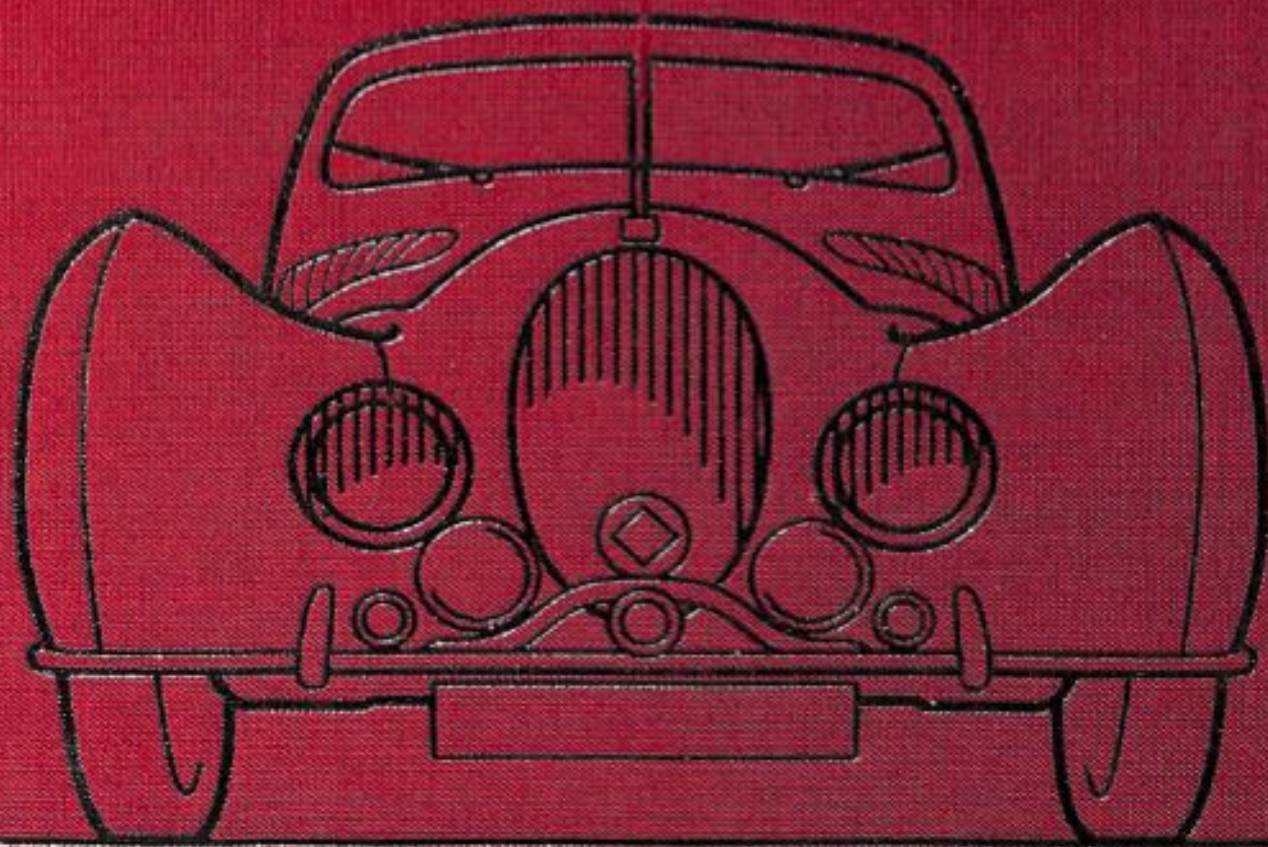




CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

2011



Patrocinato da
BMW Group



Concorso d'Eleganza Design Award
Zagato: Alfa Romeo TZ3 Corsa, Coupe, 2011
Entrant: Martin Kapp, D

Trofeo BMW Group & Trofeo BMW Group Italia
Talbot Lago: T1504 SS Teardrop Coupe
Fisom & Falaschi, 1938
Entrant: Oscar Davis, USA



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

Cernobbio, 20 - 22 Maggio 2011

CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

BENVENUTI

WELCOME





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



SOMMARIO

CONTENTS

09	Prefazione Foreword
16	Programma Programme
18	Comitato Committee
20	Giuria Jury
23	Artista Artist
24	Vetture d'Epoca Historic Cars
27	Vetture d'Epoca Classe A - H Historic Cars Class A - H
159	Concept Cars e Prototipi Concept Cars and Prototypes
179	Lista dei Premi List of Prizes
180	La Sede Villa d'Este / Villa Erba The Location Villa d'Este / Villa Erba
184	Regolamento Regulations
190	Sigla editoriale Imprints



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

2011



PREFAZIONE

FOREWORD

Cari Partecipanti e Amici del Concorso d'Eleganza Villa d'Este,

Vi porgiamo un cordialissimo benvenuto al Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2011. Siamo lieti che siate venuti così numerosi per ammirare insieme a noi le esclusive automobili d'epoca, le straordinarie concept car e i moderni prototipi esposti all'evento di quest'anno.

Dear Participants and Friends of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este,

We would like to extend a very warm welcome to you at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2011. We are delighted that so many of you have come to join us in admiring the outstanding classic cars and exceptional concept cars and prototypes at this year's event.

Oltre a posticipare leggermente la data della nostra manifestazione, quest'anno abbiamo messo a punto anche alcune altre novità, facendo ovviamente sempre attenzione a conservare e tutelare il carattere originale e le tradizioni dell'evento. Da quando il BMW Group ha assunto il patrocinio del Concorso d'Eleganza Villa d'Este nel 1999, il nostro obiettivo è stato di migliorare costantemente la qualità del Concorso e di promuoverne la crescita. Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è attualmente uno dei concorsi più prestigiosi del mondo. Dopo essere caduto nel dimenticatoio per tre decenni, il Concorso è stato riportato alla rinascita nel 1995 al Grand Hotel Villa d'Este grazie al dott. Jean-Marc Droulers. L'ambiente esclusivo dell'evento è il risultato della selezione estremamente severa delle esclusive automobili, effettuata insieme alla FIVA, e della forte presenza internazionale. Un contributo supplementare lo apportano l'organizzazione impeccabile, il paesaggio stupendo del Lago di Como, i numerosi partecipanti e visitatori e, naturalmente, il livello insuperato del Grand Hotel Villa d'Este dove venne organizzato il primo Concorso d'Eleganza Villa d'Este nel 1929.



Apart from the new, later date for the event, we have developed a number of innovations for you. Naturally, our primary concern is always to retain the character and tradition of the event. Since the BMW Group took over the patronage of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este in 1999 we have pursued a consistent aim of improving and expanding the Concorso. The Concorso d'Eleganza Villa d'Este is one of today's most prestigious Concours worldwide. The Concorso was brought back to life at the Grand Hotel Villa d'Este by Dr. Jean-Marc Droulers in 1995 after three decades of oblivion. The exclusive ambience of this event is due to the extremely careful selection of superior automobiles carried out in cooperation with FIVA and the strong international presence. Additional premium features are the smooth-running organisation, the wonderful landscape of Lake Como, the numerous participants and visitors, and of course the unsurpassed standard of the Grand Hotel Villa d'Este where the first Concorso d'Eleganza was originally held in 1929.



Un primo passo in questa direzione lo abbiamo compiuto nel 2002 “riscoprendo” le radici del Concorso. Infatti, dal 2002 ogni anno la competizione delle automobili d'epoca viene accompagnata, come era tradizione negli anni Trenta, da un Award per concept cars e prototipi moderni. Oltre a rendere omaggio al Concorso d'Eleganza Villa d'Este originale, questo premio valorizza l'importanza del design automobilistico. Nella tavola rotonda “Design Talk” che si tiene a Villa Erba un panel di esperti tratta i numerosi aspetti del lavoro artistico nel design.

The event underwent an initial expansion in 2002 with a return to the roots of the Concorso. We went back to the concept of the 1930s and conferred an award each year for current concept cars and prototypes alongside the competition for classic cars. As well as paying homage to the original Concorso d'Eleganza Villa d'Este, this provides a focus on automobile design. The “Design Talk” platform debate between a panel of experts at the Villa Erba develops the very diverse theme of artistic design.

Negli ultimi anni, alla vigilia dell'evento, nell'ambito della manifestazione "Ways of Elegance" avevamo offerto un giro lungo il Lago di Como e i suoi dintorni. Quest'anno abbiamo ampliato il nostro programma. Alcuni di Voi hanno già partecipato negli ultimi giorni al nostro Grand Tour Villa d'Este in Toscana e colto l'occasione per fare la conoscenza di un'altra bellissima regione dell'Italia. Ringraziamo Costantino Franchi e il suo team 2fast4you per la gentile assistenza.

Un'altra novità Vi attenderà sabato sera. In collaborazione con la RM Auctions, per la prima volta in occasione del Concorso d'Eleganza Villa d'Este avrà luogo anche un'asta. L'asta è limitata a circa 30 vetture di alta classe.

Over the past two years, we have organised an excursion along the shores of Lake Como entitled "Ways of Elegance" directly before the commencement of the event. This year we have extended this prelude to the Concorso. Some of you have already taken part in our Grand Tour Villa d'Este through Tuscany in the past few days and this has enabled you to get to know another wonderful part of the Italian countryside. We would like to extend our thanks to Costantino Franchi and his 2fast4you team for the fantastic support they have provided.

Another innovation awaits you on Saturday evening. An auction will be held during the Concorso d'Eleganza Villa d'Este for the first time, in association with RM Auctions. This will be restricted to some 30 high-class vehicles.



Quest'anno, il paese che ci ospita, l'Italia, celebra i 150 anni dell'unità nazionale. Credo che non vi sarebbe un ambiente più adatto per la nostra cena di sabato sera che Villa Antica, la casa paterna di Luchino Visconti il quale, con il suo film del romanzo "Il Gattopardo" creò un monumento cinematografico del Risorgimento e si lasciò ispirare nelle scenografie del film dalla villa sul Lago di Como. Il tema dell'edizione di quest'anno del Concorso non sono gli affascinanti anni Sessanta dell'Ottocento, ma la stessa epoca del Novecento, dunque il periodo in cui il BMW Group introdusse la "Nuova Classe" che, 50 anni fa, creò la base per l'evoluzione attuale dell'azienda. Un altro anniversario è il 75° compleanno della BMW 328 che fece furore già nel 1936 in occasione del proprio debutto e influenzò profondamente i valori del marchio nelle automobili BMW.

This year our host country Italy is celebrating the landmark 150th anniversary of national unification. There could be no better venue for our dinner on the Saturday evening than the Villa Antica, the parental home of Luchino Visconti, who established a movie monument with his screen interpretation of the epic novel *The Leopard* celebrating the Risorgimento (Resurgence around unification). He based the film closely around the villa on the shores of Lake Como. However, the theme of this year's Concorso is not the stirring period around the 1860s but the epoch of the same name in the 20th century. This period formed the foundation stone for today's development of the BMW Group with the launch of the so-called "Neue Klasse" 50 years ago. Another anniversary is the 75th birthday of the BMW 328. This car created a sensation when it was launched in 1936 and subsequently defined the brand values of BMW automobiles.



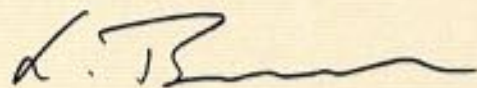


CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

2011

L'evento di sabato al Grand Hotel Villa d'Este è riservato ai partecipanti, ai rappresentanti dei media e agli ospiti invitati, ma già sabato e domenica il Concorso apre le proprie porte al pubblico nel parco di Villa Erba. Noi siamo orgogliosi che circa cinquanta delle automobili classiche più belle del mondo, costruite nel periodo tra gli anni Venti e gli anni Settanta, e approssimativamente dodici concept cars e prototipi moderni faranno venire il batticuore al pubblico durante la visita della mostra e in occasione della parata. Diverse mostre speciali, come le esposizioni dei marchi BMW, MINI e Rolls-Royce Motor Cars, completeranno questo esclusivo evento automobilistico e sociale che verrà portato avanti anche nei prossimi anni, dando seguito così alla collaborazione tra il BMW Group e il Grand Hotel Villa d'Este.

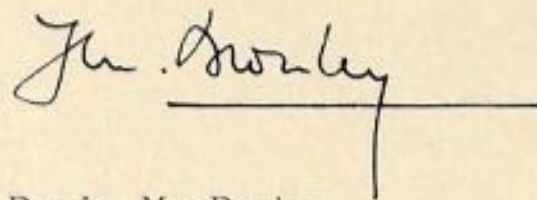
Vi auguriamo un bellissimo Concorso d'Eleganza e un fine settimana indimenticabile sulle rive del Lago di Como!



Karl Baumer
President of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este,
Head of BMW Group Classic, BMW Museum and BMW Welt

While the Saturday will continue as a closed event in the Grand Hotel Villa d'Este reserved for the participants, the media and the invited guests, the Concorso will be opened up to the general public in the park of the nearby Villa Erba on Saturday as well as Sunday. On Saturday, we will present a Motorcycle Concours to the public for the first time. We are proud that around 50 of the world's most beautiful classic automobiles will make the hearts of visitors beat a little faster as they see the exhibition and watch the parade of automobiles. They will range from the 1930s to the 1970s and there will also be around a dozen of the latest concept cars and prototypes. Special shows and exhibitions of the brands BMW, MINI and Rolls-Royce Motor Cars supplement this premium event focusing on automobile history with an exclusive social dimension. The cooperation between the BMW Group and the Grand Hotel Villa d'Este is set to continue in future years.

We would like to take this opportunity to wish you a truly wonderful Concorso d'Eleganza and an unforgettable weekend on the banks of Lake Como!



Dott. Jean-Marc Droulers
President & Chief Executive Officer,
Villa d'Este S.p.A.

PROGRAMMA

Venerdì 20 Maggio 2011

- 10.00 - 19.00 Arrivo dei partecipanti e altri ospiti
Check-in al Grand Hotel Villa d'Este e
check-in tecnico FIVA
- 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
Giacca e cravatta

Sabato 21 Maggio 2011 - 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.
Valutazione delle vetture da parte della Giuria
- 12.00 - 14.00 Pranzo a buffet, Grand Hotel Villa d'Este
- 14.30 - 17.30 Parata nei giardini del Grand Hotel
Villa d'Este davanti alla Giuria ed al pubblico.
Cerimonie di consegna: "Coppa d'Oro
Villa d'Este" e premi speciali destinati
alle Vetture d'Epoca
- dalle 19.10 Trasferimento in barca per la serata a tema
19.30 Cocktail
20.30 Asta organizzata da RM Auctions
20.30 Cena "I favolosi anni '60"
- Costantemente Servizio di trasferimento in barca
durante la serata per tornare al Grand Hotel Villa d'Este

PROGRAMME

Friday, 20th May 2011

- 10.00 - 19.00 Arrival of the Entrants and Guests
Check-in at the Grand Hotel Villa d'Este and
FIVA technical check-in
- 17.00 - 18.00 Entrants' Briefing,
Grand Hotel Villa d'Este
- 19.30 BMW Group Cocktail,
Grand Hotel Villa d'Este
- 20.15 Inaugural Dinner, Grand Hotel Villa d'Este
Jacket and tie

Saturday, 21st May 2011 - Only for Entrants and Invited Guests

- 09.30 - 14.30 Exhibition of the cars in the grounds of the
Grand Hotel Villa d'Este.
Public Referendum on 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 - 17.30 Parade on the terrace of the 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
- from 19.10 Boat shuttle to the evening location
19.30 Cocktail
20.30 Auction staged by RM Auctions
20.30 Dinner "Swinging sixties"
- Continuous Boat shuttle back to the
Grand Hotel Villa d'Este

Domenica 22 Maggio 2011 - Giornata aperta al pubblico

- 07.45 - 09.00 Trasferimento di tutte le vetture a Villa Erba
- 10.00 - 14.30 Presentazione delle vetture a Villa Erba. Esame delle vetture da parte della Giuria. Referendum pubblico per il "BMW Italia Trophy" destinato alle Vetture d'Epoca e per il "Concorso d'Eleganza Design Award" destinato alle Concept Cars e i Prototipi
- 12.00 - 14.00 Pranzo a Villa Erba
- 14.30 - 17.30 Parata delle vetture davanti alla Giuria ed 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
- 17.30 Rientro al Grand Hotel Villa d'Este. Esposizione dei vincitori di categoria per le Vetture d'Epoca sulla terrazza del Grand Hotel Villa d'Este
- 20.00 Cena di gala, Grand Hotel Villa d'Este
Abito da sera
Cerimonia di consegna per il "BMW Group Trophy" "Best of Show by the Jury"
- 23.00 Musica e danze in Sala Colonne

Lunedì 23 Maggio 2011

Partenze individuali dal Grand Hotel Villa d'Este dopo colazione
(Il programma potrà subire cambiamenti)

Sunday, 22nd May 2011 - Public Day

- 07.45 - 09.00 Transfer of all cars to the Villa Erba
- 10.00 - 14.30 Exhibition of the cars at the Villa Erba. Inspection of the cars by the Jury. Public Referendum on the "BMW Italia Trophy" for Historic Cars and the "Concorso d'Eleganza Design Award" for Concept Cars & Prototypes
- 12.00 - 14.00 Lunch, Villa Erba
- 14.30 - 17.30 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
- 17.30 Transfer back to the Grand Hotel Villa d'Este. Exhibition of class winners on the terrace of the Grand Hotel Villa d'Este
- 20.00 Gala Dinner, Grand Hotel Villa d'Este
Black tie
Award ceremony for the "BMW Group Trophy" "Best of Show by the Jury"
- 23.00 Dance the night away, Sala Colonne

Monday, 23rd May 2011

Individual departure from the Grand Hotel Villa d'Este after breakfast
(This programme may be subject to changes)

PATRONO PATRON



Ian Robertson

Ian Robertson
Member of the Board of Management of
BMW AG

COMITATO ORGANIZZATORE ORGANISING COMMITTEE

Dr. Ralf Rodepeter
BMW Group Classic

Dr. Caroline Schulenburg
BMW Group Classic

Emila Maurer
BMW Group Classic

Manfred Grunert
Press Office, BMW Group

Andrea Frignani
Press Office, BMW Group Italia

Victoria Bennett
Rolls-Royce Motor Cars

Danilo Zucchetti / Isabella Brusco
Grand Hotel Villa d'Este

Vanessa Staffa
Organisation Services

George Ioannides
FIVA Steward

Dominik Fischlin
Consultant

Simon Kidston
Consultant / Speaker



Simon Kidston

COMITATO ESECUTIVO EXECUTIVE COMMITTEE

Karl Baumer
President of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este,
Head of BMW Group Classic, BMW Museum and BMW Welt

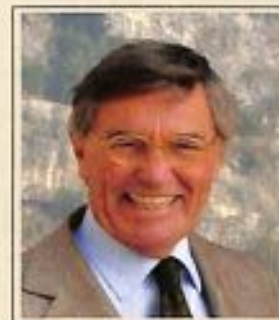
Dott. Jean-Marc Droulers
President & Chief Executive Officer,
Villa d'Este S.p.A.

Lorenzo Ramaciotti
President of the Jury

Horst Brüning
President FIVA



Karl Baumer



Dott. Jean-Marc Droulers

COMITATO D'ONORE HONORARY COMMITTEE

Leonardo Carioni
Presidente della
Provincia di Como

Simona Saladini Borra
Sindaco di Cernobbio

Leonardo Fioravanti
Presidente del Gruppo
Carrozzeri Autovetture ANFIA,
Vice Presidente dell'ANFIA

Eugenio Razelli
Presidente dell'ANFIA

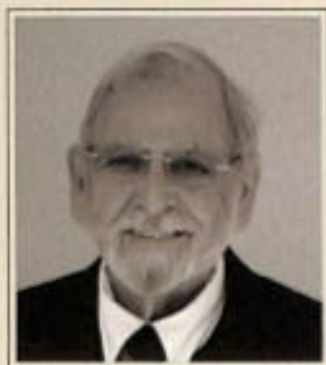
Salvatore Pistola / Walter Walcher
Presidenti Onorari dell'UNRAE

Enrico Gelpi
Presidente dell'Automobile Club d'Italia

GIURIA JURY



Lorenzo Ramacciotti



Robert Cumberford



Winston Goodfellow



Hideo Kodama

E' anche grazie alla Giuria che il Concorso d'Eleganza ha raggiunto i livelli di qualità che gli sono riconosciuti. Le linee guida che caratterizzano la composizione di questo gruppo eminente areopago (composto di soli sette membri) sono la loro internazionalità, le loro svariate competenze tutte di alto livello e la loro consolidata esperienza. La provenienza dei componenti della Giuria da diverse parti del mondo (Europa, America e Asia) unitamente al loro diverso background professionale (designer, giornalisti ed organizzatori di eventi di stampo classico) consentono una visione ampia e cosmopolita sulle vetture in concorso. La continuità nel tempo – diversi giurati prendono infatti parte al Concorso da quando questo è stato rivitalizzato nel 1999 – garantisce, anno dopo anno, la costanza nei criteri di giudizio.

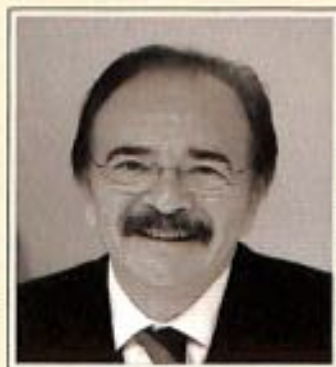
The Jury is part of the reason why the Concours d'Elegance has achieved the quality levels for which it is recognised. The criteria applied to its composition are that it should be a small group with an international makeup, different skills and consolidated experience. The origins of its members (from different European countries, America and Asia) combined with their varied professional backgrounds (designers, journalists and organisers 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 standardised judging criteria from year to year.

La Giuria è presieduta da **Lorenzo Ramaciotti**, oggi Direttore del Design presso il Gruppo FIAT dopo 15 anni passati alla direzione del Design Pininfarina, ed è composta da **Charles Lord March**, organizzatore del Goodwood Festival of Speed e del Goodwood Revival Meeting, **Patrick le Quément**, prima Direttore del Design Renault ed ora libero consulente, **Harm Lagaay** (già Direttore del Design per Ford, BMW e Porsche), **Winston Goodfellow**, giornalisti e storici dell'auto, da **Robert Cumberland**, editorialista e critico di car design e **Hideo Kodama**, designer e grafico, contando sul supporto di **Carlo Otto Brambilla**, giornalista e Segretario della Giuria. Il Concorso di Villa d'Este vuole essere un vero concorso dell'eleganza, focalizzando in modo particolare il proprio giudizio sul valore estetico delle vetture concorrenti edifferenziandosi, così, da altri eventi, altrettanto prestigiosi. Le automobili sono, quindi, giudicate, soprattutto per l'impatto che suscitano e per l'importanza che il loro stile ha avuto nella loro epoca.

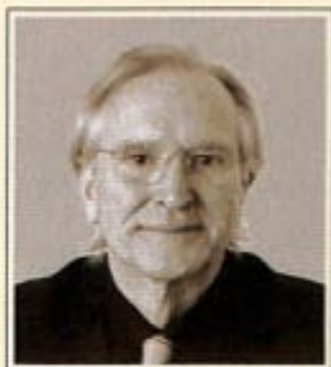
"La giuria giudica le vetture esaminando una serie precisa di elementi – spiega Lorenzo Ramaciotti – ma il giudizio finale non può che venire da un'emozione soggettiva. Le riunioni della giuria sono sempre molto animate, si discute a lungo per arrivare a una scelta dei vincitori ampiamente condivisa".

The judging panel is chaired by **Lorenzo Ramaciotti** who is now Head of Design with the Fiat Group after 15 years at the helm of design with Pininfarina. It comprises **Charles Lord March** (organiser of the Goodwood Festival of Speed and the Goodwood Revival Meeting), **Patrick le Quément** (former Head of Design at Renault and now management consultant), **Harm Lagaay** (former Head of Design at Ford, BMW and Porsche) and **Winston Goodfellow** (journalist and car historian), **Robert Cumberland** (author and car design critic) and **Hideo Kodama** (designer and graphic artist) supported by **Carlo Otto Brambilla** (journalist) as Secretary to the Jury. The Concorso d'Eleganza Villa d'Este is intended to be a true contest of elegance, focusing in particular on the aesthetic 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 judgment 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."



Patrick le Quément



Harm Lagaay



Charles Lord March



Carlo Otto Brambilla



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

709 UXC

L'ARTISTA BRIAN JAMES

THE ARTIST BRIAN JAMES

Sono nato nel 1947 a Birmingham. Il centro dell'industria dei motori della Gran Bretagna destò il mio amore per le automobili. Ho studiato disegno grafico al Birmingham Art College dove ho creato anche l'iconico Union Jack sulla bombetta.

Dopo un breve impiego come direttore artistico, nel 1977 iniziai a lavorare come illustratore freelance alla Meiklejohn Illustration e seguii in questa posizione diverse importanti campagne pubblicitarie della British Airways, della Jaguar e della Volkswagen. Successivamente mi dedicai alle belle arti e pubblicai delle opere in Europa e negli USA.

I miei interessi principali sono gli anni Venti e Trenta, incluse le automobili. Io lavoro in uno stile cromatico liscio, ispirato all'art déco, di norma utilizzo colori acrilici su tela. Il mio obiettivo è di catturare l'effetto della luce sulla vettura in una determinata situazione; ho esposto le mie opere all'International Historic Motorsport Show.

Sono orgoglioso di aver realizzato la locandina del Concorso d'Eleganza Villa d'Este e le illustrazioni riprodotte nell' Annuario dal 2009.



I was born in 1947 and grew up in Birmingham. The centre of the British motor industry inspired a love of cars. I studied graphic design at Birmingham Art College where I designed the iconic Union Jack on a Bowler.

After a stint as an art director, I became a freelance illustrator at Meiklejohn Illustration in 1977 where I worked on major advertising campaigns for British Airways, Jaguar and Volkswagen, before entering fine art with work published in Europe and the US.

My interests focus on the 1920s-30s – including cars. I work in an art-deco flat colour style and more traditionally in acrylic on canvas. My aim is to capture the effect of light on the vehicle in a period setting and I have exhibited at the International Historic Motorsport Show.

I am proud and privileged to have produced the key visual for the Concorso d'Eleganza Villa d'Este and the illustrations for the Yearbook since 2009.

VETTURE D'EPOCA

HISTORIC CARS

- CLASSE A** Cielo chiuso
Closed for comfort
- CLASSE B** Cielo aperto
Open sky
- CLASSE C** L'eleganza anni cinquanta – automobili per la jet set
Fifties chic – cars for the jet set
- CLASSE D** Un nuovo inizio – piccole auto, grandi prestazioni
A new dawn – small car, big performance
- CLASSE E** Lo stile degli "Swinging sixties"
Swinging sixties style
- CLASSE F** La nascita delle supercar
The birth of the supercar
- CLASSE G** Creatività sorprendente
Masters of creativity
- CLASSE H** Colore e velocità – i miti delle corse del secondo dopoguerra
Colour and speed – post-war racing icons

Quarant'anni di creatività nell'automobilismo, dagli anni Trenta all'inizio degli anni Settanta, vengono presentati attraverso le otto Classi storiche del Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2011. Questa collezione di 54 automobili illustra l'arte dei carrozzieri, l'ispirazione dei designer e le visioni degli ingegneri attraverso esemplari unici e modelli della produzione di serie, vetture sportive da corsa e concept car messe a punto per i saloni. Sulle rive del Lago di Como, le eleganti e sofisticate berline e cabriolet degli anni Trenta si affiancano ad automobili che hanno marcato gli inizi della storia delle supercar.

Le Classi A e B presentano l'arte dei carrozzieri degli anni Trenta e dell'inizio degli anni Quaranta, dunque il meglio della produzione dell'Italia, dell'Inghilterra, della Francia, della Svizzera, degli USA e della Germania. Questa storia si evolve da eleganti parafranghi, comandi separati e radiatori verticali al modernismo caratterizzato da carrozzerie integrali, sviluppate a Milano e Torino. È quasi incredibile che meno di dieci anni separano la nobile Rolls-Royce Phantom II della Brewster dalla lanciata Alfa Romeo 6C 2500 SS di Bertone. Forse anche Lei ritroverà la Sua storia personale nelle leghe lavorate a mano e nel cromo luccicante.

Le Classi dalla C alla H illustrano l'epoca aurea della produzione postbellica. Il jet set era un fenomeno sociale degli anni Cinquanta e una sua conseguenza fu la costruzione di automobili superveloci, costruite senza badare a spese per soddisfare le richieste dei playboy e delle donne più glamour d'Europa. Se potessero parlare, tutte le automobili della classe C racconterebbero storie avvincenti... Le meraviglie costruite alla fine degli anni Cinquanta, contraddistinte da una tecnica di alta precisione e da una sofisticata costruzione in lega leggera, dimostrano nella Classe D come una piccola automobile era in grado di offrire delle grandi prestazioni.

La Classe E rispecchia l'innovazione della tecnologia che caratterizzò gli anni Sessanta attraverso le automobili più moderne di questa decade magica. I primi esemplari di supercar della Classe F hanno fatto decollare la fantasia di una generazione intera di giovani appassionati. In più, le affascinanti automobili della Classe G offrono altri modelli esotici. Un'esotica DAF, una BMW Coupé molto rara, una fantastica Chapron Citroën. Il vero studioso della storia e della cultura dell'automobile si rende conto che c'è sempre un altro tesoro da scoprire. La Classe H presenta sette icone da corsa del periodo postbellico provenienti dall'Europa e dagli USA.

Automotive creativity from the 1930s to the 1970s is shown in the eight historic classes at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2011. This collection of 54 cars tells the coachbuilder's art, the stylist's inspiration and the engineer's vision, showcasing one-offs and production models, racing sports cars and motor-show concepts. On the shores of Lake Como, elegant, patrician saloons and drop-heads of the 1930s rub shoulders with cars that launched the supercar story.

Classes A and B celebrate luxury coachbuilding from the 1930s and early 1940s, the best from Italy, England, France, Switzerland, the USA and Germany. This story plots the move away from separate flowing wings and commanding upright radiators to the full-bodied modernism emanating from Milan and Turin. Strange to think that less than ten years separate Brewster's noble Rolls-Royce Phantom II from Bertone's sleek Alfa Romeo 6C 2500 SS. But perhaps you will find your own story in the hand-crafted alloy and gleaming chrome.

Classes C to H illuminate the golden era of post-war production. The Jet Set was a social phenomenon of the 1950s that generated its own super-fast, super-stylish automobiles where cost was no object for the playboys and glamour girls of Europe. Surely, each of the cars in class C must have colourful tale or two to tell. Finely-tuned, highly-strung lightweight wonders from the 1950s in Class D present small cars delivering big performance.

Class E charts the ascendancy of technology in the 1960s through the most stylish cars of that magic decade. Cars like the pioneer supercars in class F fuelled the fantasies of a generation of young fans. And the fascinating cars of Class G provide yet more exotica for your delight. An exotic DAF, a rare production BMW Coupé, a fabulous Chapron Citroën. True students of automobile history and culture realise that there is always another gem out there. The final Class H presents seven spectacular post-war racing icons from Europe and the USA.



CLASSE A

CLASS A

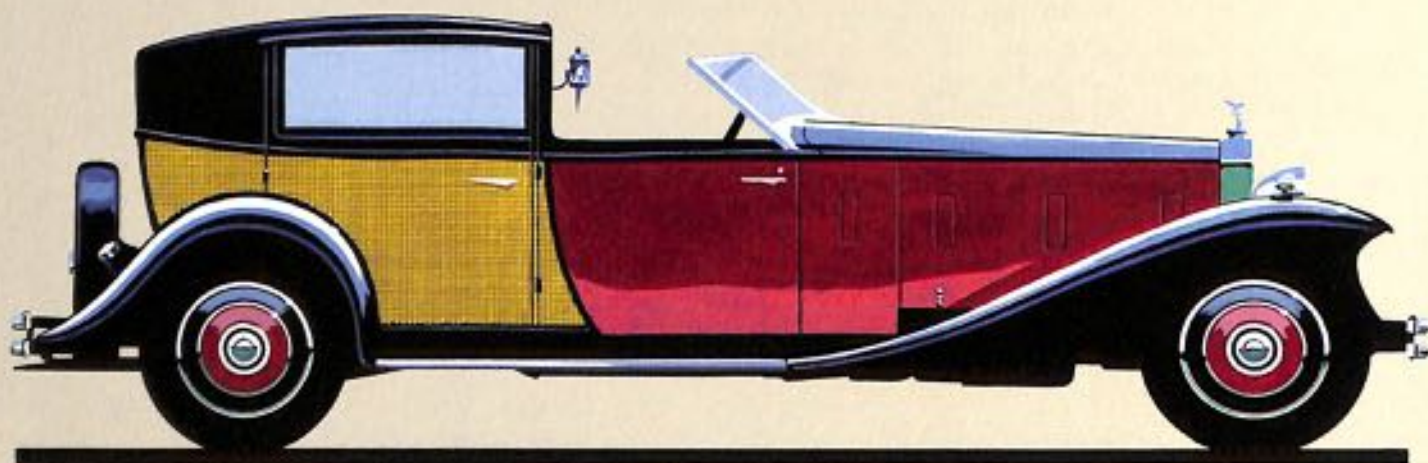
CIELO CHIUSO

Questa categoria illustra il passaggio della berlina chiusa a quattro porte (e della carrozzeria del coupé a due porte) nel mondo delle auto di lusso su un periodo di dieci anni, dall'inizio degli anni Trenta fino all'inizio della Seconda Guerra Mondiale. La formalità spigolosa di alcune auto degli anni Trenta contrasta con le curve abbondanti di fine decennio, quando i carrozzieri iniziarono a sperimentare con i concetti aerodinamici, per quanto un'ispezione più attenta degli interni raffinati di queste sontuose auto dimostri quanto fossero già avanzate le idee di lusso, per i pochi fortunati che potevano permetterselo, in una tecnologia che aveva appena trent'anni.

CLOSED FOR COMFORT

This class shows the development of the closed four-door saloon (and two-door coupe body-work) in the world of luxury cars over a time span of ten years, from the early 1930s to just after the beginning of World War II. The angular formality of certain 1930s cars contrasts with swooping curves at the end of the decade as coachbuilders began to experiment with aerodynamic concepts but close inspection of the refined interiors of these sumptuous cars shows how advanced ideas of luxury had already become – for the lucky few who could afford it – in a technology that was barely thirty years old.

No. 02:
ROLLS-ROYCE PHANTOM II (1933)



6 cilindri, 7668 cc
Carrozzeria: Special Town Car, Brewster
Concorrente: Norbert Seeger (FL)

Tra il 1920 e il 1931 la Rolls-Royce aveva una fabbrica satellite a Springfield (Massachusetts, USA), in cui furono costruite prima le Ghost e poi le Phantom per il mercato locale. Brewster era uno dei carrozzieri preferiti, ma ai tempi della Phantom II, con il differenziale con coppia conica ipoide, l'intera produzione di automobili fu nuovamente trasferita a Derby: infatti per il pubblico americano solo le Rolls-Royce costruite in Inghilterra potevano fregiarsi di quell'allure di snobismo che caratterizzava il marchio. I carrozzieri Brewster di Long Island erano i principali rappresentanti e fornitori di carrozzerie della Rolls-Royce in America, e offrivano 28 diversi stili, tra i quali quello della Sedan de Ville era uno dei più aggraziati. Fu realizzata come regalo per la fidanzata dell'erede di un impero di macchine per ufficio: con gli interni in oro e il parabrezza a "v" di grande effetto era certamente una vettura di lusso, ma molto meno formale rispetto all'offerta tradizionale. Costava 30.000 dollari, ed era quindi l'automobile più costosa costruita nel mondo nel 1933. Si trova ancora in condizioni originali.

