

## **Inhaltsverzeichnis**

1. Definition des ‚speziellen Karosseriebaus‘ (coachbuild)
2. Eine kurze Geschichte des Karosseriebaus (1. Epoche)
3. Eine kurze Geschichte des Karosseriebaus (2. Epoche)

## 1. Definition des ‚speziellen Karosseriebaus‘

☒ Coachbuilt: Die Bedeutung dieses Worts liegt in der Vergangenheit. Man bezeichnet Autos als coachbuilt (spezielle Karosserie), wenn diese in limitierter Anzahl, durch einen Karosseriebauer und Desinger handgefertigt sind.

Es existiert keine genaue Definition des ‚speziellen Karosseriebaus‘.

Dennoch, folgt man generell akzeptierten Berücksichtigungen und Produktionsabläufen, einem guten Satz an Regeln und Konditionen, können dies die Kriterien für eine ‚spezielle Karosserie‘ sein.

Ein Auto kann als ‚spezial Karosserie‘ angesehen werden, wenn...

- Eine neue Karosserie ist gefertigt
- In einer limitierten Anzahl
- Auf einem existierenden Fahrgestell eines in Serie produzierten Autos basierend
- Wobei das Fahrgestell leicht verändert wurde



Eine Kopie eines Fahrgestells ist keine Grundlage für einen ‚Karosseriebau‘, da es nicht von einer Serienproduktion abstammt und daher nicht die Marken bezogene Rahmennummer hat.

Limitierte Serie bedeutet: hoch exklusiv im Vergleich zu dem original hergestellten Auto.

*„Das Design und die tatsächlich produzierte Karosserie sollten von einem unabhängigen Designer und Karosseriebauer abstammen.“*

Der LP640 – basierte Lamborghini Reventon ist daher nicht als ‚spezielle Karosserie‘ einzuteilen, aber als limitierte Edition von dem offiziellen Hersteller zu bezeichnen.



*„Das Fahrgestell sollte innerhalb der nächsten 10 Jahre, nach seiner Vorstellung in die ‚zeitgenössische‘ Karosserie umgebaut werden.“*

„Der Aufbau des spendenden Autos sollte durch die ‚zeitgenössische‘ neudesignte Karosserie, innerhalb der nächsten 10 Jahre ersetzt werden.“

‚Zeitgenössisch‘ bedeutet: Einhalten der Voraussetzungen und Vorschriften dieser bestimmten Zeit, bezüglich der Karosserie, Aerodynamik, Straßenlage, Styling ‚Zeitgeist‘, Gesetzgebung, etc.

Ein kopierter ‚classica‘ Karosserieaufbau vom Mercedes 300 SL an einem modernen AMG 55 SL Fahrgestell ist daher keine ‚spezielle Karosserie‘, da diese nicht länger den ‚zeitgenössischen‘ Kriterien entspricht.



Ein ‚neues‘ Design, in den 90ern erstellt, auf einem 70er Ferrari basierend, ist bei den Puristen als ‚nur noch ein zusammengebastelter classic Ferrari‘ und eine classic Bentley S2 Karosserie mit einer modernisierten, retro Karosserie ist nur als ‚HotRod‘ bekannt und zu bezeichnen.

Dennoch, sind 10 Jahre eine lange Zeit und in manchen Fällen entstehen große Diskussionen, ob die neue Karosserie noch als ‚zeitgenössisch‘, im Vergleich zu dem originalen Design, bezeichnet werden kann.

Der 1961-1971 Zagato Ferrari 3Z, zum Beispiel, ist ein stark diskutiertes Auto.

Basierend auf einem 1961 Ferrari 250 GT SWB California Spider und neu entwickelt von dem renommierten Designer/Karosseriebauer Zagato im Jahre 1971, teilen viele Puristen die Meinung, dass das neue Design zu modernisiert wurde und ein paar Jahre zu später erschaffen wurde, um als Epochen neu Auffassung zu gelten.



„ Das Auto sollte straßenzulässig und verkäuflich in den meisten Ländern der Welt sein.“

Während ein Konzeptauto basierend auf einem existierenden Fahrgestell (wie der neue Alfa BAT 11 von Bertone basierend auf dem Alfa 8C) keine ‚spezielle Karosserie‘ ist, sind die classic BAT Modelle (damals straßenzulässig) als solche zu bezeichnen.

