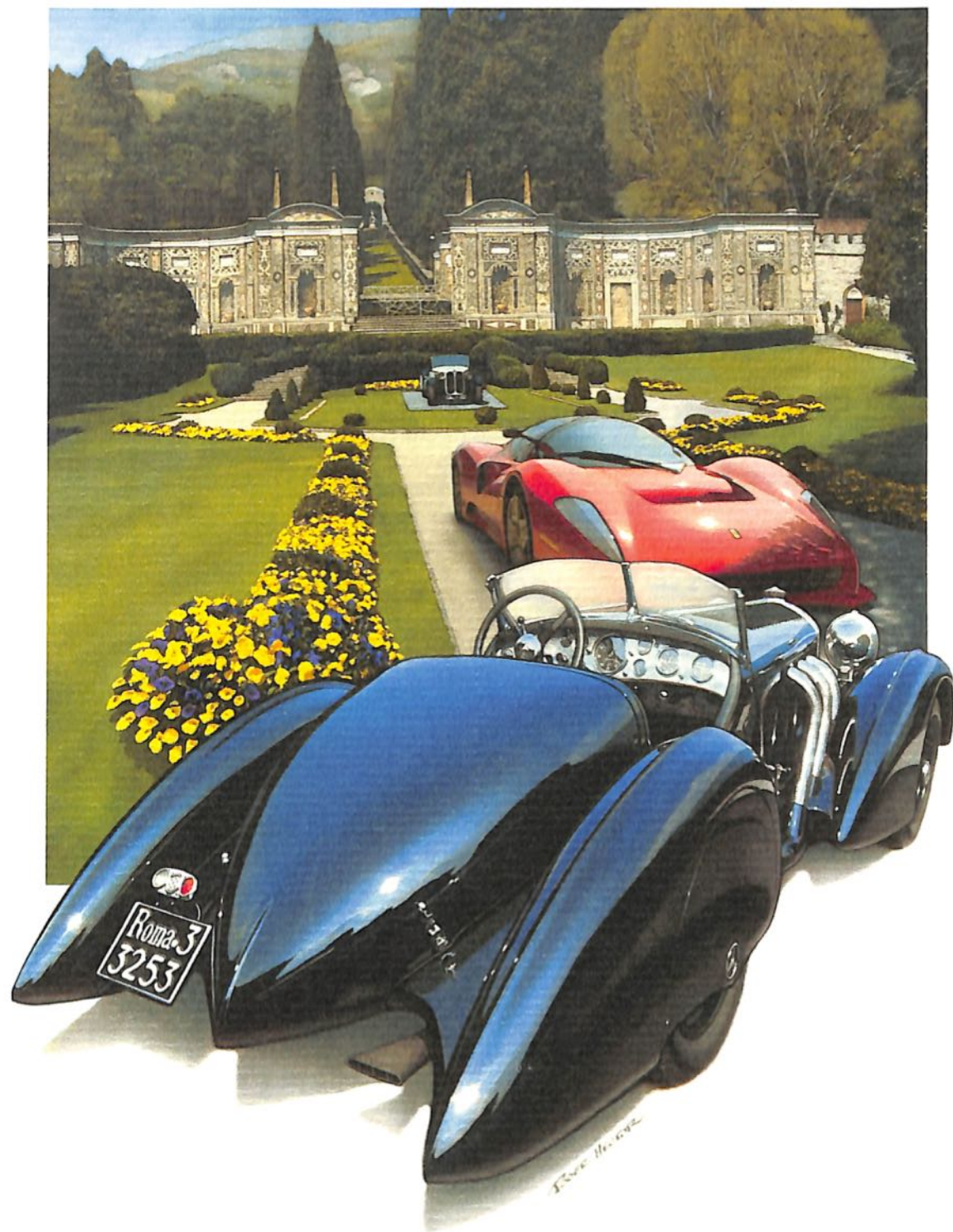




CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE
PATROCINATO DA
BMW Group



CERNOBBIO, 25 - 27 APRILE 2008



GP
GIRARD-PERREGAUX
WATCHES FOR THE FEW SINCE 1791





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

CERNOBBIO, 25-27 APRILE 2008



VILLA D'ESTE®



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

A member of

The Leading Hotels of the World

SOMMARIO CONTENTS



4	Organizzazione del Concorso d'Eleganza Villa d'Este Organisation of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este
6	Programma Programme
8	Lettera del Presidente Letter from the President
12	Benvenuti al Concorso Welcome to the Concorso
15	Lettera dell'Amministratore delegato di Villa d'Este Letter from the President & CEO Villa d'Este
18	Il design senza tempo sfilava a Villa d'Este Timeless design on show at Villa d'Este
21	«Automobili e Orologi, una storia d'amore» : Girard-Perregaux, Premium Partner del Concorso d'Eleganza Villa d'Este «Automobiles and Watches, a Love Affair» Girard-Perregaux, Premium Partner of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este
22	La Giuria The Jury
24	Lista dei Premi Vetture d'Epoca List of Prizes Historic Cars
25	Vetture d'Epoca nel Concorso d'Eleganza Villa d'Este Historic Cars at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este
44	Regolamento Vetture d'Epoca Regulations for Historic Cars
48	Premio Concept Cars & Prototipi Prize Concept Cars & Prototypes
49	Concept Cars & Prototipi nel Concorso d'Eleganza Villa d'Este Concept Cars & Prototypes at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este
56	Regolamento Concept Cars & Prototipi Regulations for Concept Cars & Prototipi
58	Albo d'Oro Roll of Honour
61	I Classic Awards Di Louis Vuitton The Louis Vuitton Classic Concours Award
62	La BMW M1 – Sempre affascinante anche dopo trent'anni BMW M1 – 30 Years and still on Fire
70	Esposizione Speciale – Carrozzeria Touring Superleggera anno 2008 Special Exhibition – Carrozzeria Touring Superleggera anno 2008
72	Rolls-Royce Coupé Rolls-Royce Coupé
76	L'Artista Roger Hector The Artist Roger Hector
78	La Sede Grand Hotel Villa d'Este e Spazio Villa Erba The Locations Grand Hotel Villa d'Este and Spazio Villa Erba



GIURIA JURY

Lorenzo Ramaciotti
Presidente / President

Robert Cumberford

Winston Goodfellow

Jürgen Lewandowski

Charles Lord March

Patrick le Quément

Carlo Otto Brambilla
Segretario / Secretary

COMITATO D'ONORE HONORARY COMMITTEE

Simona Saladini Borra
Sindaco di Cernobbio

Leonardo Carioni
Presidente della Provincia
di Como

Enrico Gelpi
Presidente dell'Automobile
Club d'Italia

Eugenio Razelli
Presidente dell'ANFA

Lorenza Pininfarina
Presidente del Gruppo
Carrozziere dell'ANFA

Salvatore Pistola
Presidente dell'ENRAC



Ian Robertson

PATRONO PATRON

Ian Robertson

Member of the Board of Management of BMW AG

COMITATO ESECUTIVO EXECUTIVE COMMITTEE

Karl Baumer

President of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este
Head of BMW Group Classo

Dott. Jean-Marc Droulers

President & Chief Executive Officer Villa d'Este S.p.A.

Lorenzo Ramacciotti

President of the Jury

Horst Brüning

President FIVA

Dott. Andrea Castronovo

President and Chief Executive Officer,
BMW Group Italia



Karl Baumer

COMITATO ORGANIZZATORE ORGANISING COMMITTEE

**Dr. Daniel Tasch / Sabine Pittroff /
Caroline Schulenburg**

BMW Group Classo

Danilo Zucchetti

Grand Hotel Villa d'Este

Urs Paul Ramseier

Selecting Advisor

Dominik Fischlin / Georges Ioannides

FIVA Advisor - FIVA Steward

Simon Kidston

Speaker

Manfred Grunert

Event Pres. Office, BMW Group

Gianni Oliosi / Patrizia Venturini

BMW Group Italia



Urs Paul Ramseier

PROGRAMMA

PROGRAMME

VENERDÌ 25 APRILE 2008	10.00 - 19.00	Arrivo dei partecipanti e altri ospiti Check-in al Grand Hotel Villa d'Este e check-in tecnico FIVA per i partecipanti (Vetture d'Epoca)
	17.00 - 18.00	Briefing dei partecipanti, Grand Hotel Villa d'Este
	19.30	Cocktail del BMW Group, Grand Hotel Villa d'Este
	20.15	Cena inaugurale, Grand Hotel Villa d'Este <i>Giacca e cravatta</i>
SABATO 26 APRILE 2008 Solo per i partecipanti e gli ospiti invitati	09.30 - 14.30	Presentazione delle vetture nei giardini del Grand Hotel Villa d'Este Referendum pubblico per la "Coppa d'Oro Villa d'Este" destinata alle Vetture d'Epoca
	12.00 - 14.00	Valutazione delle vetture da parte della Giuria Buffer Lunch, Grand Hotel Villa d'Este
	14.30 - 18.00	Parata nei giardini del Grand Hotel Villa d'Este davanti alla Giuria Cerimonie di consegna: "Coppa d'Oro Villa d'Este" e premi speciali destinati alle Vetture d'Epoca
	20.00	Trasferimento in barca allo SpazioVilla Erba
	20.30	Cena nella Villa Antica di Villa Erba <i>Abito formale</i>
	22.45	Ritorno in barca al Grand Hotel Villa d'Este
DOMENICA 27 APRILE 2008 Giornata aperta al pubblico	07.45 - 08.45	Trasferimento di tutte le vetture allo SpazioVilla Erba
	09.30 - 14.00	Presentazione delle vetture allo Spazio Villa Erba Esame delle vetture da parte della Giuria Referendum pubblico per il "BMW Italia Trophy" per le Vetture d'Epoca e per il "Concorso d'Eleganza Design Award" per le Concept Cars e i Prototipi
	12.00 - 14.00	Lunch allo Spazio Villa Erba
	14.30 - 18.00	Parata delle vetture davanti alla Giuria e al pubblico Cerimonie di consegna: premi ai vincitori di categoria per le Vetture d'Epoca, "BMW Italia Trophy" per le Vetture d'Epoca, "Concorso d'Eleganza Design Award" per le Concept Cars e i Prototipi
	18.00	Rientro al Grand Hotel Villa d'Este
	20.00	Cena di gala, Grand Hotel Villa d'Este <i>Abito da sera</i> Cerimonia di consegna per il "BMW Group Trophy" "Best of Show by the Jury"
LUNEDÌ 28 APRILE 2008		Partenze individuali dal Grand Hotel Villa d'Este dopo il breakfast

Il programma potrà subire cambiamenti





Grand Hotel Villa d'Este

FRIDAY, 25 th APRIL 2008	10.00 - 19.00	Arrival of Entrants and Guests Check-in at Grand Hotel Villa d'Este and FIVA technical check-in for Entrants (Historic Cars)
	17.00 - 18.00	Entrants' Briefing, Grand Hotel Villa d'Este
	19.30	BMW Group Cocktail, Grand Hotel Villa d'Este
	20.15	Induction Dinner, Grand Hotel Villa d'Este <i>Jacket and tie</i>
SATURDAY, 26 th APRIL 2008 Only for Entrants and invited guests	09.30 - 14.30	Exhibition of the cars in the grounds of Grand Hotel Villa d'Este Public Referendum for the "Coppa d'Oro Villa d'Este" for Historic Cars Evaluation of the cars by the Jury
	12.00 - 14.00	Buffet Lunch, Grand Hotel Villa d'Este
	14.30 - 18.00	Parade on the terrace of Grand Hotel Villa d'Este before the Jury and the public. Award ceremonies: the "Coppa d'Oro Villa d'Este" and special awards for Historic Cars
	20.00	Transfer to Spazio Villa Erba by boat
	20.30	Dinner, Villa Antica in Villa Erba grounds <i>Formal dress</i>
	22.45	Transfer back to Grand Hotel Villa d'Este by boat
SUNDAY, 27 th APRIL 2008 Public Day	07.45 - 08.45	Transfer of all cars to Spazio Villa Erba
	09.30 - 14.00	Exhibition of the cars at Spazio Villa Erba Examination of the cars by the Jury Public Referendum for the "BMW Italia Trophy" for Historic Cars and the "Concorso d'Eleganza Design Award" for Concept Cars & Prototypes
	12.00 - 14.00	Lunch, Spazio Villa Erba
	14.30 - 18.00	Parade of the cars before the Jury and the public Award ceremonies: the class winners for Historic Cars, the "BMW Italia Trophy" for Historic Cars and the "Concorso d'Eleganza Design Award" for Concept Cars and Prototypes
	18.00	Transfer back to Grand Hotel Villa d'Este
	20.00	Gala Dinner, Grand Hotel Villa d'Este <i>Black tie</i> Award ceremony for the "BMW Group Trophy" "Best of Show by the Jury"
MONDAY, 28 th APRIL 2008		Individual departure from Grand Hotel Villa d'Este after breakfast

This programme may be subject to changes

LETTERA DEL PRESIDENTE

LETTER FROM THE PRESIDENT

Cari partecipanti e visitatori,

è un grande piacere per me porgervi un cordiale benvenuto al Concorso d'Eleganza Villa d'Este di quest'anno a nome del Gruppo BMW. Anche quest'anno vi presenteremo i punti salienti della storia dell'automobile di quasi sette secoli.

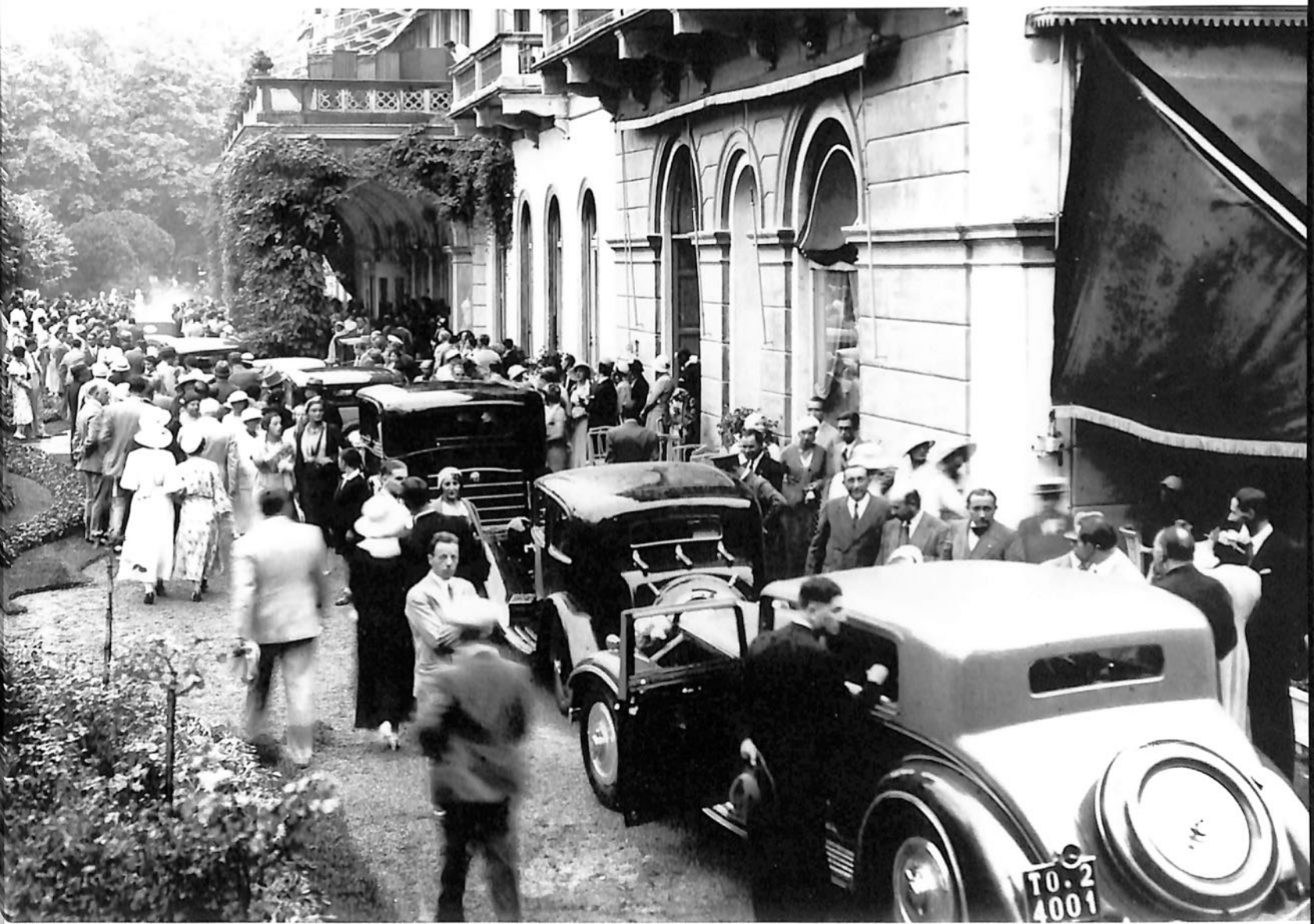
Nella preparazione per questa manifestazione rinomata a livello internazionale il BMW Group Classic ha collaborato con rappresentanti della FIVA per garantire l'autenticità e la qualità degli autoveicoli. Siamo orgogliosi di poter tracciare un arco possibilmente ampio sulla storia dell'automobile, che quest'anno inizia con un autoveicolo dell'anno 1912 e termina nel 1976.

Dear Participants and Visitors,

I am delighted to welcome you to this year's Concorso d'Eleganza Villa d'Este in the name of the BMW Group. Once again, we are presenting highlights from the history of the automobile over a period of almost seven decades.

During the preparations for this prestigious international event, BMW Group Classic is cooperating with representatives from FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) in order to guarantee the authenticity and quality of the vehicles. We are proud to present the widest possible range of vehicles spanning the history of the motor car. This year's exhibition starts with a car from 1912 and finishes in 1976.







Anche l'esposizione speciale di Superleggera Touring, che viene mostrata domenica nella Villa Erba, comprende diversi decenni di storia dell'automobile, ponendo un'attenzione particolare all'aspetto del design. E proprio delle icone del mondo del design si parlerà al Design-Talk di quest'anno. Un'icona della BMW e quindi della storia dell'automobile è senza dubbio la BMW M1. Per il suo 30esimo anniversario il BMW Group Classic le dedica una mostra nella cosiddetta Rotonda di Villa Erba. Contrapponendo le Art Cars di Andy Warhol, la versione di serie di una M1 e una versione da corsa M1 Procar, mostreremo le diverse interpretazioni di questo autoveicolo.

The special exhibition of Superleggera Touring will be shown on Sunday at the Villa Erba and covers several decades of automobile history. The exhibition will focus on design, and icons from the world of design will be at the centre of this year's Design Talk. One icon from the history of BMW, and hence from the history of the automobile is undoubtedly the BMW M1. BMW Group Classic is dedicating an exhibition in the Rotonda of the Villa Erba to the 30th anniversary of this icon. We are presenting different interpretations of this iconic vehicle by juxtaposing the Art Car by Andy Warhol, the series version of an M1 and the racing version M1 Procar.



Oltre a dare uno sguardo indietro e „riflettere“ sul passato, con la competizione delle Concept Cars guardiamo al futuro. Quanto diversamente immaginata sia la „l'automobile del futuro“ lo dimostrano circa una decina di modelli selezionati di diversi produttori, laddove abbiamo cercato di presentare non solo progetti di grandi produttori ma anche idee innovative provenienti dalle "officine".

Ringrazio il Dott. Jean-Marc Droulers e il Grand Hotel Villa d'Este per la buona collaborazione. Il mio grazie va inoltre a tutti i membri della giuria e al loro Presidente Lorenzo Ramaciotti nonché ai rappresentanti della FIVA e ai nostri colleghi della BMW Italia.

Auguro a tutti i partecipanti e agli ospiti un indimenticabile ed emozionante Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

Apart from a trip down memory lane, we are also looking to the future with the competition between the Concept Cars. A dozen selected models from different manufacturers demonstrate the very diverse interpretation of the "Car of the Future". One of our aims in this venture is to present innovative "workshop designs" alongside the concepts developed by major automobile manufacturers.

I should like to thank Dr. Jean-Marc Droulers and the Grand Hotel Villa d'Este for the excellent cooperation. I should also like to extend my thanks to all the Jury members and their President Lorenzo Ramaciotti, as well as the representatives of FIVA and our colleagues from BMW Italia.

I should like to take this opportunity to wish all the participants and guests an unforgettable and exciting Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

Karl Baumer

President of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este
Head of BMW Group-Class

BENVENUTI AL CONCORSO

WELCOME TO THE CONCORSO

Sin dal 1929 il Concorso d'Eleganza Villa d'Este simboleggia la capacità dell'industria automobilistica di coniugare bellezza, eleganza e perfezione tecnica. Le vetture che negli anni e decenni passati hanno partecipato alle competizioni a Villa d'Este nella meravigliosa cornice del lago di Como lo hanno sempre e nuovamente dimostrato.

Il Gruppo BMW è orgoglioso di poter organizzare questa manifestazione di grande tradizione dal 1999 in collaborazione con la Villa d'Este. Il prestigioso internazionale Concorso d'Eleganza incarna in modo eccellente i valori e le caratteristiche dei marchi BMW, MINI e Rolls-Royce Motor Cars. Nella mia funzione di Chairman e Chief Executive Officer di Rolls-Royce Motor Cars, negli ultimi anni ho potuto dare il mio apporto personale per contribuire se pur in piccola parte all'affascinante storia, ora giunta ai suoi 104 anni, di questo marchio esclusivo.

Sotto il patronato del Gruppo BMW, nel corso degli ultimi anni la manifestazione è stata integrata ed ampliata. L'azienda, assieme alla Villa d'Este, ha istituito un premio per Concept Cars, delle mostre rendono omaggio a designer e carrozzieri, e in un Design Talk specialisti di alto rango parlano di tendenze e progetti in arte e design.

Since 1929, the Concorso d'Eleganza Villa d'Este has been a symbol of the ability of the automobile industry to unite beauty, elegance and technical perfection in a perfect symbiosis. The vehicles taking part in the competitions at the beautiful Villa d'Este located on the enchanting shores of Lake Como have been able to prove this time and again over the years and decades.

The BMW Group is proud to have been able to cooperate with Villa d'Este since 1999 in holding this event with its long and illustrious tradition. The prestigious international Concorso d'Eleganza is an outstanding embodiment of the values and characteristics of the brands BMW, MINI and Rolls-Royce Motor Cars. My function as Chairman and Chief Executive Officer of Rolls-Royce Motor Cars has enabled me to play a small role in shaping the fascinating history of this exclusive brand, which can now look back on a tradition spanning 104 years.

Under the patronage of the BMW Group, the event has been augmented and expanded during recent years. The company has joined forces with Villa d'Este to award a prize for concept cars. Exhibitions are held in honour of designers and coachbuilders and the Design Talk hosts leading-edge specialists talking about trends and concepts in art and design.



Tutto ciò fa del Concorso d'Eleganza Villa d'Este una manifestazione unica sottolineando la volontà del Gruppo BMW di assumersi responsabilità per l'eleganza e l'estetica nella costruzione di automobili. Gli anni passati hanno mostrato che in questo progetto le icone della classica costruzione di automobili con le loro idee per il futuro automobilistico hanno compiuto un felice connubio creativo. E con ciò la manifestazione acquista, non solo per il Gruppo BMW come organizzatore ma bensì per tutta l'industria automobilistica, un suo proprio significato avveniristico.

Il Comitato organizzatore ha pertanto particolarmente a cuore di selezionare per la competizione vetture eccezionali ed innovative. Vetture delle più disparate provenienze come stile, epoca e marchio non solo destano ammirazione ma stimolano anche interessanti discussioni. E con ciò il Concorso d'Eleganza Villa d'Este assume il carattere di uno storico salone dell'automobile che riunisce e presenta al pubblico le perle di tutta la storia dell'automobile.

Permettetemi in questa occasione di porgere un ringraziamento particolare a tutti i partecipanti, al Comitato organizzatore e a tutti i collaboratori per l'impegno profuso nel Concorso d'Eleganza Villa d'Este di quest'anno. E a tutti Voi auguro giornate indimenticabili a Cernobbio.



This makes the Concorso d'Eleganza Villa d'Este a unique event and underscores the commitment of the BMW Group to take responsibility for elegance and aesthetic appeal in vehicle construction. Recent years have demonstrated that this concept integrates the icons of classic vehicle construction with ideas for the design of the automobile future to create a successful and original link. This gives the event a unique and future-oriented significance for the BMW Group as the organizer as well as for the entire automobile industry.

The organising committee therefore lays particular emphasis on the selection of pioneering and unusual exhibits for the competition. Vehicles from different eras, styles and brands not only generate admiration but also stimulate technical discussions. This gives the Concorso d'Eleganza Villa d'Este the character of a historical motor show by exhibiting gems from the history of the automobile and presenting them to the public.

I should like to take this opportunity to thank all the participants, the organising committee and all employees for their commitment to this year's Concorso d'Eleganza Villa d'Este. I have pleasure in wishing you some unforgettable days in Cernobbio.

