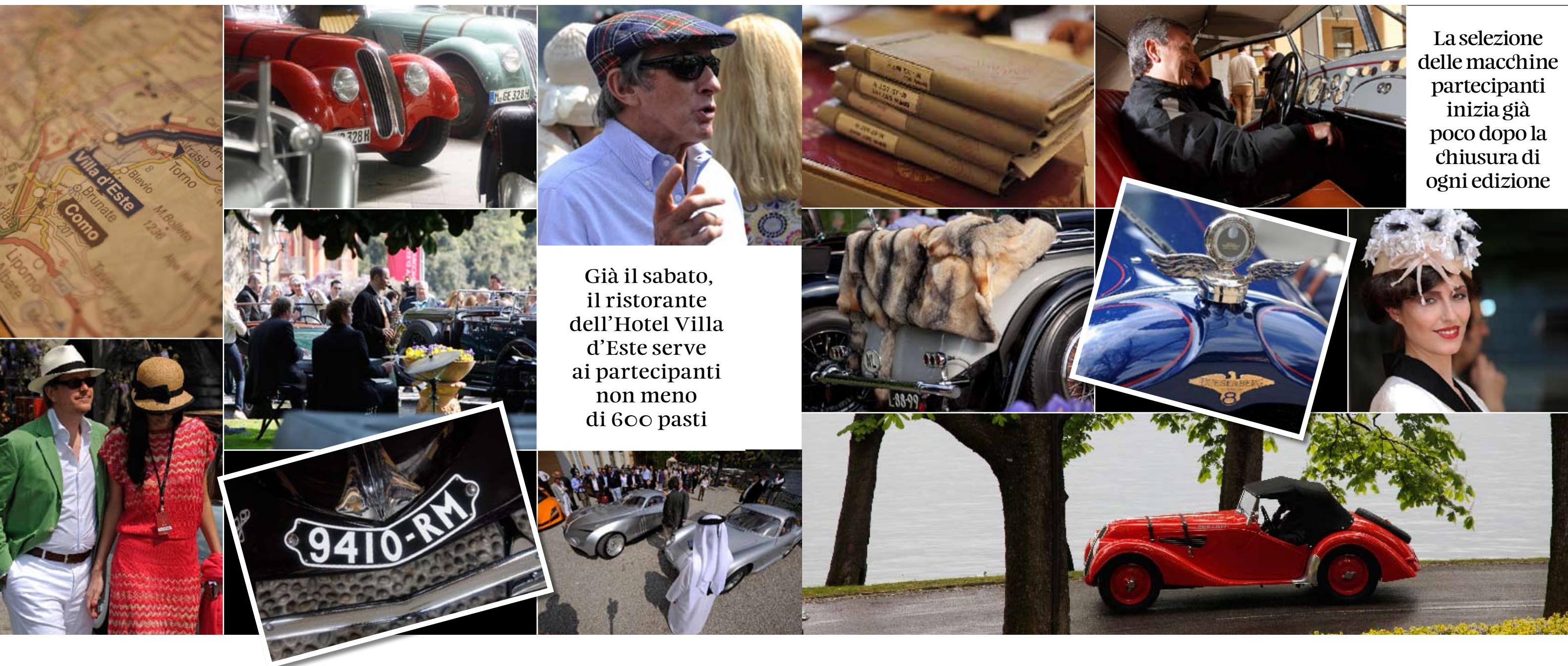


Quel raro del lago di Como

QUANTO COSTA PARTECIPARE ALL'EVENTO PIÙ ESCLUSIVO D'EUROPA? QUANTO SPENDE LA BMW PER ORGANIZZARLO? E COSA OFFRE L'ALBERGO MIGLIORE DEL MONDO? ECCO I SEGRETI DI UN'OPERAZIONE PROMOZIONALE CHE TUTTI CERCANO DI COPIARE, MA CHE RIMANE UNICA. SVELATI DA SAMUELA URBINI



Splendide macchine, la bellezza del lago di Como e il fascino dello storico Hotel Villa d'Este di Cernobbio: un cocktail che ogni anno richiama appassionati e top collectors da tutto il mondo



La selezione delle macchine partecipanti inizia già poco dopo la chiusura di ogni edizione

Già il sabato, il ristorante dell'Hotel Villa d'Este serve ai partecipanti non meno di 600 pasti