Between 1920 and 1931, Rolls-Royce had a satellite factory in Springfield Massachusetts where it built Ghosts and then Phantoms for the local market. Brewster was one of the favoured coachbuilders but by the time of the Phantom II, with its hypoid bevel differential, all car production had transferred back to Derby; the 'snob' factor required that for American customers the only 'true' Rolls-Royce was one made in England. The Long Island coachbuilders Brewster were the main agents and body suppliers for Rolls-Royce in America, offering 28 different styles with this Sedan de Ville being one of the most graceful. It was built for the heir to a business-machine empire as a present for his fiancée and with its gold interior fittings and dramatic 'v' wind shield it easily met his requirements for a formal car that was a lot less stuffy than the standard offerings. It cost \$30,000 and was the most expensive car built anywhere in 1933. It is still in very original condition.

No. 04:
DELAGE D8 105 S (1935)



8 cilindri, 3570 cc
Carrozzeria: Coupé, Autobineau
Concorrente: Alex Vazeos (GR)

La prima Delage con motore ad otto cilindri in linea, presentata nel 1929, rafforzò l'immagine della casa come uno dei più raffinati produttori di automobili di lusso degli anni Trenta, con un nome romantico forgiato sia in pista che nei concorsi. Anche dopo essere stata assorbita dalla Delahaye nel 1935, la Delage riuscì a mantenere la propria individualità con automobili come questa stravagante D8. Unica sopravvissuta dei quattro esemplari prodotti da Autobineau con la bella carrozzeria aerodinamica di tipo berlina a due porte, questa 105 S ad otto cilindri costò al suo primo proprietario, un marinaio bretone in pensione che fece fortuna con gli apparecchi radio, 75.000 franchi. Tra le caratteristiche avanzate di cui dispone si possono citare la doppia accensione, 16 teste candela, freni Bendix completamente idraulici, cambio Cotal con preselettore e telaio ribassato. Con una potenza al freno di 115 CV, la Delage D8 105 S poteva raggiungere circa 160 km/h.

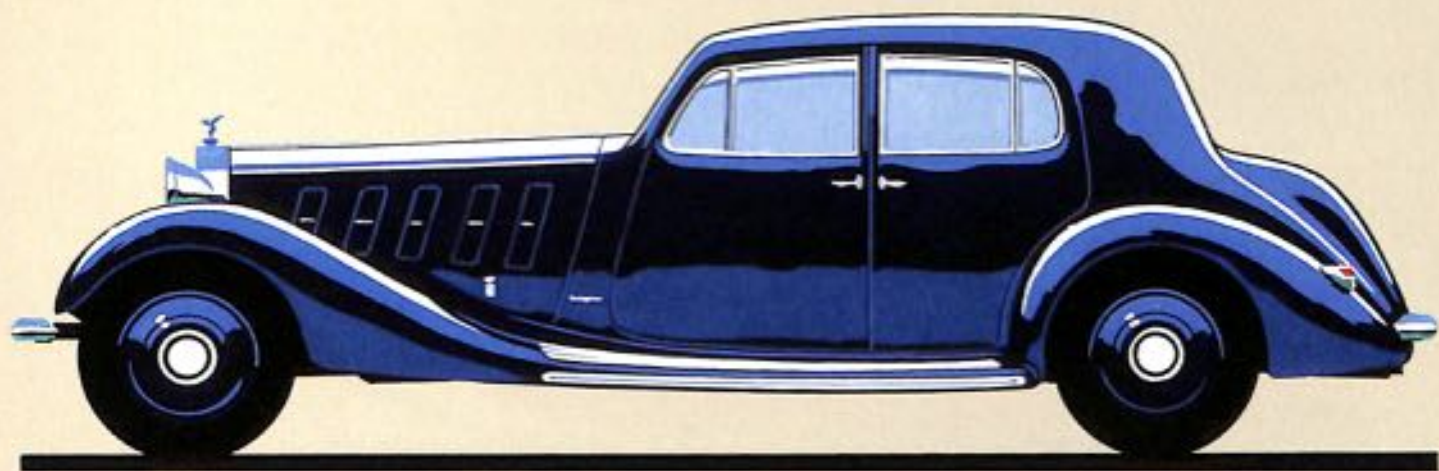
The first of the straight-eight engined Delage cars was seen in 1929 and confirmed the firm's reputation as one of the finest French luxury makes of the 1930s with a romantic name forged both on the race tracks and concorso arena. Even after Delage was absorbed by Delahaye in 1935 it managed to maintain its individuality with cars like this exotic D8. The only survivor of four examples produced by Autobineau with this handsome streamlined two-door saloon body the eight-cylinder 105 S would have cost its first owner, a retired sailor from Brittany who made his fortune from radio sets, 75,000 French francs. Among its advanced features were a twin ignition, 16 plug head, fully hydraulic Bendix brakes, a Cotal pre-selector type gearbox and an underslung chassis. On 115 bhp the Delage D8 105 S could achieve almost 100 mph.

No. 06:

ROLLS-ROYCE PHANTOM II (1935)

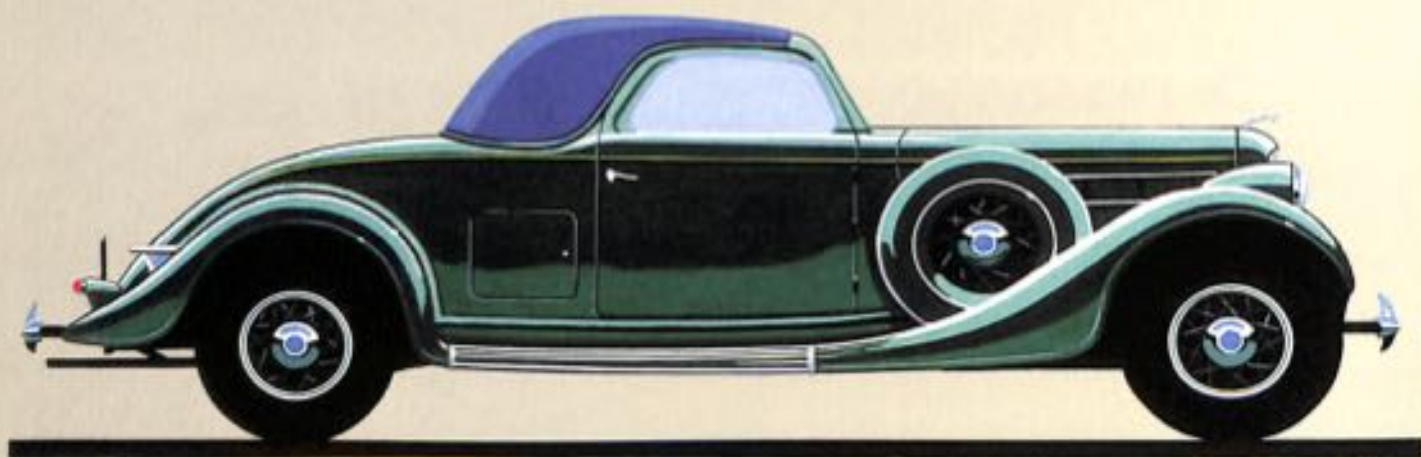
L'enorme Phantom II, che veniva fornita dalla Rolls-Royce solo come telaio, rappresentava un vero e proprio sogno per i carrozzieri degli anni Trenta, sebbene poche siano state carrozzate fuori dalla Gran Bretagna. Questa vettura è una delle due Phantom II disegnate e costruite da Battista Pinin Farina presso lo stabilimento di Corso Trapani a Torino, quando l'azienda, ancora agli esordi, realizzava automobili per singoli clienti su un'ampia gamma di telai diversi. È l'auto che ha segnato l'inizio della collaborazione tra Rolls-Royce e Pinin Farina, che sarebbe culminata 45 anni dopo nella Camargue coupé. Spinta da un motore da 7668 ccm con valvole in testa, la Phantom II si presentava come un'auto da turismo eccezionalmente raffinata e alquanto veloce, con la sua carrozzeria italiana molto meno sobria rispetto al classico design inglese, che presenta numerose somiglianze con i famosi modelli disegnati da Pinin Farina per Lancia negli anni Cinquanta.

The enormous Phantom II, which was supplied in chassis form only by Rolls-Royce, was a dream for coachbuilders in the 1930s although few were bodied outside Great Britain. This car is one of two Phantom IIs styled and built by Battista Pinin Farina at his Corso Trapani workshops in Turin in the early days of his business when he built cars for individual customers on a wide variety of different chassis. This car marked the beginning of a relationship between Rolls-Royce and Pinin Farina that culminated 45 years later in the Camargue coupé. Powered by a 7668 cc engine with overhead valves, the Phantom II would have made a superbly refined and quite fast touring car with Italian bodywork that was much less sober than the usual English designs and had certain similarities with famous Pinin Farina designs for Lancia produced in the fifties.



6 cilindri, 7668 ccm
Carrozzeria: Berlina, Pinin Farina
Concorrente: Benito Paladini (I)

No. 08:
LINCOLN K SERIES V12 (1935)

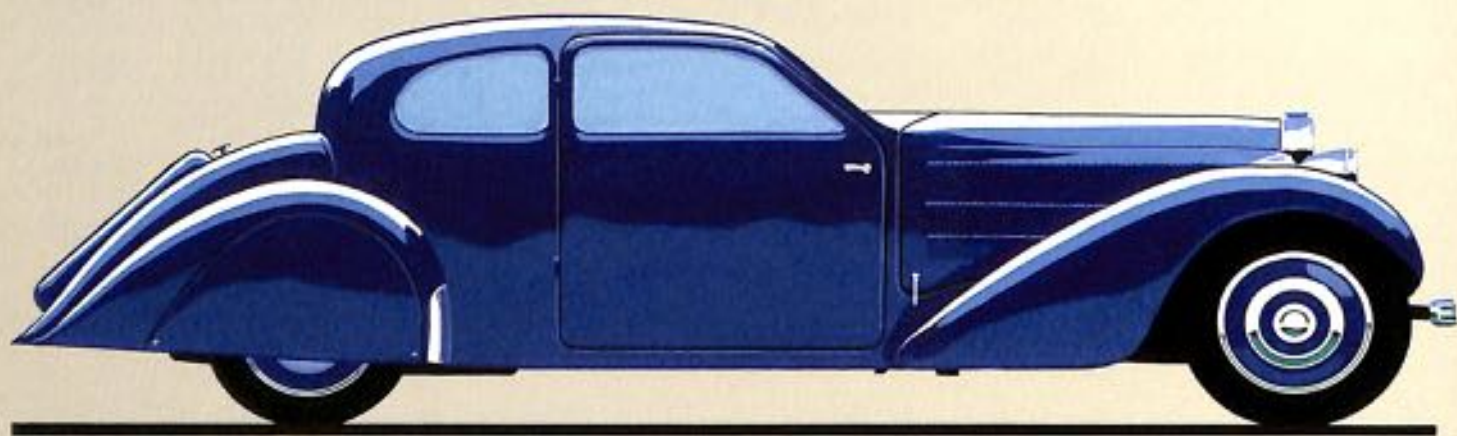


12 cilindri, 4140 ccm
Carrozzeria: Coupé, Le Baron
Concorrente: Peter Heydon (USA)

Le grandi Lincoln Serie K furono prodotte dal 1931 al 1933, auto dell'epoca della depressione concepite per competere con le Packard e Cadillac multicilindro in un mercato delle auto ultra-lusso in crisi. Il proprietario del marchio Lincoln era Ford ed era supportato con entusiasmo da Edsel Ford, figlio del fondatore Henry. Edsel Ford promosse un'immagine esclusiva e costosa per la Lincoln, venduta a un prezzo dieci volte superiore rispetto a una Ford standard. Gli acquirenti erano i più benestanti e influenti personaggi della società dell'epoca, incluso il Presidente degli Stati Uniti Franklin D. Roosevelt, che ne usò una come auto ufficiale della sua campagna e ne possedeva una delle ultime prodotte. Un 12V da 152CV diventò standard nel 1933 e fu in seguito maggiorato a 6,3 litri per dare una concreta superiorità rispetto alla più economica e più borghese Lincoln Zephyr, con la sua carrozzeria di fabbrica. Tutti i più grandi nomi della carrozzeria americana hanno lavorato sul telaio della Lincoln serie K, inclusi Dietrich, Brunn e, ovviamente, Le Baron, un nome risalente agli inizi del commercio di vetture a New York.

The great K Series Lincolns were produced from 1931 to 1933, depression era cars designed to take on the multi-cylindered Packards and Cadillacs in a dwindling super-luxury car market. Ford owned the Lincoln marque and the brand was enthusiastically supported by Edsel Ford, son of the company founder Henry. He fostered a high priced, exclusive image for Lincoln that sold at ten times the cost of a standard Ford. They sold to the wealthiest and most influential people in society, including US President Franklin D. Roosevelt who used one as a campaign car and owned one of the very last to be produced. A 150 bhp V12 became standard in 1933 and was later up-rated to 6.3 litres to give it decisive superiority over the cheaper, more middle class Lincoln Zephyrs with their factory bodywork. All the great American coachbuilding names worked on this K series Lincoln chassis including Dietrich, Brunn and of course Le Baron a name that went back to the early days of the carriage trade in New York.

No. 10:
BUGATTI 57 VENTOUX (1937)

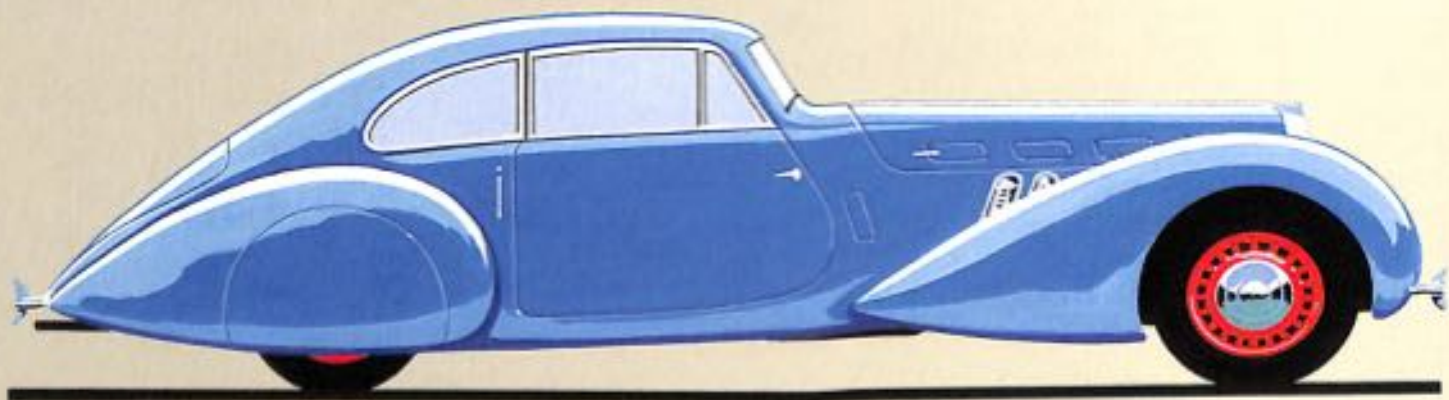


8 cilindri, 3257 ccm
Carrozzeria: Coach, Bugatti
Concorrente: Andrea Capra (CH)

La Tipo 57, concepita come autovettura da strada, era disponibile con una serie di eleganti carrozzerie, tre delle quali realizzate direttamente dalla Bugatti, altre invece costruite da carrozzieri esterni. La Ventoux, disegnata da Jean Bugatti e dedicata ad un monte delle Alpi francesi, era una delle tre, ed era equipaggiata con i motori ad otto cilindri in linea divenuti il marchio di fabbrica della casa automobilistica nei Grand Prix nel decennio precedente. L'impiego di cuscinetti a strisciamento invece di quelli rulli a rendeva questi motori molto più semplici da riparare rispetto ai propulsori montati sulle precedenti Bugatti Tipo GP, mentre i pignoni sempre in presa consentivano ormai l'utilizzo del cambio a quattro rapporti anche ai piloti meno esperti. Le prime automobili, come questa, avevano il motore montato in maniera solidale rispetto al telaio a longheroni e continuavano ad utilizzare freni meccanici a leva, anacronistici ma molto efficaci, e il classico assale tubolare anteriore. Anche nella versione senza sovralimentazione, la Tipo 57 poteva raggiungere i 152 km/h con soli 3,3 litri, un dato che la poneva al vertice della classe gran turismo alla metà degli anni Trenta.

The Type 57 was conceived as a road car and came with a variety of elegant bodies, three by Bugatti in-house, others by outside coachbuilders. The Ventoux, designed by Jean Bugatti, was one of the former, named after a French Alp and powered by the straight-eight engines that had become such a trade mark of the firm's success in Grand Prix racing in the previous decade. Plain shell bearings, rather than the roller type, made these engines much easier to service than previous Bugatti GP type power units while constant mesh gears meant that expert handling of the four-speed transmission was no longer necessary. Early cars, like this one, had the engine mounted solidly to the ladder chassis and continued with anachronistic (but very effective) mechanically rod-operated brakes and classic tubular front axle. Even in un-supercharged form the type 57, on a mere 3.3 litres, would have been capable of 95 mph, a figure that put it at the top the grand touring class in the mid-1930s.

No. 12:
DELAGE D8 120 S (1938)

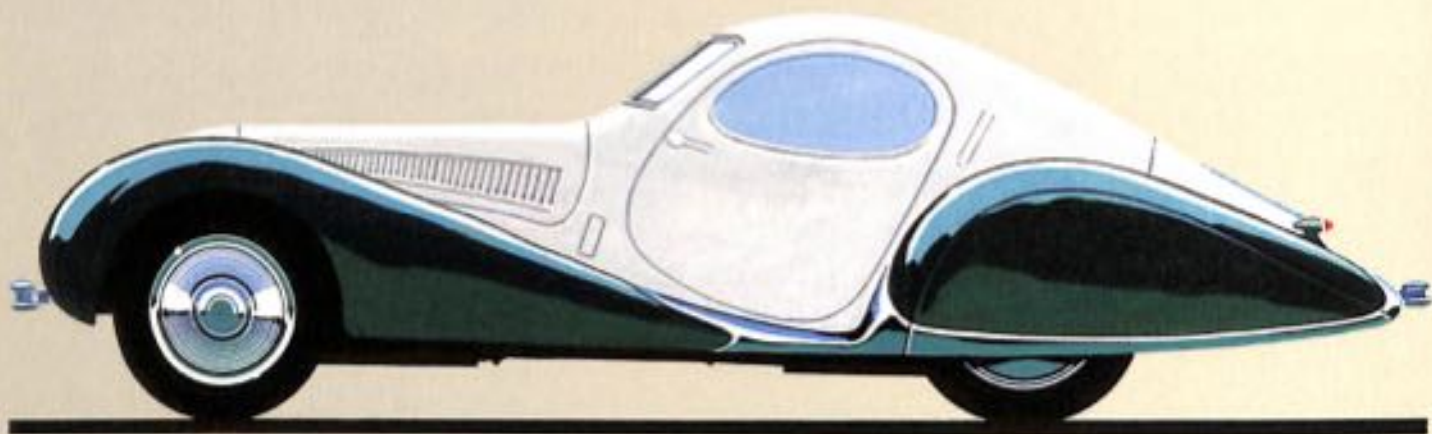


8 cilindri, 4743 ccm
Carrozzeria: Coupé, Pourtout
Concorrente: Roland D'Ieteren (B)

Alla Delage D8 120 S con 8 cilindri in linea erano destinati molti dei progetti di carrozzeria, ma questa struttura aerodinamica, costruita per esposizione al Motor Show di Parigi del 1938, deve essere stata una delle più spettacolari. È opera di uno dei più trascurati carrozzieri di Parigi, Pourtout, che lavorò su tutti i più prestigiosi telai francesi dell'epoca, e una volta fu usata dallo stesso Louis Delage. Capace di arrivare a 160 km/h, fu considerata il corrispondente della famosa Bentley Embiricos, anch'essa fabbricata da Pourtout e disegnata da un personaggio straordinario di nome Georges Paulin, un dentista part time! Durante la guerra, Paulin lavorò per i servizi segreti britannici e fu ucciso dai nazisti nel 1942.

The straight-eight Delage D8 120 S was the recipient of many handsome coachbuilt designs but this aerodynamic body, built for display at the Paris Motor Show in 1938, must be one of the most spectacular. It was the work of a now almost forgotten Parisian coachbuilder Pourtout – who worked on all the most prestigious French chassis of the day and was used for a time by Louis Delage himself. Capable of 100 mph it was considered to be the sister car to the famous Embiricos Bentley which was also built by Pourtout and designed by an extraordinary character called Georges Paulin who was also a part-time dentist! Paulin worked for British Intelligence during the war and was shot by the Nazis in 1942.

No. 14:
TALBOT-LAGO T23 (1938)

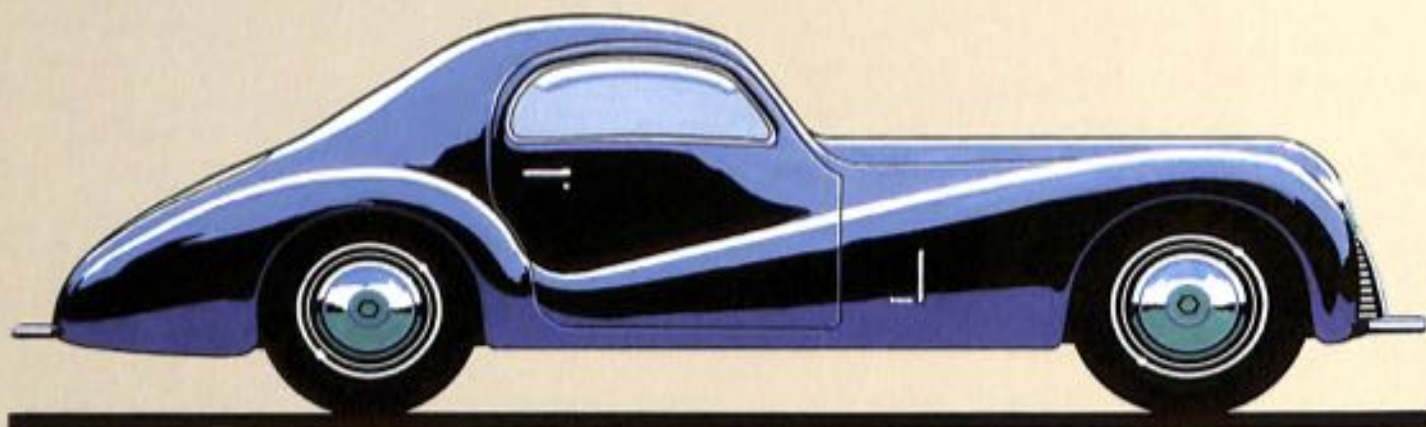


6 cilindri, 3996 ccm
Carrozzeria: Coupé Royal, Figoni & Falaschi
Concorrente: Joseph Cantore (USA)

Anthony Lago, un italiano che aveva lavorato per Isotta Fraschini e aveva contribuito allo sviluppo e alla promozione del cambio Wilson con pre-selettore in Inghilterra, entrò alla Sunbeam Talbot Darracq nel 1933 con l'intenzione di far risorgere il marchio Talbot. Pianificò di ridurre i costi e costruire auto più leggere e più veloci che avrebbe sviluppato e promosso con le corse. Il suo entusiasmo era tale che comprò l'azienda e aggiunse il suo cognome ai nomi delle auto. Assunse l'ingegnere Walter Brecchia e insieme iniziarono a lavorare sulla prima Talbot-Lago con un nuovo "sei" da quattro litri ridisegnato, con sei cuscinetti principali e una testata emisferica, per una maggiore efficienza e una migliore portata d'aria. Sui carburatori doppi Solex, il motore produceva 140 cavalli vapore. Il successo nelle corse arrivò presto – nel Gran Premio di Francia del 1935, le Talbot-Lago si piazzarono prima, seconda, terza e quinta – e questa gloria si rifletté puntualmente sulle auto da strada, come questa T23 da 4 litri con carrozzeria coupé Fioni e Falaschi, come sempre sensuale e sfuggente, un completamento naturale per questo possente e aristocratico telaio francese.

Anthony Lago, an Italian who had worked for Isotta Fraschini and helped to develop and promote the Wilson Pre-Selector gearbox in England, joined Sunbeam Talbot Darracq in 1933 with the intention of resurrecting the Talbot marque. He planned to cut costs and build lighter, faster cars that he would develop and promote through racing activity. Such was his enthusiasm that he bought the firm and attached his own moniker to the car's title. He hired engineer Walter Brecchia and together, they began work on the first Talbot-Lago with a redesigned four-litre 'six' with seven main bearings and a hemispherical head design for improved efficiency and air flow. On dual Solex carburettors, the engine produced 140 horsepower. Racing success soon followed – at the French Grand Prix in 1935 Talbot-Lagos finished first, second, third and fifth – and glory was duly reflected on to the road-going cars like this 4 litre T23 with classically sensual and wind cheating Fioni and Falaschi coupé coachwork that was a natural partner for this powerful and aristocratic French chassis.

No. 16:
ALFA ROMEO 6C 2500 SS (1942)



6 cilindri, 2443 cm
Carrozzeria: Coupé, Bertone
Concorrente: Corrado Lopresto (I)

La 6C 2500 è stata l'ultima delle grandi Alfa Romeo, disegnate su misura da Jano, prodotte in quantità relativamente limitate prima della Seconda Guerra Mondiale e subito dopo la Guerra stessa. Le versioni del dopoguerra, fabbricate fino al 1951, avevano la leva del cambio al volante, ma per il resto, a livello meccanico, erano virtualmente identiche. In effetti, queste auto avevano continuato a essere prodotte durante la guerra in pochissimi esemplari, come testimonia quest'auto. Erano prodotte in versione a due e quattro porte e tra 88 e 111CV; questa versione Super Sport poteva arrivare facilmente oltre i 160 km/h. Queste auto, con le grandi ruote da 43 cm e il motore bialbero a sei cilindri in linea, riflettevano tutti i vecchi valori di ingegneria delle aziende e costituivano una base ideale per carrozzerie esotiche sullo stile delle Touring (che rappresentavano la maggioranza) Ghia e in questo caso Bertone.

The 6C 2500 was the last of the large, bespoke Jano-designed Alfa Romeos produced in relatively small volumes before World War II and also immediately afterwards. Post-war versions – built through to 1951 – had column gear changes, but were otherwise mechanically virtually identical. In fact these cars had continued to be manufactured throughout the war in very small numbers, as this car testifies. They came with two and four-door coachwork and with between 87 and 110 bhp; in this Super Sport form they would do comfortably over 100 mph. These cars with their large 17 inch wheels and twin overhead camshaft straight-six engines reflected all the firm's old engineering values and made an ideal basis for exotic bodywork from the likes of Touring (who bodied the majority) Ghia and in this case Bertone.

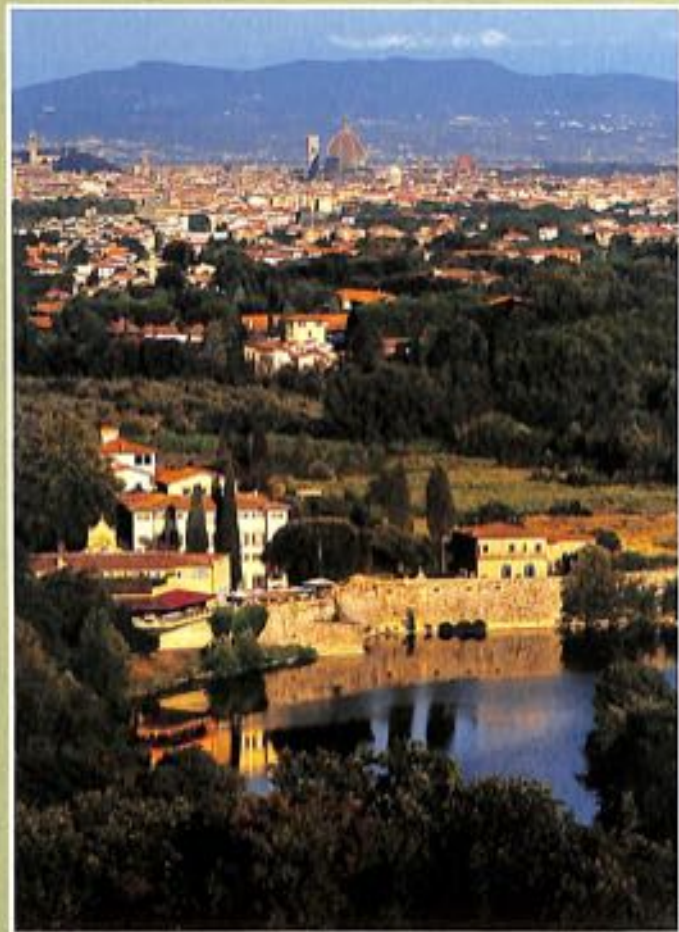






Villa La Massa

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.*

Via della Massa, 24 - 50012 Firenze Candeli - Italy
Tel. +39 055 626 11 - Fax +39 055 633 102 - info@villalamassa.it - www.villalamassa.it



THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD

CLASSE B

CLASS B

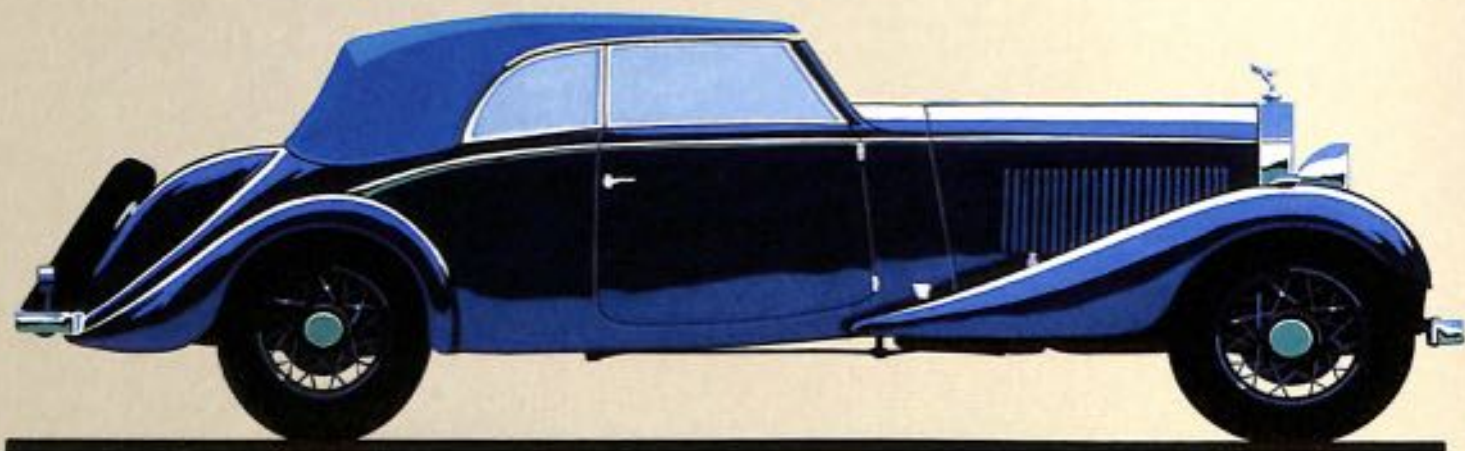
CIELO APERTO

Nonostante la privacy garantita dalle berline chiuse stesse guadagnando popolarità negli anni prima della guerra, per molti la vera gioia dell'automobilismo era andare in giro con la cappotta abbassata, mettendo guidatore e passeggeri in bella mostra, aperti ai suoni e ai profumi della natura, ma, soprattutto, creando una vetrina glamour e aggiungendo un tocco essenziale allo stile di vita di ricchi e famosi, in un'era in cui l'ostentazione del benessere era incoraggiata più che criticata. Tutte le auto presentate qui sono nomi famosi nel mondo delle auto di lusso, nonostante alcuni oggi non esistano più. Al loro meglio con la cappotta abbassata, la loro solida struttura, con la stabilità della carrozzeria indipendente dal telaio, è la base ideale per design eleganti con tetto apribile.

OPEN SKY

Although the privacy of a closed saloon was becoming more popular in the years before the war for many people the real joy of motoring came when the hood was lowered, exposing the driver and his passengers to all the sights, sounds and smells of nature but perhaps more significantly making a glamorous showcase and an essential adjunct to the life styles of the rich and famous in an era when the display of wealth was encouraged rather than frowned upon. All the cars here are famous names in the world of luxury cars although not all the names are with us today. At their best with their hoods lowered their sturdy construction, with the stability of the bodywork independent from the chassis, makes the ideal basis for elegant open topped designs.

No. 18:
ROLLS-ROYCE 20/25 (1932)

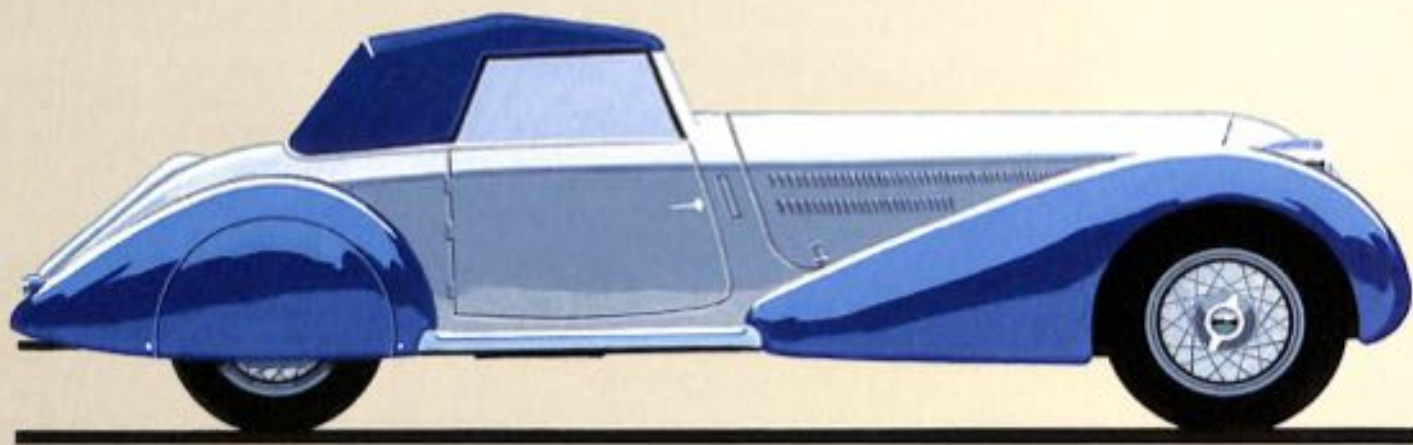


6 cilindri, 3665 cc
Carrozzeria: Drophead Coupé, Graber
Concorrente: Richard Raynsford (UK)

La 20/25 era una Rolls-Royce Twenty potenziata, una "baby" Rolls subordinata alla Phantom. Aveva un motore da 3,7 litri, maggiorato rispetto a quello della versione precedente, per far fronte all'aumento di peso delle carrozzerie. Pur ponendosi nel solco della tradizione con il suo motore a sei cilindri in linea, era dotata di un cambio di marcia centrale. Come sempre la fabbrica forniva solamente il telaio, lasciando gli acquirenti liberi di scegliere la carrozzeria, con il solo vincolo delle raccomandazioni del costruttore sul peso totale della vettura. Pur non essendo veloci, le piccole Rolls-Royce erano estremamente leggere e piacevoli da guidare, e godevano di un'ottima reputazione per la loro affidabilità. Questa 20/25 fu originariamente carrozzata nel 1932 dagli svizzeri Gangloff per un architetto ginevrino. Nel 1937 fu realizzata una nuova carrozzeria da Hermann Graber. Attualmente è considerata una delle due sole autovetture Rolls-Royce di anteguerra carrozzate Graber.