Ian Robertson

Member of the Board of Management of BMW AG



Villa La Massa

FIRENZE • CANDELI



*A due passi da Firenze, nel cuore della campagna toscana, l'esclusivo stile Villa d'Este.
A stone's throw from Florence, in the heart of the Tuscan countryside, the exclusive Villa d'Este style.*

50012 Firenze Candeli - Italy
Tel. +39 055 62611 - Fax +39 055 633102 - info@villalamassa.it - www.villalamassa.it

*The Leading Small Hotels
of the World*



James A. Patterson - Winner / Vincitore Coppa d'Oro 2007
James A. Patterson / Dott. Jean-Marc Droulers / Urs Paul Ramseier / Karl Baumer

LETTERA DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO DI VILLA D'ESTE LETTER FROM THE PRESIDENT & CEO VILLA D'ESTE

Cari Amici,

è con grande piacere che vi do il benvenuto alla prossima edizione del Concorso d'Eleganza Villa d'Este. E' per me un onore fare da "padrone di casa" a questo tradizionale evento che attrae, anno dopo anno, sempre più qualificati collezionisti ed appassionati del mondo dell'automobile, provenienti da ogni parte del mondo.

Le richieste di partecipazione sono state ancora una volta molto numerose, con una difficile selezione per limitare la partecipazione complessiva a 50 vetture d'epoca ed a circa 15 concept cars, tutte magnifiche ma soprattutto rappresentative dell'evoluzione del design dalla fine degli anni '20 sino ad oggi; ringrazio, in proposito, Urs Paul Ramseier, a capo del Comitato di Selezione, anche per la diplomazia usata nei confronti delle candidature che non si sono potute accettare.

Dear Friends,

I really look forward to welcoming you to this year's edition of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este, which takes place in the lovely setting of our park overlooking the Lake. I am pleased to see how this event attracts such a qualified attendance of collectors, car lovers and their relatives, many of whom are longstanding friends and honour the event with their support.

As in the previous years the Selecting Committee, chaired by Urs Paul Ramseier had the difficult and very often unpleasant task to limit the number of participants amongst so many candidates. The show will be spectacular. I believe that the plateau of vintage and concept cars will outstandingly highlight that "tradition is the progress of the past while progress is the tradition of the future".



Bugatti 57C Cabriolet Voll & Ruhrbeck, 1939

Il Pubblico e la Giuria, presieduta da Lorenzo Ramacciotti, non avranno una facile scelta per attribuire i loro premi, rispettivamente la "Coppa d'Oro Villa d'Este" e il "Trofeo BMW Group" e poi alle concept cars il "Concorso d'Eleganza Design Award".

L'organizzazione di questo evento richiede molte attenzioni ed attività: sono particolarmente grato a Karl Baumer ed ai suoi collaboratori di BMW Mobile Tradition per l'entusiasmo e la competenza dimostrati anche quest'anno nel perseguire il comune obiettivo di fare di quest'evento uno dei migliori a livello mondiale.

Vi auguro di trascorrere nella cornice di Villa d'Este un piacevole weekend e che questo Vi lasci il duraturo ricordo di una competizione tra amici di lunga data o conosciuti in questa occasione.

Making the final choice will be quite challenging, both for the public who awards the "Coppa d'Oro Villa d'Este" and for the Jury, chaired by Lorenzo Ramacciotti who awards the "Trofeo BMW Group" and also to the concept cars the "Concorso d'Eleganza Design Award".

Let me thank all those who committed themselves with heart and skill in organizing this extraordinary event. First of all, Mr. Karl Baumer and the team of BMW Mobile Tradition, whose dedication reinforces year after year the excellent cooperation between BMW and Villa d'Este.

Last but not least I would very much like to express my heartfelt gratitude to you all, entrants and public, whose enthusiasm and sincere love for cars contribute to make our Concorso d'Eleganza unique and very special.

Wishing you a most enjoyable weekend in the wonderful setting of Villa d'Este, "let the curtain rise for the show".

Dott. Jean-Marc Droulers

President & Chief Executive Officer Villa d'Este S.p.A.

Chiunque voglia progettare il futuro



ha bisogno di guardare al passato.

BMW non è soltanto design e innovazione tecnologica, ma anche e soprattutto tradizione. Perché il solo modo di entrare nella storia è averne una. BMW patrocina il 79° Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Vi aspettiamo domenica 27 aprile presso Villa Erba (Cernobbio, Lago di Como) per ammirare le più belle auto d'epoca insieme ad avveniristiche concept car.

BMW Italia

www.bmw.it



Piacere di guidare

IL DESIGN SENZA TEMPO SFILA A VILLA D'ESTE

TIMELESS DESIGN ON SHOW AT VILLA D'ESTE

Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è una manifestazione che nasce dalla voglia di presentare al pubblico il meglio del design automobilistico che ieri come oggi si ispira a due concetti: innovazione di stile e avanguardia tecnologica.

Al Concorso d'Eleganza Villa d'Este vengono esposte le più belle vetture d'epoca, quelle automobili che rappresentano l'evoluzione storica delle competenze e delle forze innovative che hanno caratterizzato l'evoluzione dell'industria automobilistica.

Successi ai quali ha certamente contribuito la BMW M1, splendida auto sportiva che proprio quest'anno festeggia il suo 30° anniversario. Con il suo telaio tubolare e carrozzeria in vetroresina la BMW M1 è un esempio della continua ricerca tecnologica di BMW per l'utilizzo di materiali sempre più leggeri e performanti. Concetto applicato oggi più che mai nella produzione di serie che fa largo uso di leghe leggere come alluminio, magnesio e fibre di carbonio per le versioni più sportive, come, ad esempio nei componenti di carrozzeria di M3 e M6. La BMW M1 oltre a rappresentare una leggenda in pista e un eccezionale modello per gli amanti del car design, è diventata icona già nel 1979 quando Andy Warhol la trasformò in opera d'arte come quarta BMW Art Car.

La storia del nostro Gruppo ha con solide radici nel passato, ed è stata sempre caratterizzata da un forte impulso innovativo. Tradizione e innovazione continuano ancora oggi a convivere perfettamente sotto lo stesso tetto, come nel caso del marchio MINI. Preceduta da quattro decenni di successi e consensi trasversali, la MINI è stata 'accompagnata' nel nuovo millennio dal BMW Group, che nel realizzare una vettura dagli alti standard di efficienza, dinamicità e tecnologia, non ha dimenticato tutto quel mondo fatto di emozioni, passione e divertimento che nel corso degli anni la piccola vettura di Oxford ha raccolto intorno a sé.



The Villa d'Este Concours d'Elegance was created to present to the public the finest in automobile design, which, today like yesterday, is founded on two concepts: Stylistic innovation and avant-garde technology.

The event showcases the most beautiful vintage cars – those automobiles that embody the historic evolution of the skills and innovation that have characterized the evolution of the automobile industry. One such car is the BMW M1, a magnificent sports car that this year is celebrating its 30th anniversary.

With its tubular chassis and fiberglass bodywork, the BMW M1 was an example of BMW's ongoing technological research into increasingly light and better performing materials. This is a concept that today more than ever is being applied to BMW production cars, which make extensive use of light materials, such as aluminum, magnesium and carbon fiber, on the sportier models, such as body parts on the M3 and M6. Besides being a legend of the racetrack, the BMW M1 is also an exceptional car for lovers of automobile design, with it becoming an icon in 1979 when Andy Warhol transformed it into a work of art as the fourth BMW Art Car.

The history of our Group has strong roots in the past and has always been characterized by a strong drive towards innovation. Tradition and innovation continue to coexist perfectly today under the one roof, as exemplified by the MINI brand. With four decades of success and universal popularity behind it, the MINI was taken into the new millennium by the BMW Group, which in producing this car with its high standards of efficiency, dynamism and technology, has not overlooked the excitement, passion and fun that over the years the little car from Oxford created around it.



BMW Group Italia riserva alla diffusione della cultura del design, un'attenzione che nel nostro paese si concretizza in altri importanti appuntamenti quali ad esempio il MINI Design Award, il premio destinato a promuovere le nuove leve del design italiano, e Open Mind, il convegno che in occasione del Salone Nautico Internazionale di Genova vede impegnati in uno stimolante confronto d'idee architetti, designer e addetti ai lavori.

Tornando al celebre Concorso, per noi l'appuntamento più importante è con il pubblico. Come da tradizione nel corso della domenica si assegna infatti il Trofeo BMW Group Italia, attribuito dal pubblico per referendum a Villa Erba. Un compito sempre più arduo viste la qualità, l'unicità e la spettacolarità delle auto invitate a partecipare in questa edizione. Il tutto in Italia, nella splendida cornice del Lago di Como.

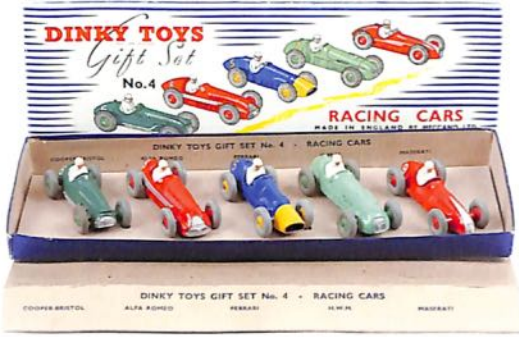
BMW Group Italia gives special attention to furthering the culture of design, which in Italy takes the form of other important events, such as the MINI Design Award, which promotes new forces in Italian design, and Open Mind, a conference staged under the umbrella of Genoa's International Boat Show that brings architects, designers and professionals together in a stimulating exchange of ideas.

But returning to the famous Concorso, this is our most important date with the public. As per tradition, the Trofeo BMW Group Italia is awarded on Sunday at Villa Erba by popular vote. This is an increasingly difficult task given the quality, uniqueness and stunning looks of the cars invited to participate this year. And all this against the magnificent backdrop of Italy's Lake Como.

Dott. Andrea Castronovo

President and Chief Executive Officer, BMW Group Italia

Image Courtesy of Vecitis Ltd



www.rolls-royce-museum.at

WAIT.



GIRARD-PERREGAUX 1966 Full calendar
Indicators of the date, the day of the week, the month
and the moon phases. Girard-Perregaux automatic
mechanical movement. Pink gold case. Sapphire back.

GP
GIRARD-PERREGAUX
WATCHES FOR THE FEW SINCE 1791

www.girard-perregaux.com

«AUTOMOBILI E OROLOGI, UNA STORIA D'AMORE» : GIRARD-PERREGAUX, PREMIUM PARTNER DEL CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

«AUTOMOBILES AND WATCHES, A LOVE AFFAIR» GIRARD-PERREGAUX, PREMIUM PARTNER OF THE CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

«Automobili e orologi. Entrambi strumenti, macchine con un comune denominatore: l'emozione.» Come sottolineato da Luigi Macaluso, Presidente della Manifattura di Alta Orologeria Girard-Perregaux, il mondo delle automobili e i segnatempo di alto livello condividono lo stesso approccio concettuale. Da un lato il rispetto di una tradizione ormai secolare, dall'altro la ricerca continua, inarrestabile della perfezione tecnologica, formale e di design.

Diventando Partner Principale del Concorso d'Eleganza Villa d'Este, Girard-Perregaux sottolinea ancora una volta la sua adesione a questi valori. Pochi nomi nel firmamento delle case svizzere di Alta Orologeria possono vantare una storia ricca e prestigiosa alla pari di Girard-Perregaux. Gli albori dell'attività della "Maison" risalgono infatti al 1791 - una tradizione di ben due secoli. Alcuni dei design e movimenti più innovativi creati da Constant Girard nel XVIII secolo, come il Tourbillon con tre Ponti d'oro, sono tuttora attuali e rimangono in produzione. Gli orologi di Girard-Perregaux sono sviluppati in un'ottica moderna, in grado di far confluire i due secoli di storia della Casa nelle tecnologie più avanzate. Sono un riuscito connubio di creatività e tecnologia.

Girard-Perregaux è stata una delle prime Manifatture a concretizzare questa associazione tra le automobili d'eccezione e gli orologi di prestigio. Diversi anni fa, la Maison ha dato inizio ad una storia appassionata con i protagonisti più prestigiosi del settore automobilistico. Oggi, la associazione tra Girard-Perregaux e Concorso d'Eleganza Villa d'Este rappresenta il connubio ideale tra due universi d'eccezione.

"Automobiles and watches. Both are instruments, machines, and yet their common denominator is... emotion." As underscored by Luigi Macaluso, President of the Manufacture of Haute Horlogerie Girard-Perregaux, the worlds of luxury watchmaking and elegant cars share a common conceptual approach. They stand for the respect of tradition and the endless search for beauty, for perfection, for excellence.

As Premium Partner of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este, Girard-Perregaux confirms its passion for these values. Few names in the rarefied world of Swiss Haute Horlogerie are so evocative and rich in history. Its activities can be traced as far back as 1791, giving it more than two centuries of heritage. Some of the most innovative designs and movements first created in the 1800's, like the Tourbillon with three gold Bridges, are still relevant today. However, its watches are not merely re-editions of past glories. They are developed with a modern eye, so that the relevance of the company's heritage is reflected upon the application of the latest technology. These exceptional timepieces are a remarkable blend of creativity and technique. A veritable treasure trove for connoisseurs.

The Manufacture was also one of the first to realise the association between the worlds of extraordinary motor cars and prestigious watches. Some years ago, it began an exciting history with the most prestigious players in the motor car sector. Today, the association between Girard-Perregaux and the Concorso d'Eleganza Villa d'Este represents the perfect union between two universes of refinement and exception.

LA GIURIA

THE JURY



Lorenzo Ramaciotti



Patrick le Quément



Charles Lord March



Jürgen Lewandowski

E' anche grazie alla giuria che il Concorso ha raggiunto i livelli di qualità che gli sono riconosciuti. Un gruppo ristretto, quest'anno passato da sei a sette membri, una composizione internazionale, competenze diverse tutte di alto profilo e costanza nel tempo sono le linee che guidano la sua composizione. La provenienza dei membri, da diversi paesi europei, dall'America e dall'Asia unitamente al loro diverso background professionale – designers, giornalisti, e organizzatori di eventi Classic - consente una visione ampia e cosmopolita delle vetture in concorso. La continuità nel tempo – diversi giurati prendono parte al Concorso da quando è stato rivitalizzato nel 1999 – garantisce la costanza del metro di giudizio, anno dopo anno.

The jury is part of the reason why the Concours d'Elegance has achieved the quality levels for which it is recognized. The criteria applied to its composition are that it be a small group (this year growing from six to seven members) with an international makeup, different skills and consolidated experience. The origins of its members (from different European countries, America and Asia) combined with their different professional backgrounds (designers, journalists and organizers of classic events) provide a broad, cosmopolitan vision of the cars in the competition. Continuity – different members have taken part in the Concours since it was reintroduced in 1999 – ensures standardized judging criteria from year to year.

La giuria è presieduta da Lorenzo Ramaciotti, che dopo 15 anni passati alla direzione del design Pininfarina è direttore del design presso il Gruppo Fiat, ed è composta da Charles Lord March, organizzatore del Goodwood Festival of Speed e del Goodwood Revival Meeting, Patrick le Quément, direttore del design Renault, Jürgen Lewandowski e Winston Goodfellow, giornalisti e storici dell'auto, e da Robert Cumberford, editorialista e critico di design automobilistico, contando sul supporto di Carlo Otto Brambilla, giornalista e Segretario della Giuria.

Il concorso di Villa d'Este vuole essere un vero concorso d'eleganza, focalizzando il suo giudizio in modo particolare sul valore estetico delle vetture concorrenti, e questo lo differenzia da altri eventi altrettanto prestigiosi. Le vetture sono quindi giudicate soprattutto per l'impatto complessivo e per l'importanza che il loro stile ha avuto nella loro epoca.

"La giuria giudica le vetture esaminando una serie precisa di elementi – spiega Lorenzo Ramaciotti – ma il giudizio finale non può che venire da un'emozione soggettiva. Le riunioni della giuria sono sempre molto animate, si discute a lungo per arrivare a una scelta dei vincitori ampiamente condivisa".

The jury is chaired by Lorenzo Ramaciotti, who, after 15 years at the helm of design at Pininfarina, is now chief of design with Gruppo Fiat. It comprises Charles Lord March (organizer of the Goodwood Festival of Speed and the Goodwood Revival Meeting), Patrick le Quément (head of design with Renault), Jürgen Lewandowski and Winston Goodfellow (both journalists and car historians), Robert Cumberford (author and car design critic) supported by Carlo Otto Brambilla (journalist), Secretary of the Jury.

The Concorso d'Eleganza Villa d'Este is intended to be a true contest of elegance, focusing in particular on the esthetic value of the competing automobiles. This is what sets it apart from other equally prestigious events. The cars are therefore principally judged on their overall impact and the importance that their styling had in their day.

The jury judges the cars by examining a specific series of elements, explains Lorenzo Ramaciotti. But the final judgement can only come from a subjective feeling. Jury meetings are always very animated. We discuss things at length to ensure broad agreement on the choice of winner.



Winston Goodfellow



Robert Cumberford



Carlo Otto Brambilla

LISTA DEI PREMI VETTURE D'EPOCA

LIST OF PRIZES HISTORIC CARS



COPPA D'ORO VILLA D'ESTE
(CHALLENGE PERPETUO / PERPETUAL CHALLENGE)
PRIMO PREMIO ASSEGNATO PER REFERENDUM A VILLA D'ESTE
BEST OF SHOW BY PUBLIC REFERENDUM AT VILLA D'ESTE

TROFEO BMW GROUP
PRIMO PREMIO ASSEGNATO DALLA GIURIA
BEST OF SHOW BY THE JURY

TROFEO FIVA
DALLA GIURIA ALLA VETTURA MEGLIO CONSERVATA
TO THE BEST PRESERVED CAR BY THE JURY

TROFEO ROLLS-ROYCE
DALLA GIURIA ALLA PIÙ ELEGANTE ROLLS-ROYCE
TO THE MOST ELEGANT ROLLS-ROYCE BY THE JURY

TROFEO AUTO & DESIGN
DALLA GIURIA ALLO STILE PIÙ EMOZIONANTE
TO THE MOST EXCITING DESIGN BY THE JURY

TROFEO GIRARD-PERREGAUX
PREMIO SPECIALE DELLA GIURIA
SPECIAL PRIZE OF THE JURY

TROFEO BMW GROUP CLASSIC
DALLA GIURIA PER IL MIGLIOR RESTAURO
TO THE MOST SENSITIVE RESTORATION BY THE JURY

TROFEO AUTOMOBILE CLUB DI COMO
ALLA VETTURA PROVENIENTE CON MEZZI PROPRI DA PIÙ LONTANO
TO THE CAR DRIVEN FROM FARTHEST AWAY

TROFEO BMW GROUP ITALIA
ASSEGNATO PER REFERENDUM PUBBLICO A VILLA ERBA
BY PUBLIC REFERENDUM AT VILLA ERBA

TARGA D'ARGENTO
DALLA GIURIA AI VINCITORI DI CLASSE
TO THE CLASS WINNERS BY THE JURY

CONCORRENTI / ENTRANTS VETTURE D'EPOCA / HISTORIC CARS

CLASSE A

TITANICHE PRESENZE – STATUS SYMBOL DEGLI ANNI '20 E '30

CLASS A

TOURING TITANS – STATUS SYMBOLS OF THE 1920S & '30S



02. Rolls-Royce Silver Ghost, 1925

02. Rolls-Royce Silver Ghost, 1925

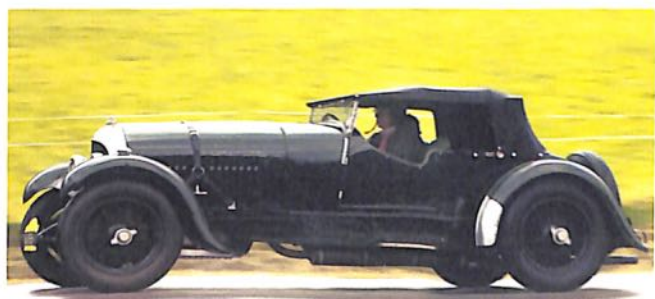
6 cilindri, 7428 cm³

Carrozzeria: Pall Mall Tourer, Brewster

Concorrente: Walter Steinemann (CH)

La Rolls-Royce Springfield con carrozzeria da turismo Brewster Pall Mall è stata fino al 1972 nelle mani del primo proprietario, trovando poi nel 1988 in Walter Steinemann il suo terzo proprietario. La vettura è nelle condizioni originali con simbolo americano sul radiatore. Gli intenditori la giudicano una delle automobili più proporzionate degli anni venti.

The Springfield Rolls-Royce with Brewster Pall Mall Tourer body remained with its first owner until 1972 before coming into the hands of Walter Steinemann as the third owner in 1988. The vehicle is in original condition with American radiator figurine. It regarded by aficionados as one of the best proportioned automobiles of the 1920s.



04. Bentley 3 Litre, 1925

04. Bentley 3 Litre, 1925

4 cilindri, 2996 cm³

Carrozzeria: 4-seater tourer, Van den Plas

Concorrente: Günther Holnsteiner (A)

Come molte altre, Van den Plas ha rivestito anche questa Bentley 3 litri con una carrozzeria da turismo. I parafranghi sono modificati nel 1932. Questa Bentley è stata presentata con grandissimo successo in molte manifestazioni negli USA.

Like many others, Van den Plas also provided this 3 litre Bentley with a touring body. The wings were modified in 1932. This Bentley was presented very successfully at numerous events in the USA.



06. Mercedes-Benz 680 S, 1928

06. Mercedes-Benz 680 S, 1928

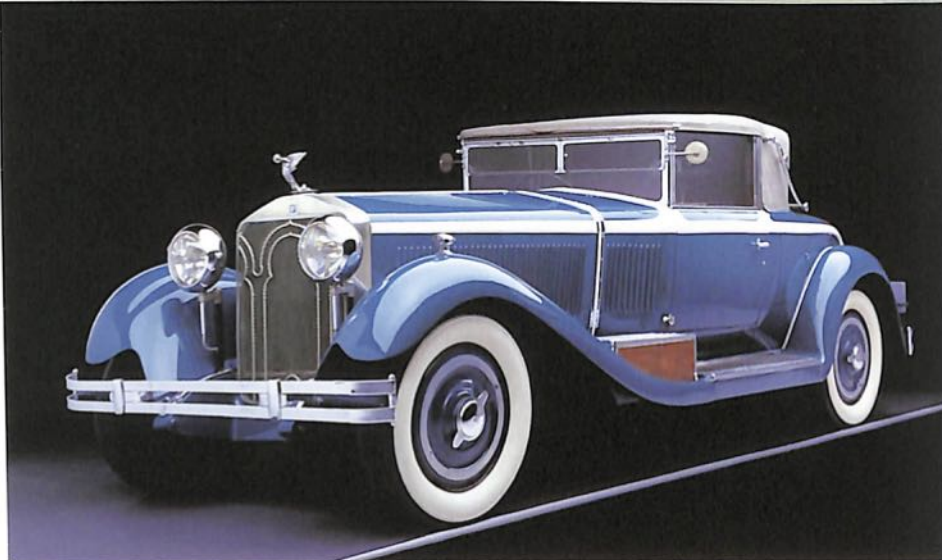
6 cilindri, 6789 cm³

Carrozzeria: Open Tourer, Erdmann & Rossi

Concorrente: Frans Van Haren (NL)

Questa Mercedes è stata chiamata S per le sue doti "sportive": il suo telaio basso di disegno completamente nuovo si combinava con il motore posizionato al suo interno. L'auto non era soltanto veloce ma anche versatile, perché poteva andare a passo d'uomo in marcia piena, raggiungendo una velocità di 100 miglia orarie non appena entrava in funzione il compressore. Otto Merz e Rudolf Caracciola avevano guidato in gara la Mercedes S, ottenendo vittorie in tutta Europa.

The S Mercedes was named because of its "sporting" associations and benefited from an entirely new low chassis frame design combined with positioning the power-train within the frame. The car was not only fast but also versatile because it could crawl along in top gear at walking pace and when the supercharger was engaged it could exceed a speed of 100 mph. Otto Merz and Rudolf Caracciola raced the S Mercedes and notched up victories across Europe.



08. Isotta-Fraschini 8A, 1928

08. Isotta-Fraschini 8A, 1928

8 cilindri, 7372 cm³

Carrozzeria: Roadster, Castagna

Concorrente: Henk Bakker (NL)

La serie 8A, presentata nel 1924, disponeva di un motore da 115 CV, di un autotelaio e di sospensioni di nuova progettazione e del famoso cambio sincronizzato a tre velocità. Quasi un terzo delle Isotta era venduto in America e il prezzo di una 8A superava perfino quello di una Duesenberg "J", considerato che il solo autotelaio costava 7950 dollari. I modelli realizzati dai carrozzieri raggiungevano prezzi superiori ai 20 000 dollari. Si ritiene che questo particolare esemplare, presentato nello stand Castagna all'interno dell'Automobile Salon dell'Hotel Commodore, sia stato il vincitore del New York Motor Show del 1929.

The Type 8A series was introduced in 1924 and delivered 115hp, a redesigned frame and suspension, and Isotta's highly regarded three-speed synchromesh transmission. Nearly one third of Isottas were sold in America and the price of an 8A exceeded even that of a Model J Duesenberg with the chassis alone being priced at \$9,750. Coachbuilt models were fetching prices in excess of \$20,000. This particular car is believed to be the New York Motor Show car of 1929, presented on the Castagna stand at the Hotel Commodore Automobile Salon in New York City.

10. Bentley 4 ½ Litre Supercharged, 1930

4 cilindri, 4398 cm³

Carrozzeria: 4-seater tourer, Van den Plas

Concorrente: Dr. Franco Weibel-Bader (CH)

Questa "Blower" a motore sovralimentato, conservata nelle condizioni originali, è uno dei soli 50 esemplari costruiti per ottenere l'omologazione per le 24 Ore di Le Mans. Questa "Berlina Sportiva Speciale a quattro posti e due portiere" è stata anche l'auto esposta dal famoso carrozziere Van den Plas al London Olympia Car Show del 1930.

