

REGINE A RE

Una manifestazione giovane che non è più solo una promessa: alla sua quarta edizione, "Regine a Re" si qualifica come il più importante Concorso di Eleganza italiano! Il successo di quest'anno è andato oltre le aspettative e già si pensa a una quinta edizione internazionale!

Guardate

Alla quarta edizione, "Regine a Re" (26 maggio) il Concorso d'Eleganza che dal 1999 viene organizzato a Reggio Emilia dal Camer e dalla Scuderia Tricolore, ha spiccato il volo. La qualità dei veicoli selezionati (auto e moto) e la loro provenienza (da tutta Italia), ne hanno fatto un evento nazionale destinato a crescere; già si intravede infatti la possibilità di farne una manifestazione internazionale. La bellezza della scenografia (il Concorso si tiene nell'elegante Centro Ippico di Reggio



... a vista

Emilia), la qualità dell'accoglienza e i fantastici premi messi in palio (tutta argenteria d'epoca inglese tra cui alcuni trofei sportivi antichi) hanno fatto breccia tra gli appassionati che quest'anno hanno dovuto mettersi in fila per poter essere ammessi al Concorso di Reggio. Moltissime infatti le richieste e, conseguentemente, sempre più alta la qualità e l'importanza delle vetture selezionate.

A rendere ancora più significativo il Concorso è stata poi la presenza di una giuria di particolare qualità che vedeva come presidente l'ingegnere Carlo Felice Bianchi Anderloni coadiuvato da una com-

Di Michele Marchiano. Foto Studio Thomas Simon



missione di esperti ASI che qui, a Reggio Emilia, ha applicato per la prima volta il nuovo Regolamento recentemente varato dalla Commissione Nazionale Manifestazioni e dalle Commissioni Tecniche Nazionali auto e moto.

Risultato, un ventaglio di proposte degne di figurare, per la qualità dello stato, in qualsiasi Concorso internazionale, ma anche occasione unica per modelli anche "minori".

A Reggio non trovano ospitalità solo i "mostri" Ferrari, Rolls-Royce, Bugatti... C'è una simpatica "apertura" anche verso i modelli minori su cui merita insistere. Fa infatti piacere trovare vetture "normali" come una Lancia Appia o una Fiat 1400 (anche se ancora solo in versioni fuoriserie e perfettamente mantenute); altrimenti si finisce col credere che il collezionismo storico più che un fenomeno culturale è solo un investimento economico.

A Reggio non sono mancati nemmeno alcuni "esordi" importanti. Qualche esempio: si è vista per la prima volta una Fiat 1500 6C coupé carrozzata Bertone (1941) dalle linee insolite e aerodinamicamente interessanti ed ha fatto la sua seconda apparizione (dopo Villa d'Este) il prototipo a pochissimi noto di un'Alfa Giulia spider cabriolet a cui si lega una curiosa storia che riportiamo più avanti (vedi a pag. 90). Ed è proprio a questa vettura, solo pensata ma mai prodotta dalla Casa milanese, che è andato uno dei riconoscimenti più importanti, dopo una lotta serrata con una più acclamata Alfa Romeo 1900



Dall'alto in basso,
Chizzolini - De Dion-Bouton,
Fiat 8V spider Zagato e Fiat 501 SS
testa Silvani. Nella pagina accanto,
l'Aston Martin S4 di Gian Paolo
Bonechi che ha vinto il Concorso
"Un'auto, una storia", ottenendo
oltre l'80 % dei voti.





UN'AUTO, UNA STORIA: ESPERIMENTO RIUSCITO

A margine del Concorso di Eleganza Regine a Re, la sera precedente, nel corso della serata di beneficenza dedicata alla Croce Rossa, si è tenuto un altro Concorso, questa volta non di eleganza ma esclusivamente di cultura automobilistica (foto sopra e foto sotto).

Al pubblico sono state presentate cinque vetture, una Chizzolini - De Dion-Bouton del 1897, una Fiat 501 SS testa Silvani del 1925-1927, una Peugeot 5 HP del 1926, una Aston Martin S 4 del 1928 e una Fiat 8V spider Zagato del 1954. Di ognuna è stata raccontata brevemente la storia che La Manovella ha già ampiamente riportato sui numeri passati. Questa volta però il taglio dato al racconto è stato ovviamente meno tecnico e assai più discorsivo. La narrazione ha messo in evidenza le particolarità legate a ognuna di esse, aneddoti e primati.

