

1 - Voisin C 25 Aerodyne (1935). 2 - Alfa Romeo 6C 2300 MM Touring (1955). 3 - Riley 2,5 litri coupé (1949). 4 - Nash Healey Coupé Pininfarina (1953). 5 - Delahaye 135 Coppa delle Alpi (1938). 6 - Alfa Romeo 6C 2300 GT cabriolet Stabilimenti Farina (1934). 7 - Maybach SW 38 2 Door Sport Cabriolet (1938). 8 - Bentley MK IV (1952). 9 - Lagonda LG 45 Drophead Coupé (1935). 10 - Rolls-Royce 25/30 Limousine (1936). 11 - Bentley 3 1/2 litre 2 Door Coupé Gurney Nutting (1936).



Portfolio

Quest'anno, dunque, Villa d'Este ha cambiato rotta. Mutato il taglio espositivo, ha cambiato anche il programma, anticipando al sabato la sfilata delle auto iscritte al tradizionale Concorso e portando a domenica, a Villa Erba, il clou dell'evento, ossia l'inedito confronto tra le auto storiche e le "concept cars". La BMW, che oramai da 3 anni ha legato il proprio nome a questo evento, ha aggiunto del suo, presentando fuori concorso, come si conviene per chi è padrone di casa, una selezione di vetture storiche del proprio museo abbinata a una rassegna di modelli elaborati da esponenti della pop art come Alexander Calder, Frank Stella e Rooy Lichtenstein, più un prototipo, denominato Tuareg, disegnato appositamente per Villa d'Este dal grande fotografo Helmut Newton, uno dei molti ospiti di prestigio presenti.

Nonostante le molte distrazioni proposte da un programma ricchissimo di eventi collaterali, come l'omaggio all'opera di Nuccio Bertone attraverso la presentazione dei suoi maggiori capolavori, le regine della manifestazione sono state ancora loro: quaranta selezionatissime auto d'epoca (20 berline e 20 cabriolet), raggruppate in quattro categorie: 1920-1929; 1930-1939; 1940-1959; 1960-1969. La vastità del tema ha creato qualche perplessità iniziale, superata però, come abbiamo detto, dal fatto che la maggior parte delle vetture storiche in concorso erano state al tempo esse stesse modelli unici o fuoriserie, compatibili perciò per un confronto con le dieci "concept cars" in lizza per l'assegnazione del trofeo "Design Award BMW Group". Un ritorno alle origini dunque che restituisce a Villa d'Este il ruolo avuto fin dalla sua nascita, il 1928, quando si impose subito come passerella delle più belle auto del mondo!

TROFEO ASI

Al Concorso d'eleganza di Villa d'Este era abbinata l'assegnazione del Trofeo dell'Automotoclub Storico Italiano da assegnarsi a una vettura certificata ASI. Il premio è andato all'Alfa Romeo 1900 C SS coupé Touring Superleggera del 1955 (nella foto qui accanto).

La vettura, color Isolabella, con interni verde bosco, ha ricevuto un particolare apprezzamento dell'ing. Carlo Felice Bianchi Anderloni, membro della giuria. Dei quaranta partecipanti al Concorso, solo dieci erano italiani, ma ben quattro di loro sono stati premiati.

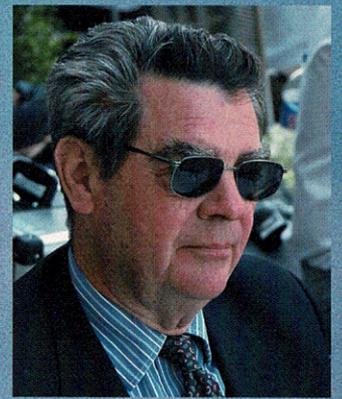
Tra questi Guido Lamperti che ha presentato a Villa d'Este una stupenda Lancia Fulvia Sport costruita da Zagato in versione spider nel 1968, unico esemplare esistente dei due realizzati.

Di Zagato, anche la Lamborghini coupé 3500 GT Z del 1965, giunta dalla Germania, dal disegno e dalle forme particolarmente riuscite (in basso nella pagina accanto).

Dalla Svizzera sono invece arrivate l'Alfa Romeo Sportiva 2000 coupé Bertone, una creazione del 1954 (sotto), e la Giulietta spider prototipo disegnata da Scaglione per lo stesso Bertone nel 1955.



La Giuria chiamata ad assegnare i premi era così composta:
Carlo Felice Bianchi Anderloni (presidente), Patrick Le Quément, Charles Lord March, Shotaro Kobayashi, Lorenzo Ramaciotti, Jurgen Lewandowski e Carlo Otto Brambilla (segretario).



