

FORUM INTERNATIONAL SUR L'AUTHENTICITE DU VEHICULE HISTORIQUE

FORUM INTERNAZIONALE SULL'AUTENTICITÀ DEL VEICOLO STORICO
INTERNATIONAL FORUM ON THE AUTHENTICITY OF THE HISTORICAL VEHICLES
Torino, 12-13 Novembre 2004_ Palazzo dell'Arsenale



**Automotoclub
Storico
Italiano**

COMpte-REndu DES DEBATS
ATTI DEL FORUM
RECORDS OF THE PROCEEDINGS

**COMITE ORGANISATEUR
DU FORUM SUR L'AUTHENTICITE
DU VEHICULE HISTORIQUE
COMITATO ORGANIZZATORE
DEL FORUM SULL'AUTENTICITA'
DEL VEICOLO STORICO
ORGANISING COMMITTEE OF THE
FORUM ON THE AUTHENTICITY
OF HISTORICAL VEHICLES**

Claude Delagneau

Président FFVE, Vice Président FIVA
Presidente FFVE, Vice Presidente FIVA
President FFVE, Vice President FIVA

Roberto Loi

Président ASI, Vice Président FIVA
Presidente ASI, Vice Presidente FIVA
President ASI, Vice President FIVA

Fulvio Beltrami

Responsable ASI, Sous-commission Musées
Responsabile ASI, Sottocommissione Musei
Director ASI, Museums sub-committee

Giorgio Formini

Président Commission ASI
et Rapports avec les constructeurs
Presidente Commissione ASI
e Rapporti con le case costruttrici
President ASI Committee and Relations with
manufacturers

Rodolfo Gaffino Rossi

Président Commission Culturelle ASI
Presidente Commissione Culturale ASI
President ASI Cultural Committee

Veniero Molari

Président Commission Etranger ASI et Membre
Commission Technique Internationale Auto FIVA
Presidente Commissione Esteri ASI e Membro
Commissione Tecnica Internazionale Auto FIVA
President ASI Foreign Committee and Member
of the FIVA Car International Technical Committee

Maurizio Speziali

Président Commission ASI Manifestations Auto
Presidente Commissione ASI Manifestazioni Auto
President ASI Car Events Committee

PREFACE

PREFAZIONE PREFACE



**Automotoclub
Storico
Italiano**

MESSAGE D'INVITATION AU FORUM

La FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) regroupe les fédérations nationales de clubs de collectionneurs passionnés par les véhicules anciens.

Or cette passion se développe de plus en plus à travers le monde et, grâce à elle, il se constitue maintenant dans chaque pays un véritable patrimoine culturel automobile qu'il faut protéger et dans certains cas restaurer et dont l'intérêt est maintenant reconnu par les autorités politiques en charge de la culture.

Il convient par conséquent de réfléchir à la démarche nécessaire pour être toujours en mesure d'identifier et d'authentifier ce patrimoine croissant, comme on le fait depuis très longtemps pour les peintures ou les sculptures faisant partie des richesses traditionnelles des patrimoines nationaux. Mais les véhicules de collection ont en plus leur propre spécificité puisqu'ils doivent impérativement garder leur faculté de mobilité et être par exemple toujours autorisés à rouler sur les routes publiques, ceci à la grande joie de beaucoup de spectateurs intéressés.

La FIVA, avec l'association qui la représente en Italie, l'ASI, organise un forum rassemblant des personnalités intéressées par l'automobile ancienne et disposées à apporter leurs points de vue sur un certain nombre de sujets.

La création d'une automobile par ses "designers" est une démarche véritablement artistique, puis, quand cette auto subsiste longtemps, elle devient au fil des ans un élément d'un patrimoine culturel à conserver et à mettre en valeur tout en représentant la

MESSAGGIO DI INVITO AL FORUM

La FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) raggruppa le federazioni dei club di collezionisti appassionati di veicoli d'epoca.

Ora, questa passione si sviluppa sempre di più e, grazie a questa, si costituisce in ogni paese un vero patrimonio culturale automobilistico che bisogna proteggere e in certi casi restaurare e il cui interesse è ora riconosciuto dalle Autorità politiche culturali.

Convieni di conseguenza riflettere sui passi necessari per essere sempre all'altezza di identificare e autenticare questo patrimonio crescente, come si fa da lungo tempo per i dipinti o le sculture facenti parte delle ricchezze tradizionali dei patrimoni nazionali.

Ma i veicoli da collezione hanno in più le loro specificità poiché devono essere imperativamente mantenute le loro facoltà di mobilità ed essere per esempio sempre autorizzati a circolare sulle strade pubbliche, questo per la grande gioia di molti spettatori interessati.

La FIVA con l'associazione che la rappresenta in Italia, l'ASI, organizza un Forum riunendo personalità interessate alle automobili antiche e disposte ad esporre i loro punti di vista su di un certo numero di argomenti.

La creazione di un'automobile fatta da "designers" è una produzione veramente artistica, poi, quando questa auto sopravvive a lungo, essa diventa col passare degli anni un elemento di patrimonio culturale da conservare e da valorizzare rappresentando la "memoria industriale" dell'epoca della sua creazione. Importa dunque essere sempre all'altezza di identificarla e di autenticarla attraverso

INVITATION TO THE FORUM

FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) rallies the federations of antique vehicles' collectors and lovers.

Now, this passion is growing more and more, thanks to this, a real automotive cultural heritage is spreading everywhere and has to be protected and in certain cases restored, and this interest is now acknowledged by cultural political Authorities.

As a consequence, it is worthwhile to think over the necessary steps to always be in a position to identify and authenticate this growing heritage, like it is done since long time for paintings, sculptures that are part of traditional wealthiness of national heritages.

But collector vehicles have in addition their specificity because they must preserve their right to mobility and be always, for instance, allowed to run on public streets, this also for great joy of interested crowd.

FIVA with ASI, the association that represents FIVA in Italy, organize a Forum, bringing together personalities interested in antique automobiles and willing to bring their point of view on a certain number of subjects.

The creation of an automobile by its "designers" is a "real artistic step", then, when this automobile survives long enough, it becomes "the industrial memory" of the moment of its creation.

Then the importance to be always in a position to identify and authenticate over the years these objects, particularly protecting them against possible "forgeries". At the end a synthesis of the conclusions draft starting from the different

“mémoire industrielle” de l’époque de sa création. Il importe donc d’être toujours en mesure de l’identifier et de l’authentifier à travers les âges en la protégeant en particulier contre d’éventuelles contrefaçons”.

Enfin une synthèse des conclusions tirées à partir des diverses communications permettra de compléter la “doctrine” présentée par la FIVA.

Pour garder trace de ces exposés, il est prévu de publier un compte-rendu des débats qui sera largement diffusé parmi les collectionneurs, la presse spécialisée et les instances gouvernementales intéressées.

Michel de Thomasson

gli anni proteggendola in particolare contro le eventuali “contraffazioni”. Infine una sintesi delle conclusioni tratte partendo dai diversi interventi permetterà di completare la “dottrina” presentata dalla FIVA.

Per conservare traccia di queste esposizioni, è prevista la pubblicazione di un resoconto dei dibattiti che sarà largamente diffuso tra i collezionisti, la stampa specializzata e gli organi governativi interessati.

Michel de Thomasson

speakers will allow to complete the “doctrine” presented by FIVA.

To preserve tracks of these interventions, it has been forecast to publish a report of discussions to be largely diffused amongst the collectors, the specialized press and the competent Government Bodies.

Michel de Thomasson



**Automotoclub
Storico
Italiano**

INTRODUCTION A LA PUBLICATION DU COMPTE-RENDU DES DEBATS

Comme l'a annoncé le Président De Thomasson, le volume que vous feuillotez a pour ambition d'être le document qui transmettra à l'histoire les actes du premier congrès international promu par la FIVA et organisé par l'ASI, congrès qui a remporté un énorme succès pour la qualité des orateurs, des sujets traités, pour l'intérêt qu'il a suscité et pour les résultats obtenus.

Experts et collectionneurs de divers pays se sont réunis à Turin pour trouver une définition la plus univoque possible quant aux critères qui déterminent la qualification d'authenticité d'un véhicule historique: un thème dont l'urgence est indiscutable, à la fois pour l'importance culturelle qu'assument les véhicules authentiques, et pour que l'on ne déclare pas authentique ce qui ne l'est pas. Au cours de la journée de vendredi sont intervenues d'illustres personnalités italiennes et étrangères: designers, industriels, journalistes, historiens, collectionneurs, responsables de musées et juristes. Tous ont su affronter avec grand pragmatisme le thème central de l'authenticité en portant leur expérience et compétence et en laissant au public de nombreux sujets de réflexion.

La matinée de samedi a été par contre consacrée aux travaux de groupe, à travers lesquels ont été approfondi les thèmes des relations et on est arrivé aux conclusions finales exposées par le Président de la FIVA.

Nous avons choisi de recueillir chacune de ces contributions, de les traduire et de les publier intégralement pour qu'elles soient à disposition des collectionneurs, des institutions, de la presse.

COMMENTO INTRODUTTIVO ALLA PUBBLICAZIONE DEGLI ATTI DEL FORUM

Come ha annunciato il Presidente De Thomasson, il volume che state sfogliando ha l'ambizione di essere il documento che tramanderà alla storia gli atti del primo convegno internazionale promosso dalla FIVA e organizzato dall'ASI, convegno che ha riportato un successo enorme per la qualità degli oratori, degli argomenti trattati, per l'attenzione di cui è stato oggetto e per i risultati ottenuti. Esperti e collezionisti di vari paesi si sono riuniti a Torino per giungere ad una definizione più univoca possibile circa i criteri che determinano la qualifica di autenticità di un veicolo storico: un tema la cui urgenza è indiscutibile, sia per l'importanza culturale assunta dai veicoli autentici, sia perché non venga dichiarato autentico ciò che non è tale. Nella giornata di venerdì sono intervenute illustri personalità italiane e straniere: designer, industriali, giornalisti, storici, collezionisti, curatori di musei e giuristi. Tutti hanno saputo affrontare con grande pragmatismo il tema centrale dell'autenticità portando la loro esperienza e competenza e lasciando al pubblico numerosi spunti di riflessione.

La mattinata del sabato è stata invece destinata ai lavori di gruppo, attraverso i quali si sono approfonditi i temi delle relazioni e si è giunti alle conclusioni finali esposte dal Presidente della FIVA. Abbiamo scelto di raccogliere ognuno di questi contributi, di tradurlo e di pubblicarlo integralmente perché fosse a disposizione dei collezionisti, delle istituzioni, della stampa.

Particolarmente apprezzata è stata la nostra idea di esporre una serie di "gioielli da collezione" nel

INTRODUCTION TO THE PUBLICATION OF RECORDS OF THE PROCEEDINGS

As the President De Thomasson stated, the volume that you're turning the pages has the aim to be the document which will set down in history the records of the first international conference promoted by the FIVA and organised by ASI. A conference which has been an enormous success in terms of the prestige of the speakers, the issues addressed, the attention received and the results obtained.

Experts and collectors from various countries assembled in Turin to reach the most univocal definition possible of the criteria determining the authenticity of a historical vehicle: an issue the urgency of which is unquestionable, both on account of the cultural importance which authentic vehicles have assumed and so that something which is not authentic should not be declared as such.

On the Friday, important Italian and foreign figures made their contributions: designers, industrialists, journalists, historians, collectors, the curators of museums and jurists. All of them succeeded in tackling the central issue of authenticity with pragmatism, bringing in their experience and expertise and leaving the public with many ideas to consider.

The Saturday morning was taken up by teamwork in which the themes of the contributions were looked at in more detail and the final conclusions outlined by the President of the FIVA were reached.

We have chosen to include each of these contributions, translate them and publish them in full so as make them available to collectors, institutions and the press.

Particulièrement appréciée a été notre idée d'exposer une série de "fleurons de collection" dans la cour majestueuse de l'Arsenale: une Ferrari 250 GT Berlinetta Empattement Long et une 250 GT Berlinetta Empattement Court, une splendide Bugatti T35A jaune de 1925 parfaitement conservée avec une "réplique" bleu ciel, une Alfa Romeo 8C 2900 B spéciale "Le Mans", deux Maserati sport, modèles Type 61 Birdcage Drogo et Type 63 Birdcage. En outre nous avons confronté les vraies versions et les fausses versions d'une Lancia D25 et d'une Lancia D50, d'une moto Guzzi 8V et d'une Gilera 4V. Je vous conseille de consulter les illustrations de ces précieux véhicules à la fin de la publication, dans les tables en couleurs: ne sont-elles pas exceptionnelles?