„Die neue Karosserie sollte nur in als limitierte Auflage erscheinen und nicht als separater Bausatz verkauft werden.“

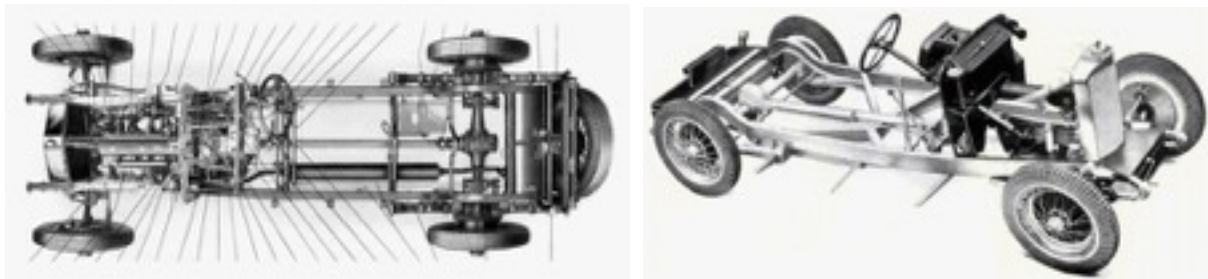
Nachrüstbauteile sind als ‚optisches Tuning‘ oder ‚kitcars‘ (nach gerüstete Fahrzeuge) zu bezeichnen. Eine Polyester Buggy Karosserie, wobei der VW Beetle als Vorlage und Basis gilt, ist nicht als ‚spezielle Karosserie‘ zu bezeichnen, da es als nachträglicher Bausatz erhältlich ist, welcher vom Käufer selbst anzubringen ist.



Veilsides Nachrüstsets verwandeln einen Mazda RX7 in ein komplett neues, zeitgenössisches Auto. Allerdings sind Exklusivität und Qualität, durch die nachträgliche Erhältlichkeit, nicht garantiert.

Es werden immer Grauzonen existieren, ebenso wie viele Autos und Projekte zu diskutieren sind. Also wann ist dann eine Firma, welche Karosserien von Autos designt und existierende nachrüstet und verbessert, als ‚coachbilder‘ (spezielle Karosseriebauer) zu bezeichnen? Warum ist ein Auto zeitgenössisch und warum nicht? Etc...

## 2. Eine kurze Geschichte des Karosseriebaus (1. Epoche)

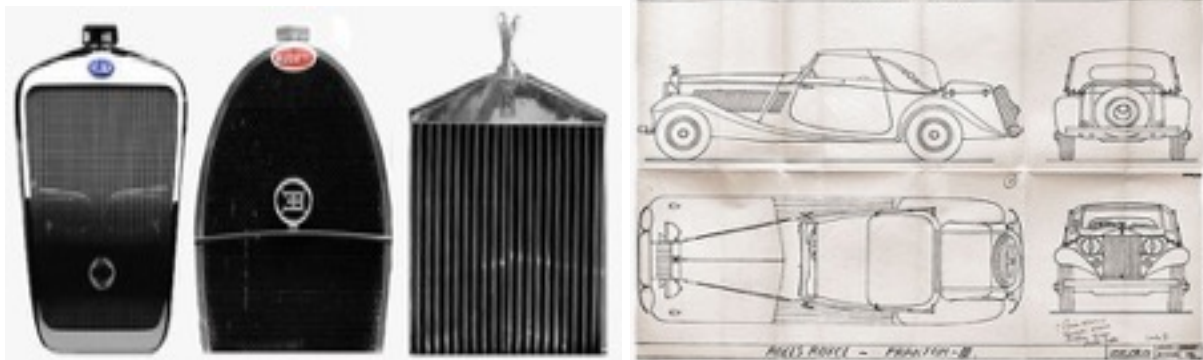


Rolls-Royce ‚rolling chassis‘ (Fahrgestell)

In den frühen Kraftfahrzeug Jahren, als Serienproduktion noch nicht existierte, war der Prozess ein neues Auto zu erschaffen weit aus komplexer, da ein Fahrgestell die Basis für viele verschiedene Karosserien darstellte. Man etablierte sich als Karosserie Fahrzeughersteller, wenn man dem Kunden nur die Fahrgestellteile lieferte, bestehend aus:

