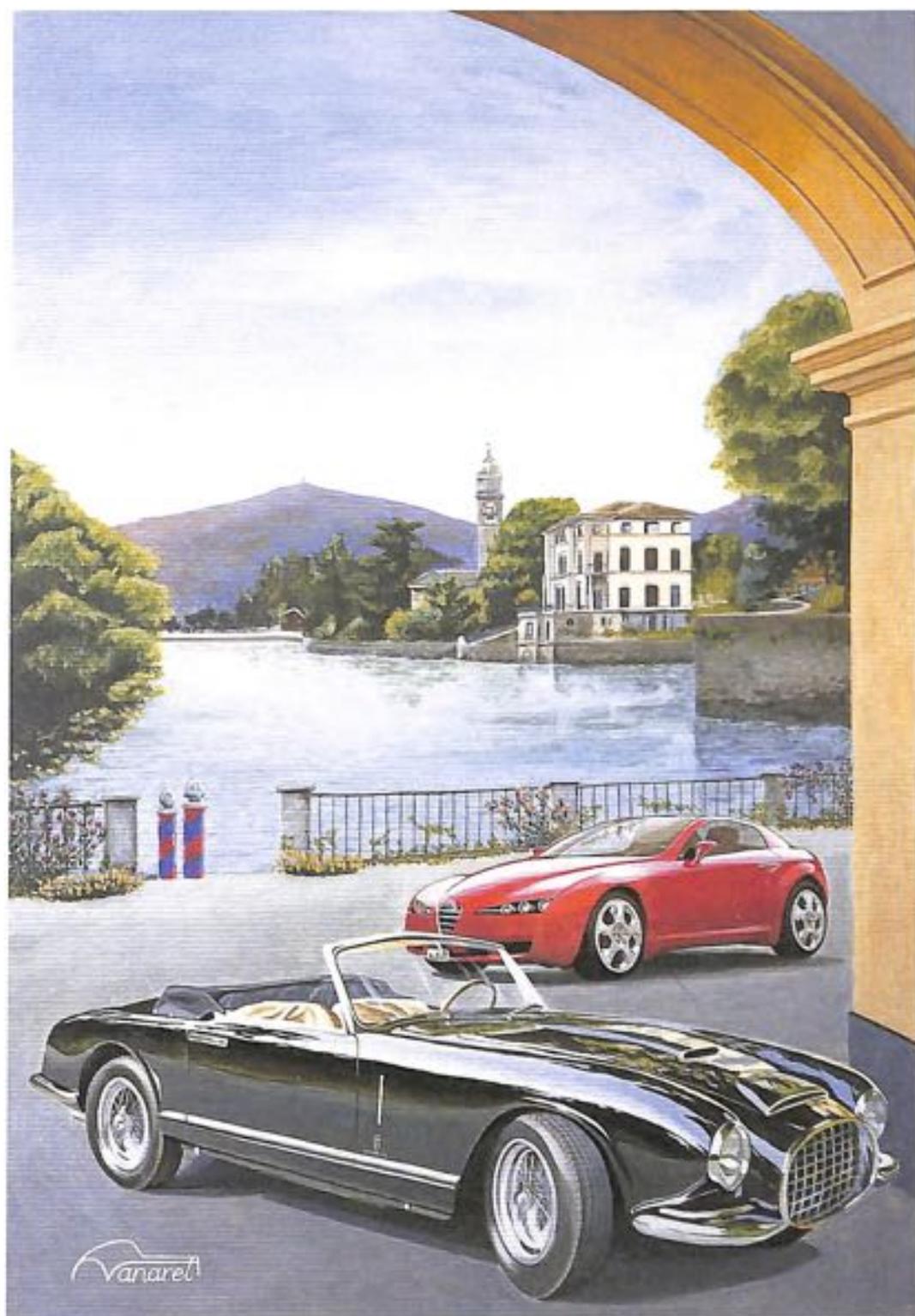




CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE
PATROCINATO DA
BMW Group



CERNOBBIO, 25-27 APRILE 2003



**CREDIT
SUISSE**



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE
PATROCINATO DA
BMW Group

CERNOBBIO 25-27 APRILE 2003



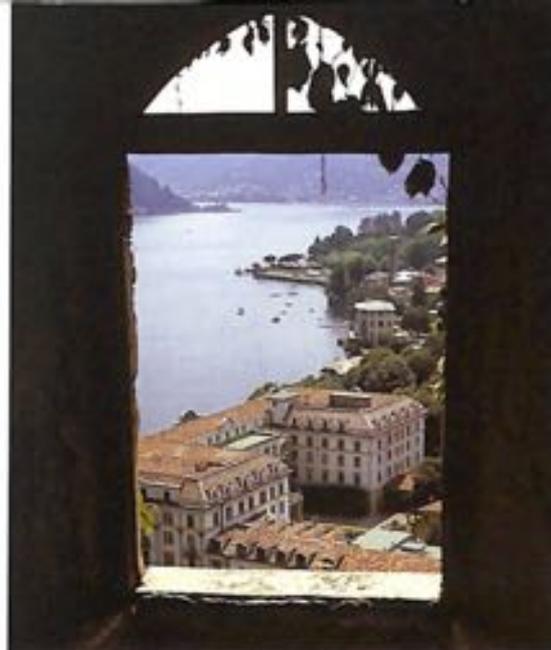
VILLA D'ESTE®



VIA REGINA 40, CERNOBBIO 22012 - LAGO DI COMO
TEL. +39 031 348.1, FAX +39 031 348.844, INFO@VILLADESTE.IT

A member of
The Leading Hotels of the World

SOMMARIO CONTENTS



4	Organigrammi del Concorso Organization charts of the Concours
6	La lettera del Presidente The letter of the President
10	Il futuro necessita di una tradizione Future needs heritage
16	Programma Programme
18	Villa d'Este
22	Lista dei Premi Auto d'Epoca List of Prizes Vintage Cars
23	Lista dei Premi Concept Cars & Prototipi List of Prizes Concept Cars & Prototypes
24	Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2003 Concorrenti / Entrants
40	Albo d'Oro Roll of Honour
42	La progettazione di una leggenda: la nuova Rolls-Royce Phantom Design of a legend: the new Rolls-Royce Phantom
48	Italdesign Giugiaro: la forma dei contenuti Italdesign Giugiaro: the form of contents
52	Villa d'Este map - Villa Erba map
54	François Vanaret

GIURIA JURY

Carlo Felice Bianchi Anderloni
Presidente / Chairman

Lorenzo Ramaciotti
Vice Presidente / Vice-Chairman

Patrick Le Quément

Charles Lord March

Shotaro Kobayashi

Jürgen Lewandowski

Carlo Otto Brambilla
Segretario / Secretary



COMITATO D'ONORE HONORARY COMMITTEE

Leonardo Carioni
Presidente della Provincia
di Como

Stefano Bruni
Sindaco di Como

Giulio Isola
Sindaco di Cernobbio

Loris Fontana
Presidente di Villa d'Este S.p.A.

Michael Ganal
Member of the Board of
Management of BMW AG, Sales

Michel de Thomasson
Presidente della FIVA

Carlo Sinceri
Presidente dell'ANFIA

Franco Mantegazza
Presidente del Gruppo
Carrozzeri dell'ANFIA

Salvatore Pistola
Presidente dell'UNRAE

Enrico Gelpi
Presidente dell'Automobile
Club di Como

Gianfranco Bucher
Presidente dell'Azienda
di Promozione Turistica
del Comasco

Giuria / Jury



COMITATO ORGANIZZATORE ORGANIZING COMMITTEE

Jean-Marc Droulers
Presidente / Chairman

Holger Lapp
Head of BMW Group Mobile Tradition

Urs Paul Ramseier
Comitato di Selezione / Selecting Committee

Ernest Schmid
Comitato di Selezione / Selecting Committee



Ernest Schmid
Urs Paul Ramseier

ORGANIZZAZIONE ORGANIZATION

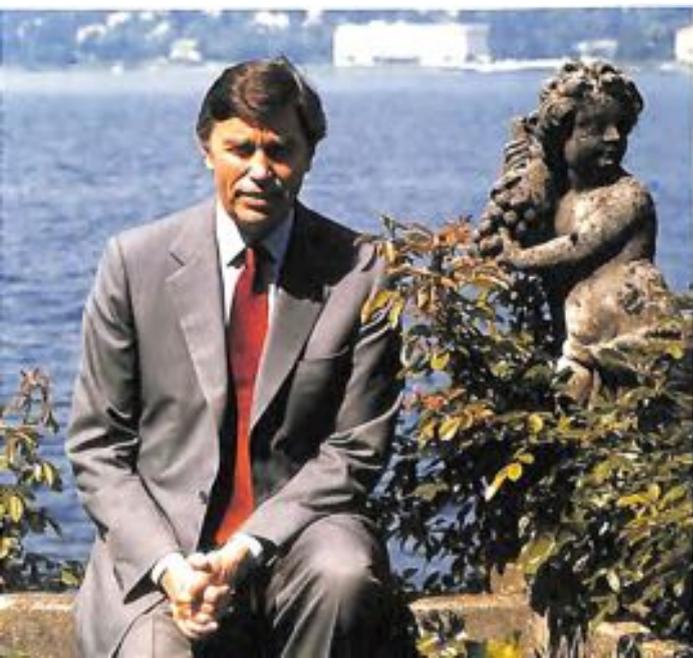
Emanuele Bedetti
Segretario del Presidente / Secretary of the Chairman

Martine Rapp
BMW Group Mobile Tradition

Andreas Klugescheid
Ufficio Stampa / Press Office

Simon Kidston
Speaker

Jean-Marc Droulers



LA LETTERA DEL PRESIDENTE

THE LETTER OF THE PRESIDENT

Cari Amici,

si apre il sipario sull'edizione 2003 del nostro Concorso d'Eleganza.

Mai come quest'anno abbiamo ricevuto tante domande d'iscrizione che hanno reso necessaria una difficile pre-selezione da parte del nostro Comitato, costituito da Urs Paul Ramseier ed Ernest Schmid. Dalle loro scelte prenderà vita una superba rassegna sull'evoluzione del design automobilistico fino ai giorni nostri. Tengo a esprimere la mia gratitudine a tutti i concorrenti iscritti i quali, unitamente al pubblico, contribuiscono in modo fondamentale al successo della manifestazione.

La Giuria avrà il non facile compito di assegnare il trofeo e le menzioni speciali: la ringrazio fin d'ora dell'impegno nella persona di Carlo Felice Bianchi Anderloni, Presidente della Giuria e caro amico.

Ho sempre pensato al Grand Hotel Villa d'Este come a un luogo speciale, deputato alla ricerca del bello, dove l'accoglienza è fatta di particolari che conquistano i nostri ospiti e quindi che li fanno tornare sulle sponde del nostro bel lago, per rivivere momenti ed emozioni.

E fu una concomitanza di avvenimenti speciali a riportare il Concorso d'Eleganza Villa d'Este al suo luogo di appartenenza: una meravigliosa Delahaye parcheggiata di fronte all'albergo, le sue linee sinuose, la

The curtains is raising on year 2003 Concorso d'Eleganza.

We never received so many applications as this year. Urs Paul Ramseier and Ernest Schmid, our selecting committee had therefore to perform quite a difficult pre-selection.

out of which came a superb panel of cars, well representing the evolution of automobile design.

I am very much grateful to all entrants who, together with the public, are so much essential to the success of this event.

My thanks also to the Jury, so well chaired by its President Carlo Felice Bianchi Anderloni, for performing the challenging tasks such as of assigning the Best of Show trophy and special awards.

I have always thought of the Grand Hotel Villa d'Este as a special place, a place dedicated to the search for beauty in every domain, where welcoming is an art made all the more special by attention to detail, so as to make our guests well remember the moments and emotions they had while staying on the shores of lake.

The revival of the Concorso happened through a combination of circumstances: by admiring a fabulous



capote abbassata e il proprietario che ne racconta con passione le fasi del restauro; il ricordo di aver assistito da bambino all'edizione del 1949, la vittoria di quella Alfa Romeo 6C 2500 Coupé Touring che prenderà il nome "Villa d'Este"; e ancora la professionalità e l'entusiasmo di Angelo Tito Anselmi, deciso a riportare il Concorso ai fasti del passato.

Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è un'occasione unica per riscoprire la maestria delle lavorazioni artigianali dei Carrozzeri di un tempo. La loro incredibile abilità nell'interpretare un semplice schizzo, tracciato di fretta su un foglio di carta, e saperlo tradurre in forma reale: una forma che è perfetta sintesi di potenza, semplicità, bellezza ed esclusività.

Questo Concorso d'Eleganza ci permette di scoprire gli stili del passato, quanto strettamente fossero legati alla produzione industriale, alla tecnologia e ai materiali del tempo. Oggi nuovi materiali hanno portato alla sperimentazione di nuove possibilità e a infinite evoluzioni delle forme.

Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è fonte d'ispirazione nella ricerca di equilibrio nel disegno di una

Delahaye parked in front of the hotel, by one of our guests, who explained me that his car was making a come back about 60 years after entering the year 1937 Concorso: the memory of having watched as a child the 1949 edition, which awarded to the Alfa Romeo 6C 2500 Coupé designed by Touring the "Villa d'Este" surname; also the enthusiasm and competence of Angelo Tito Anselmi, who suggested to bring the Concorso back to its past glory.

The Concorso d'Eleganza Villa d'Este is a unique opportunity to rediscover the masterly skills of coachbuilders of the past. The incredible ability of their workmen to model materials out of a simple sketch hastily drawn on a piece of paper, and to shape them as a perfect synthesis of power, beauty and exclusivity. Although today designers and carrozzieri can rely on improved materials and technology, the basis of their art is still the same: inspiration, creativity and experienced masters, found to bring into life an idea.

The perception of beauty changes and is subject to fashion. But many of the cars presented have such a purity design and overall equilibrium, that their beauty is timeless.



**Consegna della Coppa d'Oro
2002 ai Signori Monti -
Alfa Romeo 6C 1750 SS**

*Coppa d'Oro given to Mr. and
Mrs. Monti - Alfa Romeo
6C 1750 SS*



Consegna del Concorso Villa d'Este Design Award 2002 al Signor Fabrizio Giugiaro - Alfa Romeo Brea
Prize given to Mr. Fabrizio Giugiaro of the Concorso Villa d'Este Design Award 2002 - Alfa Romeo Brea

vettura. Uno studio di nuove soluzioni che si scontra con gli obblighi di funzionalità e praticità quotidiana, che solo i migliori designer sanno trasformare in caratteristiche peculiari, veri e propri tratti distintivi. I canoni della bellezza cambiano, sono soggetti alle mode, ma la purezza delle linee, delle curve, l'equilibrio delle forme travalica le barriere del tempo: è questo che spicca nelle Concept Cars di oggi, funzionalità e carattere.

In questi anni siamo passati da un'idea, alla prima rievocazione, per arrivare a una struttura organizzativa complessa, premiata dall'interessamento e dal patrocinio del BMW Group e successivamente anche dal sostegno di Credit Suisse.

Una manifestazione che coinvolge più di cinquanta persone, affinché concorrenti e pubblico trovino quella accoglienza che ha reso Villa d'Este famosa nel mondo.

Concludo con un ringraziamento a tutti coloro che, a vario titolo, seguono attentamente il buon andamento dell'organizzazione, in particolare Elena Pontiggia, Giancarlo Branaschky e Nicola Pagnamenta.

A tutti voi, il mio sincero benvenuto e l'augurio di un piacevole week-end.

During the last years thanks to the enthusiastic patronage of the BMW Group and more recently the support of Credit Suisse the event had new themes and has grown up into a much more complex organisation: it involves over fifty people, so as to ensure that entrants, guests and spectators alike find the welcoming that has made Villa d'Este renowned throughout the world. I take this opportunity to extend my thanks to all those who contribute so much to the smooth organisation of these days, particularly Elena Pontiggia, Giancarlo Branaschky and Nicola Pagnamenta.

To all of you, my sincerest welcome and best wishes for a memorable weekend.

Dott. Jean-Marc Droulers
Presidente del Comitato Organizzatore

IL FUTURO NECESSITA DI UNA TRADIZIONE FUTURE NEEDS HERITAGE

Qualsiasi impresa che voglia garantire il mantenimento della sua posizione ed intraprendere la strada giusta verso il futuro farebbe bene a tener presenti le proprie radici. Nelle parole dello scrittore e politico francese André Malraux, "chiunque voglia progettare il futuro ha bisogno di guardare il passato". Il Gruppo BMW è anch'esso consapevole dell'importanza della tradizione e del passato per l'andamento positivo dell'azienda stessa e dei suoi marchi.

