

# PRIMA DELLA

# Classe



#### Coppe di famiglia

Sopra. La gioia della famiglia Lopresto, con il vincitore Corrado, la moglie Elena e la figlia Dora.

Dalla coppa d'oro fa capolino Paolina, la mascotte di famiglia.

A destra. La presentazione alla giuria dell'Alfa Romeo "6C 2500 SS" del 1942; s'intravede alla guida la giovanissima Dora Lopresto.

#### Eleganza poco inglese

L'Alfa Romeo "33 Stradale" dell'inglese Clive Joy, presentatosi alla premiazione in modo molto informale: l'auto ha vinto sia il premio della giuria sia quello del pubblico.

Convincere mia figlia Dora a restituirmi il volante è stata senz'altro la parte più difficile di questa terza vittoria a Villa d'Este...". A pronunciare queste parole, una volta conclusa la premiazione del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, tenutosi il 21-22 maggio, è l'architetto Corrado Lopresto, appena sceso dalla macchina e con ancora in mano un'imbarazzante quantità di coppe. In effetti, l'edizione 2011 della celebre kermesse, ancora più "rarefatta" del solito per l'incredibile livello delle vetture iscritte, ha offerto tantissimi spunti ed alcuni piacevoli fuori programma.

Ha iniziato lo stesso Lopresto, lanciando la moda - subito seguita da altri concorrenti - di cedere il volante per la sfilata davanti al pubblico alla sua giovanissima figlia, per nulla intimorita dalla situazione, dal pubblico e dal carattere corsaiolo dell'Alfa Romeo "6C 2500 SS" Bertone (1942) di famiglia.

Ad aggiungere il coup de théâtre, invece, il meteo: dopo una giornata inondata di sole, al momento della consegna del trofeo al vincitore della giornata di sabato, la tanto agognata coppa d'oro, si è scatenato un vero e proprio diluvio, di tale intensità da convincere la giuria a rinviare la consegna dei trofei al giorno dopo, nella cornice di Villa



#### Prototipo di casa Daf

Sopra: L'esemplare unico di Daf "65 Siluro" (1968) di Michelotti, ora di proprietà del museo della Casa olandese, dopo essere rimasto esposto per anni nel giardino di casa Michelotti.

L'Alfa Romeo fa man bassa di trofei. Merito anche del collezionista Corrado Lopresto, che ci ha spiegato che per vincere bisogna essere... originali

testo e foto di Massimo Delbò



**Premiata a Pebble Beach**  
 In sfilata alla sfilata la "Delage D8S" roadster De  
 ars del 1933, vincitrice del Best  
 Show a Pebble Beach 2010: appartiene al  
 collezionista americano James Patterson.



**Uno svizzero in "California"**  
 La Ferrari "250 GT Spider California SWB" del  
 1963 del collezionista svizzero Jean-Pierre Slavic.  
 Una delle pochissime equipaggiate direttamente  
 dalla Casa con l'hardtop in alluminio.



**L'ultima rimasta**  
 Nell'affascinante cornice dei giardini di Villa d'Este,  
 sfilata la Delage "D8 105 S Coupé" Autobineau del  
 1935, l'unica sopravvissuta dei quattro esemplari  
 prodotti con questa carrozzeria.



**Bellezze al parterre**

Sopra. Il fascino e l'eleganza del concorso italiano più famoso del mondo non si ferma alle sole auto, ma si estende anche al pubblico.

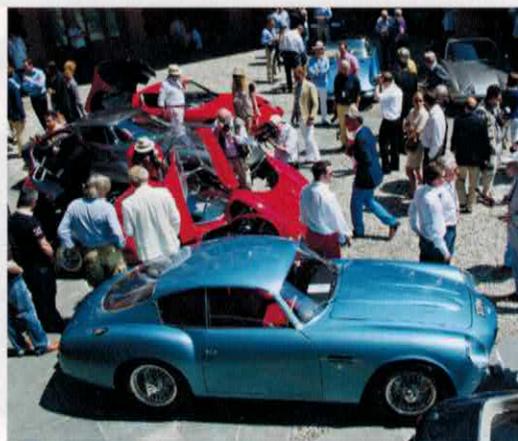
Sotto. L'Alfa Romeo "33/2" del 1968 del collezionista italiano Alessandro Carrara, splendida nelle sue condizioni di assoluta originalità.

Erba. Questo ha permesso al vincitore di ricevere un bagno di folla ancora maggiore, vista la presenza del pubblico, e all'Alfa Romeo di celebrare un trionfo, dato che gli altri due premi principali - quello del pubblico di Villa Erba, la domenica, e quello della giuria - sono andati entrambi all'Alfa "33 Stradale" berlinetta carrozzata Scaglione (1968) del collezionista inglese Clive Joy.