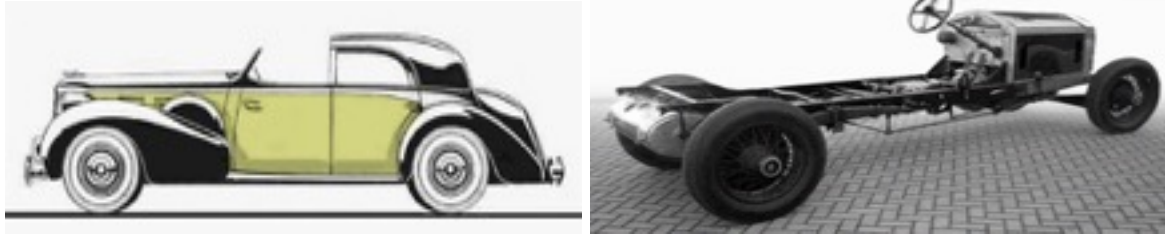
- Fahrgestell
- Antrieb ( Motor, Gangschaltung, Differenzierung, Achsen, Räder)
- Federung
- Steueranlage
- Motorkühler (Radiator)

Anzumerken ist, dass der Motorkühler die einzige sichtbare Stelle war, um die Fahrgestell Marke bzw. den Hersteller zu identifizieren.



Folglich, näherte sich der Kunde einem speziellen Karosseriebauer, von dem er eine persönliche für ihn designte Karosserie verlangte, welches zu dem bereits käuflich erworbenen Fahrgestell passte.

Manchmal orderte auch der Karosseriebauer selber, oder ihm wurden eine Anzahl von Fahrgestellen zugeteilt, an denen er seine eigenen kreativen Ideen und Inspirationen ausleben konnte und diese im Design und in der Produktion umsetzte – die neue ‚spezielle Karosserie‘.



Drittes Szenario war, dass der Kunde ein komplettes Werk Auto dem Karosseriebauer lieferte und ein komplettes Karosserie Makeover/Neubau oder Einzelteile modifiziert forderte.

Unterbauträger und besonders der Kühlergrill waren kritische Startpunkte für das End Design der ‚speziellen Karosserie‘.

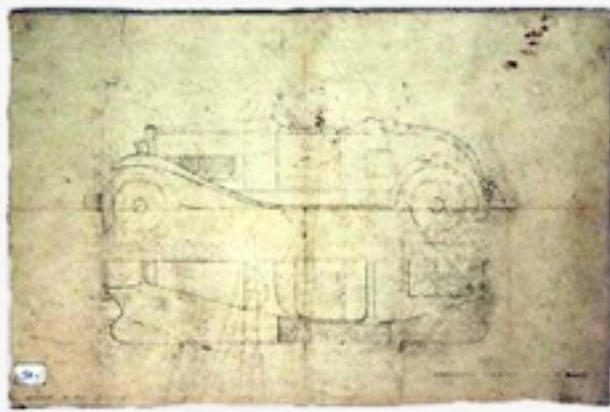
Somit beinhaltet jedes ‚spezielle Karosserie‘ Auto die technischen Gene des Fahrgestellbauers und die äußerlichen, Design Merkmale des Karosseriebauers. Diese resultierende große Anzahl an Merkmalen und deren Kombinationen führte zu einer Anzahl an Unikaten und manchmal unbezahlbaren ‚speziellen Karosserie‘ Autos.



Beispiele:

Delahaye hatte keine eigene Karosserie Abteilung; folglich wurden alle hergestellten Fahrgestelle von Delahaye zu unabhängigen Karosseriebauern, für die Fertigung dieser, geliefert.

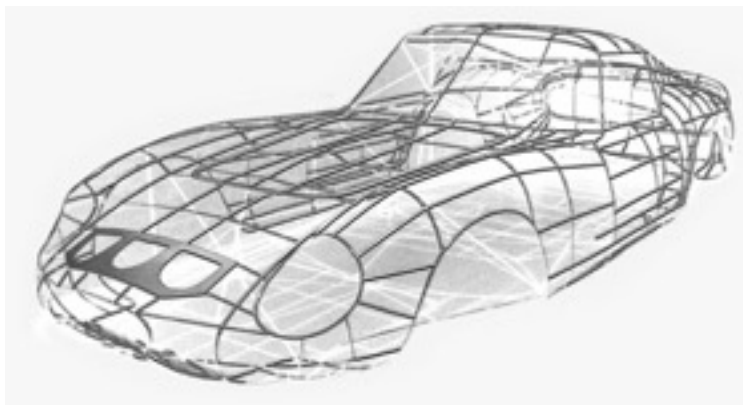
Bugatti produzierte unterschiedliche Fahrgestelle, als auch komplette, mit der Karosserie versehene Autos. Bugatti bot somit dem Kunden an, eine ‚Molsheim‘ Karosserie (davon sind die schönsten von Jean Bugatti designt) zu beziehen oder aber selber einen unabhängigen Karosseriebauer zu wählen und somit ein komplett, individuelles Auto zu schaffen.