En outre l'exposition a été bien illustrée par une série de panneaux qui présentaient de la FIVA et l'ASI et qui racontaient aussi l'histoire et les caractéristiques de chaque modèle exposé: ceci a été surtout nécessaire pour s'adresser aux "personnes étrangères aux travaux", des turinois passionnés ou simplement des curieux qui ont participé nombreux à la journée d'ouverture au public.

Le congrès s'est déroulé dans le siège prestigieux de l'Ecole d'Applications et de l'Institut d'Etudes Militaires de l'Armée, grâce à l'hospitalité du Général Armando Novelli, que je salue et remercie à nouveau. L'hôtel particulier qui nous a accueilli a été construit en 1736 par l'architecte De Vincenti: né comme usine d'artilleries, il est devenu par la suite également le siège de l'école qui devait étudier les artilleries et l'art de se défendre et ensuite il a été transformé en siège de l'école de qualification et de spécialisation des officiers de l'armée italienne. Lagrange a également enseigné ici, il fonda à Turin l'Académie

maestoso cortile dell'Arsenale: una Ferrari 250 GT Berlinetta Passo Lungo ed una 250 GT Berlinetta Passo Corto, una splendida Bugatti T35A gialla del 1925 perfettamente conservata insieme ad una sua "replica" azzurra, un'Alfa Romeo 8C 2900 B speciale "Le Mans", due Maserati sport nei modelli Tipo 61 Birdcage Drogo e Tipo 63 Birdcage. Inoltre abbiamo messo a confronto le versioni vere e false di una Lancia D25 e di una Lancia D50, di una motocicletta Guzzi 8V e di una Gilera 4V.

Vi consiglio di andare a vedere le immagini di questi preziosi veicoli in calce della pubblicazione, nelle tavole a colori: non sono forse eccezionali? Inoltre la mostra è stata opportunamente illustrata da una serie di pannelli che introducevano la FIVA e l'ASI e che raccontavano la storia e le caratteristiche di ogni modello esposto: questo si è reso necessario soprattutto per rivolgersi ai "non addetti ai lavori", torinesi appassionati o semplicemente curiosi che sono intervenuti in grande numero durante la giornata di apertura al pubblico.

Il convegno si è svolto nella prestigiosa sede della Scuola di Applicazione e dell'Istituto di Studi Militari dell'Esercito, grazie all'ospitalità del Generale Armando Novelli, che saluto e ringrazio nuovamente. Il palazzo che ci ha accolti è stato costruito nel 1736 dall'architetto De Vincenti: nato come fabbrica di artiglierie, nel tempo è diventato anche sede della scuola che doveva studiare le artiglierie ed il modo di difendersi e successivamente è stato trasformato nella sede di scuola di qualificazione e specializzazione degli ufficiali dell'esercito italiano. Qui ha insegnato anche Lagrange, che fondò a Torino l'Accademia delle Scienze. Oggi è sede della scuola più importante degli ufficiali dell'esercito, dove completano la loro formazione i sottotenenti

Our idea of exhibiting a number of "collector's pieces" in the majestic courtyard of the Arsenale was particularly appreciated: a Ferrari 250 GT Berlinetta Passo Lungo and a 250 GT Berlinetta Passo Corto, a splendid yellow 1925 Bugatti T35A perfectly preserved and a blue "replica" of the same model, an Alfa Romeo 8C 2900 B "Le Mans" special, two sports Maseratis, models Type 61 Birdcage Drogo and Type 63 Birdcage. Then we had the real and fake versions of a Lancia D25 and a Lancia D50, of a Guzzi 8V motorcycle and a Gilera 4V.

I would recommend you take a look at the pictures of these valuable vehicles at the end of the book in the colour tables: aren't they exceptional?

The exhibition was suitably illustrated by a series of panels introducing the FIVA and ASI and giving the history and a description of each of the models on show: this was required mainly for the "non-trade visitors", enthusiastic residents of Turin or merely people curious to find out more, who came in great numbers on the day open to the public.

The conference took place in the prestigious premises of the Army's Scuola di Applicazione e dell'Istituto di Studi Militari, thanks to the hospitality of General Armando Novelli, who I should like to thank once again. The building itself was built in 1736 by the architect De Vincenti: originally an artillery factory, with the passage of time it began to be used also as the premises of the school where artillery and defence methods were studied, subsequently becoming the school where the officers of the Italian army were trained and specialised. Here Lagrange taught too, the man who founded the Academy of Science in Turin. Today it is the seat of the most important officers' school in the army, where the sub-lieutenants coming from the



Sergio
Chiamparino,
Maire de Torino



**Automotoclub
Storico
Italiano**

des Sciences. Aujourd'hui il est siège de l'école la plus importante des officiers de l'armée, où complètent leur formation les sous-lieutenants provenant de l'Académie Militaire de Modène qui au terme de leur cinq années d'études obtiennent leur licence en sciences stratégiques, une licence qui a été conçue de concert avec l'Université de Turin. Successivement y affluèrent des capitaines et des commandants pour obtenir le master de II niveau en sciences stratégiques qui les rends idoines à opérer dans des contextes internationaux.

La FIVA a chargé l'ASI de créer ce Forum car, dès ses origines, il a traité avec grande attention le problème de l'authenticité en prêtant toujours la plus grande attention aux certifications des véhicules historiques.

En cette circonstance il faut ajouter que l'ASI, même par sa structure, était une des quelques fédérations nationales en mesure de supporter les charges d'organisation et économiques d'un événement international de cette ampleur, comptant environ 200 participants!

Une aimable note d'appréciation m'a été envoyée, en conclusion des travaux, par le Président de la FIVA, Michel de Thomasson, dans une lettre que je joins à la présente, avec satisfaction.

Je profite de l'occasion pour remercier encore une fois tous ceux qui ont contribué à la bonne réussite de cet important rendez-vous et en particulier mon ami Giorgio Formini, qui a suivi toute la coordination de l'événement.

Un remerciement spécial, enfin, à notre Maire Sergio Chiamparino pour être venu nous rendre visite.

Roberto Loi, Président ASI

provenienti dall'Accademia Militare di Modena che al termine del loro quinquennio di studi acquisiscono la laurea in scienze strategiche, una laurea che è stata realizzata di concerto con l'Università degli Studi di Torino. Successivamente vi affluiscono capitani e maggiori per conseguire il master di II livello in scienze strategiche che li rende idonei ad operare in contesti internazionali.

L'ASI ha ricevuto dalla FIVA l'incarico di dar vita a questo Forum in quanto, fin dalle origini, ha trattato con grande attenzione il problema dell'autenticità rivolgendo sempre la massima attenzione alle certificazioni dei veicoli storici.

A questa circostanza va aggiunto che l'ASI, anche per la sua struttura, era una delle poche federazioni nazionali in grado di sostenere gli oneri organizzativi ed economici di un evento internazionale così articolato, e con circa 200 partecipanti!

Una gradita nota di apprezzamento mi è giunta, a conclusione dei lavori, dal Presidente della FIVA, Michel de Thomasson, tramite la lettera che qui allego, con soddisfazione.

Ne approfitto per ringraziare ancora una volta tutti coloro che hanno contribuito alla buona riuscita di questo importante appuntamento, ed in particolare l'amico Giorgio Formini, che ha seguito tutto il coordinamento dell'evento.

Un grazie speciale, infine, al nostro Sindaco Sergio Chiamparino per essere venuto a salutarci.

Roberto Loi, Presidente ASI

Military Academy of Modena complete their training, taking a degree in strategic sciences after their five years of study, a degree course which has been set up with the collaboration of the University of Turin. Moreover, captains and majors go there to reach a II level master in strategic science that qualifies them for posts in international contexts.

ASI was entrusted the task of setting up this Forum by the FIVA given that, since its origins, it has focused greatly on the problem of authenticity, giving maximum attention to the certification of historical vehicles.

Added to this was the fact that the ASI, given its set-up, was one of the few national federations able to sustain the organisational and economic commitments of such a complex international event with approximately 200 participants!

A welcome note of appreciation reached me at the end of the conference, from the President of the FIVA, Michel de Thomasson, which I am proud to enclose.

I should like to take this opportunity to once again thank all those who have contributed to the successful outcome of this important meeting.

Especially my friend Giorgio Formini, who dealt with the co-ordination of the event.

Finally, a special thanks to our Major Sergio Chiamparino for coming and visit us.

Roberto Loi, President of ASI

LETTRE DE REMERCIEMENT DU PRÉSIDENT FIVA POUR LE PRÉSIDENT ASI

Le 17 Novembre 2004

“Mon cher Roberto,
De retour à Paris, je repense à notre merveilleux séjour à Turin pour notre Forum sur l'Authenticité des Véhicules Anciens. Tu as vraiment magnifiquement organisé ce forum et tu en as fait un souvenir inoubliable. L'hotel Lingotto était parfait, les déplacements en autocars anciens très appropriés et l'emplacement du forum dans cet impressionnant palais de l'Arsenal nous a séduit. Le cadre de la salle de réunion et des autres salles utilisées convenaient parfaitement et les trois cabines de traduction instantanée en français, italien et anglais m'ont fait très envie: comme cela serait utile d'avoir de telles installations quand la FIVA tient son assemblée générale! Le service d'accueil et les hôtessees étaient très efficaces et j'ai admiré la signalétique déployée dans le palais avec toujours les deux logos ASI et FIVA. Mais le clou de la fête était ton idée de monter une exposition de véhicules dans la cour : pouvoir montrer sous la tente plusieurs couples de véhicules, l'un d'origine et l'autre une reproduction, était génial. Personne ne s'y attendait! Je t'adresse donc toutes mes félicitations pour tout ce que l'ASI a fait pour ce forum. Tous les intervenants en ont bien profité et ils nous ont délivré des messages très importants qui ont nourri notre débat. Encore un grand merci, cher Roberto, et reçois l'expression de ma reconnaissance et de ma fidèle amitié”.

Michel de Thomasson

LETTERA DI RINGRAZIAMENTO DEL PRESIDENTE FIVA AL PRESIDENTE ASI

17 novembre 2004

“Caro Roberto,
Rientrato a Parigi, penso al meraviglioso soggiorno a Torino in occasione del nostro Forum sull'Autenticità del Veicolo Storico. Hai organizzato in modo veramente magnifico questo Forum e ne hai fatto un ricordo indimenticabile. L'Hotel del Lingotto era perfetto, i trasferimenti a bordo di bus d'epoca molto appropriati e la sede del Forum nell'impressionante Palazzo dell'Arsenale ci ha sedotti. La sala di svolgimento del Forum, come le altre sale utilizzate per i lavori, si adattavano perfettamente alle nostre esigenze, e le tre cabine di traduzione simultanea in francese, italiano e inglese mi hanno fatto invidia: come sarebbe utile avere un servizio del genere nell'assemblea generale FIVA! Il servizio d'accoglienza e le hostess erano molto efficienti e ho molto apprezzato la segnaletica utilizzata nel palazzo contenente sempre i loghi ASI e FIVA. Ma il clou della festa è stata la tua idea di allestire un'esposizione di veicoli nel cortile: riunire sotto la tenda diverse coppie di veicoli, uno originale, l'altro falso, è stata geniale. Nessuno se lo aspettava!
Ti invio dunque le mie felicitazioni per tutto quello che l'ASI ha fatto per questo Forum. Tutti gli intervenuti ne hanno beneficiato e ci hanno espresso messaggi molto importanti che hanno arricchito il nostro dibattito. Ancora un grande grazie, caro Roberto, unitamente alla mia riconoscenza e alla mia fedele amicizia”.

Michel de Thomasson

FIVA PRESIDENT THANK YOU LETTER TO THE ASI PRESIDENT

17th November 2004

“Dear Roberto,
Having returned to Paris, I have been thinking of my wonderful stay in Turin for our Forum on the Authenticity of Historical Vehicles. You really organised this Forum splendidly and made it an unforgettable experience. The Hotel del Lingotto was perfect, the transport provided on vintage buses more than appropriate and the premises for the Forum in the impressive Palazzo dell'Arsenale won our hearts. The hall where the Forum took place, just as the other rooms used for the work, were perfectly suited to our needs and the three cabins of simultaneous translation into French, Italian and English filled me with envy: how useful it would be to have a service like that at the general meeting of the FIVA! The reception service and hostesses were most efficient and I really appreciated the signage used in the Palazzo using the ASI and FIVA logos. But the real hit was your idea of organising a show of vehicles in the courtyard: assembling various pairs of vehicles, one genuine and one fake, under the canopy was a stroke of genius. Nobody was expecting that!
I should then, like to send you my sincere congratulations for everything that ASI has done for this Forum. Everyone participating benefited and passed on very important messages which enriched our debate. Once again a big thank you, dear Roberto as well as my indebtedness and loyal friendship”.

