

di Francesco Gandolfi

# Quando il Best of Show non è proprio così... the best!



Qualche perplessità sulle decisioni della giuria che ha presieduto, nel weekend tra il 21 ed il 23 aprile scorso, il consueto appuntamento sul Lago di Como del Concorso di Villa d'Este



**P**er il secondo anno consecutivo la scelta del Best of Show fatta dalla giuria del Concorso d'Eleganza Villa d'Este ha suscitato fortissime perplessità in chi era presente alla proclamazione del vincitore assoluto. Infatti, se nel 2005 la responsabilità doveva essere condivisa con il comitato di selezione - l'Alfa Romeo «TZ1» - «Canguro» di Bertone, vettura quasi integralmente ricostruita sulla sola base di foto e disegni mancando di tutta la parte anteriore, para-brazza compreso, non rientrava in nessuna

delle categorie FIVA ammesse a Villa d'Este e quindi non avrebbe dovuto nemmeno essere accettata - per la Ferrari «410 Super America Coupé Pinin Farina» del 1959, dichiarata vincitrice quest'anno, non è possibile neanche questa «chiamata di correo»: la responsabilità è tutta e solo della giuria.

È pensare che sembrerebbe invece più che attrezzate per saper definire una bella automobile, formata com'è da stilisti dell'auto del presente e del passato prossimo, da giornalisti automobilistici di vari Paesi e

**In apertura:** la Ferrari «410 SA Coupé Aerodinamica» del 1959 costruita Pinin Farina di Peter McCoy, vincitore del Trofeo Pininfarina. **Sopra:** la Fiat «127» del 1982 di Francesco Gandolfi.



# CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

PALESTINATI ITALIA  
(BMW Group)



da Charles Lord March, proprietario di Goodwood; già l'aver giudicato la «410 Super America» prima della classe «Italian Renaissance» era parsa una topica clamorosa, visto che la Ferrari era in competizione con due icone della carrozzeria italiana dell'immediato dopoguerra, la Cisitalia «202» e l'Alfa Romeo «Villa d'Este», e con una poco conosciuta Maserati «A6G 2000 Spyder Frua» del 1951, pure molto bella e fresca di

un restauro accuratissimo e perfettamente documentato.

Peccato, una triste fine per un evento che sino alle proclamazioni sopra descritte si era svolto in modo pressoché perfetto; splendido come sempre il Grand Hotel Villa d'Este, impeccabili gli staff dell'hotel e della manifestazione, ed infine, cosa più importante, gli iscritti: un gruppo di vetture di tutto rispetto, con 49 auto da collezione costruite tra il 1914 ed il 1974 e 12 prototipi e concept cars moderne, alcune delle quali presentate a Villa d'Este in prima mondiale assoluta.

Come sempre auto e partecipanti si sono radunati sulle rive del Lago di Como nel pomeriggio di venerdì 21 aprile, per concedersi un fine settimana che quest'anno ha avuto l'ulteriore beneficio di un tempo splendido, cielo terso e temperature mitigate dalle brezze del lago; nella mattinata di sabato le auto sono state schierate nei giardini dell'albergo, per essere esaminate dalla giuria e per essere votate dal pubblico presente.

Concluse le valutazioni della giuria e le votazioni del pubblico, è iniziata la sfilata delle auto con la presentazione di ciascuna, rito che si è ripetuto la domenica a Villa Erba. Nel corso della sfilata a Villa d'Este sono stati consegnati, sia alle auto da collezione che ai prototipi, i premi speciali e quelli assegnati dal referendum tra il pubblico, mentre la domenica sono stati assegnati i premi per il primo ed il secondo di ogni classe e quelli del referendum del pubblico presente a Villa Erba.

Tanto a Villa d'Este che a Villa Erba il

## EVENTI/Concorso d'Eleganza di Villa d'Este

pubblico ha dimostrato sensibilità e buon gusto, premiando il sabato la Isotta Fraschini «BASS» carrozzata Torpedo Sport di Castagna nel 1930, e la domenica la Bugatti «Araavis Cabriolet» di Gargloff del 1939 dell'americano Peter Mullin, vettura vincitrice di un trofeo già a Pebble Beach l'anno scorso; tra le concept car, fino settimana trionfale per l'Alfa Romeo «BC Spider», realizzata nel 2005 dal Centro Stile della Casa e presentata al pubblico per la prima volta proprio a questo concorso di eleganza da Wolfgang Egger, che dirige con tanta passione e bravura il Centro Stile stesso: la Spider ha vinto il referendum sia a Villa d'Este che a Villa Erba, esattamente come era avvenuto nel 2004 per la versione coupé. Si può sperare di vedere un'auto di serie derivata da questa «BC»? La speranza dei molti innamorati dell'Alfa Romeo è non solo è proprio questa.