Rolls-Royce stellte ebenso die Wahl zwischen einer Werkskarosserie oder einer (handgefertigten) ‚speziellen Karosserie‘.

Die Anfertigung von ‚speziellen Karosserien‘ hatte ihre Blütezeit bis +/- 1945. Während dieser Zeit entstanden eine Anzahl von Highlights wie diese von Mulliner Park Ward und James Young Rolls Royce, Figoni&Falaschi Bugattis, Chapron Delahayes, Pourtout Tabot-Lagos und viele mehr.

### 3. Eine kurze Geschichte des Karosseriebaus (2. Epoche)



Nach dem zweiten Weltkrieg, wurde die Massenproduktion von Autos schnell als Trend. Dies führte zum Ende der separaten Produktion von Fahrgestell und individueller, handgefertigter Karosserie Ära.

Viele Karosseriebauer mussten Insolvenz anmelden, wurde von großen Produktionsfirmen gekauft, oder änderten ihr Hauptarbeitsfeld in eine andere Richtung.

Zum Beispiel:

- Sich an Design und Styling ‚Häuser‘ binden und somit Subunternehmer für Automobilhersteller bilden wie z.B. Zagato, Frua, Bertone, Pininfarina (...)
- und/oder sich als genereller Karosserie -cSerienproduktionsbauer etablieren. Als Subunternehmer für Automobilhersteller bilden wie Karmann, Bertone, Vignale, Pininfarina.
- spezial Karosserien für LKWs, Lieferwagen, Touringautos, Krankenwagen, Feuerwehr, Öffentliche Verkehrsmittel usw. bauen. (z.B. Pennock, Veth&Zn, Akkermans, Heuliez)
- oder aber ein technischer Partner für die Entwicklung von z.B. Dachkonstruktionen oder viele verschiedene (aftermarket) Automobilteile.

Währenddessen, entwickelten viele Automobilhersteller interne Designabteilungen, was zu einer schnellen Weiterentwicklung ihrer eigenen Design und Styling DNA führte.

Die zuvor differenzierbaren Markenelemente, welche das Styling angaben, wie z.B. der externe Kühlergrill, wurden nun in das ganze Design integriert.



Lancia Evolution

Viele charakteristischen Styling Elemente von verschiedenen Karosseriebauern wurden sogar als eigene ‚Marken Elemente‘ von den Produktionsfirmen übernommen.

Überlebende unabhängige Design Häuser und Karosseriebauer wurden von Automobilherstellern eingestellt um ihre Serienmodelle zu designen.

Regulär wurden sie ebenso beauftragt, die Nischen Modelle zu designen und herzustellen, welche auf dem Fahrgestell oder bereits existierenden Serienmodellen basieren.

Oft kreierten Karosseriebauer wundervolle Designs auf ihre eigene Initiative hin, welche als Straßen zulässige Prototypen oft in den Händen von wohlhabenden Klienten landeten – als ‚one-offs‘ (Einmalig).

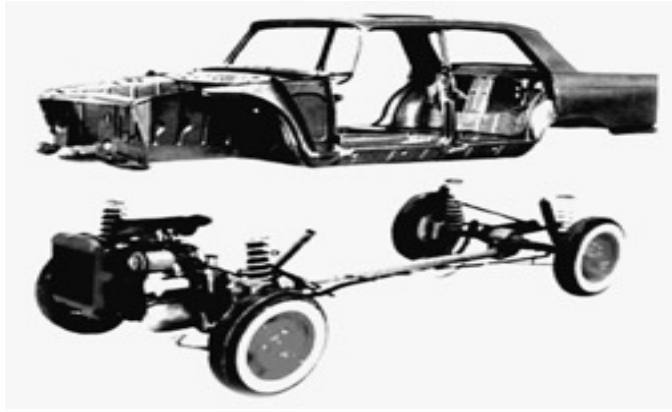


Frühe Maserati Quattroporte  
,Aga Kahn‘

Anfangs ( frühe 40er-60er Jahre) konnten Design Häuser/Karosseriebauer noch separate Fahrgestelle kaufen um ihre eigenen intern designten Karosserien anzupassen. Nicht ohne Grund gaben stets viele wohlhabende Kunden ihre speziellen und individuellen Einzelstücke, welche auf den angesagten, zeitgleichen Fahrgestellen oder anderen Serienautos aufbauten, in Auftrag.

