

# TANTA ELEGANZA A TORINO

*Grande successo di pubblico per la manifestazione riservata a vetture italiane costruite fino al 1950 – Rievocazione di un defilé degli anni Venti*

di Luca Gastaldi

**T**orino rivendica un nuovo primato in campo automobilistico. Questa volta niente tecnica, niente innovazioni, niente produzione ma un concorso d'eleganza. Pare che la città sabauda abbia ospitato il primo concorso d'eleganza mai organizzato in Italia: la prima edizione risale infatti al 21 maggio del 1923, anticipando così quello di Villa d'Este che è iniziato nel 1929.

La manifestazione riscosse un successo inaspettato, tanto che l'anno seguente, dall'11 al 15 giugno, l'Automobile Club Torino, insieme all'Associazione Pro Torino, organizzò la seconda edizione. La competizione – se così si può definire – si svolse al parco del Valentino con la presenza di Sua Maestà Vittorio Emanuele III e vide la partecipazione di 45 vetture. Tra le vincitrici delle varie categorie, troviamo la Bugatti carrozzata Gotteland e Mossotti del duca Francesco Salviati, la Lancia Trikappa carrozzata da Farina, la Fiat 519 con carrozzeria Farina dell'ingegner commendator Alcide Bona, l'Isotta Fraschini con carrozzeria Castagna di Baj Eggeling. Dopo una interruzione di quattro anni, il 1° novembre del 1928 fu organizzato il terzo Concorso di Eleganza che contò 160 iscritti divisi in quattro categorie: vetture fino a 1500 cm<sup>3</sup> di cilindrata e carrozzeria non di serie; vetture con cilindrata maggiore di 1500 con carrozzeria non di serie; vetture con carrozzeria di serie dello stesso costruttore dello chassis; autobus o torpedoni per servizi di linea o turistici. Il concorso si svolse a fasi alterne negli anni a seguire ed ottenne sempre grandi successi, ma fu interrotto dopo il 1939 dalla Seconda Guerra Mon-



## Classifica finale

### CATEGORIA A (vetture sport a 2 posti)

#### Alfa Romeo 8C 2300 del 1932

Dal Museo Alfa Romeo un esemplare della vettura stradale più veloce dell'epoca, ultima versione della 2300 8C di Vittorio Jano. Ha una carrozzeria speciale aerodinamica allestita per la 24 ore di Le Mans del 1938, dove ottenne la velocità massima.

### CATEGORIA B (vetture chiuse a 2 o più posti, carrozzeria di serie)

#### Fiat 501 Berlina del 1921

Fantasiosa realizzazione dell'ufficio progetti Fiat diretto da Carlo Cavallotti. Piccola e formidabile, tanto da subire molteplici trasformazioni, dal camioncino alla macchina da corsa. Questa è la berlina classica.

### CATEGORIA C (vetture chiuse a 2 o più posti, carrozzeria fuori serie)

#### Lancia Astura 241 IV Serie Coupé Pininfarina del 1933

La lussuosa 8 cilindri Lancia, successiva alla Dilambda, è la classica berlina sulla quale sono state allestite versioni fuori serie di grande prestigio. Tra le migliori carrozzerie. Questa la Coupé speciale Pinin Farina.

### CATEGORIA D (vetture trasformabili, carrozzeria di serie a 2 o più posti)

#### Lancia Lambda Torpedo I Serie Farina del 1923

La celeberrima prima auto al mondo, di serie, con carrozzeria sportiva. Sospensioni anteriori indipendenti e ammortizzatori idraulici. I suoi particolari tecnici sono innumerevoli e senza confronto con le auto dell'epoca.

### CATEGORIA E (vetture trasformabili, carrozzeria fuori serie a 2 o più posti)

#### Lancia Astura 241 Cabriolet Pininfarina del 1938.

Ancora una interpretazione di questo importante modello Lancia. Qui il cabriolet detta tipo Bocca dal nome del celebre concessionario di Biella.

diale e non fu più ripreso.

