



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

CERNOBBIO, 25 - 27 APRILE 2008

HISTORIC CARS

CONCORRENTI / ENTRANTS VETTURE D'EPOCA / HISTORIC CARS

CLASSE A

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

CLASS A

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



02. Rolls-Royce Silver Ghost, 1925

02. Rolls-Royce Silver Ghost, 1925

6 cilindri, 7428 cm³

Carrozzeria: Pall Mall Tourer, Brewster

Concorrente: Walter Steinemann (CH)

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

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



04. Bentley 3 Litre, 1925

04. Bentley 3 Litre, 1925

4 cilindri, 2996 cm³

Carrozzeria: 4-seater tourer, Van den Plas

Concorrente: Günther Holnsteiner (A)

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

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



06. Mercedes-Benz 680 S, 1928

06. Mercedes-Benz 680 S, 1928

6 cilindri, 6789 cm³

Carrozzeria: Open Tourer, Erdmann & Rossi

Concorrente: Frans Van Haren (NL)

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

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



08. Isotta-Fraschini 8A, 1928

08. Isotta-Fraschini 8A, 1928

8 cilindri, 7372 cm³

Carrozzeria: Roadster, Castagna

Concorrente: Henk Bakker (NL)

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

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

10. Bentley 4 ½ Litre Supercharged, 1930

4 cilindri, 4398 cm³

Carrozzeria: 4-seater tourer, Van den Plas

Concorrente: Dr. Franco Weibel-Bader (CH)

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

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



10. Bentley 4 ½ Litre Supercharged, 1930



12. Daimler Double Six, 1932

12. Daimler Double Six, 1932

12 cilindri, 7136 cm³

Carrozzeria: Sport Saloon, Martin Walter

Concorrente: J. Peter Ministrelli (USA)

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

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



14. Voisin C 24, 1934

14. Voisin C 24, 1934

6 cilindri, 2994 cm³

Carrozzeria: Saloon, Voisin

Concorrente: Jacques R. de Wurstemberger (CH)

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

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



16. Hispano-Suiza J 12, 1936

16. Hispano-Suiza J 12, 1936

12 cilindri, 9424 cm³

Carrozzeria: Berline, Fernandez & Darrin

Concorrente: Jorge Fernandez (AUS)

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

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

CLASSE B

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

CLASS B

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



18. Hispano-Suiza H6C, 1927

18. Hispano-Suiza H6C, 1927

6 cilindri, 7983 cm³

Carrozzeria: 2-door Coupé, Van Vooren

Concorrente: Nicholas Harley (F)

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

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



20. Mercedes-Benz 680 S, 1928

20. Mercedes-Benz 680 S, 1928

6 cilindri, 6800 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Erdmann & Rossi

Concorrente: Hermann Layher (D)

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

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



22. SS Cars Ltd. SS 90, 1935

22. SS Cars Ltd. SS 90, 1935

6 cilindri, 2663 cm³

Carrozzeria: Open 2-seater, SS Cars Ltd.

Concorrente: Dr. Christian Jenny (CH)

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

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



24. Bugatti 57, 1936

24. Bugatti 57, 1936

8 cilindri, 3257 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Graber

Concorrente: Roland Jordi (CH)

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

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

26. Mercedes-Benz 320, 1937

6 cilindri, 3208 cm³

Carrozzeria: Cabriolet A, Mercedes-Benz

Concorrente: Norberto Ferretti (I)

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

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



26. Mercedes-Benz 320, 1937

28. Rolls-Royce Phantom III, 1937

12 cilindri, 7340 cm³

Carrozzeria: Sport Saloon, Barker

Concorrente: Heinz Eymann (CH)

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

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



28. Rolls-Royce Phantom III, 1937

30. Delahaye 135 M, 1937

6 cilindri, 3557 cm³

Carrozzeria: 2-seater roadster, Figoni & Falaschi

Concorrente: Peter Mullin (USA)

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

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



30. Delahaye 135 M, 1937

32. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1940

6 cilindri, 2443 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Pinin Farina

Concorrente: Marc Caveng (CH)

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

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



32. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1940

CLASSE C AERODINAMICHE – STILE E VELOCITÀ

CLASS C STREAMLINED – STYLE AND SPEED



34. Lancia Astura, 1935

34. Lancia Astura, 1935

8 cilindri, 2972 cm³

Carrozzeria: Coupé, Castagna

Concorrente: Stefan Schörghuber (D)

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

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

38. Bugatti 57 SC Atalante, 1937

8 cilindri, 3257 cm³

Carrozzeria: 2-door Coupé, Gangloff

Concorrente: Antonius Meijer (NL)

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

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



36. Alfa Romeo 6C 2300 Jankovits, 1935

36. Alfa Romeo 6C 2300 Jankovits, 1935

6 cilindri, 2309 cm³

Carrozzeria: Spider, Jankovits

Concorrente: Georg Gebhard (D)

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

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



38. Bugatti 57 SC Atalante, 1937



40. Panhard Dynamic, 1937

40. Panhard Dynamic, 1937

6 cilindri, 2661 cm³

Carrozzeria: Berline, Panhard

Concorrente: Jean Paul Guerlain (F)

