



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

Comunicato stampa N. 055/11

San Donato Milanese, 18 maggio 2011

Villa d'Este apre i suoi cancelli anche alle due ruote

Monaco di Baviera/Milano. Gli incantevoli giardini del Grand Hotel Villa d'Este e di Villa Erba a Cernobbio sulle rive del Lago di Como, ospitano anche quest'anno il tradizionale Concorso d'Eleganza Villa d'Este, tra le più importanti ed antiche manifestazioni al mondo dedicate alle auto che, da quest'anno, apre i suoi battenti anche alle moto d'epoca.

L'evento si svolgerà dal 20 al 22 maggio e per la prima volta nella sua storia anche nella giornata di sabato i giardini di Villa Erba saranno aperti al pubblico che potrà assistere anche alla prima edizione del concorso dedicato alle motociclette. I capolavori su due ruote, 35 motociclette rappresentative di tutte le epoche dal 1910 ai giorni nostri, saranno divise in cinque categorie più una dedicata ai prototipi.

Classe A Pionieri, epoca ante 1917

F.N. 5 hp, 1910 Belgio - 4 cilindri con trasmissione a cardano realizzata dall'azienda Belga F.N. nata come produttrice di munizioni per armi da guerra e convertitasi poi alla produzione motociclistica dal 1900.

Pierce Four, 1910 USA - Ispirata alla Belga F.N., l'americana Pierce aveva anch'essa un motore 4 cilindri con trasmissione a cardano, potenza 4 CV, velocità massima di 97 km/h.

Wilkinson Touring Auto Cycle, 1910 UK - La rivoluzionaria moto disegnata da PG Tacchi interpretava il concetto di Gran Turismo. Motore 4 cilindri raffreddato ad aria da 676 cc.

Husqvarna Moto-Reve, 1910 Svezia - Equipaggiata con il collaudato motore bicilindrico a V da 274 cc, fu la prima moto a portare sul serbatoio il marchio Husqvarna.

Militaire Autocycle, 1915 USA - Definita dalla stessa Casa produttrice "Auto a due ruote", vantava un telaio in alluminio sterzo di tipo automobilistico ed un motore a quattro cilindri.

Pope Twin, 1916 USA - La moto vantava un motore V-Twin con valvole in testa e garantiva una potenza di 25 CV circa. Notevole la sospensione posteriore. Questo modello è stato successivamente copiato da altre marche famose di motociclette.

Classe B Design e Tecnica 1920-1930

Wooler Model B, 1920 UK - La moto montava un originale bicilindrico in linea da 346 cc. La potenza era di 2,75 CV. La moto era famosa per la sua efficienza: con 5 litri di carburante riuscì a percorrere 500 km in un test dell'epoca. Velocità massima 100 km/h, peso 76 kg.

DKW ZSW 500, 1928 Germania - Dato che il due cilindri due tempi con raffreddamento ad aria della Z 500, una motocicletta lanciata nel 1926, presentava problemi di surriscaldamento, nel 1928 la DKW la sostituì con una versione raffreddata a liquido, la ZSW 500. Questo motore dischiuse nuovi orizzonti soltanto dal punto di vista della tecnica e dell'affidabilità, ma rappresentò anche la base per l'ingresso di DKW nel mondo della produzione automobilistica: il suo bicilindrico in linea due tempi da 15 CV fu infatti montato anche a bordo della compatta vettura DKW P 15.

Ascot-Pullin, 1930 UK - Rivoluzionaria motocicletta con motore orizzontale da 498 cc chiuso tra due gusci in metallo e cambio a tre velocità. La Ascot-Pullin fu la prima moto a montare un sistema frenante idraulico.

MGC, 1932 Francia - La moto introdusse per prima un telaio in alluminio che incorporava anche il serbatoio del carburante. Motore da 250 cc e cambio a tre velocità.

Ardie RBK 503 Meran, 1934 Germania - Il motore da 499 cc esprimeva una potenza di 22 CV.

Alcyon 306A, 1936 Francia - 346 cc, 16 CV e 110 km/h.

Classe C Glamour

Brough Superior Four Sidecar, 1932 UK - Lo speciale sidecar si caratterizzava per un design raffinato ed una componentistica di prim'ordine. Inusuali le due ruote motrici posteriori mosse da un motore Austin da 800 cc con cambio a sette rapporti. Raffreddamento a liquido, avviamento elettrico e differenziale centrale completavano le dotazioni di questo mezzo di gran classe costruito in appena 11 esemplari.

BMW R17 Sidecar, 1936 Germania - BMW introduce sulla R 17, la prima su una motocicletta, la forcella telescopica con ammortizzazione idraulica. Il raffinatissimo sidecar è equipaggiato con un classico motore 2 cilindri boxer da 736 cc raffreddato ad aria. La potenza è di 33 CV.

Indian 4, 1937 USA - Prodotta dal 1928 al 1943 montava un quattro cilindri di 1265 cc disposto longitudinalmente. Le potenze andavano dai 30 CV dei primi esemplari ai 40 CV delle versioni prodotte dal 1936 al 1937 con sistema EOI.

Harley-Davidson EL, 1938 USA - Motore 2 cilindri da 998 cc con valvole in testa. La potenza raggiungeva i 45 CV sulla versione EL i. Cambio a 4 rapporti.

Moto Guzzi Falcone Corazzieri, 1957 Italia - La versione del Falcone realizzata appositamente per il corpo dei Corazzieri era caratterizzata da finiture più lussuose ed avviamento elettrico. Motore monocilindrico da 498 cc.