Michel de Thomasson

INDEX DES CONTRIBUTIONS

INDICE DEI CONTRIBUTI
INDEX OF CONTRIBUTIONS

.0

INTRODUCTION ET BIENVENUE
INTRODUZIONE E BENVENUTO
INTRODUCTION AND WELCOME

Roberto Loi, IT

Président de l'ASI, Presidente dell'ASI, ASI President

.1

LA FIVA, SA PHILOSOPHIE, SON ACTION,
SES CRAINTES, SES ESPOIRS
LA FIVA, LA SUA FILOSOFIA, LA SUA AZIONE,
I SUOI DUBBI E LE SUE SPERANZE
FIVA, ITS PHILOSOPHY, ITS ACTION,
ITS DOUBTS, ITS HOPES

Michel de Thomasson, FR

Président de la F.I.V.A.,
Presidente della F.I.V.A.,
F.I.V.A. President

.2

L'AUTOMOBILE, ART VERITABLE
L'AUTOMOBILE, VERA ARTE
THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM

Donato Coco, FR

Chef Design Citroën,
Direttore Design Citroën,
Head of Citroën Design

Michael V. Robinson, US

Designer

Tom Tjaarda, US

Designer

Lorenzo Ramaciotti, IT

PDG et Directeur Général
Pininfarina Ricerca e Sviluppo Spa,
A. D. e Direttore Generale
Ricerca e Sviluppo Pininfarina Spa,
CEO and General Director
Pininfarina Ricerca e Sviluppo Spa

Claude Lobo, FR

Ancien Directeur du Design Ford,
Già direttore del Design Ford,
Former Director-Ford Design

.3

L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL,
MEMOIRE INDUSTRIELLE
L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE
E MEMORIA INDUSTRIALE
THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE
AND INDUSTRIAL MEMORY

21 Thomas Franck, DE

Responsable AUDI Tradition,
Responsabile AUDI Tradition,
Head of AUDI Tradition

51

27 Gianni Rogliatti, IT

Journaliste, Giornalista, Journalist

59

33 Didier Lainé, FR

Journaliste, Giornalista, Journalist

65

Wim Oude Weernink, NL

Ecrivain et Journaliste,
Scrittore e Giornalista,
Writer and Journalist

71

45

.4

**AUTHENTICITE DE L'AUTOMOBILE
ANCIENNE ET ACTUELLE
AUTENTICITÀ DELL'AUTOMOBILE
ANTICA E MODERNA
THE AUTHENTICITY OF ANTIQUE
AND MODERN AUTOMOBILES**

Derek Drummond Bonzom, FR

Président de la Commission Technique de la F.I.V.A.,
Presidente Commissione Tecnica F.I.V.A.,
Chairman, F.I.V.A. Technical Commission

81

Jean Pierre Osenat, FR

Commissaire Priseur, Président du Syndicat National
des Maison de Ventes Volontaires,
Presidente Sindacato Francese Case d'Asta
President, French Auctioneers Union

91

Philippe Looten, FR

Propriétaire d'une grande marque disparue (Delahaye),
Proprietario della cessata e famosa marca Delahaye,
Past Owner of the famous car manufacturer Delahaye

99

.5

**CONSERVATION ET MISE EN VALEUR
DU PATRIMOINE
CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE
DEL PATRIMONIO
PRESERVATION AND ENHANCEMENT
OF HISTORICAL VALUE**

Rodolfo Gaffino Rossi, IT

Directeur du Musée National
de l'Automobile Biscaretti di Ruffia de Turin,
Direttore del Museo Nazionale
dell'Automobile Biscaretti di Ruffia di Torino,
Director National Automobile Museum
Biscaretti di Ruffia of Turin

109

Richard Keller, FR

Conservateur en Chef du Musée de l'Automobile
de Mulhouse,
Conservatore Capo del Museo dell'Automobile di Mulhouse,
Head of Conservation-Mulhouse Automobile Museum

115

Urs Paul Ramseier, CH

Comité d'Organisation du Concours
d'Elégance de Villa d'Este,
Membro del Comitato Organizzatore
del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este,
Organizer - Villa d'Este Concourse

123

Luigi Ferraresi, CH

Expert et collectionneur,
Esperto e collezionista,
Expert and collector

127

.6

**SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE
SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ
LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY**

Mario Barbuto, IT

Président du Tribunal de Turin,
Presidente del Tribunale di Torino,
President - Turin Court

143

Michel Jockey, FR

Avocat, Avvocato, Attorney at Law

167

Julian Westpfahl, DE

Juriste, Giurista, Jurist

189

.7

**SYNTHESE GENERALE ET CONCLUSION DU FORUM
SINTESI GENERALE E CONCLUSIONE DEL FORUM
SUMMING UP AND CONCLUSION**

Michel de Thomasson, FR

Président de la F.I.V.A.,
Presidente della F.I.V.A.,
F.I.V.A. President

205

**MERCI A
RINGRAZIAMENTI
THANKS TO**

**SEGRETERIAT ASI
SEGRETERIA ASI
ASI ADMINISTRATIVE OFFICE**

Responsabile Maria Mazzitelli

**SECRETARIAT ORGANISATEUR
SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
ORGANISING SECRETARIAT**

Stilema s.a.s._Francesca Lorenzoni

**BUREAU DE PRESSE
UFFICIO STAMPA
PRESS OFFICE**

Planet Comunicazione_Laura Remondino
Elena Cavargna

**COORDINATION RECHERCHE DES VEHICULES
COORDINAMENTO RICERCA VEICOLI
VEHICLES RESEARCH COORDINATION**

Enrico Masala

LOCATION

Palazzo dell'Arsenale, Scuola di Applicazione
e Istituto di Studi Militari dell'Esercito

- Collezione Cesaro
- Collezione Felloni
- Collezione Frigerio
- Collezione Garnerone
- Collezione Guglielminetti
- Collezione Panini
- Collezione Rosani
- Collezione Todero
- FIAT Auto
- Collezione Lancia Torino
- Museo Alfa Romeo Arese
- Museo dell'Automobile
Carlo Biscaretti di Ruffia



INTRODUCTION ET BIENVENUE

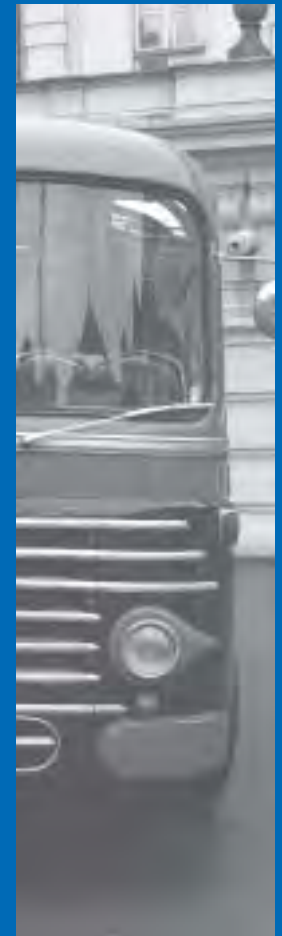
INTRODUZIONE E BENVENUTO
INTRODUCTION AND WELCOME



**Automotoclub
Storico
Italiano**



.0





.0



INTRODUCTION ET BIENVENUE

INTRODUZIONE E BENVENUTO

INTRODUCTION AND WELCOME

Roberto Loi, IT - Président de l'ASI

Bienvenue à Turin. Je désire tout d'abord remercier le général Novelli qui a mis à notre disposition cette salle particulièrement représentative pour organiser ce premier forum international sur l'authenticité des véhicules historiques.

Cette réunion va nous permettre d'aborder ce thème tout à fait particulier. Ne vous méprenez pas mais j'assimile ce sujet aux longues discussions de l'antiquité sur le sexe des anges !

Quoi qu'il en soit, je pense que ce forum portera à des décisions et à éclaircir l'authenticité d'un véhicule historique.

Un forum fortement demandé par la FIVA, par le président et par moi-même.

Si ma mémoire est bonne, nous en avons parlé pour la première fois à Ravello, dans le cadre d'un forum qui avait une identité et une valeur exclusivement nationale. La discussion portait à l'époque sur l'application de la loi 342 du budget voté pour l'an 2000 qui ouvrait de nouveaux horizons au sport mécanique historique national. Le président de la FIVA et le vice-président avaient pris la parole et l'idée de ce forum international était née.

Nous avons eu besoin d'un peu de temps pour mettre en route la machine, mais après 3 ans nous nous trouvons ici à Turin le 12 novembre pour discuter de ces problématiques, certainement pas dans la conviction d'arriver à une définition parfaite mais sans aucun doute de parvenir à éclaircir ce concept, et il s'agit du but principal.

Pourquoi Turin? Pourquoi l'ASI?

L'ASI est une fédération qui a commencé son parcours dans le monde du véhicule historique, avec un peu de retard, comme il arrive souvent en Italie, mais je désire ajouter, avec beaucoup d'orgueil, que

Benvenuti a Torino. Inanzitutto un ringraziamento al generale Novelli che ci ha messo a disposizione questa sede altamente rappresentativa per tenere questo primo forum internazionale sull'autenticità dei veicoli storici.

Un argomento del tutto particolare, questo che noi andiamo a trattare. Non fraintendetemi ma io considero questo argomento come le lunghe discussioni che si sono fatte in antico sul sesso degli angeli.

Ciononostante io penso che questo forum porti a delle decisioni e a fare chiarezza sull'autenticità di un veicolo storico.

Un forum fortemente voluto dalla FIVA, dal presidente e dal sottoscritto.

Se ricordate ne abbiamo parlato la prima volta a Ravello, nell'ambito di un altro forum che aveva un'identità ed una valenza esclusivamente nazionale. Si parlava a quell'epoca dell'applicazione della legge 342 della finanziaria del 2000 che portava a nuovi orizzonti il motorismo storico nazionale.

Il presidente della FIVA e il vice presidente erano intervenuti ed era nata l'idea di questo forum internazionale.

Abbiamo impiegato un po' di tempo per far sì che l'apparato funzionasse, a distanza di 3 anni ci troviamo qui a Torino il 12 novembre per discutere di queste problematiche, certamente non convinti di arrivare ad una definizione perfetta, ma sicuramente convinti di fare chiarezza e questo è lo scopo principale.

Perché Torino? Perché l'ASI?

L'ASI è una federazione che ha iniziato il suo corso nel mondo del veicolo storico, come spesso succede in Italia con un po' di ritardo, ma vi voglio dire anche

Welcome to Turin. First, I would like to thank General Novelli who has given us permission to hold in this very appropriate place our first international forum on the authenticity of historical vehicles.

A very special topic that we are all going to be working on. Do not misunderstand me, but I consider this topic to be on the same level as the long debates that took place in the past on the gender of angels! This notwithstanding, I believe that this forum is a starting point to arrive at some decisions and clarify what is the authenticity of a historical vehicle. This is a forum that the FIVA, the president and I wanted very badly. If you remember, we first spoke about this at Ravello during another forum that was purely national in terms of identity and values. At that time, we talked about the application of finance law 342 of 2002 that opened up new horizons for the national historical automobile. The president and vice president of FIVA were present and the idea of this international forum came into being. We took some time to make sure that the system was working, and three years later, here we are in Turin on 12 November to discuss these issues, knowing that we will probably not arrive at a perfect definition, but certain in the knowledge that we will clarify the situation, which is the main purpose of this activity.

Why Turin? Why the ASI?

The ASI is a federation that began its course in the world of historical vehicles a little late, as it so often happens in Italy, but I am also very proud to tell you that the ASI has grown and entrusting the ASI with the organization of this forum is proof of this.

Why Turin? We Italians know why. Turin is the automobile capital, where the automobile industry

L'ASI a grandi et l'organisation de ce forum le témoigne.

Pourquoi Turin? Les Italiens le savent, Turin est la capitale de l'automobile et la ville où la construction automobile a débuté en 1899, pour continuer au cours des décennies suivantes. Elle a été animée d'une grande croissance, elle a transformé la vie de cette ville et a sans aucun doute représenté un bien-être.

Turin n'est plus aujourd'hui la capitale de l'automobilisme et de l'auto, mais nous l'avons aujourd'hui définie "la capitale de l'autre automobile": l'automobile historique. Récemment, les journaux semblent vouloir effacer toute l'activité de l'ASI. Ce forum représente en revanche le symbole des objectifs que l'ASI désire poursuivre dans le domaine du sport mécanique historique pas seulement national.

Vous savez que la loi de finances est actuellement débattue à Rome et que plusieurs parlementaires ne peuvent par conséquent être présents. Je me dois par conséquent de vous lire quelques messages d'amitié et d'estime à l'égard du travail opéré par l'ASI.

Je commence par celui-ci : Cher président, j'ai reçu votre aimable invitation au forum auquel je regrette de ne pas pouvoir participer. Mes salutations les plus cordiales, Gianfranco Fini", un illustre associé de l'ASI.