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

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



42. Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara, 1937

42. Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara, 1937

6 cilindri, 2309 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Pinin Farina

Concorrente: Pietro Navone (I)

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

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



44. Mercedes-Benz 540 K Autobahnkurier, 1938

44. Mercedes-Benz 540 K Autobahnkurier, 1938

8 cilindri, 5401 cm³

Carrozzeria: Coupé, Mercedes-Benz

Concorrente: Arturo Keller (MEX)

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

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

CLASSE D SFILARE SULLA RIVIERA – CABRIOLET EUROPEI DEL DOPOGUERRA

CLASS D RIVIERA CRUISING – POST-WAR EUROPEAN CABRIOLETS

46. Delahaye 135 M, 1948

6 cilindri, 3557 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Graber

Concorrente: Robert Temperli (CH)

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

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



46. Delahaye 135 M, 1948

48. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1949

6 cilindri, 2443 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Pinin Farina

Concorrente: Dr. Matthias Metz (D)

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

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



48. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1949

50. Bentley Mark VI, 1949

6 cilindri, 4257 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Ramseier

Concorrente: Peter Heydon (USA)

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

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



50. Bentley Mark VI, 1949

52. Bentley S1, 1956

6 cilindri, 4887 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Graber

Concorrente: Dr. Franz-Josef Paefgen (D)

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

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



52. Bentley S1, 1956

54. Lancia Aurelia B24, 1955

6 cilindri, 2451 cm³

Carrozzeria: Spider, Pinin Farina

Concorrente: Guido Lamperti (I)

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

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



54. Lancia Aurelia B24, 1955

56. Maserati A6 G54, 1956

6 cilindri, 1985 cm³

Carrozzeria: Cabriolet, Frua

Concorrente: John Bookout jr. (USA)

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

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



56. Maserati A6 G54, 1956

58. BMW 507, 1958

8 cilindri, 3168 cm³

Carrozzeria: Roadster, BMW

Concorrente: Heiko Seekamp (D)

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

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



58. BMW 507, 1958

CLASSE E VELOCI CON STILE – AUTOMOBILI SPORTIVE IN ABITI ITALIANI

CLASS E SPEED AND STYLE – SPORTS CARS IN ITALIAN SUITS



60. Ferrari 166 Inter, 1949

60. Ferrari 166 Inter, 1949

12 cilindri, 2341 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Stabilimenti Farina

Concorrente: Edgar Schermerhorn (NL)

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

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

62. Fiat 8V, 1954

8 cilindri, 1996 cm³

Carrozzeria: Coupé, Ghia

Concorrente: Jan De Reu (B)

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

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



62. Fiat 8V, 1954

64. Jaguar XK 140, 1955

6 cilindri, 3442 cm³

Carrozzeria: Coupé, Ghia

Concorrente: Dr. Bruno Beysens (B)

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

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



64. Jaguar XK 140, 1955



66. Ferrari 250 GT Serie 1, 1958

66. Ferrari 250 GT Serie 1, 1958

12 cilindri, 2963 cm³

Carrozzeria: Spider, Pinin Farina

Concorrente: Peter S. Kalikow (USA)

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

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



68. Triumph Italia 2000, 1959

68. Triumph Italia 2000, 1959

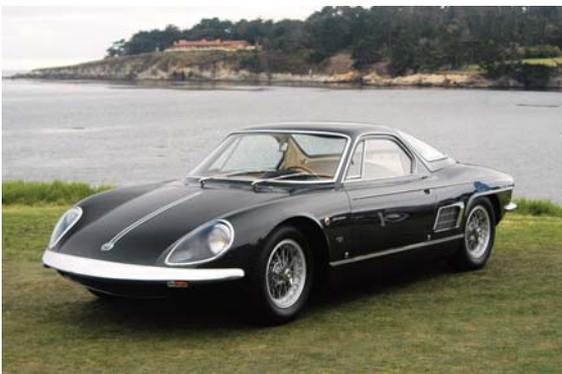
4 cilindri, 1991 cm³

Carrozzeria: Coupé, Vignale

Concorrente: Ulrich Otth (CH)

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

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



70. ATS 2500 GT, 1963

70. ATS 2500 GT, 1963

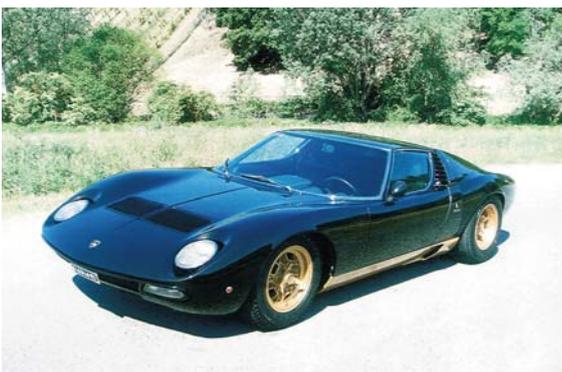
8 cilindri, 2500 cm³

Carrozzeria: Coupé, Allemano

Concorrente: Thomas McGough (USA)