In Sicht der Produktion war die damalige Zeit vergleichsweise leichter, da Fahrgestell und Karosserie unabhängig von einander konstruiert wurden. Daher stammt auch der Begriff ‚rollendes‘ Fahrgestell (rolling chassis). Jedoch wurde in den 60er Jahren die Ganzschalen- und Gitterrohrrahmen- Konstruktion entwickelt, was dazu führte, dass die Arbeit der Karosseriebauer erheblich erschwerte. Diese mussten nach wie vor die neu designten Karosserien an ein ausgangs Fahrgestell/Auto anpassen.

Die Freiheit des Designs (Karosseriebaus) wurde immer mehr eingeschränkt, bis hin zu den vordefinierten Formen bestimmter Karosserie Strukturen.



Peugeot 404 Ganzschale und Antrieb

Das Fahrgestell diente nicht länger als einfacher Unterbau, da es nun ebenso mit der Dachkonstruktion und anderen gestreckten Karosserieteilen verbunden war (z.B. Fensterteile, A und B Säulen ...).

Von jetzt an mussten sich die Karosseriebauer ebenso mit der integrierten, belastbaren Struktur eines Autos auseinandersetzen, was die meisten essentiellen Karosserieformen betraf.

Ebenso wurden die Sicherheitsbeschränkungen strenger besonders hinsichtlich der Mechanik und Technik, was viele Karosserie Modifikationen nicht mehr zuließ. Und wieder wurde die Freiheit der Karosseriebauer eingeschränkt. Dies führte dazu, dass sich Design Häuser und Karosseriebauer dazu gezwungen fühlten, ihre Arbeit lediglich auf das Außenblech beschränkten und somit die anfangs Struktur und Proportionen unbearbeitet.



#### 4. Coachbuilt Classics

- a. Ze Frensj: Französische Karosseriebauer  Brandone, Gangloff und Figoni&Falaschi



Als erstes der Talbot-Lago T120 Roadster by ~~Figoni&Falaschi~~ Brandone mit einer eher verwirrenden Geschichte.

Zwei Bugattis T 57 Stelvio wurden zu der Gangloff Galerie hinzugefügt: Karosserienummer 57395 und 57435. Die Figoni&Falaschi Galerie erhielt verschiedene Simca Modelle, das Delage DMN Faux Cabriolet von der John O'Quinn Kollektion wurde hinzugefügt und die berühmte Delahaye 135 MS Roadster #49197 wurde erweitert.

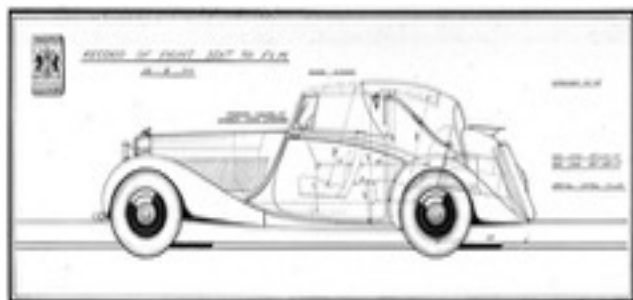




Ein Talbot-Lago T120 Cabriolet mit extravaganter Lalique Kühlerfigur wurde ebenfalls zu der Figoni&Falaschi Sektion hinzugefügt. Jedoch ist der Body unvorteilhafter Weise, heute nicht zu 100% Figoni's Design. Sie kennen alle Herrn Jeancart, richtig? Nein? Herr Jeancart war der erste Besitzer einer der 5 Talbot-Lago T150 C 'Teardrop' Coupe und die wertvollen 'notchback coupes' bekamen ihren Namen. Einer von ihnen, Karosserie 90034, wird in Kürze bei RM versteigert.



b. Bentley



Die Hooper Galerie ist in Besitz des sehr eleganten Bentley 4 ¼ Liter Sedanca Coupe#B187MX. 4 Galerien für Park Ward Styling Bentleys wurden hinzugefügt oder verbessert: der 3 ½ Liter Drophead Coupe, der 3 ½ Liter Sports Saloon, beinhaltet den ehemaligen Bernard Rubin #B109CW, Spitzname: „Blotto“, der R-Typ Drophead Coupe, und der S2 Continental Drophead Coupe, von denen einer im Besitz von Wilt Chamberlain, der berühmte NBA Basketballspieler für die Philadelphia/San Fransisco Warriors war.