"Cher Roberto, je te remercie pour ton invitation mais je ne peux pas participer. Filippo Berselli", "Mes charges institutionnelles ne me permettent pas d'être présent comme je le désirais. Avec ma plus vive appréciation. Claudio Scajola", "En vous remerciant pour l'invitation, Mario Pescante".

Et pour conclure l'avocat Montezemolo "J'ai reçu la

con molto orgoglio che l'ASI è cresciuta e affidare all'ASI l'organizzazione di questo forum ne è il riconoscimento.

Perché Torino? Noi italiani lo sappiamo, Torino è la capitale dell'auto, e dove l'auto ha cominciato ad essere costruita nel 1899, ha proseguito nei decenni successivi, ha avuto un grande sviluppo, ha trasformato la vita in questa città e ha rappresentato sicuramente benessere.

Torino oggi non è più la capitale dell'automobilismo e dell'auto, ma oggi l'abbiamo definita "capitale dell'altra auto", intendendo l'auto storica. Recentemente i giornali sembrano voler cancellare tutta l'attività che l'ASI sta portando avanti. Questo forum è invece il simbolo di quello che l'ASI vuol continuare a fare nel motorismo storico non solo nazionale.

Sapete che in questo momento a Roma si sta discutendo la finanziaria e che ci sono alcuni parlamentari che non possono essere presenti. Io ritengo giusto leggersi alcuni dei messaggi di amicizia e stima per quello che l'ASI sta facendo. Incomincio da questo "Caro presidente ho ricevuto il suo gradito invito e mi rammarico di non poter partecipare. La saluto con cordialità. Gianfranco Fini", un illustre socio dell'ASI.

"Caro Roberto ti ringrazio dell'invito ma non mi è possibile partecipare. Filippo Berselli", "Impegni istituzionali non mi consentono di essere presente come avrei desiderato. Con il più vivo apprezzamento. Claudio Scajola", "Nel ringraziarla per l'invito. Mario Pescante". Ed infine l'avvocato Montezemolo "ho ricevuto la lettera in cui mi conferma che la settimana prossima si svolgerà il forum internazionale cui non posso partecipare dato il carico che grava sulla mia

started in 1899, and where in the decades that followed it grew tremendously and transformed life in this city, and brought to it a sense of wellbeing. Turin is no longer the automobile capital, but today we have appointed it as "the capital of the other automobile", namely the historical vehicle. It has recently appeared as though the newspapers have been canceling all the work that the ASI is doing. This forum, however, is symbolic of what the ASI wants to pursue in the historical automobile arena, and not only at the national level.

They are discussing budget matters at the moment in Rome, so some members of parliament will not be able to attend, but I think I ought to read you a few of the messages of friendship and appreciation for the work that the ASI is doing.

I will begin with this one: "Dear president, I have received your very welcome invitation and I am sorry that I cannot participate. Best wishes, Gianfranco Fini", a well-known member of the ASI.

"Dear Roberto, thank you for the invitation but I am sorry that I cannot attend. Filippo Berselli", "Unfortunately, institutional commitments prevent me from attending, which I would very much have liked. With much appreciation. Claudio Scajola", "Thank you very much for the invitation. Mario Pescante". And lastly from attorney Montezemolo "I have received the letter confirming that the international forum will take place next week, but unfortunately I cannot attend due to company commitments. Very best wishes".

There are also others who sent their regrets by telephone. Well, in conclusion, I would like to thank those of you who are present.

Thank you and good luck in your work.



Roberto Loi

lettre de confirmation de l'organisation du forum international mais je ne peux malheureusement y participer en raison des charges qui grèvent sur mon entreprise." Toutes mes félicitations". D'autres personnes ont également excusé leur absence par téléphone.

Mon intervention s'arrête ici, je remercie les présents. Merci et bon travail.

azienda. Vivissimi auguri". Ci sono poi altre persone che hanno scusato la loro assenza telefonicamente.

Bene, avrei concluso, ringrazio i presenti. Grazie e buon lavoro.





.1

LA FIVA, SA PHILOSOPHIE, SON ACTION, SES CRAINTES, SES ESPOIRS

LA FIVA, LA SUA FILOSOFIA, LA SUA AZIONE, I SUOI DUBBI E LE SUE SPERANZE
FIVA, ITS PHILOSOPHY, ITS ACTION, ITS DOUBTS, ITS HOPES

.1



**Automotoclub
Storico
Italiano**





.1



LA FIVA, SA PHILOSOPHIE, SON ACTION, SES CRAINTES, SES ESPOIRS

LA FIVA, LA SUA FILOSOFIA, LA SUA AZIONE, I SUOI DUBBI E LE SUE SPERANZE
FIVA, ITS PHILOSOPHY, ITS ACTION, ITS DOUBTS, ITS HOPES

Michel de Thomasson, FR - Président de la F.I.V.A.

INTRODUCTION AU FORUM FIVA-ASI SUR L'AUTHENTICITÉ DES VÉHICULES HISTORIQUES.

La FIVA.

Depuis sa dernière assemblée générale à Budapest en fin octobre 2004, la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, la FIVA, comprend maintenant près de 800.000 membres représentant environ 80 associations dans presque 50 pays. Depuis sa création à Paris en 1966, elle n'a pas cessé de grandir: encore très récemment, l'assemblée de Budapest, en ratifiant l'accord signé avec une autre fédération internationale de véhicules anciens, l'International Historical Vehicle Organisation (IHVO), a permis d'accueillir à la FIVA tous les membres de l'IHVO, entraînant de ce fait la disparition de cette structure.

Qui sont donc les membres de base de la FIVA ? Ce sont surtout des bénévoles passionnés collectionnant des véhicules anciens et regroupés dans chaque pays dans des clubs formant une ou des associations nationales. Ce sont en fait ces associations nationales qui sont les membres directs de la FIVA. Dans chaque pays existe une seule association responsable de l'autorité FIVA, l'"ANF" (Autorité Nationale FIVA). En Italie c'est l'Automotoclub Storico Italiano, l'ASI, qui joue ce rôle et que je remercie très sincèrement de nous recevoir si bien à Turin et d'avoir organisé ce sympathique et très utile forum.

L'objet de notre passion, c'est la collection, la restauration et l'utilisation de ces véhicules anciens. Que cherche à faire la FIVA pour les collectionneurs ? Une première priorité est de défendre leurs intérêts communs vis à vis des législations internationales,

INTRODUZIONE AL FORUM FIVA-ASI SULL'AUTENTICITÀ DEI VEICOLI STORICI.

La FIVA.

Dalla sua ultima assemblea generale a Budapest a fine ottobre 2004, la Federazione Internazionale dei Veicoli Storici, la FIVA, comprende ora quasi 800.000 membri che rappresentano circa 80 associazioni in quasi 50 paesi. Dalla sua creazione a Parigi nel 1966, non ha smesso di crescere: ancora molto recentemente, l'assemblea di Budapest, ratificando l'accordo firmato con un'altra federazione internazionale di veicoli storici, l'International Historical Vehicle Organisation (IHVO), ha permesso di accogliere in seno alla FIVA tutti i membri dell'IHVO, comportando di conseguenza la sparizione di questa struttura.

Chi sono dunque i membri di base della FIVA? Sono per la maggior parte volontari appassionati che collezionano veicoli storici e sono raggruppati in ciascun paese in club che costituiscono una o più associazioni nazionali. Sono di fatto queste associazioni nazionali che sono i membri diretti della FIVA. In ciascun paese esiste una sola associazione responsabile dell'autorità FIVA, la "ANF" (Autorità Nazionale FIVA). In Italia è l'Automotoclub Storico Italiano, l'ASI, che esplica questa funzione e che ringrazio molto sinceramente per averci accolto così bene a Torino e per aver organizzato questo forum simpatico e molto utile.

L'oggetto della nostra passione, è la collezione, il restauro e l'utilizzazione di questi veicoli storici. Che cosa cerca di fare la FIVA per i collezionisti? Una prima priorità è quella della difesa degli interessi comuni a fronte delle legislazioni internazionali,

INTRODUCTION TO THE FIVA-ASI FORUM ON THE AUTHENTICITY OF HISTORICAL VEHICLES.

The FIVA.

Since its last general meeting in Budapest at the end of October 2004, the International Federation of Historical Vehicles has now almost 800,000 members from about 80 associations representing almost 50 countries. Since it was founded in Paris in 1966 it has constantly grown: just recently, by ratifying the agreement signed with another international federation of historical vehicles, the International Historical Vehicle Organisation (IHVO), the Budapest general meeting made it possible to group together all the members of the IHVO as part of FIVA with the consequent disappearance of the latter organisation. So, who are the basic members of the FIVA? They are mainly amateur enthusiasts who collect historical vehicles and are grouped into clubs in each country which constitute one or more national associations. It is these national associations which are the direct members of the FIVA. In each country there is only one association authorised by FIVA to represent it, the "ANF" (National FIVA Authority). In Italy it is the Italian Historical Automotoclub, the ASI, which carries out this function and which I sincerely thank for having given us such a warm welcome here in Turin and for having organised this enjoyable and highly useful forum.

The object of our passion is to collect, restore and use these historical vehicles. What does FIVA aim to do for collectors? One of its first priorities is to defend their mutual interests in the face of international legislation such as, for example, European legislation, by insisting for example on the



comme par exemple la législation européenne, en faisant introduire par exemple des dérogations concernant les véhicules anciens si nécessaire, une deuxième est de définir les règles des manifestations organisées pour eux pour préserver ces véhicules et assurer leur sécurité et une troisième est de contribuer à l'authentification de ces véhicules : c'est ce dernier et très important point qui va être discuté ici même au cours de notre forum.

Pour en terminer avec les généralités, rappelons que la FIVA ne s'occupe pas des manifestations sportives, en particulier de vitesse, auxquelles participent les véhicules anciens. En effet elle a signé deux accords internationaux, l'un avec la Fédération Internationale Automobile (FIA) pour les voitures, l'autre avec la Fédération Internationale Motocycliste (FIM) pour les motos. Au titre de ces accords, la FIVA reconnaît aux deux fédérations sportives la responsabilité de s'occuper du sport tandis que toutes les deux reconnaissent de leur côté à la FIVA la responsabilité de s'occuper de tout ce qui n'est pas le sport, comme par exemple les critères d'authentification et de classification des véhicules anciens.

Caractéristiques des véhicules FIVA.

Bien sûr la FIVA reconnaît d'abord à ses membres propriétaires de véhicules anciens le droit de les traiter comme ils le souhaitent : aucun serment, aucun comportement n'est jamais exigé d'eux à cet égard ! Elle a cependant été amenée au cours de son existence à définir les caractéristiques que doivent remplir les véhicules pour mériter la qualité de véhicule reconnu éligible à la FIVA .

Ils doivent d'abord avoir plus de vingt cinq ans et, probablement bientôt, cette règle va être modifiée pour devenir plus de trente ans ! Il s'agit d'une règle en années glissantes, en " revolving years", en ce

come per esempio la legislazione europea, facendo introdurre per esempio delle deroghe, se necessario, per quanto riguarda i veicoli storici, una seconda priorità è la definizione delle regole delle manifestazioni organizzate per loro per preservare questi veicoli e garantire la loro sicurezza ed una terza è quella di contribuire all'autenticazione di questi veicoli: è questo l'ultimo punto, molto importante, che sarà discusso proprio in questa sede nel corso del nostro forum.

Per finire con le generalità, ricordiamo che la FIVA non si occupa delle manifestazioni sportive, in particolare di velocità, alle quali partecipano i veicoli storici. Di fatto, ha firmato due accordi internazionali, uno con la Federazione Internazionale Automobilistica (FIA) per le vetture, l'altra con la Federazione Internazionale Motociclistica (FIM) per le moto. Ai sensi di questi accordi, la FIVA riconosce alle due federazioni sportive la responsabilità di occuparsi dello sport, mentre entrambe, da parte loro, riconoscono alla FIVA la responsabilità di tutto ciò che non è lo sport, come per esempio i criteri d'autenticazione e di classificazione dei veicoli storici.

Caratteristiche dei veicoli FIVA.

Sicuramente la FIVA riconosce in primo luogo ai propri membri proprietari di veicoli storici il diritto di trattarli come vogliono: al riguardo non è stato mai loro imposto alcun giuramento o comportamento! La FIVA è stata tuttavia condotta, nel corso della sua esistenza, a definire le caratteristiche alle quali debbono corrispondere i veicoli per meritare la qualifica di veicolo riconosciuto eleggibile presso la FIVA.

Debbono avere più di venticinque anni e, probabilmente fra poco, questa regola sarà modificata per diventare più di trent'anni! Si tratta di

introduction of exceptions to such laws, where necessary, for historical vehicles. A secondary priority is to establish rules for the events organised for historical vehicles and ensure their safety and a third is to contribute to the authentication of these vehicles: this is the last, very important point which will be discussed here during the course of our forum.