This supercharged "Blower" preserved in its original condition is one of only 50 cars built to get homologation for the 24 Hour Race at Le Mans. This "Special two-door four-seater Sports Touring Car" was also the show car for the famous coach builder Van den Plas at the London Olympia Car Show in 1930.



10. Bentley 4 ½ Litre Supercharged, 1930



12. Daimler Double Six, 1932

12. Daimler Double Six, 1932

12 cilindri, 7136 cm³

Carrozzeria: Sport Saloon, Martin Walter

Concorrente: J. Peter Ministrelli (USA)

Questa Daimler Double Six era stata originariamente commissionata dal marito della star cinematografica inglese Anna Neagle per farle un regalo. La carrozzeria speciale è stata disegnata da Gurney Nutting Coachbuilders e realizzata da Martin Walter. La Daimler è stata presentata solo una volta al Concours d'Elegance di Eastbourne del 1932 prima del restauro effettuato alla fine degli anni Novanta.

This Daimler Double Six was originally commissioned by the husband of British film star Anna Neagle as a gift for her. The car has a custom body designed by Gurney Nutting Coachbuilders and built by Martin Walter. The Daimler was only shown once at the 1932 Eastbourne Concours d'Elegance until restoration during the late 1990's.



14. Voisin C 24, 1934

14. Voisin C 24, 1934

6 cilindri, 2994 cm³

Carrozzeria: Saloon, Voisin

Concorrente: Jacques R. de Wurtemberg (CH)

La Voisin C 24 è stata acquistata nel 1978 dal Conte de Wurtemberg nel sud della Francia. Dopo un accurato restauro, ha partecipato a numerosi rallies.

The Voisin C 24 was acquired by Comte de Wurtemberg in the South of France in 1978. After a thorough restoration the car took part in several rallies.



16. Hispano-Suiza J 12, 1936

16. Hispano-Suiza J 12, 1936

12 cilindri, 9424 cm³

Carrozzeria: Berline, Fernandez & Darrin

Concorrente: Jorge Fernandez (AUS)

Il primo proprietario di questa grande vettura è stato Marcel Boussac, magnate francese del tessile e allevatore di cavalli. Boussac, vissuto dal 1889 al 1980, era il proprietario della famosa casa di moda Maison Dior e dell'ippodromo di Paris St Cloud.

The first owner of this great car was Marcel Boussac, the French textile magnate and horse breeder. Boussac lived from 1889 to 1980 and was the owner of the famous fashion brand Maison Dior and the Paris St Cloud race track.

CLASSE B

SIGNORI DELLA STRADA – ALTE PRESTAZIONI NEGLI ANNI '20 E '30

CLASS B

KINGS OF THE ROAD – HIGH PERFORMANCE MODELS OF THE 1920S & '30S



18. Hispano-Suiza H6C, 1927

18. Hispano-Suiza H6C, 1927

6 cilindri, 7983 cm³

Carrozzeria: 2-door Coupé, Van Vooren

Concorrente: Nicholas Harley (F)

La Hispano-Suiza con la carrozzeria di Van Vooren, fu consegnata nel 1927 a New York a Houssen Abu Nabi. Dopo aver cambiato alcuni proprietari in Francia e Inghilterra è stata anche di proprietà di Sir Peter Ustinov. Si dice che sia una delle tre Hispano-Suiza 8 litri ancora esistenti carrozzate da Van Vooren.

The Hispano-Suiza with a body by Van Vooren was delivered to Houssen Abu Nabi in New York in 1927. After a number of changes in ownership in France and England, he was also owned by Sir Peter Ustinov. The car is supposed to be one of three Hispano-Suizas powered by an 8-litre engine and bodied by Van Vooren still in existence.



20. Mercedes-Benz 680 S, 1928

20. Mercedes-Benz 680 S, 1928

6 cilindri, 6800 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Erdmann & Rossi

Concorrente: Hermann Layher (D)

Questa Mercedes-Benz era esposta allo stand di Erdmann & Rossi nel 1928 al Salone dell'Automobile di Berlino. Dopo di che la vettura è stata consegnata alla Mercedes-Benz Company di New York. Nel 1991 è stata sottoposta ad un accurato restauro.

This Mercedes-Benz was exhibited on the Erdmann & Rossi stand in 1928 at the Berlin Motor Show. The car was then delivered to the Mercedes-Benz Company in New York. In 1991, it underwent a comprehensive restoration.



22. SS Cars Ltd. SS 90, 1935

22. SS Cars Ltd. SS 90, 1935

6 cilindri, 2663 cm³

Carrozzeria: Open 2-seater, SS Cars Ltd.

Concorrente: Dr. Christian Jenny (CH)

Quest'auto appartiene alla prima produzione di SS90. Fu consegnata al capitano John Black, capo della Standard Motor Company di Coventry che costruiva chassis per la sempre più ampia gamma di vetture di William Lyons. Gli esemplari costruiti di SS90 furono soltanto 23 e poco dopo arrivò la Jaguar SS 100.

This car is the first production SS 90 to be registered. It was delivered to Captain John Black, head of the Standard Motor Company in Coventry which built chassis for William Lyons' growing range of cars. Only 23 SS 90 sports cars were made and it was quickly followed by the SS Jaguar 100.



24. Bugatti 57, 1936

24. Bugatti 57, 1936

8 cilindri, 3257 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Graber

Concorrente: Roland Jordi (CH)

Hermann Graber ha costruito numerose carrozzerie sullo chassis del tipo 57 a Wichtrach presso Berna, in particolare Cabriolet. Questa vettura è stata completamente restaurata e riportata al suo stato originale. Per la prima volta dopo il restauro totale viene presentata in pubblico dal suo proprietario.

Hermann Graber had numerous bodies built on the chassis of the Type 57 in Wichtrach near Berna. This car was completely restored to original condition and is being shown to the public by the owner for the first time since complete restoration.

26. Mercedes-Benz 320, 1937

6 cilindri, 3208 cm³

Carrozzeria: Cabriolet A, Mercedes-Benz

Concorrente: Norberto Ferretti (I)

La Mercedes 320 con motore a 6 cilindri in linea si poteva acquistare ai suoi tempi come chassis, come Cabriolet A o come Coupé. La Cabriolet A raggiungeva una velocità massima di 130 km/h.

The Mercedes 320 was fitted with a six-cylinder in-line engine and could be sold as a chassis, Cabriolet A or Coupé. The Cabriolet A reached a top speed of 130 km/h.



26. Mercedes-Benz 320, 1937

28. Rolls-Royce Phantom III, 1937

12 cilindri, 7340 cm³

Carrozzeria: Sport Saloon, Barker

Concorrente: Heinz Eymann (CH)

La Phantom III era negli anni trenta uno chassis molto ambito per diversi costruttori di carrozzerie. Questo modello presentato al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este si trova da lungo tempo nella collezione dell' appassionato svizzero Heinz Eymann.

The Phantom III was a popular chassis for bodies from different coachbuilders during the 1930s. The model presented here at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este has been part of the collection owned by Swiss automobile enthusiast Eymann.



28. Rolls-Royce Phantom III, 1937

30. Delahaye 135 M, 1937

6 cilindri, 3557 cm³

Carrozzeria: 2-seater roadster, Figoni & Falaschi

Concorrente: Peter Mullin (USA)

La vettura è una delle soltanto nove Delahaye prodotte secondo questo disegno di Geo Hamm. La Delahaye era stata presentata al Salone dell'Auto di Parigi del 1937 prima di essere venduta a un maharaja indiano. L'auto lasciò l'India nel 1987, fu restaurata in Inghilterra e venduta a un collezionista della Florida. Nel 1993, la ha acquistata Peter W. Mullin, che ha vinto con lei numerosi premi.

The car is one of only nine Delahayes produced in this Geo Hamm Design series. The Delahaye was shown at the Paris Motor Show in 1937 before it was sold to an Indian Maharaja. The car left India in 1987, was restored in England and then sold to a collector in Florida. In 1993, Peter W. Mullin bought the car and has won several prizes with it.



30. Delahaye 135 M, 1937

32. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1940

6 cilindri, 2443 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Pinin Farina

Concorrente: Marc Caveng (CH)

Pinin Farina ha costruito numerose carrozzerie sullo chassis della 6C 2500 SS. L'automobile esposta è un modello del primo periodo. Negli anni cinquanta, l'Alfa Romeo con questa carrozzeria è stata impiegata dal suo proprietario svizzero in numerose corse in salita.

Pinin Farina built numerous bodies on the 6C 2500 SS chassis. The car exhibited here originates from the early time of the model 6C 2500 and was created at Pinin Farina. During the 1950s the Alfa Romeo with this body was entered for numerous hillclimb races by Swiss owner.



32. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1940

CLASSE C
AERODINAMICHE – STILE E VELOCITÀ

CLASS C
STREAMLINED – STYLE AND SPEED



34. Lancia Astura, 1935

34. Lancia Astura, 1935

8 cilindri, 2972 cm³

Carrozzeria: Coupé, Castagna

Concorrente: Stefan Schörghuber (D)

Il primo proprietario di questa Lancia Astura dalla linea aerodinamica con carrozzeria Castagna si dice sia stato Vittorio Mussolini. Già nel 1935 questo modello era esposto a Villa Olmo in occasione del Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Dopo oltre settant'anni e dopo un restauro completo la vettura si potrà nuovamente ammirare sulle sponde del lago di Como.

The first owner of this streamlined Lancia Astura with Castagna body is supposed to have been Vittorio Mussolini. This type was already presented at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este in the Villa Olmo as early as 1935. Following a complete restoration, the car can once again be admired on the shores of Lake Como after an interval of more than seventy years.

38. Bugatti 57 SC Atalante, 1937

8 cilindri, 3257 cm³

Carrozzeria: 2-door Coupé, Gangloff

Concorrente: Antonius Meijer (NL)

La forma aerodinamica della carrozzeria della Bugatti Atalante costruita da Gangloff sullo chassis della Bugatti Tipo 57 SC precorreva di molto i suoi tempi. Gangloff ne costruì solo pochi esemplari.

The streamlined body of the Bugatti Atalante was built on the Bugatti Tipo 57 SC chassis at Gangloff. When it was built, this automobile was way ahead of its time and only a few examples were built at Gangloff.



36. Alfa Romeo 6C 2300 Jankovits, 1935

36. Alfa Romeo 6C 2300 Jankovits, 1935

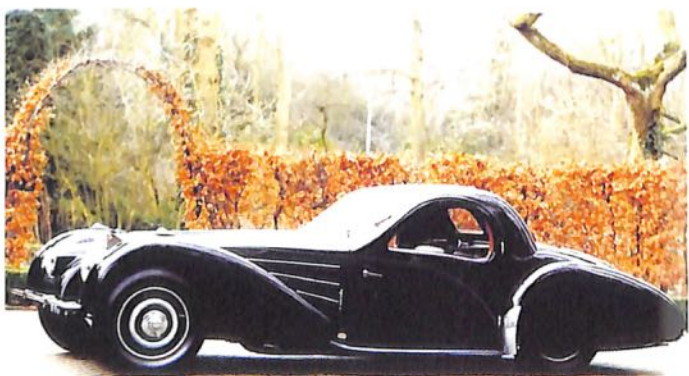
6 cilindri, 2309 cm³

Carrozzeria: Spider, Jankovits

Concorrente: Georg Gebhard (D)

Quest'Alfa Romeo 6C 2300 fu costruita dai fratelli Jankovits come unico esemplare di auto sportiva aerodinamica a motore centrale con tre sedili e guidatore al centro. Nel 1946, l'auto fu venduta a un militare americano, fu riscoperta in Irlanda nel 1978 e restaurata in Italia nel 2002.

This Alfa Romeo 6C 2300 was constructed by the Jankovits brothers as the first one-off mid-engine streamlined sports car with three seats and central driver position. In 1946, the car was sold to a US soldier, rediscovered in Ireland in 1978 and restored in Italy in 2002.



38. Bugatti 57 SC Atalante, 1937



40. Panhard Dynamic, 1937

40. Panhard Dynamic, 1937

6 cilindri, 2661 cm³

Carrozzeria: Berline, Panhard

Concorrente: Jean Paul Guerlain (F)

Di grande tradizione, la marca francese di automobili Panhard voleva offrire, con il modello Dynamic, una vettura allineata alle tendenze dell'epoca con la sua forma aerodinamica.

The aim of traditional French automaker Panhard in constructing the Dynamic model was to offer a vehicle which followed the contemporary trend of having an optimally streamlined shape.



42. Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara, 1937

42. Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara, 1937

6 cilindri, 2309 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Pinin Farina

Concorrente: Pietro Navone (I)

Questa Alfa Romeo Berlinetta fu realizzata come prototipo da Pininfarina con una carrozzeria aerodinamica. L'auto vinse il 1° premio al Concorso d'Eleganza di Torino del 1937. Nello stesso anno fu presentata anche al Salone dell'Auto di Parigi.

This Alfa Romeo Berlinetta was built at Pinin Farina as a one-off with a special aerodynamic body. The car was shown at the Concorso d'Eleganza in Turin in 1937 and won 1st prize. It was also presented at the Paris Motor Show in the same year.



44. Mercedes-Benz 540 K Autobahnkurier, 1938

44. Mercedes-Benz 540 K Autobahnkurier, 1938

8 cilindri, 5401 cm³

Carrozzeria: Coupé, Mercedes-Benz

Concorrente: Arturo Keller (MEX)

Questa è l'unica Mercedes-Benz 540 K Autobahnkurier attualmente esistente, delle due originariamente costruite. Questa vettura speciale ha avuto soltanto due proprietari. La Autobahnkurier era stata progettata come auto da turismo veloce applicando i principi più moderni dell'ingegneria automobilistica contemporanea.

This car is the only Mercedes-Benz 540 K Autobahnkurier that exists today, with just two being built originally. This special automobile has only had two owners since new. The Autobahnkurier was intended as a fast touring car, designed by applying the most advanced principles of contemporary automobile engineering.

CLASSE D

SFILARE SULLA RIVIERA – CABRIOLET EUROPEI DEL DOPOGUERRA

CLASS D

RIVIERA CRUISING – POST-WAR EUROPEAN CABRIOLETS

46. Delahaye 135 M, 1948

6 cilindri, 3557 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Graber

Concorrente: Robert Temperli (CH)

Questa Delahaye è una delle 22 carrozzate da Hermann Graber dopo la Seconda Guerra Mondiale. Il terzo proprietario, Mr. Erni, voleva restaurarla ma non aveva né il tempo né il denaro per farlo. Per questo motivo restò per molti anni nel suo garage con un altro modello di Delahaye Graber finché nel 1988 Robert Temperli acquistò le due auto e realizzò il restauro.

This Delahaye is one of only 22 bodied by Hermann Graber after World War II. Its third owner Mr. Erni wanted to restore the car but did not have the time and money to carry out the work. This meant that the car spent many years unrestored together with another Delahaye Graber model in his garage before Robert Temperli bought both cars in 1988 and restored it.



46. Delahaye 135 M, 1948

48. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1949

6 cilindri, 2443 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Pinin Farina

Concorrente: Dr. Matthias Metz (D)

Questa Alfa Romeo 6C 2500 SS disegnata da Pinin Farina negli anni Cinquanta è stata esportata in Inghilterra, dove fra l'altro è stata esposta per lungo tempo in un museo. Negli anni Ottanta la vettura, passando per l'Italia, è arrivata in Germania, dove nel 2004 l'ha acquistata il suo attuale proprietario.

This Alfa Romeo 6C 2500 SS designed by Pinin Farina was exported to England in the 1950s, where it was exhibited in a museum for many years. During the 1980s, the car came back to Germany via Italy where the current owner was able to purchase it in 2004.



48. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1949



50. Bentley Mark VI, 1949

6 cilindri, 4257 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Ramseier

Concorrente: Peter Heydon (USA)

Questa Bentley era stata carrozzata dai Fratelli Ramseier della Carrozzeria Worblaufen come Cabriolet ed esposta nel 1950 allo stand Bentley al Salone dell'Automobile di Ginevra. La sola carrozzeria, senza telaio, costava all'epoca CHF 18.300. Con questa vettura, negli ultimi trent'anni l'attuale proprietario ha partecipato con successo a numerosi Concours d'Elegance negli USA e in Inghilterra.

This Bentley was built as a convertible by the Ramseier brothers at Carrosserie Worblaufen and presented on the Bentley stand at the Geneva Motor Show in 1950. Producing the body alone without the chassis cost CHF 18,300 at the time. The current owner has competed successfully with the car in numerous Concours d'Elegance in the USA and England over the past thirty years.



50. Bentley Mark VI, 1949

52. Bentley S1, 1956

6 cilindri, 4887 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Graber

Concorrente: Dr. Franz-Josef Paefgen (D)

Questa Bentley S1 convertibile a due portiere era stata presentata nello stand Graber al Salone dell'Auto di Ginevra del 1956 e venduta a un famoso fabbricante svizzero di orologi. Nel 1964, è stata esportata negli Stati Uniti, dove è rimasta fino al 2006 prima di ritornare nel Regno Unito. E' stata quindi completamente restaurata nel rispetto delle specifiche tecniche originali.

This two-door Bentley S1 convertible was presented on the Graber stand at the 1956 Geneva Motor Show and was sold to a famous Swiss watch manufacturer. In 1964, it was exported to the USA where it remained before returning to the UK in 2005. Since then it been fully restored and the specification is as original throughout.



52. Bentley S1, 1956

54. Lancia Aurelia B24, 1955

6 cilindri, 2451 cm³

Carrozzeria: Spider, Pinin Farina

Concorrente: Guido Lamperti (I)

Lo spunto per la costruzione della Lancia Aurelia B24 Spider era stato dato dall'importatore americano Max Hofmann, che vedeva negli USA delle chance di mercato per un accattivante veicolo europeo aperto a due posti. La linea di questa carrozzeria è generalmente considerata uno dei capolavori di Pinin Farina.

The idea for building the Lancia Aurelia B24 Spider came from US importer Max Hofmann, who saw opportunities in the US market for an attractive European two-seater. Many commentators believe that the contour of the body ranks among the masterpieces produced by Pinin Farina.



54. Lancia Aurelia B24, 1955

56. Maserati A6 G54, 1956

6 cilindri, 1985 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Frua

Concorrente: John Bookout jr. (USA)

La Maserati A6 G54 viene presentata per la prima volta al pubblico al Concorso d'Eleganza Villa d'Este dal noto collezionista americano John Bookout, dopo un completo restauro svolto con la supervisione del Dr. Adolfo Orsi.

The Maserati A6 G54 presented by the well-known American collector John Bookout is being presented to the public for the first time at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este. The Maserati has undergone a comprehensive restoration under the management of Dr. Adolfo Orsi.



56. Maserati A6 G54, 1956

58. BMW 507, 1958

8 cilindri, 3168 cm³

Carrozzeria: Roadster, BMW

Concorrente: Heiko Seekamp (D)

La BMW 507 era la star e l'auto più ammirata al Salone dell'Auto di Francoforte del 1955. Il conte Albrecht Goertz aveva disegnato la carrozzeria del roadster a passo corto con un motore V8 più potente di quello del coupé. Nel 1959, la BMW costruì soltanto 252 esemplari della 507.

The BMW 507 was the star and most admired car at the 1955 Frankfurt Motor Show. Albrecht Count Goertz designed the body of the V8 roadster with a shorter wheelbase and a more powerful engine than the coupé. By 1959, BMW had only built 252 units of the 507.



58. BMW 507, 1958

CLASSE E VELOCI CON STILE – AUTOMOBILI SPORTIVE IN ABITI ITALIANI

CLASS E SPEED AND STYLE – SPORTS CARS IN ITALIAN SUITS



60. Ferrari 166 Inter, 1949

60. Ferrari 166 Inter, 1949

12 cilindri, 2341 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Stabilimenti Farina

Concorrente: Edgar Schermerhorn (NL)

Gli Stabilimenti Farina hanno carrozzato soltanto 4 Berlinette in alluminio e 3 convertibili di questo tipo. Questa Ferrari fu venduta a un signore di Roma, quindi esportata negli USA alla fine degli anni Cinquanta. Nel 1987 fu portata in Inghilterra da lord Charles Brocket, che la fece restaurare completamente. Dal 2000, l'auto è di proprietà di E. Schermerhorn ed è stata presentata in varie manifestazioni.

Stabilimenti Farina bodied only 4 aluminium Berlinettas and 3 convertibles of this type. This Ferrari was first sold to an owner in Rome before being exported to the USA by the end of the 1950s. The car was brought to England by Lord Charles Brocket in 1987 where it was fully restored. Mr. Schermerhorn has owned the car since the year 2000 and has presented it at several events.

62. Fiat 8V, 1954

8 cilindri, 1996 cm³

Carrozzeria: Coupé, Ghia

Concorrente: Jan De Reu (B)

Questo raro coupé con carrozzeria in alluminio fu probabilmente realizzato per essere esposto al Salone dell'Auto di Torino del 1954, ma fu invece venduto a un regista cinematografico di Hollywood che fece montare nel 1958 un nuovo motore V8 in alluminio. L'auto è stata venduta varie volte negli Stati Uniti e dal 2007 è di proprietà del collezionista belga Jean De Reu.

This rare Ghia aluminium-bodied coupé was probably built with the intention of going to the Turin Motor Show in 1954 but was sold to a Hollywood film director in California where it was given a new aluminium V8 engine in 1958. The car was sold several times in the US and has been owned by Belgian collector Jan de Reu since 2007.



62. Fiat 8V, 1954

64. Jaguar XK 140, 1955

6 cilindri, 3442 cm³

Carrozzeria: Coupé, Ghia

Concorrente: Dr. Bruno Beysens (B)

Soltanto alcune Jaguar XK 140 sono state costruite per essere carrozzate con chassis per guida a sinistra. Questa vettura è una delle tre prodotte da Ghia Torino.

Only a few Jaguar XK 140 automobiles were delivered as a left-hand drive chassis to be coach built. This car is one of only three bodies produced by Ghia Torino.



64. Jaguar XK 140, 1955



66. Ferrari 250 GT Serie 1, 1958

66. Ferrari 250 GT Serie 1, 1958

12 cilindri, 2963 cm³

Carrozzeria: Spider, Pinin Farina

Concorrente: Peter S. Kalikow (USA)

La Cabriolet Serie 1 di Pinin Farina usava lo stesso pianale e chassis dell'altra 250 dell'epoca, ma la sua splendida carrozzeria si ispirava alla Ferrari 410 Superamerica "Superfast I". "Le linee della carrozzeria sono snelle e eleganti" dichiarava Autocar. La Ferrari 250 Convertibile Serie 1 è stata prodotta dall'estate del 1957 al 1959. Il commento di Motor Trend sul modello era preciso e lapidario: "La perfezione meccanica della 250 Gran Turismo è accentuata dall'elegante styling e dal superbo lavoro di carrozzeria di Pinin Farina".

Pinin Farina's Cabriolet Series I used the same platform and chassis as the other contemporary 250s but with stunning coachwork inspired by the designer's Ferrari 410 Superamerica "Superfast I". "The body lines are sleek and elegant," was *Autocar's* assessment. The Ferrari 250 Convertible Series I was produced from summer 1957 to 1959. *Motor Trend's* summary of the model was accurate and succinct: "Mechanical perfection of the 250 Gran Turismo is augmented by smart styling and superb coachwork by Pinin Farina."



68. Triumph Italia 2000, 1959

68. Triumph Italia 2000, 1959

4 cilindri, 1991 cm³

Carrozzeria: Coupé, Vignale

Concorrente: Ulrich Otth (CH)

La Triumph Italia 2000 è nata su iniziativa dell'importatore della Standard Triumph in Italia. È lui che nel 1957 dà incarico a Michelotti di progettare la vettura. Nel 1959 Vignale espose la vettura al Salone dell'Automobile di Torino dando inizio alla produzione. Fino al 1962, in totale furono costruite artigianalmente 329 Italia 2000.

The Triumph Italia 2000 was produced on the initiative of the general importer of the Triumph Standard models into Italy. He commissioned Michelotti to design the car in 1957. In 1959, Vignale presented the car at the Turin Motor Show and commenced production. A total of 329 Italia 2000 models had been hand-crafted by 1962.



70. ATS 2500 GT, 1963

70. ATS 2500 GT, 1963

8 cilindri, 2500 cm³

Carrozzeria: Coupé, Allemano

Concorrente: Thomas McGough (USA)

La ATS 2500 GT era l'attrazione del Salone dell'auto di Parigi del 1963. Questo è uno dei soli tre esemplari usciti dalla fabbrica prima che questa chiudesse improvvisamente i battenti. La vettura era la prima auto sportiva italiana a motore centrale e dalla maggior parte dei commentatori è giudicata la prima "supercar" mondiale guidabile su strada. Da quando è uscita dalla fabbrica ha percorso soltanto 1300 chilometri.

The ATS 2500 GT was the Paris Motor Show car for 1963. This was one of only three cars actually finished by the factory before the new company was suddenly wound up. The car was Italy's first mid-engine sports GT and is considered by most commentators to be the world's first road-going super car. It has only driven 1,300 km since being built at the factory.



72. Lamborghini Miura SV, 1971

72. Lamborghini Miura SV, 1971

12 cilindri, 3929 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Bertone

Concorrente: Gino Macaluso (I)

La carrozzeria della Miura fu progettata dall'allora ventisettenne Marcello Gandini, lo stilista di Bertone. Al Salone di Ginevra nel marzo del 1966 la Miura entusiasma sia i visitatori che i media. Il modello Modell Miura SV qui presentato è stato lanciato nel 1971 e ne sono stati realizzati soltanto 150 esemplari.