Q

Quanto costa portare da Tokyo a Milano un gioiello come l'Alfa Romeo Giulia 1600 TZ2 Pininfarina del 1965, che ha ricevuto la menzione d'onore nella Classe H (Progetti di stile 1952-1965), il Trofeo del Presidente della Fiva per la vettura meglio conservata e il Trofeo Auto & Design per lo stile più emozionante? "Questa volta non abbiamo pagato molto: 50 mila euro, andata e ritorno", racconta come parlasse di un biglietto sulla Frecciarossa il giapponese Tadeo Uchida, amico del proprietario della vettura Shiro Kosaka, uno dei più grandi collezionisti del mondo, assente giustificato causa nube vulcanica islandese. Per un volo così lungo anche le persone pagano un prezzo elevato, figurarsi un'automobile di valore inestimabile come questa, che solo di assicurazione... Assicurazione? "Niente di tutto questo: ci assumiamo il rischio", dicono i proprietari in

coro, "perché dopo un certo numero di anni l'assicurazione furto e incendio costerebbe più della macchina stessa". "E spesso le compagnie non accettano neanche di assicurare valori di questo tipo", spiega ancora Uchida. Lo conferma l'imprenditore Francesco Gandolfi, che al concorso è arrivato da Montagnana, in provincia di Padova, guidando in prima persona il camion con la sua Bmw 328 del 1938: "Le nostre auto hanno solo la Rc obbligatoria per girare su strada". Laereo è il mezzo più veloce e sicuro, perché, spiega sempre Tadeo Uchida, "via mare l'aria salina rischia di rovinare i lamierati". Esistono compagnie di cargo specializzate in trasporti delicati, ma per evitare il colpo al cuore di fronte a una riga sulla carrozzeria, "fotografiamo tutti i passaggi dell'imballaggio, in modo da rifare il percorso a ritroso una volta giunti a destinazione, per non

rischiare nulla". Ovviamenete, la nave è più economica. Gandolfi, che per la sua attività di imprenditore dell'industria alimentare ha molti contatti con l'estero, spiega: "Ho spedizionieri di fiducia, che mi fanno pagare 10 mila euro per gli Stati Uniti, andata e ritorno, per un container da 20 piedi contro i 20 mila richiesti da spedizionieri accreditati a Pebble Beach". In confronto a queste cifre, i 3.200 euro richiesti per l'iscrizione e il soggiorno full board per due persone all'Hotel Villa D'Este (miglior hotel del mondo 2009 per la rivista *Forbes Traveler*), da venerdì a lunedì mattina, sono spiccioli. Soprattutto se si considera che qui una notte con la sola colazione parte normalmente da 690 euro. Ma che tipo di organizzazione si nasconde (bene) dietro un evento di questa portata? I primi passi iniziano

subito dopo la conclusione dell'edizione precedente. Ma è a partire dalle due settimane precedenti che inizia il lavoro duro della logistica, che coinvolge 200 persone di Villa d'Este e altrettante da parte del main sponsor Bmw, che arriva con sei o sette Tir carichi di ogni tipo di attrezzatura (luci, impianto audio, tutto). "Villa D'Este ha una tradizione nell'organizzare eventi prestigiosi", spiega Jean-Marc Droulers, presidente e amministratore delegato di Villa D'Este Spa. "Sa accogliere a un buon livello un alto numero di persone. In questi giorni l'albergo è riservato esclusivamente ai partecipanti al concorso, in modo che non ci siano malintesi con ospiti in viaggio romantico che non gradirebbero di essere svegliati alle 7 del mattino dal rombo di una Ferrari. Già dal venerdì l'hotel è completo, ci sono circa 400 persone per la cena. Il sabato,

Jackie Stewart
Immagini dall'album fotografico di Villa d'Este 2010: qui sopra, una delle Bmw 328 esposte dalla Casa tedesca per ricordare la vittoria assoluta alla Mille Miglia del 1940. Nella pagina a fianco, in alto: tra gli ospiti c'era anche Jackie Stewart, campione del mondo F1 nel 1969, 1971 e 1973

Le macchine vincitrici dei premi più importanti

Talbot-Lago T150 CSS

Teardrop Coupé Figoni & Falaschi, 1938
Trofeo Bmw Group (Primo Premio della Giuria)
e Trofeo Bmw Group Italia (Referendum del pubblico)

Inconfondibile per il suo design a goccia ("Goutte d'Eau", nella definizione originale della Carrozzeria che l'ha vestita), questa Talbot-Lago T150 è una delle rare SS realizzate in versione racing, cioè con carrozzeria in alluminio, telaio a passo corto, serbatoio maggiorato e sedili avvolgenti (baquet, nella dizione dell'epoca). Ha partecipato alla 24 Ore di Le Mans del 1939 (ritirata all'88esimo giro). Il motore è un 6 cilindri 4 litri da 140 Cv. Rimasta per anni a Berlino Est dopo la Seconda Guerra Mondiale, è stata poi rivenduta negli Stati Uniti.