To conclude this general introduction, it should be remembered that FIVA is not involved in the sports competitions, and races in particular, which such historical vehicles participate in. In fact, it has signed two international agreements, one with the International Car Federation (FIA) for cars and the other with the International Motorbike Federation (FIM) for motorbikes. In these agreements the FIVA recognises the responsibility of the two sports federations to deal with sports, while they in turn recognise the responsibility of FIVA to deal with all non-sports activities, such as, for example, the criteria for the authentication and classification of historical vehicles.

Characteristics of FIVA vehicles.

Certainly, in the first place the FIVA recognises its members' rights to treat the historical vehicles in their possession as they wish: no conduct or undertaking has ever been imposed on them in this regard!

The FIVA has, however, in the course of its existence, defined the characteristics which the vehicles must comply with in order to qualify as a vehicle recognised as eligible for the FIVA.

The vehicles must be over twenty-five years old and, this rule will probably be changed soon to thirty years! This rule applies to "revolving years", in the sense that every year vehicles one-year younger than



sens que chaque année nous admettons des véhicules plus jeunes d'un an par rapport à ceux admis l'année précédente. Pourquoi cette règle d'années "glissantes", pourquoi ne pas fixer une date calendaire séparant les véhicules éligibles à la FIVA des autres véhicules ? Ce fut un long débat car la FIVA, comme le reste du monde, comprend en effet en son sein plusieurs générations de personnes, disons par exemple pour simplifier que nous avons à la fois des grands parents, des parents et des enfants. Par conséquent nous assistons donc, comme partout, à une sorte de conflit entre les générations, chacune se passionnant souvent pour une certaine période tout en méprisant quelque peu une autre période. Chacun sait qu'un véhicule fabriqué longtemps avant sa naissance paraît préhistorique et lointain, qu'on est par contre souvent nostalgique à l'égard d'un autre véhicule qu'on a connu dans sa jeunesse neuf chez les concessionnaires et qui a disparu depuis alors qu'un véhicule très récent et très perfectionné ne suscite qu'un intérêt utilitaire et donc pas du tout passionné. Nous sommes ainsi faits ! Or la FIVA a décidé de rester pérenne, de poursuivre ses activités continuellement dans le futur, en ce sens qu'elle prétend couvrir l'intérêt non seulement de toutes les générations actuelles de collectionneurs mais également de celles qui viendront plus tard : notre formule est de pouvoir le moment venu aider un futur collectionneur qui n'est pas encore né quand il tombera, comme cela nous est arrivé à nous, amoureux d'un véhicule qui actuellement n'est encore ni conçu ni construit ! D'où les années glissantes et non des dates fixes ! Ensuite nous considérons ces véhicules de plus de vingt cinq ans comme constituant un patrimoine culturel, un patrimoine respectable à protéger, à

una regola in anni mobili, in "revolving years", nel senso che ogni anno ammettiamo veicoli più giovani di un anno nei confronti di quelli ammessi l'anno precedente. Perché questa regola di anni "mobili", perché non fissare una data di calendario che separi i veicoli eleggibili alla FIVA dagli altri veicoli ? E' stato un lungo dibattito, perché la FIVA, come il resto del mondo, comprende al suo interno diverse generazioni di persone, diciamo per semplificare che abbiamo contemporaneamente dei nonni, dei genitori e dei bambini. Di conseguenza assistiamo dunque, come in ogni luogo, ad una sorta di conflitto di generazioni, in cui ogni generazione si appassiona spesso per un certo periodo mentre disprezza un poco un altro periodo. Tutti sanno che un veicolo fabbricato molto tempo prima della propria nascita sembra preistorico e remoto, che spesso però si prova della nostalgia per un veicolo che, nella propria giovinezza, si è conosciuto nuovo presso i concessionari e che è scomparso in seguito, mentre un veicolo recentissimo e molto perfezionato non suscita altro che un interesse utilitario e quindi per nulla appassionato. Siamo fatti così ! Ora la FIVA ha deciso di restare perenne, di continuare le sue attività continuamente nel futuro, nel senso che pretende di rappresentare gli interessi non soltanto di tutte le generazioni attuali di collezionisti, ma anche quelle che verranno più tardi: la nostra formula è quella di potere, a tempo debito, aiutare un futuro collezionista che non è ancora nato e quando gli accadrà, com'è successo a noi, d'innamorarsi d'un veicolo che attualmente non è ancora stato né progettato né costruito ! Ecco il perché della regola degli anni "mobili" e non delle date fisse ! Inoltre consideriamo questi veicoli di più di venticinque anni come costituenti un patrimonio culturale, un patrimonio rispettabile da proteggere, da "amare", da rispettare, il che implica

those admitted the previous year are accepted. Why this "revolving" year rule, why not just establish a date separating FIVA eligible vehicles from the rest? This has been much debated, because FIVA, like the rest of the world, has members from various generations, in other words, grandparents, parents and children. As a result one witnesses, as everywhere, a sort of generation gap in which each generation becomes enthusiastic about a certain time while holding another period in low esteem. Everyone knows that a vehicle made long before you were born seems prehistoric and light years away while you often feel nostalgic about a vehicle that first appeared in the showrooms in your youth and later disappeared, while a very recent, highly perfected vehicle arouses nothing other than a utilitarian interest and therefore no enthusiasm. That's the way we are ! So FIVA has decided to remain eternal and to consistently continue its work in the future, in the sense that it aims to represent the interests not only of all the current generations of collectors, but also of those to come: our formula is to be able, when the time comes, to help a future collector who hasn't been born yet, when he, like us, falls in love with a vehicle which has not yet been either designed or built ! That's why we have the rule of the "revolving" years and not a fixed date ! Moreover we see these vehicles of over twenty-five years old as constituting a sort of cultural heritage, a respectable heritage to protect, "love" and respect, all of which clearly implies giving them the benefit of special treatment. The first thing to remember is that when they are immobile they are like many other objets d'art, they have three "static" dimensions like statues for example, but unlike these objets d'art, we also want



“aimer”, à respecter, ce qui implique évidemment de les faire bénéficier d’un traitement spécial. Rappelons d’abord que, quand ils sont immobiles, ils sont comme beaucoup d’autres objets d’art, ils ont les trois dimensions “statiques” de statues par exemple, mais, contrairement à ces objets d’art, nous voulons aussi toujours pouvoir continuer à admirer leur “quatrième” dimension qui est leur “mobilité” ! Pour nous en effet ce patrimoine de véhicules doit être en mesure de continuer à pouvoir rouler sur des routes publiques ou privées, c’est une condition que nous considérons comme indispensable. Nous souhaitons ensuite que ces véhicules restent historiquement corrects pour continuer de mériter de faire partie d’un patrimoine et nous verrons au cours de ce forum ce que cela implique. Enfin nous souhaitons qu’ils ne soient pas essentiellement utilisés pour des déplacements utilitaires, normaux ou commerciaux. En effet, une longue utilisation, en raison de l’usure qui en résulte, oblige souvent le propriétaire à introduire des modifications techniques ou technologiques sur le véhicule, ce qui l’éloigne forcément, tôt ou tard, d’un état historiquement correct alors que nous recherchons toujours à rester près de l’état d’origine.

Authentification des véhicules historiques par la FIVA.

Parlons maintenant de la démarche d’authentification qui s’impose forcément pour des véhicules anciens considérés comme faisant partie d’un patrimoine culturel : en effet on ne peut pas se passer d’une telle démarche si on respecte le patrimoine.

Sur le plan des principes elle doit comprendre d’abord une identification aussi précise que possible.

evidentemente di farli beneficiare di un trattamento speciale. Ricordiamo dapprima che, quando sono immobili, sono come molti altri oggetti d’arte, hanno le tre dimensioni “statiche” come per esempio le statue, ma, contrariamente a questi oggetti d’arte, vogliamo anche poter sempre continuare ad ammirare la loro “quarta” dimensione che è la loro “mobilità” ! Per noi infatti questo patrimonio di veicoli deve essere in grado di continuare a poter circolare su strade pubbliche o private, questa è una condizione che consideriamo indispensabile. Ci auguriamo poi che questi veicoli rimangano storicamente corretti per continuare a meritare di far parte di un patrimonio e vedremo, nel corso di questo forum, le implicazioni che ne derivano. Infine ci auguriamo che non siano essenzialmente utilizzati per degli spostamenti utilitari, normali o commerciali. Infatti, un utilizzo prolungato, a causa dell’usura che ne deriva, obbliga spesso il proprietario ad introdurre delle modifiche tecniche o tecnologiche sul veicolo, il che l’allontana forzatamente, presto o tardi, da una condizione storicamente corretta mentre noi cerchiamo sempre di rimanere vicino alle condizioni d’origine.

Autenticazione dei veicoli storici da parte della FIVA.

Parliamo ora della procedura d’autenticazione che s’impose forzatamente per dei veicoli storici considerati come facenti parte di un patrimonio culturale: infatti non si può prescindere da una siffatta procedura se si rispetta il patrimonio. In linea di principio la procedura deve comprendere dapprima una identificazione quanto più precisa possibile. Ora un veicolo è un insieme assai complesso, ed è per questa ragione che parliamo prima dell’identificazione del suo cuore, cioè della

LA FIVA, SA PHILOSOPHIE, SON ACTION, SES CRAINTES, SES ESPOIRS LA FIVA, LA SUA FILOSOFIA, LA SUA AZIONE, I SUOI DUBBI E LE SUE SPERANZE FIVA, ITS PHILOSOPHY, ITS ACTION, ITS DOUBTS, ITS HOPES Michel de Thomasson, FR - Président de la F.I.V.A.

to be able to continue to admire their “fourth” dimension, in other words their “mobility” ! In our opinion in fact, this heritage of vehicles should be able to continue to circulate on public and private roads, this is a condition, which we consider essential.

We trust too that these vehicles will remain historically authentic so as to continue to merit belonging to a heritage and we’ll see, during this forum, the implications deriving from such. Lastly we hope that they will not be used primarily for utilitarian, normal or commercial use. Indeed, overuse, due to the resulting wear and tear, often forces the owner to make technical or technological modifications to the vehicle, thus distancing it, sooner or later, from a historically authentic condition, whereas we always try to remain as faithful as possible to the original conditions.

Authentication of historical vehicles by FIVA.

Let’s now talk about the authentication procedure obligatorily imposed on vehicles considered as belonging to the cultural heritage: indeed if such heritage is to be respected one cannot but adopt such a procedure.

Basically speaking the procedure must first include as precise an identification as possible.

Now a vehicle is a highly complicated whole, and that’s why we speak of the identification of its core, that is of determining the origin of its circulating chassis or hull which obviously existed at its origin but an original part of which must still exist today. Then its history must be described, from its production up to now, in other words the technical history of its transformations, just as the enumeration of the various bodies subsequently mounted on the chassis. But the sporting history is