Das letzte Auto dieser Sektion ist einer der W.O. Bentley 4 ½ Liter Tourer #MR3390 von Thrupp&Maberly.



### c. Rolls-Royce

Da gibt es so unglaublich viele, sodass die Folgenden lediglich einen Überblick der Letzteren, zu den Galerien hinzugefügten Rolls-Royces befasst.



Als erstes ist ein Rolls-Royce 20er Limousine von Baker aus der Hans-Günter Zach Kollektion. In der Brewster Galerie können Sie zwei Henley Roadster Modelle der Phantom I als auch II Karosserie finden, und ein wunderschöner Phantom I Ascot Dual Windshield Phaeton.



Die Hooper Galerie erhielt Bilder Sets der folgenden Modelle: 25/30HP Sports Saloon, Phantom II Continental Sports Saloon, Phantom II Open Tourer, Silver Cloud I Empress Saloon, Silver Wraith Empress Limousine und Wraith Limousine.

In der Thrupp&Maberly Galerie können Sie die Bilder des 20/25 HP Coupe und Saloon, und drei Phantom II Variationen: der ‚Star von Indien‘ all Wetter Convertible, ein Continental Sports Saloon und ein wundervoller Dual Cowl Phaeton.



Die Galerie für H.J.Mulliner Karosserien ist erweitert mit einer Galerie, welche verschiedene Variationen des Phantom III Sedan de Ville Thema.

Mehr Zugänge der H.J. Mulliner Sektion sind: Phantom II Continental Drophead Sedan Coupe, die seltene Phantom V Limousine, der Silver Cloud Drophead Coupe, ein schöner Silver Ghost ‚London to Edinburgh‘ Tourer und eine Silver Wraith Touring Limousine.

Die Galerie, verwandt mit Arthur Mulliner beinhaltet nun auch zwei Phantom III Sedan de Ville Exemplare.

#### d. Saoutchik Delahaye 175S Roadster



Eine neue Auktion ist angesetzt, was bedeutet, dass viele hoch qualitative Fotoaufnahmen kamen ans Licht. Somit steht ein wunderschönes Set von Fotos dieses berühmten Einzelstücks Delahaye 175S Roadster von Saoutchik um Ihre Aufmerksamkeit zu erregen.

Saoutchik konstruierte seinen majestätischen Delahaye 175S Roadster, Karosserienummer #815025, für die Neuerscheinung bei der Pariser Auto Show 1949. Die extravagante Karosserie ist auf einem neuen Delahaye Fahrwerk designet nach dem Krieg, und ausgestattet mit einem Rennmotor und Dubonnet Federung.

Die französischen Kurven der 30er moderner und mit barocken Ornamenten, legt Saoutchik einen Weg des Dramas und der Bewegung ein bei diesem Design. Die Karosserie weißt komplette Fender, ein verschwindendes Dach und exzessive Chrom Details. Zu dieser Zeit war die aggressive Verwendung von Chrom eher revolutionär. Dieses Auto ist als eines der extremsten Designs im barocken Stil zuzuordnen. An der Front ist ein eher kurioses Design vorzuweisen, welches von dem Figoni&Falaschi Design des Narval ein Jahr zuvor inspiriert ist.

Der erste Besitzer dieses Autos war Herr John Gaul von England, welcher das Auto zu mehreren europäischen Rennen brachte und damit viel Aufmerksamkeit von der Presse und den Zuschauern erhielt. Im Jahre 1949, gewann es das Grand Castle du Bois de Boulogne in Paris, den Monte Carlo Concours und den Kapp l'Automobile in San Remo nahezu immer begleitet von einer attraktiven Frau.

In den 70ern hat es der Roadster bis nach Colorado geschafft, wo der Rennmotor und die Dubonnet Federung als Benachteiligung erschienen. Der Besitzer veränderte dann die komplette Front Karosserie um ein GM Toronado System anzupassen, welcher ‚front wheel drive‘ war.