The body of the Miura was designed by Marcello Gandini, aged 27, who was working at Bertone. The Miura generated a great deal of enthusiasm among visitors and media alike when it was presented at the Geneva Motor Show in March 1966. The Miura SV model shown here was presented in 1971 and only 150 models were built.

CLASSE F PUROSANGUE – L'EPOCA D'ORO DELLE GRANTURISMO

CLASS F THOROUGHBREDS – THE GOLDEN AGE OF THE GRANTURISMO

74. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1949

6 cilindri, 2443 cm³

Carrozzeria: Coupé, Pinin Farina

Concorrente: Corrado Lopresto (I)

Lo chassis dell'Alfa Romeo 6C 2500 SS venne utilizzato da grandi carrozzieri Italiani, come Touring e Pininfarina, soprattutto per realizzare convertibili tra la fine degli anni '40 e l'inizio degli anni '50. Vennero costruiti anche degli eleganti coupè, come questo modello speciale prodotto da Pininfarina e presentato per la prima volta dopo un restauro completo.

The chassis of the Alfa Romeo 6C 2500 SS was used by prestigious Italian coachbuilders, e.g. Touring and Pinin Farina, mostly for building convertibles at the end of the 1940s and the beginning of the 1950s. However, elegant two-seater coupés were also constructed, like this special produced by Pinin Farina shown for the first time after a comprehensive restoration.



74. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1949

76. Ferrari 250 Europa, 1954

12 cilindri, 2936 cm³

Carrozzeria: Coupé, Pinin Farina

Concorrente: Johan Van Puyvelde (B)

Questa Ferrari particolarmente originale fu l'attrazione del Salone dell'Auto di Parigi del 1954. La combinazione di colori amaranto/grigio è molto insolita per una Ferrari. Il primo acquirente fu un messicano che la tenne per oltre 37 anni, consentendo all'auto di superare indenne il boom del restauro degli anni Ottanta.

This stunningly original Ferrari was the show car at the Paris Motor Show in 1954. This Ferrari has an unusual original colour combination in amaranto / grigio. The car was first sold to an owner in Mexico who kept it for more than 37 years, enabling the car to survive the restoration boom during the 1980s.



76. Ferrari 250 Europa, 1954

78. Facel Vega FV, 1955

8 cilindri, 4528 cm³

Carrozzeria: Limousine, Facel Metallon

Concorrente: Daniel Marachin (F)

Questa Facel-Vega FV era l'automobile di servizio del ministro dell'interno del governo francese. L'attuale proprietario presenta la vettura in stato assolutamente originale.

Diesel Facel-Vega FV was the official car of the French Ministre de l'interieur du Gouvernement Français. The current owner is presenting the car in the absolute original condition.



78. Facel Vega FV, 1955

80. BMW 503, 1957

8 cilindri, 3168 cm³

Carrozzeria: Coupé, BMW

Concorrente: Michael Kaufmann (A)

L'elegante Coupé BMW 503 con carrozzeria BMW progettata dal conte Albrecht Goertz fu costruito sullo chassis della limousine 502. Dal 1957, la trasmissione è stata collegata direttamente al motore V8 e con una potenza di 140 CV al freno, il coupé è stata una delle vettura più veloci e comode del suo tempo.

The elegant BMW 503 Coupé with a BMW body designed by Albrecht Count Goertz was built on the chassis of the 502 limousine. Since 1957, the transmission has been directly fitted to the V8 engine and packing 140 bhp it was one of the fastest and most comfortable coupes of its time.



80. BMW 503, 1957

82. Bentley S1 Continental, 1959

6 cilindri, 4887 cm³

Carrozzeria: 2-door Saloon, Mulliner

Concorrente: Fred Kriz (MC)

Solo 431 Bentley Tipo S1 Continental sono state costruite complessivamente, di cui alcuni pochi esemplari erano stati carrozzati da Mulliner come "fastback". Il collezionista di Bentley Fred Kriz, che vive nel principato di Monaco, come negli anni precedenti ha fatto il viaggio da Monaco a Villa d'Este con la sua vettura.

A total of just 431 Type S1 Bentley Continentals was built. This included a few examples designed by Mulliner as a fastback. Collector Fred Kriz based in Monaco drove the Bentley from Monaco to Villa d'Este as in years gone by.



82. Bentley S1 Continental, 1959

84. Lamborghini 350 GT, 1964

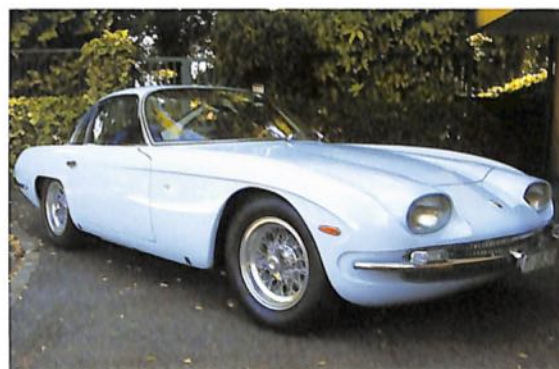
12 cilindri, 3464 cm³

Carrozzeria: Coupé, Touring

Concorrente: Ermanno Keller (CH)

Quest'auto è la sesta Lamborghini mai costruita e l'unica 3 posti sopravvissuta nella configurazione originale. Era stata costruita partendo da una pre-serie di 13 auto nel 1964. Usata come vettura da dimostrazione, fu successivamente venduta a un garage di Ginevra. L'auto, attualmente di proprietà di Ermanno Keller, è stata riverniciata nell'originale "azzurro Marmolada".

This car is the 6th Lamborghini ever built and the only surviving 3-seater in original configuration. It was built out of a pre-series of 13 cars in 1964. Used as a factory demonstrator it was then sold to a garage in Geneva. The car, now owned by Ermanno Keller, was repainted in original colour of "azzurro marmolada".



84. Lamborghini 350 GT, 1964

CLASSE G
SOGNI ITALIANI – VETTURE DA SALONE DI STILISTI ITALIANI

CLASS G
ITALIAN DREAMS – SHOW CARS BY ITALIAN DESIGNERS



86. Pegaso Z-102 "Thrill", 1953

86. Pegaso Z-102 "Thrill", 1953

8 cilindri, 2816 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Touring

Concorrente: Roland D'Ieteren (B)

La Pegaso Thrill è un esemplare unico, ordinato da W.P. Ricart della Pegaso a Bianchi Anderloni della Carrozzeria Touring. La "Thrill" fu presentata, con grande successo, ai Saloni dell'Auto di Torino, Parigi, Londra e Barcellona. Bianchi Anderloni considerava la "Thrill" come il "capolavoro" prodotto dalla Touring per Pegaso. La vettura è stata presentata a Pebble Beach nel 1994 e nel 2000 ha vinto il "Best of show by Jury vote" a Het Loo. Da allora, la vettura non è stata presentata al pubblico.

The unique Pegaso Thrill was a special order placed by W.P. Ricart from Pegaso to Mr. Bianchi Anderloni from Carrozzeria Touring. The "Thrill" was presented at the Turin, Paris, London and Barcelona Motor Shows with great success. Bianchi Anderloni regarded the "Thrill" as the "masterpiece" produced by Touring for Pegaso. The car was presented at Pebble Beach in 1994 and won "Best of show by Jury vote" at the Concours d'Elegance at Het Loo in 2000. The car has not been seen in public since then.



88. Jaguar XK 150, 1958

88. Jaguar XK 150, 1958

6 cilindri, 3442 cm³

Carrozzeria: Coupé, Ghia Aigle

Concorrente: Rocco Tiso (CH)

La carrozzeria svizzera Ghia-Aigle con sede a Aigle ha prodotto questa Coupé sulla base della XK 150 su progetto di Michelotti. Michelotti è stato per lungo tempo il "designer di casa" di Ghia Aigle, e moltissime versioni della carrozzeria Ghia Aigle si rifanno a progetti di Giovanni Michelotti. Dopo un accurato restauro la Jaguar viene presentata per la prima volta al pubblico al Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

Swiss coachbuilder Ghia-Aigle based in Aigle manufactured this coupé based on the XK 150 according to a design by Michelotti. Michelotti was the principal designer at Ghia Aigle for many years and a very large number of versions produced by Carrosserie Ghia Aigle was based on designs by Giovanni Michelotti. After a comprehensive restoration, the Jaguar was presented to the public for the first time at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este.



90. De Tomaso Pantera 7X / Montella, 1973

90. De Tomaso Pantera 7X / Montella, 1973

8 cilindri, 5663 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Ghia

Concorrente: Tom Tjaarda (D)

Il designer Tom Tjaarda che all'epoca svolgeva attività per Ghia Torino progettò con la De Tomaso Pantera 7X / Montella un possibile successore della De Tomaso Pantera. La vettura non è mai entrata in produzione.

When designer Tom Tjaarda was working for Ghia Torino, he designed the De Tomaso Pantera 7X / Montella as the successor to the De Tomaso Pantera. However, it never actually went into production.

92. Ferrari Dino 206 S Competizione, 1967

6 cilindri, 1987 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Pininfarina

Concorrente: James M. Glickenhaus (USA)

La Ferrari Dino Berlinetta Prototipo Competizione fu presentata da Pininfarina al Salone dell'Auto di Francoforte del 1967 come prototipo e studio esclusivo di design. Era basata su uno chassis 206 S ed è nota come la "Dino Gialla". L'auto è sempre stata di proprietà della Pininfarina e occasionalmente presentata a manifestazioni e mostrata nel museo aziendale. Nel 2007 è stata venduta a James Glickenhaus.

The Ferrari Dino Berlinetta Prototipo Competizione was unveiled by Pininfarina at the Frankfurt Motor Show in 1967 as a working prototype and an exclusive design study. It was based on a 206 S chassis and is well known as the "Yellow Dino". The car was continuously owned by Pininfarina and occasionally shown and displayed in their museum until it was sold to James Glickenhaus in 2007.



92. Ferrari Dino 206 S Competizione, 1967

94. Bizzarrini P 538 Manta, 1968

8 cilindri, 5300 cm³

Carrozzeria: Coupé, Ital Design

Concorrente: Ron Spindler (USA)

Dopo aver svolto con successo attività presso prestigiosi studi di design, nel 1968 Giorgetto Giugiaro decise di mettersi in proprio aprendo il suo studio di design con il nome di Ital Design. Con la Bizzarrini Manta ha costruito il suo primo Concept Car, bello e atemporale, che venne presentato a Torino nel 1968. Giugiaro ha utilizzato come base lo chassis della vettura da corsa Bizzarrini P-538.

After a successful career with some prestigious design studios, Giorgetto Giugiaro decided to start his own business and opened a design studio under the name Ital Design. Giugiaro built the Bizzarrini Manta as his first, timeless beautiful concept car presented at the Turin Motor Show in 1968. Giugiaro used the P-538 Bizzarrini racing car chassis as the basis.



94. Bizzarrini P 538 Manta, 1968

96. Lancia Stratos, 1970

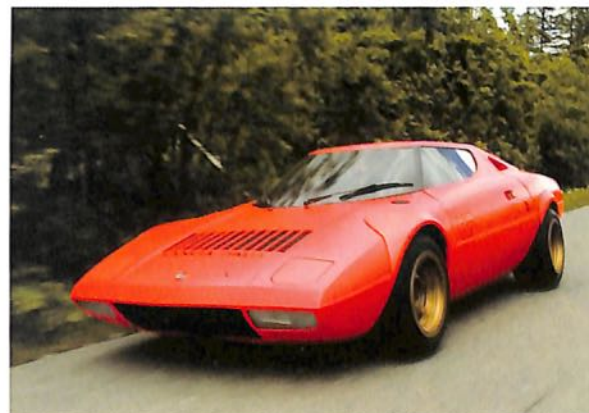
6 cilindri, 2418 cm³

Carrozzeria: Coupé, Bertone

Concorrente: Chris Hrabalek (UK)

Questa Lancia Stratos HF Prototipo è l'autentico showcar che fece il suo debutto mondiale al Salone dell'Auto di Torino del 1971. Lo stesso anno, l'auto fu presentata al Salone dell'Auto di Ginevra. Successivamente, il prototipo fu usato come auto di prova e sviluppo per la produzione in serie limitata.

This Lancia Stratos HF Prototipo is the authentic one-off showcar that made its world debut at the 1971 Turin Motor Show. In the same year, the car was also presented at the Geneva Motor Show. The car was subsequently used as the test/development car for limited production cars.



96. Lancia Stratos, 1970

CLASSE H

LEGGENDE A RUOTE COPERTE – GRANDI AUTO DA CORSA DEGLI ANNI '50

CLASS H

ENDURANCE LEGENDS – RACING GREATS OF THE 1950s

98. Ferrari 166 MM, 1949

12 cilindri, 2431 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Touring

Concorrente: John Croul (USA)

La Ferrari 166 MM ha una storia lunga e famosa nel mondo delle corse. Costruita dalla Carrozzeria Touring, a Milano, conquistò le Mille Miglia del 1950 con il conte Marzotto alla guida. Nello stesso anno, l'auto vinse la 3 Ore di Roma e partecipò anche alle 24 Ore di Le Mans.

The Ferrari 166 MM has a very famous and successful racing history. Built at Carrozzeria Touring in Milan, Count Marzotto drove the car to win overall victory in the 1950 Mille Miglia race. In the same year, the car won the 3 Hour Race in Rome and also raced in the Le Mans.



98. Ferrari 166 MM, 1949



100. Aston Martin DB3 S, 1955

100. Aston Martin DB3 S, 1955

6 cilindri, 2922 cm³

Carrozzeria: 2-seater sports, Aston Martin

Concorrente: William Loughran (UK)

Nel mondo delle corse, la storia dell'Aston Martin DB3 è lunga e ricca di successi. Con un motore a due candele per cilindro, l'auto partecipò al Gran Premio di Agadir arrivando sesta (1956), prima nella sua classe a Le Mans (1957), varie volte a Laguna Seca e vinse due volte sul circuito di Sears Point nel 1979.

The Aston Martin DB3 S has a long and very successful racing history. Fitted with a twin-plug head, the car raced at the Agadir Grand Prix to take 6th place overall (1956), 1st in class at Le Mans (1957), several times at Laguna Seca and won twice at Sears Point raceway in 1979.



102. Ferrari 410, 1955

102. Ferrari 410, 1955

12 cilindri, 4961 cm³

Carrozzeria: Spider, Scaglietti

Concorrente: Brian Ross (USA)

La Ferrari 410 è una delle auto del team Scuderia Ferrari 1956 che partecipò a varie gare, tra cui il Gran Premio di Buenos Aires, il Gran Premio di Svezia e le Mille Miglia in Italia. È stata presentata a vari concorsi, tra cui Pebble Beach e Palm Beach.

The Ferrari 410 is one of the 1956 Scuderia Ferrari team cars which competed in races including the Buenos Aires Grand Prix, the Swedish Grand Prix and the Italian Mille Miglia. It was presented at several concours including Pebble Beach and Palm Beach.

104. Jaguar XK SS, 1957

6 cilindri, 3442 cm³

Carrozzeria: 2-seater sports, Jaguar

Concorrente: Gary Bartlett (USA)

Quest'auto è stata originariamente prodotta dalla Jaguar Cars come XKD547. Fu presentata al Salone dell'Auto di Barcellona del 1956 ma non messa in vendita. È stata poi convertita nel modello XKSS728 nel 1957 ed è una delle 16 auto prodotte da Jaguar. Successivamente, è stata venduta a Jaguar Cars of North America ed esposta al Motor Show di Chicago. L'auto ha percorso soltanto 13 000 miglia negli ultimi 50 anni.

This car was originally produced as XKD547 by Jaguar Cars. It was displayed at the Barcelona Motor Show in 1956 but was not sold. The car was then converted to XKSS728 in 1957 and is one of 16 produced by Jaguar. It was then sold to Jaguar Cars of North America and displayed at the Chicago Motor Show. The car has only driven 13,000 miles over the past 50 years.



104. Jaguar XK SS, 1957



106. Maserati 250 S, 1957

106. Maserati 250 S, 1957

4 cilindri, 2500 cm³

Carrozzeria: 2-seater sports, Fantuzzi

Concorrente: Anton Bilton (UK)

La Maserati 250 S è una delle due sole 250 S prodotte dalla fabbrica. L'auto è stata venduta nel dicembre 1957 a Shelby/Hall e utilizzata per molte gare negli Stati Uniti. La Maserati è stata esposta in molti musei prima di essere venduta all'attuale proprietario.

The Maserati 250 S is one of the only two 250 S produced by the factory. The car was sold to Shelby/Hall in December 1957 and used for many races in the US. The Maserati was shown in many museums before being sold to the present owner.



108. Ferrari 500 TRC, 1957

108. Ferrari 500 TRC, 1957

4 cilindri, 1984 cm³

Carrozzeria: Spider, Scaglietti

Concorrente: Gabriele Artom (I)

Con la 500 TRC il primo proprietario Fernand Tavano ha ottenuto numerose vittorie e vinto campionati negli anni fra il 1957 e il 1959. Tavano era alla partenza anche a Le Mans e correva con molto successo nelle gare in salita ad es. di Montlery e Montoux.

The first owner Fernand Tavano drove to many victories and championship titles in the 500 TRC during the period between 1957 and 1959. Tavano also lined up at the start of the Le Mans and enjoyed a very successful hillclimb career, e.g. in Montlery and Montoux.

REGOLAMENTO VETTURE D'EPOCA

Art. 1

La BMW AG, con il patrocinio della FIVA, organizza il "Concorso d'Eleganza Villa d'Este", concorso internazionale di eleganza che si terrà al Grand Hotel Villa d'Este in stretta collaborazione con la Villa d'Este S.p.A.

Art. 2

La manifestazione che si terrà dal 25 al 28 aprile 2008 è riservata a vetture di qualsiasi tipo o marca costruite fino al 1978, munite della carta d'identità FIVA per le classi A-1, 2 e 3 oppure B-1, 2 e 3. I candidati di un Paese privo di delegazione FIVA devono richiedere una FIVA ID card a: Mr. Rainer Hindrischedt, Presidente della Commissione Tecnica FIVA, Le Moulin, F-50250 Montgardon, France, tel. e fax: 0033-233071560, email: rainer.hindrischedt@wanadoo.fr. Il Concorso si terrà a Cernobbio come specificato nel programma completo fornito ai candidati.

Art. 3

Le vetture verranno selezionate sulla base del loro interesse storico, tecnico e estetico, della loro rarità e autenticità nonché per l'eleganza e la raffinatezza del design. Il Comitato Esecutivo si riserva tuttavia di accogliere, per il loro particolare interesse, vetture non interamente rispondenti a tali requisiti. La giuria, qualora decida di attribuire loro uno dei premi a sua disposizione, dovrà argomentare tale scelta. Prima dell'accettazione finale dei candidati, questi devono consentire, previo appuntamento, di far ispezionare la propria vettura da un rappresentante del Comitato Esecutivo.

Art. 4

Le vetture ammesse al concorso dovranno essere perfettamente funzionanti nei diversi giorni dell'evento e in regola con le disposizioni vigenti per la circolazione su strada. Le vetture dovranno essere dotate di assicurazione in corso di validità oltre che dei regolari documenti che le autorizzino alla circolazione. Ogni percorso previsto dal programma avverrà comunque liberamente e individualmente e non sotto forma di trasferimento organizzato.

Art. 5

Il Comitato Esecutivo raggrupperà le vetture per classi secondo un ragionevole criterio di omogeneità. Nei giorni di Sabato e Domenica, le vetture dovranno essere disposte nelle aree previste per la loro classe e verranno presentate come da carta d'Identità FIVA per le classi A-1, 2 e 3 o B-1, 2 e 3.

Art. 6

Le vetture saranno esaminate e giudicate dalla Giuria nel corso delle mattinate del sabato e della domenica, come specificato nel programma. Ciascun concorrente dovrà essere presente accanto alla vettura durante l'ispezione da parte della Giuria. In caso di indisponibilità egli dovrà designare un proprio rappresentante per presentare la vettura durante le operazioni di ispezione della Giuria. Le auto che non parteciperanno ad entrambi le presentazioni di sabato e domenica saranno escluse dalle premiazioni, anche retroattivamente al solo giudizio del Comitato Organizzatore.

Art. 7

Se necessario, la Giuria del Concorso potrà essere divisa in classi, ognuna delle quali presieduta da un Presidente, che sarà responsabile della compilazione e presentazione dei risultati. I giudici verranno assistiti da un Segretario di Giuria senza diritto di voto. Nel caso di parità di punteggio tra due o più vetture, il Presidente della Giuria, dopo consultazione dei membri della Giuria, emetterà la propria decisione insindacabile e avrà altresì il diritto di modificare il proprio voto in caso di spareggio. Le decisioni della Giuria sono inappellabili e pertanto dopo la pubblicazione dei risultati non saranno ammessi contestazioni o reclami.

REGULATIONS FOR HISTORIC CARS

Art. 1

BMW AG, under the patronage of FIVA, organizes the "Concorso d'Eleganza Villa d'Este" International Concours d'Elegance for historic cars at the Grand Hotel Villa d'Este in close cooperation with Villa d'Este S.p.A.

Art. 2

The 25th – 28th April 2008 event is planned for cars of any type or marque built up to 1978 for which a FIVA Identity Card is issued applying to classes A-1, 2 or 3, or B-1, 2 or 3. Entrants from a country where there is no local FIVA authority must apply for a specially issued FIVA ID card to: Mr. Rainer Hindrischedt, Chairman of the FIVA Technical Commission, Le Moulin, F-50250 Montgardon, France, tel. and fax: 0033-2-33071560, email: rainer.hindrischedt@wanadoo.fr. The Concorso is to be staged in Cernobbio as detailed in the full programme supplied to entrants.

Art. 3

Cars shall be selected on the basis of their historic, technical and aesthetic interest, their rarity and authenticity, as well as the elegance and sophistication of their styling. The Executive Committee nevertheless reserves the right to accept cars which do not fully conform to these requirements on the basis of a particular interest in such cars. Should the Jury decide to award one of the available prizes to any of these cars, its decision must be justified. Prior to the final selection of entrants, candidates agree to have their car inspected by a representative of the Executive Committee, subject to appointment.

Art. 4

Cars admitted to the Concorso must be in perfect running order at any time and, if required, provided with all necessary permits so as to be legally driven on the road. Roadgoing cars must have valid insurance and documentation as required by traffic law. All road trips shall, however, be made freely and individually and not in the form of an organized transfer.

Art. 5

The Executive Committee shall group the cars into classes according to reasonable criteria of similarity. The vehicles must line up on Saturday and Sunday in the areas provided for their class and will be presented as per FIVA Identity Card as class A-1, 2 and 3 or B-1, 2 and 3.

Art. 6

Cars shall be inspected and judged by the Jury during the mornings of Saturday and Sunday, as specified in the full programme. Entrants must be present alongside their car during the Jury's inspection. If unable to attend, the entrant must nominate a representative to present the car during the Jury's inspection. Cars which do not attend Saturday's and Sunday's Presentation will be excluded from the selection of the trophies and given trophies may be revised by the Organizing Committee.

Art. 8

La Giuria assieme al grado di originalità, allo stato di conservazione e/o alla qualità del lavoro di restauro, terrà particolarmente in considerazione i seguenti aspetti: l'eleganza e la raffinatezza generale del disegno, l'armonia degli schemi dei colori, l'eleganza delle tappezzerie, l'eleganza e la correttezza degli equipaggiamenti accessori, l'efficienza meccanica e la conformità del vano motore. Le vetture convertibili potranno essere esposte aperte; la Giuria potrà tuttavia richiedere di visionare la vettura con la capote correttamente posizionata e fissata. I Giudici potranno altresì richiedere l'accensione del motore nonché di sedersi all'interno dell'abitacolo in modo da poter meglio valutare gli interni.

Art. 9

I concorrenti (o i loro rappresentanti) nel corso della presentazione potranno fornire alla Giuria qualsiasi documentazione relativa alla vettura e alle sue vicende storiche che ritengano possa essere utile per una corretta valutazione. Nel caso di caratteristiche uniche o peculiari, dovrà essere fornita un'adeguata documentazione comprovante eventuali variazioni rispetto al modello base. Equipaggiamenti di sicurezza come specchietti retrovisori, cinture di sicurezza o estintori ecc. possono essere consentiti a condizione che la loro installazione non comprometta l'originalità della vettura. La Giuria penalizzerà combinazioni di colori inconsuete e rifiniture al cromo, nickel, cadmio o altri metalli non originali. I pezzi di ricambio quali pneumatici, batterie, candele ecc. dovranno essere il più possibile conformi alla componentistica originale.

Art. 10

Le decalcomanie, le scritte, i logo degli sponsor o i numeri di gara non verranno accettati ad eccezione di automobili sportive con un noto passato agonistico. Sulla vettura può essere apposto l'emblema del club di appartenenza e non vi deve essere alcun accenno di tipo pubblicitario e comunque non superiore ai 10 x 10 cm.

Art. 11

Premi speciali verranno attribuiti dalla Giuria ai vincitori del pomeriggio della giornata di sabato dopo la sfilata delle vetture.

Art. 12

Il Gran Premio "Coppa d'Oro Villa d'Este" verrà attribuito alla vettura che risulterà prescelta nell'ambito della votazione a scheda segreta che si svolgerà nel pomeriggio del sabato. Potranno prendervi parte, con apposita scheda fornita nel kit dei concorrenti, tutti gli equipaggi partecipanti alla manifestazione.

Art. 13

Nella giornata della domenica dopo la sfilata verranno presentati i Vincitori per classe ed i Prix d'honneur; più precisamente per ogni classe verrà nominato un Class Winner e verrà attribuito un Prix d'honneur.