Clymer-Münch Mammoth IV, 1967 Germania - Forse una delle prime maxi moto moderne. Motore 4 cilindri di 1085 cc e 50 CV di potenza abbinata ad una componentistica al top ne facevano una motocicletta esclusiva e costosa.

Classe D Gare e record

Dearden-Vincent, 1950 UK - V-Twin da 998 cc supercharged appositamente realizzata per il dealer britannico Red Dearden.

Moto Guzzi 500-4 cilindri Gran Premio, 1954 Italia - 4 cilindri di 496 cc da Gran Premio.

BMW Record Mondiale sidecar, 1952 Germania - Motore bicilindrico di 492 cc.

Moto Guzzi 350 Bialbero, 1957 Italia - Monocilindrica da 349 cc che vinse cinque titoli mondiali consecutivi.

MV-Agusta 350-4, 1960 Italia - 4 cilindri di 349 cc.

Britten V1000, 1993 Nuova Zelanda - Creata dal designer John Britten fu prodotta in soli 10 esemplari che si affermarono in diverse competizioni. Un esemplare è esposto al Guggenheim Museum che l'ha catalogata tra le 10 motociclette più innovative di sempre.

Classe E Icône di design di serie

Motom 98 T, 1955 Italia - Il suo monocilindrico di 98 cc erogava una potenza di 7 CV. Cambio a quattro rapporti, trasmissione a catena e velocità massima di 100 km/h. Il consumo dichiarato era di appena 2,2 litri/100 km.

Aermacchi Chimera 250, 1955 Italia - Si tratta di una delle moto italiane più affascinanti della sua epoca. La sua particolarissima carenatura completa disegnata dallo stilista Revelli la rendeva unica ed esclusiva. Sotto alla futuristica livrea si celava un monocilindrico di 246 cc.

Velocette Vogue 200, 1963 Inghilterra - Versione interamente carenata e dotata di un doppio faro anteriore della LE, la Velocette Vogue 200 era un esempio di motociclo confortevole e versatile, precursore dei maxi scooter attuali.

Norton Commando 750, 1968 UK - Autentico oggetto del desiderio per i motociclisti dell'epoca, la Norton 1000 abbinava al noto bicilindrico in linea di 745 cc, inedite soluzioni telaistiche tra cui i supporti elastici per il motore Isolastic per contenerne le vibrazioni.

Triumph X-75 Hurricane, 1973 UK - Vera e propria "special" di serie prodotta in appena 1.154 esemplari, la X-75 Hurricane si caratterizzava per la carrozzeria che riuniva in un pezzo unico serbatoio, carenature laterali e codino oltre che per la foggia aggressiva dei tre scarichi laterali. Il motore era un tre cilindri di 741 cc.

MV Agusta 350 S Ipotesi, 1975 Italia - Il suo design è opera di Giorgetto Giugiaro, la meccanica è costituita dal noto bicilindrico di 349 cc modificato nella forma del carter per sposarsi con le linee tese della carrozzeria.

Esposizione Prototipi Design

BMW R7, 1934 Germania - Splendido pezzo unico che anticipava numerose soluzioni sia nel design che nella meccanica. Spicca un avveniristico motore boxer 800C opera di Leonhard Ischinger.

BMW Concept 6, 2010 Germania - Il concept anticipava l'introduzione della motorizzazione a sei cilindri in linea oggi offerta sulle Gran Turismo GT e GTL.

Husqvarna Mille 3, 2010 Italia - Essenziale concept che esplora nuovi territori per la Casa specializzata in fuoristrada e motard. Il motore altrettanto inconsueto è un V3 di 930 cc.

Ducati 500 Twin, 1968 Italia - Concept

Ducati Diavel, 2010 Italia - Nuovo concetto di moto, che abbina un design esclusivo, le prestazioni del bicilindrico testastretta della 1198 ad una dinamica da naked sportiva con doti di guidabilità impensabili vista la mole della streetfighter di Borgo Panigale.

Per ulteriori informazioni contattare:

Danilo Coglianese
BMW Group Italia
Coordinatore Comunicazione e PR Motorrad
Telefono: 02/51610780
E-mail: Danilo.Coglianese@bmw.it

Media website: www.press.bmwgroup.com (comunicati e foto) e <http://bmw.lulop.com> (filmati)

BMW Group

Il BMW Group, con i marchi BMW, MINI e Rolls-Royce, è uno dei costruttori di automobili e motociclette di maggior successo nel mondo. Essendo un'azienda globale, il BMW Group dispone di 24 stabilimenti di produzione dislocati in 13 paesi e di una rete di vendita diffusa in più di 140 nazioni.

Il BMW Group ha raggiunto nel 2010 volumi di vendita di 1,46 milioni di automobili e oltre 110.000 motociclette nel mondo. I profitti lordi per il 2010 sono stati di 4,8 miliardi di Euro, il fatturato è stato di 60,5 miliardi di Euro. La forza lavoro del BMW Group al 31 dicembre 2010 era di circa 95.500 associati.

Il successo del BMW Group è fondato su una visione responsabile e di lungo periodo. Per questo motivo, l'azienda ha sempre adottato una filosofia fondata sulla eco-compatibilità e sulla sostenibilità all'interno dell'intera catena di valore, includendo la responsabilità sui prodotti e un chiaro impegno nell'utilizzo responsabile delle risorse. In virtù di questo impegno, negli ultimi sei anni, il BMW Group è stato riconosciuto come leader di settore nel Dow Jones Sustainability Index.