E' per questo che nel 1994 il Gruppo BMW ha preso la decisione di creare la Divisione Mobile Tradition. Il suo obiettivo è quello di documentare la ricca storia dei suoi tre marchi (BMW, MINI e Rolls-Royce) e di far rivivere il loro fascino. I reparti Archivio, Collezione veicoli, Componenti e Service, Comunicazioni e Museo BMW fanno della Mobile Tradition la consapevolezza collettiva del Gruppo.

Oggi, ogni marchio del Gruppo BMW ha il privilegio di guardare indietro alla propria inimitabile storia. Ogni marchio ha la sua mitologia. Questo patrimonio e le tradizioni esclusive offrono ispirazione e motivazione per coloro che nel Gruppo BMW creano il futuro della nostra azienda attraverso la realizzazione di veicoli dei marchi BMW, MINI e Rolls-Royce. Questi prodotti continuano ad

Any company that wants to ensure it maintains its position and takes the right path into the future would do well to take heed of its roots. "Anyone who wants to design the future needs to look through the past," was how the French writer and politician André Malraux put it. The BMW Group is also conscious of the significance of tradition and the past for successful progression of the company and its brands.

That's why the BMW Group took a decision to create Mobile Tradition in 1994 as a distinct division. It is intended to document the rich history of its three brands BMW, MINI and Rolls-Royce and bring their fascination to life. The units Archive, Vehicle Collection, Parts and Service, Communication and the BMW Museum make Mobile Tradition the collective consciousness of our global Group.

Today, each brand in the BMW Group is privileged to look back on its own inimitable history. Each brand has its own mythology. This heritage and the unique traditions provide inspiration and motivation for the people at the BMW Group to create the future of our company - with vehicles manufactured under the brands BMW, MINI and Rolls-Royce. These products continue to captivate our customers and they in themselves have the potential to become future classics.



entusiasmare i nostri clienti e hanno la potenzialità intrinseca di diventare i classici del futuro.

L'interesse nella storia dei nostri tre marchi non è fine a se stessa per il Gruppo BMW. Mantenere le tradizioni rappresenta un elemento integrante a lungo termine della gestione del portafoglio dei marchi. La percezione e la stima di un marchio vengono influenzate dalla sua storia, fattore di importanza tutt'altro che trascurabile. Le ricerche di mercato hanno dimostrato che i proprietari di automobili d'epoca non sono le uniche persone a porre grande enfasi sul "loro" marchio. Oltre i due terzi dei clienti che acquistano nuove vetture BMW e che non posseggono un'auto classica confermano che l'esistenza e il mantenimento della tradizione di un marchio rappresentano un elemento importante nella loro decisione di acquisto.

La storia particolare delle automobili costruite con i nostri marchi BMW, MINI e Rolls-Royce dà ad ognuno di essi il proprio profilo distintivo. Caratteristiche come forza dinamica, utilizzo innovativo della tecnologia ed un design moderno ed esteticamente gradevole che vengono attribuite alla BMW non sono dettagli artificiali che possono essere copiati a piacere. Esse rappresentano qualità originali generate dalla tradizione del marchio.

Concern with the history of our three brands is not an end in itself for the BMW Group. Maintaining traditions is an integral element of long-term brand management. The perception and esteem of a brand are influenced not least by its history. Market research has shown that owners of classic cars are not the only people to place great emphasis on "their" brand. More than two thirds of customers buying new BMW cars who do not own a classic car confirm that the existence and maintenance of a brand tradition is an important element in their purchasing decision.

The unique history of the cars manufactured under our brands BMW, MINI and Rolls-Royce gives each its own distinctive profile. Features like dynamic force, innovative use of technology and modern, aesthetic design, like those attributed to BMW, are not artificial details that can be copied at will. They are original qualities that are generated from the tradition of the brand.

The Concorso d'Eleganza Villa d'Este has now also become a classic. This is a festival with a perspective on the past and on the future for automobile aficionados. Since 1929, highlights of automobile design have



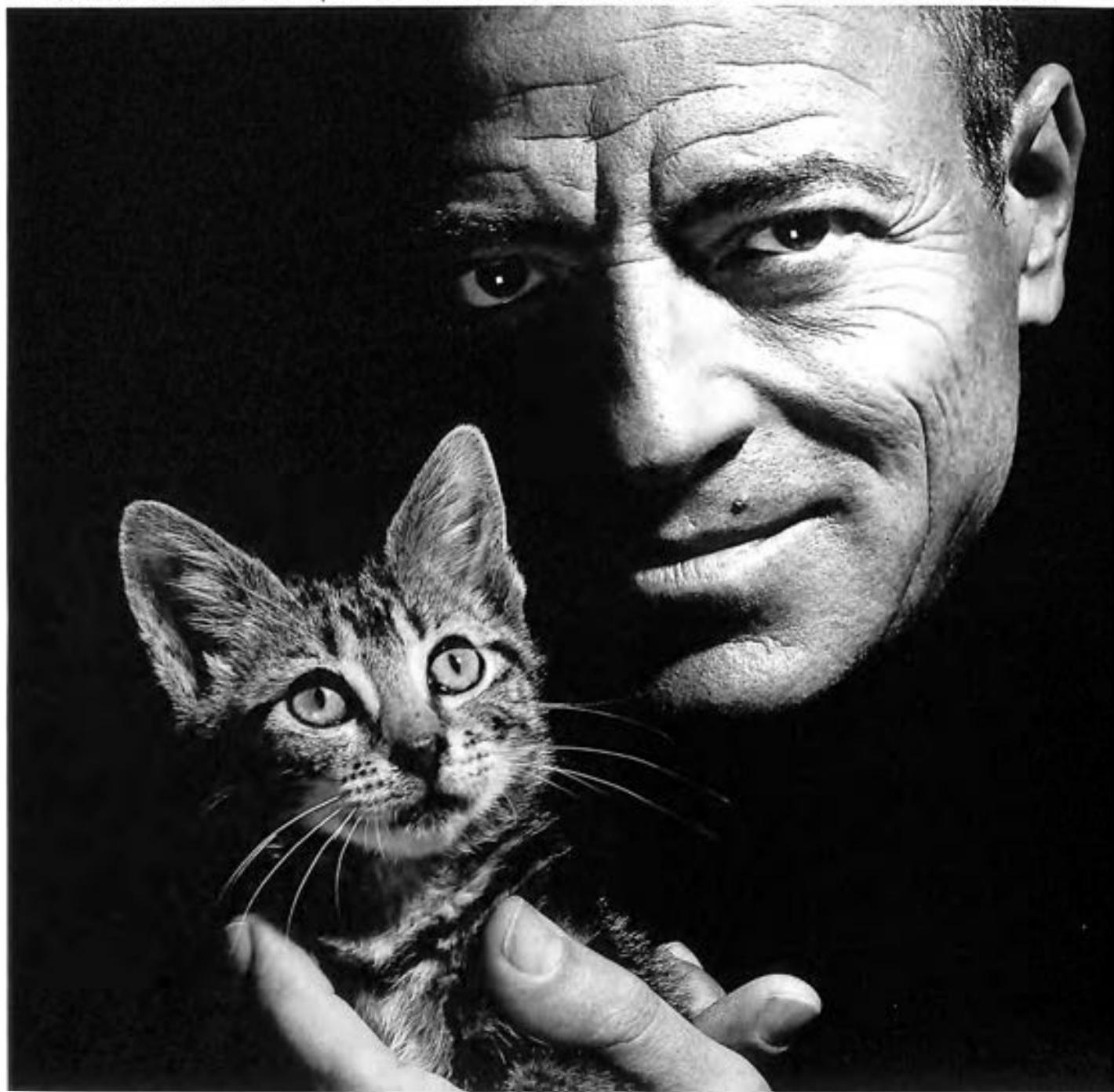


Anche il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è diventato un classico. E' un festival con una prospettiva sul passato e sul futuro per gli appassionati di automobili. Fin dal 1929 sono stati premiati e presentati al pubblico sul Lago di Como esempi di design tra i più rappresentativi del mondo automobilistico. In particolare, nei primi anni, il Concorso si è conquistato una rinomata reputazione come vetrina per carrozzerie innovative ed eleganti e per nuovi concetti di progettazione automobilistica. Il Gruppo BMW sta continuando questa tradizione con il proprio impegno fin dal 1999. Nel 2002, il Gruppo è stato determinante nell'Istituzione del Premio Design del Concorso d'Eleganza e del Premio Design del Gruppo BMW per le concept car e per i prototipi. Così si è chiuso il cerchio dalle vetture d'epoca a quelle innovative del futuro e quindi ai classici di domani. Perciò, il Concorso d'Eleganza si è guadagnato un significato speciale nel calendario dei classici del Gruppo BMW. Offre una testimonianza convincente del fatto che il futuro ha bisogno di una tradizione.

been presented to the public at Lake Como and won awards. Especially in the early years, the Concorso gained a big reputation as a showcase for outstandingly innovative and elegant bodyworks and concepts in automobile design. The BMW Group is continuing this tradition with its commitment since 1999. In 2002, the company was instrumental in inaugurating the Concorso d'Eleganza Design Award and the BMW Group Design Award for concept cars and prototypes. This closed the circle from classics to innovative future perspectives and classics of tomorrow. The Concorso d'Eleganza has therefore gained special significance in the classic calendar of the BMW Group. It provides impressive testimony to the fact that future needs heritage.

Dr. Michael Ganal
BMW Group,
Member of the Board of Management of BMW AG, Sales

Finalmente hai scoperto che il cuore è il motore dei sentimenti.



BMW e Castrol. Incontro al vertice della tecnologia.

BMW Financial Services: la più avanzata realtà nei servizi finanziari.

BMW Serie 7

735i
745i
735Li
745Li
730d
740d

www.bmw.it



Piacere di guidare



BMW Serie 7 diesel. Il motore delle emozioni.

740d. Potenza: 190 kW / 258 CV. Coppia massima: 600 Nm / 1900 giri.

PROGRAMMA PROGRAMME

GIOVEDÌ, 24 APRILE	15.00 - 19.00	Arrivo dei partecipanti al prologo "Ballata in Lombardia" sistemazione al Grand Hotel Villa d'Este. Check-in FIVA.
	20.30	Cena a Villa d'Este (giacca e cravatta).
VENERDÌ, 25 APRILE	9.00 - 17.00	Prologo "Ballata in Lombardia".
	15.00 - 17.00	Arrivo dei concorrenti, Vetture d'epoca e Concept Cars non partecipanti al Prologo, sistemazione al Grand Hotel Villa d'Este. Check-in FIVA.
	20.30	Cena di apertura (giacca e cravatta).
SABATO, 26 APRILE	9.30 - 15.00	Esposizione delle vetture nel parco di Villa d'Este, esame della Giuria, votazione per la "Coppa d'Oro di Villa d'Este" e per il "Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award". Pranzo a buffet (12.30/14.00).
	15.00 - 18.00	Vetture d'epoca: sfilata sul parterre di Villa d'Este e successiva assegnazione della "Coppa d'Oro di Villa d'Este". Concept Cars & Prototipi: sfilata sul parterre di Villa d'Este e successiva assegnazione del "Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award".
	20.30	Trasferimento a Villa Erba con battello.
	21.00	Cena di gala a Villa Erba (abito formale).
	23.30 - 00.30	Rientro in battello a Villa d'Este.
DOMENICA, 27 APRILE	9.00	Trasferimento a Villa Erba per raggiungere l'esposizione delle auto fuori concorso.
	9.30 - 14.00	Esposizione delle vetture a Villa Erba. Vetture d'epoca: votazione del pubblico per l'attribuzione del "Trofeo BMW Italia". Concept Cars & Prototipi: votazione del pubblico per l'attribuzione del "BMW Group Design Award". Pranzo a buffet a Villa Erba (12.30/14.00).
	14.00 - 18.00	Sfilata finale delle vetture davanti alla Giuria e al pubblico e assegnazione: alle Vetture d'epoca, del "Trofeo BMW Italia" nonché dei premi di classe, e alle Concept Cars & Prototipi del "BMW Group Design Award".
	dalle 17.00	Rientro a Villa d'Este.
	20.30	Cena di gala a Villa d'Este (cravatta nera). Assegnazione del "Trofeo BMW Group" Primo Premio della Giuria.
LUNEDÌ, 28 APRILE		Partenze individuali.

Villa Erba





Villa d'Este

THURSDAY, APRIL 24 th	15.00 - 19.00	Arrival and check-in at the Grand Hotel Villa d'Este for the participants of the Prologue "Ballade in Lombardy", FIVA check-in.
	20.30	Dinner at Villa d'Este (jacket and tie).
FRIDAY, APRIL 25 th	9.00 - 17.00	Prologue "Ballade in Lombardy".
	15.00 - 17.00	For all other entrants: arrival at the Grand Hotel Villa d'Este and FIVA check-in.
	20.30	Induction dinner (jacket and tie).
SATURDAY, APRIL 26 th	9.30 - 15.00	Exhibition of the cars on the gardens of Villa d'Este, examination by the Jury, public referendum for the "Coppa d'Oro di Villa d'Este" and for the "Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award". Buffet Lunch at Villa d'Este (12.30/14.00).
	15.00 - 18.00	Vintage cars: parade in the gardens of Villa d'Este, followed by the award ceremony of the "Coppa d'Oro di Villa d'Este". Concept Cars & Prototypes: parade in the gardens of Villa d'Este, followed by the award ceremony of the "Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award".
	20.30	Transfer to Villa Erba by boat.
	21.00	Gala dinner at Villa Erba (formal dress).
	23.30 - 00.30	Back to Villa d'Este, by boat.
SUNDAY, APRIL 27 th	9.00	Transfer to Villa Erba to join the hors concours cars.
	9.30 - 14.00	Exhibition of the cars at Villa Erba. Vintage cars: examination by the Jury, public referendum for the "BMW Italia Trophy". Concept Cars & Prototypes: public referendum for the "BMW Group Design Award". Buffet Lunch at Villa Erba (12.30 to 14.00).
	14.00 - 18.00	Final parade in front of the Judges and the public, followed by the award ceremonies of the "BMW Italia Trophy" and of the class winners for the Vintage cars, and of the "BMW Group Design Award" for the Concept Cars & Prototypes.
	after 17.00	Back to Villa d'Este.
	20.30	Gala dinner at Villa d'Este (black tie). Award ceremony for the "BMW Group Trophy" Best in Show by the Jury.
MONDAY, APRIL 28 th		Individual departures.

VILLA D'ESTE

Nei secoli XVIII e XIX, visitare l'Italia era considerato dalle classi colte europee, ma specialmente da quella tedesca e britannica, parte essenziale della educazione di ogni giovane gentiluomo. Il termine "Grand Tour" compare per la prima volta nella traduzione in francese del "Voyage or a Complete Journey through Italy" dell'inglese Richard Lassels, pubblicata nel 1670 come guida per studiosi, artisti e collezionisti d'arte in visita in Italia, meta imprescindibile per chi ama i paesaggi, i musei, i monumenti, i palazzi storici, le chiese. Il concorso automobilistico d'eleganza di Villa d'Este si innesta alla perfezione in questa tradizione di amore per l'eleganza, il design e la moda, che ha visto, nel secolo scorso e anche in questo, i carrozzieri e gli stilisti italiani dare il meglio di sé nel realizzare gioielli che hanno segnato tappe importanti nella storia dell'automobile.

Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este ebbe una prima parte di esistenza storica nelle dieci edizioni svoltesi tra il 1929 e il 1949, ed è risorto a nuova vita nel 1999, sotto il patrocinio di BMW. L'edizione del 2003 però riveste particolare importanza perché coincide con l'ingresso definitivo della Casa più prestigiosa al mondo, la Rolls-Royce, sotto l'egida di BMW.