"In effetti - continua Lopresto - è stata dura trovarsi a competere con vetture di questo calibro, come la Delage 'D8S' con carrozzeria roadster firmata De Villars del 1933, ultima vincitrice del Best of Show a Pebble Beach o come la Delage 'D8 120 S Coupé' Portout del 1938, massimo esempio di carrozzeria aerodinamica degli anni 30. Vetture quasi perfette, con storie affascinanti, portate dai più importanti collezionisti del mondo.

Devo dire grazie a tutti gli amici e ai collaboratori che mi hanno dato una mano e che sono arrivati a prestarmi le gomme, le "Stella Alpina" originali, introvabili, per darmi qualche 'particolare vincente' in più. Oggi, viste le condizioni generali di assoluta eccellenza delle vetture in concorso, sono i dettagli che fanno la differenza: come la borsa attrezzi originale, nel mio caso versione speciale e quindi diversa da quella di serie.

In tanti mi chiedono come mai le mie auto piacciono e vincono sia i premi del pubblico sia quelli della giuria. L'unica risposta che sono riuscito a darmi è che, rispettando in modo assoluto l'originalità, riesco a far sì che le mie auto trasmettano il messaggio più autentico dello stilista e del carrozziere e, per questo, esprimano qualcosa in più rispetto alle concorrenti. Per me, poi, questo terzo successo ha anche un sapore parti-



**Un po' inglese e un po' italiana**

Tra il pubblico del sabato, in primo piano l'Aston Martin "DB4 GT" Zagato (1963) del collezionista inglese William Loughran. Una delle sole 19 costruite, l'unica in livrea azzurro metallizzato.



All'Aurelia 2500  
 targata Roma 227684  
 Fiore bellissimo della nostra giornata...  
 Ci ha fatto passare momenti straordinari,  
 Non ti dimenticheremo mai!  
 Spazio di pace a chi ti ha coccolato  
 Fin'ora con grande affetto: Emanuela  
 ed Efisio Carutti.  
 Affettuosamente con amore il nostro incontro  
 tutti insieme Antonella e Franco  
 Lualdi Interleghi  
 Efisio Carutti  
 Tel. no. 19222222

**Con una dedica speciale**  
 La Lancia "Aurelia B24 S" (1955)  
 del collezionista italiano Efisio  
 Carutti, qui con al fianco la figlia  
 Eleonora; la "B24" è la destinataria  
 della toccante missiva riportata  
 a fianco, a opera dei suoi primi  
 proprietari, gli attori Antonella  
 Lualdi e Franco Interleghi.

colare: esattamente dieci anni fa, nel 2001, debuttai al concorso e mi aggiudicai la prima vittoria. Oggi celebro la terza con mia figlia al volante, a dimostrarmi che la passione si è trasmessa, che lei, come altri della sua età, sanno ancora riconoscere e amare un'opera d'arte, per la sua forma e per il suo significato storico.

Una nota piacevole, poi, il crescendo dei collezionisti italiani: alcuni anni fa avevamo ancora molto da imparare, come presentazione e cura dei dettagli, dagli americani.

Ora vedo che ci sono altri che riescono a presentare in modo consono le proprie auto, alcune volte esemplari veramente interessanti, come la Lancia 'Aurelia B24 S' del 1955 o l'Alfa Romeo '8C 2300' cabriolet Pinin Farina del 1932, entrambe con una storia fantastica alle spalle. Che nell'anno del 150° d'Italia un italiano, che si porta la macchina a Villa d'Este sul carrello e se la lucida da solo riesca a vincere il trofeo di casa, con una vettura prodotta nello Stivale, è davvero un piccolo grande sogno che si avvera".

A coronare l'ottima performance del made in Italy, ci hanno pensato poi i cinque (degli otto) premi di classe andati a vetture nostrane, come pure quattro menzioni speciali della giuria. **R**



**Quando un rosso non basta**

Hispano Suiza "K6" del 1936, con carrozzeria padster bicolore firmata Saoutchik. Da notare le ampie uscite d'aria dal cofano motore, necessarie per raffreddare il 6 cilindri da 5184 cm<sup>3</sup>.



**Rarità spider**

La Siata "208 S" (1953) dell'americano Robert Davis. La carrozzeria spider è firmata Motto, il motore deriva dalla Fiat "8V". Ne furono costruiti soltanto 35 esemplari.



**Sbarcata da Oltreoceano**

Sempre ammiratissima la Fiat "8V" del 1953, qui con carrozzeria di serie, disegnata da Rapi. In totale ne furono prodotte 114. Questa è di proprietà dell'americano Martin Gruss.