The 20/25 was an up-rated Rolls-Royce Twenty, a 'baby' Rolls subordinate to the Phantom. It had a larger 3.7 litre engine than its predecessor to keep up with the demands of bodywork that was becoming increasingly hefty. It maintained the tradition of a straight-six power unit but with centre gear change. As usual it was built only as a chassis by the factory; buyers were then free to choose a body within the factory's total weight recommendations. Though not fast cars, the small Rolls-Royce motor cars were extremely light and pleasant to drive and had a reputation for great reliability. This 20/25 was originally bodied by Gangloff the Swiss coachbuilders in 1932 for a Geneva architect. In 1937, the car was re-bodied by Hermann Graber and is today believed to be one of only two surviving pre-war Graber bodied Rolls-Royce motor cars.

No. 20:
ALFA ROMEO 8C 2300 (1932)

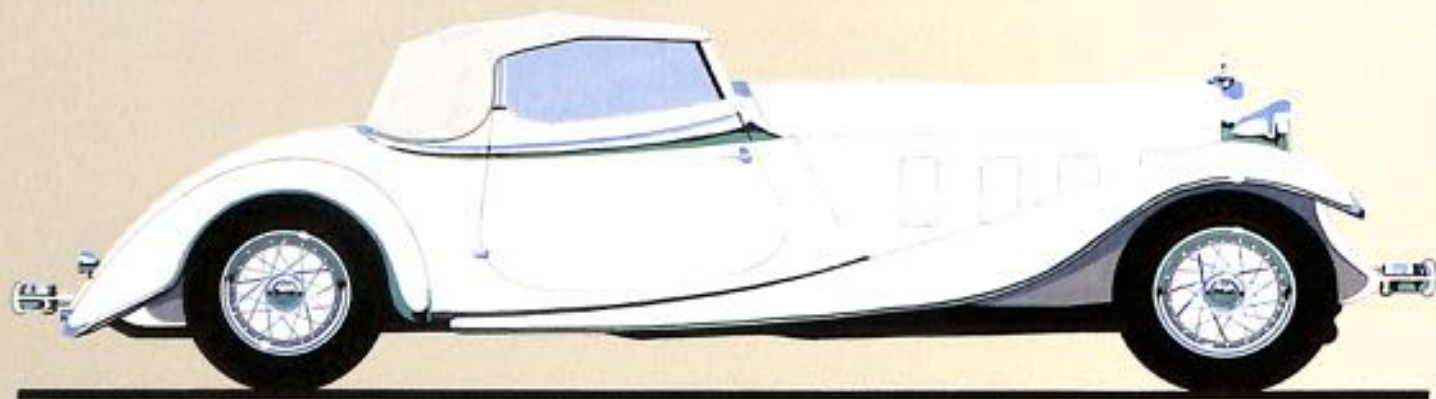


8 cilindri, 2336 ccm
Carrozzeria: Cabriolet, Pinin Farina
Concorrente: Mauro Bompani (I)

L'Alfa Romeo ha prodotto probabilmente le vetture sportive più stravaganti degli anni Trenta, vere e proprie supercar d'anteguerra. La 8C 2300 vantava un motore bialbero a otto cilindri in linea a carter secco con compressore. Disegnata dal brillante Vittorio Jano, erogava una potenza al freno di 150 CV: un dato estremamente elevato per soli 2336 ccm in più rispetto a settant'anni prima. Le Alfa di Jano erano progettate per sfrecciare a tutta velocità sulla prima autostrada, da poco costruita in Italia. La trasmissione a quattro rapporti era costituita da un cambio a ingranaggi scorrevoli del tipo a griglia aperta, mentre i freni a tamburo con ceppi molto grandi erano azionati da una leva. Le 8C 2300 erano offerte con telaio a passo lungo e corto, con diverse carrozzerie di tipo spider, cabriolet a quattro posti e coupé. Questo modello cabrio costituisce tuttavia una rarità in quanto fu ricarrozzato da Pinin Farina tra il 1937 e il 1939.

Alfa Romeo produced perhaps the most exotically engineered sports cars of the 1930s, true supercars of the pre-war era. The 8C 2300 boasted a dry sump, straight-eight twin overhead camshaft engine with supercharger. It was designed by the brilliant Vittorio Jano and was good for 150 bhp – a remarkably high output for a mere 2336 cc more than seventy years ago. Janos Alfas were intended for sustained full throttle motoring on Italy's new high speed Autostrada. The four-speed transmission was a 'crash' box with an open gate change and the huge finned drum brakes were rod operated. The 8C 2300 cars were offered on short and long wheelbase chassis with a variety of spyder, four-seater convertible and coupé bodywork but this convertible is unusual in that it was re-bodied by Pinin Farina sometime between 1937 and 1939.

No. 22:
DELAGÉ D8 S (1933)



8 cilindri, 4050 cc
Carrozzeria: Roadster, de Villars
Concorrente: James Patterson (USA)

La D8 S è probabilmente la più importante Delage dell'anteguerra, e questa roadster a due posti di de Villars è di sicuro una delle più belle e famose, nonché la vincitrice di svariati concorsi di eleganza: riassumeva in sé, infatti, gli elementi di carrozzeria più raffinati ed esclusivi della Francia dell'anteguerra. Oltre a essere un'auto da esposizione al Salone di Parigi del 1934, la roadster de Villars quell'anno rientrava nel catalogo della casa automobilistica. Con gli interni finemente curati nei dettagli e la bella disposizione della cappotta, quest'auto davvero grandiosa costò al suo primo proprietario 100.000 franchi. Nella versione da 121CV con telaio basso "S", la magnifica D8 diventava un'auto da quasi 160 km/h, rientrando in un club molto esclusivo per gli anni Trenta. Il motore a otto cilindri in linea aveva un carburatore di tipo aeronautico, un carter secco speciale con tubi di raffreddamento, oltre a molte altre finzze. Altrettanto esclusiva era la scelta della carrozzeria, in quanto de Villars di Parigi costruiva solo 25 esemplari l'anno con standard elevatissimi.

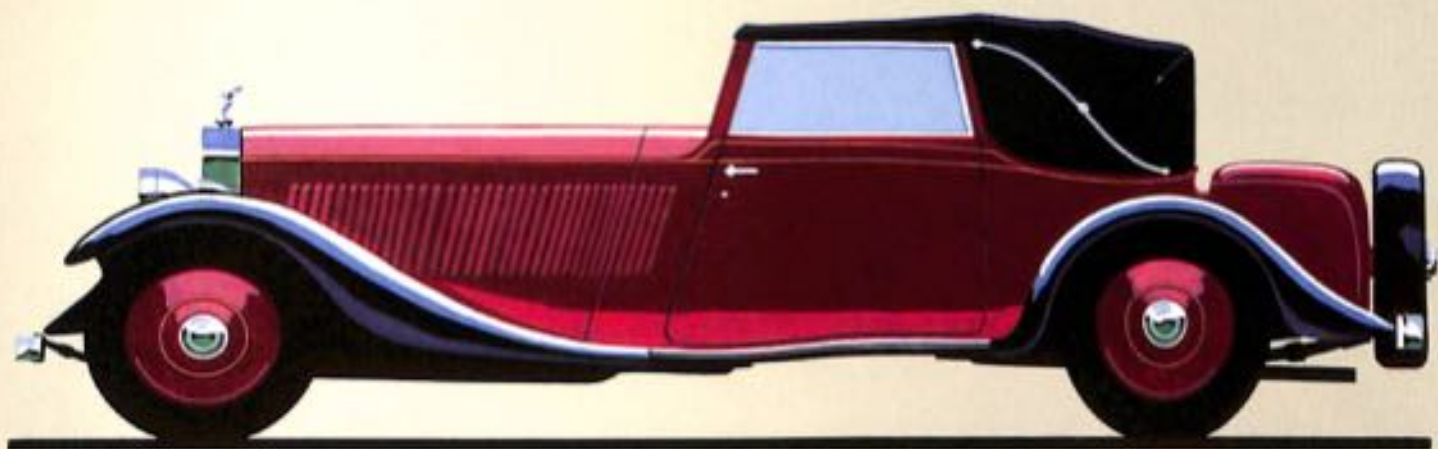
The D8 S is probably the greatest pre-war Delage and this two-place roadster by de Villars is certainly one of the most beautiful and famous, not to mention multiple concours d'elegance winning creation that encapsulated everything that was most elegant and exclusive in pre-war French coachbuilding. As well as being a show car at the Paris Salon in 1934 the de Villars roadster featured in the firm's catalogue that year. With its beautifully detailed interior and handsome hood arrangement this truly grand vehicle would have cost its first owner 100,000 French francs. In 120 bhp low chassis 'S' form the magnificent D8 was a near 100 mph car and thus part of a very exclusive club in the 1930s. The straight-eight engine featured an aviation type carburettor and a specially cast sump with cooling tubes among many other refinements. Equally exclusive was the choice of coachbuilder, for de Villars of Paris built only 25 bodies a year to exacting standards.

No. 24:

ROLLS-ROYCE PHANTOM II CONTINENTAL (1933)

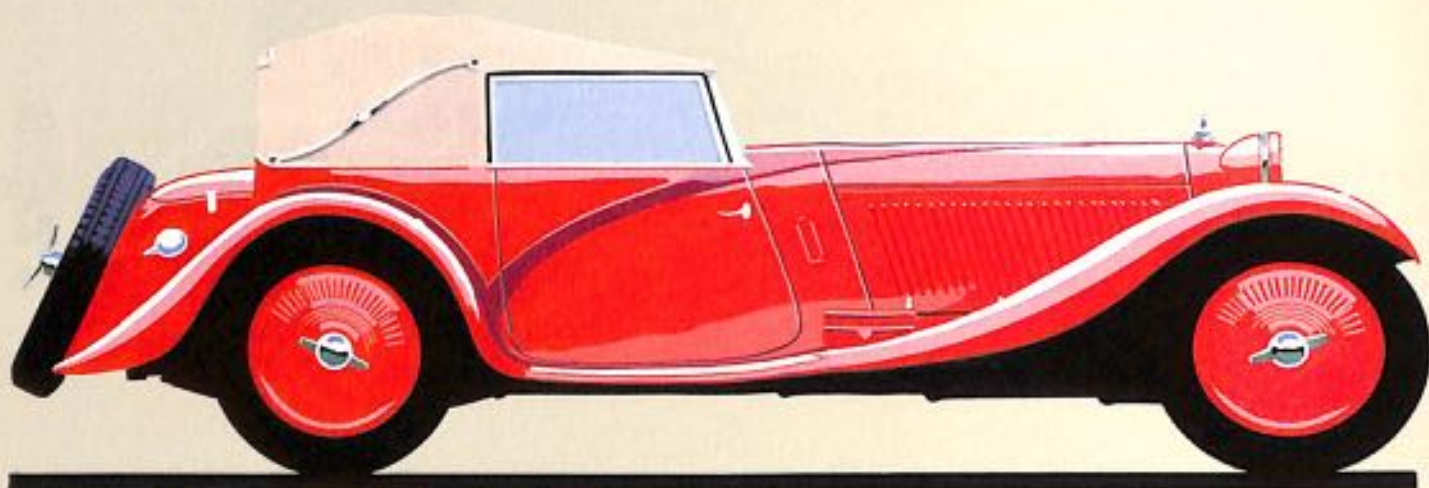
La Phantom II fu l'ultima Vintage Rolls-Royce, nonché il primo progetto completamente nuovo dopo la Ghost del 1906. Il layout del motore della Phantom I fu mantenuto ma con nuovi collettori, per un rendimento di 121CV a 3.500 giri/min.: quindi, tutta la potenza silenziosa e piacevole che ci si aspetta da una Rolls-Royce. Il cambio "silenzioso" costituiva un'unità con il motore ed era azionato da una leva a destra, e, con la marcia più alta, poteva arrivare a 128 km/h e aveva intorno delle moderne molle semiellittiche. Le carrozzerie Barker erano i fornitori semi-ufficiali della Rolls-Royce e avevano una storia che risaliva a 150 anni prima, prima dell'invenzione delle autovetture. Costruirono la prima carrozzeria per automobile nel 1900 e hanno continuato a lavorare con Rolls-Royce fino a quando sono state sostituite da Hooper nel 1938.

The Phantom II was the last Vintage Rolls-Royce and its first truly all new design since the 1906 Ghost. The engine layout of the Phantom I was retained but with new manifolds giving an output of 120 bhp at 3500 rpm and thus all the smooth, silent power expected of a Rolls-Royce. The 'silent' gearbox was in unit with the engine and operated by a right-hand lever and in top gear it could attain 80 mph and had modern semi-elliptic springs all round. Coachbuilders Barker were an almost semi-official supplier of coachwork for Rolls-Royce cars and had a history going back more than 150 years before the invention of the motor car. They built their first automobile bodies in 1900 and continued to work with Rolls-Royce until they were taken over by Hooper in 1938.



6 cilindri, 7668 ccm
Carrozzeria: 3-position Drophead Coupé, Barker
Concorrente: Livio Cossutti (I)

No. 26:
ALFA ROMEO 8C 2300 (1934)

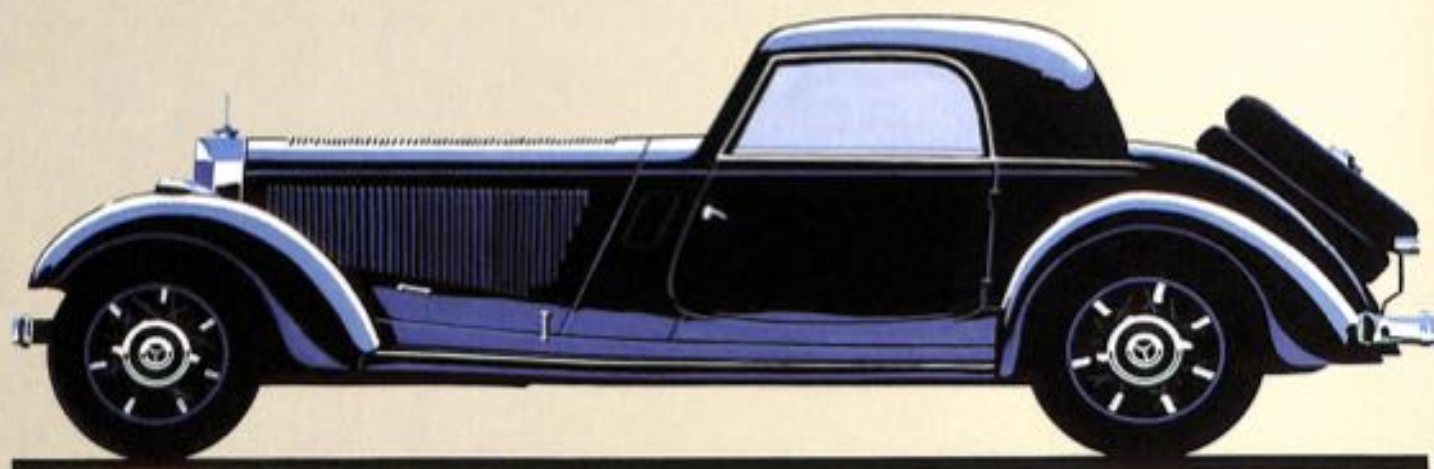


8 cilindri, 2336 ccm
Carrozzeria: Cabriolet, Figoni
Concorrente: Patrick Ottis (USA)

La 8C 2300 apparteneva alla famiglia delle grandi Alfa Romeo dell'ante-guerra, con motore a otto cilindri in linea, progettate da Vittorio Jano. Il motore bialbero da 147CV a ingranaggi dava ai ricchi acquirenti la possibilità di provare l'esperienza di un'auto da corsa – ben oltre i 177 km/h in questo caso – nel lussuoso ambiente di un corpo glamour carrozzato a mano, di solito su telaio lungo (long wheelbase). Touring di Milano era tra i progettisti preferiti, ma le 8C 2300 venivano vestite anche da Castagna, Pinin Farina, Zagato e in questo caso Figoni di Parigi. Quest'auto fu costruita circa un anno prima che Figoni unisse le forze con Falaschi (entrambi immigrati italiani) e non ha l'aspetto con influenze aerodinamiche di molte successive creazioni di questo marchio, più vistose.

The 8C 2300 was one of a family of great straight-eight engined pre World War II Alfa Romeos designed by Vittorio Jano. With its gear-driven twin overhead camshafts this 145 bhp engine gave rich customers the chance to experience near racing car performance – well over 110 mph in this case – in the luxurious surroundings of a glamorous coachbuilt body, usually on the lungo (long wheelbase) chassis. Touring of Milan was a favourite stylist but 8C 2300 motor cars were also clothed by Castagna, Pinin Farina, Zagato and in this case Figoni of Paris. This car was built a year or so before Mr Figoni joined forces with Mr Falaschi (they were both Italian immigrants) and avoids the aerodynamically influenced look of many of the firm's later, more flamboyant creations.

No. 28:
MERCEDES-BENZ 380 K W22 (1934)

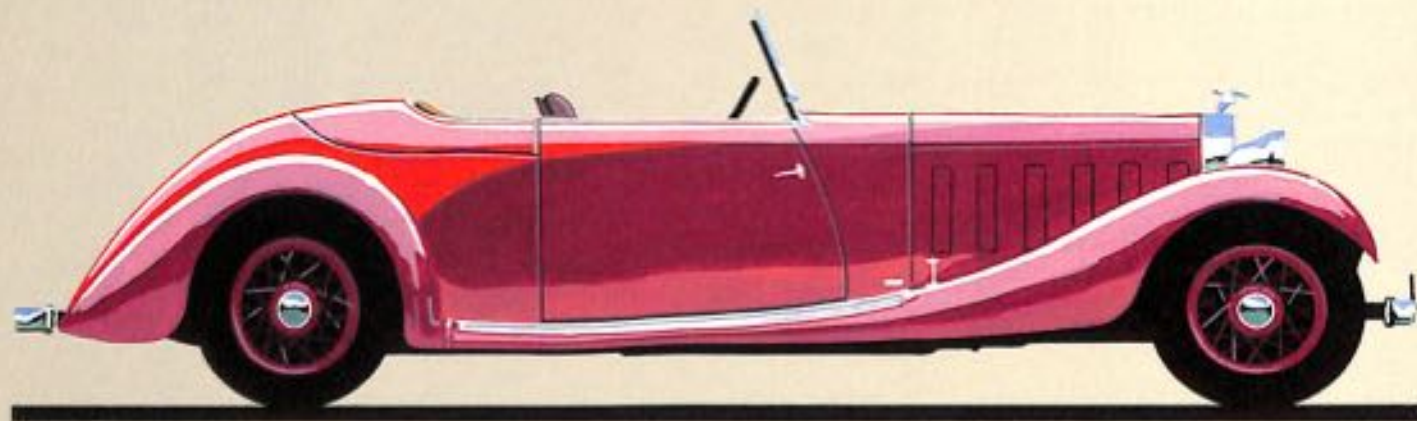


8 cilindri, 3823 ccm
Carrozzeria: Cabriolet, Mercedes-Benz
Concorrente: Berthold Albrecht (D)

Il tipo 380 fu lanciato in sostituzione dei modelli Mannheim 350 e S 380 nel febbraio del 1933, ed era il precursore delle 500K e 540K, con un nuovo W22 disegnato con pianale in acciaio. Si presentava in versione berlina, roadster sportiva e decappottabile. La "K" stava per 'Kompressor' o sovralimentatore, una tecnologia di cui la Mercedes era stata pioniera negli anni Venti, azionato spingendo a fondo l'acceleratore sull'asse del pavimento, facendo salire la potenza da 91 a 121CV a 3.400 giri/min. nel motore a otto cilindri in linea, poi sviluppato in una versione più grande per le spettacolari 500K/540K. La velocità massima della 380K era circa 145 km/h. Tra le altre caratteristiche di quest'auto, l'overdrive, le sospensioni anteriori a quadrilatero e le sospensioni posteriori indipendenti a bracci oscillanti.

The type 380 was launched as a replacement for the Mannheim 350 and S 380 models in February 1933 and was the precursor to the 500K and 540K using a new steel platform designated W22. It came with a variety of saloon, sports roadster and convertible bodies. 'K' stood for Kompressor or supercharger – a technology Daimler had pioneered in the 1920s which was operated by pressing the throttle fully to the floor boards, at which point power was boosted from 90 to 120 bhp at 3400 rpm in the straight-eight engine, which was later developed into a larger version for the dramatic 500K/540K. Top speed of the 380K was about 90 mph. Other features on this car included overdrive, parallel wishbone front suspension and swing axle independent rear suspension.

No. 30:
HISPANO-SUIZA K6 (1936)



6 cilindri, 5148 ccm
Carrozzeria: Roadster, Saoutchik
Concorrente: Sigurd Schönherr (D)

L'Hispano-Suiza K6 entrò in produzione nel 1933. Il motore era una nuova creazione a sei cilindri in linea da 5.184 cc con valvole in testa, progettato da Rodolphe Herrmann, che lavorava con Marc Birkigt, il fondatore della società. Era il modello corrispondente della K12 a 12 cilindri ed era considerato uno dei veicoli più raffinati e sofisticati al mondo. L'auto arrivava a 140 km/h e il suo nuovo telaio era approvato da tutti i più stimati carrozzieri francesi per la sua raffinatezza e l'alta qualità. Vanvooren era il carrozziere più utilizzato, ma veniva assemblata anche da Chapron, Franay e Saoutchik, che produsse questa e altre due cabriolet nel 1936. La produzione della K6 continuò fino al 1937, per un totale di 202 esemplari realizzati.

The Hispano-Suiza K6 went into production in 1933. Its engine was a new 5184 cc inline six-cylinder creation with overhead valves designed by Rodolphe Herrmann, who worked with Marc Birkigt, the company's founder. It was a companion model to the 12 cylinder K12 and was considered to be one of the most refined and sophisticated luxury vehicles in the world. The car was capable of 90 mph and its new chassis was favoured by all the most respected French coachbuilders for its sophistication and high quality. Vanvooren was the most common single coachbuilder but Hispano cars were also bodied by Chapron, Franay and Saoutchik who produced this cabriolet in 1936 plus two others – both convertibles. Production of the K6 lasted to 1937, during which time 202 were built.

No. 32:
SS CARS SS 100 JAGUAR (1938)



6 cilindri, 3485 ccm
Carrozzeria: Roadster, SS Cars
Concorrente: Hans-Martin Schneeberger (CH)

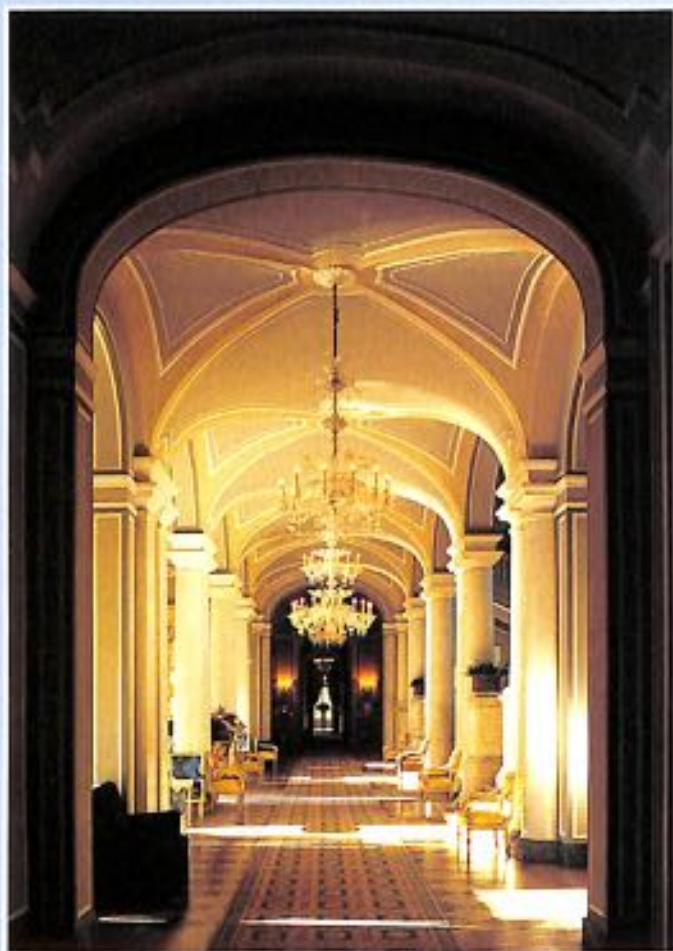
La SS 100 era l'auto simbolo della Jaguar nell'anteguerra, con linee fluide, sportelli controvento, fari P100 Lucas e un serbatoio a lastra che smentiva il prezzo incredibilmente basso: £ 445 per la versione da 3,5 litri. Esisteva anche un modello da 2,5 e 153 km/h, ma l'auto col motore più grande raggiungeva la magica soglia dei 160 km/h con un'accelerazione spettacolare per gli standard degli anni Trenta: solo poche auto sovralimentate dai nomi esotici (e dai prezzi esorbitanti) superavano le prestazioni della SS 100. Il motore, con la testata dei cilindri disegnata da Harry Weslake, veniva dalle eleganti berline SS Jaguar e la prestazione era il risultato di uno straordinario rapporto peso/potenza in un'auto sportiva che era ovviamente molto più leggera e più manovrabile. Diversamente dalle sorelle berline, la carriera della Jaguar classica si chiuse alla fine della guerra, ma ha continuato a dare tono a numerose generazioni future di auto sportive veloci e abbordabili.

The SS 100 was Jaguar's defining pre-war car with flowing lines, cut-away doors, Lucas P100 headlamps and slab tank that belied its incredibly low price – £ 445 for the 3 ½ litre version. There was a 95 mph 2 ½ litre model too but the bigger engined car could touch the magic 100 mph with acceleration that was spectacular by the standards of the 1930s; only a few supercharged cars with exotic names (and price tags) could outperform an SS 100. The engine, with its Harry Weslake designed cylinder head, was from the sleek SS Jaguar saloons and the performance was the result of a superb power-to-weight ratio in a sports car that was obviously far lighter and more manoeuvrable. Unlike its saloon sibling the war ended the career of this classic Jaguar but it set the tone for many future generations of fast, affordable sports cars.



VILLA D'ESTE

LAGO DI COMO



Via Regina, 40 - 22012 Cernobbio - Lago di Como Italy
Tel. +39 031 3481 - Fax +39 031 348844 - info@villadeste.it - www.villadeste.it



THE LEADING HOTELS
OF THE WORLD

CLASSE C

CLASS C

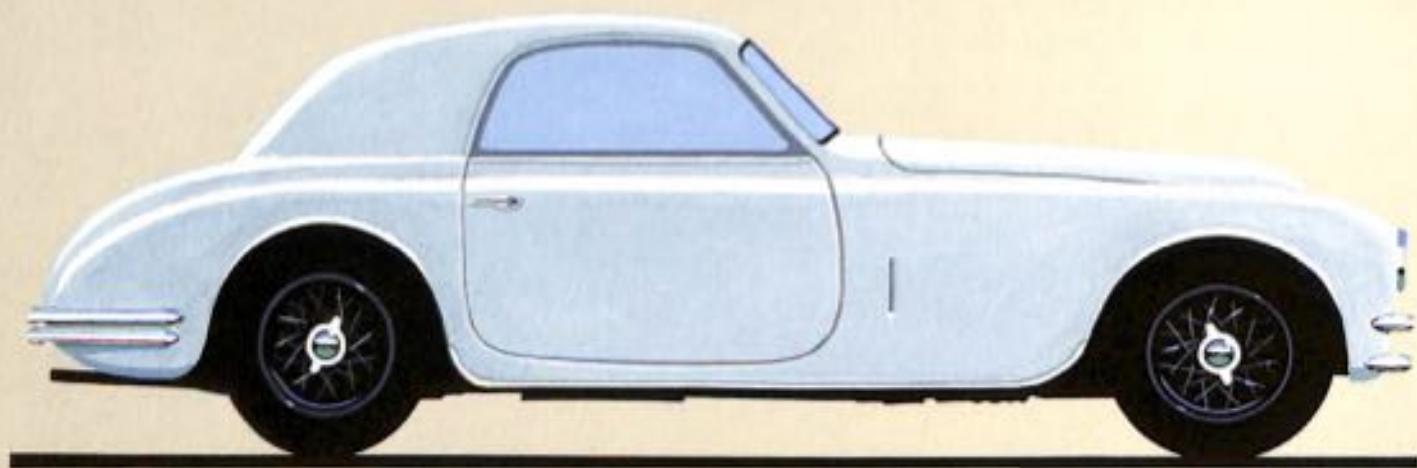
L'ELEGANZA ANNI CINQUANTA -
AUTOMOBILI PER LA JET SET

Negli anni Cinquanta coloro che, senza badare a spese, ricercavano bellezza, esclusività e performance ai livelli più elevati, avevano a disposizione un'ampia scelta di stravaganti automobili sportive e gran turismo. I veicoli da gran turismo francesi, di concezione prebellica, furono rapidamente sorpassati da una nuova generazione di supercar sportive italiane, veloci e di lusso, create per chi chiedeva il massimo della perfezione estetica realizzato dalle sapienti mani dei famosi carrozzieri italiani. Per i piloti esperti che desideravano le prestazioni più all'avanguardia era ancora possibile costruire vetture da strada molto simili a quelle da corsa: un concetto qui rappresentato dalla favolosa Jaguar XKSS, realizzata sul modello della D-Type, vincitrice a Le Mans.

FIFTIES CHIC - CARS FOR THE
JET SET

In the 1950s the buyer who was insensitive to cost but required exclusivity, beauty and performance hugely beyond the experience of the average buyer could still choose from a wide range of exotic sports and grand touring cars. The French grand touring vehicles, really pre-war concepts, were being rapidly overtaken by a new generation of fast and luxurious Italian super sports cars for those who demanded the latest in aesthetic perfection from the fashionable Italian coachbuilders. For the expert driver who wanted the absolute ultimate in performance it was still possible to build road cars that were very close to their racing siblings, typified here by the fabulous Jaguar XKSS closely based on the Le Mans winning D-Type.

No. 34:
ALFA ROMEO 6C 2500 SS (1946)

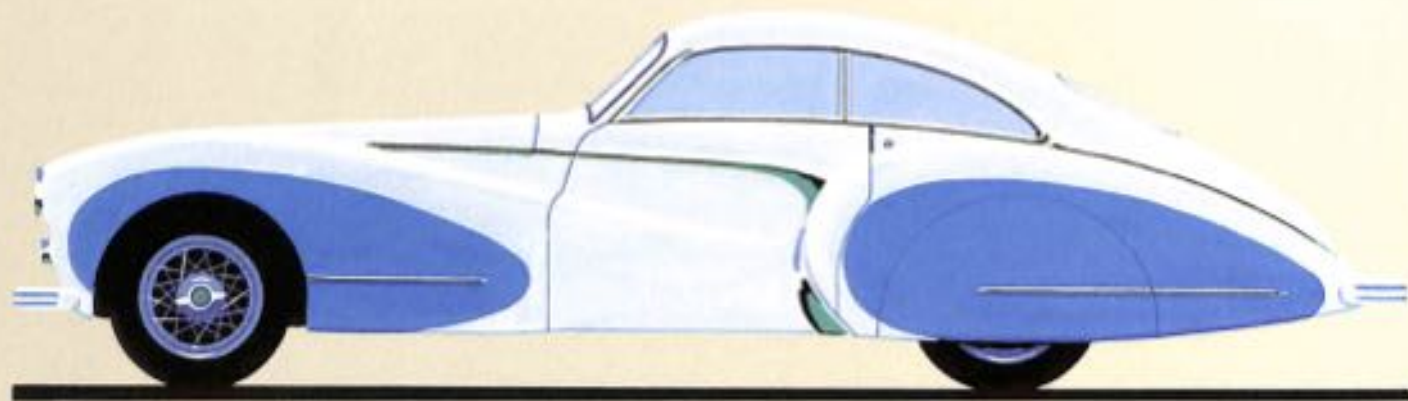


6 cilindri, 2443 cc
Carrozzeria: Coupé, Touring
Concorrente: Andras Pohl (D)

L'Alfa, dopo un periodo di intensi bombardamenti che aveva provocato pesanti danni alla fabbrica di Milano, riprese rapidamente la produzione dei grandi modelli prebellici a sei cilindri, riuscendo così a mantenere vivo l'interesse per la marca mentre progettava una nuova generazione di berline prodotte in serie per gli anni Cinquanta. La 6C 2500 fu l'ultima delle vetture disegnate da Jano, le cui radici richiama- vano ancora i grandi modelli da competizione degli anni Venti e Trenta, ma con prestazioni che dipende- vano in larga parte dal peso della carrozzeria e dalle regolazioni del motore. Le versioni SS carrozzate dalla Touring di Milano, come questa bella coupé, fornivano ottime prestazioni con la tripla carburazi- one Webber. Per gli standard della seconda metà degli anni Quaranta, quando la maggior parte delle vetture sembrava copiata dai modelli prebellici, questa carroz- zeria Touring aveva un look estremamente moderno, con solo un accenno di parafanghi separati. Il cambio al volante era un'innovazione che rispecchiava le ambizioni dell'Alfa sul mercato statunitense e, curiosamente, sebbene gli italiani guidassero sul lato destro della strada, tutte le 6C 2500 avevano la guida a destra.

Emerging from the rubble of its heavily bombed factory in Milan Alfa was able to get back into production with its large pre-war six-cylinder models quite quickly, keeping interest in the marque alive as it planned a new generation of mass production saloons for the 1950s. The 6C 2500 was the last of the Jano designed cars with its roots in the great competition orientated models of the 1920s and 1930s but now performance depended largely on the weight of the bodywork and the tune of the engine; Touring of Milan bodied SS versions like this beautiful coupé that went well on triple Webber carburetion. By the standards of the mid-to-late 1940s, when most new cars looked like warmed-over pre-war models, this Touring body appeared spectacularly modern with only a slight suggestion of separate wings. The column gear shift was an innovation that hinted at Alfa's ambitions towards US sales and, interestingly, although the Italians drove on the right, all the 6C 2500 cars were right-hand drive.

No. 36:
TALBOT-LAGO T26 GS (1948)

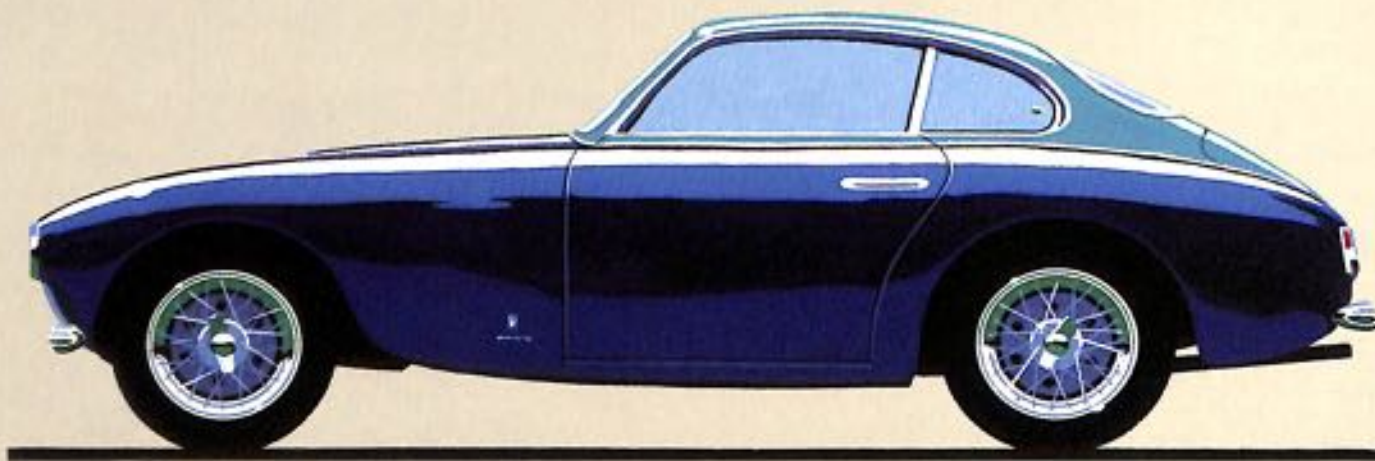


6 cilindri, 4482 cc
Carrozzeria: Coupé, Saoutchik
Concorrente: Friedhelm Loh (D)

Il motore da 4,5 litri della Talbot-Lago T26 Grand Sport derivava direttamente dal propulsore di grande successo sviluppato per il Grand Prix, che portò alla vittoria i colori della Francia sia prima che dopo la guerra. Con un motore a sei cilindri in linea a doppie camme e testa emisferica con sette cuscinetti principali e trasmissione con preselettore Wilson, in grado di erogare 190 CV, la Talbot era la vettura prodotta in serie più veloce del mondo: una velocità che nei modelli GS era portata oltre i 200 km/h dai tre carburatori Zenith-Stromberg. La Talbot-Lago offriva la Grand Sport con due diversi passi (2650 e 2800 mm), sempre con sospensioni anteriori indipendenti, assale motore e sospensioni posteriori con molla a balestra semiellittica e freni idraulici a tamburo sulle quattro ruote. Nonostante il clima ostile in cui i costruttori di autovetture furono costretti ad operare dopo la guerra (il governo francese aveva infatti varato una tassa molto elevata sui motori superiori a 2,8 litri), i grandi carrozzieri come Saoutchik desideravano ancora lavorare sui telai Talbot, e qui possiamo ammirare gli spettacolari risultati ottenuti.