In the 18th and 19th centuries, the European upper classes, especially in Germany and Britain, considered a visit to Italy indispensable in the education of a young gentleman. The term "Grand Tour" appeared for the first time in a French translation of the "Voyage of Italy or a Complete Journey through Italy" by the Englishman Richard Lassels, published in 1670 as a guide for scholars, artists, and collectors of art who were visiting Italy, a magnet for all those who were fond of landscapes, museums, monuments, historical buildings and churches. The concorso d'eleganza for automobiles at Villa d'Este fits in perfectly with this tradition of love for elegance, design and fashion. It has been witness, in the past and even in the present century, to Italian motorcar designers and stylists as they do their utmost to create jewels that mark important milestones in the history of the automobile.

The first chapter in the history of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este took place between 1929 and 1949; the event was brought back to life in 1999 under the auspices of BMW. But the 2003 edition is of particular importance because it coincides with the definitive entry of the world's most prestigious automotive marque, the Rolls-Royce, into the BMW family. The Concorso d'Eleganza Villa d'Este is an





Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è una manifestazione che non ha eguali nella storia europea dell'automobile. Le grandi protagoniste che sfileranno davanti alla giuria e al pubblico sono tutte grandi testimoni di uno splendido passato. Documentano la storia dell'automobile dal punto di vista tecnico e artigianale risultando nel contempo molto più di un quadro o di una scultura: sono vive, si muovono, docili e pulsanti, ai comandi di chi le guida. Simboleggiano una cultura del viaggiare e della mobilità che si basa sulla passione per i motori.

Partecipare al Concorso d'Eleganza Villa d'Este costituisce un'emozione del tutto particolare, sintesi estrema di quel "piacere di guidare" che da sempre è un motto di BMW.

Le auto che vedremo a Villa d'Este quest'anno, come tutte quelle delle precedenti edizioni, vanno considerate una "specie protetta", da preservare negli anni a venire per quell'enorme bagaglio culturale che hanno insito nel loro stesso essere. Sono belle e importanti al pari di quei monumenti, di quei paesaggi, di quelle pitture e di quelle sculture che i giovani nobili venivano a cercare in Italia nei secoli XVIII e XIX. Per questo noi di BMW Italia siamo orgogliosi di contribuire alla riuscita di questa prestigiosa manifestazione, che si svolge in un Paese fra i più belli al mondo, e che tutti ci invidiano.

event unequalled in the history of European automobiles. The great protagonists that will be lining up before the jury and the public are all witnesses to a splendid past. They document the history of the automobile from the technical and craftsmanship point of view, and at the same time serve as more than mere picture or sculpture because they are alive and they move, with vibrating docility, in response to the commands of those who drive them. They symbolize a culture of travel and mobility that is based on passion for automobiles.

Participation in the Concorso d'Eleganza Villa d'Este constitutes a very exciting experience, an extreme synthesis of that "ultimate driving pleasure" that has always been the motto of BMW.

As in all previous editions, the automobiles that we will be seeing this year at Villa d'Este must be considered "protected species", to be preserved in the years to come on account of the enormous wealth of culture they embody. They are as beautiful and important as all those monuments, landscapes, paintings, and sculptures that the young 18th and 19th century noblemen came to seek in Italy. For this reason, we at BMW Italy are proud to be a part of the success of this prestigious event, held in a country whose beauty is renowned throughout the world.

Dott. Marco Saltamacchia
Presidente e Amministratore Delegato
BMW Group Italia



Villa La Massa



A DUE PASSI DA FIRENZE, NEL CUORE DELLA CAMPAGNA TOSCANA.
A STONE'S THROW FROM FLORENCE, IN THE HEART OF THE TUSCAN COUNTRYSIDE.



50012 FIRENZE - CANDELI

TEL 055-62.611 - FAX 055-633.102 - VILLADESTE.IT - INFO@VILLALAMASSA.COM

LISTA DEI PREMI AUTO D'EPOCA LIST OF PRIZES VINTAGE CARS

COPPA D'ORO DI VILLA D'ESTE

(Challenge Perpetuo / Perpetual Challenge)

Primo Premio assegnato per Referendum a Villa d'Este

Best in Show by Referendum vote at Villa d'Este

TROFEO BMW GROUP

Primo Premio assegnato dalla Giuria

Best in Show by the Jury



TROFEO BMW ITALIA

Assegnato per Referendum Pubblico a Villa Erba

By Public Referendum at Villa Erba

TARGA D'ARGENTO / SILVER PLAQUE

Dalla Giuria ai vincitori di Classe

To the Class winners by the Jury

TROFEO DEL PRESIDENTE DELLA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES VÉHICULES ANCIENS "FIVA"

Dalla Giuria alla vettura meglio conservata

To the best preserved car by the Jury

TROFEO CARROZZERIA CASTAGNA

Dalla Giuria alla più elegante carrozzeria Castagna

To the most elegant Castagna body by the Jury

TROFEO GIUGIARO

Dalla Giuria alla più elegante carrozzeria Giugiaro

To the most elegant Giugiaro body by the Jury

TROFEO CORRADO MILLANTA

Premio della Stampa

The Press Award

TROFEO PININFARINA

Dalla Giuria alla più elegante carrozzeria Pininfarina

To the most elegant Pininfarina body by the Jury

TROFEO REGISTRO INTERNAZIONALE TOURING SUPERLEGGERA

Dalla Giuria alla più significativa carrozzeria Touring

To the most significant Touring body by the Jury

TROFEO RUOTECLASSICHE

Dalla Giuria per il migliore restauro conservativo

To the most sensitive restoration by the Jury

TROFEO AUTOMOBILE CLUB DI COMO

Dalla Giuria alla vettura proveniente con mezzi propri da
più lontano

To the car coming from the furthest location by the Jury

LISTA DEI PREMI CONCEPT CARS & PROTOTIPI LIST OF PRIZES CONCEPT CARS & PROTOTYPES

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE DESIGN AWARD

Assegnato per Referendum Pubblico a Villa d'Este
By Public Referendum at Villa d'Este

BMW GROUP DESIGN AWARD

Assegnato per Referendum Pubblico a Villa Erba
By Public Referendum at Villa Erba

Medaglia di partecipazione a tutti i partecipanti
Participant medal to all Entrants



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2003

CONCORRENTI / ENTRANTS

CLASSIC CARS "LES REINES DE LA ROUTE"

CATEGORIA A

1920-1929: Open & Closed Cars "Les années folles"

02. Piccard-Pietet (Pic-Pic) R2, 1920

4 cilindri, 2949 cm³

Carrozzeria/Body: Torpedo ponté, Saoutchik

Concorrente/Entrant: Alexis Couturier (CH)

È la più antica tra le automobili presenti al Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2003. Al 37 avenue des Champs Élysées, a Parigi, era possibile ammirare la Piccard-Pietet. Al volgere degli anni '20, la produzione della PIC-PIC, considerata una tra le migliori vetture della sua generazione, si è trasferita in Francia a seguito della chiusura della fabbrica di Ginevra.

The most senior of the cars at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2003. At 37 Avenue des Champs Élysées, in Paris, you could admire the Piccard-Pietet. At the beginning of the 1920s, production of the PIC-PIC, considered to be one of the best cars of its generation, moved to France following the closure of the Geneva factory.



Piccard-Pietet (Pic-Pic) R2, 1920

04. Rolls-Royce Silver Ghost, 1922

6 cilindri, 4860 cm³

Carrozzeria/Body: Open Tourer, Barker

Concorrente/Entrant: Brian Staples (GB)

Ogni dettaglio parla del suo splendore, della perfezione artistica, dell'intelligenza tecnica. Pensata per una ricca clientela aristocratica, la Silver Ghost 40/50 ha cavalcato vent'anni di produzione (1906 - 1925) senza mai invecchiare e legando, con i suoi 6173 esemplari, il presente e il futuro della tecnica automobilistica di questa epoca.

Every detail reveals its splendour, artistic perfection and technical intelligence. Conceived for a rich and aristocratic clientele, the Silver Ghost 40/50 was produced for over twenty years (1906-1925) with ever aging. The 6173 that were made spanned the present and the future of automobile technology of its time.



Lincoln L, 1928

06. Alfa Romeo RI. 55, 1926

6 cilindri in linea, 2994 cm³

Carrozzeria/Body: Cabriolet, Castagna

Concorrente/Entrant: Mario Righini (I)

Al volgere degli anni '20 Giuseppe Merosi, ingegnere capo dell'Alfa, crea una prestigiosa stirpe di vetture da competizione, la famiglia del tipo RI, basata su meccanica 3 litri, declinata in seguito in sette varianti ognuna più rapida e potente delle precedenti. Alfa Romeo consegnò solo 392 telai RI. Super Sport. Sala, Zagato, Stabilimenti Farina firmarono la maggior parte delle carrozzerie su telaio RI. Sport e Super Sport.

At the beginning of the 1920s Giuseppe Merosi, chief engineer, created a prestigious line of racing cars, the RI series with a 3 liter engine, which was later made in 7 series of variations, each one faster and more powerful than the last. Alfa Romeo only delivered 392 RI. Super Sport chassis. Sala, Zagato, Stabilimenti Farina built most of the bodywork on RI. Sport and Super Sport chassis.



Alfa Romeo RI. 55, 1926

08. Voisin C14 Lumineuse, 1927

6 cilindri, 2336 cm³

Carrozzeria/Body: Voisin, Coach

Concorrente/Entrant: Jacques de Wurtemberg (CH)

La Lumineuse, con il suo particolare aspetto, resta una delle creazioni più emblematiche del talento di Gabriel Voisin. Tra gli irriducibili sostenitori delle creazioni di Voisin si annoverano la regina di Jugoslavia, Joséphine Baker, Rodolfo Valentino e l'architetto Le Corbusier. Tra il 1928 e il 1932 sono stati prodotti 1795 telai del modello C14, di cui, oggi, si ha notizia solo di una trentina.

The distinctive-looking Lumineuse remains one of the most representative examples of Gabriel Voisin's talent. The great fans of Voisin's car included the queen of Yugoslavia, Joséphine Baker, Rudolph Valentino and the architect Le Corbusier. Between 1928 and 1932 1,795 chassis of the C14 model were produced, only about 30 of which are still in existence today.

10. Cadillac 341 A, 1928

6 cilindri, 5588 cm³

Carrozzeria/Body: Convertible Coupé, Fisher

Concorrente/Entrant: René Verbiest (B)

Nel 1928 a Detroit fa storia. Cadillac adotta il cambio con sincronizzatori equipaggia i suoi veicoli di parabrezza di sicurezza e batte i suoi records di produzione. Nel 1928 il prezzo di questa coupé 341 A era di 3495 dollari.

In 1928 history was made in Detroit. Cadillac adopted the gearbox with synchronizer mechanism, equipped its cars with safety windcreens and beat its production records. In 1928 the price of this 341 A coupé was 3,495 dollars.

12. Alfa Romeo 6C 1500 N, 1928

6 cilindri, 1487 cm³

Carrozzeria/Body: Torpedo, James Young

Concorrente/Entrant: Axel Marx (CH)

Pur con la sua bassa cilindrata, l'Alfa Romeo 6C 1500 N, traendo profitto dai progressi tecnici raggiunti nell'automobilismo da competizione, si distinse per le sue notevoli performance. La 6C 1500 N, lanciata durante i Saloni dell'Automobile di Milano, Londra e Parigi del 1927, fa il suo debutto in gara qualche mese più tardi. Enzo Ferrari, al suo volante si aggiudicò la vittoria del Circuito di Modena.

In spite of its small engine, the Alfa Romeo 1500 N was able to take advantage of technical progress achieved in racing cars, and distinguished itself for its outstanding performance. The 1500 N was launched during the Motor Shows in Milan, London and Paris in 1927. It made its debut in racing a few months later. Enzo Ferrari arrived first in the race on the on the Modena racetrack.

14. Lincoln L, 1928

8 cilindri, 6300 cm³

Carrozzeria/Body: Double-Phaeton, Le Baron

Concorrente/Entrant: S.A.S. Le Prince Rainier III de Monaco (MC)

Così battezzata in onore del celebre presidente degli Stati Uniti, la Lincoln, fondata da Henry Leland tre anni prima, nel 1922 cade, per 5 milioni di dollari, nel "gironc" delle Ford. Emblema della marca, il bilanciere molleggiato montato sul radiatore dal 1925, sottolinea l'immagine lussuosa e di raffinata eleganza con la quale Lincoln si presenta nelle pubblicità su *Vanity Fair* e *Country Life*. Il modello L giunge nel 1929 al termine di una lunga carriera mentre già si intravede il V 12 KB.

This was the name given in honour of the old president of the United States. The Lincoln company, founded by Henry Leland three years previously, was sold in 1922 for 5 million dollars to Ford. The compensator mounted on the radiator since 1925 emphasised the luxurious image of refined elegance with which Lincoln presented itself in the adverts in *Vanity Fair* and *Country Life*. In 1929 the L model reached the end of a long career and the V 12 KB was already on the horizon.

16. Hispano-Suiza H6B, 1928

6 cilindri, 6597 cm³

Carrozzeria/Body: Three position Cabriolet, Erdmann & Rossi

Concorrente/Entrant: Georges Kolb (CH)

L'Hispano-Suiza H6B, opera dell'ingegnere svizzero Marc Birkigt, lanciata durante il Salone di Parigi del 1919, divenne rapidamente un simbolo dell'ascesa sociale e del buon gusto, l'automobile più indicata per essere notati negli eleganti viali parigini. I telai 32 CV furono equipaggiati con sontuose carrozzerie, opera dei più celebri carrozzieri, tra questi, i carrozzieri Erdmann & Rossi, che firmarono questa eccezionale creazione.

The Hispano-Suiza H6B, created by the Swiss engineer Marc Birkigt was launched during the Paris Motor Show in 1919. It quickly became a symbol of social success and good taste, and was the best car for making oneself noticed in the elegant Paris avenues. The 32 CV chassis were built with sumptuous bodywork, carried out by some of the most famous coachbuilders, including Erdmann & Rossi who built this exceptional car.

18. Alfa Romeo 6C 1500 N, 1929

6 cilindri, 1487 cm³

Carrozzeria/Body: Torpedo, Stabilimenti Farina

Concorrente/Entrant: Sergio Muzi (I)

Al termine di una produzione che conta 862 esemplari, nel 1929, Alfa Romeo aggiunge al modello 6C 1500 la sigla "NR" in onore di Nicola Romeo ed entra nel suo ultimo anno di fabbricazione. After making 862 of them, in 1929 Alfa Romeo added the letters "NR" to the 6C 1500 model in honour of Nicola Romeo and went into its last year of production.

CATEGORIA B

1930-1939: Open Cars "Flamboyances et extravagances"

20. Rolls-Royce Phantom II, 1930

6 cilindri, 7668 cm³

Carrozzeria/Body: 2-door convertible, Binder Paris

Concorrente/Entrant: René Herzog (CH)

Dall'eleganza sublime, questa cabriolet Phantom, possiede un abitacolo realizzato dal brillante carrozziere francese Henry Binder, esperto in vetture di gran lusso. Il progetto "Phantom II" fu l'ultimo supervisionato, dall'inizio alla fine, da Henry Royce. Il prototipo, terminato nel marzo del 1928, muove i suoi primi passi verso la fine dell'anno. Rolls-Royce nel 1935, dopo sei anni di produzione e 1767 esemplari, ne interrompe la fabbricazione. Sublimely elegant, this Phantom convertible has an inside made by the brilliant French coachbuilder Henry Binder, an expert in de luxe cars. The "Phantom II" project was the last to be supervised throughout by Henry Royce. The prototype, completed in March 1928, took its first steps towards the end of the year. In 1935, after producing 1,767 examples, Rolls-Royce ceased production of the Phantom II.

22. Mercedes 500K, 1934

6 cilindri in linea, 5019 cm³

Carrozzeria/Body: Cabriolet, Graber

Concorrente/Entrant: Hans Schweizer (CH)

Come sottolineato dalla lettera K, il modello W29 500, costruito in soli 354 esemplari, era disponibile solo in versione dotata di compressore. A Stoccarda ci si vantava di aver creato una delle più belle automobili, la 500K special Roadster, carrozzata dalla fabbrica di Sindelfingen. Questa cabriolet è opera del carrozziere svizzero Hermann Graber.

As underlined by the letter K, the W29 500 model, built in only 354 examples, was only available in the version fitted with a compressor. In Stuttgart they boasted that they had created one of the most beautiful automobiles, the 500K special Roadster, with coachbuilding by the factory in Sindelfingen. This cabriolet was the work of the Swiss coachmaker Hermann Graber.