Art. 14

Il "BMW Italia Trophy" verrà attribuito in seguito a referendum nella giornata di domenica a Villa Erba. Gli equipaggi delle vetture in gara non possono partecipare a questa votazione che è aperta soltanto al pubblico presente all'esposizione.

Art. 15

Il "BMW Group Trophy" verrà attribuito al "Best of Show" votato dalla Giuria e verrà consegnato durante la cena di gala che avrà luogo la domenica sera.

Art. 7

If necessary, the Concorso Jury may be divided into classes, each led by a Chairman, responsible for the compilation and presentation of the results. The Jury shall be assisted by a non-voting Jury Secretary. In the event of tied points scores between two or more cars, the President of the Jury, after consulting the Jury members, has decision-making powers to which there is no appeal, including the right to modify his/her own vote in the event of a tie. The Jury's decisions are final and thus no appeals or objections may be presented after publication of the official results.

Art. 8

Along with the degree of originality, the state of conservation and/or the quality of any restoration work, the Jury shall pay specific attention to the following aspects: elegance and general sophistication of the styling, harmony of the colour schemes, elegance of the upholstery and fittings, elegance and conformity of the accessories, mechanical efficiency and conformity of the engine bay. Convertible cars may be exhibited with their hoods lowered; the Jury may, however, ask to see the car with the hood correctly raised and fastened. The Jury is entitled to ask for the engine to be started. The Jury may also ask to sit in the cars to better evaluate the interiors.

Art. 9

Entrants (or their representative) may during the presentation provide the Jury with any relevant documentation regarding their car and its history which they believe to be useful in reaching an appropriate evaluation. In the case of unique or unusual features, adequate documentation confirming any variations or options with respect to the standard model should be provided. Non-original safety elements such as rear-view mirrors, seat belts or fire extinguishers etc. may be allowed on condition that their fitting does not compromise the originality of the car. The Jury shall penalize highly unusual colour schemes and non-original chrome, nickel, cadmium or other metal plating. Replaceable parts such as tyres, batteries, spark plugs and so on should conform as closely as possible to the original items.

Art. 10

Decals, sign-writing, sponsors' logos or race numbers are not allowed except for sports cars with a racing background and clear historical evidence of this. A club badge containing no general advertising – not even partial – and no larger than 10 x 10 cm may be placed on the car.

Art. 11

Special awards voted by the Jury will be given to the winners on Saturday afternoon after the Parade.

Art. 12

The "Coppa d'Oro Villa d'Este" shall be awarded by secret ballot at Villa d'Este during the afternoon of Saturday. As guests of the event, the competing teams may participate in this vote by using the ballot provided in the entrant's kit.

REGOLAMENTO VETTURE D'EPOCA

Art. 16

Le candidature devono pervenire utilizzando il modulo previsto e allegando tutti i documenti necessari, compresa una foto che inquadra la vettura dalla parte anteriore e dell'equipaggio che deve essere formato da un massimo di due componenti (componenti dell'equipaggio in sovrannumero solo su richiesta). La domanda compilata deve essere inviata a: Comitato Organizzatore del Concorso d'Eleganza Villa d'Este, c/o Penta GmbH, Postfach 500251, D-80972 Munich, Germany entro e non oltre il 31 gennaio 2008. La quota di iscrizione deve essere corrisposta a BMW AG subito dopo il ricevimento della fattura. A conferma avvenuta non è prevista la possibilità di rimborso per successivo ritiro dell'equipaggio e/o della vettura. La copertura assicurativa contro questo rischio rimane a carico dei concorrenti.

Art. 17

Per quanto riguarda le sistemazioni in hotel ed i pasti, i concorrenti possono scegliere tra un pacchetto A e un pacchetto B, entrambi calcolati per un equipaggio composto al massimo da due persone. Questi pacchetti non comprendono gli extra al bar e in hotel, le sistemazioni in camere di categoria superiore ed in generale qualsiasi spesa non menzionata nei suddetti pacchetti.

Art. 18

Il Comitato Organizzatore si riserva il diritto di selezionare i concorrenti a proprio insindacabile giudizio. Verrà data tempestiva comunicazione delle domande respinte. Dato che la manifestazione avverrà esclusivamente su invito, il Comitato Organizzatore di norma non accetterà sostituzioni di vetture o di equipaggi già iscritti. Le richieste di sostituzione devono essere formalmente ed esplicitamente approvate entro sei settimane dall'inizio della manifestazione.

Art. 19

I concorrenti e tutti gli altri partecipanti intervengono al Concorso a loro rischio e pericolo. Tuttavia, BMW AG si riterrà responsabile di lesioni o decessi causati intenzionalmente o per negligenza da BMW AG, dai suoi dirigenti, funzionari o agenti. Per qualsiasi altro danno subito, la BMW AG sarà tenuta responsabile solo nel caso in cui tale danno sia stato causato intenzionalmente o per colpa grave da parte della BMW AG, dei suoi dirigenti, funzionari o agenti. Tale clausola di responsabilità si applicherà di conseguenza a favore di Villa d'Este S.p.A., nonché degli amministratori, dei funzionari e degli agenti della stessa.

Art. 20

Queste norme sono regolamentate nell'ambito del diritto tedesco. Qualsiasi controversia che dovesse sorgere relativamente al Regolamento o al Concorso, sarà di esclusiva competenza del Foro di Monaco, Germania.

REGULATIONS FOR HISTORIC CARS

Art. 13

Class Winners and Prix d'Honneurs will be presented on Sunday afternoon after the Parade; there will be two prizes per class in the form of one Class Winner and one Prix d'Honneur.

Art. 14

The "BMW Italia Trophy" shall be awarded by public referendum at Villa Erba on Sunday. Teams associated with the competing cars may not participate in this vote, which is open only to the public gathered for the show.

Art. 15

The "BMW Group Trophy" shall be awarded to the "Best of Show" voted by the Jury and will be given to the winner during the gala dinner on Sunday evening.

Art. 16

Entries must be made using the appropriate form submitted together with all necessary documents and including a 3/4 front view photo for each car and team of maximum two persons (additional team members only on request). The completed application form together with a copy of the FIVA Identity Card must reach the Concorso d'Eleganza Villa d'Este Organizing Committee, c/o Penta GmbH, Postfach 500251, D-80972 Munich, Germany at the latest by 31st January 2008. The registration fee must be paid to BMW AG immediately after receiving the invoice. No refund is possible after confirmation. The entrant is responsible for his/her own travel and cancellation insurance.

Art. 17

With regard to hotel accommodation and meals, entrants may choose between packages A or B, both calculated for a team of maximum two persons. These packages do not include hotel extras, bar expenses, special upgrade requests and, in general, any expense not mentioned in the above packages.

Art. 18

The Organizing Committee reserves the inalienable right to select entries. Rejected applications shall be notified as soon as possible. Given that the event is by invitation only, the Organizing Committee will not normally accept substitutes for the cars or for the teams entered. Any request for substitution must be explicitly and formally approved up to six weeks before the start of the event.

Art. 19

Entrants and all other participants take part in the Concorso at their own risk. BMW AG, however, shall be liable for personal injury or death caused as a result of wilful intention or negligence on the part of BMW AG, its directors, corporate officers or agents. For any other damage, BMW AG shall be liable only to the degree that such damage has been caused as a result of wilful intention or gross negligence on the part of BMW AG, its directors, corporate officers or agents. This liability clause shall apply accordingly in favour of Villa d'Este S.p.A., its directors, corporate officers or agents.

Art. 20

These Regulations shall be governed by German law. Exclusive jurisdiction for all disputes arising out of or in connection with these Regulations or the Concorso shall be the Courts of Munich, Germany.

CODICE TECNICO INTERNAZIONALE FIVA PERTINENTE AL CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

CLASSIFICAZIONE E DEFINIZIONE TECNICA DEI VEICOLI

Tipo A – Standard

Si tratta di veicoli con specifiche tecniche standard definite dal costruttore. Per i veicoli appartenenti alle categorie 1, 2 e 3 sono ammessi gli optional, le variazioni estetiche minori e gli accessori tipici disponibili sul mercato all'epoca del veicolo.

Tipo B – Auto d'epoca modificata (nei primi 15 anni)

Si tratta di un veicolo costruito appositamente o modificato all'epoca per uno scopo preciso e specifico e quindi di interesse storico. Il costruttore di tale veicolo viene definito "Produttore" esclusivamente in relazione ai gruppi di Veicoli classificati nelle categorie 1, 2 e 3.

CATEGORIE DI VEICOLI

Gruppo 1 – Autentici

Si tratta di veicoli autentici, non modificati e poco deteriorati. Questi veicoli sono completamente autentici, compresi gli interni e le finiture esterne ad eccezione dei pneumatici, delle candele, della batteria e di altri pezzi deteriorabili.

Gruppo 2 – Originali

Si tratta di veicoli mai restaurati, con una carrozzeria originale e in accordo con le specifiche del costruttore. Le parti meccaniche sottoposte a usura possono essere state sostituite con pezzi di ricambio originali dell'epoca. E' altresì permesso il rifacimento della verniciatura originale, delle cromature, delle imbottiture e delle tappezzerie.

Gruppo 3 – Restaurati

Si tratta di veicoli con una identità nota, che sono stati smantellati interamente o in parte, e in seguito riassemblati. Sono possibili soltanto piccoli scostamenti dalle specifiche del costruttore in caso di non reperibilità dei pezzi.

Dovrebbero essere utilizzati quando possibile i pezzi originali del costruttore, o essere sostituiti da altri aventi le stesse specifiche. Le finiture interne e esterne dovrebbero essere il più possibile conformi a quelle dell'epoca del veicolo.

La traduzione in lingua italiana del Regolamento è fornita a scopo prettamente informativo. Nel caso di divergenze d'interpretazione fra la traduzione italiana e l'originale in lingua inglese, farà fede il testo originale in lingua inglese.

FIVA INTERNATIONAL TECHNICAL CODE RELEVANT FOR THE CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

VEHICLE TECHNICAL CLASSIFICATION

VEHICLE DEFINITIONS:

Type A – STANDARD

A vehicle to standard specification as delivered by manufacturer. For vehicle preservation groups 1, 2 and 3, options, minor cosmetic changes and typical accessories available on the market in period are acceptable.

Type B – PERIOD MODIFIED (in first 15 years)

A vehicle specially built or modified in period for specific purpose, typical of its kind, and thus of historic interest in its own right. Solely in relation to Vehicle preservation group 1-3 the builder of such a vehicle is regarded as "maker".

VEHICLE PRESERVATION GROUPS:

Group 1 – AUTHENTIC

A vehicle as originally produced, unaltered and with little deterioration. Completely original, including interior and exterior finish; exceptions only for tyres, spark plugs, battery and other perishables.

Group 2 – ORIGINAL

A never restored vehicle, fully complying with original body and car maker specification. Mechanical parts subject to normal wear and tear may have been replaced with original parts from the period. Restoration of original paintwork, plating and upholstery are allowed.

Group 3 – RESTORED

A vehicle with known identity, wholly or partly dismantled, reconditioned and reassembled. Only minor deviations from maker's specification in case of unavailability of parts or materials. Original manufacturer's parts should be used where available, but may be replaced with others of the same specification; interior and exterior finish as close as possible to period specification.

FIVA licence number A 005 2008

PREMIO CONCEPT CARS & PROTOTIPI
PRIZE CONCEPT CARS & PROTOTYPES



CONCORSO D'ELEGANZA DESIGN AWARD FOR CONCEPT CARS & PROTOTYPES
ASSEGNATO PER REFERENDUM PUBBLICO A VILLA ERBA
BY PUBLIC REFERENDUM AT VILLA ERBA

CONCORRENTI / ENTRANTS

CONCEPT CARS & PROTOTIPI / CONCEPT CARS & PROTOTYPES



C 02. Renault Mégane Coupé Concept, 2008

C 02. Renault Mégane Coupé Concept, 2008

Renault, 4 cilindri, 2000 cm³

Concorrente: Renault

La Renault Mégane Coupé Concept offre un'anticipazione del futuro modello di serie della Mégane Coupé. La vera novità sono le porte, che sono divise nel senso della lunghezza e hanno un emozionante meccanismo di apertura che imita il movimento delle ali delle libellule.

The Renault Mégane Coupé concept offers an outlook on future production models of the Mégane Coupé. The doors are the real highlight. They are split lengthways and have an exciting opening mechanism that emulates the movement of dragonfly wings.



C 04. Bentley GTZ, 2008

C 04. Bentley GTZ, 2008

Zagato, 12 cilindri, 5948 cm³

Concorrente: Zagato

L'Atelier Zagato ci ha abituato a presentare al Concorso d'Eleganza Villa d'Este le sue novità mondiali sotto forma di vetture fatte su misura su chassis Ferrari e Maserati. Quest'anno presenta lo studio della Bentley GTZ introdotta a Ginevra che colpisce per il tipico trattamento Zagato a "doppia gobba" del tetto e della parte posteriore.

The Zagato studio has been accustomed to presenting its world premieres at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este in the form of exciting and tailor-made bodies designed by Zagato on Ferrari and Maserati chassis. They have always been a sensation. This year Zagato presented the study of the Bentley GTZ launched at Geneva Motor Show with the highlight of Zagato's signature "double bubble" roof and rear section.



C 06. Mercedes-Benz F 700, 2007

C 06. Mercedes-Benz F 700, 2007

Mercedes-Benz, 4 cilindri, 1800 cm³

Concorrente: Mercedes-Benz

Con il concept car F 700 presentato in occasione del Salone Internazionale dell'Automobile di Francoforte la Mercedes Benz vuole mostrare come potrebbe essere in futuro la grande berlina da viaggio. Il motore DiesOtto a quattro cilindri da soli 1,8 l associa i punti di forza del motore Otto a basse emissioni ai vantaggi nei consumi del Diesel.

Mercedes-Benz presented the F 700 concept car at the Frankfurt Motor Show with the aim of demonstrating what big touring saloons will look like in the future. The DiesOtto powertrain, a four-cylinder engine with a displacement of just 1.8 litres, combines the strengths of the low-emission petrol engine with the excellent consumption of the diesel drive.



C 08. Hyundai QarmaQ, 2007

C 08. Hyundai QarmaQ, 2007

Hyundai, 4 cilindri, 2000 cm³

Concorrente: Hyundai

Il futuristico concept car QarmaQ ha festeggiato la sua prima mondiale al Salone dell'Automobile di Ginevra 2007. La carrozzeria del compact-van è una costruzione leggera costituita da diverse materie plastiche che sale con movimento fluido dalla parte anteriore fino a metà veicolo per poi ridiscendere sulla parte posteriore in stile coupé.

The futuristic concept car QarmaQ celebrated a world premiere at the Geneva Motor Show in 2007. The body of this compact van has been made entirely of lightweight construction from different plastics and rises smoothly from front to middle of the vehicle before sliding off like a coupé to the rear.

C 10. Ford Iosis X, 2006

Ford, 4 cilindri, 2000 cm³

Concorrente: Ford

Il design team di Ford Europe ha interpretato il particolare linguaggio formale del nuovo 'kinetic design' con un emozionante e innovativo crossover: lo studio Ford Iosis X. La prima mondiale di questo concept car è avvenuta al Salone dell'Auto di Parigi del 2006.

Ford of Europe's Design team has interpreted the Company's distinctive new 'kinetic design' language of form in an exciting new crossover vehicle - the Ford Iosis X study. The world premiere of this concept car was at the 2006 Paris Motor Show.



C 10. Ford Iosis X, 2006

C 12. Cadillac CTS Coupé, 2008

Cadillac, 6 cilindri, 2900 cm³

Concorrente: Cadillac

Il concept Cadillac CTS Coupé ha festeggiato la sua prima mondiale nel 2008 a Detroit. La Coupé è il terzo studio all'interno del programma CTS e ne rileva la linea come negli studi precedenti. Particolarmente nella parte posteriore si ritrovano le tipiche caratteristiche di design riprese dal nuovo linguaggio formale della Cadillac.

The Cadillac CTS Coupe concept study celebrated its world premiere at Detroit in 2008. The coupé is the third study within the CTS concept and continues the contours of previous studies. The characteristic design features are particularly highlighted in the tail section which takes up the new language of form implemented by Cadillac.



C 12. Cadillac CTS Coupé, 2008

C 14. Saab 9-X, 2008

Saab, 4 cilindri, 1400 cm³

Concorrente: Saab

Con la 9-X la Saab presenta a Ginevra 2008 una prima mondiale con alimentazione a bio-etanolo. Una giuria della rivista specializzata Autoweek ha eletto la Saab 9-X „Best Concept” del Salone.

Saab presented a world premiere in Geneva 2008 with the Saab 9-X powered by bioethanol. A jury from trade magazine *Autoweek* selected the Saab 9-X as “Best Concept”.



C 14. Saab 9-X, 2008

C 16. Maserati 'Bellagio Fastback', 2008

Maserati, 8 cilindri, 4200 cm³

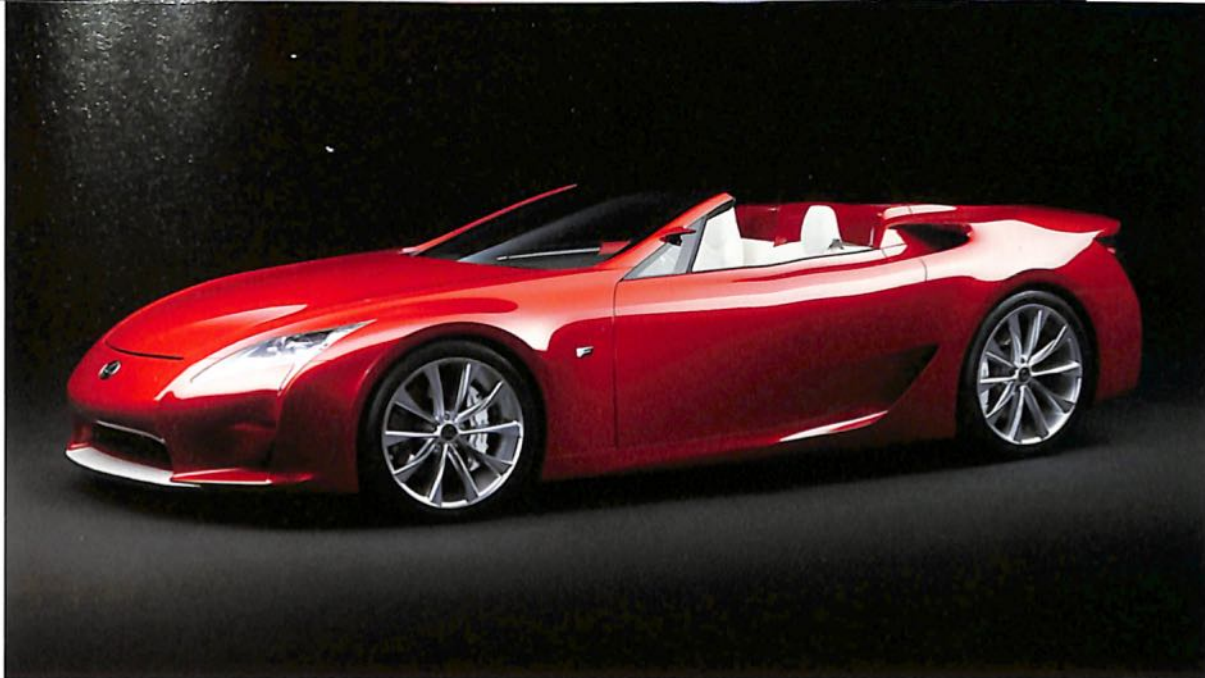
Concorrente: Carrozzeria Touring Superleggera

Con lo studio 'Bellagio Fastback' il marchio Touring Superleggera riprende la lunga tradizione di presenza al Concorso d'Eleganza Villa d'Este, dove a suo tempo sono sempre state presentate le ultime creazioni. Al lavoro della Carrozzeria Touring è dedicata una rassegna speciale domenica a Villa Erba dove verrà presentato un altro studio di design.

The concept study 'Bellagio Fastback' allows coachbuilder Touring Superleggera to renew its long-standing links with the Concorso d'Eleganza Villa d'Este where the company's latest creations were always presented. A special exhibition held at the Villa Erba on Sunday is dedicated to the work by Carrozzeria Touring where another design study will be presented.



C 16. Maserati 'Bellagio Fastback', 2008



C 18. Lexus LF-A, 2008

C 18. Lexus LF-A, 2008

Lexus, 10 cilindri, 5000 cm³

Concorrente: Lexus

Lexus ha destato molto scalpore al Detroit Motorshow 2008 con il suo studio di Roadster LF-A. Alla prima a Detroit ha poi fatto seguito la prima europea a Ginevra. L'LF-A Roadster è basato sulla versione più recente dell'LF-A Coupé.

Lexus made waves at the Detroit Motor Show 2008 with the LF-A roadster study. The premiere in Detroit was followed by the European premiere in Geneva. The LF-A Roadster is based on the latest version of the LF-A Coupé.



C 20. Rinspeed sQuba, 2008

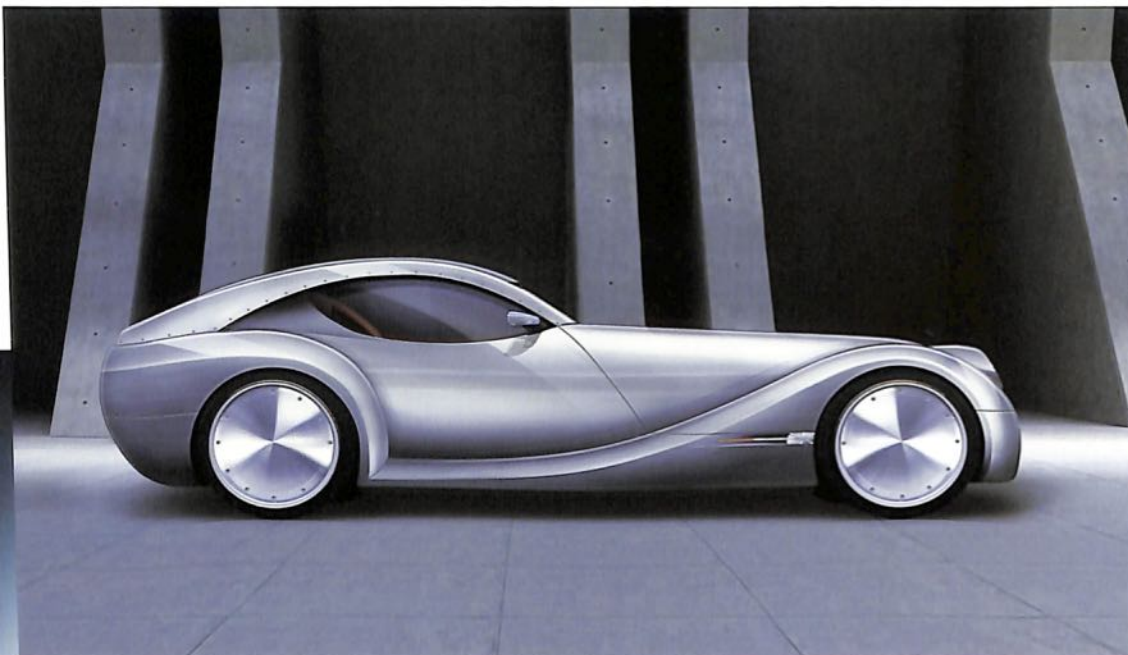
C 20. Rinspeed sQuba, 2008

Rinspeed, Electric

Concorrente: Rinspeed

Ogni anno Frank M. Rinderknecht ci sorprende al Salone dell'Automobile di Ginevra con un nuovo concept car high-tech. Ispirato a James Bond, che all'epoca dava la caccia ai criminali con una Lotus subacquea, Frank Rinderknecht ha creato un roadster sul quale il guidatore col suo passeggero può correre anche sott'acqua.

Every year, Frank M. Rinderknecht springs a surprise at the Geneva Motor Show with his high-tech concept car. Inspired by James Bond, who drove a submersible Lotus to catch criminals, Frank Rinderknecht developed a concept car which allows the driver and passenger to drive underwater in an open roadster.



C 22. Morgan LIFEcar Coupé, 2008

C 22. Morgan LIFEcar Coupé, 2008

Morgan, Electric

Concorrente: Morgan

La Morgan Motor Company può guardare indietro ad una tradizione quasi centenaria nella costruzione di autoveicoli. Al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra 2008 con il LIFEcar Coupé ha presentato un concept car il cui futuristico design è azionato da un motore elettrico ad emissioni zero.

The Morgan Motor Company has a track record of vehicle construction spanning one hundred years. At the Geneva Motor Show in 2008 the company presented a concept car in the LIFEcar Coupé where the futuristic design was powered by an electric motor with zero emission.



C 24. Bugatti Veyron Fbg Hermès, 2008

C 24. Bugatti Veyron Fbg Hermès, 2008

Bugatti, 16 cilindri, 8000 cm³

Concorrente: Bugatti

La creazione della Bugatti Veyron Fbg rappresenta il rinnovarsi di una collaborazione antica fra l'appassionato di automobili Emil Hermès e il costruttore automobilistico pazzo per i cavalli Ettore Bugatti. Così la Bugatti Veyron è diventata una Hermès Special.

The creation of the Bugatti Veyron Fbg represents a renewal of the former cooperation between automobile aficionado Emil Hermès and horse-crazy automobile manufacturer Ettore Bugatti. This has turned the Bugatti Veyron into a Hermès special.