The Talbot-Lago Type 26 Grand Sport's 4.5 litre power unit was derived from the successful Grand Prix engine that carried the blue of France to victory both before and after the war. With 190 bhp from this hemispherical head twin-cam inline six-cylinder engine with seven main bearings (with a Wilson pre-selector transmission) the Talbot was the world's most powerful production car, up-rated in 125 mph GS form with triple Zenith-Stromberg carburetors. Talbot-Lago offered the Grand Sport in two wheelbase lengths – 104 and 110 inches – in both cases with independent front suspension, live axle and semi-elliptic leaf spring rear suspension, and four-wheel hydraulic drum brakes. Despite the hostile climate in which luxury car manufacturers were forced to operate after the war (the French government put huge taxes on engines over 2.8 litres) the great coachbuilders like Saoutchik were still eager to work on the Talbot chassis, with the spectacular results witnessed here.

No. 38:
FERRARI 212 EXPORT (1951)



12 cilindri, 2562 ccm
Carrozzeria: Berlinetta, Vignale
Concorrente: Peter McCoy (USA)

La 212 sostituiva la Ferrari 195 e, ancora una volta, prendeva il nome dalla cubatura di uno dei suoi 12 cilindri. La versione "da strada" era la 212 Inter, mentre quella da corsa era la Export, che vediamo qui, dotata di tre carburatori a doppio diffusore e una potenza al freno fino a 165 CV. Queste vetture hanno conquistato numerosi premi guidate da piloti privati. Addirittura molti clienti richiesero le specifiche Export per l'uso su strada. A parte gli eccezionali motori V12, dal punto di vista tecnico queste prime Ferrari da strada erano piuttosto semplici, con un cambio a cinque rapporti non sincronizzato, un telaio tubolare molto resistente con sospensione anteriore con molla a balestra trasversale e assale motore posteriore. Questa vettura presenta una carrozzeria coupé realizzata da Vignale, una scelta di gran moda negli anni Cinquanta per le Ferrari. Tuttavia la 212 era disponibile con una varietà di scocche aperte e chiuse, alcune di spettacolare bellezza, altre curiosamente semplici e minimaliste: la Ferrari all'epoca non aveva ancora creato per le proprie vetture una visual identity univoca.

The 212 was a replacement for the Ferrari 195 and as before took its name from the displacement of one of its 12 cylinders. The 'road' version was the 212 Inter, the race version the Export, seen here, with three dual-choke carburetors and an output of up to 165 bhp. These cars had a solid competition record in the hands of private drivers. In fact many 'road' customers also specified the Export specification. Technically, other than their cultivated V12 engines, these early Ferrari road cars had a simple specification with an unsynchronised 5-speed gearbox, a rugged tubular chassis with transverse leaf spring front suspension and a 'live' rear axle. This car has a coupé body by Vignale, a popular choice on Ferraris 1950s cars, but the 212s came with a variety of open and closed coachwork, some spectacularly beautiful while others were curiously simple and restrained; Ferrari had yet to establish a consistent visual identity for its cars.

No. 40: TALBOT-LAGO T26 (1951)

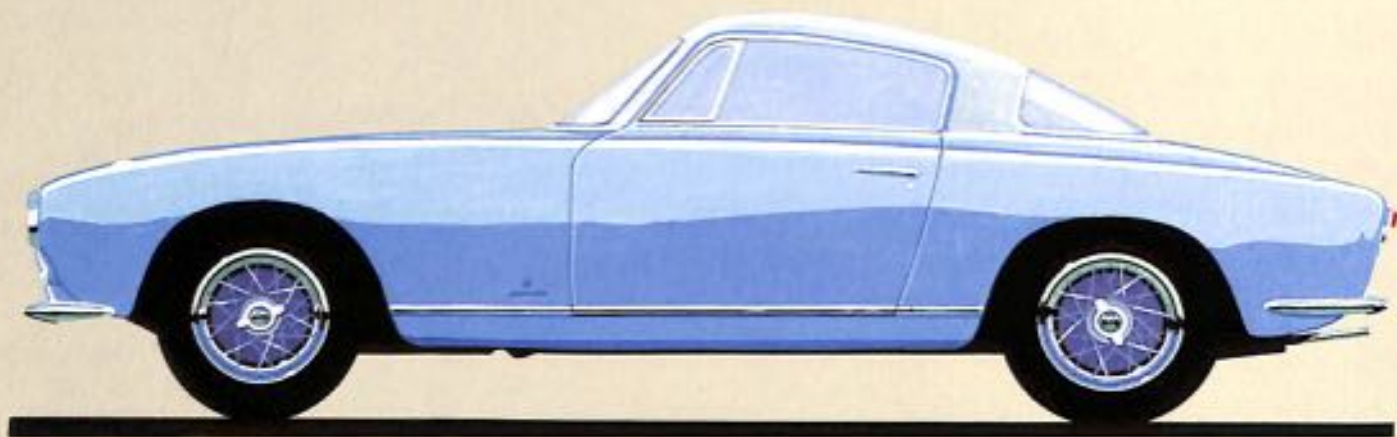
La Talbot-Lago Grand Sport è stata una delle classiche automobili francesi gran turismo prodotte tra la fine degli anni Quaranta e l'inizio degli anni Cinquanta, alla cui esistenza misero fine le leggi emanate dal governo francese, che imponevano tasse molto elevate sulle auto con motori superiori a 2,8 litri. La Talbot-Lago T26 Grand Sport, con un motore da 4,5 litri e una potenza di 190 CV, oltre ad essere una delle vetture di serie più potenti dell'epoca, servì anche come base per alcune delle carrozzerie più glamour del dopoguerra. La cabriolet realizzata dagli Stabilimenti Farina rappresenta uno degli esempi più sobrii nonché la prima vettura carrozzata fuori dalla Francia. Fu costruita per l'agente portoghese della Talbot e presentata al Salone di Parigi del 1951. Gli Stabilimenti Farina furono creati dal fratello maggiore di Battista 'Pinin' Farina nel 1919 ed operarono fino al 1953, realizzando modelli esclusivi e piccole serie su una grande varietà di telai.

The Talbot-Lago Grand Sport was one of the absolute classic french grand touring vehicles of the late 1940s and early 1950s those large capacity vehicles that were sadly legislated out of existence by the French government in the 1950s by placing a huge tax on cars that had engines of more than 2.8 litres. One of the most powerful production cars of its time the 4.5 litre, 190 bhp Talbot-Lago T26 Grand Sport also provided the basis for some of the most glamorous post-war coachwork. Of these, Stabilimenti Farinas's cabriolet was one of the more restrained examples and in fact the first to be bodied outside France. It was built for the Portuguese Talbot agent and presented at the Paris Salon in 1951. Stabilimenti Farina was started by the elder brother of Battista 'Pinin' Farina in 1919 and was in existence through to 1953 building one-off cars and short production runs on a variety of chassis.



6 cilindri, 4483 cc
Carrozzeria: Grand Sport Cabriolet, Stabilimenti Farina
Concorrente: Peter Mullin (USA)

No. 42:
FERRARI 375 AMERICA (1953)

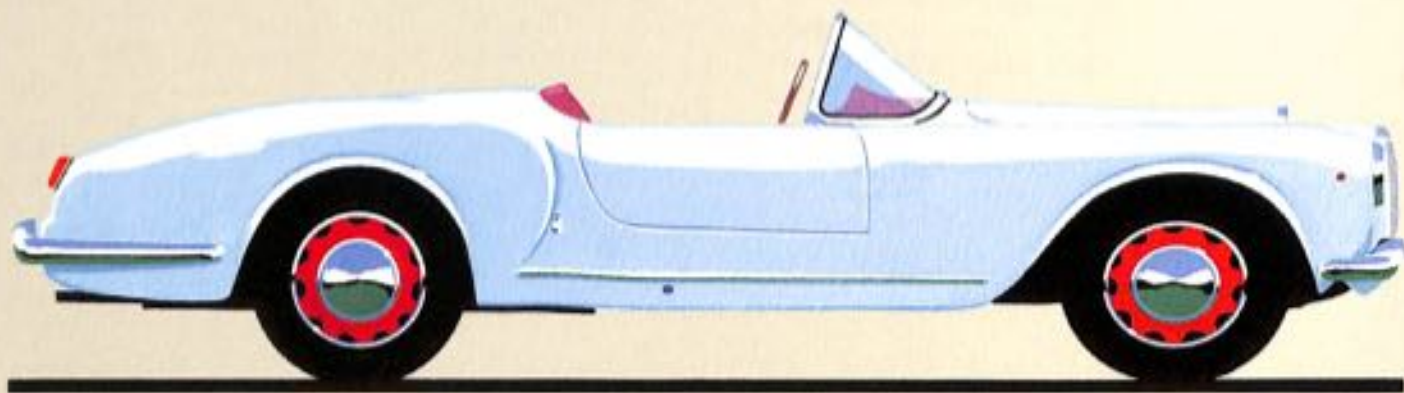


12 cilindri, 4523 ccm
Carrozzeria: Coupé, Pinin Farina
Concorrente: Jaime Muldoon (MEX)

La Ferrari 375 fu presentata al Salone di Parigi nel 1953 e prodotta fino al maggio del 1954 in meno di 45 esemplari. Era stata concepita come automobile lussuosa, con un motore molto grande e veloce, destinata ai clienti più facoltosi: per questo i numeri previsti furono fin dall'inizio limitati. Spinta da un motore V12 Lampredi a blocco lungo da 4,5 litri e 300 CV e dotata di cambio manuale a quattro velocità, la 375 America poteva raggiungere i 240 km/h, passando da 0 a 100 in meno di 7 secondi. La concezione del telaio era ancora relativamente semplice, con freni a tamburo e sospensioni anteriori e posteriori con molla a balestra. Il passo da 2800 mm era il più lungo utilizzato dalla Ferrari all'epoca, e il telaio tubolare era in genere carrozzato Pinin Farina: questa vettura è la prima PF 375 America che fu costruita. Tre esemplari furono dotati di una carrozzeria coupé Vignale. Esisteva inoltre anche un Vignale cabriolet. L'ultima 375 fu una vettura speciale costruita per Gianni Agnelli.

The Ferrari 375 was introduced at the Paris Salon in 1953 and was produced to May 1954 in fewer than 45 examples. It was intended to be a larger engined, faster and more luxurious car for the firm's richest customers – so numbers were always intended to be limited. Power was provided by a 300 bhp 4.5 litre Lampredi 'long block' V-12 engine which with the four-speed manual gearbox could take the 375 America to 150 mph with zero to sixty in less than seven seconds. Chassis engineering was still relatively basic with drum brakes and leaf springs front and the rear. The 2800 mm wheelbase chassis was the longest Ferrari used at that time and the tubular frame was usually clothed by Pinin Farina: this car is a PF 375 America and the first built. Three examples had Vignale coupé bodies, whilst there was also a single Vignale cabriolet. The last 375 was a special built for Gianni Agnelli.

No. 44:
LANCIA AURELIA B24 S (1955)

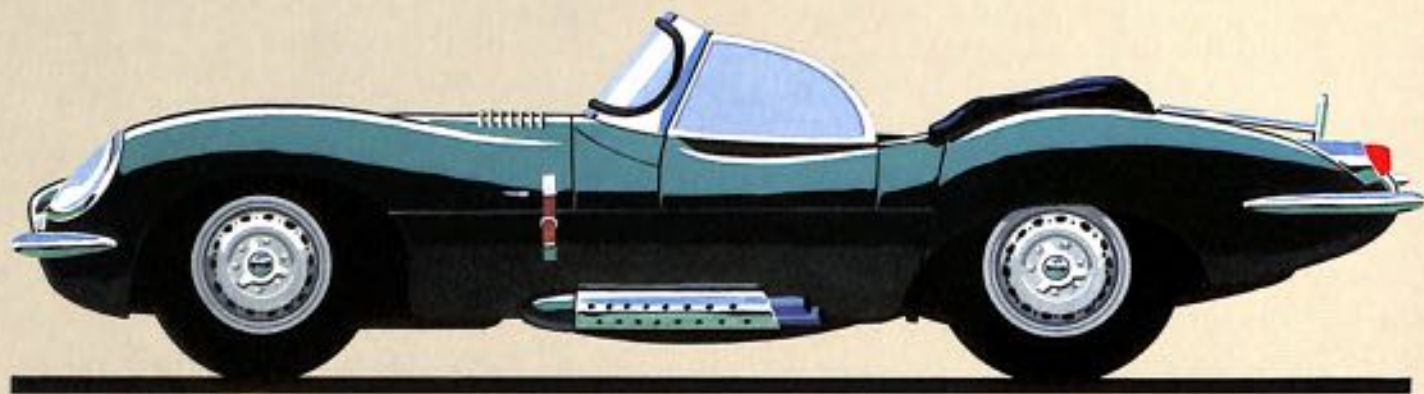


6 cilindri, 2451 cc
Carrozzeria: Spider, Pinin Farina
Concorrente: Efsio Carutti (I)

La Lancia Aurelia B24 S venne ideata per andare incontro alla passione americana per le cabriolet europee costose e stravaganti. Derivata dalla Aurelia B20 GT, questa spider presentava alcune delle caratteristiche tecniche più avanzate disponibili all'epoca, con il suo motore pioneristico V6 da 2,5 litri e trasmissione di tipo transaxle accoppiato alle sospensioni posteriori De Dion (nonostante le sospensioni anteriori a ruote indipendenti con elemento a colonna verticale fossero una tradizione per Lancia, fin dagli anni Venti). Il costo elevato rifletteva non solo l'ossessione della casa italiana per la perfezione della qualità a livello meccanico, ma anche il fatto che Pinin Farina non fosse ancora entrato nel mondo della vera e propria produzione di massa. Tuttavia, i fortunati primi duecentoquaranta proprietari della B24 S ebbero la possibilità di godere di una delle auto sportive più maneggevoli e spettacolari prodotte negli anni Cinquanta. Pur essendo stata pensata per il mercato americano, l'Aurelia Spider divenne un simbolo della Dolce Vita italiana ed è oggi una delle Lancia più quotate tra quelle prodotte nel secondo dopoguerra.

The Lancia Aurelia B24 S was conceived to indulge the American taste for expensive, exotic European convertibles. Derived from the B20 Aurelia GT the Spider had one of the most advanced specifications available with its pioneering 2.5 litre V6 engine and a transaxle cradled in its De Dion rear suspension, although the sliding pillar front suspension was a Lancia tradition that originated in the 1920s. A huge price tag reflected not only Lancia's obsession with perfect mechanical build quality but also the fact that Pinin Farina were not yet in the business of true mass production. However the privileged 240 first owners of the B24 S could enjoy one of the best handling sports cars of the 1950s as well as one of the most spectacularly beautiful. Although built for America the Aurelia Spider became symbolic of Italy's Dolce Vita era and is today the most highly prized of all post-war Lancias.

No. 46:
JAGUAR XKSS (1955)



6 cilindri, 3442 cc
Carrozzeria: Sports, Jaguar
Concorrente: Neil Hadfield (UK)

La XKSS fu progettata dalla Jaguar dopo che 25 esemplari delle 67 D-Type prodotte erano rimasti invenduti, a seguito del ritiro della casa automobilistica dalle competizioni nel 1956. A ciò si aggiunse la volontà di fare accettare la D-Type allo Sports Car Club of America come vettura stradale. L'associazione aveva infatti deciso che fossero costruiti 50 di questi modelli modificati da strada per approvare l'ammissione della Jaguar alle competizioni.

Così, eliminando il cupolino e la divisione centrale fra pilota e passeggero, aggiungendo una porta, un parabrezza che copriva tutta la larghezza dell'auto e una rudimentale copertura dell'abitacolo con elementi laterali e la copertura dello scarico, la D-Type si trasformò nella XKSS con motore da 250 CV a carter secco.

Inizialmente la Jaguar aveva previsto la realizzazione di 21 esemplari della XKSS, ma quando nel febbraio 1957 si scatenò un incendio all'interno della fabbrica, che distrusse le scocche D-Type rimanenti e la strumentazione, ne erano state costruite solo 16. Di queste 12 andarono in America, due in Canada e una a Hong Kong. Solo una rimase in Gran Bretagna, anche se un paio di D-Type furono modificate successivamente in base alle specifiche della XKSS.

The XKSS was devised by Jaguar when 25 of the original batch of 67 production D-Types remained unsold after the factory's temporary retirement from racing in 1956. The subplot motivation for the XKSS, though, was as a way of making the D-Type acceptable to the Sports Car Club of America as a road machine: the SCCA decreed that 50 of these revised road-going models had to be built if the sports racing Jaguar was to be eligible.

Thus, by removing head fairing and the central division between the driver and passenger, adding an extra door, a full width framed windscreen and rudimentary hood with side screen and an exhaust cowling the D-Type became the XKSS with a 250 bhp engine in full dry sump D-Type tune.

Jaguar planned an initial run of 21 XKSS models but only 16 had been built when the remaining five D-Type shells – along with the tooling – perished in the factory fire of February 1957. Of the sixteen, 12 went to America, two to Canada and one to Hong Kong. Only one stayed in Britain, though a couple of D-Types were converted retrospectively to XKSS specification.





METROPOL - GARAGE

BMW Classic

www.bmw-classic.com



Sheer
Driving Pleasure



WE DIDN'T JUST BUILD IT FOR 1971 TO 1975. WE BUILT IT FOR ETERNITY.

What does this car have to do with being sensible? Actually, a lot, because it's not just any old classic. It's a young BMW classic. Admittedly, it's already clocked quite a number of miles and had a few adventures on the way, but it's still a BMW. It's as much fun to drive today as it was on its very first day. At the BMW Classic Centre, we make sure it stays that way. As you would expect, original BMW parts for young classics are available from your BMW service partner and owners also profit from the premium service provided by the BMW Classic Centre. So you see, a young BMW classic car is a very sensible choice, but it's even more about joy. Discover the gems we have to offer at www.bmw-classic.com

JOY NEVER ENDS.

CLASSE D

CLASS D

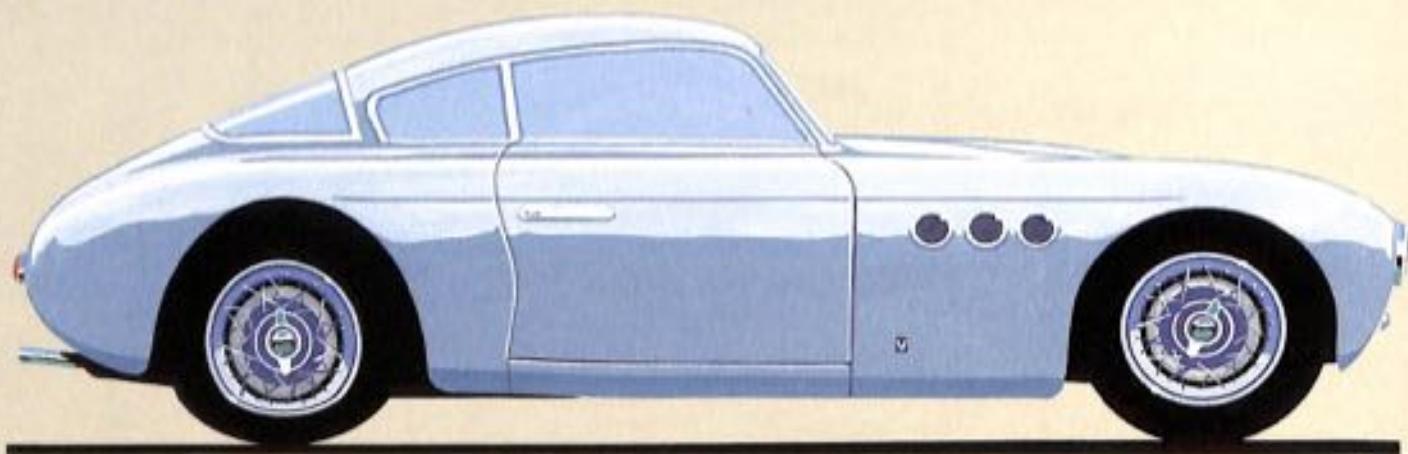
UN NUOVO INIZIO - PICCOLE
AUTO, GRANDI PRESTAZIONI

Negli anni antecedenti la Seconda Guerra Mondiale, l'unico modo per ottenere performance elevate era quello di montare un grande motore con sei o più cilindri, cosa che di solito implicava un veicolo di dimensioni commisurate. Negli anni Cinquanta, una nuova generazione di case specializzate in elaborazioni di autovetture imparò a ottenere una potenza ragguardevole da motori di piccole dimensioni da quattro cilindri e ad alto numero di giri: prodotti in serie, avevano una cilindrata di 2 litri o anche molto meno. Ciò era stato possibile disegnando una testata che riusciva a sfruttare al massimo i nuovi carburanti che si stavano sviluppando in quegli anni, che contenevano un numero di ottani più alto. Per molti aspetti queste vetture erano nate per necessità nei Paesi in cui i motori di grossa cilindrata erano soggetti a una pesante tassazione; non a caso gli italiani furono tra i primi a seguire questa strada, con le vetture ispirate alle auto da corsa di Abarth, costruite intorno a componenti di umile origine.

A NEW DAWN – SMALL CAR, BIG
PERFORMANCE

In the years before World War II the only way to get big performance was from a big engine with six or more cylinders – and that usually meant a commensurately large vehicle. In the 1950s a new generation of tuners learned how to get nervous power from small, high-revving mass produced four-cylinder power units of 2 litres or much less by careful cylinder head design that could make the most of the new higher octane fuels that were being developed. In many ways these cars were born out of necessity in countries where large capacity engines were heavily taxed; it is no accident that the Italians were at the forefront of this movement with competition inspired cars from Abarth-based around components of humble origin.

No. 48:
ABARTH 205 MONZA (1950)

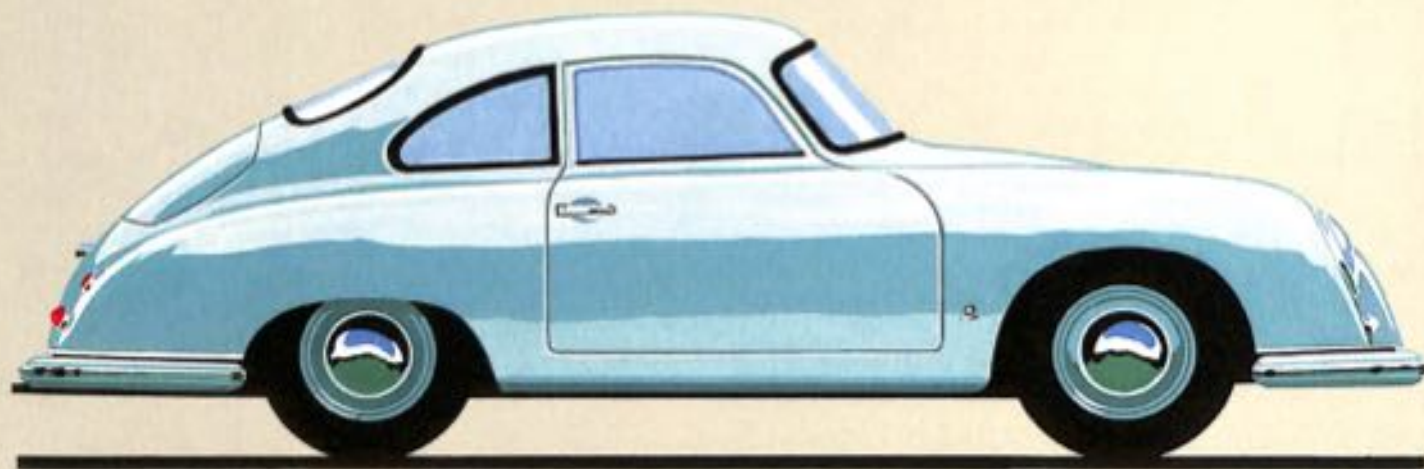


4 cilindri, 1089 ccm
Carrozzeria: Berlinetta, Vignale
Concorrente: Klaus Edel (D)

Prima di fondare la propria azienda, Carlo Abarth era profondamente impegnato nel famoso progetto postbellico Cisitalia. Fu proprio la tecnologia di queste vetture a essere applicata sul primo modello del suo marchio, la 205 Coupé, prodotta in tre esemplari e presentata per la prima volta a Torino nel 1950. Queste vetture erano realizzate su un motore a quattro cilindri Fiat su cui era montato il kit di elaborazione Abarth, costituito da un collettore di aspirazione modificato, due carburatori Weber e uno scarico prodotto su misura. Con una cilindrata di appena 1089 ccm, il motore sviluppava 84 CV. Insieme al cambio a quattro marce della Fiat, il gruppo di propulsione era montato su un semplice telaio a pianale in lamiera d'acciaio scatorata. Alfredo Vignale aveva ricevuto l'incarico di costruire la scocca leggera in alluminio, mentre il design era stato affidato al prolifico Giovanni Michelotti. Un secondo esemplare fu completato poco dopo il Salone; entrambi parteciparono alle principali gare italiane della stagione. La terza vettura, allestita più lussuosamente per l'impiego su strada, fu completata all'inizio del 1951. Dotata di un motore quattro cilindri leggermente più grande, fu presentata al Salone di Torino nel 1951, ma il prezzo previsto la rese molto difficile da vendere.

Carlo Abarth was deeply involved in the famous post-war Cisitalia project before he established his own company and it was the technology from these cars that informed his first own-branded model, the three-off 205 Coupé first shown at Turin in 1950. These cars had a Fiat sourced four-cylinder unit fitted with Abarth's tuning kit, which consisted of a revised intake manifold, two Weber carburetors and a bespoke exhaust. On just 1089 cc the engine produced 83 bhp. The four-speed gearbox was also from Fiat and the ensemble powered a simple box-section steel platform chassis. Alfredo Vignale was commissioned to build the lightweight aluminium body which was styled by the prolific Giovanni Michelotti. A second example was finished shortly after the show and both were raced in the major Italian events that season. The third car was completed early in 1951 and was more luxuriously appointed for road use. Fitted with a slightly larger four-cylinder engine, it was shown at the Turin show in 1951 but the price made it a hard sell.

No. 50:
PORSCHE 356 (1951)

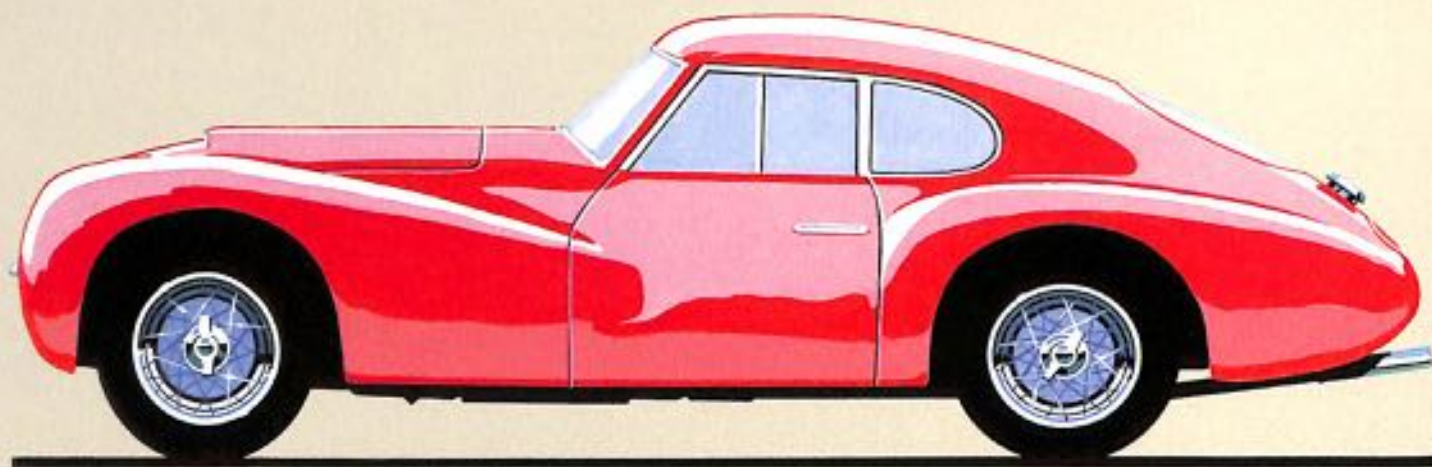


4 cilindri, 1131 cc
Carrozzeria: Coupé, Reutter
Concorrente: Gerald Harrison (UK)

La 356 è la vettura che diede avvio alla storia di Porsche come costruttore di auto da strada con il proprio marchio, anche se il dott. Ferdinand Porsche prima della guerra aveva progettato veicoli per molte altre case, tra cui il Maggiolino Volkswagen. La sportiva 356, progettata da suo figlio Ferry Porsche, era costruita su componenti Volkswagen, con un motore boxer a quattro cilindri raffreddato ad aria montato posteriormente. Le prime 50 vetture circa furono costruite in Austria tra il 1948 e il 1950; in seguito la fabbrica si spostò a Zuffenhausen, in Germania. Il modello 356 pre-A coupé (con il parabrezza diviso in due parti) del 1950, con carrozzeria Reutter, è estremamente raro: terminato nel febbraio 1951, l'anno dopo lo spostamento della produzione dall'Austria, è uno dei primi 500 veicoli di serie della produzione ufficiale Porsche a Stoccarda, di cui rimangono appena pochissimi esemplari completi e funzionanti.

The 356 is the car that began the Porsche story as a maker of road cars under their own brand name although Dr. Ferdinand Porsche had designed vehicles for many other manufactures before the war, including the VW Beetle. The 356 sports car, conceived by his son Ferry Porsche, was based around VW components with an air-cooled flat-four engine mounted at the rear. Approximately the first 50 cars between 1948 and 1950 were built in Austria before the factory relocated to Zuffenhausen in Germany. This car is an immensely rare, 1950 model-year Porsche 356 pre-A (split-screen) Coupé with bodywork by Reutter. It was finished in February 1951, the year after production had moved from Austria and is among the first 500 cars produced from the first model-year of official Porsche production at Stuttgart, of which barely a handful remain complete and still in running order.

No. 52:
FIAT 8V (1953)



8 cilindri, 1996 ccm
Carrozzeria: Berlinetta, Rapi
Concorrente: Martin Gruss (USA)

La 8V, nota anche come "Ottovù", è una delle vetture più enigmatiche della Fiat, una berlinetta sportiva creata con i resti di un progetto volto a costruire una berlina di lusso. Prendeva il nome dall'insolito motore V8 da 2 litri ad alto numero di giri con angolo di 70° tra le bancate di cilindri. Era un modello costoso da costruire, in quanto aveva pochi componenti in comune con le altre Fiat. In effetti, la direzione era relativamente disinteressata alla 8V, anche se fece una preziosissima pubblicità all'azienda vincendo il campionato italiano 2 litri fino al 1959, cinque anni dopo la fine della produzione. Furono costruite soltanto 114 auto sportive 8V, di cui 34 con la carrozzeria Fiat, insolita ma aerodinamica (disegnata da Fabio Rapi, l'ex ingegnere della Isotta Fraschini), altre con carrozzeria di Vignale e Zagato. La potenza standard era di 106 CV, ma esisteva anche una versione elaborata con 2 carburatori Weber doppio corpo e speciali testate che sviluppavano 126 CV.

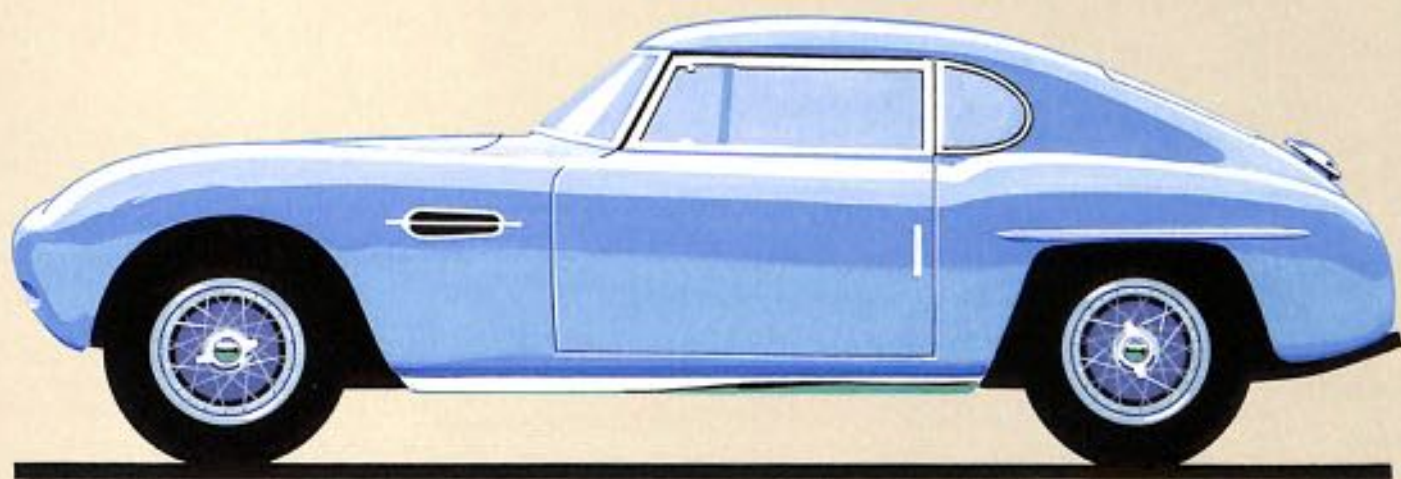
The 8V, or "Ottovù", is one of the most enigmatic of Fiats, a sports car created from the remnants of a scheme to build a luxury saloon. It took its name from an unusual high-revving 2 litre V8 engine with 70 degree angle between its cylinder banks. It was expensive to build as it shared few components with lesser Fiats and indeed Fiat management were relatively disinterested in the 8V, although it did garner the firm some priceless publicity as the winner of the Italian 2 litre championship through to 1959 – five years after production finished. Just 114 8V sports cars were built, 34 with Fiat's unusual but aerodynamic in-house bodywork (designed by Fabio Rapi, the former Isotta Fraschini engineer) with others by Vignale and Zagato. Standard output was 105 bhp but there was a tuned version with 2 double-barrel Weber carburetors and special cylinder heads that generated 125 bhp.