24. Horch 853, 1937

8 cilindri in linea, 2944 cm³

Carrozzeria/Body: Cabriolet, Horch

Concorrente/Entrant: Giulio Caimi (I)

August Horch, allievo di Carl Benz, si dedicò senza risparmio a dar vita alla propria casa automobilistica. La serie 853, vero esemplare di "oreficeria" meccanica della fine degli anni '30, a dispetto del suo elevato prezzo, venne prodotta in più di 1000 esemplari (627 telai 852 e 397 del tipo 853 A). La Horch 853, la preferita degli sportsmen tedeschi, amanti del granturismo, concedeva loro sulle prime *Autobahnen* dell'epoca una velocità massima di ben 140 km/h.

August Horch, disciple of Carl Benz, worked non-stop to set up his own brand. The 853 series was a fine example of late 1930s mechanical mastery. In spite of its high price, more than 1,000 examples were made (627 of the 852 chassis and 397 of the 853 A type). The Horch 853, the favorite of German sportsmen who loved Grand Touring, allowed them to drive at 140 km/h on the first *Autobahnen* of that time.

26. Bugatti Type 57, 1937

8 cilindri in linea, 3257 cm³

Carrozzeria/Body: Cabriolet, Graber

Concorrente/Entrant: Roland Jordi (CH)

La Type 57, voluta da Ettore e disegnata poi da Jean Bugatti, s'inscrive nella stirpe delle Gran Lusso sportive al Salone di Parigi del 1933. Se da un lato la collaborazione Bugatti-Gangloff creò una vasta gamma di carrozzerie estremamente eleganti, a sua volta il carrozziere svizzero Hermann Graber si interessò a creare raffinate carrozzerie per il telaio da 3,30 m, che ben si prestava a questo esercizio di stile.

The 57 Type, desired by Ettore and then designed by Jean Bugatti, joined the ranks of de luxe sports cars at the Paris Motor Show in 1933. If on the one hand the Bugatti-Gangloff collaboration created a vast range of extremely elegant bodywork, the Swiss coachmaker Hermann Graber in turn began to create refined bodywork for the 3.30 m chassis, which was particularly suitable for this kind of design.

Deutsch Bonnet DB2, 1939



BMW 328, 1939





Delahaye 135 MS, 1937



Horch 853, 1937

28. Delahaye 135 MS, 1937

6 cilindri, 3557 cm³

Carrozzeria/Body: Cabriolet, Figoni & Falaschi

Concorrente/Entranti: Peter Mullin (USA)

Il telaio 135, presentato nell'ottobre del 1934 al Salone di Parigi, veniva vestito con carrozzerie eseguite a richiesta. Figoni & Falaschi firmano così le loro migliori opere. A loro volta Franay, Chapron, Graber, Saoutchik, Guillore e Worblafen, secondo stili personali, firmano lussuose e alle volte stravaganti proposte.

The 135 chassis, presented in October 1934 at the Paris Motor Show, was "dressed" with bodyworks carried out by request. Figoni & Falaschi designed their greatest works. Also Franay, Chapron, Graber, Saoutchik, Guillore and Worblafen designed inventions and sometimes extravagant bodyworks.

30. Bentley 4 1/4 Litre MR, 1939

6 cilindri in linea, 4250 cm³

Carrozzeria/Body: 4 door Allweather, Vanden Plas

Concorrente/Entranti: Bear Walz (CH)

La gamma Bentley, agli esordi della seconda Guerra Mondiale, non cessa il suo sviluppo. La 4 1/4 Litre MR, apparsa nel 1936 e costruita in numero limitato per ragioni economiche, si rivolgeva essenzialmente a un mercato d'élite.

At the beginning of World War II, the Bentley range did not cease to develop. The 4 1/4 Litre MR, which appeared in 1936 and was built in a limited number for economic reasons, was aimed essentially at important people.

32. Fiat 2800, 1938

6 cilindri in linea, 2852 cm³

Carrozzeria/Body: Cabriolet/Torpedo, Stabilimenti Farina

Concorrente/Entranti: Leo Freyrie (I)

La produzione del modello 2800, cominciata nel 1938, prosegue, seppur con qualche rallentamento, durante le ostilità. Solo 621 Fiat 2800 lasciarono la catena di montaggio: per questa ragione si tratta di uno dei modelli Fiat più apprezzati dai collezionisti.

Production of the 2800 model began in 1938 and continued, albeit with some slowing up throughout the war. Only 621 Fiat 2800s left the production chain: for this reason it is one of the Fiat models most prized by collectors.

34. Deutsch Bonnet DB2, 1939

4 cilindri, 1911 cm³

Carrozzeria/Body: sportiva biposto Roadster, Deutsch Bonnet

Concorrente/Entranti: Walter Grell (CH)

La DB2 sembra uscita da un sogno. Charles Deutsch e René Bonnet, ispirati dalle linee sviluppate da Andreau, autore della stupefacente Peugeot 402 aerodinamica, e lasciando libero sfogo al loro talento, disegnarono una carrozzeria nella quale il disegno della carenatura, dei parafranghi e delle appendici risultano un esempio di somma eleganza.

The DB2 seems like something from a dream. Charles Deutsch and René Bonnet were inspired by the lines developed by Andreau, creator of the incredible aerodynamic Peugeot 402. They gave free reign to their talent and designed a bodywork where the design of the midguards and the appendages are an example of ultimate elegance.

36. BMW 328, 1939

6 cilindri, 1971 cm³

Carrozzeria/Body: Roadster BMW

Concorrente/Entranti: Heiko Seekamp (D)

Nel giugno del 1936 Ernst Henne, campione di motociclismo, ebbe l'onore di presentare il modello che resta il più celebre del marchio BMW. Questa roadster a telaio tubolare, carrozzeria in alluminio disegnata da Fiedler segna una data importante non solo nella storia di BMW, ma anche in quella delle auto sportive in genere. La produzione totale, tra il 1936 e il 1960, raggiunge i 462 esemplari di cui solo 150 sarebbero sopravvissuti.

In June 1936 the motorcycle champion Ernst Henne had the honour of presenting this model which is still the brand's most famous. This roadster with a tubular frame, bodywork in aluminium designed by Fiedler was an important milestone not only in the history of BMW, but also in the history of sports cars in general. The total production, between 1936 and 1960, was of 462, only 150 of which have survived.



Bugatti 57 Atalante, 1936



Alfa Romeo 6C 2300 B MM, 1939

CATEGORIA B

1930-1939: Closed Cars "Flamboyances et extravagances"

38. Bentley 3 1/2 Litre, 1935

6 cilindri, 3669 cm³

Carrozzeria/Body: Saloon, Park Ward

Concorrente/Entrant: A.W.J. Thompson (GB)

La Bentley 3 1/2 Litre fino al 1936, data che segna la fine della produzione, si distinse nelle competizioni, particolarmente al Tourist Trophy nel 1934 e nel 1935. A quell'epoca Park Ward, carrozzeria fondata a Londra nel 1919, lavorava quasi esclusivamente per Rolls-Royce. Negli anni '30, in Gran Bretagna, si raggiunse l'apice nelle carrozzerie di lusso con le loro dotazioni personalizzate.

Up until 1936, the date of the end of production, the Bentley 3 1/2 Litres had always distinguished itself in races, particularly at the Tourist Trophy in 1934 and 1935. At that time Park Ward, founded in London in 1919, worked almost exclusively for Rolls-Royce. In the 1930s in Great Britain, the peak was achieved in luxury enclosed coachbuilding.

40. Bugatti 57 Atalante, 1936

8 cilindri, 3257 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Gangloff

Concorrente/Entrant: Viktor Müller (NL)

La tipo 57 Atalante debutta al Salone di Parigi e rappresenta l'esito degli studi svolti sotto la direzione di Jean Bugatti. Si tratta di un elegante coupé due posti. Da sottolineare che fino a quel momento fedele alla forma a ferro di cavallo piatto, Bugatti a quel punto adotta una calandra a V.

The debut of the 57 Atalante type at the Paris Motor show represented the results of the research carried out under the direction of Jean Bugatti. This is an elegant two-seater coupe. It is worth noting that up until that time Bugatti had been faithful to the flat horseshoe (trapezoidal) radiator. He then adopted a V-shaped radiator grill.

42. Packard One Twenty, 1938

8 cilindri, 4629 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé Chauffeur, Franay

Concorrente/Entrant: Jean-Pierre Antoine (F)

Dal 1935, data d'inizio della sua produzione, il modello One Twenty conobbe un grande successo. La pubblicità titolava: "The most famous radiator contour in the world".

Carrozziata dal carrozziere francese Franay questa One Twenty incarna la sobrietà e la straordinaria qualità d'esecuzione.

From 1935, the date of mass production, the One Twenty model was a great success. The advertising said: "The most famous radiator contour in the world".

Coachesbuilt by the French coachbuilder Franay the One Twenty embodies the sobriety and extraordinary quality of his workmanship.

44. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1939

6 cilindri in linea, 2443 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Touring

Concorrente/Entrant: Fabio Calligaris (I)

Come da tradizione, Alfa Romeo torna a lanciare un modello che pone in evidenza le sue performance sportive. Questo telaio, carrozzato da Touring, rappresenta un classico esempio di stile italiano degli anni 1940-1950. Nel 1939 furono prodotti da Alfa Romeo solo 20 telai 6C 2500 Super Sport.

In line with tradition, Alfa Romeo again launched a model that highlighted its sporting performance. This chassis, with bodywork by Touring, represented a classic example of Italian style from 1940-1950. During the year 1939 Alfa Romeo only produced twenty 6C 2500 Super Sport chassis.

46. Lagonda V 12, 1939

12 cilindri a V, 4600 cm³

Carrozzeria/Body: Berlina, Freestone & Webb

Concorrente/Entrant: Erich Haller (CH)

Presentata nel 1936 all'Olympia Motor Show, questa meraviglia meccanica prodotta in meno di 200 esemplari nel periodo ante guerra, è rivale del V 12 della Phantom III Rolls-Royce, raggiunge una velocità di più di 160 km/h per una vettura il cui solo telaio pesa più di due tonnellate. Questa berlina, carrozzata dal carrozziere londinese Freestone & Webb, rappresenta il tipico rivestimento gran lusso, dalle numerose raffinatezze stilistiche allora in voga sui telai più costosi.

Presented at the 1936 Olympia Motor Show, at least 200 of these mechanical marvels were produced before the war. It was a rival of the Rolls-Royce V 12 Phantom III, and it reached a speed of more than 160 km/h with a chassis alone that weighed more than two tons. This saloon car, with coachbuilding by the London coachbuilder Freestone & Webb, represented the typical high luxury finishing, with numerous design features that were fashionable at the time for the most expensive frames.

48. Alfa Romeo 6C 2300 B MM, 1939

6 cilindri, 2309 cm³

Carrozzeria/Body: Berlinetta Superleggera, Touring

Concorrente/Entrant: Giovanni Sandri (I)

Le Alfa Romeo 6C 2300 B MM, serie che si limita a 107 esemplari, volteggiano in testa alla classifica nella Mille Miglia del 1937 e del 1938, guadagnandosi così prestigiosi posti d'onore.

The Alfa Romeo 6C 2300 B MM type, a series produced in only 107 examples, were top of the league in the Mille Miglia competition in 1937 and 1938, thus gaining prestigious places of honour.

50. Fiat 1500 B, 1939

6 cilindri in linea, 1493 cm³

Carrozzeria/Body: Berlinetta Coupé, Touring

Concorrente/Entrant: Fabio Tretti (I)

La 6 cilindri tipo 1500 B, nonostante la sua cilindrata relativamente modesta, non offriva minori performance su strada. Questa vettura è dotata di telaio tubolare e di treno anteriore a sospensioni indipendenti, frutto della collaborazione tra Mario Revelli de Beaumont e l'ingegnere Rodolfo Schaeffer. Dopo più di quaranta mila esemplari prodotti, la sua produzione termina nel 1948.

In spite of its relatively modest size, the six-cylinder 1500 B type did not give an inferior performance on the road. This car had a tubular frame, front independent suspension, and was the joint work of Mario Revelli de Beaumont and the engineer Rodolfo Schaeffer. After more than forty thousand were made, production ceased in 1948.

52. Maybach SW 38, 1939

6 cilindri, 3800 cm³

Carrozzeria/Body: Limousine, Spohn

Concorrente/Entrant: Helmuth Hofmann (D)

Il vescovo di Trier affidò a Hermann Spohn, famoso carrozziere di Ravensburg, il compito di realizzare questa limousine su telaio SW 38. La prestigiosa e massiccia limousine servì agli spostamenti del vescovo durante la fine degli anni '30. La produzione terminò dopo la seconda Guerra Mondiale. Dal 1966 Maybach fa parte del Gruppo Daimler Benz.

The bishop of Trier entrusted to Hermann Spohn, famous coachbuilder maker of Ravensburg, the task to realize this limousine on chassis SW 38. The prestigious and massive limousine was in served to the movements of the bishop during the end of the Thirties. The production finished after World War II. From 1966 Maybach is part of the Daimler Benz Group.



Packard One Twenty, 1938

CATEGORIA C

1940-1959: Open Cars "Le temps du changement"

54. Alfa Romeo 6C 2500, 1947

6 cilindri, 2443 cm³

Carrozzeria/Body: Cabriolet, Stabilimenti Farina

Concorrente/Entranti: Edgardo Michelotti (I)

Presentata da Edgardo Michelotti, figlio di Giovanni Michelotti. Mentre la produzione dei telai 6C 2500 riprese dopo le ostilità del periodo 1939-1945, Touring e Stabilimenti Farina vollero nuovamente attenzione a questo stupendo complesso meccanico. Al loro genio dobbiamo le berline, le coupé e le cabriolet che fanno oggi la fierezza dei collezionisti.

Presented by Edgardo Michelotti, son of Giovanni Michelotti. While production of the 6C 2500 chassis recommenced after the 1939-1945 war, Touring and Stabilimenti Farina turned their attention again to this mechanical marvel. Their genius resulted in the saloons, the coupés and the cabriolets that today are the pride of collectors.

56. Talbot Lago Record T 26 GS, 1950

6 cilindri, 4482 cm³

Carrozzeria/Body: Roadster-Barchetta, Motto

Concorrente/Entranti: Christoph Ringier (CH)

Pensata nel 1947 come una vera auto da competizione, la T 26 GS dispone di 220 CV, una potenza vicina a quella delle monoposto di quel tempo. La linea della Barchetta trae ispirazione dalla monoposto, con in aggiunta i parafranghi, i fari e la ruota di scorta. Così come è noto che parecchie Talbot Lago T 26 GS presero parte alla 24 Ore di Le Mans, si distinsero parimenti, carrozzate da Saatchik, o Figoni & Falachi, in numerosi concorsi d'eleganza. La vettura presentata è firmata da Rocco Motto, carrozziere torinese indipendente, conosciuto non soltanto per le sue originali realizzazioni su vetture sportive, del periodo 1930-1965, ma anche per prestigiose creazioni realizzate su telai Cadillac, Packard, Delahaye.

Considered in 1947 to be a proper racing car, the T 26 GS had 220 CV, a power that is close to the one-seater of the time. The Barchetta line takes its inspiration from the one-seater, with the addition of mudguards, lighting and a spare tyre. Many Talbot Lago T 26 GS took part in the 24 Hour Le Mans race, and they also distinguished themselves in several concours d'elegance with bodywork by Saatchik, or Figoni & Falachi. The car presented is by Rocco Motto, an independent coachbuilder from Turin, known not only for his original work on sports cars, in the period 1930-1965, but also for prestigious work on Cadillac, Packard and Delahaye chassis.



Lancia Aurelia B24, 1955



Talbot Lago Record T 26 GS, 1950



Jaguar XK 120C, 1952



Alfa Romeo Giulietta Spider Prototipo, 1956

58. Jaguar XK 120C, 1952

6 cilindri, 3442 cm³

Carrozzeria/Body: Roadster, Jaguar

Concorrente/Entranti: Christian Jenny (CH)

Gli anni gloriosi della Jaguar cominciano con l'entrata in competizione della C-type, concepito per la 24 Ore di Le Mans del 1951. Il motore dell'XK 120, montato su un telaio tubolare, e con potenza incrementata del 30%, sviluppa 210 CV. Alla partenza della 24 Ore del 1951 ci sono tre tipi C: quella guidata da Whitehead e Walker assicura a Jaguar la prima vittoria alla 24 Ore di Le Mans.