Maserati A6GCS Spider Frua, 1955

Coppa d'Oro Villa d'Este

Restaurata a fondo dopo aver subito un serio incidente alla fine dello scorso decennio, questa è una delle tre sole Maserati di questo modello mai prodotte. Il carrozziere Pietro Frua le derivò dalla base di un modello da corsa in tutto e per tutto, la Maserati A6GCS/53, in pratica la seconda serie della "barchetta" del Tridente che tra la fine degli anni 40 e l'inizio del decennio successivo si era saputa ritagliare il ruolo di cavallo (vincitore) di battaglia per tanti piloti privati nelle gare per le vetture Sport dell'epoca, a partire dalla Mille Miglia (Giletti-Bertocchi furono i vincitori della classe 2 litri nell'edizione del 1953).



Alfa Romeo Zagato TZ3 Corsa Coupé, 2010

Design Award for Concept Cars & Prototypes

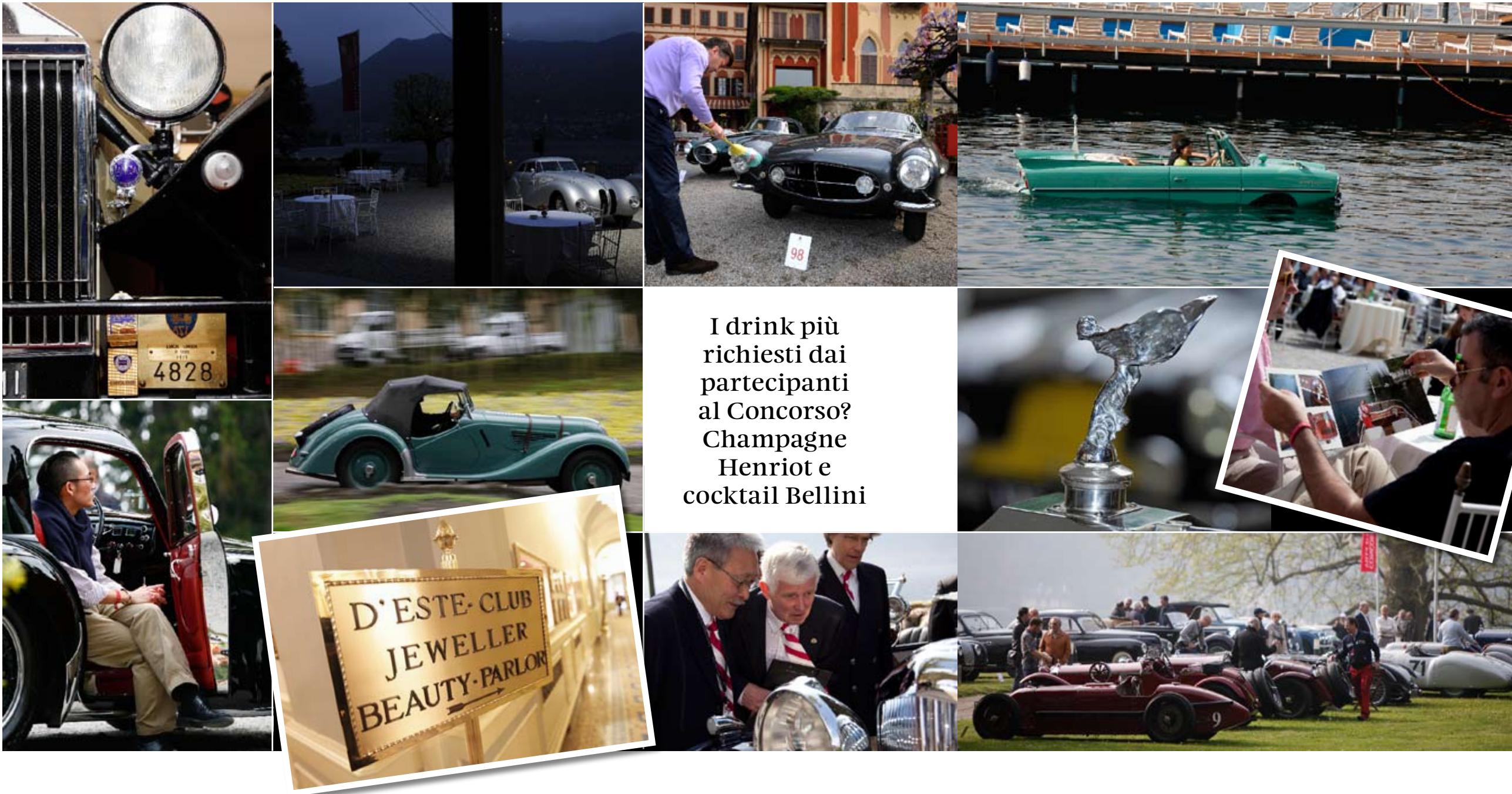
Un grande ritorno, quello di un'Alfa Romeo TZ (Tubolare Zagato), che la Carrozzeria milanese ha voluto tradurre in realtà presentando in anteprima questa concept car che si ispira in maniera dichiarata alla saga delle Giulia TZ e TZ2 degli anni 60. La vettura è stata realizzata per celebrare i 100 anni del marchio del Biscione: il suo motore è oggi quello della 8C Competizione, a 8 cilindri a V con lubrificazione a carter secco, applicato a una monoscocca in materiali compositi che lascia però spazio, nella parte posteriore, a una struttura tubolare applicata che si richiama espressamente a quella che costituiva l'intero telaio delle originali TZ.