No. 54:

SIATA 400 F (1953)

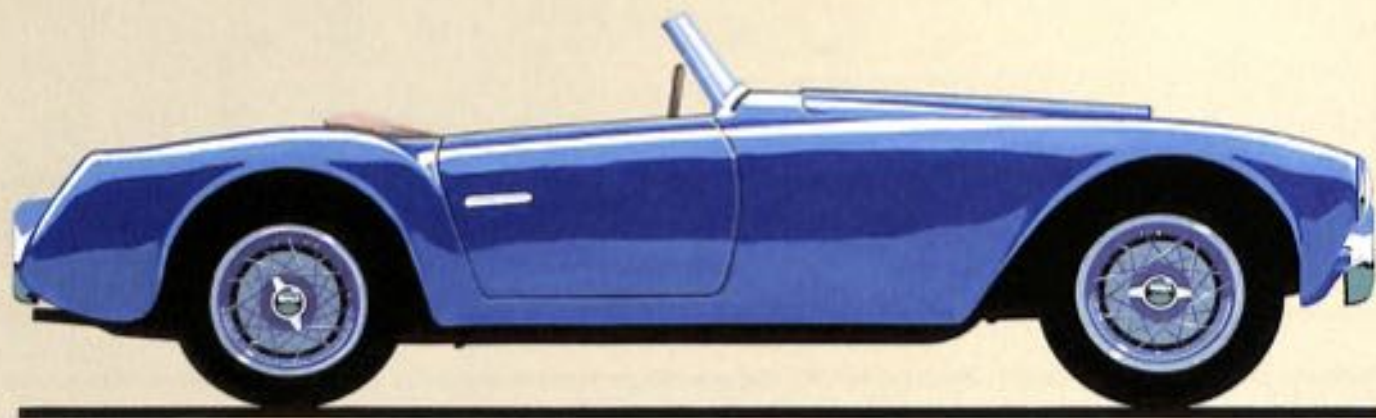
La SIATA fu un'azienda attiva dalla seconda metà degli anni Venti e specializzata in componenti per l'elaborazione delle vetture Fiat. Verso la fine degli anni Quaranta si evolse iniziando a costruire automobili complete con il proprio marchio, sebbene ancora basate sulle Fiat. La prima auto prodotta fu l'Amica, realizzata con componenti modificati della Fiat 500. Nel 1952, con l'introduzione della stravagante Fiat 8V, la SIATA fu in grado di costruire un'auto sportiva a otto cilindri ancora più ambiziosa. Per queste autovetture furono prodotte numerose carrozzerie in versione spider e coupé chiusa, ma una delle più memorabili fu sicuramente la coupé costruita da Balbo e disegnata da Giovanni Michelotti, con i futuristici fari retrattili e la griglia anteriore che le conferiva un'aria fiera. Nelle intenzioni della SIATA le auto avrebbero dovuto montare i grandi motori americani V8 della Chrysler (da qui la nomenclatura "400"), ma alla fine di tali veicoli ne venne costruito uno soltanto, mentre la maggioranza fu dotata di motori Fiat V8 a 70 gradi da 2 litri, che erogano una potenza al freno da 110 a 140 CV, a seconda delle regolazioni.

SIATA was a company that, from the mid-1920s onwards, specialised in Fiat tuning equipment. However in the late 1940s it began building complete cars under its own brand name, although they were still largely Fiat based. The first of these was the Amica, constructed around tuned Fiat 500 components. With the introduction of the exotic Fiat 8V in 1952, SIATA was able to build a more ambitious eight-cylinder sports car. A variety of different bodies were produced for these cars in both spider and closed coupé but the Balbo built coupé, styled by Giovanni Michelotti, was certainly one of the most memorable with its fierce looking front grille and futuristic retractable headlamps. It was SIATA's intention that these cars would have a large American Chrysler V8 engine (hence the '400' nomenclature) but in the end only one such vehicle was built and most have the 2 litre, 70 degree Fiat V8 from the "Ottovù" giving between 110 and 140 bhp depending on level of tune.



8 cilindri, 1996 cc
Carrozzeria: Berlinetta, Balbo
Concorrente: Jan De Reu (B)

No. 56:
SIATA 208 S (1953)

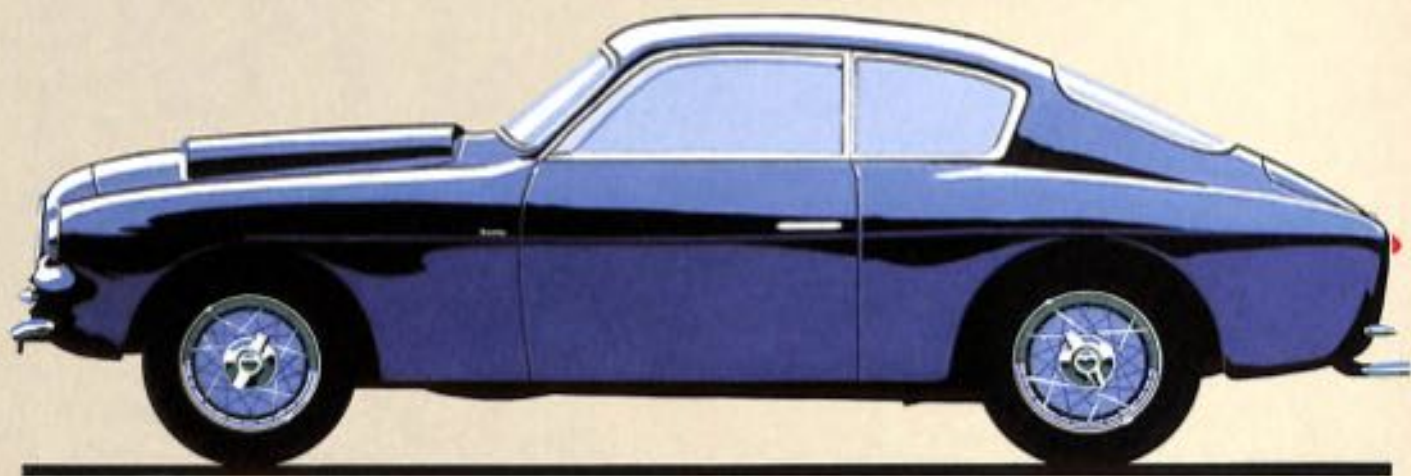


8 cilindri, 1996 cm
Carrozzeria: Spider, Motto
Concorrente: Robert Davis (USA)

SIATA (Società Italiana Auto Trasformazione Accessori) assunse notevole rilievo producendo parti per elaborare automobili Fiat; negli anni Trenta, una Fiat 514 elaborata da SIATA arrivò prima nella sua classe nella Mille Miglia. Dopo la guerra, l'azienda costruì una bicicletta a motore, la Cucciolo, ma ritornò presto alle auto, costruendo varianti sportive della Fiat con il proprio marchio e la 300BC con motore americano Crossley. Fu l'introduzione della Fiat 8V a offrire a SIATA l'opportunità di costruire le sue vetture più eccitanti; l'azienda aveva già partecipato alla costruzione dei prototipi della 8V e, quando Fiat decise di abbandonare il progetto delle auto sportive 8V, era naturale che i motori restanti sarebbero stati acquisiti da Siata. La versione spider della SIATA 208 S fu una delle spider italiane più belle degli anni Cinquanta, e avrebbe avuto più successo se fosse stato possibile produrla in quantità più elevate e a un prezzo commercialmente più attraente. Il mercato del Nord America acquisì 25 dei 35 esemplari prodotti, apprezzando la vettura per le eccellenti prestazioni offerte dal motore V8 da 2 litri con angolo tra le bancate di 70°, di origine Fiat, e la buona maneggevolezza.

SIATA - Società Italiana Auto Trasformazione Accessori - came to prominence making tuning equipment for Fiats; a SIATA tuned Fiat 514 won its class in the Mille Miglia in the 1930s. After the war the firm built a powered cycle called the Puppy but soon returned to cars, building own-branded Fiat sports variants and the American Crossley powered 300BC. It was the introduction of the Fiat 8V that gave SIATA the chance to build its most exciting vehicles; they had already been involved in building the 8V prototypes and when Fiat decided it no longer wanted to pursue the 8V sports car project it was natural that the remaining engines should be acquired by SIATA. The Spider version of the SIATA 208 S was one of the prettiest Italian roadsters of the 1950s and would have been more successful if it could have been produced in greater numbers for a more commercially attractive price. The North American market took 25 of the 35 made and the car was recognised for its excellent performance from its Fiat derived 2 litre 70 degree V8 engine combined with good handling.

No. 58:
ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT (1975)



4 cilindri, 1975 cc
Carrozzeria: Bertone, Zagato
Concorrente: Ermanno Keller (CH)

La 1900 berlina fu il primo modello completamente nuovo che Alfa Romeo costruì dopo la guerra, coniugando la linea di pensiero prebellica con le aspirazioni di aumentare i volumi di produzione degli anni Cinquanta. Di questo modello furono prodotte moltissime versioni specializzate, dall'utilitaria a quella "esotica". La SS era una versione a passo più corto che offriva la possibilità di montare un motore a più carburatori che sviluppava maggiore potenza, grandi freni a tamburo in lega con alette di raffreddamento e un cambio a cinque marce (anche se ancora con cambio a colonna come la 1900 berlina) e ruote a raggi a bloccaggio centrale. Ghia, Touring, Pininfarina e Castagna offrirono tutte le loro interpretazioni della SS Sprint Speciale, ma la versione di Zagato, corta e semplice, con le cromature ridotte al minimo e gli interni spartani, fu certamente la più sportiva, con un curriculum impressionante soprattutto nelle gare del campionato italiano, dove si scontrava in un testa a testa con la Fiat 8V.

The 1900 saloon was Alfa Romeo's first all-new post-war model, linking pre-war thinking with the firm's higher volume aspirations of the 1950s. It spawned a large variety of specialised versions, from the utilitarian to the exotic. The SS was a shorter wheelbase version that offered the possibility of a higher output multi-carburettor engine, large finned alloy brake drums and a five-speed gearbox – still column change like the 1900 saloon – and centre lock wire wheels. The Ghia, Touring, Pininfarina and Castagna all offered their interpretations on the SS Sprint Speciale theme but Zagato's version, short and spare with minimal chrome and Spartan interior furnishings, was certainly the most sporty with an impressive competition pedigree particularly in the Italian Championship events where it went head-to-head with the Fiat 8V.



— SPIRIT OF ECSTASY CENTENARY 2011 —

100 YEARS OF INSPIRATION

For 100 years the Spirit of Ecstasy has been synonymous with the finest motor cars in the world. Since her creation by sculptor Charles Sykes in 1911, this exquisite figure has come to represent many things. For some, she is a symbol of luxury, for others beauty and grace, and for others, the highest levels of craftsmanship.

To mark the occasion, Rolls-Royce Motor Cars has created an extraordinary collection of one hundred vehicles – the Spirit of Ecstasy Centenary Collection. In addition, every Rolls-Royce motor car produced during 2011 will feature a unique Spirit of Ecstasy with an engraved commemorative inscription, creating an enduring tribute to the centenary year.

Join us as we begin our year of celebration.



www.rolls-roycemotorcars.com

© Copyright Rolls-Royce Motor Cars Limited 2011. The Rolls-Royce name and logo are registered trademarks.

CLASSE E

CLASS E

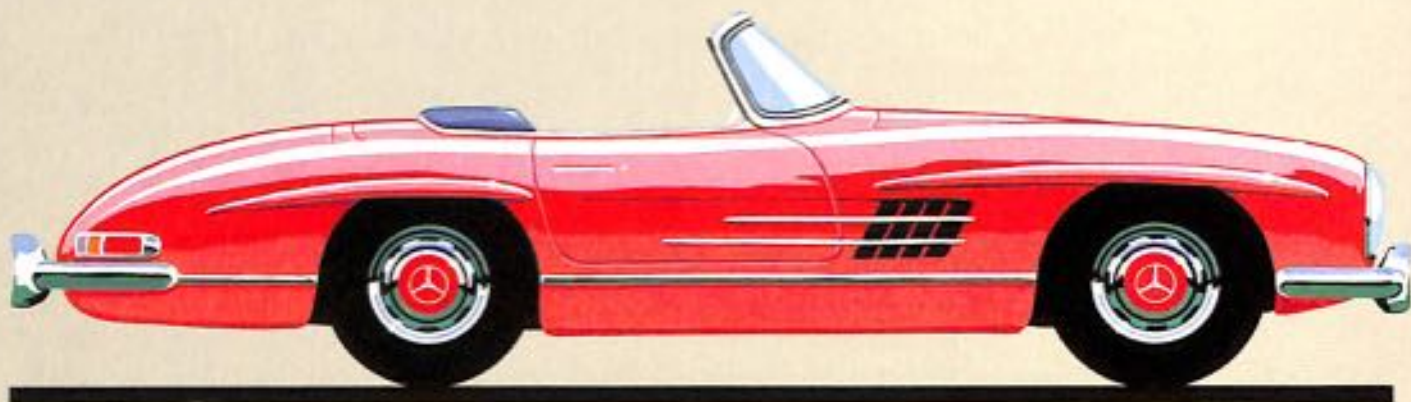
LO STILE DEGLI "SWINGING SIXTIES"

Gli anni Sessanta sono stati un vero paradiso per quei pochi fortunati in grado di permettersi le auto più eleganti che l'industria automobilistica europea dell'epoca avesse da offrire. Le carrozzerie venivano ancora realizzate in modo tradizionale, la manodopera era a basso prezzo e la creatività estetica si evolveva rapidamente per rimanere al passo con una tecnologia sempre più sofisticata, mentre in tutta Europa nuove autostrade e superstrade consentivano di raggiungere in poco tempo destinazioni soleggiate e alla moda. Era l'epoca in cui era ancora un vero piacere sfrecciare per il continente a bordo di una Rolls-Royce, una Ferrari o una Mercedes 300 SL, consumando in tutta tranquillità litri e litri di un carburante relativamente a buon mercato.

SWINGING SIXTIES STYLE

The 1960s were a playground for those privileged buyers who could afford to indulge themselves in the finest cars the European industry had to offer. Traditional coachbuilding was still alive, labour was still cheap and aesthetic creativity was moving quickly to keep pace with increasingly high technology as the high-speed roads of Europe opened up to allow rapid access to sunny, glamorous destinations. It was still a pleasure to drive your Rolls-Royce, your Ferrari or your Mercedes 300 SL across the Continent at high speed consuming large quantities of relatively cheap fuel with a clear conscience!

No. 60:
MERCEDES-BENZ 300 SL (1962)



6 cilindri, 2996 ccm
Carrozzeria: Roadster, Mercedes-Benz
Concorrente: Heiko Seekamp (D)

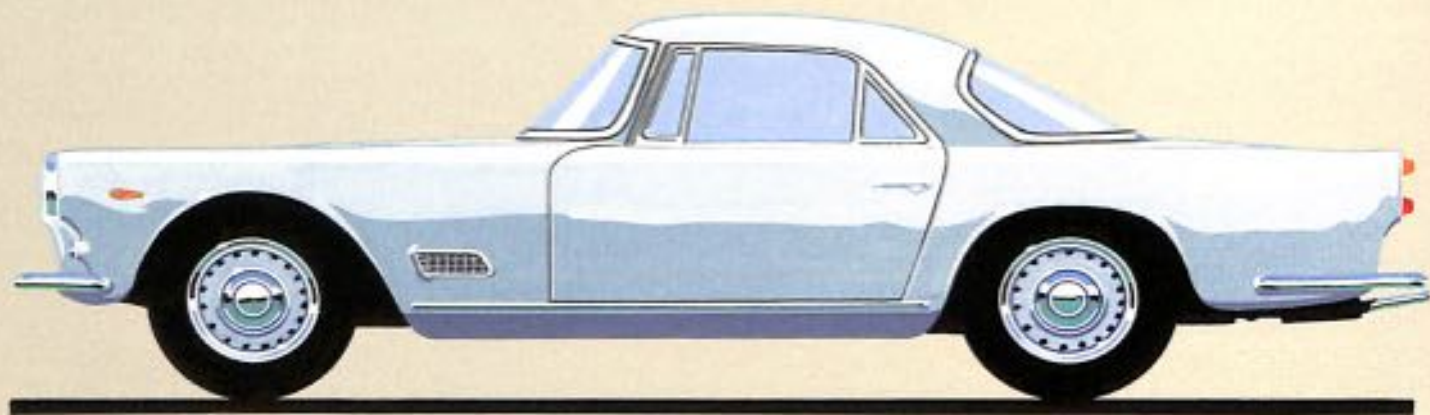
Tra il 1957 e il 1963 furono costruite milleottocentocinquantotto 300 SL roadster, auto ben più confortevoli della 300 SL "ali di gabbiano" da cui derivavano: per la vasta gamma di migliorie che presentavano potrebbero addirittura essere considerate come una nuova generazione di SL. L'importatore americano della Mercedes Max Hoffman voleva infatti una vettura più semplice da guidare con le sospensioni a bracci oscillanti con fuselli ribassati, spaziosa all'interno e da cui si potesse uscire ed entrare con facilità, oltre che dotata di un vero e proprio bagagliaio.

La ali di gabbiano e la roadster avevano le stesse caratteristiche di base (struttura space frame e motore inclinato da 3 litri con sei cilindri in linea), ma differivano praticamente in ogni dettaglio, perfino in quegli elementi estetici apparentemente identici. Ad esempio la stella a tre punte sulla mascherina del radiatore della roadster era leggermente diversa. Il motore erogava 10 CV in più, ma il loro effetto era azzerato dagli oltre 90 kg di peso aggiuntivi della roadster, necessari per mantenerne la rigidità. Hoffman realizzò ottimi affari con la SL, vendendo circa 1400 roadster anche a clienti VIP come Tony Curtis, Glen Ford e Sophia Loren.

One thousand eight hundred and fifty eight 300 SL roadsters were built between 1957 and 1963. It was a far more civilised car than the 300 SL 'Gullwing' it replaced, encompassing so many refinements that it should be regarded as a different generation of SL. The American Mercedes Importer Max Hoffman wanted a more user-friendly car than the Gullwing: easier to get in and out of, easier to drive on low pivot swing axles and roomier inside with a proper boot.

The Gullwing and roadster shared the basics – space frame construction and a canted-over 3 litre straight six – but almost every detail was changed, even cosmetics that looked superficially identical. The three-pointed star in the roadster's grille, for instance, was subtly different. The engine had ten more horsepower but this was negated by the extra 200 lbs built into the roadster's structure to maintain rigidity. Hoffman did good business with the SL, selling around 1400 roadsters often to high-profile buyers like Tony Curtis, Glen Ford and Sophia Loren.

No. 62:
MASERATI 3500 GT (1962)

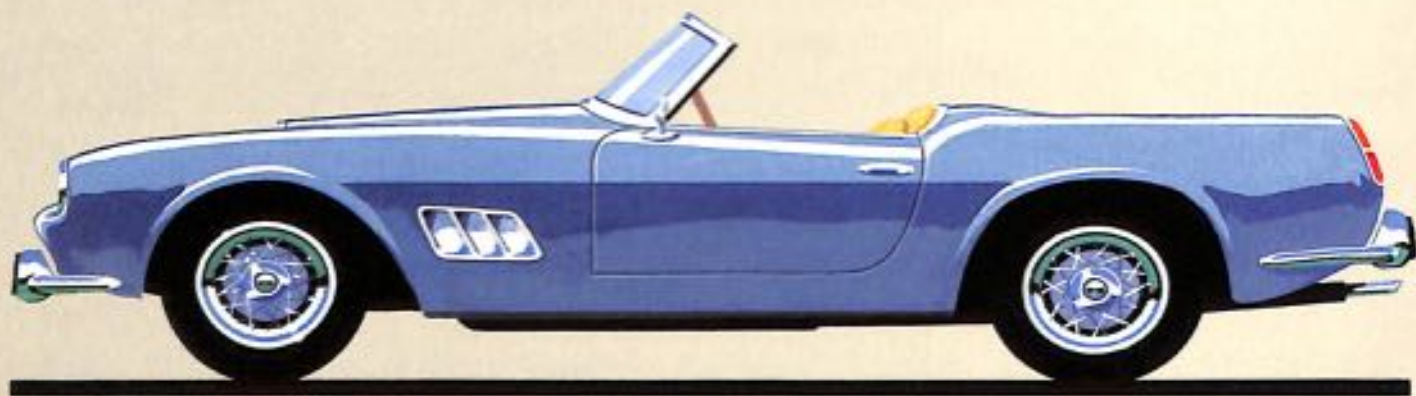


6 cilindri, 3485 ccm
Carrozzeria: Coupé, Touring
Concorrente: Markus Killer (CH)

La serie 3500 segnò per la Maserati l'inizio della produzione in quantità considerevoli, dopo un decennio in cui venivano realizzati con cadenza irregolare dei piccoli lotti di vetture GT specialistiche con motore da 2 litri. Pur essendo concepita anch'essa come un'auto veloce ed esclusiva, la 3500 era progettata in modo da poterne realizzare con semplicità delle quantità più grandi e per agevolare e ridurre la manutenzione. L'ingegnere Alfieri basò il progetto su un motore bialbero a sei cilindri in linea, solo apparentemente simile al propulsore del modello 250F Grand Prix, ma che consentì alla vettura di ottenere performance straordinarie per gli standard degli anni Cinquanta. Nelle versioni successive fu utilizzato un sistema ad iniezione, una novità assoluta per l'industria automobilistica italiana. La carrozzeria Touring era un grande classico, con una struttura superleggera in tubi di acciaio a cui venivano applicati dei pannelli in lega per garantire al tempo stesso resistenza e leggerezza. La 3500 rappresentò per la Maserati un grande successo e garantì alla casa automobilistica la stabilità finanziaria necessaria per continuare ad operare negli anni Sessanta.

The 3500 series marked Maserati's entry into the true quantity production era after a decade of building short and erratic runs of specialised 2 litre GT cars. The 3500 was still destined to be fast and exclusive but it was also designed to be easier to build in meaningful quantities as well as more durable in service and easier to maintain. Engineer Alfieri based the design around a twin camshaft straight six that was similar to, but by no means the same as, the 250F Grand Prix unit and gave the 3500 awesome performance by the standards of the 1950s. Later examples pioneered fuel injection on Italian cars. The Touring body was an absolute classic of the GT car idiom and was a superleggera construction of steel tubes wrapped in an alloy outer skin for strength and lightness. The 3500 was a very successful car for Maserati that gave the firm the financial stability it needed to carry it through the 1960s.

No. 64:
FERRARI 250 GT SWB CALIFORNIA (1963)



12 cilindri, 2953 ccm
Carrozzeria: Spider, Scaglietti
Concorrente: Jean-Pierre Slavic (CH)

Verso la metà degli anni Cinquanta, l'importatore Ferrari per il Nord America Luigi Chinetti convinse Enzo Ferrari che un modello aperto a due posti, ridotto all'essenziale e prodotto in serie, avrebbe avuto un mercato interessante in America. La produzione della prima serie di spider 250 California fu avviata nel 1957 (46 vetture), mentre la versione a passo corto fu presentata al salone di Ginevra nel marzo del 1960, sostituendo il modello precedente. A dare forma alla carrozzeria, di un'eleganza sublime, fu ancora una volta Pinin Farina. A realizzarla fu invece Scaglietti, in acciaio e su un telaio più corto e rigido. Fino agli inizi del 1963 ne furono costruiti tra i 50 e i 57 esemplari, con migliorie quali i freni a disco e una versione con "candele esterne" (per semplificare la manutenzione) del famoso motore Colombo V12 da 3 litri, che nel tipo standard avrebbe spinto la macchina oltre i 225 km/h. Tutte le auto realizzate presentavano delle differenze nei dettagli, soprattutto nella configurazione del muso (37 avevano i fari coperti).

In the mid-1950s North American Ferrari importer Luigi Chinetti convinced Enzo Ferrari that a series produced two-seater open performance model, stripped to the bare essentials, would have a ready market with American customers. The first of a limited series of 250 California Spiders were seen in 1957 (46 cars) but the short wheelbase version was introduced at the Geneva Show in March 1960, replacing the earlier model. The sublimely elegant shape was once again by Pinin Farina, but wrought in steel (mostly) by Scaglietti on a shorter stiffer chassis. Between 50 and 57 of these were built through to early 1963 and improvements included disc brakes and an easier-to-service 'outside plug' version of the famous 3 litre Colombo V12 that would take the car to 140 mph plus in standard form. All were different in detail, the biggest difference being the treatment of the nose (37 had covered headlamps).

No. 66:
ASTON MARTIN DB5 (1965)



6 cilindri, 3995 cc
Carrozzeria: Convertible, Touring
Concorrente: Jim Utaski (USA)

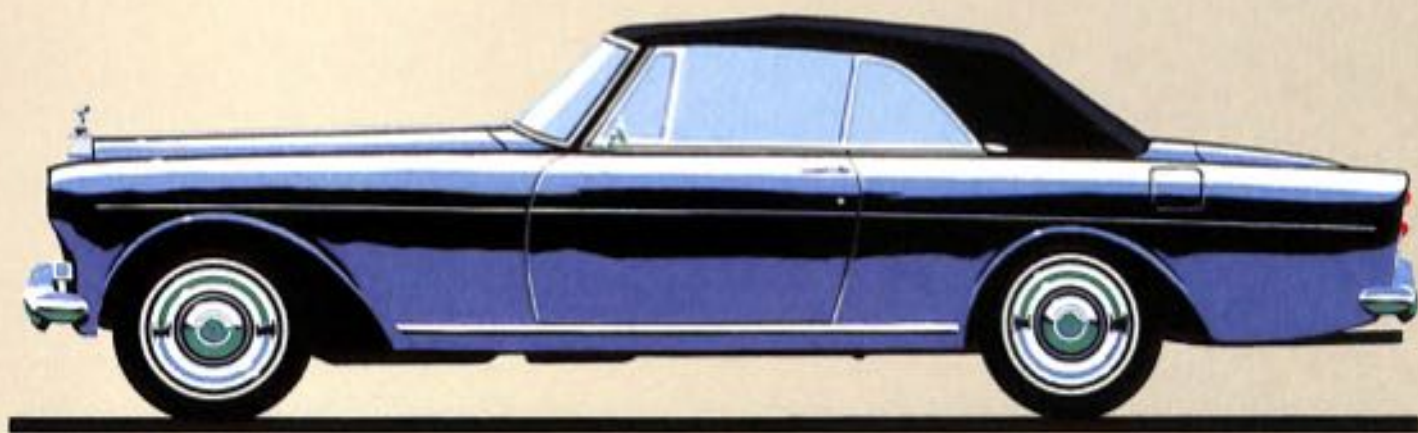
Vennero realizzate solo centoventitre DB5 Volante, di cui appena diciannove con guida a sinistra, tra il 1963 e il 1965. La DB5 non era che una DB4 potenziata grazie ad un motore più grande, con 4 litri di cilindrata, sei cilindri in linea e doppio albero a camme, in una carrozzeria 2+2 decapottabile disegnata dalla Carrozzeria Touring di Milano, ma costruita dalla Aston Martin a Newport Pagnell nel Buckinghamshire, a nord di Londra. Un po' più costosa rispetto alla versione coupé, la DB5 cabriolet con le sue linee slanciate, venne costruita secondo gli stessi standard brevettati della Superleggera, con una carrozzeria costituita da pannelli di alluminio graffiati ad una struttura in tubi d'acciaio, per garantire allo stesso tempo leggerezza e resistenza. Freni e trasmissioni vennero potenziati nelle vetture successive, ma con tre carburatori SU standard o con il più potente allestimento Vantage con carburatori Weber, la DB5 Volante fu una delle cabriolet più potenti ed esclusive prodotte a metà degli anni Sessanta.

Only 123 DB5 Convertibles were produced, and just 19 with left-hand drive, between 1963 and 1965. The concept was an up-rated DB4 with a larger 4 litre straight-six double overhead camshaft engine in a 2+2 drophead body styled by Touring of Milan but constructed by Aston Martin at Newport Pagnell in Buckinghamshire to the north of London. Slightly more expensive than the DB5 saloon the convertible's svelte body was built to the same patented Superleggera principles of aluminium bodywork wrapped around steel tubes for lightness and strength. Brakes and transmission were up-rated on later cars but with either standard triple SU carburetors or the more powerful Vantage arrangement of Weber carburetors, the DB5 Convertible was one of the most potent and exclusive open-topped cars of the mid-1960s.

No. 68: ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III (1965)

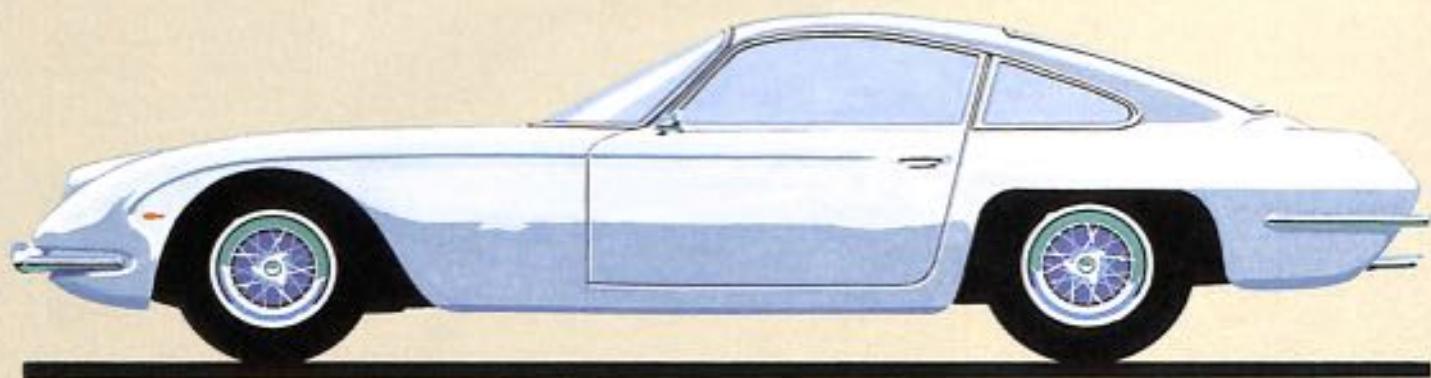
La Rolls-Royce offriva la Mulliner Park Ward cabriolet ai suoi clienti del jet-set degli anni Sessanta. Con i suoi caratteristici doppi fari anteriori ad angolo e i fianchi dalla linea pulita ed elegante, aveva un aspetto più moderno rispetto ad altre variazioni sul tema della Silver Cloud e offriva il massimo del lusso per una vettura cabrio a quattro posti, unito alle prestazioni eccellenti del motore V8 interamente in lega da 6,3 litri. L'estetica ricordava quella della Bentley S2 Continental di Park Ward del 1960, oltre alla "Flying Spur" Continental di Mulliner. Una versione Rolls-Royce, identica dal punto di vista meccanico, fu realizzata con il design S3 a quattro fanali anteriori nel 1963, quando le carrozzerie Mulliner e Park Ward si erano ormai unite. A differenza di altri modelli di Rolls-Royce e Bentley con carrozzerie speciali, la carrozzeria di questa vettura era realizzata per la maggior parte in acciaio, ma continuava ad avere il telaio separato tradizionale e un servofreno meccanico nella parte posteriore della scatola del cambio per assistere i freni a tamburo.

Rolls-Royce offered the Mulliner Park Ward convertible to its 'glamour' customers of the 1960s. With its characteristic paired and angled headlamps and clean, sheer flanks it looked more modern than other variations on the Silver Cloud theme and provided the ultimate in four-seater open-topped luxury combined with excellent performance from a 6.3 litre all alloy V8. The shape had first appeared as a Park Ward Bentley S2 Continental in 1960, alongside the Mulliner's 'Flying Spur' Continental. A Rolls-Royce version, mechanically identical, arrived in four headlamp S3 form in 1963, by which time the coach-builders Mulliner and Park Ward had joined forces. Unlike other special bodied Rolls-Royce and Bentley models the body was mainly in steel but it continued with traditional separate chassis and a mechanical servo, driven off the rear of the gearbox, to assist the drum brakes.



8 cilindri, 6230 ccm
Carrozzeria: Drophead Coupé, Mulliner Park Ward
Concorrente: Walter Steinemann (CH)

No. 70:
LAMBORGHINI 400 GT (1966)



12 cilindri, 3929 cc
Carrozzeria: Coupé, Touring
Concorrente: Dietmar Götz (D)

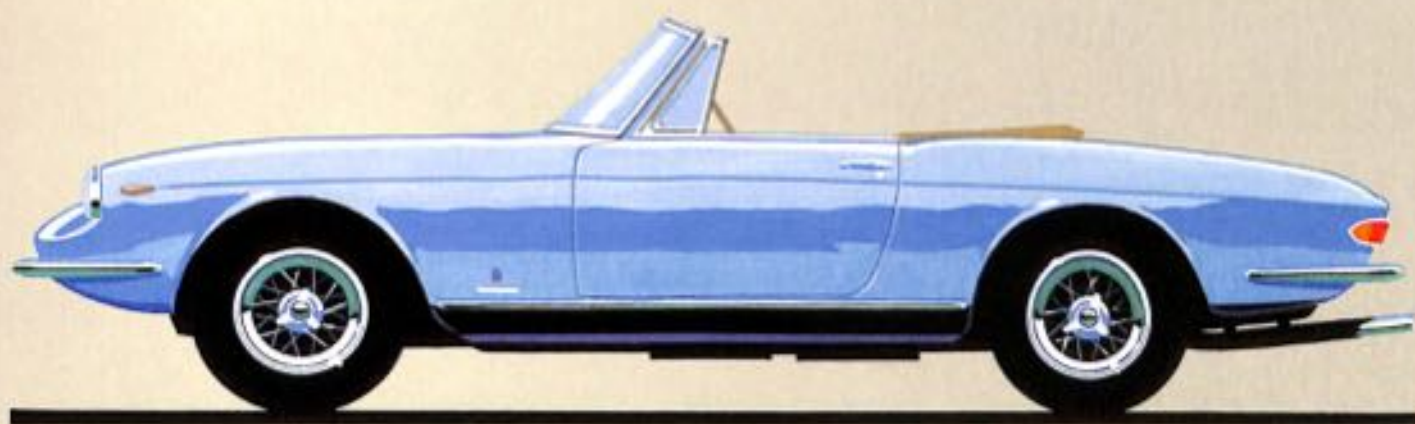
Irritato dal disprezzo percepito nelle parole di Enzo Ferrari durante una visita di quest'ultimo alla sua fabbrica, Ferruccio Lamborghini, magnate del settore di macchine agricole, decise di sfidare la Ferrari sul suo stesso campo creando una propria vettura da gran turismo: la 350 GT. Lanciata nel marzo del 1964, la 350 GT è stata la prima automobile di serie realizzata da Ferruccio Lamborghini. Anche la carrozzeria, realizzata da Touring, era innovativa. Era equipaggiata con vere e proprie sospensioni sportive, i migliori freni a disco disponibili sul mercato, cinque marce mentre la Ferrari ne aveva solo quattro e, soprattutto, il motore più performante al mondo, in grado di spingere la vettura a 257 km/h. Non c'è da stupirsi che Ferruccio Lamborghini abbia perso 1.000 dollari per ogni 350 venduta nel 1964. La 400 GT era una versione potenziata da 4 litri, con 4 fari circolari e una carrozzeria leggermente modificata per accogliere due piccoli sedili posteriori.

Slighted by Enzo Ferrari when visiting his factory with a faulty car Ferruccio Lamborghini, a rich tractor mogul, decided he would take him on at his own game with a super sports car of his own – the 350 GT. Launched in March 1964 the production 350 GT was the first production car from Ferruccio Lamborghini. Its body – by coachbuilders Touring – was all new. Under the skin there was proper race-car suspension, the best disc brakes money could buy, five speeds where Ferrari only had four and, best of all, the world's finest engine that could push the car to 160mph. No wonder Ferruccio Lamborghini lost a \$1000 on every 350 he sold in 1964. The 400 GT was an up-rated 4 litre version with 4 circular headlamps and a subtly re-styled body to accommodate two small rear seats.