Per le auto da collezione le classi erano 8: nella prima, chiamata "il Periodo di Gloria delle Torpedo", particolare tenerezza suscitava la Lancia «Theta» del 1914 ma da mozzare il fiato erano due Mercedes, una «700SS» del 1928 carrozzata Fernandez & Darrin e una «770K» del 1931 carrozzata Castagna, e la già menzionata realizzazione del 1930 di questo grande carrozziere milanese su telaio Isotta Fraschini «BASS»: la «770K» ha vinto la classe con l'isotta seconda. Entrambe avrebbero potuto sperare nel Trofeo BMW Group per la più bella auto del concorso: anche se, ovviamente, solo la Mercedes era a questo punto rimasta in lizza, dato che il cocco per il Best of Show è riservato alle auto vincitrici di classe.

Per la seconda classe, riservata alle carrozzerie chiuse degli anni Venti e Trenta, erano presenti solo quattro vetture che han-



### Quelle strane Concept C

L'ultimo week-end di aprile ha celebrato una nuova stella: l'Alfa Romeo «BC Spider» realizzata dal Centro Stile Alfa Romeo. Immersa in uno scenario da favola e sfidata da concept car ammirabilissime, la «BC Spider» ha ottenuto, da una giuria internazionale di esperti, il Villa d'Este Design Award, e dal pubblico il BMW Group Design Award.

Grazie a linee morbide e a caratteristiche tecniche affascinanti, la «BC Spider» ha conquistato tutti fin dal debutto fieristico avvenuto lo scorso anno a Pebble Beach, e a Villa d'Este, alla sua prima apparizione sulla scena europea, ha battuto tutti gli sfidanti.

L'Alfa «Diva» è stata invece uno degli esemplari più ammirati: costruita da Elias in collaborazione con la scuola di design E-spera di Franco Scaro, è un esemplare che si ispira alle forme dell'Alfa Romeo «33» stradale, modello in cui coesistono soluzioni meccaniche sofisticate e un design retrò che ben impersona lo spirito sportivo del marchio.

Tra le altre proposte italiane a sottolineare tutta la passione italiana per la cultura dell'automobile, è stata esposta la Ferrari «575 GTZ», realizzata da Zagato interamente in alluminio e considerata un tributo



no consentita una scelta facile a favore di una Rolls Royce del 1939 di James Young; sotto erano invece i concorrenti della classe "Convertibili Sportive dei primi anni Trenta", con tre belle Bugatti, un'importante Mercedes «710SS» carrozzata Thrupp & Maberly ed una bella Invicta Low Chassis Tourer di Corsica - la giuria ha gustosamente premiato la Mercedes, con la Bugatti «55 Roadster» del 1932 seconda.

Tra le Cabriolet europee dal 1936 al 1947 vi era una regina assoluta, la Bugatti «Avus Cabriolet» di Gangloff del 1939, già menzionata come vincitrice del referendum a Villa Erba e più che qualificata pretenden-

te alla coppa per la Best of Show; quanto meno le è stata riconosciuta la vittoria di classe, seguita da una molto meno eccitante Bentley di Mulliner del 1936.

Della classe E, quella della Ferrari «410 Super America» si è già detto in dettaglio; la F. «Esclusivi coupé fastback europei», è stata vinta con pieno merito dalla Maserati «466 2000 Berlinetta Zagato» del 1956 del customiano David Sydnock, un fedelissimo, almeno sino ad oggi, di Villa d'Este, dove ha portato Zagato fantastiche, su meccaniche Alfa Romeo, Aston Martin e Ferrari. Sorprendente seconda la Jaguar «E-Type», premiata forse per essere stata quella della presenta-

di Ferrari «250 GT» del 1956.

Costruita su base Ferrari «612» segnata da la «Scaglietti Pininfarina» e la «G550» alla Italdesign di Giugiaro, quest'ultima vincente per festeggiare i 50 anni di attività della Casa nel mondo dell'Automobile.

Tra le proposte italiane la Piantea «Blindage 75», vettura realizzata dalla Cesa torinese in collaborazione con Maserati e Motorola, vincitrice lo scorso anno del prestigioso Gran Vullpen Classic Concept Award e del titolo Automobile di Belle del mondo.

Infine, l'ultima fatica del design di Bertone, la «Svagnà», una quattro posti sviluppata su base Fiat Grande Punto con carrozzeria trasformabile coupé-cabriolet e una linea dinamica e aggressiva.

Tra le concorrenti straniere segnaliamo la coupé Russo-Baltique Impression (marchio uscito poco dopo la rivoluzione rossa) caratterizzata da un corpo mastodontico in fibra di carbonio; la «Zafar», proposta

e sviluppata dalla Rinspeed in collaborazione con la Bayer Material Science sulla base meccanica della Porsche «997 Carrera»; vettura per la quale è stata utilizzata una vernice composta da cristalli Swarovski e il

che il tetto panoramico è in grado di ricamarsi con la semplice pressione di un tasto.