Or un véhicule est un ensemble très complexe, c'est pourquoi nous parlons d'abord de l'identification de son coeur c'est à dire de la détermination de l'origine de son châssis roulant ou de sa coque qui ont évidemment existé à sa naissance mais dont il doit forcément subsister une partie originale aujourd'hui. Puis il faut aussi décrire son histoire, depuis sa naissance jusqu'à la période actuelle, c'est à dire d'abord l'histoire technique des ses avatars, telle que l'énumération des différentes carrosseries qui ont pu être montées successivement sur son châssis. Mais l'histoire sportive est tout aussi importante : a-t-on par exemple affaire à un véhicule historique qui a autrefois participé à des manifestations ou à des compétitions célèbres ? On attribue enfin au véhicule une certaine classification reflétant son histoire, elle sera détaillée plus tard dans l'exposé de Derek Drummond Bonzom. Toutes ces données, identification, histoire technique et éventuellement sportive et classification, figurent sur le document qui s'appelle la Carte d'identité FIVA. Cette carte est émise par les "ANF" de la FIVA à la demande et avec l'aide du propriétaire du véhicule. Elle doit donc normalement refléter les opinions concordantes du propriétaire, qui s'est entretenu avec le technicien FIVA venu inspecter le véhicule, et de la FIVA qui peut avoir consulté des clubs de marque ou d'autres spécialistes compétents. Notons que ce document n'est pas un certificat d'authenticité au sens juridique du terme. Il est valable dix ans ou moins en cas de changement de propriétaire. Toutes les données de la carte sont enregistrées dans la banque informatique de données de la FIVA. Il se peut qu'à un certain moment de nouvelles informations concernant l'authenticité du véhicule apparaissent. Quand elles sont connues de la FIVA, elles peuvent remettre en cause la validité de la Carte d'Identité

détermination de l'origine de son châssis roulant ou de sa coque qui ont évidemment existé à sa naissance, ma di cui deve obbligatoriamente sussistere oggi una parte originale. Poi bisogna anche descrivere la sua storia, dalla sua nascita fino al periodo attuale, cioè la storia tecnica delle sue trasformazioni, come l'enumerazione delle diverse carrozzerie che hanno potuto essere successivamente montate sul suo telaio. Ma la storia sportiva è altrettanto importante: abbiamo per esempio a che fare con un veicolo storico che ha partecipato a delle manifestazioni o a delle competizioni celebri? Infine si attribuisce al veicolo una certa classificazione che riflette la sua storia e sarà dettagliata più avanti nella conferenza di Derek Drummond Bonzom. Tutti questi dati, identificazione, storia tecnica ed eventualmente sportiva e classificazione, figurano sul documento che si chiama la Carta d'identità FIVA. Questa carta è rilasciata a richiesta dalle "ANF" della FIVA con l'aiuto del proprietario del veicolo. Deve dunque normalmente riflettere le opinioni concordanti del proprietario, che si è intrattenuto con il tecnico della FIVA venuto ad ispezionare il veicolo, e della FIVA che può aver consultato dei club di marche od altri specialisti competenti. Notiamo che questo documento non è un certificato d'autenticità nel senso giuridico del termine. E' valido dieci anni o meno in caso di cambio del proprietario. Tutti i dati della carta sono registrati nella banca informatica dei dati della FIVA. Può accadere che ad un certo momento appaiano delle nuove informazioni concernenti l'autenticità del veicolo. Quando sono a conoscenza della FIVA, possono rimettere in causa la validità della Carta d'Identità precedentemente rilasciata. La carta viene allora richiamata per essere modificata. Per esempio la classificazione del veicolo può essere modificata in

just as important: are we dealing for example with a historical vehicle which has taken part in famous events or competitions? Lastly the vehicle is attributed a certain classification which reflects its history and details of which will be given later on, in Derek Drummond Bonzom's conference. All this information, identification, technical and sporting history, if any, and classification are shown on the document called the FIVA Identity card. This card is issued at request by the "ANF" of the FIVA with the help of the vehicle owner. It should therefore normally reflect the concordant opinions of the owner, who has conversed with the FIVA technician inspecting the vehicle, and the FIVA which may have consulted the clubs for that make or other competent specialists. It should be noted that this document is not a certificate of authentication in the legal sense of the term. It is valid for ten years or less in the event of change of ownership. All the information on the card is recorded in the databank of the FIVA. It is possible that new information regarding the authenticity of the vehicle may appear. When the FIVA is in possession of such information, the validity of the Identity Card previously issued may be questioned. The card is then recalled for modification. For example, the classification of the vehicle may be modified on this occasion. Let us say, lastly, that in issuing its Identity Cards, the FIVA does not follow a "black or white" procedure, in which it declares for example that a vehicle is acceptable or not, original or not. On the contrary, the opinion expressed is more of a gradation, it attempts to classify the vehicle in one of its sixteen categories which will be illustrated later. The only imperative is the age of the vehicle which must be equal to or over 25 years.



précédemment émise. La carte est alors rappelée pour être modifiée. Par exemple la classification du véhicule peut être changée à cette occasion. Disons enfin que la FIVA, en émettant ses Cartes d'Identité, n'a pas une démarche "binaire", déclarant par exemple qu'une voiture est acceptable ou pas, est d'origine ou n'est pas d'origine. Au contraire son jugement est plus nuancé, elle s'efforce de classer le véhicule dans une des seize catégories qui vous seront exposées plus tard. Le seul critère impératif est l'âge du véhicule qui doit égaler ou dépasser 25 ans.

Comment ces classifications servent-elles aux organisateurs : les organisateurs de manifestations organisées selon les règles FIVA ont en fait la possibilité de choisir les catégories de véhicules qu'ils souhaitent inviter à participer et ils peuvent vérifier, grâce à la Carte qu'il faut leur présenter, que leur spécifications sont satisfaites.

Comment la FIVA, organisation sans but lucratif, peut-elle théoriquement prétendre être compétente pour juger de l'authenticité de véhicules pour lesquels une Carte d'Identité FIVA est sollicitée ?

Disons d'abord qu'elle dispose en principe d'un énorme réservoir de compétence en raison du très grand nombre de ses membres, appelés les sachants, chacun étant certainement passionné et probablement très documenté sur des marques, des modèles, des époques, ou possédant toutes sortes de documents historiques et techniques etc... Elle souhaite donc les consulter en tant que de besoin.

Mais, dans les consultations avec ses clubs, associations ou fédérations, elle veut en principe faire appliquer quelques une de ses règles éthiques simples résultant du caractère bénévole des personnes impliquées : on demande à chacun, quand il est interrogé par un collectionneur, de bien vouloir

questa occasione.

Diciamo infine che la FIVA, rilasciando le sue Carte d'Identità, non segue una procedura "binaria", con la quale dichiara per esempio che una vettura è accettabile oppure no, è originale o non lo è. Al contrario il suo giudizio è più sfumato, si sforza di classificare il veicolo in una delle sue sedici categorie che vi saranno illustrate più avanti. Il solo criterio imperativo è l'età del veicolo che deve essere uguale o superiore a 25 anni.

In che modo queste classificazioni servono agli organizzatori: gli organizzatori di manifestazioni organizzate secondo le regole FIVA hanno di fatto la possibilità di scegliere le categorie di veicoli che intendono invitare a partecipare e possono verificare, attraverso la Carta che deve essere loro presentata, che le specifiche siano soddisfatte.

In che modo la FIVA, organizzazione senza fini di lucro, può teoricamente pretendere di essere competente per giudicare in merito all'autenticità di veicoli per i quali viene richiesta una Carta d'Identità FIVA?

Cominciamo col dire che dispone per principio d'un'enorme riserva di competenza grazie all'elevatissimo numero dei propri membri, denominati i sapienti, ciascuno di essi essendo sicuramente appassionato e probabilmente molto documentato su delle marche, dei modelli, delle epoche, oppure possedendo ogni sorta di documenti storici e tecnici ecc... La FIVA intende quindi consultarli per quanto occorre. Ma, nelle consultazioni con i propri club, associazioni o federazioni, vuole come principio far applicare alcune delle sue regole etiche semplici che derivano dal carattere volontario delle persone implicate: viene richiesto a ciascuno, quando sia interrogato da un collezionista, di volere gentilmente fornire

How do these classifications help organisers: the organisers of events organised according to FIVA rules are able to choose the categories of vehicles they wish to invite to participate and can verify, by means of the Cards which must be presented to them, that such specifications are satisfied.

How can the FIVA, a non-profit making organisation, theoretically expect to be competent to judge the authenticity of vehicles for which a FIVA Identity Card has been requested? Let's begin by saying that it has an enormous reserve of knowledge available by virtue of the elevated number of its members, known as the specialists, each of whom is certainly an enthusiast and very probably well informed about the makes, models and periods, or possesses all sorts of historical and technical documentation etc. The FIVA therefore intends to consult them as required. But, in its consultations with its clubs, associations or federations, it wishes in principle to apply some of its simplest ethical rules deriving from the amateur nature of the people involved: each of them is asked, when questioned by a collector, to kindly make available free of charge the information in his possession as well as the justification necessary for such opinion if any, all in a totally transparent manner. It should be noted besides that the FIVA does not deal with estimating the market price of a collector's vehicle, but recommends its members interested in this matter to refer to specialised professional experts in the trade who are generally covered by an appropriate insurance policy. But in practice what actually happens? Contacting all the specialists is unfortunately often very difficult, the lists of specialists are far from complete and the consultation made at the time of issuing the FIVA identity card, is, in the best of cases, at a national level.

fournir gratuitement les informations dont il dispose ainsi que les justifications éventuelles du jugement émis si nécessaire, ceci en toute transparence. Notons cependant d'autre part que la FIVA ne traite pas de l'évaluation du prix d'un véhicule de collection, elle recommande à ses membres intéressés par ce point de bien vouloir recourir à des experts spécialisés professionnels dont c'est le métier et qui sont en général couverts par une police d'assurance appropriée.

En fait que se passe-t-il en pratique ? La liaison avec tous les sachants est malheureusement souvent très difficile à réaliser, les listes de spécialistes sont très loin d'être complètes et la consultation effectuée au moment de l'élaboration de la carte d'Identité FIVA reste au mieux au niveau national.

Concernant toujours la démarche d'authentification d'un véhicule historique, il convient de noter une disposition très récente concernant la collaboration qui s'établit entre la FIVA et la FIA. Cette dernière a créé de son côté un document d'authentification qu'elle appelle "certificat patrimonial" (Heritage Certificate). Il est destiné à authentifier un certain nombre de voitures dont les propriétaires veulent avoir une opinion circonstanciée de la FIA. Or la FIA a demandé à la FIVA de collaborer à cette démarche : il est donc prévu que la FIVA aura donc un représentant dans chacun des comités FIA chargés d'attribuer ces certificats. J'ai d'autre part accepté de présider la Commission Historique Internationale de la FIA qui est en particulier chargée de superviser l'application de la procédure et de proposer la liste des experts de marque que la FIA consultera. La FIVA travaillera donc la main dans la main avec la FIA ! Notons que le certificat patrimonial FIA, contrairement à la carte d'Identité FIVA, aura vraisemblablement une valeur juridique.

gratuitamente le informazioni delle quali dispone insieme ai giustificativi eventualmente necessari del giudizio emesso, e ciò in completa trasparenza. Notiamo d'altra parte che la FIVA non si occupa della valutazione del prezzo di mercato d'un veicolo da collezione, ma raccomanda ai propri membri interessati su questo punto, di volersi rivolgere a degli esperti professionisti specializzati che fanno questo mestiere e che sono in generale coperti da una polizza d'assicurazioni appropriata.

Nei fatti, che cosa accade in pratica? Il collegamento con tutti i sapienti è purtroppo assai spesso molto difficile da realizzare, gli elenchi di specialisti sono ben lungi dall'essere completi e la consultazione effettuata al momento dell'elaborazione della carta d'Identità FIVA rimane, nel migliore dei casi, al livello nazionale.

Per quanto concerne sempre la procedura di autenticazione d'un veicolo storico, è opportuno notare una disposizione molto recente che riguarda la collaborazione che si stabilisce tra la FIVA e la FIA. Quest'ultima ha creato da parte sua un documento d'autenticazione che chiama "certificato patrimoniale" (Heritage Certificate). E' destinato ad autenticare un certo numero di vetture i cui proprietari vogliono avere un parere circostanziato da parte della FIA. Ora la FIA ha domandato alla FIVA di collaborare a questa procedura: è dunque previsto che la FIVA avrà pertanto un rappresentante in ciascuno dei comitati FIA incaricati di attribuire questi certificati.

D'altra parte ho accettato di presiedere la Commissione Storica Internazionale della FIA che è in particolare incaricata della supervisione dell'applicazione della procedura e di proporre l'elenco degli esperti di marche che la FIA consulterà. La FIVA opererà dunque mano nella mano con la FIA!

As regards the procedure for authenticating a historical vehicle, it's worth taking note of a very recent disposition regarding the collaboration between the FIVA and the FIA. The latter has created its own authentication document called a "Heritage Certificate". This is destined to authenticate a certain number of vehicles whose owners wish to have a definite and specific opinion from the FIA. Now the FIA has asked the FIVA to collaborate in this procedure: it is therefore planned that the FIVA will have a representative in each of the FIA committees appointed to attribute such certificates.

Moreover, I have accepted the presidency of the International Historical Commission of the FIA which is specifically appointed to supervise the application of the procedure and to propose the list of car experts for each make which the FIA will consult. The FIVA will therefore operate hand in hand with the FIA! It should be noted that the FIA heritage certificate will most likely have a legal value unlike the FIVA's Identity Card.

Another word about the category of vehicles defined as "reproduction" on the Identity Cards. First of all, in our vocabulary we use two different terms to define "copies": if the copy has been made by the manufacturer of the original vehicle it is called a "replica", if it has been made by someone else it is called a "reproduction".

The FIVA in no way condemns vehicles falling into the category of reproductions. Indeed in some countries events are organised specially for this category. The FIVA only requires that such reproductions always bear the name of the manufacturers and above all not the name of the original vehicle. If this is not the case, in other words if the reproduction bears the name of the original vehicle, then the vehicle in question is a fake which we in no way consider as





Un mot encore sur la catégorie des véhicule dite "reproduction" sur les Cartes d'identité. D'abord, dans notre vocabulaire, nous utilisons deux mots différents pour désigner des "copies" : si la copie est réalisée par le constructeur du véhicule original, nous l'appelons "réplique", si par contre elle est fabriquée par un tiers, elle est qualifiée de "reproduction".