No. 72: FERRARI 365 GTS (1969)

Alla fine del 1968 la Ferrari 330 GTS fu sostituita dalla 365 GTS, divenendo l'ultima di una serie di cabriolet a due posti con motore V12 e trasmissione transaxle, a cui aveva dato inizio la 275 GTS nel 1964. Anche in questo caso la carrozzeria fu costruita da Pininfarina a Torino. La sola differenza era costituita dal motore maggiorato da 4,4 litri, che sviluppava 320 CV a 6600 giri. Per il resto il solo modo di distinguere la 330 GTS dalla 365 GTS era osservare le prese d'aria, spostate dai parafranghi anteriori al cofano. Questo modello, pur essendo molto desiderato, ebbe vita breve, surclassato dall'arrivo della Daytona nel 1969, sebbene non sia stato veramente sostituito fino all'arrivo della Daytona Spider nel 1971. Si ritiene che ne siano stati costruiti solamente una ventina di esemplari.

At the end of 1968 the Ferrari 330 GTS was replaced by the 365 GTS, and was effectively the last in a line of two-seater cabriolet V12 cars with transaxles that had begun with the 275 GTS in 1964. As before, the steel body was built by Pininfarina in Turin. The bigger 4.4 litre engine had 320 bhp at 6600 rpm but otherwise the car was unchanged; the only way to differentiate a 330 GTS from a 365 GTS was the air vents that had moved from the front wings to the bonnet. It was a very desirable but very short-lived model, usurped by the arrival of the Daytona in 1969, although it was not truly replaced until the arrival of the Daytona Spider in 1971. It is believed only about 20 examples of the 365 GTS were built.



12 cilindri, 4390 ccm
Carrozzeria: Spider, Pininfarina
Concorrente: Peter Read (USA)



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

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

48

46



L'ART DU CHAMPAGNE

Since 1836

A black champagne bottle is centered in the frame, surrounded by a vibrant, glowing blue aura of stars and light trails. The bottle's neck is wrapped in a gold foil with a circular label that features the Pommery crest and the words 'POMMERY' and 'REIMS'. The overall background is dark, making the glowing bottle stand out prominently.

POMMERY

CLASSE F

CLASS F

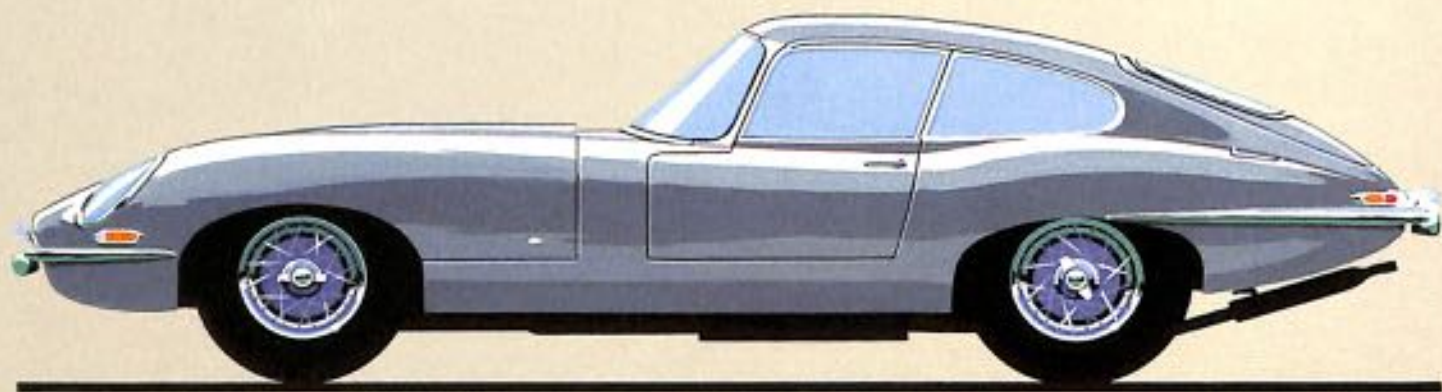
LA NASCITA DELLE SUPERCAR

All'inizio degli anni Sessanta, la Jaguar E-Type rese disponibili ad un pubblico molto più vasto prestazioni davvero elevate, mentre Aston Martin e Maserati si rivolgevano a quanti desideravano auto sportive più tradizionali, ma ancora incredibilmente potenti. Sul finire del decennio, Lamborghini, azienda italiana partita da zero, aveva ridefinito i parametri delle "supercar" realizzando la Miura, modello unico e straordinario con motore V12 in posizione centrale, un'auto che su strada regalava l'accelerazione e la tenuta di una sportiva da corsa, il tutto racchiuso in linee esotiche con assetto ribassato che divennero un punto di riferimento per il genere delle supercar. Per chi considerava troppo "banale" anche la Miura, esistevano poi auto ancora più stravaganti come l'Alfa Romeo 33 Stradale, perfetta per provare su strada il brivido di un'auto da corsa: non molto pratica, ma in grado di regalare emozioni uniche. In altre parole, una vera supercar.

THE BIRTH OF THE SUPERCAR

At the start of the nineteen sixties the Jaguar E-Type made really high performance available to a much wider audience, while Aston Martin and Maserati catered to those who wanted more traditional but still excitingly powerful super sports cars. By the end of the decade an upstart Italian maker called Lamborghini had readjusted the parameters of what constituted a 'supercar' by producing a uniquely exotic mid-engined V12 called the Miura, a car that put the acceleration and road holding of a sports racing car at the disposal of road users, all wrapped up in a low, exotic shape that seemed to define the supercar genre. For those who found even a Miura too 'common' there were a handful of ultra exotic cars like the Alfa Romeo Type 33 in 'Stradale' form for those who wanted to use a true racing car on the road. Not very practical, but very exciting. A super car.

No. 74:
JAGUAR E-TYPE (1961)

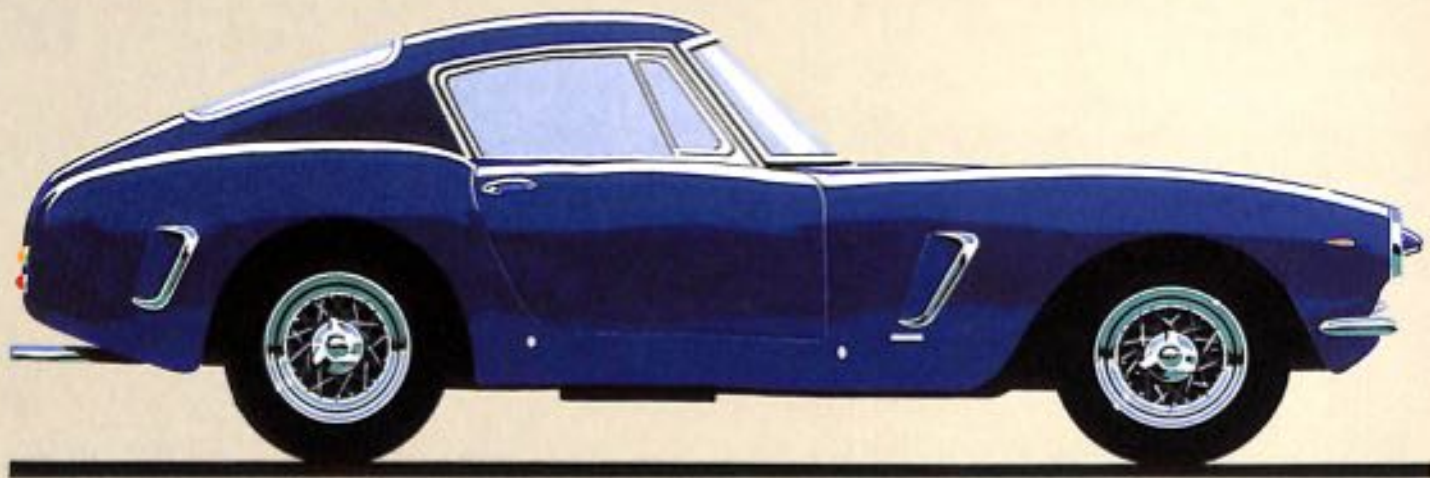


6 cilindri, 3781 cc
Carrozzeria: Coupé, Jaguar
Concorrente: Christian J. Jenny (CH)

La E-Type ha rappresentato la più grande rivoluzione nel mondo Jaguar dal lancio della XK120 13 anni prima. Al contempo è stata una vera e propria icona per la casa automobilistica inglese. Si trattava di una vettura sportiva dall'aspetto stravagante basata sulle tecnologie rivelatesi vincenti a Le Mans, che pur essendo in grado di raggiungere i 241 km/h era venduta a circa la metà del prezzo delle poche auto con cui era in concorrenza. Il motore da 3,8 litri con tre carburatori SU rimaneva nel solco della tradizione di oltre un decennio di auto sportive e berline, ma importanti innovazioni come il telaio monoscocca e le sospensioni posteriori indipendenti conferivano alla E-Type un'eccellente tenuta in curva e un comfort sorprendente. Disponibile in versione coupé e roadster, subì numerose modifiche nel corso della sua lunga carriera, durata fino al 1975. Oggi sembra impossibile che le prime E-Type abbiano già 50 anni.

The E-Type was the most seismic event in the world of Jaguar since the launch of the XK120 thirteen years previously and, in the same way, it was a great ambassador for the marque. Here was an exotic looking 150 mph sports car based around Le Mans winning concepts marked-up at roughly half its competitor's prices – or what few competitors it had. The 3.8 litre triple SU carburettor engine was a classic design familiar from more than a decade of saloon and sports car production but the monocoque body and independent rear suspension were new, conferring superb cornering and surprising comfort. E-types came in coupé and roadster form and were regularly updated in a career that lasted through to 1975. It is hard to comprehend that the first E-Types are now 50 years old.

No. 76:
FERRARI 250 GT SWB (1962)



12 cilindri, 2953 cc
Carrozzeria: Berlinetta, Scaglietti
Concorrente: Philip Noble (UK)

Una delle Ferrari stradali più premiate di sempre, probabilmente seconda solo alla GTO, la 250 passo corto è anche una delle più belle, con un palmarès invidiabile nelle gare, che non si interruppe neanche con l'introduzione della 250 GTO. Mezzo di trasporto perfetto per il pilota gentiluomo, la passo corto, che raggiungeva i 225 km/h, corse fra il 1959 e il 1963. Ne furono realizzate 175. La sua carrozzeria aggressiva fu disegnata da Pinin Farina e costruita da Scaglietti. Aveva un passo da 2400 mm, praticamente lo stesso del Maggiolino Volkswagen. Questo conferiva alla Ferrari una maggiore maneggevolezza, che le consentiva di vincere una gara classica la domenica e di portare il suo proprietario al lavoro il lunedì (sempre che questi non si facesse scoraggiare dalla rumorosità e dagli interni spartani). La maggior parte delle vetture aveva la carrozzeria in acciaio con le porte in lega, ma alcune versioni da competizione furono dotate di carrozzeria interamente in lega e motori da 280 CV. Su queste ultime la maggiore erogazione di potenza fu ottenuta con carburatore leggermente maggiorato e un rapporto di compressione più elevato.

One of the most prized of all road-going Ferrari's – arguably second only to the GTO – the 250 Short Wheelbase is also one of the most beautiful with a noble competition pedigree, which continued even after the introduction of the 250 GTO. Perfect transport for the gentleman racer the 140 mph Short Wheelbase ran from 1959 to 1963 and just 175 cars were produced. Its muscular body was styled by Pinin Farina and built by Scaglietti. It rode a wheelbase of 2400 mm – about the same as a VW Beetle. This conferred much tidier handling on a Ferrari that could truly win a classic event on a Sunday and take its owner to work on a Monday (as long as they were happy with its rather basic interior fittings and throaty noise). Most had steel bodywork with alloy opening panels, but a few competition versions had full alloy bodywork and 280 bhp engines. On these the additional output was gained from slightly larger carburetors and higher compression ratio.

No. 78:
ASTON MARTIN DB4 GT (1963)



6 cilindri, 3670 cc
Carrozzeria: Berlinetta, Zagato
Concorrente: William Loughran (UK)

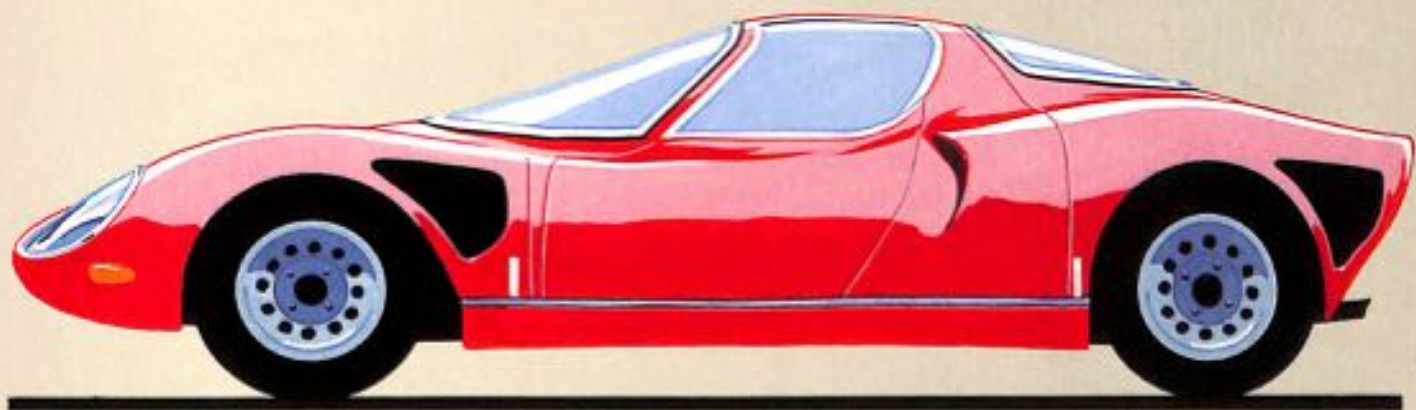
Zagato costruì solamente 19 di queste grintose coupé sul telaio da 3211 mm della DB4 GT, con un motore a sei cilindri in linea da 314 CV con doppia accensione che ne faceva la Aston più veloce dell'epoca, in grado di raggiungere i 246 km/h e di passare da 0 a 60 in 6,1 secondi. Fu concepita per consentire alla Aston Martin di competere nelle gare automobilistiche internazionali contro la Ferrari 250 GTO, anche se il successo fu solo parziale. La carrozzeria della Zagato consentì di ridurre il peso di 136 kg e di ottenere migliori caratteristiche aerodinamiche. La Aston inviò a Zagato solo il telaio, ma la verniciatura e le rifiniture furono effettuate da Newport Pagnell. A causa di questa complessa procedura la DB4 GT Zagato costava 500 sterline più della normale DB4 GT Touring e risultava meno pratica poiché i paraurti erano stati eliminati per ragioni di peso. Sebbene oggi queste vetture abbiano prezzi a sei cifre, all'epoca trovare dei clienti per la Aston Martin Zagato si rivelò alquanto difficoltoso!

Zagato built only 19 of these muscular coupés on the 91 inch DB4 GT chassis with 314 bhp from the 12 plug straight-six engine, making the Zagato the fastest Aston of its time; 153 mph and 0-60 in 6.1 seconds. It was conceived to allow Aston Martin to compete in international sports car racing against the Ferrari 250 GTO (against which it was only partly successful) and the lightweight Zagato body saved 300 lbs and had superior aerodynamic properties. Aston sent bare chassis to Zagato but the cars were painted and trimmed at Newport Pagnell. Due to this long-winded process the DB4 GT Zagato cost £ 500 more than the 'ordinary' Touring designed DB4 GT and was rather less practical because it was bereft of bumpers to save weight. Today these cars command six figure sums, yet when new finding customers for the Zagato Aston Martin was rather difficult!

No. 80: ALFA ROMEO 33 STRADALE (1968)

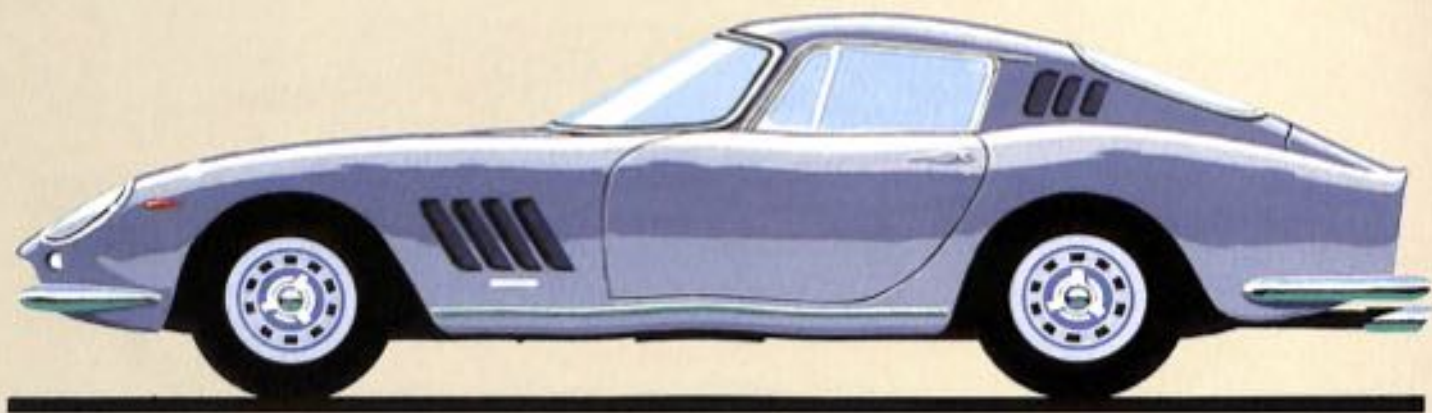
L'Alfa Romeo produsse solo 18 di queste eccezionali fuoriserie stradali con motore in posizione centrale tra il 1967 e il 1971. Basate sulla trasmissione della T33 da competizione, erano equipaggiate da un motore V8 da 2 litri, simile a quello sportivo ma depotenziato a 230 CV. Con quattro alberi a camme, quattro bobine e l'impianto di iniezione meccanica Spica, questo propulsore poteva raggiungere 10.000 giri al minuto e una velocità su strada di quasi 260 km/h con architettura transaxle Coletti. A queste straordinarie caratteristiche tecniche corrispondeva anche un prezzo molto elevato: sembra infatti che la T33 Stradale sia stata l'automobile più cara in vendita al pubblico nel 1968. La carrozzeria in lega fu realizzata da Franco Scaglione, mentre il motore è una creazione di Carlo Chitti: due nomi leggendari nell'universo della progettazione automobilistica italiana.

Alfa Romeo produced just 18 of these very special mid-engined homologation specials between 1967 and 1971. Based on the drive train of the T33 sports racing car they were powered by a road-going version of that car's over square 2 litre V8, detuned to 230 bhp. With its four camshafts, four coils, and Spica mechanical fuel injection this unit would rev to 10,000 rpm and run the Stradale (Street) to 160 mph in its six-speed Coletti transaxle. Such exotic engineering commanded a huge price tag – the T33 Stradale is thought to have been the most expensive car offered to the general public in 1968. The alloy body was the creation of Franco Scaglione, the engine came from the drawing board of Carlo Chitti – both legendary names in the world of Italian specialist car design.



8 cilindri, 1995 ccm
Carrozzeria: Berlinetta, Scaglione
Concorrente: Clive Joy (UK)

No. 82:
FERRARI 275 GTB/4 (1968)

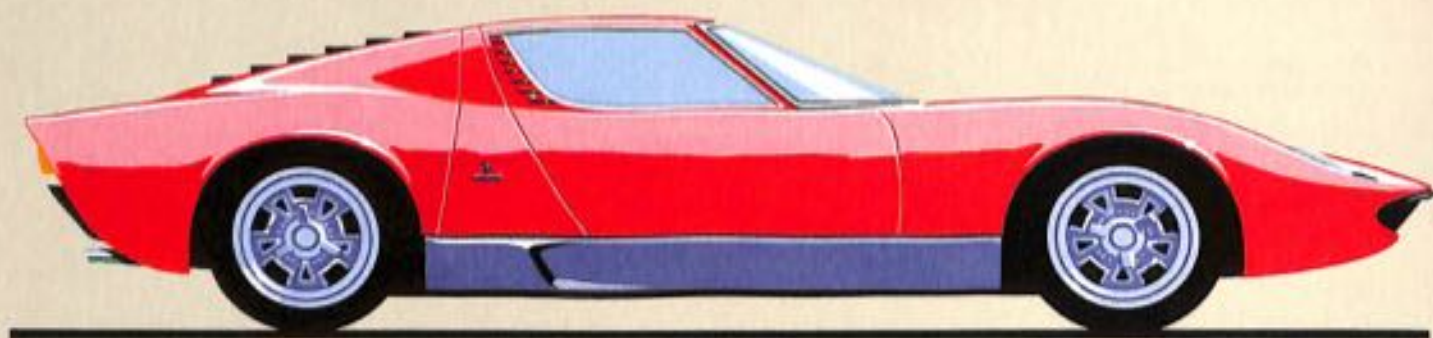


12 cilindri, 3285 cm
Carrozzeria: Berlinetta, Pininfarina
Concorrente: Nigel Allen (UK)

La 275 GTB/4 fu la prima Ferrari da turismo spinta da un motore V12 con quattro alberi a camme, costruita per i clienti stradali che richiedevano prestazioni al top e un eccellente comportamento del telaio. La carrozzeria, disegnata da Pininfarina e costruita da Scaglietti, poteva ospitare due fortunati passeggeri e ricordava quella della 275 GTB bialbero introdotta nel 1964, la prima Ferrari da strada con sospensioni completamente indipendenti. Il motore con quattro alberi a camme erogava una potenza di 300 CV ad una stupefacente velocità di 8.000 giri al minuto. La nuova versione era riconoscibile dal cofano, che presentava la parte centrale rialzata per adattarsi al maggiore ingombro delle teste dei cilindri e dei carburatori invertiti Webber. Attraverso un tubo di torsione, la potenza veniva trasferita alla trasmissione a cinque rapporti con architettura transaxle, consentendo alla 275 GTB/4 di raggiungere velocità superiori ai 260 km/h. Sostituita già nel 1968 dalla 365 GTB/4 Daytona, questa "quattro alberi" è stata una delle più costose Ferrari da strada degli anni Sessanta.

The 275 GTB/4 was the first touring Ferrari to be powered by a four camshaft V12 engine and was built for road-going customers who demanded the highest levels of performance and chassis behaviour. The shape by Pininfarina (but built by Scaglietti) accommodated two fortunate people and was familiar from the two camshaft 275 GTB that had been introduced in 1964, the first Ferrari road car with fully independent suspension. The quad-camshaft engine boosted power to 300 bhp at a scalp prickling 8000 rpm and the way to recognise the new version was a raised centre section in the bonnet to accommodate the bulkier cylinder heads and the down-draught Webber carburettors. Power went, via a torque tube, to a five-speed transaxle and in top gear the 275 GTB/4 was good for more than 160 mph. A short-lived model (it was replaced by the 365 GTB/4 Daytona in 1968) the 'four cam' is one of the most highly prized of all 1960s Ferrari road cars.

No. 84:
LAMBORGHINI MIURA S (1970)



12 cilindri, 3929 cc
Carrozzeria: Berlinetta, Bertone
Concorrente: Konstantin Ioannidis (CH)

La Lamborghini Miura è stata la prima supercar V12 con motore in posizione centrale, con un design basato su principi mutuati dalla Formula Uno e dalle vetture sportive, come la Ferrari 250LM e la Ford GT40. Per realizzarne la carrozzeria, l'ingegnere Giampaolo Dallara disegnò un'unica unità in acciaio, abbastanza grande da accogliere al meglio 2 persone. Il motore V12 da 350 CV, per non superare i 4 litri, fu montato trasversalmente dietro alla cabina. Per trasmettere il moto alle ruote posteriori, Lamborghini progettò uno speciale transaxle, montato sulla parte posteriore del motore e unito al carter in lega leggera: un concetto simile a quelli applicato alla BMC Mini ma rivoluzionario su una vettura dalle prestazioni così elevate. La carrozzeria fu allestita da Bertone. Questa automobile da oltre 270 km/h entrò in produzione nel 1967. Ma le prestazioni erano solo uno dei punti di forza di questa Lamborghini: il bilanciamento, la trazione e l'eccellente tenuta in curva conferite dal motore in posizione centrale facevano della Miura una macchina assolutamente unica. La versione S, più veloce, fu presentata nel 1969, seguita nel 1971 dalla SV, ancora più performante, con maggiore potenza e sospensioni notevolmente migliorate. La SV durò solo un anno, fino alla fine del 1972, quando dovette inchinarsi di fronte all'arrivo in produzione della LP400 Countach.

The Lamborghini Miura was the first V12 supercar with a mid-mounted engine, borrowing design principles from Formula One cars and sports cars like the Ferrari 250LM and Ford GT40. Chassis designer Giampaolo Dallara sketched a unitary steel hull comfortably big enough for two occupants. To keep the length down the 4 litre, 350 bhp V12 engine was mounted transversely behind the cockpit. To get the drive to the rear wheels Lamborghini designed a special transaxle, mounted at the rear of the engine in unit with the light alloy crankcase, in concept not unlike the BMC Mini but revolutionary on a car with such high performance. Bertone clothed this 170 mph car and it went into production in 1967. Sheer performance was only half the story: the balance, traction and sheer cornering power conferred by the mid-engined location put the Miura in another dimension. This faster improved 'S' version appeared in 1969, followed by an even better, faster SV in 1971 with even more power and much improved suspension. The SV lasted just a year, bowing out in late 1972 as the LP400 Countach started to come on stream.



L'ELEGANZA NELLA SUA VERSIONE PIÙ LIMPIDA.

Le emozioni scorrono veloci sulle linee allungate e decise della Nuova BMW Serie 6 Cabrio. Capote di nuova concezione, in grado di aprirsi in soli 19 secondi anche durante la marcia. Motori BMW EfficientDynamics, innovativa gestione dello sterzo Integral Active Steering, Adaptive Drive e cambio automatico sportivo Steptronic a 8 rapporti. Lasciatevi ispirare dalla più grande artista presente in natura, l'acqua.

**NUOVA BMW SERIE 6 CABRIO. TUTTO SCORRE.
IN TUTTE LE CONCESSIONARIE BMW.**

BMW EfficientDynamics
Meno emissioni. Più piacere di guidare.

CLASSE G

CLASS G

CREATIVITA' SORPRENDENTE

I modelli di questa classe sono espressione dell'ingegnosità con cui vennero realizzate le carrozzerie, nel corso degli anni Sessanta e all'inizio degli anni Settanta, tanto su telai relativamente basici quanto su telai più stravaganti. Alcuni modelli, come la bellissima Alfa Romeo Prato carrozzata Touring e la straordinaria DAF Siluro, incarnavano un design d'avanguardia che sperava di catturare l'interesse e l'immaginazione dei grandi produttori. La BMW 2000 CS sottolinea come la casa tedesca avesse sfruttato con successo la Karmann per realizzare la propria ammiraglia coupé ad assetto ribassato. La Glas 3000 è invece un classico esempio di cooperazione italo-tedesca, mentre la spettacolare SM Opera rappresenta uno degli ultimi modelli che beneficiarono della collaborazione tra la Citroën e Chapron.

MASTERS OF CREATIVITY

This class shows the wide variety of coach-building ingenuity being perpetrated on both relatively humble and exotic chassis in the 1960s and very early 1970s. Some, like the handsome Touring Alfa Romeo Prato and extraordinary DAF Siluro, were exploratory designs that hoped to capture the interest and imagination of big manufacturers. The BMW 2000 CS shows how the German firm used a coach-builder (Karmann) to good effect building its low-volume flagship coupé. The Glas 3000 is a classic example of German and Italian cooperation, the dramatic SM Opera one of the last examples of the mutually beneficial relationship between Citroën and Chapron.

No. 86:
ALFA ROMEO 2000 PRAHO (1960)

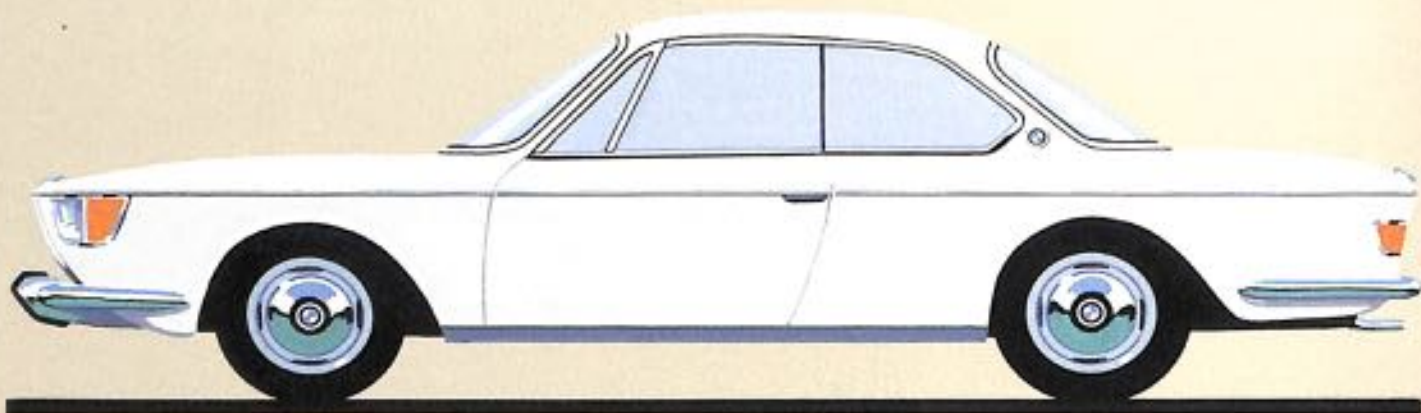


6 cilindri, 1975 cc
Carrozzeria: Coupé, Touring
Concorrente: Giovanni Anderloni (I)

L'Alfa Romeo realizzò, tra la fine degli anni Cinquanta e l'inizio degli anni Sessanta, una serie di vetture con motore da 2 litri pensate specificamente per soddisfare le esigenze della clientela più esclusiva. Basate sulla vecchia generazione di auto derivate dalla gamma 1900, subirono poi un'evoluzione dalla quale nacque la 2600 a sei cilindri. Furono realizzate una berlina di disegno e costruzione interna, una graziosa coupé carrozzata Bertone e una cabrio carrozzata Touring. Tuttavia i carrozzieri, in questa epoca d'oro del design italiano, cercavano senza sosta di convincere i produttori a realizzare modelli unici, o concept car, come si definirebbero oggi. Uno di questi fu la Praha coupé della carrozzeria Touring di Milano, presentata nel 1960 sul pianale dell'Alfa Romeo 2000. Costruita secondo i canoni della struttura Superleggera, aveva il design pulito tipico della Touring con grandi cristalli e una straordinaria strumentazione in posizione centrale. Sebbene non ne siano mai stati prodotti dall'Alfa lotti più consistenti, la Touring utilizzò linee molto simili per il modello di serie Sunbeam Venezia.

Alfa Romeo kept its luxury orientated customers happy with a range of 2 litre cars in the late 1950s and early 1960s. They were based around the older generation of cars derived from the 1900 range and later evolved into the six-cylinder 2600 series. There was a factory saloon, a pretty coupé by Bertone and a convertible by Touring. However coachbuilders, in this golden era of Italian design, were continually trying to tempt manufacturers with one-offs, or concept cars as they'd be called today. One such was Touring of Milan's Praha coupé, shown in 1960 on the Alfa Romeo 2000 platform. Built to the firm's Superleggera principles it was a typically clean-looking design from this styling house with a large glass area and an extraordinary central instrument cluster. It was not taken up as a production car by Alfa but Touring used very similar lines on its Sunbeam Venezia production model.

No. 88:
BMW 2000 CS (1966)



4 cilindri, 1990 ccm
Carrozzeria: Coupé, Karmann
Concorrente: Michael Ulbig (D)

La 2000 CS costituisce un importante anello di collegamento tra l'era del V8 e le coupé con motore sei cilindri degli anni Settanta, con le quali condivide i pannelli della carrozzeria sul retro del montante A. Realizzata da Karmann di Osnabrueck (fu questa la sua prima scocca BMW di serie) e disegnata internamente, rappresentò la conferma dell'abilità di BMW nel realizzare autovetture di lusso esclusive e glamour. La 2000 coupé, basata sulla trasmissione della "Neue Klasse", fu la prima BMW a montare la versione da 2 litri del motore quattro cilindri che verrà utilizzato per i modelli berlina solo l'anno successivo. La CS, con doppio carburatore Solex e una potenza di 120 CV, rappresentava il top della gamma. Ma chi ambiva ad avere il cambio automatico, il primo offerto su una BMW, doveva scegliere la meno entusiasmante 2000C da 100 CV, con un unico carburatore Solex e trasmissione epicicloidale a tre rapporti ZF, che riduceva la velocità massima di circa 16 km/h e aumentava i tempi di accelerazione di interminabili secondi.

The 2000 CS is an important link between the V8 era and the six-cylinder coupés of the 1970s with which it shares its body panel's rear of the 'A' pillar. Built by Karmann of Osnabrueck (its first production BMW body shell) and styled in-house it was a reassertion of BMW's ability to build a luxurious and exclusive glamour car. Based on the drive train of the "Neue Klasse", the 2000 coupé was the first BMW to use the 2 litre version of the four-cylinder engine that wouldn't appear in the saloons until the following year. The CS, with 120 bhp twin Solex carburetors was at the top of the range but if you fancied an automatic – the first to be offered on a BMW – then it had to be the less exciting 2000C with 100 bhp, a single Solex carburettor and a ZF three-speed epicyclical transmission that knocked 10 mph off the top speed and added untold seconds to the acceleration times.

No. 90:
GLAS 3000 V8 (1967)



8 cilindri, 2962 ccm
Carrozzeria: Coupé, Frua
Concorrente: Christoph Schnyder (CH)

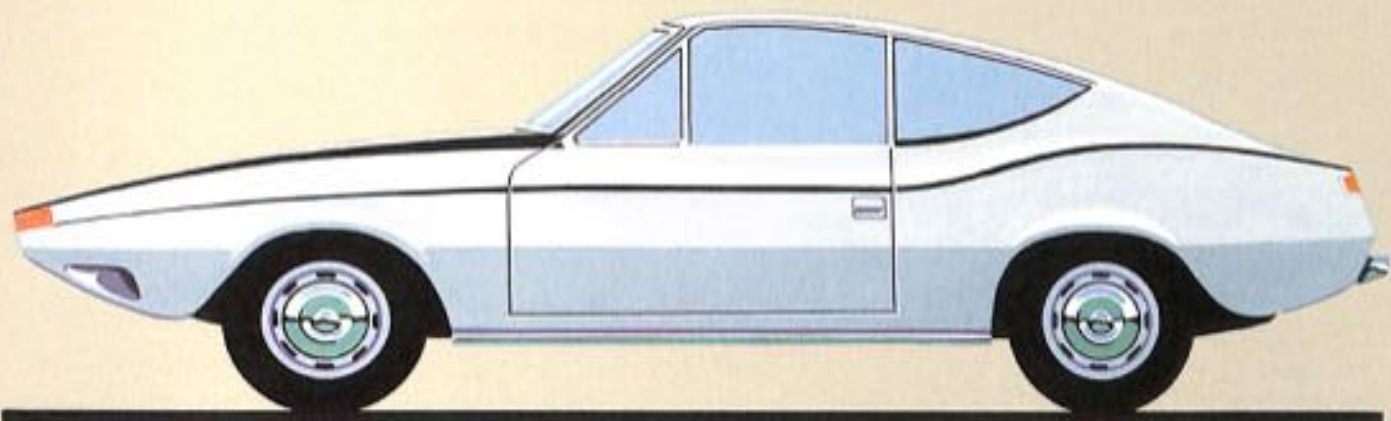
Visto il successo dei vari modelli dell'utilitaria Goggomobil, Hans Glas negli anni Sessanta aveva piani ambiziosi: la sua Glas 1700 berlina era infatti una rivale credibile per le BMW quattro cilindri. Queste furono inoltre le prime vetture ad utilizzare, al posto delle catene, le cinghie di distribuzione per l'azionamento degli ingranaggi delle valvole. L'ammiraglia a partire dal 1965 fu la Glas 2600, una bella coupé disegnata da Pietro Frua e soprannominata "Glasrati". Tra le sofisticate caratteristiche tecniche di cui era dotata si possono citare il motore V8 (che era in realtà costituito da due unità motrici Glas a quattro cilindri accoppiate) e il retrotreno a ponte De Dion con dispositivo autolivellante Boge. La produzione di una versione perfezionata da 3 litri della V8 coupé continuò anche dopo l'acquisizione della Glas da parte della BMW, nel 1966, ma nel complesso rimase una vettura dalla diffusione limitata: furono infatti costruiti solo trecento 2600 coupé e settantuno esemplari della versione da 3 litri fino al 1968, quando venne rimpiazzata a tutti gli effetti dalla BMW 2800CS nella gamma offerta della casa di Monaco.

