

E con quest'anno, siamo arrivati a 56. Sono 56 volte che si ripete il rito del Concours d'Elegance di Pebble Beach, unico e inimitabile. Anche nella scelta del Best of Show: giusta o sbagliata che possa sembrare, apre comunque una serie interminabile di riflessioni e discussioni. E anche questo è un segno del valore delle auto (175) e dell'importanza dell'evento.

Si potrà discutere all'infinito se il Best of Show 2006, la Daimler Double-Six 50 Corsica Drophead Coupé 1931 di Robert Lee di Reno, Nevada, sia veramente la miglior sostanza-zione del concetto di "eleganza": è lunga come un camion e ha cofano motore interminabile, frontale da panzer, ruote da autoblindo.

La Daimler meritava un premio importante in quanto re-



Prendi la Silver Ghost

Il Tour d'Elegance del giovedì, riservato alle auto del concorso di Pebble Beach è, dal 2002, il preludio al week-end di Monterey. Idea felice degli organizzatori, che ottengono così parecchi risultati: "democratizzano" il Concours (biglietto d'ingresso \$150) grazie all'esposizione (gratuita) delle vetture sulla Pacific Avenue di Carmel nella lunga pausa pranzo; fanno divertire i proprietari delle auto, che le guidano lungo strade interessanti; obbligano tutti a stare più giorni a Monterey.

Quest'anno, però, l'intero evento è stato gestito sotto tono, anche se i partecipanti hanno raggiunto la cifra record di 107. Ritardi nella partenza, forse per aspettare che si alzasse la nebbia impenetrabile delle 8 di mattina, un itinerario consigliato e non obbligatorio nell'interesse dei suoi 110 km, nessuna festa all'arrivo: nessun comitato di ricevimento, niente flûte di champagne, foto e diploma; soltanto la coccarda che attesta la partecipazione.

Peccato, perché il Tour è diventato, in questi pochi anni, un evento atteso dai proprietari e da molte centinaia di persone che si piazzano lungo il percorso. Sono, ovviamente, attrezzati all'americana, come se l'attesa fosse eterna e in ambiente ostile: termos di caffè, muffins e altre cibarie da prima colazione, Coke o birra per i più duri, sedie e, per chi teme l'umidità del primo mattino, anche plaid per coprire le gambe.

All'arrivo, le auto vengono parcheggiate a caso: mixate per età, forme, colori, senza nessuno attorno, creano un colpo d'occhio irripetibile, ben diverso dalle prospettive strette cui si è costretti dall'affollamento della domenica mattina. ■



Avions Voisin

Il team di Pebble Beach ha fatto una scelta temeraria, ma commendevole, allineando 14 Voisin accanto alle 17 Delahaye: sempre di auto francesi si tratta, ma la distanza estetica, culturale, tecnica tra le due marche, a tutto favore della Voisin, esplodeva senza protezioni.

Le vetture di Gabriel Voisin, prodotte in soli 8.000 esemplari tra il 1920 e il 1939, sono, al contrario delle Delahaye, l'essenza della razionalità e del design funzionale: nulla è superfluo, tutto ha origine da un pensiero che integra estetica e tecnica. Non per nulla, la marca di queste auto è "Avions Voisin" per ricordare l'origine aeronautica dell'azienda e ribadire la qualità e lo spirito con i quali sono state pensate e prodotte.

Gabriel Voisin è stato uno dei maggiori pionieri dell'aviazione, attivo prima che i fratelli Wright volassero a Kitty Hawk nel

1903. Solo negli anni della prima guerra mondiale sono stati prodotti, in Francia e altri Paesi, 11.000 aerei Voisin. A un biplano Voisin va l'onore del primo abbattimento di un aereo nemico, un Aviatik da ricognizione, il 5 ottobre 1914.

Il passaggio alle automobili è un esempio di visione imprenditoriale e competenza di marketing: a Gabriel Voisin era infatti chiaro che, con le decine di migliaia di aerei prodotti durante la guerra, non ci sarebbe stato ulteriore sviluppo industriale nell'aviazione.

Dopo una rapida riconversione, la prima auto venne presentata nel 1920. L'anno dopo, le Voisin montavano i freni anteriori, novità rivoluzionaria per i tempi.

