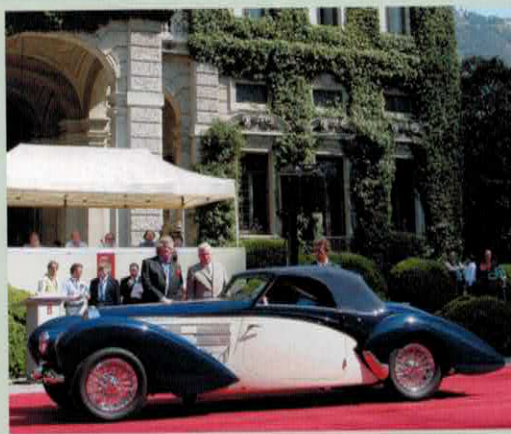
Trofeo Carlo Felice Bianchi Anderloni

Ferrari 250 GTO Berlinetta Scaglietti, 1963

Superstar, preziosa, simbolica: è l'auto da 10 milioni di dollari. La Gran Turismo Omologata batte tutti i record delle aste, è un assegno circolare anche se chi ce l'ha se la tiene ben stretta. Falsi a go-go, ma in tutto ne sono state costruite 39, a partire dal 1962, di cui 3 con linee diverse e altre 3 con differente motore. Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti, Sergio Scaglietti e Mauro Forghieri sono gli uomini che vi hanno lavorato. Comprensibile, quindi, il grande sorriso di Brandon Wang (attuale proprietario di Hong Kong) quando ha sfilato in passerella, applaudito da tutte le persone che hanno assistito alla sfilata di Villa Erba. Meritato il premio assegnato dalla giuria.



In alto, la offerta da B patrocina l'ev stata dedica tant'anni di p di vetture come, in primo memorabile 1936. Nella pagina tra le concept lato la nuova Suagnà, vettura quattro posti sulla base d Grande Punto: del passeggero notare la sig Bertone.



Trofeo BMW Italia

Bugatti Aravis Cabriolet Gangloff, 1939

Celebre, muscolosa, applaudita: si dice Bugatti e difficilmente si rimane insoddisfatti. Questa 57 Aravis Cabriolet (cita il dossier stampa), non fa eccezione: ha vinto il referendum pubblico di Villa Erba, dove non solo appassionati ed esperti giudicano le vetture, ma soprattutto è la "gente normale" a scegliere secondo il puro coinvolgimento emotivo. La carrozzeria francese Gangloff ha costruito solamente tre esemplari di questa versione, e quella portata a Villa d'Este dall'americano Peter Mullin è l'ultima della serie. In Europa per la prima volta, lo scorso anno ha vinto il premio Best of Class al concorso di Pebble Beach.

rari e preziosi. A Villa d'Este ce n'erano una quantità quasi imbarazzante. Piove sempre sul bagnato. Noi poveri appassionati, pagheremmo una fortuna per trovare in un fienile una banalissima Fulvia Coupé, una sgangherata 2CV, volendo esagerare una Jaguar marcia fino al midollo. E invece mai niente. Ma c'è qualcuno più fortunato di noi, che scova Ferrari più uniche che rare dai demolitori o sotto un albero di avocado, Maserati murate a Corleone: tutte auto sparite per decine di anni. Poi riappare – come d'incanto – nelle mani di facoltosi appassionati. Beati loro. Ovviamente non abbiamo elementi per giudicare, ma le infiliamo nell'archivio delle storie quanto mai bizzarre.



Trofeo Automobile Club di Como

BMW 3.0 CSL Coupé Karmann, 1974

Bella, brutta, cattiva: nel celebre film western queste caratteristiche erano divise nei tre personaggi protagonisti. La BMW 3.0 CSL, invece, le comprende tutte. Bella e brutta, dipende dai punti di vista; cattiva lo è senza dubbio. L'esemplare portato a Villa d'Este, da Londra e sulle sue ruote (per questo ha vinto il premio per la vettura giunta da più lontano con i propri mezzi), è di quelli "ufficiali", utilizzato dalla BMW Motorsport per le prove stampa. Il kit aerodinamico, che le valse il soprannome di "batmobile", era un optional e fornito smontato poiché non omologato per circolare su strada.



**Villa d'Este Design Award - BMW Group Design Award
Alfa Romeo 8C Spider, 2005**

Emozionante, sinuosa, erotica: due premi erano dedicati alle moderne concept car, entrambi riservati al pubblico con il primo assegnato a Villa d'Este ed il secondo a Villa Erba. Una sola vettura ha fatto man bassa di consensi, l'Alfa Romeo 8C Spider. Ha una linea da pelle d'oca, stili della grande tradizione Alfa, soprattutto nel frontale con i fari carenati e il grande scudetto che punta l'asfalto. Wolfgang Egger, responsabile del Centro Stile Alfa Romeo di Arese, ha presentato la variante aperta di quella 8C Coupé vista per la prima volta nel 2003. Se il "guscio" toglie il fiato, la sostanza non delude, grazie al suo 8 cilindri da 4.200 cm³.