Hans Glas had ambitious plans in the 1960s based on the success of his Goggomobil economy models. His Glas 1700 saloon was a credible middle class rival for the four-cylinder BMWs and were the first cars to use a timing belt rather than chains to work the valve gear. The flagship car from 1965 was the Glas 2600, a handsome coupé styled by Pietro Frua which gained the nickname 'Glasrati'. The sophisticated specification included a V8 engine that was effectively two of the Glas four-cylinder units stitched together and De Dion rear suspension with Boge self-levelling. When BMW bought Glas in 1966 it continued building an improved 3 litre version of the V8 coupé but in either form it was a rare car with just 300 2600 Coupés built and 71 of the 3 litres through to 1968 when the BMW 2800CS effectively replaced it in the Munich line-up.

No. 92: DAF 55 SILURO (1968)

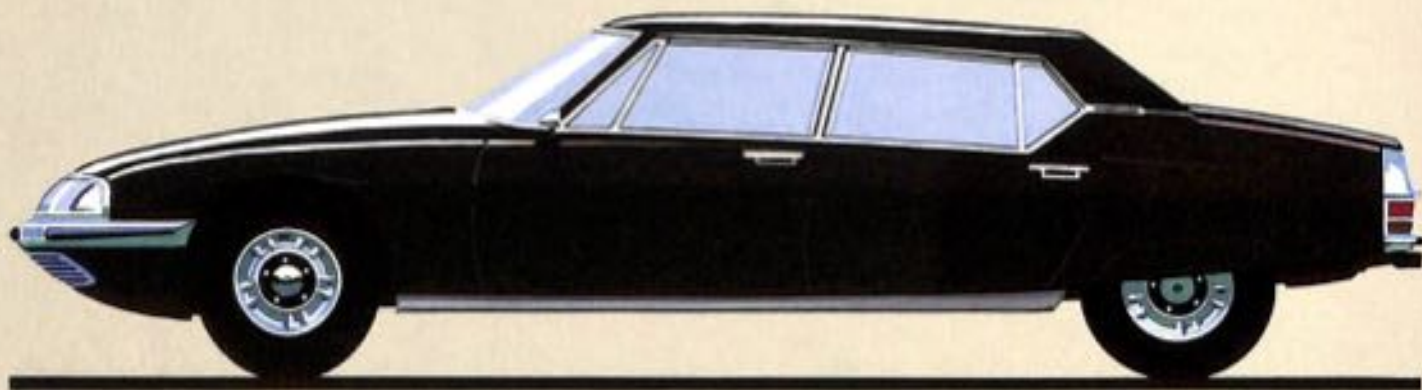
Nonostante il nome, la forma di questa esclusiva coupé Siluro disegnata da Giovanni Michelotti ricorda piuttosto un cuneo. Pur essendo il designer di riferimento della casa olandese, nell'abito della produzione di massa Michelotti non poté mai abbandonarsi a soluzioni stravaganti come quelle adottate per questa vettura. La Siluro si basava sulla 55 che, come tutte le DAF, era dotata di una ingegnosa trasmissione a cinghia, diversa dal cambio continuo che avrebbe trovato ampia diffusione sulle utilitarie a cambio automatico negli anni successivi. Si trattava infatti di city car molto semplici da guidare e di grande successo. La Siluro, equipaggiata con motore standard Renault da 1100, non sarebbe mai stata un bolide, ma Giovanni Michelotti ne fu un grande appassionato e la conservò fino alla sua morte, avvenuta prematuramente. In seguito, l'auto venne recuperata e restaurata dal Museo DAF, dove è tuttora esposta.

In Italian Siluro means "Torpedo" but this one-off coupé by the prolific stylist Giovanni Michelotti is really more of a wedge. Michelotti was the stylist of choice for all this Dutch firm's production models but he was never permitted to indulge in a flight of fancy like this for his mass production versions. The Siluro was based on the 55 which like all DAFs had an ingenious band-drive transmission not conceived on similar principles to the stepless CVT transmissions used on popular small automatics years later. They were very easy to drive and popular town cars. The Siluro, with its standard Renault 1100 engine, would have been no fireball but Giovanni Michelotti evidently was fond of the car and kept it until his untimely death. It was rescued and restored by the DAF museum where it can be seen today.



4 cilindri, 1108 ccm
Carrozzeria: Coupé, Michelotti
Concorrente: Paul van Doorne (NL)

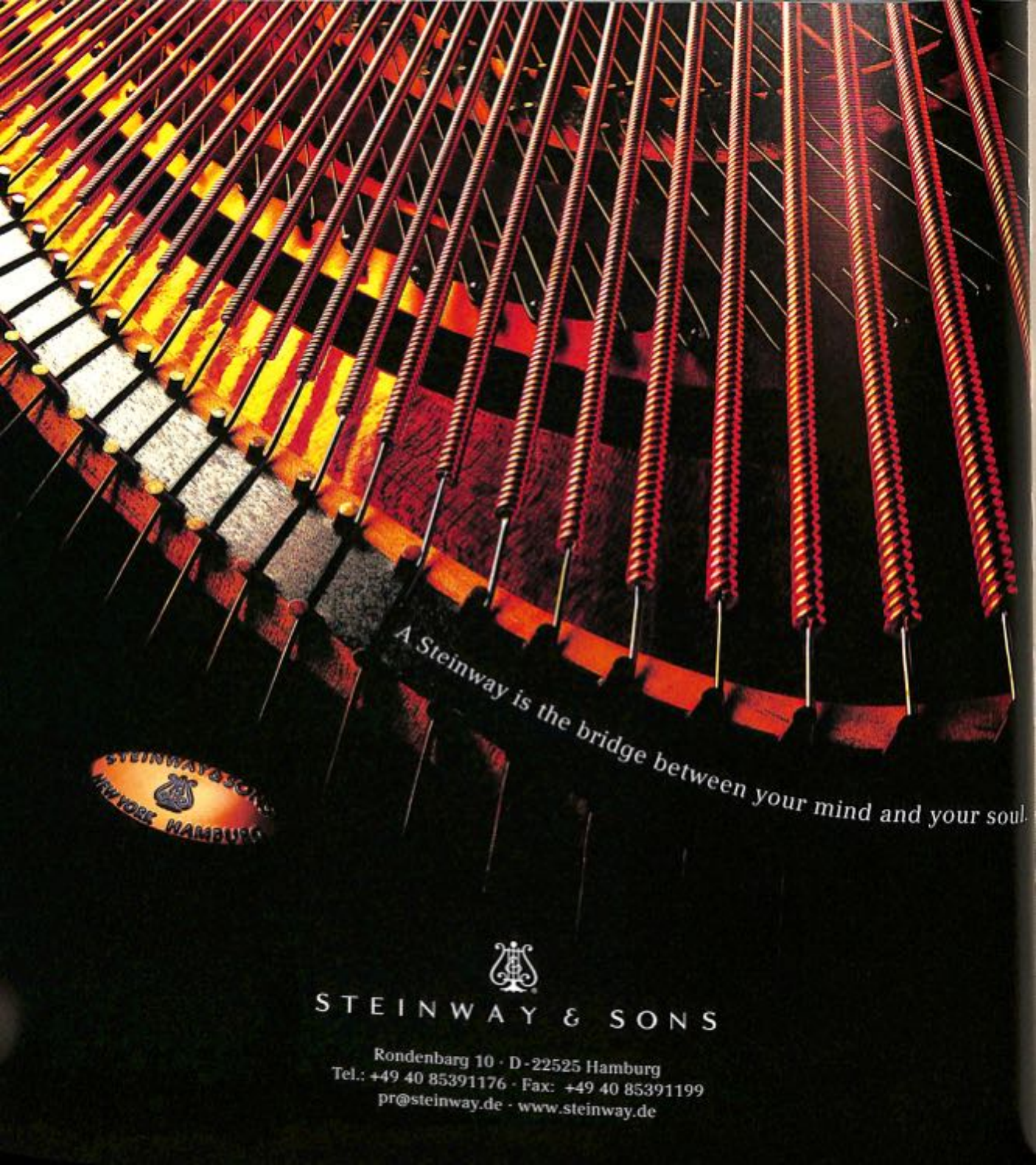
No. 94:
CITROËN SM OPERA (1972)



6 cilindri, 2670 ccm
Carrozzeria: Limousine, Chapron
Concorrente: Harrie Brunklaus (NL)

La Citroën SM con motore Maserati fu la sola vera automobile francese di prestigio all'inizio degli anni Settanta, nonché la vettura a trazione anteriore più veloce del mondo. Era quindi naturale che Henri Chapron, creatore di alcune delle più eleganti fuoriserie costruite sulla base della DS, la utilizzasse per realizzare una prestigiosa berlina quattro porte, l'Opera. Costruite solo su richiesta, queste automobili dal prezzo estremamente elevato (165.400 FRF) erano forse le berline più esclusive del pianeta. Chapron iniziò tagliando in due un'auto standard, allungandola al centro e aggiungendo una nuova coda. Solo otto esemplari furono costruiti con un passo maggiorato di 400 mm e quattro vetture nuove furono vendute in Spagna. Chapron costruì anche sette SM decapottabili denominate Mylord, di cui l'Eliseo possiede ancora una speciale versione presidenziale a passo molto lungo, riservata alle occasioni ufficiali.

The Maserati powered Citroën SM was France's only true prestige car in the early 1970s and the world's fastest front-wheel drive vehicle. It was only natural that Henri Chapron, creator of some of the most elegant DS-based specials should use it as a basis for a glamorous four-door saloon, the Opera. Built only to special order these vastly expensive cars (priced at FF 165,400) were perhaps the world's most exclusive saloons. Chapron started by cutting a standard car in half, stretching it in the middle and adding a new tail. Only around eight were built on a wheelbase extended by 15 1/2 inches. Four cars were sold new in Spain. Chapron also built seven SM dropheads called Mylord. The Élysée Palace still has a special extra long wheelbase presidential drophead version for use on state occasions.



A Steinway is the bridge between your mind and your soul.



STEINWAY & SONS

Rondenbarg 10 · D-22525 Hamburg
Tel.: +49 40 85391176 · Fax: +49 40 85391199
pr@steinway.de · www.steinway.de

CLASSE H

CLASS H

COLORE E VELOCITÀ – I MITI
DELLE CORSE DEL SECONDO
DOPOGUERRA

Con sette sportive da corsa mozzafiato che spaziano dai primi anni Cinquanta alla fine degli anni Sessanta, la classe H mette in primo piano l'ingegnosità dei designer posti di fronte alle sfide del mondo agonistico. Che si trattasse di una classica gara di durata o di una difficile e tecnicamente esigente corsa su strada, gli ingegneri aerodinamici e gli stress engineer dell'epoca giocarono sia con la leggerezza che con la bellezza di forme che puntavano ad essere meri involucri dalla massima efficienza: dovevano ridurre al minimo lo stress sulla trasmissione, tagliare l'aria con il minor attrito possibile e tenere i piloti all'asciutto, se non proprio comodi. Le loro idee seguivano il principio secondo cui "ciò che sembra giusto, lo è".

COLOUR AND SPEED – POST-
WAR RACING ICONS

An exciting group of seven sports racing cars spanning the early 1950s to the late 1960s. Class H showcases the ingenuity of designers when faced with a particular racing challenge. Be it a classic 1960s endurance event or a rough and technically demanding 1950s road race, aerodynamicists and stress engineers teased both lightness and beauty from shapes that were merely intended to make efficient envelopes that put the lightest possible demands on the drive train, slipped through the air with the least possible drag and kept their drivers dry if not necessarily comfortable. They tend to support the view that 'what looks right is right'.

No. 96:
FERRARI 375 MM (1953)

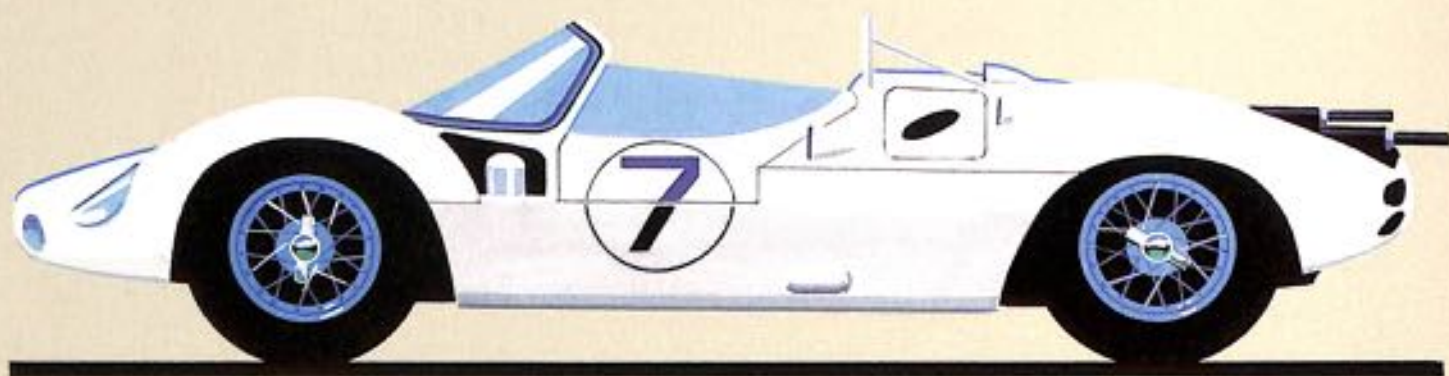


12 cilindri, 4522 cc
Carrozzeria: Spider, Pinin Farina
Concorrente: Andreas Mohringer (A)

La 375 MM sostituì la 340 MM all'interno della gamma di vetture sportive Ferrari nel 1953. Il numero 375 indicava la cilindrata unitaria di ciascuno dei suoi dodici cilindri, mentre MM stava per Mille Miglia. Al di là di questa versione maggiorata del motore a "blocco lungo", progettato da Aurelio Lampredi (con una potenza di 340 CV, 40 in più rispetto alla versione stradale 375 America), dal punto di vista tecnico la 375 MM era contemporanea della 340 MM, con le tradizionali sospensioni anteriori a ruote indipendenti con balestra trasversale. Rispetto al modello precedente riscosse tuttavia maggiore successo, guidata da clienti privati in numerosi eventi tenutisi in tutto il mondo: alcuni la trovarono così maneggevole e semplice da guidare che la utilizzarono anche su strada. Il primo esemplare era carrozzato Vignale, mentre le vetture realizzate successivamente, come quella qui presentata, avevano una carrozzeria aperta tipo spider o chiusa tipo coupé ideata da Pinin Farina: l'azienda si stava infatti affermando come designer "ufficiale" delle vetture stradali Ferrari.

The 375 MM replaced the 340 MM in Ferrari's line-up of sports cars in 1953. 375 represented the swept volume of each of its 12 cylinders, 'MM' for Mille Miglia. Apart from this larger version of the Aurelio, Lampredi designed 'long block' engine (at 340 bhp 40 horse power stronger than the 375 America 'street' version). The 375 MM was technically contemporary with the 340 MM with traditional transverse leaf front suspension but would prove to be a much more successful car in events the world over in the hands of private racing customers who found it such a tractable and easy-to-drive car that many used their 375 MMs on the road. The first example had a Vignale body but all subsequent examples, like this one, had open spider or closed coupé coachwork by Pinin Farina, the firm that was rapidly establishing itself as the 'official' stylist for Ferrari road cars.

No. 98:
MASERATI 63 (1961)

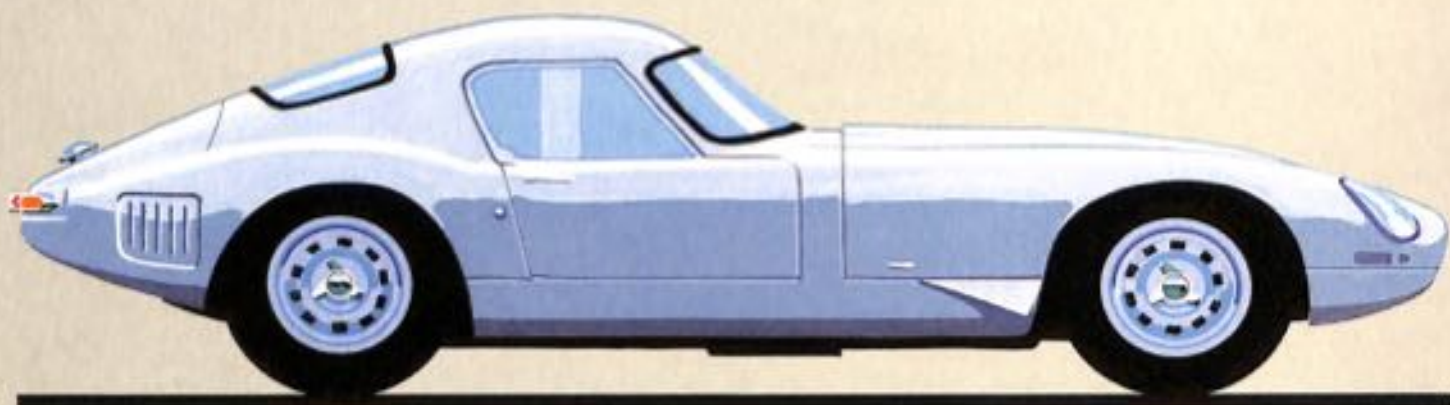


12 cilindri, 2890 cc
Carrozzeria: Sport, Fiandri
Concorrente: Gabriele Artom (I)

La serie Maserati "Birdcage", progettata da Alfieri, vide la luce con la Tipo 61, con motore frontale da 3 litri e quattro cilindri, racchiuso in un leggero telaio multitubolare (da cui il nome Birdcage, letteralmente "gabbia per uccelli"). Pur presentando qualche problema in termini di affidabilità, riscosse un discreto successo, in particolare tra i piloti, grazie alla buona maneggevolezza e ai consumi ridotti in gara. La Tipo 63, venduta a team privati, rappresentò il tentativo di realizzare una versione più veloce dall'accattivante configurazione a motore centrale con un V12 da 3 litri (già montato in precedenza su una versione della 250F GP). Con quest'auto la Maserati sperava di rimanere competitiva rispetto ai modelli Ferrari e Lotus, ma con un budget ridotto. La Maserati fu la prima a montare un V12 centrale, portando la velocità massima della Birdcage oltre i 305 km/h, senza tuttavia riuscire a migliorarne l'affidabilità o la maneggevolezza. Ciononostante, questa Tipo 63, venduta al concorrente, nonché pilota e costruttore, Briggs Cunningham, ha l'onore di essersi posizionata terza assoluta nella classifica di Le Mans nel 1961, il miglior risultato della Maserati in questo classico delle gare di durata.

The Alfieri designed 'Birdcage' Maserati started life as the Tipo 61 with a front-mounted 3 litre four-cylinder engine in the trademark intricate frame of lightweight tubes. It was relatively successful, although rather beset with reliability problems, yet popular with drivers due to its good handling and modest fuel consumption in sports-car events. The Tipo 63, sold to private teams, was an attempt to build a faster version with fashionable mid-engined configuration using a 3 litre V12 (used formerly in a version of the 250F GP car). With this car Maserati hoped to remain competitive with Ferrari and Lotus competition on a modest budget. Maserati were the first to fit a midships V12, raising the Birdcage's top speed to over 190 mph but failing to improve reliability or handling. However, this Tipo 63, sold new to the entrant/driver/constructor Briggs Cunningham, holds the honour of coming third overall at Le Mans in 1961 – the best ever placing of a Maserati in this classic endurance event.

No. 100:
JAGUAR E-TYPE LIGHTWEIGHT (1963)



6 cilindri, 3781 cc
Carrozzeria: Low Drag Coupé, Jaguar
Concorrente: Peter Neumark (UK)

Nel 1961 la Jaguar E-Type era così ribassata e sensuale da sembrare quasi immorale. La sua immagine rimase impressa nella coscienza collettiva come uno dei grandi simboli dell'automobilismo dell'epoca. Un'immagine che ancora oggi richiama alla memoria quanto di più veloce, glamour e sexy abbia contraddistinto gli anni Sessanta. Questa straordinaria bellezza era accompagnata da prestazioni eccellenti: i 240 km/h dichiarati dalla Jaguar erano una velocità stupefacente per il 1961 e ne facevano l'auto di serie più veloce della Gran Bretagna. Con un prezzo di £ 2.097 era forse il miglior affare possibile nel Regno Unito. La carrozzeria di questo veicolo, ispirata a quella della D-Type da corsa vincitrice a Le Mans, era estremamente rigida: una condizione ideale per sfruttarne le nuove caratteristiche tecniche, quali le sospensioni posteriori indipendenti con molla a elica e i bracci oscillanti. La potenza necessaria era fornita dai sei cilindri XK da 3,8 litri che, con i suoi tredici anni di attività, era ormai una delle migliori e più versatili unità ad alte prestazioni al mondo. La Jaguar aveva tra le mani un vero e proprio gioiello e fu perfino sorpresa dalla quantità di richieste ricevute: pop star, piloti e teste coronate fecero a gara per vedere il proprio nome su una lista d'attesa che diventava ogni giorno più lunga.

In 1961 the Jaguar E-type seemed almost immorally low slung and sensuous and embedded itself into the collective consciousness as one of the great motor-ing symbols of its age. Its image is still intertwined with everything that was fast, cool and sexy about the 1960s. It had the ability to live up to the looks; the 150 mph Jaguar claimed for the E-Type was devastatingly quick in 1961 making it Britain's fastest production car. At £ 2,097 it was probably Britain's greatest bargain. Inspired by the Le Mans winning D-Type racer the body was immensely stiff and thus all the better to take advantage of its new wishbone and coil spring independent rear suspension. Providing the power was the already 13-years-old 3.8 litre XK straight six that had matured into one of the world's finest and most versatile high-performance units. Jaguar had a hit on their hands and were surprised by the strength of demand. Pop stars, racing drivers and royalty jostled for position in an ever-lengthening waiting list.

No. 102:

ALFA ROMEO TZ2 (1965)

La TZ, che sostituì la SZ nel 1963 e rappresenta ancora oggi uno dei frutti più enigmatici della lunga e produttiva collaborazione tra l'Alfa Romeo e la Zagato, era la proposta Alfa per i clienti che guardavano più alla potenza e alla sportività che non al comfort della vettura, nonostante questa consentisse anche un uso stradale. Le sue forme filanti con la caratteristica coda tronca erano pensate per sfruttare al meglio la potenza del motore 1.6 che, con le diverse messe a punto, poteva spingere la TZ fino a 240 km/h. La maggior parte delle carrozzerie fu realizzata in lega, ad eccezione di alcuni esemplari in fibra di vetro, costruiti dall'Autodelta e destinati unicamente alle competizioni. La T sta per "tubolare" ed indica la complessa ma molto leggera struttura del telaio (40 kg), costituito da tubi di diverso diametro. Mentre le Alfa di serie erano dotate di asse portante posteriore, la TZ aveva sospensioni completamente indipendenti. Della TZ2 vennero realizzati dodici esemplari su una struttura space frame ribassata, che impose la totale revisione della carrozzeria ed in particolare la riduzione dell'area anteriore. Il motore con accensione a doppia candela sviluppava 175 CV a 7.600 giri al minuto.

One of the most enigmatic products of Alfa Romeo's long and fruitful association with Zagato the TZ replaced the SZ in 1963. Here was Alfa's offering to the seriously competition minded customer who didn't mind trading comfort for speed in a car that could conceivably also be used on the road. The slippery shape with its trademark chopped-off tail made the most of the 1.6 engine which, with all the tuning options, could push the TZ to 150 mph. A few of these cars had fibre-glass bodywork - for strict competition use by Autodelta - but most were built in alloy. The "T" stands for Tubolare or tubular chassis, a complex but lightweight (88lb) construction of tubes of varying diameters. Where production Alfas had beam axles at the rear the TZ had fully independent suspension. The TZ2 accounted for 12 cars built around a lower space frame which necessitated a redesign of the body with less frontal area. These twin plug engined cars produced 175 bhp at 7600 rpm.



4 cilindri, 1570 ccm
Carrozzeria: Berlinetta, Zagato
Concorrente: David Sydorick (USA)

No. 104:
FORD GT40 MK II (1965)

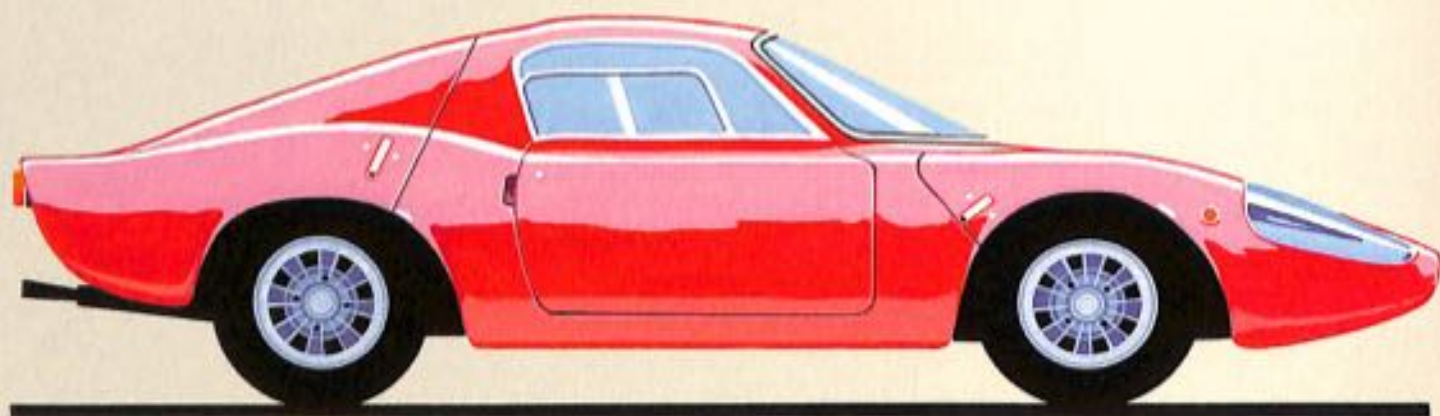


8 cilindri, 6997 cc
Carrozzeria: Coupé, FAV
Concorrente: Claude Nahum (CH)

La Ford costruì la GT40 per vincere a Le Mans, un'impresa che le riuscì per ben quattro volte. Questa biposto con motore V8 da 4,7 litri in posizione centrale fu concepita inizialmente dalla Lola di Eric Broadley. Quando la direzione Ford decise di dare al marchio un'immagine più grintosa, il progetto sviluppato dalla Lola apparve come una scorciatoia per raggiungere il successo nella categoria prototipi della classica gara di durata francese. I primi esemplari, realizzati negli stabilimenti della Ford Advanced Vehicles a Slough, ad ovest di Londra, furono terminati agli inizi del 1964. Pur avendo problemi di stabilità, apparivano sufficientemente veloci da poter vincere, grazie anche all'abilità di piloti come Richie Ginther e Phil Hill. Nel 1966, la versione da 7 litri della Mk II arrivò prima, seconda e terza a Le Mans.

Ford built the GT40 to win Le Mans, which it did four times. A mid-engined two-seater powered by a 4.7 litre V8 the GT40 was originally conceived by Eric Broadley's Lola company. When Ford management became focused on giving the corporation a more exciting image the Lola design seemed like a short cut to racing success in the manufacturer's prototypes class in the classic French endurance event. The first examples were finished at Ford Advanced Vehicles in Slough to the west of London in early 1964. They suffered stability problems but looked promisingly fast in the hands of drivers like Richie Ginther and Phil Hill. The 7 litre Mk II version finished 1st, 2nd and 3rd at Le Mans in 1966.

No. 106:
ABARTH 1300 OT (1966)



4 cilindri, 1290 cc
Carrozzeria: Berlinetta, Colucci
Concorrente: Stefan Hamelmann (D)

Nel 1965, la Abarth omologò la 1300 OT (omologato turismo) per competere nella Divisione 1 della FIA. Con questo modello l'Abarth sostituiva la Abarth Simca 1300, realizzata a partire dal telaio di una Simca 1000, reinterpretando la piattaforma della Fiat 850, pressoché identica. Come la sua antesignana, anche la 1300 OT era dotata di balestra trasversale, ammortizzatori idraulici e forcelle superiori nell'avantreno, bracci semioscillanti con molle elicoidali e ammortizzatori telescopici nel retrotreno. Simile era anche il motore in posizione posteriore da 1290 cc, cinque cuscinetti e doppio albero a camme in testa, con doppi carburatori Weber 45DCOE e lubrificazione a carter secco accoppiata a un'architettura transaxle di una Fiat 850 modificata Abarth. Ormai la potenza del motore era stata portata a 147 CV a 8800 giri/min., o 114 CV per litro. La carrozzeria della 1300 OT venne realizzata in vetroresina dalla Sibona e Basano (che aveva tra l'altro costruito quella dell'ultima Abarth Simca) su disegno di Mario Colucci.

In 1965 Abarth homologated the 1300 OT (omologato turismo) to compete in the FIA Division 1. It was Abarth's replacement for the Abarth Simca 1300, which had been built on a Simca 1000 platform chassis; the new car was based on a Fiat 850 floor pan, which was nearly identical. Like its predecessor, the 1300 OT had transverse leaf spring, hydraulic dampers and upper wishbones at the front and semi-trailing arms with coil springs and telescopic dampers at the rear. Also similar to its predecessor was the rear-mounted, five bearing, 1290 cc, double overhead camshaft engine, with twin Weber 45DCOE carburetors and dry-sump lubrication mated to an Abarth-modified Fiat 850 transaxle. By now engine power had risen to 147 bhp at 8800 rpm, or 114 bhp per litre. The 1300 OT body was built in fibreglass by Sibona and Basano, (which had also built the bodies for the last of the Abarth Simcas), to a design by Mario Colucci.

No. 108: ALFA ROMEO 33/2 (1968)

Presentata nel 1967, la sportiva da corsa di Carlo Chiti con motore da 2 litri in posizione centrale, che inizialmente aveva riscosso un successo limitato, venne gradualmente potenziata nel corso di dieci anni grazie a motori più grandi. I facoltosi clienti che desideravano una road car esclusiva potevano acquistarne una versione lievemente "addomesticata" da 230 CV a passo leggermente più lungo (ancora valido a 281 km/h), ma la T33 spider da competizione del 1968 aveva all'incirca 300 CV e permise all'Alfa di conquistare il terzo posto assoluto al Campionato Mondiale di quell'anno. Venne utilizzata in ambito agonistico per altri due anni e ottenne il suo miglior risultato con un incredibile terzo posto nella Targa Florio del maggio 1968, guidata da Lucien Bianchi per Autodelta. Si presentò inoltre cinque volte alla 500 km di Imola, dove si piazzò ottava, guidata da Aldo Bardelli e Mauro Nesti.

Introduced for the 1967 Carlo Chiti's initially only partially successful mid-engined 2 litre sports racing car was gradually improved over ten years with more power from bigger engines. Rich private customers who wanted an ultimate road car could buy a mildly tamed 230 bhp version with a slightly longer wheel-base (still good for 175 mph) but this 1968 racing spider T33 had nearer 300 bhp and contributed to Alfas 3rd overall placing in the World Championship that year. It was active in racing for two years and the best result was an impressive 3rd in the Targa Florio in May 1968, driven by Lucien Bianchi for Autodelta. It was raced a further 5 times through to the 1970 Imola 500 Km where it came 8th in the hands of Aldo Bardelli and Mauro Nesti.



8 cilindri, 1995 ccm
Carrozzeria: Spider, Autodelta
Concorrente: Alessandro Carrara (I)





EUROWEB INTERNET GMBH

PORTA LA PICCOLA MEDIA IMPRESA IN INTERNET

EUROWEB INTERNET GMBH

ONLINE REPRESENTATION FOR SMALL AND
MEDIUM-SIZED BUSINESSES

La passione per le automobili d'epoca: questo è ciò che lega i proprietari di Euoweb Internet GmbH al "Concorso d'Eleganza Villa d'Este". Ed è per questo motivo che il poter realizzare l'esclusivo sito internet è stato un grande onore. I Manager di Euoweb Internet GmbH, simpatizzanti delle eleganti Automobili, vedono questo concorso come la più significativa manifestazione automobilistica dell'anno - e non solo a livello europeo.

La combinazione tra perfezione, qualità ed estetica del "Concorso d'Eleganza Villa d'Este", rispecchia pienamente la filosofia aziendale dell'Agenzia tedesca per nuovi media. Euoweb Group è uno dei gruppi leader nei settori Web-design, Online-Marketing e video aziendali in Germania, Austria e Svizzera. Più di 20.000 clienti si presentano in rete tramite un sito internet di Euoweb Internet GmbH. Più di seicento collaboratori lavorano in cinquanta ubicazioni distribuite in Germania, Austria, Bulgaria e Svizzera.

Il gruppo Euoweb è inoltre impegnato in diverse attività sociali. La fondazione "Euoweb Stiftung" sostiene numerosi progetti e ha dato recentemente vita all'azione: "Spende ein Geschenk" (dona un regalo). Come partner per i nuovi media, "Euoweb Sportförderung" supporta e promuove eccellenti e noti sportivi tedeschi.



Passion for classic automobiles bonds the two managing directors of Euoweb Internet GmbH and the Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Hence designing the exclusive website for the Concorso was an honour for the company. As fanciers of classy automobiles, the managing directors regard the Concorso as the most significant automotive event of the year – not only for Europe.

The implementation of perfection, quality and aesthetics at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este equates entirely to the corporate philosophy of the new media agency, based in Düsseldorf, Germany. The Euoweb Group is one of the leading service providers in Germany, Austria and Switzerland – in the areas of Web Design, Online-Marketing and Corporate Videos. More than 20,000 customers have acquired an online representation through Euoweb Internet GmbH. Around 600 employees at 50 branch offices in Germany, Austria, Bulgaria and Switzerland commit themselves to the success of Euoweb customers.

Beyond that, the corporate group gets itself involved in social issues. The charitable foundation, known as "Euoweb Stiftung," furthers various public projects and launched the non-profit-making "Spende ein Geschenk" campaign. In addition, the "Euoweb Sportförderung" supports reputable German top athletes as new media partner.

CONCEPT CARS E PROTOTIPI

CONCEPT CARS AND PROTOTYPES

L'esposizione delle nove concept cars rappresenta una rara opportunità di vedere questi prototipi da vicino, al di fuori del contesto abbagliante del circuito di rassegne internazionali dedicate al mondo dei motori, offrendo la possibilità di esaminarne i dettagli, le caratteristiche e le linee sotto una luce naturale, da vicino, nella realtà del mondo esterno. Anticipazioni affascinanti delle auto del futuro, le concept cars sono in perfetta sintonia con lo spirito di un evento che da oltre ottant'anni celebra non soltanto la storia del trasporto su quattro ruote, ma anche il suo futuro. Alcune potrebbero finire nel dimenticatoio, altre invece ci danno un'anticipazione delle auto che guideremo tra 5, 10 o 20 anni. Il pubblico potrà esaminarle tutte, esprimendo il proprio giudizio ed eleggendo l'auto che si aggiudicherà il Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

The nine concept cars showcased here represent a rare opportunity to see these prototypes in close proximity, outside the context of the dazzle of the international motor exhibition circuit, a chance to examine their details, features and form in the natural light close up in the reality of the outside world. As fascinating essays in the automobile in the years ahead they are fully in the spirit of an event that, for over eighty years, has celebrated not only the history of personal transportation but also its future. Some may be dead ends, others glimpses of the cars we will be driving 5, 10 or 20 years hence but all are offered here for the inspection of the visiting public to give their personal verdicts and decide which will be awarded the Concorso d'Eleganza Villa d'Este Design Award.