Nel 1923, quattro auto Grand Prix vennero costruite per il GP dell'Automobile Club di Francia, a Tours. Erano il com-



Blackhawk expo

In un week-end in cui i dollari scorrono via a mazzette, la Blackhawk Expo, arrivata alla 35-esima edizione a Pebble Beach, è una piacevole eccezione: le auto si vedono gratis. Sono, infatti, sapientemente disposte sul green di una buca del campo da golf sopra il Lodge e lo spazio del Concours, passaggio obbligato dai parcheggi, sempre più lontani.

Tutte le auto della Blackhawk sono in vendita e quasi tutte hanno il cartellino di un prezzo che le posiziona nell'empireo dei giocattoli o delle soddisfazioni per i super-ricchi.

Sono comunque una fonte di piacere per chi si accontenta di guardarle e vi può trovare il compendio dell'evoluzione di quelle auto che, sbrigativamente, definiamo di lusso.

Ci sono i pezzi di richiamo, tra i quali l'Isotta Fraschini 8A Torpedo Phaeton Carrozza Sala, telaio 839, 1927, lustra co-



me un bijou e dipinta come la carta di un cioccolatino, in violetto e blu. Oppure la Rolls-Royce Phantom II Continental 3-position Cabriolet carrozzata da Kellner, telaio

164PY, 1934, perfetta e imponente, in due toni di marrone Nutella.

Le sportive sono degnamente rappresentate da Bentley, Jaguar XK120, Ferrari. Appariscente la gialla 250 Europa Coupé Pininfarina, telaio 0341EU, 1954; rara la De Tomaso P70 prototipo a motore centrale 1965, da restaurare; sempre bella la Jaguar XK120 Coupé, esemplare presentato come l'ultimo, prodotto in luglio 1954.

Antesignana di quelle che, anche nel ricco mercato dei collezionisti Usa, potranno diventare le classiche di domani, meno costose e più facili da restaurare e mantenere, spiccava una Chrysler New Yorker Convertible 1957. Era tra le più belle ed equilibrate quando è stata presentata, nonostante il peso di 2,1 tonnellate limitasse i 375 CV del motore V8 da 6,4 litri alla velocità massima di 170 km/h. E' ancora bella. ■

pendio del credo progettuale di Gabriel Voisin: leggerezza, semplicità, aerodinamica. Gli stessi principi che, anni dopo, hanno guidato Colin Chapman nel rivoluzionare il mondo delle corse. Chiamate "Laboratoire", a sottolineare il carattere sperimentale, fecero il loro dovere: una, guidata da Lefèvre, si piazzò tra i 5 soli classificati.

Fino al 1934, le Voisin si distinguevano per le linee squadrate e le grandi superfici vetrate che, infatti, facevano attribuire a queste carrozzerie l'appellativo di "Lumineuse". Particolari quali maniglie o cruscotti erano disegnati da Le Corbusier, gli interni rifiniti con splendide tappezzerie Art Deco.

All'inizio degli anni Trenta, quando lo stile squadrato stava per essere premiato dal mercato, la società veniva bloccata dalle difficoltà finanziarie: il fallimento diventava inevitabile. Nel 1934, in amministrazione controllata, Gabriel Voisin riusciva a riprendere la guida e tentare il rilancio. Iniziava il periodo delle forme



6



aerodinamiche, ma razionali, aeronautiche, antipodiche rispetto a quanto andava di moda presso i carrozzieri francesi. Le C25 e C27 sono capolavori

che si collocano in una classe unica, senza confronti con il resto del mercato. Questo non vuol dire che siano "belle": aggettivo troppo relativo e personale per diventare universale.

Si conoscono pochissime Voisin vestite da carrozzieri esterni, tra le quali il roadster e il coupé C27 di Joseph Figoni, portati a Pebble Beach, rispettivamente, da Peter & Merle Mullin e Laurence Moch. Philip Moch ha portato una C28 cabriolet carrozzata Salot, che si affiancava alla C23 Berline Gangloff di Daniel Sielecki. Quattro esemplari rarissimi di una marca rara.

L'ultima Voisin, la C30 con motore americano Graham-Paige, è del 1939. Gabriel Voisin ha continuato con un suo studio di progettazione fino al 1960. E' morto nel 1973, a 93 anni compiuti. ■

staurata (c'è chi dice "rifatta", ma la differenza è soltanto semantica) superbamente, con una verniciatura perfetta, "tirata" meglio di uno specchio, garantita alla nitro dall'entourage del proprietario (in Nevada non si fanno troppi scrupoli ecologici, tant'è che, in California, chi vuole una rifinitura alla nitro passa nottetempo il confine con il Nevada).