The glorious years of Jaguar began with the entry of the C-type into car racing, conceived for the 24 Hour Le Mans race in 1951. The engine of the XK 120, mounted onto a tubular frame, and supercharged more than 30%, develops 210 CV. At the start of the 24 Hours in 1951 there were three C-type: Whitehead and Walker took Jaguar to its first victory at the Le Mans 24 Hours.

60. Arnolt Bristol, 1954

6 cilindri, 1971 cm³

Carrozzeria/Body: Roadster, Bertone

Concorrente/Entranti: Michael Parr (GB)

Concepita a Chicago da Stanley Howard Arnolt, la prima Arnolt, utilizzò un telaio MG TD, prima di cedere il passo a un concetto più attraente e sportivo, l'Arnolt Bristol 2 Litres. Bertone fu incaricato di realizzare le carrozzerie di tre coupés e 245 roadster prodotte tra il 1953 e il 1963.

Conceived in Chicago by Stanley Howard Arnolt, the first Arnolt used an MG TD chassis. Before giving way to a more attractive and sporty concept, the Arnolt Bristol 2 Litres. Bertone was given the task of creating the three coupés and 245 roadsters produced between 1953 and 1963.

62. Lancia Aurelia B24, 1955

6 cilindri a V, 2451 cm³

Carrozzeria/Body: Spider, Pininfarina

Concorrente/Entranti: Guido Lamperti (I)

Questo modello, tra i più prestigiosi della produzione Lancia, apparso nel 1955, conosce immediatamente un tale successo negli Stati Uniti, tanto da essere anche nominato "B24 America". Fino alla fine del 1958 sono stati prodotti 240 esemplari di spider e 521 esemplari di cabriolet. Nell'anno 1955, anno di costruzione del modello presentato, la produzione si è limitata a 59 esemplari per le spider e 181 per la versione convertibile.

This model is one of the most prestigious from the Lancia production and it was launched in 1955. It became so successful immediately in the United States that it was known as the "B24 America". Two hundred and forty spiders were produced and 521 cabriolets until the end of 1958. In 1955, the year the model presented was built, production was limited to 59 spiders and 181 convertibles.

64. Alfa Romeo Giulietta Spider Prototipo, 1956

4 cilindri, 1290 cm³

Carrozzeria/Body: Spider, Bertone

Concorrente/Entranti: Elena Maggiore (I)

La mitica Giulietta Spider venne disegnata e prodotta dalla Pininfarina ma non tutti ricordano che anche Bertone presentò all'Alfa Romeo una proposta aperta. Nonostante lo splendido disegno, opera della creatività avveniristica di Franco Scaglione, il progetto non venne approvato, principalmente perché Bertone - che già produceva la Giulietta Sprint - non sarebbe stato in grado di affrontare industrialmente una ulteriore linea di montaggio. L'esemplare in concorso è uno dei due prodotti.

The mythical Giulietta Spider was designed and built by Pininfarina, but it is not well-known that also Bertone made a proposal to Alfa Romeo for an "open" version. This project as been not approved in spite of the wonderful body, conceived by the futurist creativity of Franco Scaglione. As Bertone was already in charge with the Giulietta Sprint production and should have not been able to arrange the production line of a new car. This car is one of the only 2 produced.

CATEGORIA C

1940-1959: Closed Cars "Le temps du changement"

66. Alfa Romeo 6C 2500 Competizione, 1948

6 cilindri in linea, 2443 cm³

Carrozzeria/Body: Berlinetta, Frua

Concorrente/Entrant: R.E. San Giorgi (B)

Nell'immediato dopoguerra, la linea aerodinamica della 6C 2500 Competizione, riafferma la reputazione, il prestigio e la tradizione sportiva di Alfa Romeo. Due dei tre modelli prodotti furono impegnati nella Mille Miglia del 1950.

Just after the war the aerodynamic line of the 6C 2500 Competizione reconfirmed the reputation, prestige and sports tradition of Alfa Romeo. Two of the three models produced were used in the Mille Miglia race in 1950.

68. Stanguellini 1100, 1949

4 cilindri, 1089 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Motto

Concorrente/Entrant: Claude Sage (CH)

Questa rara coupé Stanguellini è l'espressione del genio dei costruttori italiani di piccole vetture sportive del dopoguerra. I telai tubolari, concepiti da Stanguellini, adottano componenti meccaniche Fiat 1100 spinte al massimo. La carrozzeria in alluminio, realizzata da Motto, garantisce un alleggerimento notevole.

This rare Stanguellini coupé shows the genius of Italian makers of small post-war sports cars. The tubular frames, conceived by Stanguellini, adopted Fiat 1100 mechanical parts supercharged to the maximum. The aluminium bodywork by Motto guaranteed a considerable decrease in weight.

70. Bentley Mark VI Facel Metallon, 1950

6 cilindri, 4257 cm³

Carrozzeria/Body: Fixed Head Coupé, Facel Metallon

Concorrente/Entrant: Keith Meehaw (GB)

Il modello Mark VI, è il primo modello prodotto da Bentley a essere proposto dalla fabbrica con una carrozzeria stampata, abbandonando così la sorpassata produzione manuale. La fabbricazione del modello Mark VI, lanciato nel 1946, termina nel 1952 con 4946 esemplari prodotti.

The Mark VI was the first model produced by Bentley to be made from the factory with a standard moulded bodywork, thus abolishing the out-of-date manual production. Production of the Mark VI model, launched in 1946, ceased in 1952 after 4946 had been produced.

72. Alfa Romeo 1900 C Sprint, 1953

4 cilindri, 1884 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Pininfarina

Concorrente/Entrant: Pier Mario Gilardi (I)

Il modello 1900 C Sprint, uscito nel 1950, prima Alfa Romeo di concezione moderna, fece il suo debutto tra il pubblico nel maggio 1950, al Salone di Torino. Essendo una variante della piattaforma standard, Alfa Romeo propose un passo corto sul quale i carrozzieri indipendenti, tipo Pininfarina, si espressero a loro piacimento.

The 1900 C Sprint model, launched in 1950, was the first modern Alfa Romeo made to reach the public in May 1950 at Turin. Being close to the standard chassis of the standard platform, Alfa Romeo proposed a short wheel base with which the independent carrozzieri, like Pininfarina, expressed their preferences.

74. Ferrari 250 Europa, 1955

12 cilindri a V, 2953 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Pinin Farina

Concorrente/Entrant: Pier Giorgio Mastroni (I)

Presentata per prima a Parigi nel 1953, la 250 Europa, non solo prolunga il successo della 212 Inter ma succede, anche se senza grandi cambiamenti, alla 375 America. Vengono costruite ventidue coupé Vignale o Pininfarina con la sola eccezione di una cabriolet Pinin Farina. Uno dei primi acquirenti di una 250 Europa GT fu il regista Roberto Rossellini.

It was first presented in Paris in 1953. The 250 Europa not only prolonged the success of the 212 Inter but it also succeeded the 375 America without any major changes. Twenty-two Vignale or Pininfarina coupés were made with the sole exception of a Pinin Farina cabriolet. One of the first buyers of a 250 Europa GT was the film director Roberto Rossellini.

76. Maserati A6GCS, 1953

6 cilindri in linea, 1985 cm³

Carrozzeria/Body: Berlinetta, Pinin Farina

Concorrente/Entrant: Egon Zweimüller (A)

Al debutto nella Mille Miglia, nell'edizione 1953, la A6GCS si afferma nella classe 2 Litri. Questa vettura da competizione, con le sue prestazioni eccezionali, diventa la preferita dei piloti privati. In tutto furono realizzati 50 telai carrozzati da Fantuzzi, Vignale, Scaglietti e Pininfarina. Quest'ultimo realizza anche una rara versione coupé prodotta in soli 4 esemplari.

The A6GCS, at its debut, won the 1953 Mille Miglia, 2 Litres class. This competition car, with its exceptional performance, became the gentleman drivers' preferred one. In total only 50 chassis were built and Fantuzzi, Vignale, Scaglietti and Pininfarina made the coachwork. Pininfarina realizes also a rare coupé version of which only 4 were built.

78. Maserati A6G, 1955

6 cilindri in linea, 1985 cm³

Carrozzeria/Body: Berlinetta, Frua

Concorrente/Entrant: John Bookout (USA)

Tra le più importanti realizzazioni della carrozzeria Pietro Frua sono da annoverare la Maserati A6G, la Fiat 1100 TV cabriolet, le coupé Peugeot 203, Renault Dauphine e la Fiat 600. Prodotto tra il 1954 e il 1957, il tipo A6G, carrozzato da Zagato, Allemano e Frua, era destinato a piloti privati.

Among the most important bodywork done by Pietro Frua we can list the Maserati A6G, the Fiat 1100 TV cabriolet, the Peugeot 203 coupé, the Renault Dauphine and the Fiat 600. Produced between 1954 and 1957, the A6G type, with bodywork by Zagato, Allemano and Frua, it was for private drivers.

Bentley Mark VI Facel Metallon, 1950





Ferrari 250 GT Zagato, 1956

80. Bentley R Type Continental, 1955

6 cilindri, 4887 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé Sport Saloon, Franay

Concorrente/Entranti: Norbert H. Meyering (D)

Mentre avviene la fusione tra i marchi Bentley e Rolls-Royce, Bentley annuncia l'uscita del tipo R Type Continental, una coupé due porte dall'elegante retro scagliato verso il basso. Solo 207 esemplari prodotti. La R Type Continental, con i suoi 190 km/h di velocità massima, è la più rapida quattro posti al mondo.

While the merger was taking place between Bentley and Rolls-Royce, Bentley announced the debut of the R Type Continental, a two-door coupé with an elegant downward-sloping rear end. Only 207 were produced. The R Type Continental, with its maximum speed of 190 km/h, was the fastest four-seater in the world.

82. Ferrari 250 GT Zagato, 1956

12 cilindri a V, 2953 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Zagato

Concorrente/Entranti: David Sydorick (USA)

Evoluzione naturale della 250 Europa se ne differenzia per un nuovo telaio e delle fiancate già viste sulla 250 MM. Disponibile dal 1954, ne furono prodotti circa 2500 esemplari, in parecchie versioni, fino al 1964. Se Scaglietti rimase l'interprete più appassionato dalla carrozzeria, è pur vero che anche Pinin Farina, Ellena, Bertone, Vignale, Boano vi esercitarono il loro talento. Infine Zagato che firmò l'eccezionale coupé presentata.

A natural development of the 250 Europa, it was different in its new chassis and the sides already seen in the 250 MM. It was available from 1954, and about 2,500 were produced in many different versions until 1964. If Scaglietti was the most passionate performer in terms of bodywork, it is also true that Pinin Farina, Ellena, Bertone, Vignale and Boano expressed their talent. Finally Zagato designed the exceptional coupé that was presented.

84. Mercedes-Benz 300 SC, 1956

6 cilindri in linea, 2996 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Mercedes

Concorrente/Entranti: M. Fred Kriz (MC)

La Coupé 300 SC, considerata come la vettura di punta della produzione Mercedes-Benz, fu prodotta in soli 200 esemplari, fino all'aprile del 1958. Il suo prezzo, astronomico per l'epoca, si calcolava a più di 36.000 DM.

The 300 SC Coupé was considered to be the top car of Mercedes-Benz production. Only 200 were made up until April 1958. The price was astronomical for the time: over 36,000 DM.

86. Cadillac Eldorado, 1959

8 cilindri a V, 6384 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Fisher

Concorrente/Entranti: Urs Schönauer (CH)

Mai prima di allora si era visto un tale spiegamento di cromature e di alettoni. I critici arrivarono a sostenere che la complessa architettura della calandra conteneva abbastanza elementi per fare almeno due normali vetture! Capriccio dell'ex-re Farouk d'Egitto, questa Eldorado Séville, oggetto unico, con più di un kit Continental cromato, fu dotata di una quantità di opzioni e di gadgets quali l'apertura elettrica delle porte dall'interno e dall'esterno, poiché le maniglie erano state eliminate. L'insieme misura 6,50 m di lunghezza e pesa 2,5 tonnellate.

Never before had there been such a deployment of chrome and stabilizer bars. Critics even said that the overall architecture of the radiator cowling had enough elements in it to make at least two normal cars! A caprice of the former king Farouk of Egypt, this unique Eldorado Seville, with more than one Continental chrome kit, was fitted with numerous optionals and gadgets such as the electrically commanded doors both internally and externally, as the handles had been eliminated. The whole thing measured 6,50 m in length and weighed 2,5 tons.

CATEGORIA D

1960-1970: Open Cars "Le Style en liberté"

88. Ferrari 250 GT "California", 1961

12 cilindri a V, 2953 cm³

Carrozzeria/Body: Spider, Pininfarina

Concorrente/Entrant: Heinrich Fries (D)

La 250 GT Spider "California", costruita su richiesta dei concessionari americani, nasce nel 1958. Ferrari, con la produzione della 250 GT, concretizza la partnership industriale con Pininfarina e Scaglietti. Pininfarina, colto in velocità da Boano, ribatte presentando una spider al Salone di Ginevra del 1958 che prelude a differenti declinazioni.

The 250 GT Spider "California" was made in response to demand from American dealers, and was created in 1958. With the production of the 250 GT, Ferrari concretized its association with Pininfarina and Scaglietti. Pininfarina, overtaken by Boano, responded by presenting a spider at the Geneva Motor Show in 1958 that was the prelude to various versions.

90. Ferrari 400 Superamerica II, 1961

12 cilindri a V, 3967 cm³

Carrozzeria/Body: Cabriolet, Pininfarina

Concorrente/Entrant: Peter S. Kalikow (USA)

L'entrata della 400 Superamerica, all'inizio degli anni '60, rappresenta una fase decisiva nella storia della Ferrari. Al Salone di Torino nel 1961 e qualche mese dopo a Ginevra, si constatano cambiamenti fondamentali nelle linee, che segneranno i modelli futuri. In pochi mesi sono prodotti una dozzina di esemplari, generalmente personalizzati secondo il gusto degli acquirenti.

The debut of the 400 Superamerica in the early 1960s represented a decisive phase in the history of Ferrari. At the Turin motor show in 1961 and a few months later in Geneva, fundamental changes in the lines could be seen that would characterise later models. In a few months a dozen examples were produced, generally customised in suit the taste of the buyer.

92. Maserati Mistral, 1964

6 cilindri, 3692 cm³

Carrozzeria/Body: Spider, Frua

Concorrente/Entrant: John Bookout (USA)

Al cultore della Spider Mistral, Frua propose un hardtop in opzione. Sulla Mistral presentata al Salone di Ginevra nel 1966, furono egualmente proposti in opzione un cambio automatico Borg-Warner così come un V8 da 4014 cm³. Furono prodotti solo 120 Spider Frua Mistral, prima del debutto della serie Sebring, Mexico, Indy, Bora e infine, nel 1972, il modello Merak.

For the Mistral Spider enthusiast, Frua proposed a hardtop as an option. At the Geneva motor show in 1966 other options presented for the Mistral were a Borg-Warner automatic gear change as well as a 4014 cm³ V8 engine. Only 120 Spider Frua Mistral were produced, before the debut of the Sebring, Mexico, Indy, and Bora series, and finally in 1972, the Merak model.

94. Ferrari 275 GTS, 1965

12 cilindri a V, 3285 cm³

Carrozzeria/Body: Spider, Pininfarina

Concorrente/Entrant: Martin Kottmann (CH)

Ogni Ferrari è unica, ogni modello ha una sua storia. La 275 GTS, disegnata da Pininfarina, fu realizzata da Scaglietti. La produzione di 250 esemplari in 12 mesi, dal 1964 al 1965, è segno dell'immediato successo riscosso da questo modello.

Every Ferrari is unique, every model has its own history. The 275 GTS designed by Pininfarina, was made by Scaglietti. The production of 250 examples in 12 months, from 1964 to 1965, was a sign of the immediate success enjoyed by this model.

96. ASA 1000 GT Spider, 1966

4 cilindri, 1032 cm³

Carrozzeria/Body: Spider, Bertone

Concorrente/Entrant: Gianpiero Binda (I)

Quasi come un passatempo, Enzo Ferrari concepì la modesta ASA a Modena dove, una meccanica 4 cilindri d'origine Fiat era stata tenuta a mente come base di sviluppo. Dotato di una testata monoalbero che nascondeva numerose modifiche, il motore "quadro" (69 x 69 mm) arrivò a 97 CV. Autocostruzioni S.p.A. a Milano, su licenza, realizzò le sue versioni personali e una serie quasi segreta. Pare che nell'ASA, dove la griffe Ferrari è innegabile e che riscosse l'interesse solo dei rari appassionati delle piccole vetture sportive, il costruttore abbia dato maggior rilievo alla rifinitura degli allestimenti anziché alle reali performance.