No. C 02: FERRARI SUPER AMERICA 45 (2011)

Un'affascinante tendenza che è recentemente emersa nel mondo esclusivo dei collezionisti di Ferrari di alta gamma è quella di commissionare a carrozzieri italiani una versione unica e personalizzata dei modelli di punta. Negli ultimi anni, vari "clienti speciali" si sono rivolti a Pininfarina (e altri) richiedendo la costruzione di vetture dal design unico, riportando in auge una moda in voga negli anni Cinquanta, quando ad esempio il regista Roberto Rossellini ordinò una vettura costruita appositamente per sua moglie, Ingrid Bergman. Villa d'Este è la cornice naturale per l'esposizione di questi veicoli speciali. Oltre alla Glickenhaus P4/5, quest'anno avremo anche la specialissima Ferrari Super America di proprietà di Peter S. Kalikow, uomo d'affari newyorchese e collezionista di Ferrari.

A recent and fascinating trend in the rarefied world of top-end Ferrari collectors is the commissioning of one-off bespoke versions of high-end models from Italian coachbuilders. Several 'special clients' have approached Pininfarina (and others) in recent years to build uniquely styled cars, an idea that goes back to the 1950s when customers like film director Roberto Rossellini had a special car built for his wife, Ingrid Bergman. The Villa d'Este is the natural setting for the exposure of such special vehicles and as well as the Glickenhaus P4/5 this year we have this very special Ferrari Super America belonging to the New York Businessman and Ferrari collector Peter S. Kalikow.

Convertible, 12 cilindri, 6000 cm
Concorrente: Peter S. Kalikow



No. C 04: AUDI QUATTRO CONCEPT (2010)

La presentazione della quattro concept al Salone di Parigi dello scorso anno ha avuto così tanto successo da lasciar presagire che alla fine una versione della vettura entrerà in produzione. Il suo design duro e compatto è ispirato alla quattro sport a passo corto degli anni Ottanta; infatti, la vettura è stata costruita per celebrare i 30 anni della storica Audi Coupé a trazione integrale. Disegnato da Wolfgang Egger, è un prototipo completamente funzionante costruito sul telaio della RS5, ma accorciato di 150 mm per offrire più agilità e solidità sulle massicce ruote da 20". Costruito in lega leggera e fibra di carbonio per ridurre il peso, pesa quasi esattamente come la quattro sport con omologazione speciale degli anni Ottanta.

So up-beat was the quattro concepts reception at the Paris Motor Show last year that it seems highly likely a version of the car will eventually see production. Its tough, compact look is inspired by the short wheel-base quattro sport of the eighties and indeed the car was built to celebrate 30 years of the groundbreaking four wheel drive Audi Coupé. Styled by Wolfgang Egger it is a fully functioning prototype based on an RS5 chassis but shorter by 150 mm to give more agility and that chunky presence on its massive 20 inch wheels. It features light alloy and carbon fibre to save weight and in fact it weighs almost exactly the same as the quattro sport homologation special of the 1980s.



Fastback Coupé, 5 cilindri, 2500 ccm
Concorrente: AUDI AG



No. C 06:

MERCEDES-BENZ CONCEPT SHOOTING BRAKE (2010)

Questa concept car deve il nome alle tradizionali auto da caccia utilizzate dall'aristocrazia terriera, ma è molto di più che un'altra station wagon. Con i possenti passaruota (che accolgono ruote da 20) e la mascherina del radiatore in stile AMG, è essenzialmente una variazione sul tema delle apprezzate vetture coupé/berline SLS di Mercedes, con il tetto spiovente che si raccorda con il portellone posteriore. Una quattro posti in senso stretto, la Shooting Brake rivisita in chiave moderna i tradizionali rivestimenti interni in legno e pelle. Comprende un motore V6 a benzina da 3,5 litri con potenza di 306 CV, che si dice introdurrà nuovi standard nell'economia della sua classe.

This concept takes its name from the traditional gun carrying cars used by the landed gentry for sporting pursuits but it is much more than just another estate car. With its powerful wheel arches – home to 20 inch wheels – and AMG style front grille it is essentially a variation on Mercedes' successful SLS coupé/saloon theme, the squat roof extended into a load carrier with a fifth door. Strictly a four-seater the shooting brake has a modern take on traditional wood and leather treatments inside and is powered by a 306 bhp 3.5 litre V6 petrol unit that is said to set new standards of economy in its class.



Shooting Brake, 6 cilindri, 3500 cc
Concorrente: Daimler AG



No. C 08: INFINITI ETHEREA (2011)

Presentata quest'anno a Ginevra, la Etherea è una due volumi a cinque porte con l'aspetto di un coupé a 4 porte. Grazie all'abitacolo futuristico e spazioso e al carattere aggressivo, questo crossover a trazione ibrida da 245 CV è rivolto più ai giovani che ai clienti tradizionali di Infiniti. Una delle caratteristiche più piacevoli, che conferisce alla vettura un'aura di spaziosità ed eleganza, è rappresentata dalle portiere ad armadio: le portiere posteriori sono incernierate al montante più arretrato e, quando vengono aperte, offrono la massima comodità di accesso all'abitacolo (non c'è il montante centrale, come in molte berline classiche dagli anni Venti agli anni Cinquanta).

Introduced at Geneva this year the Etherea is a five-door hatch back that manages to look like a four-door coupé. With its futuristic and spacious cabin and aggressive stance this 245 bhp hybrid drive cross-over is aimed at younger buyers than Infiniti's traditional demographic. One of its most pleasing features, giving an aura of cool spaciousness, are the 'clamshell' doors; in other words the rear doors are hinged on the rearmost pillar and open to reveal open-plan access to the cabin – there is no centre pillar, a feature of many classic saloons of the 1920s to the 1950s.

Coupé, 4 cilindri, 2500 ccm
Concorrente: Infiniti



No. C 10: ITALDESIGN GIUGIARO Go! (2011)

Italdesign Giugiaro collabora con Volkswagen sin dall'inizio degli anni Settanta, quando progettò la carrozzeria per la prima generazione di modelli raffreddati ad acqua prodotti dalla casa: Passat, Polo e, soprattutto, la prima Golf. A seguito dell'incorporazione della famosa casa italiana nel gruppo Volkswagen, era naturale che sarebbero emersi alcuni eccitanti prototipi VW. La GO! (esposta quest'anno a Ginevra accanto alla sportiva Tex) è l'ultima novità nel mondo degli MPV, un genere praticamente inventato da Giugiaro negli anni Settanta con la Megagamma e il New York Taxi del 1976. La Go!, ad alimentazione completamente elettrica fornita dalle batterie poste sotto i sedili, offre una grande abitabilità da MPV con un telaio passo corto di dimensioni della Passat, grandi superfici in vetro e un bagagliaio di dimensioni standard, pur conservando la somiglianza con il resto della famiglia VW.

Italdesign Giugiaro has a relationship with VW going back to the early 1970s when it designed the bodywork for the firm's first generation of water-cooled models, the Passat, Polo and – most importantly – the first Golf. Now that the famous Italian styling house had been integrated into the VW Group it was only natural that some exciting VW show cars would emerge. The GO! – shown alongside the sporty Tex at Geneva this year – presents the latest ideas in the realm of the MPV, a genre Giugiaro virtually invented in the 1970s with the Megagamma and the 1976 New York Taxi concept. Go! It's fully electric powered with battery packs under the seats and offers large MPV space within a Passat sized wheelbase plus large glass areas and a full-sized boot while retaining a resemblance to the rest of the VW family.



Coupé, Electric
Concorrente: Italdesign Giugiaro



No. C 12: RINSPEED BAMBOO (2011)

Questo straordinario veicolo da spiaggia, alimentato da un motore elettrico da 54 kW, è stato disegnato per evocare le classiche fun car come la Citroën Mehari e la Fiat Jolly che negli anni Sessanta e Settanta si potevano vedere a St. Tropez o in altre destinazioni rivierasche. Può viaggiare scoperta, ma, se piove, c'è la classica capote. Progettata in Svizzera e presentata per la prima volta quest'anno a Ginevra, è definita dalla casa costruttrice una "golf cart cresciuta" con elementi in bambù negli interni e un cruscotto che consente di visitare le pagine di Facebook.

This extraordinary beach vehicle concept, powered by a 54kw electric motor, is designed to evoke memories of classic 1960s and 1970s fun cars like the Citroën Mehari and Fiat Jolly that one might have seen at St. Tropez or other Riviera destinations. It can be open topped or, if it rains, there's a typical canopy. Designed in Switzerland and seen for the first time this year at Geneva its maker describes it as a 'grown up golf cart' with Bamboo elements to its interior and a dashboard that can display Facebook pages.



Open, Electric
Concorrente: Rinspeed



No. C 14: RENAULT DEZIR (2010)

Questo emozionante coupé a trazione elettrica è una delle punte di diamante del nuovo linguaggio di design di Renault, che sotto la direzione di Laurens Van der Acker si presenta con uno stile più emozionale. È anche un teaser che anticipa l'identità stilistica del futuro frontale del marchio. Per dimostrare che le vetture elettriche non devono necessariamente essere serie e noiose, si presenta con un'eccitante scocca in kevlar su un telaio leggero e interni eterei che vantano qualcosa che oggi si vede raramente: il sedile a panchetta! Dietro di esso è installata la batteria che alimenta il motore, la quale offre un'autonomia di 160 chilometri.

This dramatic electric powered coupé is one of the spearheads of Renault's new more emotional design language under Laurens Van der Acker and is also a teaser for the brand's future front-end styling identity. It sets out to prove that electric powered cars don't have to be earnest and boring with an exciting sculptural shape in Kevlar over a lightweight frame and an ethereal interior that features that now rarely seen item – the bench seat! Behind it sits the car's batteries which give a 100 mile range.

Coupé, Electric
Concorrente: Renault SAS



No. C 16:

SCUDERIA CAMERON GLICKENHAUS P4/5 (2011)

Questa vettura unica è stata costruita da Pininfarina come progetto personale per il regista americano James Glickenhaus. Partendo dall'ultima Ferrari Enzo non venduta, è stata rimodellata secondo lo stile delle auto da corsa Ferrari della serie P degli anni Sessanta, ma conferendole un tocco futuristico che evita di farla scivolare nei cliché retrò. Il progetto da 4 milioni di dollari è stato rivelato a Pebble Beach nel 2006 ed esibito nuovamente al Salone di Parigi dello scorso anno. I sedili sono stati modellati in base alle misure del proprietario e di suo figlio; la figlia ha invece scelto il materiale di rivestimento. Con il motore da 6 litri e la potenza di 660 CV, il veicolo raggiunge i 375 km/h ed è stato progettato per consentire un utilizzo e una manutenzione più semplici rispetto alla Enzo standard.

This one-off was built by Pininfarina as a personal project for the American film director James Glickenhaus. Based around the last unsold Ferrari Enzo it has been re-bodied in the style one of Ferrari's 1960s P Series sports racing cars but with a futuristic feel that avoids retro clichés. The \$4 million dollar project was revealed at Pebble Beach in 2006 and shown again at the Paris Show that year. The seats were created around the dimensions of the owner and his son; his daughter chose the seat material. With 6 litres, 660 bhp this 233 mph vehicle was designed to be easier to use and service than the standard Enzo.



Coupé, 8 cilindri, 3996 ccm
Concorrente: James Glickenhaus



No. C 18: ASTON MARTIN ZAGATO (2011)

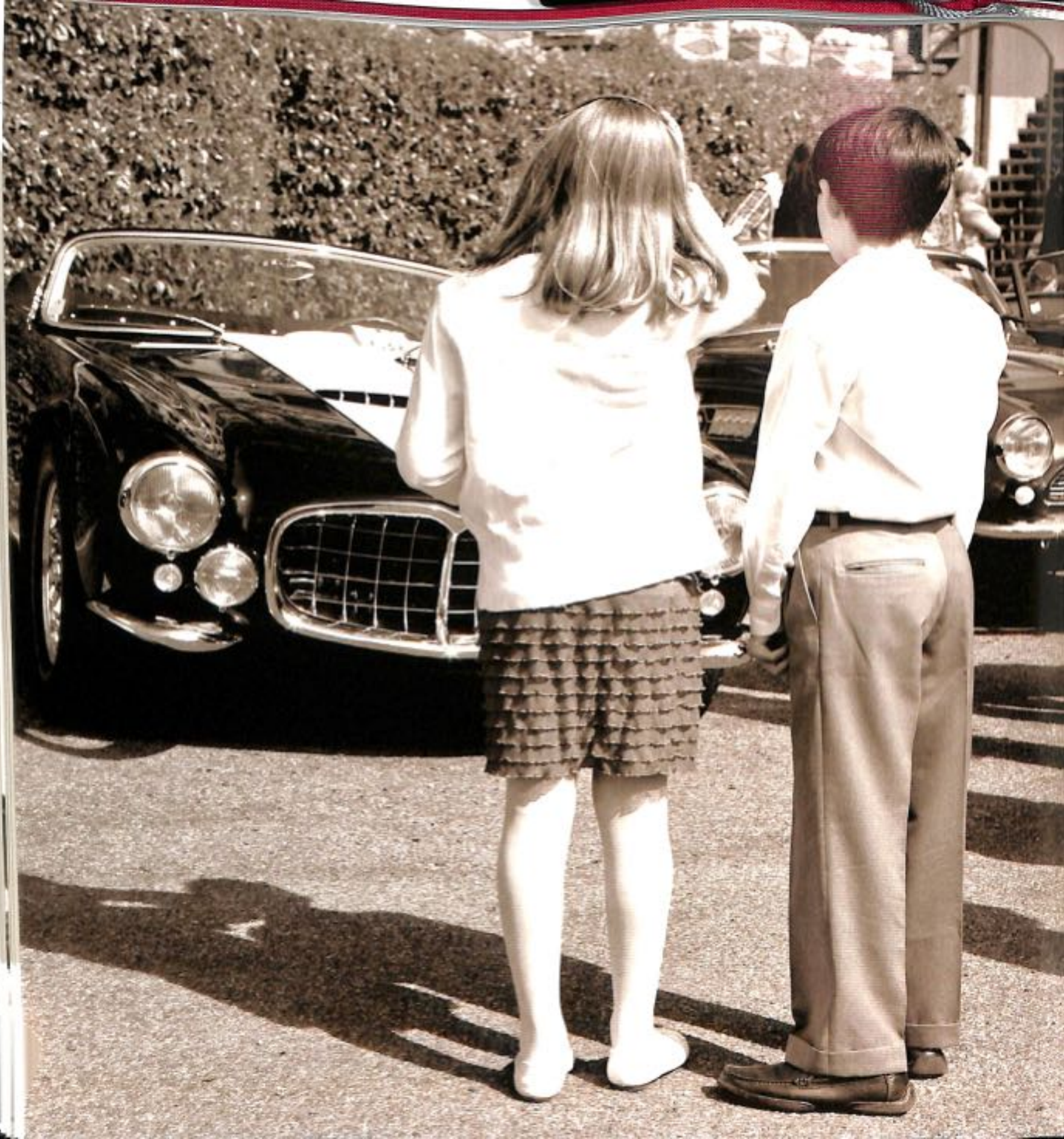
La collaborazione tra Aston Martin e Zagato dura ormai da più di 50 anni. L'azienda italiana fornisce la carrozzeria leggera e aerodinamica per il numero ristretto di clienti Aston che vogliono ancora più velocità ed esclusività. La relazione tra le due aziende ha prodotto il suo frutto migliore con la deliziosa DB4 GT Zagato del 1960, rimanendo poi latente per 25 anni fino all'arrivo della Aston Martin V8 Zagato. A oggi, il periodo più prolifico è stato quello alla fine degli anni Novanta, quando Zagato costruì più di 200 auto per Aston Martin Lagonda: prima la DB7 Zagato (nella versione V12 da 6 litri), quindi la DBAR1 tra il 2002 e il 2004.

For over 50 years the names of Aston Martin and Zagato have been linked, the Italian company providing lightweight wind cheating bodywork for limited numbers of Aston customers who wanted even greater speed and exclusivity. The relationship bore its most desirable fruit with the delectable DB4 GT Zagato of 1960 then lay dormant for twenty five years until the arrival of the Aston Martin V8 Zagato. The most prolific period to date has been the late 1990s when Zagato built almost 200 cars for Aston Martin Lagonda; first the DB7 Zagato – in 6 litre V12 form – then the DBAR1 between 2002 and 2004.



Coupé, 12 cilindri, 6000 ccm
Concorrente: Aston Martin Lagonda Ltd.





LISTA DEI PREMI VETTURE D'EPOCA PREMIO CONCEPT CARS E PROTOTIPI

LIST OF PRIZES FOR HISTORIC CARS PRIZE FOR CONCEPT CARS AND PROTOTYPES

Sabato 21 Maggio 2011 / Saturday, 21st May 2011

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 Classic

Dalla Giuria per il miglior restauro

For the most sensitive restoration by the Jury

Trofeo Rolls-Royce

Dalla Giuria alla Rolls-Royce più elegante

For the most elegant Rolls-Royce by the Jury

Trofeo Vranken Pommery

Dalla Giuria al miglior "auto-simbolo"

For the best iconic car by the Jury

Trofeo FIVA

Dalla Giuria alla vettura pre-bellica meglio conservata

For the best preserved pre-war car

Trofeo ASI

Dalla Giuria alla vettura post-bellica meglio conservata

For the best preserved post-war car

Trofeo Foglizzo

Dalla Giuria al miglior design interno

For the best interior design by the Jury

Trofeo Auto & Design

Dalla Giuria allo stile più emozionante

For the most exciting design by the Jury

Trofeo Automobile Club di Como

Alla vettura proveniente con mezzi propri da più lontano

For the car driven from farthest away

Domenica 22 Maggio 2011 / Sunday, 22nd May 2011

Targa d'Argento

Dalla Giuria ai vincitori di Classe

For the class winners by the Jury

Trofeo BMW Group Italia

Assegnato per Referendum Pubblico a Villa Erba

By Public Referendum at Villa Erba

**Concorso d'Eleganza Design Award for
Concept Cars & Prototypes**

Assegnato per Referendum Pubblico a Villa Erba

By Public Referendum at Villa Erba

Trofeo BMW Group

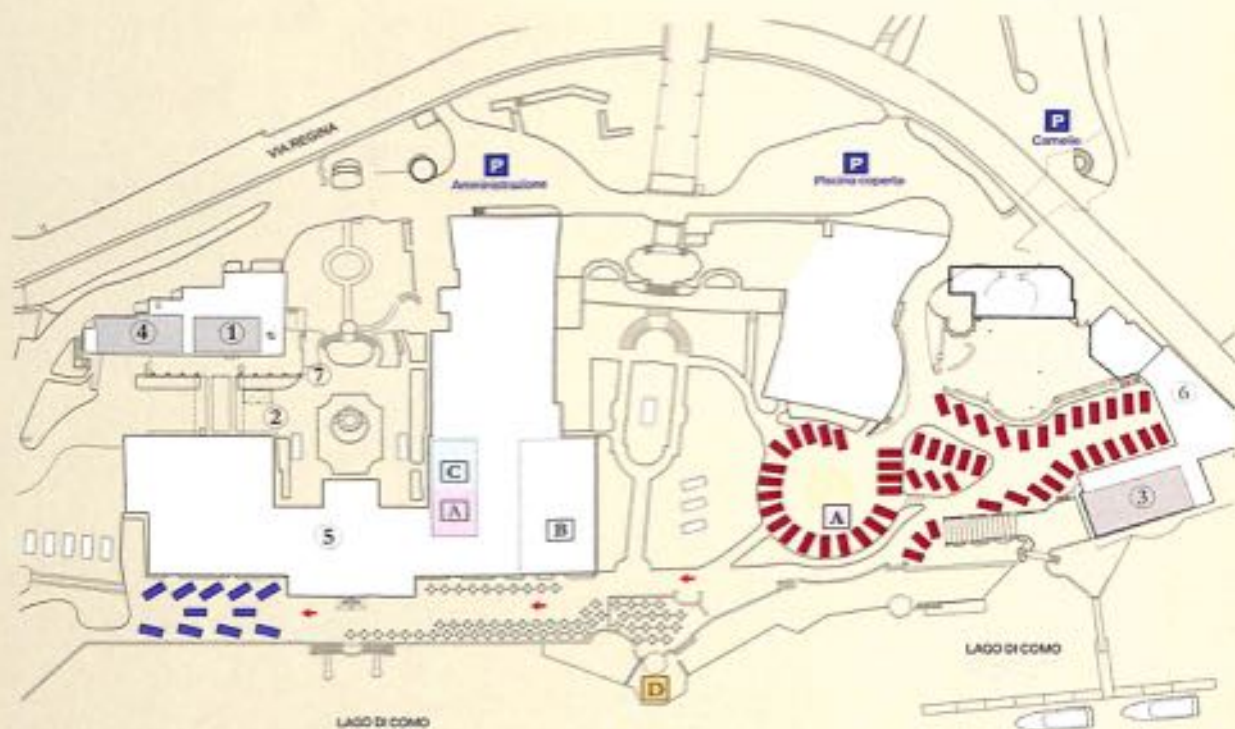
Primo Premio assegnato dalla Giuria

Best of Show by the Jury

LA SEDE GRAND HOTEL VILLA D'ESTE

THE LOCATION GRAND HOTEL VILLA D'ESTE

Sabato 21 Maggio 2011 - Saturday, 21st May 2011



1. Sala Torlonia, Ground Floor:
General Check-In, Information
2. FIVA Check
3. Sala Regina: Participants' Briefing
4. Sala Pino, First Floor: Press Office
5. Grand Hotel Villa d'Este, Main Building
6. Grand Hotel Villa d'Este, Queen's Pavilion
7. Garage Entrance / Exit

- A** Garden/Sala Impero: Cocktail
by invitation only
- B** Sala Veranda: Lunch & Dinner
by invitation only
- C** Sala Impero: Lunch
by invitation only
- D** Club of Elegance Bar
by invitation only

- Historic Cars
- Concept Cars & Prototypes
- Parade

LA SEDE VILLA ERBA

THE LOCATION VILLA ERBA

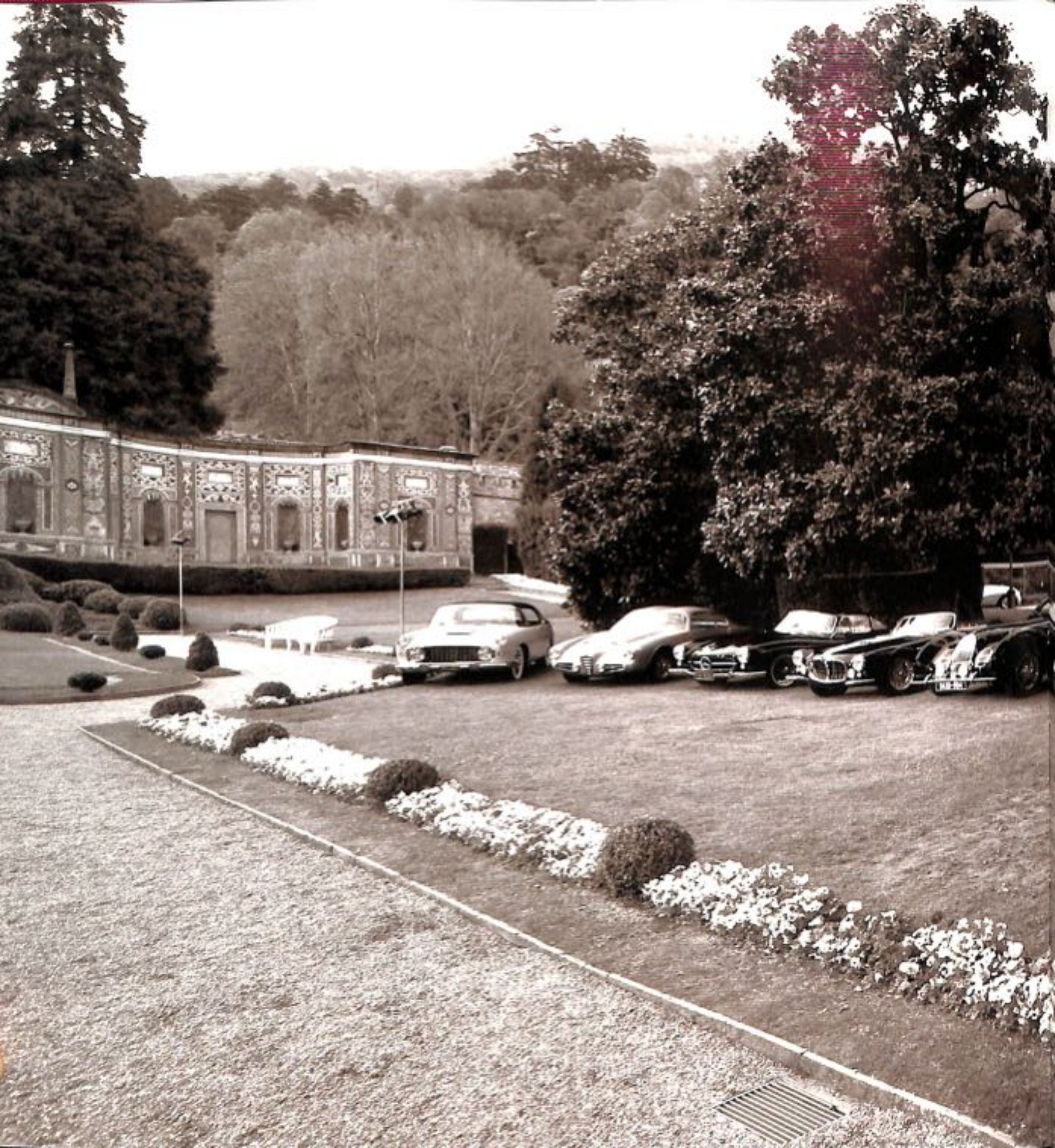
Domenica 22 Maggio 2011 - Sunday, 22nd May 2011



1. Main Entrance
2. Entrance Participants' + Shuttle Cars
3. Villa Erba Parking
4. Shuttle Terminal
5. Jury
6. Grandstand
7. BMW and Concorso Desk, Voting

- 8. Historic Cars
- 9. Concept Cars & Prototypes
- 10. Historic Motorcycles
- 11. Cars RM Auctions
- 12. Airplane "Klemm"
- 13. BMW Group
- 14. Boutique
- 15. Exhibition

- 16. Concorso Lounge
by invitation only
- 17. Concorso Lunch Area
by invitation only
- 18. Public Catering
- 19. BMW Group Design Talk
by invitation only
- 20. Meeting Point





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 20 al 22 maggio 2011 è riservata a vetture di qualsiasi tipo o marca costruite fino al 1981, munite della carta d'identità FIVA per le classi A-1, 2 o 3 oppure B-1, 2 o 3. I candidati provenienti dagli USA, dal Canada e da un Paese privo di delegazione FIVA devono richiedere una carta d'identità FIVA, che sarà emessa appositamente, a: Mr. Mark Gessler, Presidente della Commissione Tecnica FIVA, 10508 Bridle Lane, Potomac, MD (Maryland), 20854 USA, telefono: 001 240 949 2456, cellulare: 001 240 401 4956, e-mail: mgessler@mac.com. Il controllo finale da parte di FIVA avverrà, tramite loro rappresentanti, direttamente al Grand Hotel Villa d'Este nelle giornate di giovedì 19 Maggio 2011 dalle ore 13.00 alle ore 19.00 e di venerdì 20 Maggio 2011 dalle ore 8.30 alle ore 16.30. 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 autorizzano 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.

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.

REGULATIONS FOR HISTORIC CARS

Art. 1

BMW AG, under the patronage of FIVA, organises 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 event on 20th - 22nd May 2011 is planned for cars of any type or marque built up to 1981 for which a FIVA Identity Card is issued applying to classes A-1, 2 or 3, or B-1, 2 or 3. Entrants from the USA/Canada and from a country where there is no local FIVA authority must apply for a FIVA ID card to: Mr. Mark Gessler, Chairman of the FIVA Technical Commission, 10508 Bridle Lane, Potomac, MD (Maryland), 20854 USA, Phone: 001-240-949-2456, mobile: 001-240-401-4956, email: mgessler@mac.com.

The final FIVA inspection will be carried out on site by FIVA representatives at the Grand Hotel Villa d'Este on Thursday, 19th May 2011 from 13:00 - 19:00 and on Friday, 20th May 2011 from 08:30 - 16:30. 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. Road-going 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 organised transfer.

Art. 5

The Executive Committee will 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.

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 any trophies awarded may be revised by the Organising Committee.

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.

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 durante 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. 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 point 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 penalise 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 during 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. 13

Nella giornata di domenica pomeriggio, durante 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. 16

Le candidature devono pervenire utilizzando il modulo previsto e allegando tutti i documenti necessari, comprese una foto che inquadra la vettura di profilo, una di ¼ dalla parte anteriore ed altre 3 foto di dettagli - a scelta del candidato - della vettura e dell'equipaggio che dovrà essere formato al massimo da due componenti (persone in sovrannumero solo su richiesta). La domanda compilata deve essere inviata al Comitato Organizzatore del Concorso d'Eleganza Villa d'Este, BMW Group Classic, Schleissheimer Str. 416, 80935 Monaco, Germania entro e non oltre il 28 Febbraio 2011. Il pagamento della quota di iscrizione va effettuato tramite bonifico bancario o carta di credito alla ricezione della fattura emessa da BMW AG. 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 camera 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

Le vetture che sono state selezionate dal Comitato Organizzatore del Concorso d'Eleganza Villa d'Este per partecipare alla manifestazione non possono prendere parte all'asta organizzata da RM Auctions che si svolgerà durante il Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

REGULATIONS FOR HISTORIC CARS

Art. 13

Class Winners and Prix d'Honneur will be presented on Sunday afternoon during 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 - including a side-view and a three-quarter front-view photo as well as 3 other detailed pictures of your choice - 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 Organising Committee, BMW Group Classic, Schleissheimer Str. 416, 80935 Munich, Germany at the latest by Monday, 28th February 2011. The invoices will be issued by BMW AG and must be paid immediately on receipt by bank transfer or credit card. 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 Organising 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 Organising 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

Vehicles which have been registered by the Organising Committee for the Concorso d'Eleganza Villa d'Este cannot take part in the auction organised by RM Auctions during the current edition of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este.

Art. 20

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. 21

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.

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 storici con le specifiche tecniche standard definite dal costruttore. Sono ammesse variazioni estetiche minori e gli accessori tipici disponibili sul mercato.

Tipo B – AUTO D'EPOCA MODIFICATA

Si tratta di un veicolo storico costruito appositamente o modificato all'epoca per scopi precisi e specifici e quindi di interesse storico.

GRUPPI DI VEICOLI CONSERVATI**Gruppo 1 – ORIGINALI**

Si tratta di veicoli storici autentici, non modificati e poco deteriorati.

Gruppo 2 – AUTENTICI

Si tratta di veicoli storici mai restaurati, con la carrozzeria originale rintracciabile storicamente, anche in condizioni lievemente deteriorate. Le parti d'uso possono essere state sostituite con ricambi originali dell'epoca. E' altresì ammesso il rifacimento della verniciatura, delle cromature e delle imbottiture.

Gruppo 3 – RESTAURATI

Si tratta di veicoli con un'identità nota, che sono stati parzialmente o totalmente ricondizionati. Sono ammessi soltanto piccoli scostamenti dalle specifiche del costruttore in caso di non reperibilità di parti o materiali. Dovrebbero essere utilizzati, ove possibile, i pezzi originali del costruttore ma possono anche essere sostituiti da altri aventi le stesse specifiche. Le finiture interne ed 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. N. di licenza FIVA: A 013/2011

Art. 20

Estrants 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 intent 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 intent 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. 21

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 INTERNATIONAL TECHNICAL CODE RELEVANT FOR THE CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE**VEHICLE TECHNICAL CLASSIFICATION****Type A – STANDARD**

A historic vehicle to standard specification as delivered by the manufacturer. Minor period cosmetic changes and typical accessories available on the market in period may be acceptable.

Type B – PERIOD MODIFIED

A historic vehicle specially built or modified in period for specific purposes, typical of its kind, and thus of historic interest in its own right.

VEHICLE PRESERVATION GROUPS:**Group 1 – ORIGINAL**

A historic vehicle, as originally produced, which is unaltered and with little deterioration.

Group 2 – AUTHENTIC

A historic vehicle as used, but never restored, to original specification, with a known history and in original, possibly deteriorated condition. Parts that normally wear may be replaced with parts to period specification. Repairs to paintwork, plating and upholstery are permitted.

Group 3 – RESTORED

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

REGOLAMENTO CONCEPT CARS E 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 Car & 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 2009.

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 (distanza approssimativa 2 km). 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 autorizzino 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 AND PROTOTYPES

Art. 1

BMW AG, under the patronage of FIVA, organises 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 Organising Committee may limit the number of cars entered in this section.

Art. 3

Entries may be submitted by major Car Manufacturers (excluding marques of the 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 Organising Committee will only admit "concept cars & prototypes" which have first been officially presented to the public after 1st January 2009.

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 (approx. distance 2 km). All road trips shall, however, be made freely and individually and not in the form of an organised 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 Organising 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, comprese una foto che inquadra la vettura di profilo, una di $\frac{3}{4}$ dalla parte anteriore ed altre 3 foto di dettagli - a scelta del candidato - della vettura 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, BMW Group Classic, Schleissheimer Strasse 416, 80935 Monaco, Germania entro e non oltre il 14 Marzo 2011. 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 nella settimana seguente la manifestazione.

Il pagamento della quota di iscrizione va effettuato tramite bonifico bancario o carta di credito alla ricezione della fattura emessa da BMW AG. 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 - including a side-view and a three-quarter front-view photo as well as 3 other detailed pictures of your choice - 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 Organising Committee, BMW Group Classic, Schleissheimer Str. 416, 80935 Munich, Germany at the latest by Monday, 14th March 2011. 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 Organising Committee in the week following the show.

The invoices will be issued by BMW AG and must be paid immediately on receipt by bank transfer or credit card. No refund is 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 Organising 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 Organising 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 intent 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 intent 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 Sp.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.

Progetto e design / Concept and Layout:

Volker Herrmann

Ralf Küpfer

Vanessa Staffa

Redazione / Editor:

BMW Group Classic

Testi / Contributions:

Karl Baumer

Dott. Jean-Marc Droulers

Martin Buckley

Dr. Caroline Schulenburg

Euroweb Internet GmbH

Tristram Carrington-Windo

Traduzioni / Translations:

Isabella Brusco

Tristram Carrington-Windo

M. Cristina Prischich-Ruhland

Kosmos Translations & Services

Ringraziamenti / Acknowledgments:

Dominik Fischlin
Simon Kidston
Alfred Aumaier GmbH
Conzella GmbH & Co. KG
Papier Union
Villa d'Este S.p.A.
Vranken Pommery Monopole

Fotografie / Photos:

Archivo Villa d'Este
Mina Esfandiari
David Gruber
Aleka Grünwald
Michael Krosny
Philipp Liebhart
Gudrun Muschalla
Andi Schmid

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 013/2011

© Copyright
BMW AG, 2011
D-80788 Munich

Sponsors Sostenitori / Supporting Sponsors

BMW Group
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars



VRANKEN POMMERY
MONOPOLE

CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

ARRIVEDERCI
GOODBYE

Prossimo evento
Next event

25 - 27 Maggio 2012
25th - 27th May 2012



CONCORSO D'ELIMANZA VILLA DESTIL | 2011