Streets, squares, buildings – the traffic flows and leaves behind its traces, the imprint of a history in motion, a moving heritage. The BMW Museum has been part of this heritage since 1973. It is currently nearing completion of a major extension and refurbishment programme. With its dynamic architecture, exceptional design and authentic exhibits, it has the power to thrill. The reopening of the Museum completes the BMW experience at the Munich site, comprising BMW Welt, BMW's home plant and the BMW Museum.

Opening date: 21st June 2008

BMW Welt

BMW Museum
www.bmw-welt.com



Sheer
Driving Pleasure

The BMW Museum.

REGOLAMENTO CONCEPT CARS & PROTOTIPI

Art. 1

La BMW AG, con il patrocinio della FIVA, organizza il "Concorso d'Eleganza Villa d'Este", concorso internazionale di eleganza che si terrà al Grand Hotel Villa d'Este in stretta collaborazione con la Villa d'Este S.p.A.

Art. 2

Nell'ambito del Concorso d'Eleganza e alle stesse date, stesse sedi e seguendo lo stesso programma, viene introdotta una sezione della competizione destinata alle concept cars ed ai prototipi che gareggeranno per il "Concorso d'Eleganza Design Award per Concept Cars & Prototipi". Il Comitato Organizzatore si riserva il diritto di limitare il numero di iscrizioni a questa sezione.

Art. 3

Le candidature possono essere presentate dai principali Produttori automobilistici (ad esclusione delle marche del gruppo BMW), da Carrozzeri, da Studi di Design o da Privati, con l'unica limitazione di una vettura per partecipante.

Art. 4

La definizione di "concept cars e prototipi" è la seguente: modelli unici e funzionanti eventualmente con parti strutturali e meccaniche derivanti dalla produzione di serie. I modelli devono essere integralmente dotati di abitacolo e carrozzeria risultanti da produzione one-off non di serie. Il Concorso si terrà a Cernobbio come specificato nel programma completo fornito ai candidati.

Art. 5

Il Comitato Organizzatore ammetterà soltanto "concept cars e prototipi" che sono stati presentati ufficialmente la prima volta al pubblico dopo il 1 gennaio 2006.

Art. 6

Le vetture in linea con il regolamento di questa sezione potranno partecipare a tutti i momenti del programma previsto a Villa d'Este e a Villa Erba. Esse dovranno essere funzionanti in modo da poter sfilare davanti al pubblico e spostarsi da una sede all'altra del Concorso in piena autonomia. Tuttavia, ogni percorso avverrà liberamente e individualmente e non sotto forma di trasferimento organizzato. Le vetture dovranno essere dotate di assicurazione in corso di validità oltre che dei regolari documenti che le autorizzano alla circolazione.

Art. 7

Non sono ammessi decalcomanie, scritte, logo degli sponsor o numeri di gara. Potranno essere fatte eccezioni in caso di scritte originali risalenti alla prima presentazione ufficiale della vettura.

Art. 8

Il Trofeo "Concorso d'Eleganza Design Award per Concept Cars & Prototipi" verrà attribuito domenica a Villa Erba, alla vettura che risulterà prescelta nell'ambito della votazione a scheda segreta del pubblico presente. I concorrenti della sezione "Vetture d'epoca" potranno partecipare alla votazione. Durante l'anno di competenza il vincitore/la vincitrice del Trophy potrà riportare la dicitura "Concorso d'Eleganza Design Award" sulla propria carta intestata aziendale. Il Comitato Organizzatore si riserva il diritto di aggiungere ulteriori premi prima dello svolgimento della manifestazione.

REGULATIONS FOR CONCEPT CARS & PROTOTYPES

Art. 1

BMW AG, under the patronage of FIVA, organizes the "Concorso d'Eleganza Villa d'Este" International Concours d'Elegance at the Grand Hotel Villa d'Este in close cooperation with Villa d'Este S.p.A.

Art. 2

Within the framework of the Concorso d'Eleganza and, therefore, on the same dates, in the same locations and with the same programme, a section of the competition is being set up for concept cars & prototypes competing for the "Concorso d'Eleganza Design Award for Concept Cars & Prototypes". The Organizing Committee may limit the number of cars entered in this section.

Art. 3

Entries may be submitted by major Car Manufacturers (excluding marques of BMW Group), Coachbuilders, Design Studios or Individuals, with the sole restriction of one car per entrant.

Art. 4

The definition of "concept cars & prototypes" is: unique drivable models which may be partly fitted with structural or mechanical parts derived from mass production so as to be in running order. The body and interior must be a one-off production and must be completed. The Concorso is to be staged in Cernobbio as detailed in the full programme supplied to entrants.

Art. 5

The Organizing Committee will only admit "concept cars & prototypes" which have first been officially presented to the public after 1 January 2006.

Art. 6

Cars entered under this section's regulations will take part in all parts of the programme at Villa d'Este and Villa Erba. They shall be in running order so as to be able to parade in front of the public and to move from one site of the Concorso to the other under their own power. All road trips shall, however, be made freely and individually and not in the form of an organized transfer. Roadgoing cars must have valid insurance and documentation as required by traffic law.

Art. 7

Decals, sign-writing, sponsors' logos or race numbers are not allowed. Exceptions can be made for signage which was on the car at the very first official presentation.

Art. 8

The "Concorso d'Eleganza Design Award for Concept Cars & Prototypes" Trophy will be awarded to the car voted by secret ballot by the public at Villa Erba on Sunday. The entrants of the "Historic Cars" section may also take part in the ballot. In the relevant year the Trophy Winner may advertise his/her "Concorso d'Eleganza Design Award" on company stationery. The Organizing Committee reserves the right to add additional prizes before the event.

Art. 9

Le candidature devono pervenire utilizzando il modulo previsto e allegando tutti i documenti necessari, compresa una foto che inquadra la vettura dalla parte anteriore e dell'equipaggio che dovrà essere formato al massimo da due componenti (persone in sovrannumero solo su richiesta). La domanda compilata deve essere inviata a: Comitato Organizzatore del Concorso d'Eleganza Villa d'Este, c/o Penta GmbH, Postfach 500251, D-80972 Munich, Germany entro e non oltre il 31 gennaio 2008. Tutti i dettagli tecnici specifici relativi alle vetture presentate per la prima volta al pubblico al Motor Show di Ginevra nell'anno corrente devono pervenire al Comitato Organizzatore entro la settimana seguente la manifestazione. La quota di iscrizione deve essere corrisposta a BMW AG subito dopo il ricevimento della fattura. A conferma avvenuta non è prevista la possibilità di rimborso per successivo ritiro dell'equipaggio e/o della vettura. La copertura assicurativa contro questo rischio rimane a carico dei concorrenti.

Art. 10

Per quanto riguarda le sistemazioni in hotel ed i pasti, i concorrenti possono scegliere tra un pacchetto A e un pacchetto B, entrambi calcolati per un equipaggio composto al massimo da due persone. Questi pacchetti non comprendono gli extra al bar e in hotel, le sistemazioni in camere di categoria superiore ed in generale qualsiasi spesa non menzionata nei suddetti pacchetti.

Art. 11

Il Comitato Organizzatore si riserva il diritto di selezionare i concorrenti a proprio insindacabile giudizio. Verrà data tempestiva comunicazione delle domande respinte. Dato che la manifestazione avverrà esclusivamente su invito, il Comitato Organizzatore di norma non accetterà sostituzioni di vetture o di equipaggi già iscritti. Le richieste di sostituzione devono essere formalmente ed esplicitamente approvate entro sei settimane dall'inizio della manifestazione.

Art. 12

I concorrenti e tutti gli altri partecipanti intervengono al Concorso a loro rischio e pericolo. Tuttavia, BMW AG si riterrà responsabile di lesioni o decessi causati intenzionalmente o per negligenza da BMW AG, dai suoi dirigenti, funzionari o agenti. Per qualsiasi altro danno subito, la BMW AG sarà tenuta responsabile solo nel caso in cui tale danno sia stato causato intenzionalmente o per colpa grave da parte della BMW AG, dei suoi dirigenti, funzionari o agenti. Tale clausola di responsabilità si applicherà di conseguenza a favore di Villa d'Este S.p.A., nonché degli amministratori, dei funzionari e degli agenti della stessa.

Art. 13

Queste norme sono regolamentate nell'ambito del diritto tedesco. Qualsiasi controversia che dovesse sorgere relativamente al Regolamento o al Concorso, sarà di esclusiva competenza del Foro di Monaco, Germania.

Art. 9

Entries must be made using the appropriate form submitted together with all necessary documents and including a 3/4 front view photo for each car and team of maximum two persons (additional team members only on request). The completed application must reach the Concorso d'Eleganza Villa d'Este Organizing Committee, c/o Penta GmbH, Postfach 500251, D-80972 Munich, Germany at the latest by 31st January 2008. Specific technical details concerning cars presented to the public for the first time at the Geneva Motor Show of the current year must be given to the Organizing Committee in the week following the show. The registration fee must be paid to BMW AG immediately after receipt of the invoice. No refund will be possible after confirmation; the entrant is responsible for his/her own travel and cancellation insurance.

Art. 10

With regard to hotel accommodation and meals, entrants may choose between packages A or B, both calculated for a team of maximum two persons. These packages do not include hotel extras, bar expenses, special requests for upgrading and, in general, any expense not mentioned in the above packages.

Art. 11

The Organizing Committee reserves the inalienable right to select entries. Rejected applications shall be notified as soon as possible. Given that the event is by invitation only, the Organizing Committee will normally not accept substitutes for the cars or for the teams entered. Any request for substitution must be explicitly and formally approved up to six weeks before the start of the event.

Art. 12

Entrants and all other participants take part in the Concorso at their own risk. BMW AG, however, shall be liable for personal injury or death caused as a result of wilful intention or negligence on the part of BMW AG, its directors, corporate officers or agents. For any other damage, BMW AG shall be liable only to the degree that such damage has been caused as a result of wilful intention or gross negligence on the part of BMW AG, its directors, corporate officers or agents. This liability clause shall apply accordingly in favour of Villa d'Este S.p.A., its directors, corporate officers or agents.

Art. 13

These Regulations shall be governed by German law. Exclusive jurisdiction for all disputes arising out of or in connection with these Regulations or the Concorso shall be the Courts of Munich, Germany.

FIVA licence number A 003 2008

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE 1929

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

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE 1930

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

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE 1931

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

Coppa d'Oro Villa d'Este - carrozzerie chiuse
Chassis: Lancia Dilambda "corto"
Carrozzeria: Berlina, Pinin Farina
Concorrente: Principe Rodolfo Del Drago

Coppa d'Oro Villa d'Este - carrozzerie trasformabili
Chassis: Alfa Romeo 6C 1750 Gran Turismo compressore
Carrozzeria: Roadster - Cabriolet, Castagna
Concorrente: Giorgio Bernasconi

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE 1932

Coppa d'Oro Villa d'Este - carrozzerie chiuse - Gran Premio Referendum
Chassis: Alfa Romeo 8C 2300
Carrozzeria: Coupé - Spider, Carrozzeria Touring
Concorrente: Mario Boimond (Carr. Touring)

Coppa d'Oro 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 Villa d'Este - carrozzerie trasformabili
Chassis: Lancia Astura
Carrozzeria: Cabriolet Royal 4 posti, Pinin Farina
Concorrente: Agenzia Automobili Lancia

Ex aequo:
Chassis: Mercedes-Benz Typ SS
Carrozzeria: Cabriolet 4 posti, Daimler-Benz Sindelfingen
Concorrente: Daimler-Benz AG

COPPA D'ORO PRINCIPESSA DI PIEMONTE 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 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, Fiat
Concorrente: S.A. Fiat

COPPA D'ORO PRINCIPESSA DI PIEMONTE 1935

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - fuori serie
Chassis: Lancia Astura
Carrozzeria: Cabriolet, Stabilimenti Farina
Concorrente: Gino Corrado Dellachà

COPPA D'ORO PRINCIPESSA DI PIEMONTE 1935

Coppa d'Oro Principessa di Piemonte - vetture di serie
Chassis: Fiat 1500
Carrozzeria: Berlina di serie, Fiat
Concorrente: S.A. Fiat

COPPA D'ORO PRINCIPESSA DI PIEMONTE 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, Alfa Romeo
Concorrente: Alessandro Tarabini

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE 1947

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

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

COPPA D'ORO VILLA D'ESTE 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, Carrozzeria Touring
Concorrente: Annalisa Fontana

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 1986

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

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 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 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 Hüni

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 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 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-Zweitzer, 1929
Carrozzeria: Corsica Coach Works
Concorrente: Dieter Aumann

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 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: Carrozzeria Touring
Concorrente: Alain Lecocq

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2001

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Alfa Romeo 6C 2500 SS "Villa d'Este", 1951
Carrozzeria: Cabriolet, Carrozzeria 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 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 Zafiropoulos

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
Concorrente: Fabrizio Giugiaro

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2003

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Maserati Mistral, 1964
Carrozzeria: Spider, Frua
Concorrente: John Bookout

Trofeo BMW Group
Chassis: Rolls-Royce Phantom II, 1930
Carrozzeria: 2 Porte Convertible, Binder Paris
Concorrente: René Herzog

Trofeo BMW Italia
Chassis: Delahaye 135 MS, 1937
Carrozzeria: Cabriolet, Fignon & Falaschi
Concorrente: Peter Mullin

CONCEPT CARS & PROTOTYPES

Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award
e BMW Group Design Award
Chassis: Ferrari 12 Cilindri, Rossa, 2000
Carrozzeria: Spider, Pininfarina
Concorrente: Lorenzo Ramaciotti

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2004

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Lancia Astura, 1933
Carrozzeria: Double-Phaeton, Castagna
Concorrente: Guido Lamperti

Trofeo BMW Group
Chassis: Ferrari 250 GT, 1957
Carrozzeria: California Spider, Pinin Farina
Concorrente: Peter S. Kalikow

Trofeo BMW Italia
Chassis: Lancia Astura, 1933
Carrozzeria: Double-Phaeton, Castagna
Concorrente: Guido Lamperti

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2004

CONCEPT CARS & PROTOTYPES

Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award
e BMW Group Design Award
Chassis: Alfa Romeo 8C, 2003
Carrozzeria: Alfa Romeo
Concorrente: Wolfgang Egger

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2005

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Ferrari 212 Export, 1951
Carrozzeria: Spider, Vignale
Concorrente: Jeff Fisher

Trofeo BMW Group
Chassis: Alfa Romeo Canguro, 1964
Carrozzeria: Coupé, Bertone
Concorrente: Shiro Kosaka

Trofeo BMW Italia
Chassis: Aston Martin DB4 GT, 1961
Carrozzeria: Coupé, Zagato
Concorrente: David Sydorick

CONCEPT CARS & PROTOTYPES

Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award
e BMW Group Design Award
Chassis: Peugeot 907 Coupé, 2004
Carrozzeria: Peugeot
Concorrente: Robert Peugeot

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2006

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Isotta Fraschini 8 A SS, 1930
Carrozzeria: Torpedo, Sport Castagna
Concorrente: Corrado Lopresto

Trofeo BMW Group
Chassis: Ferrari 410, 1959
Carrozzeria: Super America Coupé, Pinin Farina
Concorrente: Peter S. Kalikow

Trofeo BMW Italia
Chassis: Bugatti Aravis, 1939
Carrozzeria: Cabriolet, Gangloff
Concorrente: Peter Mullin

CONCEPT CARS & PROTOTYPES

Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award
e BMW Group Design Award
Chassis: Alfa Romeo 8C Spider, 2005
Carrozzeria: Alfa Romeo
Concorrente: Wolfgang Egger

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE 2007

Coppa d'Oro Villa d'Este
Chassis: Bugatti 57C, 1939
Carrozzeria: Cabriolet, Voll & Ruhrbeck
Concorrente: James A. Patterson

Trofeo BMW Group
Chassis: Mercedes-Benz SSK, 1930
Carrozzeria: 2-seater, Willi White
Concorrente: Ralph Lauren

Trofeo BMW Italia
Chassis: Alfa Romeo 6C 1750 GS, 1931
Carrozzeria: Flying Star, Touring
Concorrente: Arturo Keller

CONCEPT CARS & PROTOTYPES

Concorso d'Eleganza Design Award
Chassis: Ferrari P4/5 Pininfarina, 2006
Carrozzeria: Pininfarina, 2006
Concorrente: James M. Glickenhaus



Sometimes, home is just a feeling.
Take three, last day of shooting. Paris.

www.louisvuitton.com

Catherine Deneuve and Louis Vuitton are proud to support The Climate Project

LOUIS VUITTON

I CLASSIC AWARDS DI LOUIS VUITTON

THE LOUIS VUITTON CLASSIC CONCOURS AWARD

Ispirandosi alla lunga tradizione dell'automobile, Louis Vuitton ha istituito nel 2005 i premi LV Classic Awards.

Il Concours Award viene assegnato ad un'automobile scelta fra le vincitrici di uno dei principali concorsi mondiali del settore delle auto d'epoca. Gli eventi selezionati ai fini dell'attribuzione del premio sono i seguenti: il Concorso d'Eleganza Villa d'Este in Europa e i concorsi Cavallino Classic, Amelia Island, Meadow Brook, The Quail e Pebble Beach in America.

Vincitrice del 3° Concours Award è stata l'Alfa Romeo 8C 2900 spider con carrozzeria Touring, del 1938, di proprietà di Ray Scherr, California, e "Best of Show" di Meadow Brook. Il perfetto equilibrio delle sue proporzioni e il suo favoloso motore a 8 cilindri in linea, con doppio compressore, hanno rivelato un fascino irresistibile, nonostante la concorrenza della spettacolare vincitrice del concorso Villa d'Este, la Mercedes-Benz SSK del 1930.

La giuria composta da membri associati da molti anni agli eventi LV, è stata co-presieduta dal sottoscritto e da Leonardo Fioravanti, e comprendeva Christopher Bangle (BMW), Olivier Boulay (Mercedes-Benz), Luc Donckerwolke (Seat), Fabrizio Giugiaro (Italdesign), Wahei Hirai (Toyota), Patrick le Quément (Renault), Anthony Lo (GM), François Melcion (Artcurial), Shiro Nakamura (Nissan), Jean-Pierre Ploué (Citroën), Lorenzo Ramaciotti (Fiat) e Laurens van den Acker (Mazda).

L'altro premio Louis Vuitton Classic Award, il Concept Award, attribuito alla concept car che avrà maggiori possibilità di essere eletta come l'auto più elegante fra 40 anni, è stato vinto dalla Mazda Ryuga.

Entrambi i premi continueranno ad essere assegnati negli anni a venire e non vi è alcun dubbio che godranno sempre di grande prestigio presso gli organizzatori dei concorsi, i candidati e i designer in quanto rappresentano un riconoscimento della migliore automobile fra le migliori.

Following a long history with the motor car, Louis Vuitton introduced in 2005 the LV Classic Awards.

The Concours Award goes to a car that won 'Best of Show' in one of the major concours in the world. There are currently six events retained, the Concorso d'Eleganza Villa d'Este in Europe being joined by Cavallino Classic, Amelia Island, Meadow Brook, The Quail and Pebble Beach in America.

The winner of the 3rd Concours Award was the Meadow Brook Best of Show, the 1938 Alfa Romeo 8C 2900 spider by Touring, owned by Ray Scherr from California. Its perfectly balanced proportions and its fabulous 8 in-line supercharged engine proved irresistible. The Villa d'Este winner, the 1930 Mercedes-Benz SSK, was a spectacular runner-up.

The panel of judges who, for the most, have been associated with the LV events for several years, was co-chaired by the undersigned and Leonardo Fioravanti, and included Christopher Bangle (BMW), Olivier Boulay (Mercedes-Benz), Luc Donckerwolke (Seat), Fabrizio Giugiaro (Italdesign), Wahei Hirai (Toyota), Patrick le Quément (Renault), Anthony Lo (GM), François Melcion (Artcurial), Shiro Nakamura (Nissan), Jean-Pierre Ploué (Citroën), Lorenzo Ramaciotti (Fiat), and Laurens van den Acker (Mazda).

The other Louis Vuitton Classic Award, the Concept Award, goes to a concept or one-off car which appears best positioned to win a concours d'elegance in forty years from now. It was attributed to the Mazda Ryuga.

Both awards will be continued in the years to come and, no doubt, the concours organizers and entrants, and the designers, will covet the LV Classic Awards as they reward the Best of the Best.



LA BMW M1 – SEMPRE AFFASCINANTE ANCHE DOPO TRENT' ANNI

BMW M1 – 30 YEARS AND STILL ON FIRE

30 anni dopo la sua presentazione al Salone dell'Automobile di Parigi nell'ottobre del 1978, la BMW M1 non ha perso niente del suo fascino. Non importa se come procar, modello di serie o come art car, il modello M1 è un piacere per l'occhio e un punto d'attrazione per le masse. Al Concorso d'Eleganza Villa d'Este la BMW dedica al modello una propria esposizione. Culmine assoluto dell'evento sarà l'esposizione della BMW Art Car M1 dipinta dall'icona della pop art Andy Warhol.

È difficile sfuggire al fascino di questa macchina sportiva. Con la sua estetica piana eppure piena di forza s'impossessa di chi la guarda. È facile immaginarsi quest'automobile su piste da corsa e strade verso la fine degli anni settanta – veloce, senza compromessi, ma allo stesso tempo senza mancare di eleganza. Non per ultimo Nelson Piquet, vincitore in serie nelle gare M1-Procar, confermò: "Questa macchina ha divertito su tutti i percorsi. È stata veloce quanto precisa nella guida." Nonostante l'entusiasmo creatosi attorno alla nascita della M1, lo sviluppo di questa vettura sportiva non è stato cosa facile.

Le fondamenta furono posate dal consiglio d'amministrazione della BMW AG a metà degli anni settanta, quando si espresse a favore di una nuova vettura da corsa dei gruppi 4 e 5. Dato che nell'offerta della BMW di quel periodo non esisteva un'automobile che corrispondesse ai nuovi regolamenti, fu necessario costruirne una nuova. Fu quindi fondata la BMW Motosport sagl con lo scopo di creare una vettura sportiva della più alta classe nel minor tempo possibile. Nonostante il ruolo centrale delle corse, il modello doveva essere adatto anche al traffico su strada. Per raggiungere l'omologazione necessaria al gruppo 4, secondo le direttive del motosport, sarebbe stato necessario costruire almeno 400 versioni stradali identiche in 24 mesi consecutivi.

Nel 1975, Jochen Neerpasch, direttore della BMW Motosport sagl dal 1972, assieme al suo tecnico progettista capo Martin



La BMW Art Car M1 Andy Warhol del 1979.
BMW M1 Andy Warhol Art Car from 1979.

30 years after its launch at the Paris Auto Salon in October 1978, the BMW M1 has lost nothing of its appeal. As a procar, production model or art car, it catches the eye and attracts the masses. At the Concorso d'Eleganza Villa d'Este, BMW is dedicating a special exhibition to the sports car. One of its absolute highlights will be the display of the BMW Art Car M1 painted by Andy Warhol, the legendary icon of pop art.

This car has a fascination that is difficult to resist. Its unusually flat, but immensely powerful design captivates the viewer. It is easy to imagine the fast, uncompromising, yet elegant appearance of this car on racetracks and ordinary roads at the end of the 1970s. Nelson Piquet, winner the M1 Procar Championship, confirms this: "This car was fun on all tracks; it was both fast and precise." Despite all the enthusiasm which the M1 generated after its completion, the development of this sports car had been a difficult process.

The process had been set in motion in the mid-1970s when the BMW Board of Management voted in favour of developing a racing car for Groups Four and Five. Because there was no car in the BMW product range at the time that would comply with the new regulations, a newly designed model was needed. It was the aim of the newly established BMW Motorsport GmbH to develop a top-class sports car in the shortest possible time. Even though the main focus was on racing, it was also an essential requirement to develop the sports car as a roadworthy model. In order to achieve homologation in the intended group, race rules stipulated that at least 1000 identical road versions of the sports car had to be built over 24 consecutive months.

In 1975, Joachim Neerpasch, Managing Director of BMW Motorsport GmbH since 1972, began to tackle this challenge, together with his chief developer, Martin Bramm. "We have set ourselves the task of developing a type of car that does not exist or no longer exists" was

Braungart accettò la sfida. "Ci siamo proposti come obiettivo lo sviluppo di un tipo d'automobile che non esiste o non esiste più.", così le parole di Neerpasch a proposito del progetto con la designazione interna "E 26". Il primo problema da affrontare non era lontano: le officine della BMW Motosport sagl non offrivano le capacità necessarie alla produzione in serie delle desiderate 800 M1. Per la fabbrica situata a Monaco, il numero era invece troppo ridotto. Per rispettare i limiti di tempo, si decise di incaricare altre ditte dello svolgimento di parti essenziali della produzione.

La BMW mirava alla collaborazione con costruttori di automobili italiani. Alla fine del 1975 alla ditta ItalDesign e il suo designer capo Giorgetto Giugiaro fu conferito lo sviluppo della carrozzeria BMW M1. Ispirandosi al modello d'esposizione turbo del 1972, Giugiaro disegnò una parte esteriore molto piatta e larga. L'insolita berlinetta dalla forma spigolare a cuneo stile anni settanta con caratteristiche tipiche dello stile BMW fu subito accettata dalla BMW Motosport sagl. Fu quindi costruito un prototipo pronto all'uso il quale

Neerpasch's summary of the project which was internally known as "E 26". The very first problem they encountered was in-house. The Motorsport GmbH workshop did not have the capacity for the intended serial production of 800 M1 cars. On the other hand, this production figure was too small for the Munich factory. In order to keep to the time schedule, the decision was made to use outside contractors for essential construction tasks. BMW sought the cooperation of Italian car manufacturers. At the end of 1975, the company thus initially instructed ItalDesign and its chief designer Giorgetto Giugiaro to design the bodywork for the BMW M1. With clear references to the BMW turbo study of 1972, Giugiaro designed an extremely flat and wide outer skin. The unusual mid-engined coupé with its 1970s-style angular wedge shape and typical BMW styling features such as kidney grille and the kink in the C-column was immediately met with approval by BMW Motorsport GmbH. A road-ready prototype was built and achieved a drag coefficient of less than 0.4 at the first attempt. The developers at BMW were extremely pleased, and Giugiaro himself referred to the M1 as his "masterpiece", the ideal combination of functionality and breathtaking design.