Enzo Ferrari created the modest ASA almost as a pastime in Modena, where a four-cylinder engine of Fiat origin was kept in mind as a basis for development. Covered by an SOHC cylinder head that hid numerous changes, the square engine (69 x 69 mm) reached 97 CV. Under licence, Autocostruzioni S.p.A. in Milan built its own versions and an almost secret series. Although the ASA was undeniably a Ferrari car it only aroused interest among a few small sports car enthusiasts. It seems that the market gave more importance to the finishings rather than real performance.



Ferrari 250 GT "California", 1961



Ferrari 275 GTS, 1965

ASA 1000 GT Spider, 1966



Ferrari 400 Superamerica II, 1961



CATEGORIA D

1960-1970: Closed Cars "Le Style en liberté"

98. Bizzarini 5300 Strada, 1967

8 cilindri a V, 5359 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Bertone

Concorrente/Entrant: Francis Marek (CH)

Gioto Bizzarini, ingegnere prolifico, passa da Alfa Romeo, Ferrari, disegna le 12 cilindri 3,5 Litri cedute successivamente a Lamborghini e collabora infine con Iso rivolta. Nel 1966 crea la sua società la Iso Grifo; le vetture viste a Le Mans prendono il nome di Bizzarini GT Strada. Negli anni '70, la scarsità di capitali pose fine alle attività di Bizzarini, stabilite a Livorno.

Gioto Bizzarini, a prolific engineer, moved from Alfa Romeo, Ferrari, and designed the 12 cylinder 3,5 Litres later sold to Lamborghini and then collaborated with Iso rivolta. In 1966 he set up his own company, Iso Grifo; cars seen at Le Mans take the name of Bizzarini GT Strada. In the 1970s, the lack of capital meant the end for Bizzarini, based in Livorno.

100. Monteverdi 375 S, 1968

8 cilindri a V, 7206 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé 2+2, Frua

Concorrente/Entrant: Ruedi Wenger (CH)

L'automobile fabbricata in modo artigianale, è da sempre apprezzata dagli intenditori. Così Peter Monteverdi, costruttore di Basilea, la cui produzione resta appannaggio di una piccola minoranza di privilegiati, fece parte di quel piccolo numero di produttori di automobili focalizzati su modelli esclusivi prodotti in piccola serie. Monteverdi, piuttosto che voler creare interamente una vettura, si limitò alla fabbricazione di un telaio tubolare, affidandosi a Chrysler per gli elementi meccanici e a Piero Frua per la carrozzeria, realizzando l'assemblaggio finale negli ateliers di Basilea.

This custom built automobile has always been appreciated by connoisseurs. Peter Monteverdi, a carmaker from Basle, made cars that are for a privileged minority and belonged to that limited number of producers of exclusive models in small series. Rather than wishing to create an entirely new car, Monteverdi only produced a tubular chassis. He commissioned Chrysler to provide the mechanical parts and Piero Frua the bodywork. The final assembly was carried out in the Basle workshops.

102. Lamborghini Miura S P 400, 1969

12 cilindri a V, 3929 cm³

Carrozzeria/Body: Coupé, Bertone

Concorrente/Entrant: Oliver Fischer (CH)

Al Salone di Torino, nel novembre del 1968, la Lamborghini sta per lanciare una novità che farà storia, la Miura S P 400, una potente berlinetta da gran turismo. Il motore V12, ben "educato" produce almeno 370 CV, 20 in più rispetto al modello base esibito la prima volta al Salone di Ginevra del 1966. Ferruccio Lamborghini ha di che esultare. Nella sola annata del 1968 ha prodotto qualcosa come 360 vetture, non lontano dalla metà di Ferrari, e senza mai rischiare la sua immagine in investimenti cospicui quali quelli generati dalle competizioni. Dal novembre 1968 al dicembre 1971 sono stati prodotti 140 esemplari di Miura S P 400.

At the Turin Motor Show, in November 1968, Lamborghini was about to launch something new that would make history, the Miura S P 400, a powerful little Grand Touring saloon. The engine, a well "mannered" V12, produced at least 370 CV, twenty more than the basic model exhibited for the first time at the Geneva Motor Show in 1966. Ferruccio Lamborghini had plenty to be happy about. Only in the year 1968 he produced something like 360 cars, not far from half those of Ferrari, and without ever putting his image at risk with the kind of empirical investments high level competing involves. From November 1968 to December 1971 140 Miura S P 400s were produced.

104. Ferrari 250 GT SWB, 1960

12 cilindri a V, 2953 cm³

Carrozzeria/Body: Berlinetta, Scaglietti

Concorrente/Entrant: Adrian Lüthi (CH)

Detta dall'esperienza, l'evoluzione del modello 250 GT, tra il 1954 e il 1964, si traduce in alcuni miglioramenti tra cui nel 1960, il passo accorciato a 2400 mm (SWB) adottato sulle versioni Berlinetta e Spider "California". Questa versione SWB, particolarmente rara è una delle 165 prodotte, per la precisione la trentottesima. La 250 GT, dalla sua prima apparizione al Salone di Parigi del 1954 fino al 1964, viene prodotta in 2400 esemplari, tra cui la mitica GTO del 1962.

Inspired by the experience, the 250 GT evolution, between 1954 and 1964, saw among other improvements, a short wheelbase adopted on the Berlinetta and Spider versions "California". This SWB version, particularly rare is the 38th of the 165 produced. The 250 GT, from its first apparition to the Paris Motor Show of 1954 until 1964, was produced in 2400 exemplars, among which the mythical GTO of 1962.



Bizzarini 5300 Strada, 1967



Monteverdi 375 S, 1968

Lamborghini Miura S P 400, 1969



CONCEPT CARS AND PROTOTYPES

"REGARD VERS LE FUTUR"

C 02. AMV8, 2003

Aston Martin

8 cilindri, 4300 cm³, Berlinetta

Concorrente/Entrant: U. Bez, H. Fisker

C 04. Birusa, 2003

Bertone

BMW 8 cilindri, 5000 cm³

Concorrente/Entrant: Lilli Bertone

C 06. G.C., 2003

Carrozzeria Castagna

Alfa Romeo 6 cilindri, 3200 cm³, Coupé 2 posti

Concorrente/Entrant: Gioacchino Acampora

C 08. Rosellini, 2003

Carrozzeria Castagna

Ferrari 12 cilindri, 5750 cm³, Barchetta

Concorrente/Entrant: Gioacchino Acampora

C 10. Corvette Moray, 2003

Italdesign Giugiaro

Chevrolet 8 cilindri, 6000 cm³, Coupé

Concorrente/Entrant: Fabrizio Giugiaro

C 12. Buran, 2000

Italdesign Giugiaro

Maserati 8 cilindri, 3217 cm³, Berlina di Lusso

Concorrente/Entrant: Giorgeto Giugiaro

C 14. Rossa, 2000

Pininfarina

Ferrari 12 cilindri, 5474 cm³, Spider

Concorrente/Entrant: Lorenzo Ramaciotti

C 16. Bedouin, 2003

Rinspeed

Porsche 6 cilindri, 3600 cm³, Shooting Break / Pick Up

Concorrente/Entrant: Frank Rinderknecht

C 18. Orca 113, 2001

Orca

8 cilindri, 2300 cm³, Berlinetta

Concorrente/Entrant: René Beck

C 20. Talisman, 2001

Renault

8 cilindri, 4500 cm³, GT

Concorrente/Entrant: Patrick Le Quément

C 22. Opel GTC Genève, 2003

Opel

2000 cm³, Crossover Hatchback Coupé

Concorrente/Entrant: M. Smith, D. Port

C 24. Concept Car, 2003

Lamborghini

12 cilindri, 6173 cm³, Barchetta

Concorrente/Entrant: Bernd Hoffmann

C 26. Vision GST, 2002

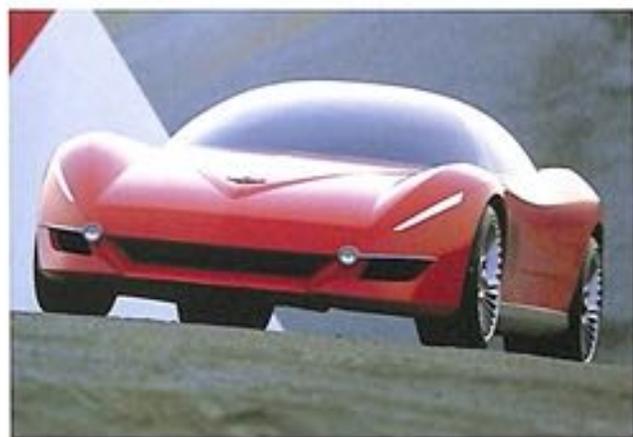
Mercedes-Benz

8 cilindri, 5500 cm³, Grand Sports Tourer

Concorrente/Entrant: V. Kloos, G. Hölzel

Mercedes-Benz, Vision GST, 2002





Italdesign Giugiaro, Corvette Moray, 2003



Pininfarina, Rossa, 2000



Aston Martin, AMV8, 2003

Lamborghini, Concept Car, 2003



Renault, Talisman, 2001



ALBO D'ORO ROLL OF HONOUR

COPPA D'ORO DI VILLA D'ESTE

1 Settembre 1929

Chassis: Isotta Fraschini tipo 8A
Carrozzeria: Faux cabriolet Cesare Sala
Concorrente: Celestino Piva

COPPA D'ORO DI VILLA D'ESTE

28 Settembre 1930

Coppa d'Oro di Villa d'Este - Gran Premio Referendum
Chassis: Lancia Dilambda
Carrozzeria: Cabriolet 4 posti Stabilimenti Farina
Concorrente: Agenzia Minetti per il Conte Leonardi

COPPA D'ORO DI VILLA D'ESTE

12-13 Settembre 1931

Coppa d'Oro di Villa d'Este - carrozzerie aperte - Gran Premio Referendum
Chassis: Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport
Carrozzeria: Spider "Flying Star" Touring
Concorrente: Josette Pozzo

Coppa d'Oro di Villa d'Este - carrozzerie chiuse

Chassis: Lancia Dilambda
Carrozzeria: Berlina Pinin Farina
Concorrente: Principe Rodolfo Del Drago

Coppa d'Oro di Villa d'Este - carrozzerie trasformabili

Chassis: Alfa Romeo 6C 1750 Gran Turismo compressore
Carrozzeria: Roadster - Cabriolet Castagna
Concorrente: Giorgio Bernasconi

COPPA D'ORO DI VILLA D'ESTE

17-18 Settembre 1932

Coppa d'Oro di Villa d'Este - carrozzerie chiuse Gran

Premio Referendum
Chassis: Alfa Romeo 8C 2300
Carrozzeria: Coupé - Spider Touring
Concorrente: Carrozzeria Touring

Coppa d'Oro di Villa d'Este - carrozzerie aperte

Chassis: Maserati 8C 2500 tipo 26M Turismo
Carrozzeria: Double Phaeton Castagna
Concorrente: Officine Alfieri Maserati per Serra

Coppa d'Oro di Villa d'Este - carrozzerie trasformabili

Chassis: Lancia Astura
Carrozzeria: Cabriolet Royal 4 posti Pinin Farina
Concorrente: Agenzia Automobili Lancia
Ex aequo:
Chassis: Mercedes
Carrozzeria: Cabriolet 4 posti Daimler-Benz Sindelfingen
Concorrente: Daimler-Benz

COPPA D'ORO PRINCIPessa DI PIEMONTE

16-17 Settembre 1933

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - fuori serie aperte
Chassis: Lancia Astura
Carrozzeria: Double Phaeton Castagna
Concorrente: Eugenio Minetti

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - fuori serie chiuse

Chassis: Lancia Dilambda
Carrozzeria: Berlina Pinin Farina
Concorrente: Theo Rossi di Montelera

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - fuori serie trasformabili

Chassis: Lancia Astura
Carrozzeria: Cabriolet 4 posti Pinin Farina
Concorrente: Gildo Strazza

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - vetture di serie

Chassis: Lancia Augusta
Carrozzeria: Berlina Stabilimenti Farina
Concorrente: Stabilimenti Farina

COPPA D'ORO PRINCIPessa DI PIEMONTE

16 Settembre 1934

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - fuori serie

Chassis: Lancia Astura
Carrozzeria: Cabriolet 4 posti Pinin Farina
Concorrente: Alfredo Colongo

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - vetture di serie

Chassis: Fiat 518 Ardita
Carrozzeria: Berlina di serie
Concorrente: S.A. Fiat

COPPA D'ORO PRINCIPessa DI PIEMONTE

14-15 Settembre 1935

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - fuori serie

Chassis: Lancia Astura
Carrozzeria: Cabriolet Stabilimenti Farina
Concorrente: Gino Corrado Dellacha

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - vetture di serie

Chassis: Fiat 1500
Carrozzeria: Berlina di serie
Concorrente: S.A. Fiat

COPPA D'ORO PRINCIPessa DI PIEMONTE

11-12 Settembre 1937

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - fuori serie

Chassis: Lancia Aprilia tipo 239
Carrozzeria: Cabriolet Pinin Farina
Concorrente: Ermete Bianco

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - vetture di serie

Chassis: Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara
Carrozzeria: Berlina di serie
Concorrente: Alessandro Tarabini

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE

27-28 Settembre 1947

Coppa d'Oro di Villa d'Este
Chassis: Lancia Astura
Carrozzeria: Cabriolet Stabilimenti Farina
Concorrente: Giovanni Ferraris

Gran Premio Referendum
Chassis: Alfa Romeo 6C 2500 Sport
Carrozzeria: Berlinetta Stabilimenti Farina
Concorrente: Giuseppe (Nino) Farina

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE
17-18 Settembre 1949

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Alfa Romeo 6C 2500 Sport
Carrozzeria: Berlina 3 luci Ghia
Concorrente: Francesco Drommi

Gran Premio Referendum
Chassis: Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport
Carrozzeria: Coupé Touring Superleggera
Concorrente: Touring Superleggera

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
7-8 Giugno 1986

Coppa Villa d'Este
Chassis: Isotta Fraschini 8A SS, 1927
Carrozzeria: Torpedo Cesare Sala
Concorrente: Franco Artom

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
15-16 Aprile 1995

Gran Premio Referendum Coppa d'Oro Villa d'Este
Trofeo A.C. Como - Primo Premio della Giuria
Chassis: Isotta Fraschini 8B, 1931
Carrozzeria: Imperial Landaulet Castagna
Concorrente: Umberto Fraccaro Genovese

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
13-14 Aprile 1996

Gran Premio Referendum Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Bentley 3 1/2-litre, 1934
Carrozzeria: Fixed-Head Coupé Hooper
Concorrente: Richard Walter-Campbell

Trofeo A.C. Como - Primo Premio della Giuria
Chassis: Alfa Romeo 8C 2900 B, 1938
Carrozzeria: Spider Touring Superleggera
Concorrente: Lukas Huni

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
12-13 Aprile 1997

Gran Premio Referendum Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Alfa Romeo 6C 2500 Sport, 1942
Carrozzeria: Cabriolet Touring Superleggera
Concorrente: Fabio Calligaris
Trofeo A.C. Como - Primo Premio della Giuria
Chassis: Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport, 1950
Carrozzeria: Coupé Touring Superleggera
Concorrente: Sandro Brozzetti

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
24-25 Aprile 1999

Coppa d'Oro Villa d'Este e Trofeo BMW Primo Premio della Giuria
Chassis: Rolls-Royce Silver Ghost "London-Edinburgh", 1911
Carrozzeria: Holmes
Concorrente: Miguel Gonzales

Trofeo BMW Italia
Chassis: Mercedes-Benz Typ SS Sport-Zweisitzer, 1929
Carrozzeria: Corsica Coach Works
Concorrente: Dieter Aumann

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
29-30 Aprile 2000

Coppa d'Oro Villa d'Este e Trofeo BMW Italia
Chassis: Bugatti Type 57 SC Atlantic, 1936
Carrozzeria: Bugatti
Concorrente: Alain Seydoux

Trofeo BMW Primo Premio della Giuria
Chassis: Alfa Romeo 6C 2300 B MM, 1938
Carrozzeria: Touring
Concorrente: Alain Lecocq

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
20-22 Aprile 2001

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Alfa Romeo 6C 2500 SS "Villa d'Este", 1951
Carrozzeria: Cabriolet Touring
Concorrente: Corrado Lopresto

Trofeo BMW Primo Premio della Giuria
Chassis: Aston Martin DB4 Jet Bertone, 1961
Carrozzeria: Coupé Bertone
Concorrente: Hans-Peter Weidmann

Trofeo BMW Italia
Chassis: Ferrari 340 America, 1951
Carrozzeria: Barchetta Touring
Concorrente: Louis Frey

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE
26-28 Aprile 2002

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Alfa Romeo 6C 1750 SS Cabriolet Royale, 1931
Carrozzeria: Castagna
Concorrente: Ernesto Monti

Trofeo BMW Group Primo Premio della Giuria e Trofeo BMW Italia
Chassis: Ferrari 342 America, 1953
Carrozzeria: Cabriolet Pinin Farina
Concorrente: Art Zafiropoulo

CONCEPT CARS & PROTOTYPES

Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award e BMW Group Design Award.
Chassis: Alfa Romeo Brera, 2002
Carrozzeria: Coupé Italdesign - Giugiaro

LA PROGETTAZIONE DI UNA LEGGENDA: LA NUOVA ROLLS-ROYCE PHANTOM

DESIGN OF A LEGEND: THE NEW ROLLS-ROYCE PHANTOM

La progettazione di quello che veniva originariamente descritto come "Progetto Rolls-Royce" ha preso il via concretamente all'inizio del 1999 ed è andato avanti in grande segretezza, anche se i disegni iniziali sono stati creati nel cuore di Londra: una delle capitali più vivaci del mondo.