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

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



72. Lamborghini Miura SV, 1971

72. Lamborghini Miura SV, 1971

12 cilindri, 3929 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Bertone

Concorrente: Gino Macaluso (I)

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

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

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

CLASS F THOROUGHBREDS – THE GOLDEN AGE OF THE GRANTURISMO

74. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1949

6 cilindri, 2443 cm³

Carrozzeria: Coupé, Pinin Farina

Concorrente: Corrado Lopresto (I)

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

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



74. Alfa Romeo 6C 2500 SS, 1949

76. Ferrari 250 Europa, 1954

12 cilindri, 2936 cm³

Carrozzeria: Coupé, Pinin Farina

Concorrente: Johan Van Puyvelde (B)

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

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



76. Ferrari 250 Europa, 1954

78. Facel Vega FV, 1955

8 cilindri, 4528 cm³

Carrozzeria: Limousine, Facel Metallon

Concorrente: Daniel Marachin (F)

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

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



78. Facel Vega FV, 1955

80. BMW 503, 1957

8 cilindri, 3168 cm³

Carrozzeria: Coupé, BMW

Concorrente: Michael Kaufmann (A)

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

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



80. BMW 503, 1957

82. Bentley S1 Continental, 1959

6 cilindri, 4887 cm³

Carrozzeria: 2-door Saloon, Mulliner

Concorrente: Fred Kriz (MC)

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

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



82. Bentley S1 Continental, 1959

84. Lamborghini 350 GT, 1964

12 cilindri, 3464 cm³

Carrozzeria: Coupé, Touring

Concorrente: Ermanno Keller (CH)

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

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



84. Lamborghini 350 GT, 1964

CLASSE G

SOGNI ITALIANI – VETTURE DA SALONE DI STILISTI ITALIANI

CLASS G

ITALIAN DREAMS – SHOW CARS BY ITALIAN DESIGNERS



86. Pegaso Z-102 "Thrill", 1953

86. Pegaso Z-102 "Thrill", 1953

8 cilindri, 2816 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Touring

Concorrente: Roland D'Ieteren (B)

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

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



88. Jaguar XK 150, 1958

88. Jaguar XK 150, 1958

6 cilindri, 3442 cm³

Carrozzeria: Coupé, Ghia Aigle

Concorrente: Rocco Tiso (CH)

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

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



90. De Tomaso Pantera 7X / Montella, 1973

90. De Tomaso Pantera 7X / Montella, 1973

8 cilindri, 5663 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Ghia

Concorrente: Tom Tjaarda (I)

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

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

92. Ferrari Dino 206 S Competizione, 1967

6 cilindri, 1987 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Pininfarina

Concorrente: James M. Glickenhaus (USA)

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

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



92. Ferrari Dino 206 S Competizione, 1967

94. Bizzarrini P 538 Manta, 1968

8 cilindri, 5300 cm³

Carrozzeria: Coupé, Ital Design

Concorrente: Ron Spindler (USA)

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

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



94. Bizzarrini P 538 Manta, 1968

96. Lancia Stratos, 1970

6 cilindri, 2418 cm³

Carrozzeria: Coupé, Bertone

Concorrente: Chris Hrabalek (UK)

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

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



96. Lancia Stratos, 1970

CLASSE H

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

CLASS H

ENDURANCE LEGENDS – RACING GREATS OF THE 1950S

98. Ferrari 166 MM, 1949

12 cilindri, 2431 cm³

Carrozzeria: Berlinetta, Touring

Concorrente: John Croul (USA)

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

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



98. Ferrari 166 MM, 1949



100. Aston Martin DB3 S, 1955

100. Aston Martin DB3 S, 1955

6 cilindri, 2922 cm³

Carrozzeria: 2-seater sports, Aston Martin

Concorrente: William Loughran (UK)

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

The Aston Martin DB 3 S has a long and very successful racing history. Fitted with a twin-plug head, the car raced at the Agadir Grand Prix to take 6th place overall (1956), 1st in class at Le Mans (1957), several times at Laguna Seca and won twice at Sears Point raceway in 1979.



102. Ferrari 410, 1955

102. Ferrari 410, 1955

12 cilindri, 4961 cm³

Carrozzeria: Spider, Scaglietti

Concorrente: Brian Ross (USA)

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

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

104. Jaguar XK SS, 1957

6 cilindri, 3442 cm³

Carrozzeria: 2-seater sports, Jaguar

Concorrente: Gary Bartlett (USA)

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

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



104. Jaguar XK SS, 1957



106. Maserati 250 S, 1957

106. Maserati 250 S, 1957

4 cilindri, 2500 cm³

Carrozzeria: 2-seater sports, Fantuzzi

Concorrente: Anton Bilton (UK)

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

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



108. Ferrari 500 TRC, 1957

108. Ferrari 500 TRC, 1957

4 cilindri, 1984 cm³

Carrozzeria: Spider, Scaglietti

Concorrente: Gabriele Artom (I)

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

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