per la giornata a inviti nei giardini di Villa D'Este, ci sono 600/800 persone, non di più per non snaturare l'ambientazione. La domenica si trascorre a Villa Erba, per la giornata aperta al pubblico. Quest'anno avevamo 5.000 persone, alle quali preparare tutti i servizi, compresi i panini e i sandwich per il pranzo". Durante la giornata di sabato si consumano circa 600 pasti al ristorante e almeno altri 250 snack all'esterno; champagne Henriot e cocktail Bellini sono i drink preferiti e i club sandwich Villa d'Este i più richiesti. Per la cena di gala della domenica (300 persone), è richiesto l'abito da sera e nel menù si trovano astice, fois gras e insalata di ovuli. Da consumare in un paio d'ore al massimo, perché poi si scopre l'auto Best of Show by the Jury e la vincitrice del BMW Group Trophy e partono i tradizionali fuochi d'artificio sul lago.

Si potrebbe credere che numeri di questo tipo portino all'esaurimento chef e camerieri. E invece no. Autocar è entrato in cucina alle 12.30 del sabato e al posto di un girone dei golosi ha trovato un'orchestra che suonava la sua sinfonia diretta dalla bacchetta gentile dello chef Luciano Parolari, da oltre 40 anni a Villa D'Este. "Oggi siamo a ranghi completi, 40 in cucina e altrettanti a servire. Iniziamo alle 5 del mattino per fare le brioche e terminiamo intorno alle 22. La cosa più difficile sono i tempi, sempre stretti. Per il buffet all'italiana da 600 persone di oggi abbiamo cotto 50 kg di pasta". Ma ci sono anche prosciutto crudo, roast beef, arrosti e una sfilata di appetitosi dolci, babà giganti, Sacher Torte, tiramisù e macedonia. Richieste speciali dagli ospiti? "In tanti anni di esperienza posso dire che le persone più importanti sono le meno difficili. Chiedono le solite





I drink più richiesti dai partecipanti al Concorso? Champagne Henriot e cocktail Bellini

Regimental

In alto, al centro, occhieggia il concept realizzato quest'anno dalla Bmw per ricordare l'affermazione della 328 Coupé alla Mille Miglia del 1940. Più a destra, i giurati portavano una cravatta regimental bianco-rossa cose: niente aglio, poco sale, niente di straordinario". Qual è invece la formula vincente che ha portato questo concorso a essere il più importante d'Europa? "Tutti gli anni riceviamo richieste abbondantemente superiori agli spazi disponibili, che sono 50, massimo 52", spiega l'ingegner Lorenzo Ramaciotti, presidente della giuria. Sono due le persone chiave che fanno l'importante scrematura iniziale delle iscrizioni spontanee: Urs Paul Ramseier e Dominik Fischlin. Delle circa 250 richieste ne tengono 80, che poi sottopongono al Comitato Esecutivo del quale fanno parte il presidente della giuria, Horst Brüning, presidente della Fiva, Karl Baumer, presidente del Concorso d'Eleganza Villa d'Este, capo di Bmw Classic, del Museo Bmw e di Bmw Welt, e Jean-Marc Droulers. "Teniamo conto dell'autenticità e dell'originalità delle auto, che ci sia