Für nahezu 40 Jahre waren der originelle Motor und das Auto getrennt zum Leid aller, die das originale Design noch zu schätzen wussten. Letztlich wurden alle Teile wieder zusammengesetzt bei einem Besitzer,

welcher sich die Wiederherstellung des Delahaye als Aufgabe machte. Das Debüt fand dann im Jahre 2006 beim Pebble Beach Concours. 2010 wurde das Auto bei der RM Versteigerung verkauft.

e. Italienische Autos



Die Galerie für Allemano's Maserati 5000 GT erhielt einige neue Fotos.

Ein weiterer Allemano, der schöne Abarth 850 Coupe.

Dieser ist auf der Basis einer Fiat 750/850 GT Karosserie aufgebaut, angetrieben von einem 850 cc Motor Coupe, und mit einer Karosserie von Allemano in Turin (Italien) angepasst. Die exakte, produzierte Anzahl dieses Modells ist nicht bekannt, aber er ist bekannt, dass die totale Anzahl weniger als 200 beträgt. Zur Zeit sind weniger als 10 Stück bekannt, dass diese in Amerika zu finden sind. In dem Buch „Die Italienische Auto Anmeldung“ von John de Boer, sind weniger als 30 der 600 Abarth 750/850 GT als Allemano Coupes aufgeführt. Zu seiner Zeit ist der Abarth Allemano Coupe sehr gut angekommen aber in einer geringen Stückzahl verkauft worden. Zu einem Preis von \$3,385 war dieser in direkter Konkurrenz mit dem Porsche Speedster und der Alfa Romeo Guiletta Spyder.



Die Lancia Astura Limoursine von Boneschi war einst im Besitz eines italienischen Mönchs und überlebte den Krieg, versteckt in einem Weinkeller.

Als anerkannter Vorreiter in modular Konstruktion (einheitlich), hat sich Lancia entschieden einen wieder eingeführten Leiterraum für die Astura Reihe zu verwenden. Lancia war ebenfalls ein Vorreiter, in der Verarbeitung des Rahmens mit fortgeschrittener Technik, einen V8 (mit nur einem Winkel von 19°) und 12 Volt Elektronik ebenso wie Lancias fortgeschrittenen front Federung.

Eine Top Geschwindigkeit von bis zu 75 mph wurde dem Auto zugesprochen, jedoch schätzten Fahrer den Gleichmäßigen Drehmoment des V8 Motors, mehr als seine Top Geschwindigkeit.

Es wird gesagt, dass der Lancia einst den Schwestern des Klosters, außerhalb von Sondrio (Italien) dienten. Das Auto wurde dem Kloster von einem adligen Milanesen gespendet. Diese Historie ist indirekt dokumentiert von einem kleinen Sticker auf dem Auto, welcher beinhaltet „Sanctus Christopherus protegit nos.“ (Sankt Christopherus, der beschützende Patron der Reisende, beschütze uns). Allerdings ist ein solcher Sticker kein seltenes Vorkommen bei christlichen Reisenden.

Der Weinkeller erwies sich als idealer Raum um den Lancia Astura im Krieg zu beherbergen und zu beschützen. Das Auto blieb unbehelligt dort für einige Jahre.



Der Zagato Alfa Romeo 6C 1750.

Alfa Romeos Rennbesitz und Wettkampf Erfolg im 20. Jahrhundert und datiert viele der besten europäischen Autobauer. Nach dem ersten Weltkrieg, baute Alfa gute und zuverlässige Produktions Autos, jedoch hatten sie ein Leck hinsichtlich der Konstruktion und des Designs erfolgreicher Rennmotorik und somit wurde alles dazu angesetzt den Ingenieur der Fiat Grand Prix Rennwagen einzustellen, Vittorio Jano. Mit dem 6C 1500 wurde der Hauptingenieur Vittorio Jano angesetzt ein neues Auto für 1929 zubauen. Auf der Motorshow 1929 in Rom wurde das neue Auto vorgestellt. Nach seinem 1752 cc ‚sechs‘ Motor wurde es ‚6C 1750‘ benannt.

Erfahren auf beiden, Renn- und Fahrstrecken, überzeugte es zuverlässig und kraftvoll und zeugte beeindruckende Leistung in relativ kleinem Abstand. Weitgehend unter guter Behandlung, konnte das Auto gemächlich bis zu 161 km/h erzielen, mit einem vom Werk speziellen Rennmotor.