Tra i modelli realizzati sotto le insegne della «Union Jack», la Aston Martin «Rapide», un coupé a quattro porte dal design ar-

monioso che nasconde la sua natura di quattro porte; e la Rolls-Royce «101EX», un modello sperimentale con cui affrontare il ventunesimo secolo. In rappresentanza del gruppo Volkswagen, la «Ecoracer» proposta in tre configurazioni diverse: coupé, roadster e speedster.

Tra le proposte francesi, i prototipi Citroën e Renault, rispettivamente la «C-Sportlounge» dalla linea talmente affusolata da conferire un'aerodinamica da record (Cx di 0,26), e la «Alta» dalle linee morbide e sportiveggianti a coda tronca, che offrono una visione originale e futuristica di autovetture familiari dalla sportività esasperata.



[1] Maserati «Boomerang» del 1972 di André Binda. [2] Maserati «466 2000» del 1956 di David Sydnock. [3] Ferrari «410 SA» del 1959 di Peter S. Kalikow, Best of Show. [4] Aston Martin «DB3» del 1956 di Peter Livanos. [5-6] Ad

ROBERTO MOTTA ■

zione ufficiale di questo certamente importante modello al Salone dell'Auto di Ginevra del 1961 - è comunque indiscutibile che sia la Bentley «R Type Continental» del 1954 che la Ferrari «400 SA» del 1963 sembrano avere maggiori titoli alla seconda piazza. La Bentley ha ricevuto il trofeo della FIVA come miglior vettura conservata del Concorso ma vi sono molti interrogativi sui criteri di assegnazione sia di questo premio che di quello per il miglior restauro, se è vero che ad alcuni concorrenti è stata rifiutata la possibilità di esibire la documentazione del restauro fatto alla vettura esposta. Anche alla Maserati, prima di questa classe, venivano riconosciute buone possibilità per il Best of Show.

Abbastanza irrilevante la classe G, «Vetture sportive di piccola cilindrata», vinta da un'OSCA «1600 GT Zagato» del 1963 davanti ad una «Giuletta Zagato» «Code tronca» di un anno più giovane. L'ultima classe tra le vetture da collezione, «Vetture da competizione del dopoguerra», era invece ricca di auto molto interessanti, anche se ad esse è stata aggregata la Maserati «Boomerang» di Gugiaro, arrivata per strada da Nizza; meritatissimo primo posto alla Serenissima «Jet Competizione» del 1965, in condizioni spettacolari, con seconda la Ferrari «1600 MM/53» della Pinin Farina. La splendida Ferrari «250 GT» del 1963 di Brendan Wang è stata consolata, piuttosto incongruamente, con il Trofeo Carlo Felice Bianchi Anderloni, in passato riservato alla più bella vettura carrozzata dalla Touring, ma quest'anno trasformato in premio speciale della giuria, a ricordo del grande carrozziere scomparso nel 2003 e ottimo Presidente della stessa in tante edizioni di Villa d'Este dell'era moderna.

Ancora più incongrua l'assegnazione del Trofeo Pininfarina, che è rimasto da destinare, sempre su designazione della giuria, alla Pininfarina più bella; è stato attribuito alla Ferrari «400 SA Coupé Aerodinamica» del 1963, aprendo un grosso interrogativo: se

**[1]** Inotta Fraschini «8 A SS» del 1930 di Corrado Lopresto carrozzata Castagna, Coppa d'Oro di Villa d'Este. **[2]** Rolls-Royce «Phantom I» del 1928 carrozzata Jarvis di Victor Mullin. **[3]** La carrozzeria Gangloff ha fabbricato questa Bugatti «57» del tipo Aravis nel 1939, presentata da Peter Mullin. **[4]** BMW «319». **[5]** Maserati «A6G 2000» carrozzata Frua del 1951 di John Bookout. **[6]** Realizzata dalla Karmann questa coupé BMW «3.0 CSL» del 1974 di proprietà di Tony Badenoch.



### A proposito di Best of Show...

**F**rancesco Gandolfi, che è l'autore di questo articolo e che collabora regolarmente con la nostra rivista, si dichiara «amante delle automobili sin dalla nascita», il che appare francamente eccessivo. Ha cominciato ad interessarsi d'automobilismo d'epoca nel 1977, quando ha tirato giù dal cavalletto la BMW «507» di famiglia, acquistata dal papà nel 1957 e dichiarata da pensione nel 1970.