Il passo finale per arrivare al titolo sommo di Best of Show è stato piuttosto breve in quanto, mai come quest'anno, si è avuta la sensazione che Robert Lee fosse il vincitore annunciato: folla di cameramen e fotografi fin di prima mattina, l'onore di una (troppo) lunga intervista sulla rampa della sfilata, accanto all'altra sua auto in concorso, una bella e rara Ferrari 250GT Cabriolet Boano 1956, mai vista prima.

Una bella novità è stata quella di allineare le quattro superfornite (tutte prime nella loro classe), tra le quali scegliere il Best of Show. Ha aggiunto un po' di interesse alle ultime fasi del Ramp Show, cioè la sfilata

[1] Best of Show a Pebble Beach 2006: Daimler «Double-Six 50 Corsica Drophead Coupé» 1931, di Robert Lee. [2] Rolls-Royce «Silver Ghost Tourer» 1922 di John Harris durante il Tour d'Elegance. [3] Voisin «C23 Berline Gangloff» 1932, di David Sielecki. [4] Due "classiche" da entrambi i lati dell'Atlantico: Ferrari «250 Europa Berlinetta Pininfarina» 1954 e Packard «Model 840 Deluxe Eight Phaeton» 1931. [5] Voisin «C27 Ski Coupé» 1934 con tetto scorrevole, di Laurence Moch. [6] Voisin «C11 Coupé Lumineuse» 1927, di Peter & Merle Mullin.

dei tre premiati di ciascuna delle 25 classi e dei vincitori dei 16 premi speciali: sempre più lunga (quasi 4 ore), spesso noiosa.

All'imbocco della rampa, hanno fatto contorno alla Daimler l'Alfa Romeo 8C 2900B Berlinetta Touring 1938, prima alla Mille Miglia 1947, oggi di Miles Collier; la Bugatti 57C Cabriolet Voll & Ruhrbeck 1939 caratterizzata da un imponente e singolare radiatore "a cascata", della Patterson Collection, finora sconosciuta; la Mercedes-Benz 540K Autobahn Kurier 1939, dalle forme già note, impeccabilmente restaurata da Arturo e Deborah Keller, già vincitori del massimo premio nel 2001 con un'altra Mercedes.

Tutte e tre le non-prescelte hanno comunque ricevuto uno dei Trofei d'Eleganza, che si posizionano per importanza appena sotto il Best of Show. L'Alfa Romeo è stata consolata anche con il Mille Miglia Trophy, facendone la sola a ricevere tre premi.

Quest'anno, è tornato il "People's Choiche", cioè la scelta degli spettatori: sistema ben noto per rimediare una dimenticanza o equilibrare i riconoscimenti. E' stato assegnato alla Delahaye 135 Competition Court 1936, un coupé carrozzato da Figoni & Falaschi, della Patterson Collection. Avrebbe forse potuto essere più correttamente utilizzato per un ulteriore riconoscimento alla bellezza delle quattro Voisin portate dalla Francia da Laurence e Philipp Moch.

Ma le Voisin sono troppo lontane dallo spirito di Pebble Beach,

Delahaye dal 1894...

Di Francia e grandi auto francesi, gli organizzatori di Pebble Beach se ne intendono, anche se sono un po' fissati sugli ultimi anni Trenta. Lo confermano le 7 Delage, Delahaye, Voisin, Bugatti che hanno vinto il Best of Show negli ultimi 10 anni.

Questa preferenza ha trovato ulteriore conferma nella recente cooptazione di Richard Adatto nel Comitato di selezione. Adatto è un americano che ha scritto un paio di libri molto belli e informati sui carrozzieri francesi di quel periodo. Facile pensare che ci sia lui dietro la scelta di presentare quest'anno una sfilata di Voisin e Delahaye quale mai si era vista prima e che sarà estremamente difficile ricreare in futuro.

La Delahaye è una delle marche più antiche: fondata da Emile Delahaye (1843-1905) per produrre utensileria e, poi, motori stazionari a vapore e a scoppio, ha costruito il primo veicolo a benzina nel 1894. La società cresceva grazie agli autocarri e ai veicoli commerciali (famosi quelli per i pompieri), fino a diventare un gigante (per l'epoca) con le commesse militari nella prima guerra mondiale.