Or la FIVA ne condamne en aucune manière les véhicules qui entrent dans la catégories des reproductions. En effet, dans certains pays, des manifestations sont spécialement organisées pour elles. Elle exige seulement que ces reproductions portent toujours le nom de leurs fabricants et surtout pas le nom du véhicule original reproduit. Si ce n'est pas le cas, si la reproduction porte le nom du véhicule original, il s'agit alors d'un faux que nous ne voulons absolument pas considérer comme pouvant être confondu avec l'original appartenant à notre patrimoine.

Notons enfin qu'une "reproduction" ne peut devenir actuellement éligible à la FIVA que lorsqu'elle aura atteint l'âge de 25 ans. Il est donc particulièrement important que les reproductions connues soient convenablement identifiées de telle sorte qu'elles ne soient jamais plus tard confondues avec des originaux.

Conclusion.

Que souhaitons nous finalement pour ces véhicules éligibles à la FIVA et dûment authentifiés par elle comme appartenant à notre patrimoine culturel et industriel ? Nous souhaitons qu'ils soient en définitive traités comme tous les autres patrimoines culturels, c'est à dire qu'après avoir été identifiés comme décrit ci-dessus, ils puissent être protégés, conservés, mis en valeur et transmis aux

Notiamo che il certificato patrimoniale FIA, contrariamente alla carta d'identità FIVA, avrà verosimilmente un valore giuridico.

Ancora una parola sulla categoria dei veicoli definiti "riproduzione" sulle Carte d'identità. Per prima cosa, nel nostro vocabolario, utilizziamo due termini diversi per definire delle "copie": se la copia è realizzata dal costruttore del veicolo originale, la chiamiamo "replica", se invece è fabbricata da terzi, viene qualificata come "riproduzione".

Ora la FIVA non condanna in alcun modo i veicoli che rientrano nella categoria delle riproduzioni. Infatti, in alcuni paesi, si organizzano delle manifestazioni appositamente per questa categoria. La FIVA esige soltanto che queste riproduzioni portino sempre il nome dei loro fabbricanti e, soprattutto, non il nome del veicolo originale riprodotto. Se le cose non stanno così, cioè se la riproduzione riporta il nome del veicolo originale, si tratta in questo caso di un falso che non vogliamo assolutamente considerare possa essere confuso con l'originale appartenente al nostro patrimonio. Notiamo infine che una "riproduzione" non può diventare attualmente eleggibile alla FIVA che quando avrà raggiunto i 25 anni d'età. E' dunque particolarmente importante che le riproduzioni conosciute siano opportunamente identificate in modo che non possano mai essere più tardi confuse con degli originali.

Conclusion.

Che cosa ci auguriamo finalmente per questi veicoli eleggibili alla FIVA e debitamente da essa autenticati come appartenenti al nostro patrimonio culturale e industriale? Ci auguriamo che in definitiva siano trattati come tutti gli altri patrimoni culturali, cioè che dopo essere stati identificati come indicato qui sopra, possano essere protetti, conservati, valorizzati e

comparable with the original, part of our heritage. We would also point out that a "reproduction" is not currently eligible for the FIVA until it is 25 years old. It is therefore particularly important that known reproductions are properly identified so that in the future there is no danger of them being confused with the originals.

Conclusion.

What are our hopes then, for these FIVA eligible vehicles duly authenticated by it as belonging to our cultural and industrial heritage? We hope that, after all, they'll be treated like every other cultural asset, in other words that after being identified as described above, that they can be protected, conserved, valorised and handed down to future generations. It's on this point that an enormous effort still needs to be made, that of training our successors to continue to keep our strange vehicles working!

Too many clubs and associations complain of the lack of young people in their ranks. It's up to us to find a way of attracting them and training them in the joys of the crank, primer and magneto!

I've finished with my introductory comments. I'd like to reiterate our pleasure at having the eminent figures who were invited, here with us and who, I am sure, will make their contribution to the debate we'll be having on the authenticity of vehicles.

- In the first place we'll be listening to the real creators of our heritage, the designers. So we'll have the pleasure of hearing about the ideas behind the conception of what will later become a collector's vehicle.

- Then we'll hear the opinion of those who describe our cultural heritage as in fact constituting an

génération futures. C'est sur ce point qu'un énorme effort reste à faire, celui de former nos descendants à continuer de faire marcher nos drôles de machines! Trop de clubs et d'associations regrettent le manque de jeunes dans leurs rangs. C'est à nous de trouver les moyens de les attirer et de les former aux joies de la manivelle, du kick ou de la magnéto !

J'en ai fini avec mes propos préliminaires. Je voudrais redire notre joie d'avoir avec nous regroupés dans cette salle les éminentes personnalités qui ont été invitées et qui vont, j'en suis sûr, nourrir le débat que nous allons avoir sur l'authenticité des véhicules.

- D'abord la parole sera donnée aux véritables créateurs de notre patrimoine, aux stylistes (designers) qui le font naître. Nous aurons donc le plaisir d'entendre parler des idées à l'origine de la conception de ce qui devient par la suite un véhicule de collection.
- Puis nous entendrons l'avis de ceux qui décrivent notre patrimoine culturel comme constituant en fait une mémoire industrielle ainsi que ceux qui en sont responsables au sein de certains constructeurs.
- Ensuite nous reviendrons sur ce qu'est en fait l'authenticité et l'authentification des véhicules anciens, d'abord pour la FIVA, mais aussi pour les commissaires-priseurs et les marques,
- Nous n'oublierons pas ceux qui se chargent de la conservation de ce patrimoine et de sa mise en valeur dans les musées ou lors des organisations de concours d'élégance,
- Nous entendrons enfin comment juridiquement l'authenticité peut être sauvegardée en particulier quand apparaissent des faux.

Je vous remercie.

trasmessi alle generazioni future. E' su questo punto che resta da fare uno sforzo enorme, quello di formare i nostri successori a continuare a far funzionare le nostre strane macchine! Troppi club ed associazioni lamentano la carenza di giovani nelle loro file. Spetta a noi trovare i mezzi per attirarli e formarli alle gioie della manovella, del cicchetto e del magnete!

Ho finito con i miei propositi preliminari. Vorrei ripetere la nostra gioia di avere riuniti con noi in questa sala le eminenti personalità che sono state invitate e che, ne sono sicuro, alimenteranno il dibattito che svolgeremo sull'autenticità dei veicoli.

- In primo luogo la parola sarà data ai veri e propri creatori del nostro patrimonio, agli stilisti (designers) che lo fanno nascere. Avremo dunque il piacere di sentire parlare delle idee all'origine del concepimento di ciò che diverrà in seguito un veicolo da collezione.
- Poi sentiremo il parere di coloro che descrivono il nostro patrimonio culturale come costituente di fatto una memoria industriale ed anche di coloro che ne sono responsabili presso alcuni costruttori.
- Poi torneremo su ciò che è nei fatti l'autenticità e l'autenticazione dei veicoli storici, in primo luogo per la FIVA, ma anche per i periti stimatori e le marche.
- Non dimenticheremo coloro che s'incaricano della conservazione di questo patrimonio e della sua valorizzazione nei musei o in occasione dell'organizzazione dei concorsi d'eleganza.
- Sentiremo infine come l'autenticità possa essere salvaguardata dal punto di vista giuridico, in particolare quando compaiano dei falsi.

Vi ringrazio.



industrial memory and that of those who are responsible for this with some of the manufacturers.

- Then we'll get back to what the authenticity and authentication of historical vehicles is in practical terms, in the first place for the FIVA and then for the experts valuers and the makes.
- We won't be forgetting those engaged in the conservation of this heritage and its valorisation in museums and during the organisation of design competitions.
- Lastly we'll be hearing how authenticity can be safeguarded from a legal point of view, especially when fakes begin to appear.

Thank you.



.2

L'AUTOMOBILE, ART VERITABLE

L'AUTOMOBILE, VERA ARTE

THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM



**Automotoclub
Storico
Italiano**

.2





.2

20



L'AUTOMOBILE, ART VERITABLE

L'AUTOMOBILE, VERA ARTE

THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM

Donato Coco, FR - Chef Design Citroën

AUTHENTICITE DU VEHICULE ANCIEN & AUTHENTICITE DE LA CONCEPTION DU VEHICULE MODERNE

Introduction

“Je me suis bien demandé de quoi il serait bon de parler dans ce forum... Peut être pas trop de style car bien que j'exerce ce beau métier chaque jour, cherchant inlassablement quel concept pourrait bien avoir un jour l'honneur de porter les chevrons de Citroën. J'ai pensé que la présence de mes Maîtres Illustres que sont Ms. Giugiaro & Pininfarina (que je salue bien respectueusement) m'interdisait de parler des principes du style automobile, tant je me sent capable de risquer de leur resservir les analyses, les recettes, l'art du métier que j'ai appris d'eux même, de l'observation de leurs travaux. L'idée de tenter un peu d'histoire de l'automobile devant quelques autres fameux spécialistes (que je salue également) ne m'a pas plus inspiré...puis... le mot AUTHENTICITE (pourtant écrit très gros sur le programme) m'est apparu comme un sujet intéressant parce qu'il ne s'attache pas seulement à nos chers véhicules anciens... mais aussi à l'acte conceptuel que nous faisons chaque jour sur les véhicules actuels et futurs.

Parmi les nombreuses significations du mot “Authenticité” celle qui est la plus communément entendu dans les évaluations du patrimoine historique se définit comme “ce qui est attesté,.. certifié conforme à l'original”

L'autre signification de l'Authenticité qui m'intéresse parce qu'elle me semble de nature à aider le

AUTENTICITÀ DEL VEICOLO STORICO ED AUTENTICITÀ DELLA CONCEZIONE DEL VEICOLO MODERNO

Introduzione

Mi sono chiesto di che cosa sarebbe stato opportuno parlare in questo forum... Forse non troppo di stile, anche se esercito quotidianamente questo bel mestiere, cercando instancabilmente quale concetto potrebbe magari avere un giorno l'onore di portare le insegne della Citroën. Ho pensato che la presenza dei miei Maestri illustri, quali sono i signori Giugiaro e Pininfarina (che saluto molto rispettosamente) mi avrebbe vietato di parlare dei principi dello stile automobilistico, tanto mi sento capace di rischiare di ripresentare a loro le analisi, le ricette, l'arte del mestiere che da loro stessi ho appreso attraverso l'osservazione dei loro lavori.

Non mi ha neppure ispirato l'idea di tentare un poco di storia dell'automobile davanti ad alcuni altri famosi specialisti (che saluto ugualmente)... poi... la parola AUTENTICITÀ (che pure è scritta in grandi caratteri sul programma) mi è sembrata essere un soggetto interessante, perché non si ricollega soltanto ai nostri cari veicoli storici... ma anche all'atto concettuale che realizziamo ogni giorno sui veicoli attuali e su quelli futuri.

Fra i molti significati della parola “Autenticità” quello che le viene più comunemente attribuito nelle valutazioni del patrimonio storico si definisce come “ciò che è attestato, ... certificato conforme all'originale”.

L'altro significato dell'Autenticità che m'interessa perché mi sembra in grado di contribuire a definirlo

AUTHENTICITY OF THE HISTORICAL VEHICLE AND AUTHENTICITY OF THE CONCEPT OF THE MODERN VEHICLE

Introduction

I found myself wondering what to talk about in this forum... Perhaps not so much about design, even though this is the profession I exercise daily, searching untiringly for that concept that might one day have the honour of bearing the Citroën symbol. I considered that the presence of my illustrious teachers, such as Mr Giugiaro and Pininfarina (whom I respectfully greet) would have prevented me from talking about the principles of automobile design unless I wanted to risk re-proposing them with the analysis, recipes and arts of the trade which I had learnt from them by observing their work. Nor did the idea of attempting a history of the automobile in front of other famous specialists (who also greet) tempt me ... then... the word AUTHENTICITY (which is even written in capitals on the programme) struck me as an interesting subject because it doesn't just tie up with our dear old historical vehicles... but also with the design act which we carry out every day on current and future vehicles.

Among the many meanings of the word “Authenticity” the one most commonly attributed to it in evaluating the historical heritage is defined as “what is certified, ...certified as conforming to the original”. The other meaning of Authenticity which interests me because I feel it helps to contribute to defining it in its creative search, is defined by the dictionary as follows: “That which expresses a profound truth of



designer dans sa recherche créative est ainsi définie par le dictionnaire : "Ce qui exprime une vérité profonde de l'individu et non des habitudes superficielles, des conventions... Qui est sincère ; juste, naturel, vrai.... Je ne me trompe pas beaucoup en disant que seuls les véhicules "capables de cette Authenticité là" rejoignent le Succès... le temps en fait ensuite "d'Authentiques Pièces d'Époque" dignes d'intéresser les Amateurs.