Il concorso d'eleganza per automobili è stato finalmente rispolverato, grazie all'impegno dell'Automobile Club Torino, che si è avvalso, inoltre, del patrocinio dell'A.S.I. (Automotoclub Storico Italiano). "Da tempo il nostro sodalizio (primo ACI in Italia, ndr) affianca tutto ciò che sta intorno all'auto, dal museo ad altri eventi collaterali – ha ricordato il presidente Piergiorgio Re – ed è per tale ragione che abbiamo riproposto questo affascinante concorso, oggi riservato alle auto d'epoca. L'intenzione è quella di proseguire in futuro – ha concluso Re. Il prossimo anno ci inseriremo nel circuito nazionale, fra due anni vogliamo che diventi una manifestazione internazionale". In risposta, il presidente del-



l'A.S.I., Roberto Loi, ha ricordato che "Stare fra la gente con le auto storiche è molto importante, si trasmette cultura e si offre l'opportunità di far apprezzare le cose belle che l'uomo è stato in grado di costruire". Con queste premesse, domenica 21 maggio, piazza Castello, nel cuore di Torino, si è trasformata in un salotto per ospitare le auto iscritte al concorso, tutte in rappresentanza di marchi italiani e tutte costruite entro il 1950. Così è stato anche nelle piazze Carlo Alberto, Corpus Domini e Palazzo di Città. Il sindaco Sergio Chiamparino ha commentato: "Un'invasione pacifica che testimonia quanto la nostra città abbia partecipato alla creazione di questi oggetti. Dobbiamo ricordare che le principali case automobilistiche sono nate qui e che i più famosi carrozzieri del mondo disegnano ancora a Torino". L'ACI è nato qui, l'ASI ha la sua sede, qui c'è la Fiat. Con la collaborazione della Promauto, della Città di Torino, della Regione Piemonte e di Reale Mutua Assicurazioni, il concorso d'eleganza ha visto la partecipazione di 45 selezionate vetture, oltre a 9 auto fuori concorso dei modelli più significativi dei marchi Alfa Romeo (presente in forze con il Museo Storico di Arese), Lancia, Fiat, Lamborghini e Autobianchi. Da segnalare la presenza di auto assolutamente prestigiose e rare, come le Diatto 18 HP (1911) e Tipo 20 A Weymann (1924, por-

tata al Concorso da Emanuela Diatto, figlia del costruttore torinese), la Lancia Alpha Miller del 1908 e la Bianchi S9 tipo lusso Superga del 1936. La vettura più bella eletta dal pubblico (sono state scrutinate oltre 5000 schede), è risultata l'Alfa Romeo 8C 2900 Speciale Le Mans Touring del 1938, messa a disposizione - insieme ad altri modelli - dal Museo Storico Alfa Romeo che ha sede ad Arese. Il primo premio della giuria tecnica, presieduta da Roberto Loi e composta da Rodolfo Gaffino Rossi (direttore del Museo dell'Automobile di Torino), dal designer Lorenzo Ramaciotti, da Oscar Cappellano (commissione culturale A.S.I.), da Giorgio Formini (presidente Lancia Club Italia) e dai giornalisti Nanni Barbero e Gian dell'Erba, è andato alla Lancia Astura 241 Cabriolet Pininfarina del 1938.

La manifestazione ha riscosso notevole successo anche fra le autorità cittadine. Sono intervenuti, fra gli altri, l'onorevole Rocco Buttiglione, il prefetto Goffredo Sottile, Sergio Deorsola (assessore regionale al Federalismo e Decentramento), Paolo Peveraro (assessore al Bilancio), Gian Luigi Bonino (assessore Tributi e Catasto). Ad ammirare la storia dell'auto anche Luca De Meo, brand manager di Fiat Auto, e Pasquale Oliveri, responsabile del Centro Storico Alfa Romeo.

pagina a sinistra, alle prime edizioni del concorso di eleganza, ospitato nel Valentino.

Questa pagina, in Lancia Astura 241 Cabriolet Pininfarina del 1938, vincitrice del premio della giuria tecnica. Il primo premio, l'Alfa Romeo 8C 2900 Speciale Le Mans Touring del 1938. È quella preferita dalla giuria popolare.