Tra gli ospiti presenti a Villa d'Este, il presidente della Federation Internationale Vehicules Anciens, Michael de Tomasson (sopra).



TROFEO BMW GROUP

- Trofeo BMW Group – Best of Show della Giuria: Ferrari 342 America Cabriolet Pinin Farina. La vettura (in questa pagina) è quella costruita nel 1953 appositamente per il re Leopoldo del Belgio.



REFERENDUM PUBBLICO

- Trofeo BMW Italia: Ferrari 342 America cabriolet Cabriolet Pinin Farina, 1953;
- BMW Design Award: Alfa Romeo Coupé Brera Italdesign, 2002.
- Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award: Alfa Romeo Coupé Brera Italdesign, 2002.

PREMI SPECIALI

- Trofeo dell'Automotoclub Storico Italiano. Alla più elegante carrozzeria italiana: Alfa Romeo 1900 C SS Coupé Touring, 1955.
- Trofeo Presidente FIVA. All'auto meglio conservata: Rolls-Royce Silver Ghost Brewster, 1920.
- Trofeo Corrado Millanta e Premio della Stampa: Ferrari 342 America Cabriolet Pinin Farina, 1953;
- Trofeo Registro Internazionale Touring Superleggera. Alla più significativa carrozzeria Touring: Alfa Romeo 6C 2300 MM Touring, 1933.
- Trofeo Registro Internazionale Alfa Romeo 6C 2500. Alla più elegante vettura Alfa Romeo 6C 2500: AR 6C 2500 Cabriolet Touring, 1943.
- Trofeo Bertone. Alla più elegante carrozzeria Bertone: AR Sportiva Coupé Bertone, 1954.
- Trofeo Castagna. Alla più significativa carrozzeria Castagna: AR 6C 1750 Cabriolet Royale, 1931.
- Trofeo Lancia. Alla più elegante vettura Lancia: Lancia Fulvia Sport Trasformabile Zagato, 1968.
- Trofeo Pininfarina. Alla più significativa Pininfarina: Ferrari 250 GT Europa Pininfarina, 1956;
- Trofeo Ruote Classiche. Al miglior restauro: SS Cars Ltd SS 90 Prototype, 1935.
- Trofeo Automobile Club Como. Alla vettura proveniente dalla località più lontana: Nash-Healey Coupé Pinin Farina, 1953;