In uno studio di progettazione vicino a Hyde Park e conosciuto internamente come "La banca" (gli uffici erano in precedenza usati come banca), tre team di progettisti di esterni e due di interni, guidati da Ian Cameron, hanno iniziato i lavori sulla nuova vettura. Sebbene la porta d'ingresso della "Banca" desse sulla strada, la sicurezza non è mai stata un problema: ogni sera i disegni e gli schizzi venivano chiusi a chiave nel vecchio caveau.

Le influenze progettuali non sono mai state troppo lontane. Hyde Park è vicino ai quartieri di lusso Mayfair e Belgravia. Qui i team di progettisti hanno potuto regolarmente ammirare dal vivo, nel suo ambiente naturale, lo Spirit of Ecstasy.

Man mano che cominciavano a dare forma alla Rolls-Royce Phantom, i team di progettazione individuavano quelli che ritenevano i modelli più significativi del passato, stabilendo rapidamente che creare una Rolls-Royce è come trovare il giusto equilibrio di estetica e di ingegneria.

L'autenticità è stata l'elemento chiave che ha guidato il processo progettuale e che ha creato la nuova Rolls-Royce Phantom. Sebbene sia un progetto iniziato dal nulla e costruito su una piattaforma dedicata, la

Design work on what was originally known as "Project Rolls-Royce" began in earnest in early 1999 and progressed in great secrecy, even though the initial designs were created in the heart of one of the busiest capital cities in the world: London.

In a design studio near Hyde Park and known internally as "The Bank" - the offices were formerly used as a bank - three exterior and two interior teams of designers led by Ian Cameron started work on the new car. Although the front door of "The Bank" opened onto the street, security was never a problem: drawings and sketches were locked away each night in the old bank vault.

Design influences were never far away. Hyde Park is close to the affluent Mayfair and Belgravia areas of the capital. Here the design team would regularly see the Spirit of Ecstasy in its natural environment.

As they started to shape the Rolls-Royce Phantom, the design team identified what they considered to be significant models from the past, quickly establishing that creating a Rolls-Royce is about finding the right balance of aesthetics and engineering.

Authenticity was the key element behind the design process that has created the new Rolls-Royce Phantom. Although a genuinely "blank sheet" design and built on its own unique platform, the Phantom





Phantom è chiaramente una Rolls-Royce. Ma la percezione immediata va oltre la pura forma della famosa griglia del radiatore e la statuetta dello Spirit of Ecstasy.

Ian Cameron, Capo progettista della Rolls-Royce Motor Cars, spiega così: "La nostra assoluta priorità è stata quella di creare una vettura che sia chiaramente una Rolls-Royce anche quando la griglia del radiatore non è in vista. A parte questo, la nuova automobile si deve distinguere da tutte le altre sulla strada".

La Rolls-Royce Phantom si basa su tre vecchi modelli del prestigioso marchio inglese. La Phantom II degli anni Trenta incorporava tutti gli elementi progettuali di un'autentica Rolls-Royce: ruote grandi, sbalzo anteriore ridotto, lungo cofano motore e linea delle fiancate ascendente.

Quest'ultima caratteristica conferisce all'automobile un assetto da "decollo", come se il muso della vettura si alzasse al momento dell'accelerazione, e rappresenta un riferimento visivo alla potenza senza sforzo incapsulata nel concetto di "leggerezza".

Dal punto di vista progettuale, la Silver Shadow, la prima Rolls-Royce monoscocca, era colma di caratteristiche avanzate unite ad uno stile semplice ma sensazionale. Al suo lancio nel 1965, il risultato rappresentava un modernismo coraggioso, un aspetto molto ammirato degli attuali team di design.

Da un punto di vista puramente stilistico, la Silver Cloud degli anni Cinquanta è stata ritenuta la quintessenza della Rolls-Royce del dopoguerra, unendo la presenza con l'eleganza e le linee discrete con proporzioni perfette. Tutte e tre esemplificano l'atmosfera di autorità che ci si aspetta da una Rolls-Royce e che è stata perfettamente catturata nella nuova Phantom, perpetuando così la tradizione Rolls-Royce.

is clearly a Rolls-Royce. But instant recognition goes far deeper than the famous radiator grille and the Spirit of Ecstasy.

Ian Cameron, Chief Designer of Rolls-Royce Motor Cars, explains: "Our absolute priority was to create a motor car that is clearly a Rolls-Royce even when the radiator grille is not in view. More than this, the new car has to stand apart from all others on the road."

The Rolls-Royce Phantom is based on three old Rolls-Royce models: The 1930s Phantom II incorporated all the authentic Rolls-Royce design elements – large wheels, a short front overhang, long bonnet and a rising sill line.

The latter gives the car a "take-off" stance as if the nose of the car is rising as it accelerates away and is a visual reference to the effortless power encapsulated in the concept of waftability. From the engineering standpoint the Silver Shadow, the first monocoque Rolls-Royce, bristled with advanced features which were combined with striking but simple styling. The result represented a bold modernism at launch in 1965, which was greatly admired by the team.

From the pure styling point of view, the Silver Cloud from the 1950s was deemed to be the quintessential post-war Rolls-Royce, combining presence with elegance and reserved lines with perfect proportions. All three exemplify the air of authority expected from a Rolls-Royce and which has been perfectly captured in the Phantom that perpetuates the Rolls-Royce tradition.



1984 **Seat Ibiza**

1971 **Alfa Romeo Alfasud**

1979 **Lancia Delta**

1984 **Ford Maya**

1974 **Volkswagen Golf**

1980 **Fiat Panda**

1968 **Bizzarrini Manta**



1984 **Saab 9000**

1978 **BMW M1**

1972 **Lotus Esprit**

1970 **Volkswagen Porsche Tapiro**

1981 **Isuzu Piazza**

WE HAVE A VERY SIMPLE WORKING TOOL. **PASSIONE.**

1988 Hyundai Sonata

1995 Lamborghini Calà

2001 Aston Martin TwentyTwenty

1993 Lexus GS 300

1998 Maserati 4200 GT

1991 Subaru SVX



1997 Daewoo Matiz

1990 Jaguar Kensington

2003 Chevrolet Corvette Moray

1986 Renault 21

1998 Daihatsu Move

1993 Bugatti EB 112

1988 Aspid Asgard Aztec


GIUGIARO

STYLING. ENGINEERING. PROTOTYPING. TESTING.

ITALDESIGN GIUGIARO: LA FORMA DEI CONTENUTI

ITALDESIGN GIUGIARO: THE FORM OF CONTENTS

Da 35 anni

Una storia nata e portata avanti da due famiglie piemontesi, i Giugiaro e i Mantovani, attraverso due generazioni.

L'attività del Gruppo Italdesign Giugiaro inizia nel febbraio del 1968, quando Giorgetto Giugiaro e Aldo Mantovani costituiscono la Sirp S.p.A. (Studi Industriali Realizzazione Prototipi), che opera con il marchio commerciale Ital Design. La ragione sociale verrà cambiata nel 1987, diventando Italdesign S.p.A., e ancora nel 1999, anno in cui la Società entra in Borsa e vede cambiare la sua ragione sociale in Italdesign Giugiaro. Sono 1100 i dipendenti che oggi operano in sedi italiane ed estere.

L'intuizione di Giugiaro e di Mantovani sui futuri trend del mercato automobilistico ha portato all'ideazione di una formula innovativa per l'industria automobilistica. La Casa di Moncalieri è stata infatti antesignana dell'imprenditoria di servizi nel settore automotive ed è oggi uno dei principali operatori in questo campo d'attività.

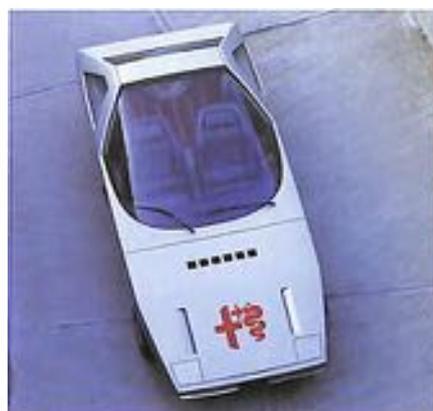
Le aziende del settore possono avvalersi della consulenza di Italdesign Giugiaro sia per un progetto "chiavi in mano", che prevede l'offerta di un pacchetto completo di prestazioni, sia per un singolo incarico di ricerca stilistica e design, o di engineering o di realizzazione prototipale.

Since 35 years

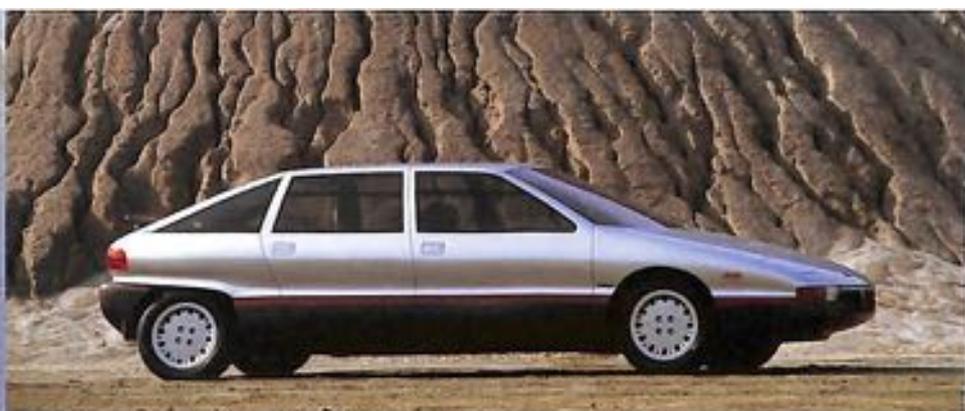
A saga created and carried forward by two families of Piedmont, the Giugiaro family and the Mantovani family, by two generations.

The activity of the Italdesign Giugiaro Group saw inception in February 1968, when Giorgetto Giugiaro and Aldo Mantovani formed Sirp S.p.A., operating under the Ital Design commercial brand identity. Its corporate name changed in 1987, to Italdesign S.p.A., and again in 1999, the year in which the Company was accepted for trading and listing on the Stock Exchange and became known as Italdesign Giugiaro. Nowadays, there are 1,100 employees operating from different office locations, whether in Italy or abroad. The intuition fostered by Giugiaro and Mantovani about future automotive market trends led to the creation of an innovative formula for the automobile industry. In truth of fact, the Firm at Moncalieri was the forerunner of entrepreneurial services in the automotive sector and, today, a recognized leading operator in this field of business.

Sector enterprises can take advantage of Italdesign Giugiaro consultancy services, whether in terms of "turnkey" projects, which provide for a complete services offering, or individual engagements focused around styling research and design or engineering, or prototyping construction.



Alfa Romeo Caimano, 1971



Lancia Medusa, 1980

BMW M1, 1978





Structura, 1998

Inoltre, grazie all'esperienza maturata in trentacinque di attività, Italdesign Giugiaro collabora con le Case automobilistiche nazionali e internazionali anche nella fase iniziale di definizione della tipologia di veicolo da produrre (dimensioni, cilindrata, prestazioni, ecc.), conoscendo a fondo le problematiche del mercato e dei comparti merceologici.

Il Gruppo ha lavorato con le principali Case automobilistiche mondiali; l'elevato standard di qualità dei servizi è confermato dalla continuità dei rapporti con i clienti, che considerano Italdesign Giugiaro un partner affidabile.

Nei modelli disegnati e progettati nel corso degli anni si ritrova la fedeltà alla tradizione della marca e alla cultura dei Paesi ai quali è destinata la nuova vettura. Proprio questi aspetti caratterizzanti la filosofia dell'attività del Gruppo hanno portato alla creazione di modelli che hanno contribuito al rilancio di celebri marchi (Bugatti, Maserati...).

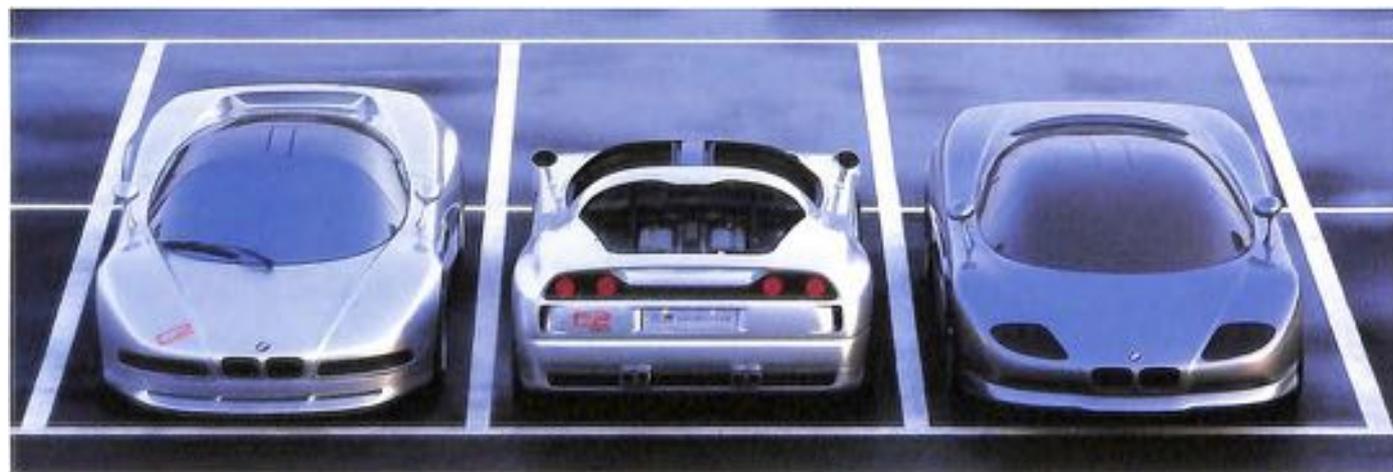
Sono circa 200 i modelli realizzati da Italdesign Giugiaro ed entrati in produzione per un totale di circa 40 milioni di auto circolanti e sono oltre 100 i prototipi di ricerca che hanno contribuito all'evoluzione del concetto stesso dell'automobile.

Additionally, as a result of hands-on expertise pushed through by thirty-five years of operations, Italdesign Giugiaro cooperates with national and international Carmakers right from the early stages when the type of vehicle to be produced has to be defined (car size, engine power, performance, etc.), strong in the wake of in-depth knowledge into the problems faced by the automotive market and the commodities segments. The Group has worked with lead world carmakers: the upper-edge standard of quality attached to its services is confirmed by seamless relationships with customers, who consider Italdesign Giugiaro as a reliable partner.