Il desiderio di ritrovare un'altra auto di famiglia, l'«Aurelia B 20» con il telaio 3150, l'ha portato in contatto con il collezionista organizzato, facendolo essere uno dei fondatori del Registro Aurelia italiano, del quale cura la segreteria. La «B 20» di famiglia non l'ha mai ritrovata ma nel corso degli anni ne ha avute alcune, arrivando a quella che considera la definitiva, separata da quella di casa da 19 numeri di telaio e 833 numeri di targa e con lo stesso schema cromatico.

Ricercao l'«Aurelia» si è imbattuto in alcune altre auto di suo gusto, per acquistare le quali ha trovato motivazioni sempre più improbabili, legate a suo dire ai ricordi della famiglia: dell'infanzia, dell'adolescenza e quant'altro; appassionato dell'estetica più che della meccanica delle vetture, dice che con pochissime eccezioni (l'«Aurelia» prima tra tutte) il suo cuore batte solo per

vetture che dovrebbero essere usate per le spozioni e mai guidate perché possono usarle regolarmente. fatto che quando ha preso parte al Concorso di Eleganza di Pebble Beach con l'Alfa Romeo «Villa d'Este» si è arrivato in sbrado, guidando da San Francisco a Carmel e ritorno.

Partecipa regolarmente a concorsi di eleganza - Bagatelle, Hurlingham, Schwetzingen, Villa d'Este, più la già menzionata Pebble Beach ed altri minori - e si dichiara buon pendente per lunga assuefazione; in realtà le sue auto hanno ottenuto non pochi premi, tutti importanti. Quest'anno ha preso parte a Villa d'Este con la Cistalia «202» menzionata nell'articolo; conoscendola bene da molti anni mi sento di garantire per socialmente che le critiche severe espresse sull'operato della giuria non dipendono assolutamente dal fatto che la Cistalia non abbia vinto nulla. Francesco sottolinea anzi come il più grande errore, dopo l'assegnazione del Best of Show alla peggio che mediana Ferrari «410 Super America Coupé Pinin Farina», sia stato ignorare l'Alfa Romeo «Villa d'Este», modello che dal Concorso ha avuto ma che al Concorso ha anche dato molto. Non si era mai visto che una Villa d'Este a Villa d'Este non ricevesse nessun riconoscimento e ad avviso di Francesco



la giuria designa come auto più bella di tutto il concorso una vettura disegnata dalla Pininfarina, come può la stessa giuria assegnare ad un'altra il trofeo per la Pininfarina più bella?

In conclusione un'edizione che lascia estremamente perplessi e preoccupati, viste anche le a stento soffocate manifestazioni di clamoroso dissenso che stavano partendo dalla platea alla proclamazione del vincitore: per rilanciare il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, dalla reintroduzione nel 1995, si sono voluti sforzi ed investimenti imponenti, per fargli perdere il prestigio e la risonanza internazionale tanto faticosamente acquisiti: può bastare un nulla, dopo gli errori delle ultime edizioni.

Quali rimedi si possono suggerire? Il più urgente potrebbe essere un radicale rinnovamento della giuria, immutata da sempre salvo che per fristi eventi naturali, onde eliminare quella rassegnata approssimazione

sulla presente quest'anno era certamente la più autentica e la più originale tra tutte quelle sfinate sulla passerella di Cernobbio dal 1995 ad oggi. C'è da credergli, visto che conosce bene il modello e che ne ha spunto anche lui una, che un premio a Villa d'Este l'ha avuto: quest'anno la Villa d'Este era in classe con la Cisitalia e quindi, con Francesco ipoteticamente in grado di tentare le scelte della giuria, la Cisitalia avrebbe al massimo potuto ambire al secondo di classe, posizione per la quale dichiara di essere molto combattuto tra appunto la Cisitalia e la Maserati -ABO 2000 Spyder Tour del 1951, nel catalogo erroneamente datata del 1952. **MaC**



che sembra oggi pervadere l'esame delle vetture. Se si sceglie questa strada sarà probabilmente opportuno rivedere i criteri di scelta, rinunciando all'internazionalizzazione a tutti i costi dell'evento, dettata dal nostro atavico provincialismo: in Italia ci sono esperti dell'automobile di ieri e di oggi, esperti di design, storici e quant'altro in grado di assicurare giudizi ben migliori di quelli degli ultimi anni. Sarebbe anche opportuno inserire in giuria, oltre ad almeno un collezionista, categoria oggi assolutamente as-

sentita che potrebbe apportare conoscenze importanti, anche un paio di restauratori professionisti come componenti a pieno titolo o anche come semplici consulenti; i loro consigli possono essere utili soprattutto per risolvere eventuali parità e per verificare l'accuratezza dei restauri (sempre che si voglia continuare ad assegnare un premio al migliore) ed eventuali originalità, asserite ma non sempre convincenti.

FRANCESCO GANDOLFI ■

