

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 DELBO
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-



OPEREVORI ITALIANI E INGLESI 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**

N°	ANNO	MARCA E MODELLO	TIPO CARRICAZIONE	CARRICAZIONE	N°	ANNO	MARCA E MODELLO	TIPO CARRICAZIONE	CARRICAZIONE
Anni 10									
01	1914	osca 1600	Spazio	VF Chini & successores	01	1955	Ferrari 212 Superamerica	Coupe	Foto Fazio
Anni 20									
04	1920	RR Phoenix I	Spazio	Janni	04	1954	Bentley 4 Continental	Coupe Roadster	H. J. Muller
05	1920	Mercedes 7/10SL	Spazio	Kerckhoff & Dorn	04	1955	Maserati A6G 2000	Coupe	Zagato
14	1924	Alfa Romeo RL	Coupe de Ville	J. Fendi	06	1955	Maserati A6G 2000	Coupe	Zagato
21	1929	Opel 75	2 Door Convertible	Chrysler	08	1954	Swallow Convert	Spazio Roadster	Swallow Convert
24	1929	Bugatti 40 A	Grand Sport	Bugatti	20	1967	Flat 1100	Coupe Prototipo	Vignale
Anni 30									
08	1930	Fiat 503	Spazio	Fiat	06	1951	Jaguar E-Type "Wet Pan"	Coupe	Jaguar
09	1932	Mercedes-Benz W120	Spazio Sport	Castagna	10	1953	Ferrari 401 Superamerica	Coupe Aerodinamico	Fiorifino
12	1931	Mercedes 7/16 E	Cabriolet	Castagna	12	1956	Lancia Flaminia Super Sport	Coupe	Zagato
16	1933	RR Phoenix I	Sedano de Ville	H.J. Muller	07	1967	Alfa Romeo Giulietta SZ	Coupe	Zagato
18	1938	Alfa Romeo 4.1116v	Spazio Sport	Mayfar	07	1963	Osca 1600 GT	Coupe	Zagato
20	1939	Alfa Romeo 1750M	2 Door Convertible	James Young	04	1965	Fiat 1300 GT	Coupe	DiBi
25	1939	Maserati 7/1152	Cabriolet	Thompson & Murray	06	1966	Alfa Romeo GT	Coupe	DiBi
26	1932	Alfa Romeo Phoenix I	Scoprirete Roadster	Bussone	00	1963	Ferrari 250 GT O	Barilatta	Scoprirete
30	1937	Bugatti 55	Roadster	Bugatti	04	1965	Commissario Jari	Coupe	Transport
32	1932	Mercedes 4.6 Liter 3	Linea-Chassis Road	Comica	Anni 70				
34	1934	Bugatti 40	Roadster	DiBi	11	1973	De Tomaso Pantera GTV	Coupe	DiBi
36	1938	Bentley 4 1/2	Drophead Coupé	H.J. Muller	06	1974	BMW 2.0 CSL	Coupe	Kamm
38	1937	Bentley Continental	Drophead Coupé	DiBi	09	1972	Maserati Boomerang	Coupe	Italmag
40	1937	Maserati 2000	Convertible 4 Door	Scotto	Show-car & oggi				
42	1937	MG WA	Open 4 Door Tourer	AGC	202	2006	Alfa Romeo 166	4 Door Coupé	Alfa Romeo
44	1939	Bugatti 57	Avvio Cabriolet	DiBi	004	1999	Fiat Tempra Petrol Scagnò	Coupe Convertibile	Battini
Anni 40									
40	1946	Daimler 130 M5	Cabriolet	King	030	2006	Alfa Romeo	Coupe	Flexis
46	1947	Isotta Fraschini	Cabriolet	DiBi	000	2005	Alfa Romeo	80 Sport	Alfa Romeo
50	1949	Lancia Aprilia	Cabriolet	Foto Fazio	010	2005	Ferrari 500C	Coupe 3+2	Italmag
51	1949	Alfa Romeo 2000 SC	Coupe	Scagnò	012	2005	Maserati Spyder 750	Coupe	Ferrari
54	1949	DeSoto 202 B	Coupe	Vignale	014	2006	Coupe	Mercedes	DiBi
Anni 50									
50	1951	Maserati A6G 2000	Spazio	Foto	016	2006	Renault Altia	Prototipo	Renault
56	1952	Ferrari 212 America	Coupe	Vignale	018	2006	Alfa Romeo 166	Coupe	Italmag
					022	2005	Volvo 940 GLE	Coupe Convertibile	Italmag
					024	2006	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 Pininfarina, 1989. Presentata da Peter Lindbergh (USA)

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE - Primo premio del pubblico a Villa d'Este
Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. Presentata da Gianni Corsetti (I)

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

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

TROFEO PININFARINA - Premio della Giuria alla più elegante carrozzeria Pininfarina
Ferrari 400 SA Special Pininfarina, 1983. Presentata da Peter McCoy (USA)

TROFEO ALFA ROMEO - Premio della Giuria alla più elegante Alfa Romeo
Alfa Romeo Prisma Equipments Limited, 1928. Presentata da Victor Miller (NL)

TROFEO ROYAL ASSOCIATION - Premio della Giuria al telefono più attento
Alfa Romeo Al 1500 Super Pininfarina, 1952. Presentata da John Boulton (USA)

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

TROFEO AUTOMOBILE CLUB DI CINA - All'auto più bella da più lontano
Bentley 4 1/2 Speed Coach, 1941. Presentata da Tony Suterloch (CH)

Veicoli di classe (Targa d'argento)

CLASSE A "GRAND AIR - È periodo di grande stile negli interni"
Alfa Romeo 600 770 X Zagato Coach, 1911. Presentata da Stefan Schögruber (D)

CLASSE B "COMFORTABLE ELEGANCE - Carrozzeria classica negli 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 spicce nei primi anni '30"
Maserati 400 710 SS Cabriolet Frugé & Maserati, 1933. Presentata da Peter van Nieuwen (NL)

CLASSE C "TEN-YEAR TURNAROUND" - Calibrati sempre dal 1930 al 1947
Bugatti Automobili d'Art Coach, 1928. Presentata da Peter Muller (USA)

CLASSE E "ITALIAN RENAISSANCE" - Auto di carrozzeria italiana del dopoguerra
Ferrari 410 SA Coach Pininfarina, 1958. Presentata da Peter E. Karlsson (USA)

CLASSE F "THE PERFECT LINE" - Esclusivo coach d'epoca
Maserati 400 2000 Coach 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 Speed Coach, 1941. Presentata da Neil Robert (CH)

Meccanici d'epoca (Targa d'argento)

Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. Presentata da Gianni Corsetti (I)

Bentley 4 1/2 Speed Sport Coach, 1940. 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 Zeger (I)

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