La BMW M1 di serie in blu scuro del 1980.
Dark blue BMW M1 series from 1980.





Insolita visione: la BMW M1 di serie porta due logo BMW sul retro.
Unique: the BMW M1 series has two BMW logos on the rear of the car.

raggiunse subito un coefficiente di resistenza aerodinamica pari a 0,4. I tecnici progettisti furono molto soddisfatti e Giugaro stesso definì la M1 il suo capolavoro.

Il cuore della M1 doveva naturalmente portare la firma degli ingegneri BMW. Un team attorno alla "corifea dei motori" Paul Rosche ebbe il compito di sviluppare un propulsore superiore non solo per il modello da gara ma anche da strada. Prevalentemente per motivi economici ci si concentrò sul perfezionamento del motore M90 già presente. Già in uso nel coupé 635Csi, il motore a 6 cilindri a 3,5 litri offriva un potenziale ragguardevole. Non tutto si svolse però senza problemi. La trasformazione del motore M90 nel futuro M88 della M1 si rivelò più difficile di quanto ci si aspettasse. Solamente il blocco di cilindri poteva essere trasferito dalla serie. La testa del cilindro divisa con tecnica a quattro valvole dovette nuovamente essere sviluppata. Al motore fu inoltre aggiunto un sistema d'iniezione Kugelfischer e la lubrificazione a carter secco. La versione stradale fu in grado di erogare una potenza massima di 277 CV a 6500 giri/min.

Per la produzione si prese contatto con la casa automobilistica di Ferruccio Lamborghini a Sant'Agata Bolognese, dov'erano previsti la costruzione e il montaggio della nuova autovettura sportiva BMW. Nell'ottobre 1976 fu firmato un contratto. Fino all'autunno del 1978 era prevista la produzione di prototipi e di preserie, la produzione in serie avrebbe dovuto avere inizio a dicembre. Dopo il montaggio dei primi prototipi M1 da parte della Lamborghini all'inizio del 1978, si vide però che la qualità e le capacità non corrispondevano alle attese della BMW. La rinomata ditta di automobili sportive era soggetta a problemi interni e per non mettere in gioco l'intero progetto, la BMW mise fine alla collaborazione nel febbraio del 1978. Il nuovo partner fu la ditta Baur di Stoccarda, la quale già in precedenza aveva sviluppato e costruito modelli speciali per la BMW.

Naturally, the heart of the M1 had to bear the distinctive signature of BMW engineers. A team around "engine pope" Paul Rosche was instructed to develop a superior engine for this new sports car, not only for road use but particularly for racing. Mainly for economic reasons, the focus was on the further development and improvement of the existing M90 engine. This 3.5-litre, straight six-cylinder engine, at that time used in the 635Csi sports coupé, offered the potential of a considerable increase in performance. However, things did not develop smoothly. The transformation of the M90 engine into the later M88 engine for the M1 proved to be more difficult than expected. Only the cylinder block from the original series could be reused. A split four-valve cylinder head had to be newly developed. In addition, the engine was fitted with a Kugelfischer mechanical fuel injection pump and dry-sump lubrication. In the end, the M88 engine achieved 277 hp at 6,500 rev/min in the road version.

For the production, initial contact was made with the sports car manufacturer Ferruccio Lamborghini in Sant'Agata Bolognese. This is where the construction and assembly of the new BMW sports car was to take place. A contract was signed in October 1976. As early as the autumn of 1978, the first prototypes and preproduction cars were to be built, and serial production was to start in December. However, after the assembly of the first M1 prototypes by Lamborghini early in 1978, it became apparent that neither the quality nor capacity met with the expectations of BMW. The reputable sports car manufacturer was suffering from severe internal problems. So as not to put the entire project at risk, BMW severed its links in the spring of 1978. The new partner was the Baur Company in Stuttgart who had already developed and built a number of special models for BMW.

The inevitable time delays threw a spanner into the works of the M1 production schedule and thus also its debut on the racetrack. In addition to BMW Motorsport GmbH, where the engines were built, the following partners were involved in the production of the M1 series: Marchesi & C. in Modena produced the frame structure from

I ritardi causatisi non permisero di rispettare i tempi di marcia previsti per la produzione della M1 e con ciò la partecipazione alle gare automobilistiche. Oltre alla BMW Motorsport sagl, presso la quale aveva luogo la fabbricazione dei motori M1, anche le seguenti ditte furono partecipi alla produzione in serie della M1. La ditta Marchesi & C. di Modena costruì i telai in lamiere d'acciaio. La carrozzeria grezza in plastica rinforzata con fibra di vetro fu costruita nell'officina della ditta T.I.R. Il montaggio del telaio e della carrozzeria avvenne presso la ItalDesign, la quale concedette alla BMW un servizio privilegiato. Dopo l'avvitamento e l'incollamento delle parti di carrozzeria, ebbe luogo la lavorazione al dettaglio e infine la laccatura. Anche le parti in vetro, il cruscotto, una parte degli interni e delle parti elettriche furono integrate dalla ItalDesign. Dopo il contributo alla nascita della M1 da parte delle ditte italiane, le vetture assemblate solo parzialmente si misero in viaggio. Gli esemplari destinati al gruppo 4 furono trasportati ai rispettivi specialisti, mentre la ditta Baur si occupò di completare le serie M1. Qui fu dato alle vetture sportive quello che si può chiamare il cuore, ossia l'unità di trazione fornita dalla BMW Motorsport sagl. Anche freni, sospensioni, pedali, volante, cambio-ZF e tutte le parti restanti furono montate presso la ditta Baur. Dopo un accurato aggiustamento fine e la prova con conducente, le vetture furono consegnate alla BMW sagl.

Con il modello M1, alla BMW e ai suoi partner era finalmente riuscita un'impressionante automobile sportiva. Il suo design quasi futuristico le dava un fascino e una dinamicità propria a poche altre automobili. L'altezza di solo 1,14 metri dava al suo conducente l'impressione di essere inseparabile dalla strada. E, infatti,

sheet steel. The basic bodyshell, made from glass-fibre reinforced plastic, was produced in the Trasformazione Italiana Resina workshop. ItalDesign assembled the body shell and frame, with BMW benefiting from a special service. The body parts were screwed and glued in place and the car was then finished off, right down to the paintwork. Glass, dashboard, part of the interior and the electrics were also installed by ItalDesign staff.

Once the Italian companies had completed their part in the production of the M1, the part-assembled cars were sent on their various ways. Cars destined for Group Four racing were sent to the respective specialists, while Baur took charge of the completion of the M1 series production. This is where the new sports cars received their "heart", the power unit supplied by BMW Motorsport GmbH. Baur also installed the brakes, suspension, pedals, steering, the ZF gearbox and all other components. After careful tuning and test driving, the M1 cars were then delivered to BMW Motorsport GmbH.

With the BMW M1, BMW and its partners finally succeeded in building a highly impressive sports car. Even when stationary, the almost futuristic design immediately endowed the M1 with that special charisma and dynamism which only a few cars possess. With an overall height of barely 1.14 m, the driving position alone gave the driver the impression of being inseparably joined to the road. The captivating design did not promise too much. The 3.5-litre, six-cylinder engine with four-valve technology and fuel injection provided the lightweight two-seater (1,290 kg) with breathtaking performance and terrifying sound even in the road version.

Gara Procar nel 1979 a Zolder in Belgio.

The 1979 Procar race in Zolder, Belgium.



il suo aspetto affascinante non prometteva troppo. Il motore a 6 cilindri a 3,5 litri a quattro valvole e sistema d'iniezione rendevano possibili già all'edizione da strada, pesante solo 1290 chili, prestazioni di velocità e di suono da mozzafiato. Il tocco da 0 a 100 km/h in meno di 6 secondi e da 0 a 200 km/h in circa 20 secondi faceva della M1 una delle automobili più veloci al mondo del suo tempo. Il cambio-ZF a cinque marce e un differenziale autobloccante al 40% erano ulteriori caratteristiche della propulsione. Il telaio era resistente a frenate, accelerazioni e trasversali da corsa. Solo un più leggero aggiustamento delle sospensioni distingueva l'edizione da corsa da quella da strada. I freni a disco con ventilazione ATE permettevano un rallentamento sicuro anche ad alte velocità. Nonostante la vicinanza a una macchina da gara, il conducente non doveva rinunciare a dei comfort tra cui l'aria condizionata e i finestrini elettrici.

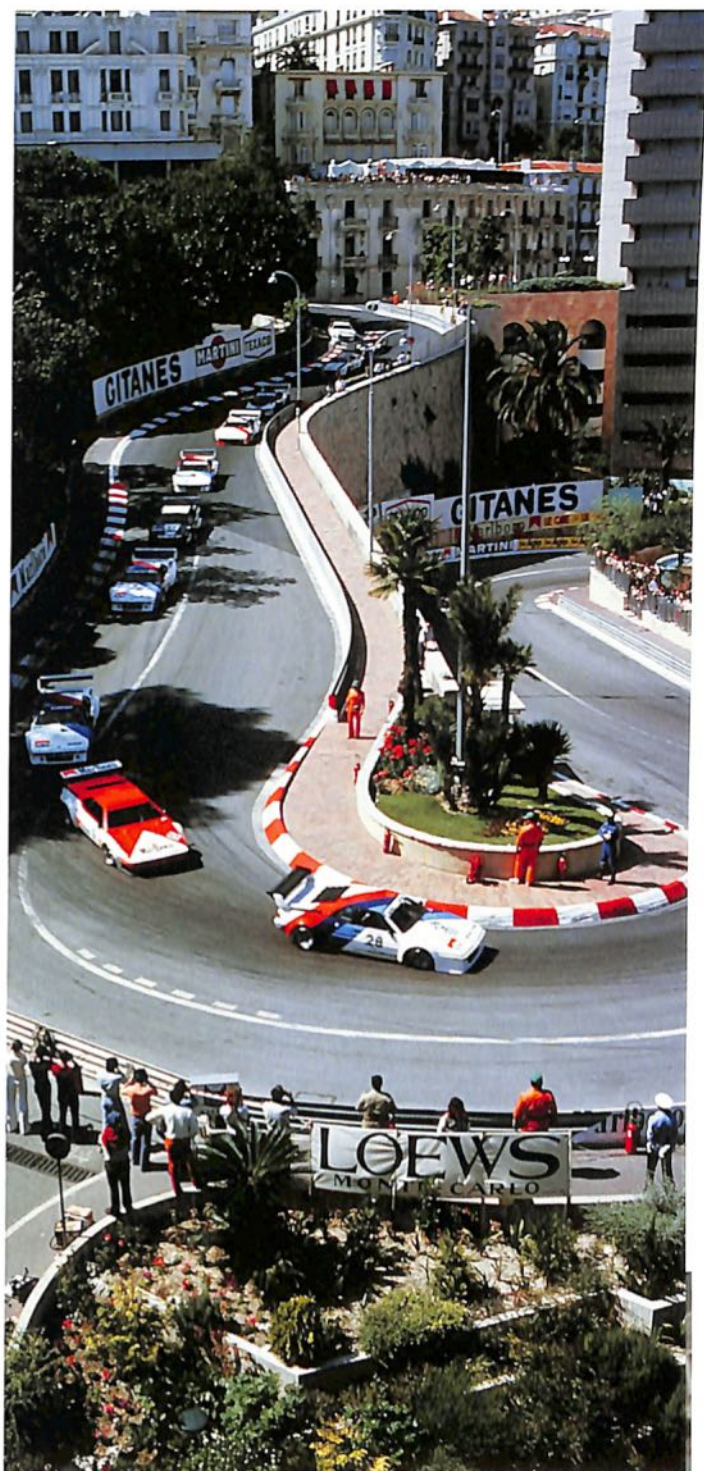
La presentazione della BMW M1 al Salone dell'Automobile di Parigi nell'ottobre del 1978 fu un grande successo. Anche la stampa si mostrò entusiasta del primo modello della Motorsport sagl. Il giornalista Gerd Hack dell' "Motor Revue" scrisse: "Viste le buone qualità di quest'automobile sportiva, la BMW non deve più porsi il problema delle scarse vendite della serie prevista." Malgrado ciò, l'interesse si mostrò minore di quanto non ci si fosse aspettato. Inoltre, il primo cliente ad acquistare una M1 per la cifra di 100'000 marchi tedeschi dovette aspettare fino al febbraio del 1979 prima di finalmente ricevere la sua vettura. D'altra parte, anche nel settore agonistico le aspettative furono deluse, dato che a causa dei problemi nella produzione la M1 si perse l'omologazione.

In questa situazione nacque l'idea di una propria serie per la BMW M1. Assieme a Bernie Ecclestone, direttore esecutivo dell'unione dei costruttori di Formula 1, e a Max Mosley, il direttore della sezione gare della BMW Jochen Neerpasch, creò la serie BMW M1 Procar. L'idea si concretizzò facendo competere i cinque piloti di formula 1 più veloci negli allenamenti e altri 19 piloti appartenenti a team privati sotto le stesse condizioni prima delle gare di formula 1 europee e fu un grande successo. Inoltre, tutti i team a parte la Ferrari e la Lotus accordarono il permesso di partecipazione ai loro piloti.

Reaching 0 to 100 km/h in less than 6 seconds and 0 to 200 km/h in around 20 seconds, the M1 was one of the fastest sports cars in the world at the time. The ZF 5-speed gearbox and a differential with 40% locking rate were further features of the engine. The chassis was able to bear the braking and straight and lateral acceleration of normal race practice. The only difference between the road car and the racing car was a slightly more comfortable setting of springs and shocks. Interior ventilated ATE disc brakes ensured safe deceleration even from high speeds. Despite the close relationship with the competition car, drivers of the M1 road car did not have to do without such comforts as air-conditioning and electric windows.

The debut of the BMW M1 in October 1978 at the Paris Auto Salon created an immediate wave of enthusiasm. The press, too, praised the first model to be produced by BMW Motorsport GmbH. Gert Hack wrote in "Motor Revue": "In view of this sports car's outstanding qualities, BMW does not need to worry about the sales figures for the planned production." Yet, buyer interest lagged far behind expectations. For one, it wasn't until February 1979 that the first customer could take delivery of his M1 with an expensive price tag of 100,000 DM. On the other hand, the BMW M1 was unable to live up to race expectations as planned, because the production problems at the start meant that it initially missed the homologation.

This gave rise to the idea of setting up a dedicated race series especially for the BMW M1. Jochen Neerpasch, Head of Racing at BMW, set up the BMW M1 Procar race series in 1979, in cooperation with Bernie Ecclestone, Chairman of the Formula One Constructors Association, and Max Mosley. The concept of the five Formula One drivers with the fastest training times and 19 drivers from private racing teams competing against each other under identical conditions in the support programme for European Formula One races proved to be a huge hit. Every racing team,



La „cruna dell'ago": Clay Regazzoni in testa alla gara delle M1 Procar di Monte Carlo.

Hairpin curve: Clay Regazzoni led the field of M1 procars in the Monte Carlo race.



L'artista pop art Andy Warhol dipinge la M1 di persona.
Pop art artist Andy Warhol painted the M1 himself.

Appena Jochen Neerpasch rese pubblica la sua idea, l'interesse di acquisto per la nuova M1 aumentò di colpo. Le gare Procar, lunghe 100 chilometri, furono seguite con grande interesse per due anni. Nelle gare più dure furono infine i piloti professionisti a vincere. Nel 1979, Niki Lauda riuscì a vincere battendo concorrenti nella formula 1 come Emerson Fittipaldi, Carlos Reutemann e piloti privati come Marc Surer e Manfred Winkelhock. Nel 1980, dopo nove gare, il vincitore fu Nelson Piquet, in testa alla classifica per poco davanti a Alan Jones e "Strietzel" Struck. I vincitori poterono portarsi a casa una discreta somma assieme ad una M1 nuova di fabbrica. La costruzione dei modelli da corsa si svolse senza problemi, poiché la BMW M1 era stata concepita fin dall'inizio come macchina da corsa. L'alta prestazione del M88/1, il motore longitudinale 6 cilindri in linea a 3,5 litri e una prestazione di 470 cavalli, fu raggiunta grazie a caratteristiche tipiche di un motore da corsa: pistoni forgiati e un albero a camme più affilato. Il motore M88/2, modificato da Paul Rosche e il suo team, raggiunse una prestazione tra gli 850 e 950 cavalli a dipendenza della pressione di carico grazie all'uso di due turbocompressori azionati dai gas di scarico. Impostazioni specifiche del telaio e del sistema di frenaggio assieme a una gabbia in alu per l'abitacolo erano ulteriori caratteristiche della M1 da corsa. L'interno e gli strumenti erano ridotti al minimo indispensabile. Con un peso di 1020 chili, un M1 gruppo 4 pesava però ancora più di un modello concorrenziale delle marche Ford o Porsche. Esteriormente le differenze tra il modello Procar M1 e la versione da strada erano minime. Il parafrangente più largo, il telaio ribassato e l'alettone grande contribuirono a un'immagine ancora più dinamica. A un privato era possibile acquistare una M1 pronta per gare in versione procar con un tocco da 0 a 100 km/h in 4,5 secondi e una velocità massima appena superiore ai 300 km/h per 150000 marchi. In tutto furono costruite 44 vetture da corsa.

Quando nel 1984 fu adempita l'omologazione per il gruppo 4, era già troppo tardi per una partecipazione alle gare. Il vantaggio della concorrenza nello sviluppo era già troppo grande e non più recuperabile, anche per mancanza di fondi, poiché nel frattempo il consiglio d'amministrazione della BMW aveva deciso il ritorno nella formula 1.

with the exception of Ferrari and Lotus, gave their drivers permission to take part. Jochen Neerpasch's public announcement of these plans immediately resulted in a considerable rise in the sales interest in the M1. The hundred-kilometre Procar races proved to be very attractive and enthralled motor racing fans for two years. The Formula One professionals ultimately emerged as the winners from these hard-fought competitions. In 1979, double world champion Niki Lauda prevailed against Formula One competitors such as Emerson Fittipaldi and Carlos Reutemann, and private drivers such as Marc Surer and Manfred Winkelhock. The 1980 winner of the nine races was Nelson Piquet, narrowly beating Alan Jones and "Strietzel" Struck. The winner would walk off with a handsome sum of prize money and a new M1.

The construction of the racing cars proved not to be a problem, because the BMW M1 had been developed for motorsport from the outset. The impressive 470 hp performance of the M88 1 six-cylinder straight engine was achieved by classic features of racing engines, such as forged pistons and ground camshafts. Using two exhaust gas turbochargers, the M88 2 engine modified by Paul Rosche and his team for the Group Five version produced 850 to 950 hp, depending on the boost pressure. Other characteristic features of the M1 racing model included specific adjustments to the chassis and braking system as well as an aluminum cage for the cockpit. Interior and instruments were reduced to the bare essentials, but with a total weight of 1,020 kg, a group four M1 was still considerably heavier than its main competitors by Ford and Porsche. Visually, only subtle differences distinguished the finished M1 procars from the road version. Wider wings and a lowered chassis, together with an imposing rear spoiler made its appearance even more dynamic. For 150,000 DM,

Oltre alla serie Procar, la M1 entrò in azione in diverse edizioni della 24 ore di Le Mans, presso le quali il modello più famoso è sicuramente stata la BMW Art Car M1 Andy Warhol – la quarta di una serie di modelli BMW disegnata da artisti. L'artista della pop art pittorò completamente di persona il bolide di 470 cavalli. L'Art Car raggiunse il secondo posto nella sua classe nel 1979 dopo 300 giri e il sesto nella classifica generale. L'artista fu contento della performance della sua opera d'arte dai colori vivaci: "Ho cercato di rappresentare la velocità a livello d'immagine. Quando una macchina viaggia veramente ad alta velocità, linee e colori si perdono e appaiono sfumati."

In totale sono state costruite 456 vetture M1, incluse le macchine da corsa. Il modello ricopre un ruolo particolare nella storia dei prodotti della BMW, proprio perché come primo veicolo dell'allora giovane ditta Motosport sagl (successivamente BMW M sagl) diede vita al mito delle vetture "M". Nonostante le difficoltà dei suoi esordi e l'infelice carriera nelle gare, la M1 è riuscita a diventare una leggenda in modo simile ai modelli 328 e 507. Già da molto questa insolita automobile fa parte dei classici e ovunque si mostra affascina chi la vede – oggi come allora.

private drivers could purchase a race-ready M1 Procar with an acceleration of 0 to 100 km/h in 4.5 seconds and a maximum speed of just over 300 km/h. Altogether, 44 of these racing cars were built.

When BMW had achieved the homologation required for Group Four in 1981, it was too late to race the car in this class. By that time, the competitors had significantly improved the development of their own vehicles. However, no further funding was available for the M1 project, because the BMW Board of Management had in the meantime decided to renew its involvement in Formula One.

In addition to the Procar series, the M1 was used in various Le Mans 24-hour races. Undoubtedly, the most famous M1 to make its appearance there was the BMW Art Car M1 Andy Warhol. It is the fourth Art Car in this unique collection of BMW models designed by artists. The pop art legend painted the entire 470 hp BMW M1 himself, from start to finish. In 1979, the Art Car finished second in its class after 300 laps and sixth in the overall ranking. The artist welcomed the use of his colourful work of art in an actual race: "I tried to portray speed pictorially. If a car is moving really quickly, all the lines and colours are blurred."

Altogether, 456 M1 models were built, including the racing cars. The M1 occupies an outstanding position within the product history of BMW, because as the first vehicle produced by the newly established Motorsport GmbH (later to become the BMW M GmbH) it laid the foundation for the legendary reputation of the later "M" class vehicles. Despite all the difficulties encountered in its development and the resulting rather disappointing racing career, the M1 has acquired legendary status, similar to that of the 328 and the 507. This rare sports car has long been recognised as a classic, and draws the masses wherever it appears – today just as in its youth.

La BMW Art Car M1 Andy Warhol diretta verso l'esposizione a Venezia.
The BMW M1 Andy Warhol Art Car on its way to the exhibition in Venice.





ESPOSIZIONE SPECIALE

CARROZZERIA TOURING SUPERLEGGERA ANNO 2008

SPECIAL EXHIBITION

CARROZZERIA TOURING SUPERLEGGERA ANNO 2008

La definizione del coachbuilding esclusivo nell'arco di due secoli

La Carrozzeria Touring fu fondata all'inizio del 1926 da Felice Bianchi Anderloni e Gaetano Ponzini. Subito si orientarono alla specializzazione, sintetizzata dal motto che sempre seguì il marchio: il peso è il nemico, la resistenza aerodinamica l'ostacolo. Un grande risparmio di peso fu ottenuto in due modi: il primo, l'acquisizione della licenza di costruzione "Weymann" e il secondo la creazione della "Superleggera", che fu decisivo.

Alla morte di Anderloni, nel 1948, subentrò suo figlio Carlo Felice Bianchi Anderloni, il quale continuò a lavorare con Gaetano Ponzoni. Negli anni Cinquanta, l'azienda ebbe grande successo. Il design delle vetture Touring era per molti versi fonte d'ispirazione per altre case automobilistiche. La Carrozzeria dovette chiudere nel 1966 per problemi economici. Ma la storia continua.

Alle 10 precise di domenica 27 aprile a Villa Erba, la berlinetta Touring A8GCS sarà sul "palcoscenico". Con questo progetto la Carrozzeria Touring illustra un'ambiziosa ricerca approfondita e un programma di sviluppo sia per il design automobilistico che per la riedizione del concetto Superleggera secondo gli standard moderni.

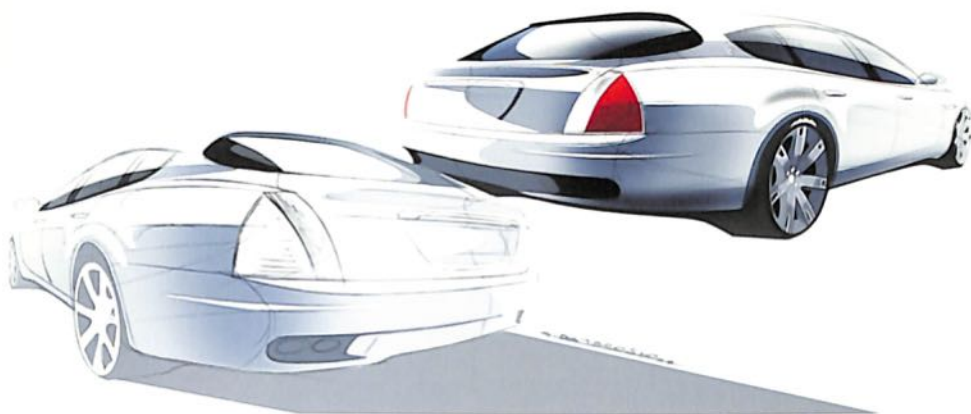
Compatta, leggera e collaudata per l'aerodinamicità, la carrozzeria A8GCS è disegnata per avvolgersi al telaio in alluminio di nuova concezione e alla meccanica Maserati in modo ottimale e accattivante.