Bisogna arrivare al 1932 quando Charles Weiffenbach, alzaziano, alla guida della società dalla morte del fondatore, decideva di puntare sulle auto di lusso: una scommessa rischiosa negli anni della grande depressione economica e delle feroci lotte politiche e sociali. I vo-



lumi produttivi rimanevano comunque limitati e la società viveva grazie ai veicoli commerciali e militari.

La partecipazione alle corse, negli anni in cui la Bugatti era scivolata lontana dalle posizioni di testa, aiutava a sostenere la marca, anche se i risultati sportivi erano modesti.

La società affrontava con grandi difficoltà gli anni dopo il 1945 e, anche per l'età veneranda del management, decideva, nel 1954, la fusione con la Hotchkiss (altro marchio francese in crisi) e poi la chiusura definitiva.

Le 17 Delahaye, affiancate in riva all'Oceano, nella nebbia

di Pebble Beach, offrivano uno spettacolo emozionante, ma apparivano lontane dal loro mondo, cioè le declinazioni più sofisticate di Parigi: il Bois de Boulogne in una domenica radiosa di primavera, il giardino di Bagatelle durante un Concours d'Elegance dell'epoca loro, lo scalone dell'Opera Garnier la notte della prima, Place Vendôme per lo shopping da Cartier.

Le carrozzerie opulente di Figoni & Falaschi, Saoutchik, Chapron, Letournier & Marchand sono state pensate per quelle occasioni, quei posti, quelle dames con le loro irripetibili mises; oggi, con poche eccezioni, le grandi Delahaye appaiono

BUC come Fratelli Buccioli

A Pebble Beach, fuori concorso, era presente la Buccioli TAV8-32 berlina Saoutchik 1932: quella che, nelle intenzioni dei costruttori, doveva essere l'auto più bella, grande, meglio rifinita al mondo.

La TAV8-32 è una delle sei vetture prodotte con il loro nome dai fratelli di origine corsa An-

gelo (nato nel 1887) e Paul-Albert (1889-1981) Buccioli. Auto non solo grandi, ma innovative ai limiti delle conoscenze e delle tecnologie degli anni Trenta. Tra l'altro, era stata scelta la trazione anteriore realizzando un nuovo tipo di giunto, poi diventato di uso pressoché generalizzato.

Le prime auto, siglate Buc, costruite dal 1922, erano normali, ma tutto cambiava nel 1927, quando i due fratelli registrarono la marca Buccioli e, grazie all'ingegno e all'inventiva di Paul-Albert, avviarono il progetto e la costruzione delle sei TAV, di cui una mai completata.

Proprio la TAV8-32 è la sola che abbia trovato un acquirente, nel 1932: un temerario che, dopo un paio d'anni, l'ha parcheggiata per sempre, esasperato dalla totale inaffidabilità.

Alla fine del 1932, i Buccioli furono costretti a dichiarare fallimento. Solo tre TAV sono sopravvissute alla furia iconoclasta di Paul-Albert, assieme a qualche pezzo delle altre. ■

ch, tacitamente sintetizzato da Corrado Lopresto, unico italiano presente con la sua Isotta Fraschini 8ASS Castagna 1930: "Qui vince l'auto tolettata meglio, senza un pelo fuori posto".

Per lui, nemmeno un premio, ma si è trovato a combattere una battaglia in salita: dalla sua classe "European Classic 1925-1935 Open Early" è uscito il Best of Show. Per di più, annunciato.

Lopresto non aveva speranze con un'auto nella quale il massimo sforzo era stato riservato a conservare quanto possibile dell'originale. Al contrario, a Pebble Beach vale più una moquette rifatta, ma perfetta all'apparenza, di una originale, certosamente rimessa in ordine.

Lopresto l'ha presa bene, riconoscendo che bisogna adattarsi alle regole del gioco e modificare di conseguenza le pro-



strane, irreali, figlie spurie di un piccolo mondo di gente che non voleva vedere chi e cosa li circondasse e che cosa li aspettasse nell'autunno del 1939.

E' quindi rimarchevole che le Delahaye, già rare negli anni Trenta, siano state conservate in quantità tale da darci un quadro pressoché completo della loro varietà.

Tra il 1947 e il 1951, la marca ha dato ai carrozzieri francesi i telai per i loro ultimi esercizi stilistici, soprassalti finali di una visione dell'auto, dello stile e dell'eleganza ormai morta e sepolta.