Il pubblico, composto interamente da non appassionati è stato chiamato a votare il racconto più bello, tralasciando la qualità estetica delle vetture. A tutti è stato infatti chiesto di prendere in considerazione solo il tipo di testimonianza storica che ogni auto rappresentava.

Ducento le schede distribuite; altrettante quelle restituite, a dimostrazione dell'interesse suscitato. Un solo astenuto e una sola scheda bianca. Il maggiore gradimento (l'80% dei voti) è andato alla storia dell'Aston Martin S4 di Cesare Augusto Bertelli, il geniale progettista genovese che, emigrato in Inghilterra, dopo aver acquistato la piccola Casa automobilistica, seppe darle un tale impulso e così grandi successi sportivi da farla diventare un marchio tra i più leggendari. Molto gradita è risultata anche la storia della piccola Peugeot 5 HP che fu prodotta in Italia nel primo dopoguerra dalla Isotta Fraschini. La presenza dell'ing. Carlo Felice Bianchi Anderloni, figlio di Felice, che ne organizzò la vendita in Italia, ha particolarmente colpito i presenti: seconda! Terza è giunta da Fiat 501 SS, quarta la Chizzolini - De Dion-Bouton e ultima la Fiat 8V spider Zagato, la più elegante tra tutte. A dimostrazione che la storia ha metri di valutazione diversi!





Qui accanto, l'ingegnere Carlo Felice Bianchi Anderloni alla guida della Peugeot 5 HP. Sotto, un depliant della Casa francese che produceva le sue vetture presso l'Isotta Fraschini negli anni Venti, ci mostra lo stesso Carlo Felice Bianchi Anderloni quando aveva appena nove anni, alla guida della stessa vettura. Gli è accanto la sorella.

SSZ carrozzata da Zagato. Ma "Regine a Re", una piccola "Bagatelle" italiana per come si pone (le auto, ben distanziate, sono posizionate in un ampio spazio verde che evita l'effetto parcheggio) è anche una rara occasione d'incontro.

La sua formula non prevede sfilate cittadine o movimentazione delle vetture. Si parla e ci si conosce. Si scambiano opinioni, notizie e si fanno utili conoscenze. Ma non solo: ci si confronta anche con i motociclisti che, a loro volta, presentano in concorso i loro mezzi (quest'anno gli scooter).

Difficile passare una giornata così felice, in serenità, nel più assoluto spirito associazionistico, favorendo quel confronto culturale e quegli approfondimenti che raramente abbiamo trovato altrove!



Corrado Lo Presto e Mario Righini ricevono da Mario Morini il premio per la Categoria fuoriserie dove si è imposta la loro Giulia spider prototipo Bertone. A destra, la seconda in classifica: la stupenda Alfa Romeo 1900 SS Zagato di Luca Zarenghi.





TROFEO REGINE A RE: AUTO

■ Fuoriserie	Alfa Romeo Giulia spider prototipo	1963
■ Fuoriserie	Alfa Romeo 1900 SSZ	1955
■ Fuoriserie	Fiat 8V Zagato	1953
■ Spider e coupé	Maserati 3500 GT Vignale	1961
■ Spider e coupé	Alfa Romeo 2500 SS	1948
■ Spider e coupé	Cisitalia 202 SC	1948
■ Spider e coupé	Mercedes 300 SL	1958
■ Coppa A.Morini	Jaguar SS 100 3.500 Roadster	1938
■ Coppa Euroimmobiliare Suisse	Fiat 1500 SC Bertone	1941
■ Coppa Scuderia Tricolore	Fiat 1400 coupé Ghia	1952
■ Coppa ACI Reggio	Austin Healey 100/4 BN1	1953
■ Premio speciale abbigliamento	Fiat 508 Balilla Coppa d'Oro	1936
■ Referendum Trofeo Baiauto	MG TD	1952
■ Referendum Trofeo Baiauto	Lancia Aurelia B20	1955
■ Referendum Trofeo Baiauto	MG A Roadster	1957



A "Regine a Re" era previsto un premio speciale per il miglior abbigliamento d'epoca che è andato a Juan Carlo Castillo e Alessandra Strada (a destra). Sopra, due Cisitalia 202 SC spider Stabilimenti Farina. L'esemplare in alto, presentato da Piermario Meletti Cavallari, è del 1948: è giunto terzo nella categoria spider e coupé; l'altro, di più recente costruzione, è un modello del 1951.





A sinistra, Dario Duina riceve il premio Euromobiliare Suisse (sponsor della manifestazione) per la sua Fiat 1500 6C Coupé Bertone del 1941 (foto sotto). A destra, la giuria ASI al lavoro esamina la Jaguar SS 100 3500 Roadster (1938) di Armando Vincoli alla quale è stato assegnato la coppa "Antonella Morini" (foto anche nella pagina accanto).