Der 6C 1750 ist bedeutend für die Einführung intern, konstruierter Karosserien einhergehend mit solcher von Firmen wie Touring, Castagna, Zagato und viele weitere.

Drei Modelle standen zu Auswahl: der einfache ‚Cam Turismo‘ mit 122 inch Radstand und einer Höchstleistung von 110 km/h, der doppelte ‚Cam Gran Turismo‘ mit 108 oder 114 inch Radstand und einer Höchstleistung von ca. 130 km/h und der ‚Gran Sport‘ Turbo (abgasturboaufgeladen) Gran Turismo 85 hp produzierend und bis zu 150 km/h Leistung. Der Alfa Romeo 6C 1750 wurde in 6 Serien produziert und entwickelte sich Schritt für Schritt vom 1929 bis 1933. Eine Gesamtanzahl von 2.579 1750er wurde gebaut, von denen nur 360 Turbo ‚Gran Turismo‘ (GS) waren. Viele hatten spezielle Umbauten um bei der großen Auswahl an Rennen mit halten zu können. Die meisten Autos wurden als Fahrwerk und Karosserie der Karosseriebauer verkauft. Zagato war der Leader des ‚Superleggera‘ Prinzip des Baus einer Aluminium Karosserieteile über einen kleinen Rahmen. Der 6C 1750 ergab sich als Einführungstart vieler verschiedener Karosseriebauern, einbezogen Zagato, welcher die meisten Karosserien für den Wagen herstellte und Scuderia Ferrari, welcher diese kaufte und bei Rennen einsetzte.

Nur 3 Monate nach seiner Einführung, gewann ein 1750er, gefahren von Guiseppe Campari und Giulio Ramponi, die Mille Miglia im Jahre 1929.

Später in dem selben Jahr gewannen Marinoni und Benoist das belgische 24 Stunden Rennen in Spa. Alfa übernahm den Targa Florio ebenfalls und gewann somit das Jahr darauf die Mille Miglia zum zweiten Male ebenso wie andere Rennen. Und so nahm das Unternehmen, in den 1930er Jahren, die Zielfahne für weitere 8 Mille Miglia Rennen in die Hand und zeigte die Oberhand ebenso beim Deutschen Grand Prix im Jahre 1935 entgegen die starken Mercedes-Benz und Auto Union Startwagen. Alfa Romeo stieg in die 1930er Jahre ein, wie es die 1920er beendete – dominierend in der Italienischen Sport- und Rennbranche.



Der Zagato Aston Martin DB7 AR1 Roadster aus der John O'Quinn Sammlung.

Der DB American Roadster 1 (DB AR1) ist auf dem DB7 Vantage Volante (Cabrio) basiert. Dieser wurde mit Karosseriearbeit von Zagato verbessert, welcher einige dynamische Elemente ergänzte, welche sich als neue Dimension für die Fahrgeschichte von Aston Martin herausstellten.

Nur als Zweisitzer erhältlich, ist der DB AR 1 nicht die Cabriolet Version des Coupes, welcher im Sommer 2001 vorgestellt wurde sondern eine Ergänzung zu Aston Martins exklusiven Produkten.

Anders als der reguläre Aston Martin DB7 Volante, stellt der AR1 keinen Schutz gegen die verschiedenen Wetterlagen, was diesen für die meisten Länder ungeeignet macht. Sein Aussehen ist dem Zagato DB7 Coupé gegenüber sehr ähnlich, doch anders als der Coupé ist dieser auf einer regulär langen Karosserie aufgebaut.

Nach dem er potenziellen Käufern vorgeführt wurde, hatte er sein offizielles Debut 2003, bei der Los Angeles Motorshow. Ebenso wie der Zagato Coupé standen auch hier wieder nur 99 Exemplare zur Verfügung und wieder war das Bestellsbuch rasant gefüllt. Es war die letzte DB7 Variante welche produziert wurde und blieb nach wie vor die einzige jemals produzierte Linie von Aston Martin, welche speziell für eine bestimmte Region produziert wurde. Nicht alle DB AR 1 wurden in die USA geliefert. 8 Autos wurden zu Wohnsitzen in Europa geliefert, die meisten davon nach Deutschland und ein Einzelexemplar (rechts gelenkt) wurde zu einem sehr glücklichen Kunden nach England geliefert.