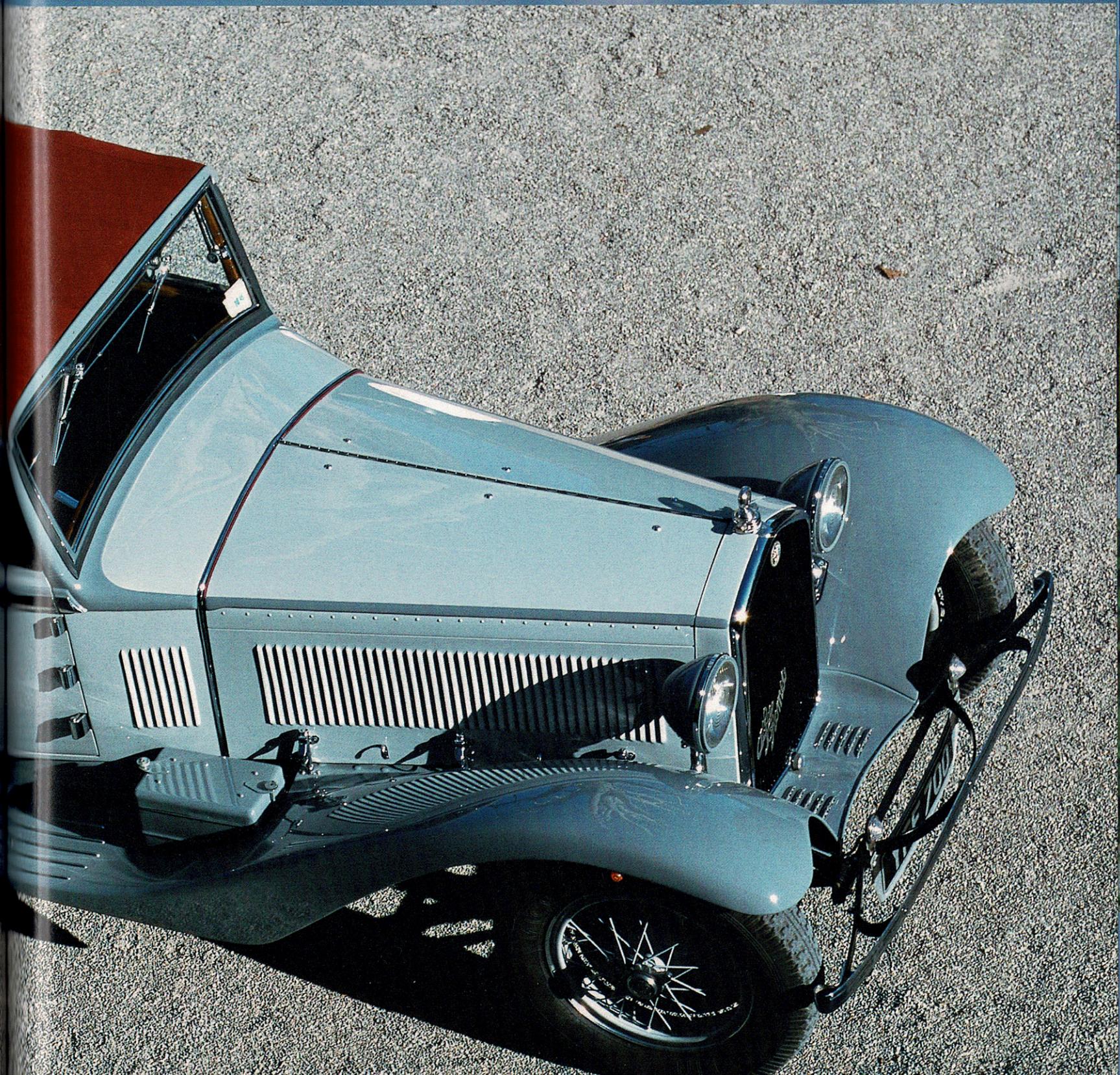


COPPA D'ORO VILLA D'ESTE

■ Coppa d'Oro Villa d'Este 2002 (premio assegnato per referendum del pubblico a Villa d'Este): Alfa Romeo 6C 1750 Cabriolet Royale Castagna, 1931 (foto sotto e accanto).

A questa vettura è andato anche il Trofeo Castagna. All'estrema sinistra un'altra Castagna, al suo esordio dopo un lungo e meticoloso restauro. L'auto, pur non avendo ricevuto premi, è stata particolarmente ammirata per la qualità generale e gli insoliti colori. A sinistra, una panoramica stretta sul pubblico.







A sinistra,
Mercedes Benz 300 S, 1953.



Aston Martin "The Atom",
1940, unico esemplare.
Vettura aerodinamica
presentata al Salone dell'auto
di Londra nel 1940.

PREMI DI CLASSE DELLA GIURIA

- Targa d'Argento: "Les Années Folles" (Classe 1920-1929): Lorraine Dietrich B 3/6, guida interna, carrozzeria Mamy, motore 6 cilindri di 3500 cc. Costruita nel 1923. Francia.
- Targa d'Argento vetture aperte: "Flamboyances et Extravagances" (Classe 1930-1939): Cadillac 452 B Convertible Fisher, motore 16 cilindri di 7420 cc (1932). Svizzera.
- Targa d'Argento vetture chiuse: "Flamboyances et Extravagances" (Classe 1930-1939): Voisin C 25 Aerodyne Saloon, motore 6 cilindri di 2992 cc (1935). Svizzera.
- Targa d'Argento vetture aperte: "Le Temps du Changement" (Classe 1940-1959): Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet Touring (1943).
- Targa d'Argento vetture chiuse: "Le Temps du Changement" (Classe 1940-1959): Alfa Romeo B.A.T. 5 Bertone, 1953. Motore 6 cilindri di 1884 cc. Disegno Scaglione. Italia.
- Targa d'Argento vetture aperte: "Le Style en liberté" (Classe 1960-1970): Ferrari 365 GTS Pininfarina, 1969, motore 12 cilindri di 4390 cc (Italia).
- Targa d'Argento vetture chiuse: "Le Style en liberté" (Classe 1960-1970): Jaguar E Type Serie 1, 1964, motore 6 cilindri di 3781 cc. Svizzera.



Sopra, Carlo Felice Bianchi Anderloni premia l'Alfa Romeo 6C 2500 cabriolet Touring Superleggera.

Accanto, uno dei pezzi fuori concorso più ammirati della manifestazione:

la BMW che corse la Mille Miglia del 1940, giunta a Villa d'Este dagli Stati

Uniti dove è conservata.

Sotto, la Fiat Topolino 500

Sport con cui Nuccio Bertone ebbe un breve trascorso come pilota nell'immediato dopoguerra.