The models designed and engineered over the years embody loyalty to the tradition of the Marque and culture of the countries to which the new vehicle is destined. Exactly those aspects, which represent the hallmark way of thinking behind the Group's activity, have translated into the creation of models that have worked towards relaunching renowned Marques (Bugatti, Maserati ...).

Reaching about 200 in number are the models created by Italdesign Giugiaro and put into production for a total of about 40 million cars on the road and over 100 are the research prototypes that worked towards evolving the automobile concept itself.

BMW Nazca C2, 1991 - BMW Nazca C2 Spider, 1993 - BMW Nazca M12, 1991





Alfa Romeo Brera, 2002

A Villa d'Este

I 35 esemplari convenuti a Villa d'Este per questo appuntamento dedicato al Bello Automobilistico e per celebrare i 35 anni di attività della Italdesign Giugiaro, sono emblematici della vastità della ricerca condotta dal designer e dal progettista nei domini più affascinanti dell'auto, oggetto performante e insieme ludico, che in Italia sa essere espressione di gusto, di misura, di equilibrio, di eleganza, di educazione formale riconosciute in modo inequivocabile dal consenso internazionale.

At Villa d'Este

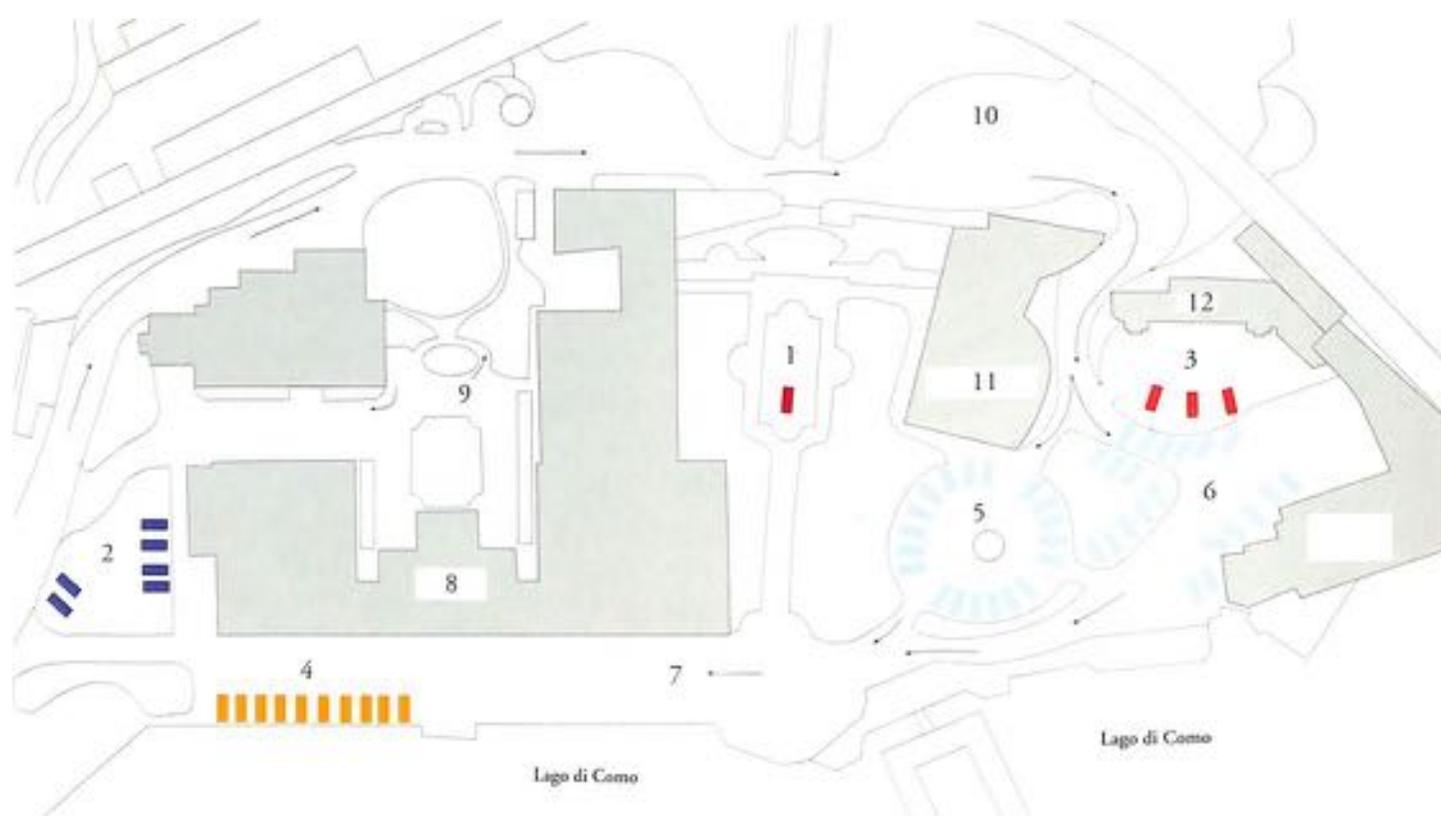
The 35 models put on show at Villa d'Este for this rendezvous dedicated to Automobile Beauty and to celebrate 35 years of Italdesign Giugiaro operations are emblematic of the magnitude of the research conducted by the Designer and by the Engineer in the more fascinating realms of the automobile, a performing yet pleasurable object, which, in Italy, represents a measure of taste, equilibrium, elegance and formal education recognized without question by international acclaim.

Bugatti EB 112, 1993



PARCO DI VILLA D'ESTE VILLA D'ESTE PARK

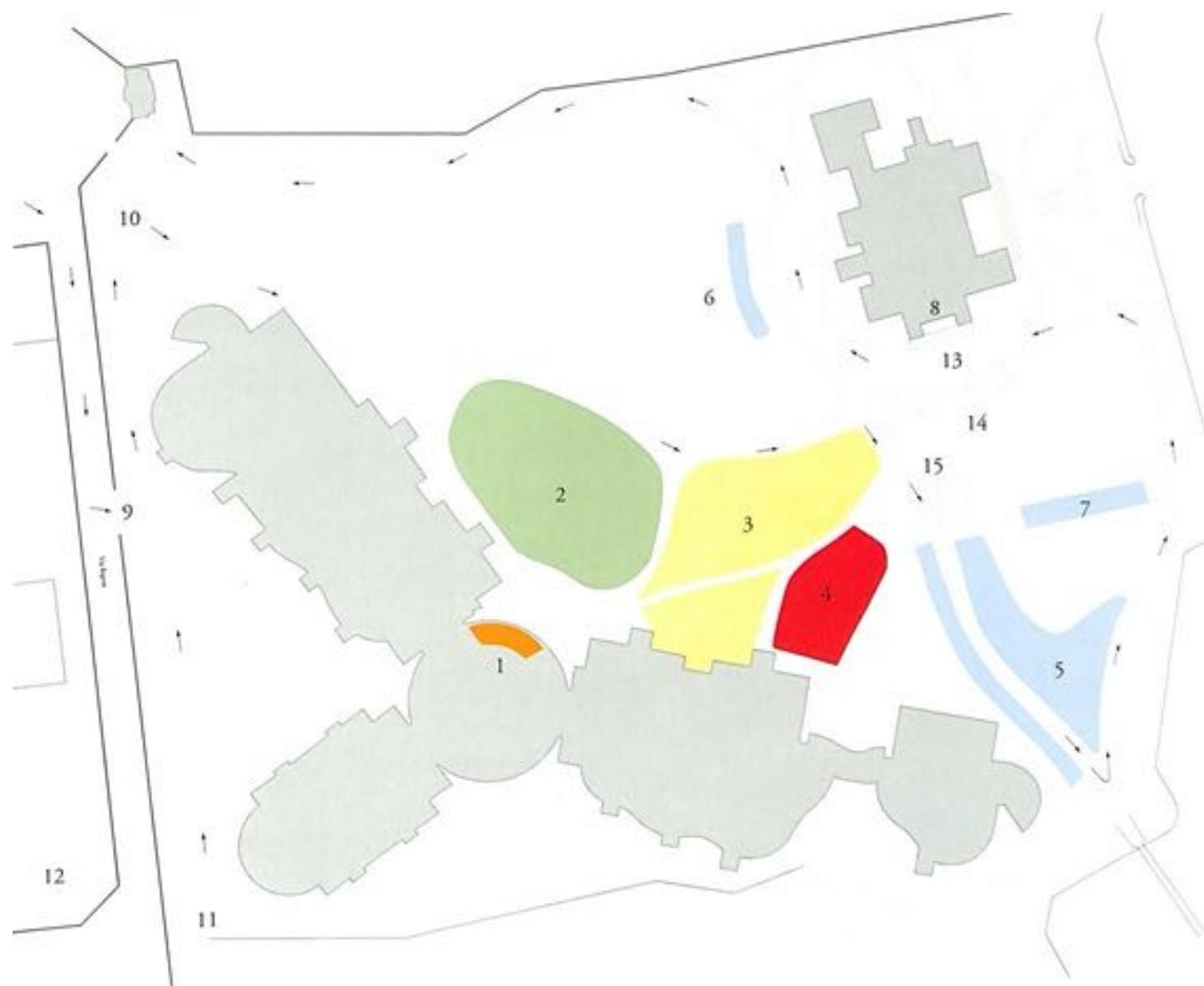
Sabato, 26 Aprile 2003 - Saturday, April 26th 2003



- | | | | |
|---|------------------------------|--|--------------------------------|
|  | 1. BMW Group |  | 7. Parade |
|  | 2. BMW Mobile Tradition |  | 8. Villa d'Este, main building |
|  | 3. BMW Group Concept Cars |  | 9. Garage entrance |
|  | 4. Concept Cars & Prototypes |  | 10. To upper parking |
|  | 5. Vintage cars |  | 11. Indoor swimming pool |
|  | 6. Vintage cars |  | 12. Grill |

PARCO DI VILLA ERBA VILLA ERBA PARK

Domenica, 27 Aprile 2003 - Sunday, April 27th 2003



- | | | | |
|---|--------------------------------------|--|---------------------------|
|  | 1. BMW Art Cars & Concept Cars |  | 9. Entrance |
|  | 2. Italdesign Giugiaro |  | 10. Shuttle Terminal |
|  | 3. Rolls-Royce Enthusiasts' Club |  | 11. Shuttle Entrance |
|  | 4. BMW M1 |  | 12. Villa Erba Parking |
|  | 5. Vintage cars in Concours |  | 13. Parade |
|  | 6. BMW Mobile Tradition Auto d'Epoca |  | 14. VIP stand |
|  | 7. Concept Cars & Prototypes |  | 15. BMW and Concours Desk |
|  | 8. Jury | | |

FRANÇOIS VANARET

L'Age d'Or della carrozzeria francese

Da che mi ricordo, ho sempre disegnato automobili.

Attraverso i miei quadri voglio raccontare una storia, la storia di un creatore geniale, di un modello mitico o di un istante magico nascosto tra le linee di una carrozzeria.

Dal 1996 mi dedico esclusivamente alla rappresentazione di automobili da collezione.

La maggior parte del mio lavoro si concentra sulle creazioni dei più grandi carrozzieri francesi della prima metà del XX secolo. La maggior parte di questi veicoli sono stati costruiti da artisti e sono spesso pezzi unici; inoltre esiste sovente una storia che li lega ai successivi proprietari o semplicemente al loro percorso attraverso i secoli per giungere fino a noi.

Individuo i miei modelli durante i concorsi di eleganza, nei musei, presso collezionisti, così come in tutte le manifestazioni legate alla cultura automobilistica.

Partendo da immagini fotografiche, lavoro a pennello con colori acrilici. Per alcune opere realizzo riproduzioni firmate, in serie limitata (300 esemplari) su carta da 250 grammi, oppure dépliant a tre ante (in formato cartolina) con un lavoro di stampa artistica di elevata qualità.

The Golden Age of French Coachmaking

For as long as I can remember I have always drawn cars.

Through my paintings I want to tell a story, the story of a genius creator, a legendary model or a magical moment hidden among the lines of a car body.

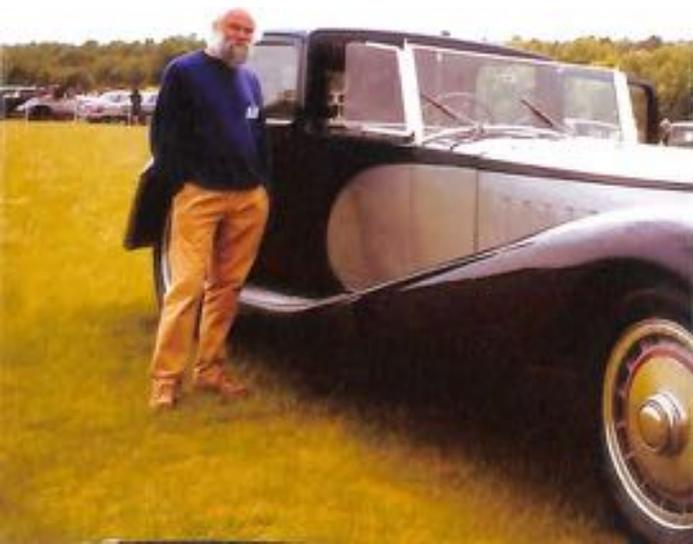
Since 1996 I have worked exclusively on painting collectors' cars.

Most of my work concentrates on creations by the greatest French coach makers from the first half of the 20th century.

Most of these vehicles were built by artists and are often one-offs; moreover there is often a story that links them to later owners or simply to their journey through the centuries until they reach us. I identify my models during the concorsi di eleganza, in museums, in collections, and all shows connected with automobile culture.

Starting from photographic images, I work with a brush and acrylic colours.

For some pictures I make signed prints, in limited series (300) on 250 gram paper, or 3-flap brochures (in postcard form) with a process of high quality artwork printing.



Esposizioni principali / Main exhibitions

- From 1998: Epoqu'Auto, Lyons
La grande Parade, Mulhouse
Various Personal exhibitions in Bourg en Bresse
Exhibition at l'Automobile-Club, Rhône
- 2002: Motor Show, Lyons
Sry'Auto, Lille
- 2003: Rétromobile, Paris
Avignon Rétro-Expo, Avignone
Concorso d'Eleganza Villa d'Este, Cernobbio

Alvis TD 21
Series II,
drophead,
bodywork by
Graber, Bern



Perfection in performance.



Progetto e redazione / Concept and editing:

Koan multimedia

Layout:

Daniela Richter

Redazione / Editor:

Rosa Chiesa

Testi / Contributions:

Jean-Marc Droulers

Michael Ganai

Marco Saltalamacchia

Urs Paul Ramseier

Ernest Schmid

Traduzioni / Translations:

Simon Creasey

Neil Davenport

John Irving

Angela Montgomery

Ringraziamenti / Acknowledgments:

Bruno Alfieri

Alessandra Del Duca

Alberto Fumagalli

Simon Kidston

Hanna Lehtinen

Franco Pao

Elena Pontiggia

Marina Stubinski

Fotografie / Photos:

Archivio Villa D'Este

Koan multimedia

Rétroviseur / X. de Nombel (DB2)

Michel Zumbrunn

BMW Group

© Villa d'Este Spa,
V.le Regina, 40
I-22012 Cernobbio (CO)

Printed and bound
in Italy

Finito di stampare
nell'Aprile 2003
da Arti Grafiche Saleca
Milano

Tutti i diritti riservati /
All rights reserved

Vietata la riproduzione, su
qualsiasi supporto, anche
parziale, di articoli
e immagini senza espressa
autorizzazione dell'editore.

Andy Warhol
Art Car 1979
BMW M1
Rennversion Gruppe 4



**Culture is variety.
An idea goes around the world.**

BMW Art Cars – as seen at the
Le Mans 24-hour race and in the
world's greatest museums:
Centre Pompidou, Paris;
Haus der Kunst, Munich;
Whitney Museum, New York;
Palazzo Grassi, Venice;
Powerhouse Museum, Sydney;
Museum Ludwig, Cologne;
Museu de Arte de Sao Paulo, Brazil;
Royal Academy of Arts, London;
Guggenheim Museum, New York;
County Museum of Art, Los Angeles;
Hermitage Museum, St. Petersburg ...

BMW Art Cars

BMW AG
Abt. Information
Postfach 50 02 44
80972 München
www.bmw.com