Defining special coachbuilding in two centuries

The Touring Body Shop was created at the beginning of 1926 by Felice Bianchi Anderloni and Gaetano Ponzoni. They quickly orientated themselves towards the specialization which was well synthesized by the motto that then always followed the mark: weight is the enemy, air resistance is the obstacle. A great economy in weight was carried out in two ways: first through the acquisition of the construction license "Weymann" and second "Superleggera", which was definitive.

After the death of Anderloni in 1948 his son Carlo Felice Bianchi Anderloni became his successor and continued working with Gaetano Ponzoni. During the fifties the company was very successful. The design of the Touring-cars was in many ways path breaking for other car makers. In 1966 the company had to close due to economic problems. But the history continues.

When the clock strikes ten on Sunday morning April 27th. at Villa Erba, the A8GCS Berlinetta Touring will be 'on stage'. With this project, Carrozzeria Touring illustrates an ambitious in-depth research and development program for both advanced automotive design, as well as for a redefinition of the Superleggera concept according to modern standards. Compact, light, and thoroughly aerodynamically tested, the A8GCS bodywork is designed to wrap itself around a newly developed aluminum chassis and Maserati mechanical parts in an optimal and tempting way.



L'inizio del 21° secolo testimonia la vera rinascita delle carrozzerie fuoriserie e del design automobilistico personalizzato. L'espressione personale resta il fattore determinante.

La complessità dell'automobile moderna sembra in contraddizione alla costruzione di carrozzerie speciali. Tuttavia la gamma delle varie possibilità è affascinante ed ampia; è una sfida per le nuove generazioni di designer e ingegneri dell'automobile.

Le tecnologie e i materiali moderni in combinazione con le capacità tradizionali e il know-how, aprono nuove finestre alle produzioni su misura di alta qualità. Computer e martelli, software e alluminio, laser e riga: la base della Carrozzeria Touring Superleggera per l'anno 2008.

The start of the 21st. century is witnessing a true renaissance of special automotive coachbuilding and custom automotive design. The factor of personal expression is still of growing importance. The complexity of modern automobiles seems contradictory to the profession of special coachbuilder. The spectrum of possibilities however is fascinating and broad. It forms a challenge for new generations of automotive designers and engineers. Modern technologies and materials, in combination with traditional skills and know-how, open new windows for tailor-made products of high quality. Laptops and hammers, software and steel, lasers and rulers: the workforce of Carrozzeria Touring Superleggera anno 2008.

ROLLS-ROYCE COUPÉ

ROLLS-ROYCE COUPÉ

Una Rolls-Royce sportiva?

Ma cos'è un Coupé?

Un carrozzeria francese del milleseicento, volendo realizzare una vettura chiusa a due posti, decise di tagliare ed accorciare una berlina. Partendo dalla parte posteriore di questa, ottenne una piccola ma accogliente carrozza per due con una sola luce laterale, mentre il tre quarti posteriore chiuso garantiva una certa intimità all'interno. Dato che in francese "tagliare" si dice *couper*, tale carrozza fu chiamata Coupé.

Da questa lontana genesi è giunta sino a noi la tradizione di un tipo di vettura chiusa per un uso privato, informale e romantico, mentre si sono naturalmente persi nello scorrere degli anni alcuni dettagli come il cocchiere (poi divenuto autista) posto all'esterno e l'architettura a un solo vetro laterale: oggi infatti tutte le coupé hanno due luci laterali (ed a stretto rigore dovrebbero essere chiamate Coach).

Già molto presto, dopo l'avvento dell'automobile, la coupé iniziò la sua trasformazione: inizialmente era una vettura da città condotta rigorosamente da un autista totalmente esposto agli elementi, mentre i (generalmente due) passeggeri erano accolti in un elegante abitacolo chiuso con una portiera per lato; ma ben presto divenne una "guida interna", cioè una vettura a due posti soli, senza chauffeur. Si ritiene che la prima siffatta vettura sia stata costruita nel 1899 per l'uso personale del pioniere francese Louis Renault. Per la Signora Renault fu invece realizzata una Coupé ancora più retrograda, con l'autista "a cassetta", appollaiato cioè sul bordo posteriore del tetto, con i rinvii dei comandi che scendevano dietro l'abitacolo per poi correre sotto di esso fino all'assale anteriore!

A sporty Rolls-Royce?

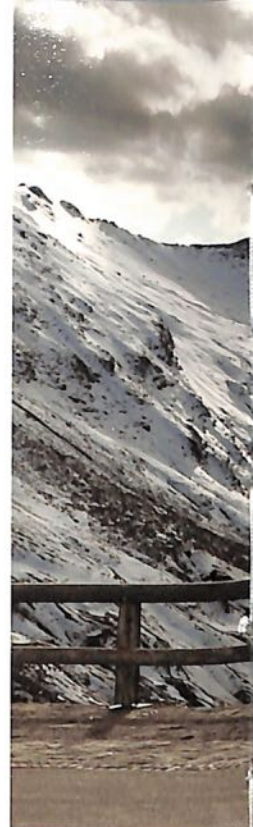
But what exactly is a Coupé?

A eighteenth Century French coach builder, wishing to make an enclosed two-seat carriage, decided to shorten a Berline (a two- or four-horse closed saloon with four or more seats) by cutting and shortening it. With its hind part, he managed to make a small and cosy carriage with only one side window, with its blind rear quarter offering a certain privacy to its passengers. The French word "couper", translates into English as "to cut" and this type of carriage became known as a Coupé.

From this far away genesis, we have inherited the tradition of a type of closed motor car for a private, informal or sometimes even romantic use, while some details like the one-light architecture and the chauffeur seated out in the open have been lost in the passing of the years. In fact, most coupes today have two side windows and in strict parlance, perhaps they should be termed Coaches.

As soon as the automobile arrived, the coupé type of motor body started its evolution: in the beginning it was a town car. The driver was left completely exposed to the elements often with only a ridiculously small and uncomfortable little bench to seat on, just like his father was sitting atop a horse-drawn carriage before him, while the (generally two) passengers were cocooned in an elegant and comfortable saloon with but one door per side. However, very soon the design morphed into an 'enclosed drive', i.e. a motor car with only two seats and no chauffeur. One of the very first such cars was built in 1899 for the founder of the French car manufacturer Louis Renault for his personal use. For Mrs. Renault's use, an even more retrograde coupe was made, with the driver seated over the rear axle, on the back of the roof of the car, just where he would have been on a two-horse carriage, with the steering controls running along the back of the car and under it, in order to reach the front axle!

In the early years of motoring, of course, a sporty automobile had an open body but as speed and mileages grew and with the development of all-metal construction, the closed form of bodywork gained in popularity. This with two, or more frequently four doors, had the advantage of increased quietness and durability, in addition to the much better protection from the weather and indiscreet glances, something that was becoming increasingly sought after.





Rolls-Royce Phantom Coupé, 2008

Ma agli inizi la vettura sportiva era per antonomasia aperta, spider o torpedo: solo col crescere della velocità e delle percorrenze, unitamente allo sviluppo della carrozzeria interamente metallica, si impose, a partire dagli anni Venti, la carrozzeria chiusa. Questa, che fosse a quattro o due porte, aveva il vantaggio di una silenziosità e durata infinitamente maggiore, oltre naturalmente ad offrire ai passeggeri una completa protezione dagli elementi ed una certa difesa dagli sguardi indiscreti, una caratteristica quest'ultima che gli automobilisti iniziavano a ricercare.

Perfino per Rolls-Royce – all'inizio della sua attività – la gran parte delle carrozzerie erano aperte. Ciò si spiega col fatto che in quel periodo l'automobile era ancora un giocattolo per nobili e facoltosi sportsmen che la vivevano come avventura, rischio e segno distintivo. Ma non appena le qualità eccezionali della 40/50 HP Silver Ghost si palesarono, un numero sempre maggiore di clienti si indirizzò verso carrozzerie chiuse, per lo più Limousine, con vetro divisorio.

La Rolls-Royce perse così quella caratterizzazione sportiva che aveva segnato i suoi primi dieci anni, con la vittoria al TT dell'Isola di Man del 1906, il Rallye de Monte Carlo del 1912, l'Alpenfahrt del 1913 ed il Gran Prix di Spagna pure del 1913.

Ma dopo una breve parentesi, già dalla metà degli anni Venti, alcuni clienti particolarmente sportivi e sofisticati si fecero costruire delle carrozzerie chiuse e raccolte: molti di essi affiancarono alla Limousine per le occasioni formali una vettura da guidare personalmente per puro diporto.

Most customers for early Rolls-Royce cars opted mainly for open bodies built on their chassis, as the motor car was still considered a plaything for the rich and noble sportsmen. As soon as the exceptional qualities of the 40 50 HP Silver Ghost were apparent, however, an increasing number of customers chose closed bodies, most frequently of the limousine type with a division between the front and rear compartments.

The Rolls-Royce motor car therefore lost the sporty image enjoyed in the first 10 years of its existence from 1901 with the Tourist Trophy victory on the Isle of Man in 1906, the 1912 Rallye Monte Carlo, the 1913 Alpenfahrt and at the first Spanish Grand Prix also in 1913.

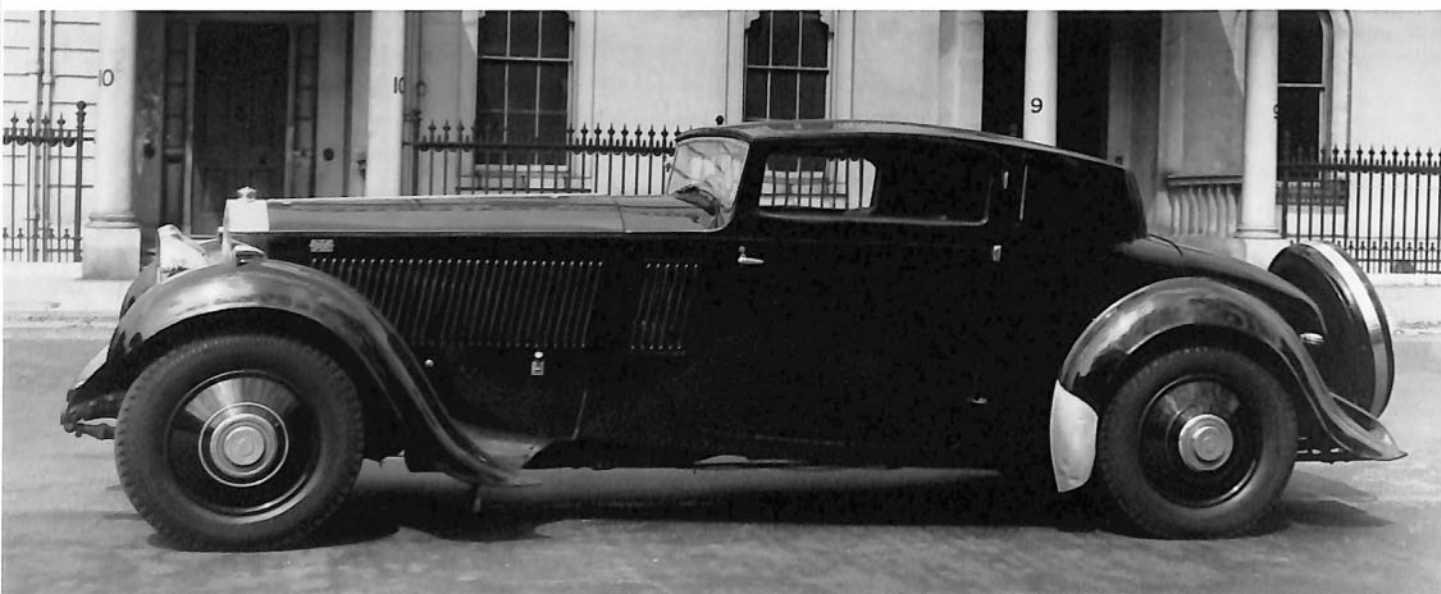
During the mid nineteen-twenties, a few sporting and sophisticated customers ordered close coupled bodies many of them supplementing their formal limousine with a self-driven sporting motor.

Le prime Rolls-Royce coupé risultano essere le Silver Ghost realizzate per due clienti danesi: sul telaio n°1004 del 1909 e sul n°1313 del 1910. A causa delle particolari condizioni atmosferiche locali, il Signor August Bagge ordinò alla Morgan due carrozzerie per la sua vettura: una torpedò per l'estate ed una coupé per l'inverno. L'amico Conte Lerche di Lerchenborg ne seguì l'esempio l'anno successivo, rivolgendosi però al carrozziere della Casa Reale britannica, Hooper.

Solo due altre coupé si conoscono fino agli anni Venti: la n°1571 realizzata da Arthur Mulliner e la n°1716 del cugino Mulliners di Birmingham, entrambe del 1911.

Ma è con gli anni Trenta che il disegno della grande vettura coupé raggiunge la sua piena maturità, con le magnifiche realizzazioni dei più importanti carrozzieri londinesi: Hooper, Park Ward, Barker, H.J. Mulliner, Freestone & Webb, ma soprattutto di James Young e di Gurney Nutting, in particolare quelle realizzate in esemplari unici sul telaio Phantom II Continental.

Il sofisticato cliente del tempo richiedeva infatti una grande vettura di rappresentanza ma al tempo stesso dalle prestazioni esaltanti, da condurre personalmente e dotata di una allure più giovanile e sportiva. L'autotelaio Phantom II Continental, con le sue proporzioni perfette, le sue maggiori prestazioni ed i rapporti di trasmissione più adatti alle lunghe e veloci strade europee, offriva dunque la base perfetta sulla quale realizzare queste vetture.



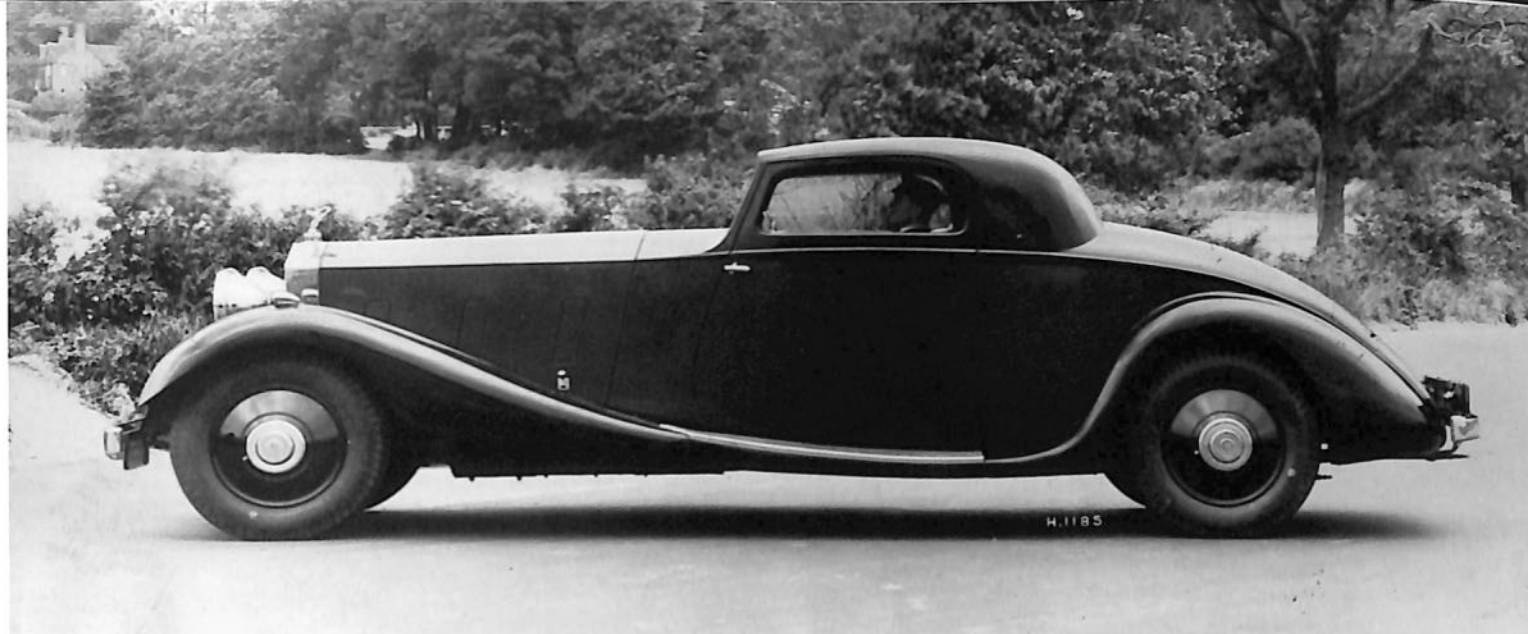
Phantom II Continental, Freestone & Webb, chassis 42PY, 1933

The first coupés to be seen on Rolls-Royce chassis would seem to be two Silver Ghosts bought by Danish customers: chassis n° 1004 built in 1909 and n° 1313 the following year. As a matter of fact, due to local weather conditions, a Mr. August Bagge had Morgan build two bodies for single chassis: an open tourer for use in the summer and an enclosed coupé for the winter! His friend, Count Lerche of Lerchenborg followed his example in the following year, built by the royal coachbuilder Hooper.

Only a handful of other coupés are recorded until the 1920s but chassis n° 1571 by Arthur Mulliner and n° 1716 by Mulliners of Birmingham were both completed in 1911.

With the commencement of the 1930s though, the design of the grand touring coupé reached a zenith, with magnificent bodies designed and built by the larger London based coachbuilders such as Hooper, Park Ward, Barker, Freestone & Webb, H. J. Mulliner and James Young in the southern suburbs. Most sought after today are the designs emanating from Gurney Nutting on the classic Phantom II Continental chassis.

The sophisticated customer of the period wanted a self-driven grand motor car capable of exciting performances and with a younger and sportier allure than its formal stable mates. The Phantom II Continental chassis, with its perfect proportions, offered higher performance and was more suited for continuous long and fast running on continental roads and was the perfect base on which such a design could be built.



Phantom II, Hooper, chassis "OTA, 1935

Quasi sempre – proprio come accade oggi – queste vetture andavano ad affiancare, nel garage dei loro fortunati proprietari, altre automobili destinate ad altrettanti differenti utilizzi: dalle sportive estreme alle limousine formali.

L'abitudine di farsi realizzare una automobile su misura dal carrozziere di fiducia sopravvisse alla guerra, ma andò scemando col trasformarsi delle abitudini sociali ed anche della tecnologia automobilistica.

Gli anni '50 e '60 videro alcuni straordinari esemplari di questa stirpe, realizzati perlopiù su telaio Silver Cloud, con qualche eccezionale caso costruito invece sulla base della Phantom V, l'esempio più estremo della irrazionalità automobilistica: un telaio nato per accogliere una limousine da parata a sette posti, utilizzato invece per una personalissima Coupé. I fedeli visitatori del Concorso di Villa d'Este ricorderanno forse che uno dei due esemplari esistenti al mondo fu esposto fuori concorso, presentato dal suo proprietario belga, nel 2006.

Oggi, con la Phantom Coupé, Rolls-Royce Motor Cars ritorna in questo esclusivo e rarefatto segmento del mercato, offrendo al cliente che ama la guida una automobile che coniuga in modo unico il fascino del prodotto fatto a mano con la più sofisticata tecnologia, la passione della guida con il lusso che la Casa ha saputo raffinare in più di cent'anni di storia.

Con gratitudine, esprimiamo il nostro ringraziamento per l'aiuto offerto dalla "Sir Henry Royce Memorial Foundation" di Paulspury, UK

Just like today, these motor cars were usually parked, in their lucky owners' motor houses, side by side with other types of cars each with its particular use: from extreme sports cars to formal limousines.

The habit of having a one-off bespoke car made by one of the reputed coachbuilders survived the war but only just, but then faded away with the evolution of social conditions as well as that of automotive technology.

The 1950s and 1960s saw a few extraordinary examples of this breed, mainly built on Silver Cloud chassis, with a few very rare coupes built on the Phantom V. These were the most extreme example of motoring irrationality: a chassis designed for a seven-seat limousine, being used for a cosy coupé! Some faithful Concorso attendees may remember one of the two existing such motor cars, the work of James Young, was exhibited by the Belgian owner at Villa d'Este in 2006.

Rolls-Royce Motor Cars return today, with its new Phantom Coupé, geared to this exclusive and rarefied market segment. With this new motor car, the new model offers the customer who loves to drive his cars, a vehicle that sports the most sophisticated technology and the charm of a hand-built bespoke product, the passion for the road and the luxury that the marque has been able to develop during more than a century of motor car manufacture.

With thanks we would like to acknowledge the help of the "Sir Henry Royce Memorial Foundation", Paulspury, UK



L'ARTISTA ROGER HECTOR

THE ARTIST ROGER HECTOR

Roger Hector vive l'automobile come oggetto d'arte da più di 45 anni. Con i premi ricevuti creando da bambino dei modellini di automobile fuoriserie, egli costruì, ancor prima di essere abbastanza grande da poterlo guidare, il suo primo modello in scala 1:1 di automobile fuoriserie premiato nel corso di una manifestazione. Nel 1974, ha frequentato in California l'Art Center College of Design, ottenendo grazie agli intensi studi d'arte e design una full scholarship dalla General Motors a cui è seguita una laurea in Automobile Design. Da allora, egli esprime la sua creatività dipingendo, progettando, restaurando e costruendo automobili.

Da artista qual è, Roger riceve regolarmente da una clientela privata e aziendale l'incarico di creare illustrazioni speciali o ritratti personalizzati di autovetture. Lavorando con tecnica mista, Roger si è specializzato in uno stile che privilegia l'evidenziazione dei dettagli.

Molte delle sue opere presentano l'auto più come una superficie lucida che riflette il mondo intorno a sé. L'esotismo dei riflessi e delle luci è una componente essenziale dell'impatto emotivo della scena.

Le sue opere pittoriche in tema automobilistico sono state pubblicate in numerose riviste, come: *Automobile Magazine*, *Automobile Quarterly*, *Road & Track*, *Octane*, *Vintage Race Car*, *Victory Lane* e *Hemmings Car Collector*. L'arte di Roger è stata messa in mostra in vari prestigiosi musei americani, quali: The National Auto Museum di Reno, Nevada; The Peterson Museum di Los Angeles e The Blackhawk Museum di Blackhawk, California. Le sue realizzazioni grafiche figurano in collezioni private di prestigio e sono state esposte in molte gallerie d'arte specializzate, in mostre internazionali e in concorsi che vanno da Pebble Beach a Villa d'Este.

Roger Hector has been pursuing the automobile as an art from over 45 years. With the awards he received creating custom model cars as a child, he went on to fabricate his first show-winning full-size custom automobile before he was old enough to drive it. In 1974, he attended the Art Center College of Design in California, where his extensive studies in art and design earned him a full scholarship from General Motors and ultimately a BS degree with Honours in Automobile Design. He has been creatively painting, designing, restoring and building automobiles ever since.

As a fine artist, Roger is regularly commissioned by private and corporate clients to create special artworks or personal automotive portraits. He specializes in a finely detailed painting style and enjoys working in mixed media.

Many of his works feature the car more as a glossy surface to reflect the world around it. His exotic reflections and lighting are a major component contributing to the drama of a scene.

His fine automotive paintings have been featured in numerous automotive magazines & publications such as: *Automobile Magazine*, *Automobile Quarterly*, *Road & Track*, *Octane*, *Vintage Race Car*, *Victory Lane*, and *Hemmings Car Collector*. Roger's art has been exhibited at prestigious USA museums including The National Auto Museum in Reno Nevada, The Peterson Museum in Los Angeles, and The Blackhawk Museum in Blackhawk California. His artwork hangs in prestigious private collections and has been featured in numerous fine art galleries, international exhibitions, and concours from Pebble Beach to the Villa d'Este.

BMW Classic

BMW Classic



www.bmwclassic.com

Sheer
Driving Pleasure





Progetto e design / Concept and Layout:
Follow Me

Redazione / Editor:
BMW Group Classic

Testi / Contributions:
Karl Baumer
Dott. Andrea Castronovo
Dott. Jean-Marc Droulers
Girard-Perregaux
Jörg-Dieter Hübner
Paul V. J. Koot
Marco Makaus
Gianni Oliosi
Urs Paul Ramseier
Ian Robertson
Louis Vuitton

Traduzioni / Translations:
Dr. Sonia Brough
Anna Carraro-Tomanek
Tristram Carrington-Windo
Cesare E. Narici
Chris Rossi-Turner

Sponsors Sostenitori / Supporting Sponsor:

best-log
intercontinental



Ringraziamenti / Acknowledgments:
BMW Italia S.p.A.
Papier Union
Rolls-Royce Motor Cars Ltd.
Spumante Franciacorta
Villa d'Este S.p.A.

Fotografie / Photos:
Archivio Villa d'Este
BMW Group
Max Kirchbauer

Tutti i diritti riservati /
All rights reserved

Vietata la riproduzione, su qualsiasi
supporto, anche parziale, di articoli
e immagini senza espressa
autorizzazione dell'editore.
All articles and images in this
edition are copyright and may not
be reproduced without authorisation
by the publisher.

Printed and bound in Germany

FIVA licence number A 003/2008

© Copyright
BMW AG, 2008
D-80788 Munich

It got what it deserved: about 30 years ago, the BMW M1 Procar made history with its own race series. For two years, the first ever model from BMW Motorsport GmbH enthralled with its breathtaking dynamics and extraordinary design. Its 470 hp engine took the M1 Procar from 0 to 100 km/h in only 4.5 seconds, making it one of the fastest sports cars of its time. The M1 is already a classic and it continues to fascinate wherever it appears – today just as in the past.

BMW Classic



BMW M1 Procar

**Sheer
Driving Pleasure**

BMW M1 Procar – a career of its own.