un corretto bilanciamento tra le diverse nazionalità e che non ci sia un monopolio di determinati collezionisti a discapito di altri", spiega Droulers. "Le auto devono possedere il passaporto Fiva. Non accettiamo la stessa vettura, né vetture dello stesso tipo per più anni consecutivi", continua Ramaciotti. "Poi cerchiamo di avere una varietà anche in funzione del tempo, senza trascurare nessun decennio, dalle pre-guerra a quelle degli anni 70. Quest'anno, se c'erano vetture in dubbio abbiamo privilegiato Alfa e Pininfarina, perché si celebrano i 100 anni dell'Alfa Romeo e gli 80 di Pininfarina", conclude Ramaciotti. E Droulers va nel dettaglio di alcuni passaggi: "La verifica dei requisiti è importante e dura fino a gennaio. La lista finale delle vetture d'epoca di solito si ha in febbraio. Le concept car seguono un filone diverso, la loro selezione inizia verso

novembre-dicembre, le vetture non devono essere già state esposte a saloni automobilistici nell'anno precedente. Devono essere prototipi o concept car, piccole tirature, o macchina unica, non macchine di serie. All'inizio di febbraio con le liste dei modelli selezionati in mano iniziamo quindi a contattare i proprietari e a presentare loro il programma". Il weekend di Villa d'Este è anche un luogo di ritrovo tra amici che condividono la stessa passione. E può anche diventare occasione per proposte di matrimonio cui difficilmente si potrebbe dire di no: come un cuore di petali di rosa fatto trovare sul letto con in mezzo le chiavi di una di queste macchine al posto di un anello. È successo l'anno scorso. Quest'anno, invece, "solo" 101 rose rosse recapitate in camera per un compleanno. E non di una centenaria...

Via Lago

Altre immagini dal parterre di Villa d'Este 2010. In alto: sull'onda di Marko Makaus, già Regional Director South Europe di Rolls-Royce Motor Cars, quest'anno è cresciuto il numero degli ospiti giunti all'Hotel via lago, alla guida di una amphibie Amphicar

American restoring

Due erano le vere novità di Villa d'Este 2010. La prima, molto positiva, la presenza di marchi non appartenenti al Gotha delle grandi automobili, ma ugualmente importanti dal punto di vista storico. Per esempio, la Fiat 1400 Coupé Ghia, a prima vista un brutto anatroccolo nella sua livrea verde pisello, in realtà una simpatica testimonianza di quanto influi, agli inizi degli anni 50, lo stile americano postbellico, tutto pinne e ogive missilistiche, anche sui carrozzeri italiani. All'opposto, la MG e la Riley Roadster, due vere macchine da corsa da usare tutti i giorni, sono state una gradevole testimonianza della passione inglese per i piccoli oggetti, spartani ed essenziali, ad alte prestazioni. Il secondo fatto nuovo è stato l'arrivo in Europa dell'americana way of restoring, che sembra stia sostituendo la visione europea della macchina più conservata che restaurata. La maggior parte dei gioielli esposti, infatti, era più nuova di quando uscita dalla fabbrica: cromature abbaglianti, vernici smaglianti (seppur con tecniche dell'epoca), pellami, bagagli e accessori ancora odoranti di nuovo. Insomma, tutto quello che si vede a Pebble Beach e ad Amelia Island, e che finora ha fatto storcere il naso ad alcuni grandi collezionisti per i quali l'auto deve accompagnare la sua vita come una bella donna, restaurandosi sì, ma non ritoccandosi il corpo. Questo luccichio da showroom rende le macchine un po' finti, dà la sensazione che vengano mantenute più per vincere il Best of the Show che per testimoniare stili e meccaniche del passato. Un bene? Un male? Una risposta non c'è: questi due filoni del collezionismo sono presenti anche nelle opere d'arte, nella conservazione dei monumenti, perfino nei francobolli. Ma l'auto è un oggetto che si muove, consuma lamiere e meccaniche, sdruccisce sedili e bauli: è un'opera d'arte dinamica che si evolve nel tempo. L'unico rischio vero del restauro all'americana è quello di creare capolavori asettici, mai usati su strada. E una storia a km zero è una contraddizione in termini: perché nel suo pedigree vanno comprese le strade percorse e anche qualche acciacco. Come la strepitosa Alfa TZ Pininfarina cui Shiro Kosaka non ha toccato nulla: né la vernice originale, un po' screpolata, né un vetro leggermente crepato. Così l'ha trovata, così l'ha lasciata. Chapeau!

Luca Grandori