La 135M 1947 carrozzata da Figoni & Falaschi nello stile "Narval", è peggio che brutta: è una caricatura estrogenata di auto aerodinamica e filante, con l'escrescenza sopra la griglia del radiatore (da cui il nome) che dà il colpo di grazia. Ma dove credevano di essere quei carrozzieri, ciechi nel mezzo di un'Europa in macerie, tutta concentrata nell'essenziale della

sopravvivenza e ricostruzione?

La 175S Roadster di Jacques Saoutchik, 1949, sembra concretare quanto una persona senza cultura e studi decenti, alle prese con il mettere in fila pranzo e cena, potesse pensare che fosse l'ideale della ricchezza fatta automobile: cromature sesquipedali, scialo di lamiera, misure debordanti, effluvi di rivestimenti in pelle che più cara non si può, buoni per un carico di donne addobbate con i vestiti più costosi, non certo i più eleganti. Insomma, una Audrey Hepburn incanaglita, ritratta da Fernando Botero.

Fortunatamente, non tutte le carrozzerie sono così fuori registro: certi coupé di Chapron con lo stile da lui chiamato "Vedette" sono degni di stare appena un passo dietro l'inarrivabile Bugatti Atalante o le successive Jaguar XK120 e Cisitalia 202 Coupé Farina, pietre miliari nell'evoluzione dello stile della carrozzeria. ■



3



4



5



6

[1] Delahaye «175S Coupé Saoutchik» 1949, di Ronald & Carol Benach. [2] La Bucciali «TAV 8-32 Berlina Saoutchik» 1932: avrebbe dovuto essere l'auto più bella del mondo. [3] Delahaye «Type 165 Cabriolet Figoni&Falaschi» 1939. [4] Roadster Indianapolis Schroeder Stevens 1950. [5] Ferrari «250GT Spyder Boano» 1956, di Robert Lee. [6] Delahaye «135MS Cabriolet Figoni&Falaschi» 1938, di Robert Owens. [7] Benz «200 HP Carrosserie Snutsel» 1913, di Wingard.

Una Blitzen Benz da 200 hp

George Wingard avrebbe forse dato più volentieri un braccio o una gamba invece della Maserati 300S "originale della squadra ufficiale" (parole sue) scambiata nel 2003 con la Benz 200 HP, che ha portato a Pebble Beach. Auto imponente, ben restaurata, con una carrozzeria etichettata "D&E Snutsel Père et Fils, 59-61 Rue Stevin, Bruxelles".

Ma di che Benz si tratta? Parecchi indizi fan-



7

no pensare che sia la sola Blitzen Benz (auto da corsa e da record, celeberrima) con carrozzeria 4 posti.

Della storia anteriore al 1920, quando ricomparve a Brooklands, si conosce soltanto che venne venduta nel 1913 a un signor Heje di Gand (Belgio). Certe fonti la identificano con il seriale 6, ma, in realtà, non si sa con certezza nemmeno quante Blitzen Benz siano state costruite tra il 1908 e il 1914 e quale sia stata guidata da chi nelle varie corse e record, in Inghilterra e negli Usa.

L'auto oggi di Wingard gareggiò a Brooklands con un certo successo fino al 1930 e venne poi ricostruita, senza badare a spese, dall'inglese Eric Millner. E' stata esposta per 47 anni al Museo della Scienza di Birmingham, Inghilterra. Wingard l'ha interamente restaurata, anche nel motore 4 cilindri 21,5 litri.

Se, come tutto concorre a dimostrarlo, questa Benz è "buona", si tratta di una delle auto più rare e importanti arrivate fino a noi attraverso un secolo quasi intero. ■

prie convinzioni. E' un atteggiamento ancora poco diffuso in questo ambiente. Comunque, a Pebble Beach, ci tornerà, per la terza volta, l'anno prossimo: per vincere.

Come sempre, è difficile osservare e afferrare il valore di tutte le auto in mostra nelle 4-5 ore in cui si può accedere al green della 18-esima buca di Pebble Beach, prima che inizi il Ramp Show.

Come sempre, la qualità, il valore, l'importanza di quanto esposto non ha paragone con nessun altro concorso d'eleganza al mondo. Ovviamente, non mancavano le auto "normali" o, peggio, discutibili, ma il fatto che 15 Ferrari, 7 Duesenberg, 9 Rolls-Royce, 9 Mercedes, 8 Packard facciano poco più che le ballerine di fila, conferma il livello di questo Concours.

FRANCESCO PAULETI ■