Sopra, Jaguar SS 100 e, sotto, Ferrari 106 coupé con carrozzeria Vignale del 1950, vettura presentata da Pier Angelo Masselli.



REGINE A RE: GLI SCOOTER

Anche nelle moto conta l'aspetto. Negli scooter poi la "carrozzeria" diventa essenziale per guadagnarsi la simpatia del pubblico. Non à caso ha vinto un mezzo originalissimo e piacevole come il Rumi Formichino!



In alto, il Rumi Formichino, scooter del 1955 presentato dal signor Panisi.

E' risultato primo nella Categoria dal 1952 al 1960. Sotto, SLM Moretti di 125 cc, motore Puch 125 di 125 cc e Vespa sidecar di Pasquale Mesto.



Quest'anno il tema scelto dal (che a "Regine a Re" cura il moto) è stato lo scooter. Ben esemplari presentati, tutti diversi, alcuni di eccezionale. La selezione è stata opera grande intelligenza. L'intenzione evidente infatti quella di presentare non solo pezzi qualità, ma anche di illustrare la storia di simpatico mezzo. Lo si è fatto brillantemente verso tutti i principali modelli che ne hanno l'evoluzione, dai primissimi, fino al trionfo in dai fenomeni Vespa e Lambretta.

Il pubblico ha dimostrato ancora una volta di molto il confronto tra le due e le quattro ruote la curiosità suscitata dagli scooter è stata maggiore di quella riservata alle automobili.

C'era in effetti materia per stupire. Alcuni esemplari erano di grandissima rarità come il Kenilworth cc del 1918 (presentato dal signor Serpetti) che fine è stato premiato con la coppa "Best in". Due esemplari inviati a Reggio dal nuovo dello Scooter di Franco Tessera, lo Scooter del 1919 e il Lowther Lightnin del 1949, hanno ottenuto un pari riconoscimento nelle categorie di a







TROFEO REGINE A RE: GLI SCOOTER

■ Best in Show	Kenilworth 150 cc	1918
■ Cat. fino al 1948	Scootamoto	1919
■ Cat. fino al 1948	Ner A Car 2 Wheel 275 cc	1924
■ Cat. fino al 1948	Fiat	1938
■ Cat. dal 1949 al 1952	Lowther Lightnin	1949
■ Cat. dal 1949 al 1952	Innocenti Lambretta C 125 cc	1951
■ Cat. dal 1949 al 1952	Moto Guzzi Galletto 160 cc	1952
■ Cat. dal 1953 al 1960	Runi Formichino	1955
■ Cat. dal 1953 al 1960	MV Agusta Pullman 125 cc	1955
■ Cat. dal 1953 al 1960	Parilla Slughi 98 cc 4 T	1960
■ Coppa CAMER	Innocenti Lambretta B 125 cc	1948
■ Referendum Trofeo Baiauto	CZ 175 cc	1951
■ Referendum Trofeo Baiauto	Ner A Car 2 Wheel 275 cc	1924
■ Referendum Trofeo Baiauto	Innocenti Lambretta B	1949

nenza. Nonostante i bellissimi esemplari esposti, la Vespa ha curiosamente dovuto cedere di fronte alla Lambretta che ha avuto la meglio nei confronti diretti. Ma non era certo la ricerca di una coppa a giustificare la presenza di tanti scooter e di altrettanti appassionati. A "Regine a Re" il Camer sta dimostrando, per il settore moto, quanto sappia muoversi con capacità e merito. Elvira Dal Degan, quale commissario ASI, ha avuto modo di complimentarsi con tutti i partecipanti per l'impegno dimostrato. In effetti è ai motociclisti che va una buona parte di merito di questa riuscita manifestazione. Accettando il confronto con i cugini automobilisti hanno dimostrato a tutti il vero senso dell'associazionismo, che è anche l'irrinunciabile tessuto connettivo che deve legare gli appassionati del motorismo storico, indistintamente.

Sotto, Elvira Dal Degan e Mario Morini premiano i vincitori della sezione "scooter". A sinistra, l'incredibile scooter della Fiat (per via dello scudetto che anticipa di 20 anni quello dell'Alfa Romeo Giulietta) prodotto dalla Fiat nel 1938 (collezione Salsapariglia).

A destra, Kenilworth 150 cc, pioniere tra gli scooter (realizzato nel 1918), vincitore assoluto della manifestazione.