Chaque Marque Automobile est confronté à la nécessité de définir des produits dotés d'une certaine authenticité. On peut remarquer qu'aujourd'hui c'est dans leur propre histoire que les Marques vont chercher lettre de noblesse, inspiration, crédibilité... c'est vrai qu'il est difficile d'échapper à la force d'esprit de certaines Créations Charismatiques...

Enfant j'étais captivé par la "Trace" que me laissaient les 2cv, Traction, DS en passant devant moi... Leurs personnalités, avec quelques rares autres véhicules, m'interpellaient, allez savoir pourquoi... je n'y connaissais rien, personne ne m'avait initié et pourtant je ressentais une attirance particulière pour ces produits... comme l'homéopathie pour les chiens : les pauvres ils ne savent pas que c'en est et pourtant ça marche. On ne peut donc pas parler de placebo.

Certains objets ont cette capacité à nous correspondre, dont l'observation nous fait du bien et que l'on comprends, parce qu'ils s'expriment clairement avec simplicité. Parce qu'ils ont du Sens, de l'Authenticité... il faut dire aussi que allez dans les bois, en traction Citroën, cueillir des champignons avec son propre Père laisse un goût d'authenticité.

Le travail du Style chez Citroën se fait possiblement en cohérence avec les Valeurs de la Marque :

VITALITE - EXPRESSIVITE - BIEN ETRE

Nous avons la volonté de renforcer cette image par

nella sua ricerca creativa, è definito nel dizionario come segue: "Ciò che esprime una verità profonda dell'individuo e non delle sue abitudini superficiali, delle convenzioni... Che è sincero, giusto, naturale, veritiero" Non mi sbaglio di molto affermando che solo i veicoli "capaci di quest'ultima Autenticità" arrivano al Successo... il trascorrere del tempo ne fa in seguito degli "Autentici Pezzi d'Epoca", degni d'interessare gli Amatori.

Ogni Marca Automobilistica si confronta con la necessità di definire dei prodotti dotati d'una certa autenticità. Si può osservare che oggi è nella propria storia che le Marche vanno a cercare titolo nobiliare, ispirazione, credibilità ... è vero che è difficile sfuggire alla forza dello spirito di certe Creazioni Carismatiche...

Da bambino, ero affascinato dalla "Traccia" che mi lasciavano le 2CV, Traction, DS passandomi davanti... Le loro Personalità, con qualche altro raro veicolo, m'interpellavano, chissà perché... non me ne intendevo affatto, nessuno mi aveva iniziato e tuttavia risentivo un'attrazione particolare per questi prodotti... era un po' come l'omeopatia per i cani: non sanno poveretti di che cosa si tratta, eppure funziona. Non si può dunque parlare di placebo.

Certi oggetti hanno questa capacità di corrispondere con noi, la loro osservazione ci fa bene e li comprendiamo, perché si esprimono chiaramente, con semplicità. Perché hanno del Senso e dell'Autenticità... bisogna anche dire che andare nei boschi, in traction Citroën, a raccogliere funghi con il proprio Padre, lascia una sensazione d'authenticità. Il lavoro dello Stile, alla Citroën, si fa se possibile in coerenza con i Valori della Marca:

VITALITÀ - ESPRESSIVITÀ - BENESSERE

Abbiamo la volontà di rafforzare quest'immagine attraverso i nuovi prodotti sfruttando la BIPOLARITÀ

the individual and not of his superficial habits, of conventions. That which is sincere, right, natural, truthful" I'm not far off in affirming that only the vehicles "capable of this latter Authenticity" become successful... the passage of time makes them real "Period pieces", worthy of the interest of Enthusiasts.

Every Make of Car comes up against the need to define products with a certain authenticity. One may observe that it's in their own history that Makes search for noble qualifications, inspiration, credibility ... it's true that it's hard to get away from the spiritual force of certain Charismatic Creations... As a child I was fascinated by the «Track» left by the 2CV, Traction, DS passing in front of me... Its Personality, along with some other rare vehicle. It spoke to me, who knows why... I knew nothing about them, nobody had initiated me and yet I felt a peculiar attraction for these products... it was a bit like homeopathy for dogs: the poor things don't know what it's about but it works. So one can't speak of a placebo effect.

Certain objects have this ability to communicate with us, looking at them makes us feel good and we understand them because they express themselves clearly, simply. Because they have a Sense and Authenticity... but then it must also be said that going mushroom picking in the woods in a traction Citroën with your father does leave a certain feeling of authenticity.

The Design work at Citroën is conducted, where possible, in keeping with the values of that Make: VITALITY - EXPRESSIVENESS - COMFORT Our intention is to strengthen this image through the new products by taking advantage of the Make's BIPOLAR nature.

- A sophisticated comfort zone, with dynamic, fluid,

les nouveaux produits en exploitant la BI-POLARITE de la Marque

- Un pôle Bien-être Sophistiqué, avec des styles dynamiques, fluides, élancés, symboles de statut, de prestance avec des innovations technologiques. 'concerne les grandes'.

- Un pôle Bien-être décontracté avec des styles softs, ludiques, symboles de praticité, de convivialité et de sympathie avec des architectures innovantes. 'concerne les petites'

A l'apparition de la C3 la question qui revenait était : "Pour concevoir la C3, aviez vous une 2CV dans l'atelier de style ?" je répondais "Non!"..(je n'ai aucun goût pour le plagiat de voiture célèbre, exp/Newbeetle) mais il est compréhensible que au moment où l'on s'attaque à la création de la future petite voiture du B pour Citroën, d'avoir quelque part dans la tête, l'icône de la voiture populaire de Citroën:

" L'esthétique de C3 n'est ni gratuite, ni amnésique. " C3 a fait son devoir de mémoire sans verser dans le passésisme".

" C3 est née de l'assimilation de l'ADN de Citroën" " Il n'existe pas de création artistique sans culture, l'authenticité inspire...".

VEHICULE ANCIENS ? pourquoi nous intéressent-ils? pourquoi les aiment-on?

Les véhicules anciens, objets marquants, comme témoins de l'histoire proche, nous évoquent une vie vécue, la nôtre.

Nous sommes de plus en plus nombreux aujourd'hui, collectionneurs plus ou moins raisonnables à nous sentir bien sincèrement "une responsabilité de Sauveur du Patrimoine", par Amour, par Nostalgie, par Respect du travail de ceux qui nous ont précédés. Nous avons tous, à chaque époque, utilisés et appréciés des véhicules attachants car chargés de

della Marca.

- Un polo Benessere Sofisticato, con degli stili dinamici, fluidi, slanciati, simboli di stato sociale e di prestanta con delle innovazioni tecnologiche "per le grandi vetture".

- Un polo Benessere rilassato, con degli stili soft, ludici, simboli di praticità, di convivialità e di simpatia con delle architetture innovative "per le piccole vetture".

All'uscita della C3 la domanda che ritornava era la seguente: "Per concepire la C3, avevate una 2CV nel laboratorio di stile?" rispondeva di NO!.. (non ho alcuna inclinazione per il plagio di una vettura celebre, tipo la Newbeetle), ma è comprensibile che, al momento in cui si affronta la creazione della futura piccola vettura del settore B per la Citroën, sia presente da qualche parte nella testa l'icona della vettura popolare della Citroën: "L'estetica della C3 non è né gratuita, né contrassegnata da amnesia". "La C3 ha assolto il proprio compito di rispetto della memoria senza scadere nell'attaccamento al passato." "La C3 è nata dall'assimilazione del DNA della Citroën" "Non esiste creazione artistica senza cultura, l'autenticità ispira ..."

I VEICOLI STORICI: perché ci interessano? perché sono amati?

I veicoli storici, oggetti significativi, come testimoni della storia recente, evocano per noi una vita vissuta, la nostra vita.

Oggi siamo sempre in numero crescente, collezionisti più o meno ragionevoli, a sentirci responsabili sinceramente come Salvatori del Patrimonio, per Amore, per Nostalgie, per Rispetto dell'opera di coloro che ci hanno preceduti.

Tutti abbiamo, in ogni epoca, utilizzato ed apprezzato dei veicoli accattivanti, perché impegnati di cultura dovuta alla sinergia della tecnologia e del saper fare

slim-line design, a symbol of social status and performance with technological innovations "for the big cars".

- A relaxed comfort zone, with soft, playful design, a symbol of practicality, conviviality and conformity with innovative architecture "for the small cars".

When the C3 came out the reaction was:

"To design the C3, did you have a 2CV in the design workshop?" I replied NO! (I have no inclination to plagiarise a famous car, like the Newbeetle), but it's understandable that at the moment that you're thinking about creating a future small car for the B sector of Citroën, that somewhere in your head you have the image of the popular car produced by Citroën: "The aesthetics of the C3 are neither gratuitous nor affected by amnesia". "The C3 has absolved its task of respecting the past without falling into the trap of being attached to the past." "The C3 is the result of the assimilation of Citroën's DNA". "No artistic creation exists without culture, authenticity is inspiring...»

HISTORICAL VEHICLES: why do they interest us? why are they popular?

Historical vehicles, significant objects, witnesses of the recent past, evoke in us a life that's been lived, our life.

Today there's a growing number of us collectors, more or less reasonable, who feel sincerely responsible as Saviours of the Heritage, out of Passion, Nostalgie, or Respect for the work of those who have gone before us.

We have all, in every period, used and appreciated vehicles that have captivated us because impregnated with culture from the merging of technology and the craftsman's skill.

There was fruition, but no awareness of their ephemeral state. Unable to imagine that a number of





culture dûe à l'alliance de la technologie et des savoirs faire artisanaux.

La jouissance était là mais pas la conscience de leur éphémérité. Incapables d'imaginer que nombre de sensations tactiles & dynamiques par vagues successives, seraient progressivement transformées, voir gommées par l'évolution inévitable de l'espèce et la nécessité de préserver la planète.

Notre prise de conscience est allée en s'accélération... il en va des Voitures comme des Personnes...c'est quand elles disparaissent qu'elles nous manquent le plus.

Moi aussi je collectionne des Autos & Motos italiennes : je soigne mon déracinement par l'inlassable contemplation de leurs formes, par leurs odeurs, par le bruit des moteurs. Un double arbre Alfa Romeo renflant de ses Webers en décélération ou un Dell'Orto de 40 qui gave un monocylindre Ducati en pleine accélération...c'est du pur bonheur.

... Mais l'important étant de Faire Vivre le Patrimoine: En mai dernier j'ai réalisé un rêve "faire le MotoGiro d'Italia" ...une réevocation historique certes mais de vraies épreuves... 1500 kms en 5 jours sur les petites routes de la Belle Sicile, dans une sensation de liberté aujourd'hui disparue. Quel bonheur de voir les spectateurs -jeunes et vieux- au bord des routes ou dans les villages se réjouir de nos motos fumantes & pétaradantes...quel jubilation de voir les Carabinieri stopper la circulation pour nous faire passer plus vite... le monde à l'envers... ! pardonne-nous pauvre Planète pour nos offenses. POURQUOI L'AUTOMOBILE EST UN ART VERITABLE.

These

Si "L'ARTE provoque des EMOTIONS" alors "l'Auto est une Œuvre d'art véritable".

artigianale. C'era la fruizione, ma mancava la consapevolezza del loro stato effimero. Incapaci d'immaginare che una quantità di sensazioni tattili e dinamiche per ondate successive, sarebbero state progressivamente trasformate, perfino cancellate dall'evoluzione inevitabile della specie e dalla necessità di salvaguardare il pianeta. La nostra presa di coscienza si è via via accelerata... le Vetture passano come le Persone... ed è quando scompaiono che sentiamo maggiormente la loro mancanza. Anch'io collezione delle Macchine e delle Moto italiane: curo il mio sradicamento attraverso l'instancabile contemplazione delle loro forme, attraverso i loro odori, attraverso il rumore dei motori. Un doppio albero Alfa Romeo con il risucchio dei suoi Weber in decelerazione o un Dell'Orto da 40 che ingozza un monocilindrico Ducati in piena accelerazione... è felicità pura.

... Ma, l'importante è di Far Vivere il Patrimonio: nel maggio scorso ho realizzato un sogno, "partecipare al MotoGiro d'Italia" ... certo una rievocazione storica, ma con vere prove di gara ... 1500 km in cinque giorni sulle piccole strade della Bella Sicilia, in una sensazione di libertà oggi scomparsa. Che felicità di vedere gli spettatori - giovani ed anziani - ai margini delle strade o nei villaggi - rallegrarsi alla vista delle nostre moto fumanti e scoppiettanti... che bellezza vedere i Carabinieri fermare la circolazione per farci passare più in fretta... il mondo alla rovescia!... perdonaci le nostre offese, povero Pianeta. PERCHÉ L'AUTOMOBILE E' UNA VERA E PROPRIA ARTE

Tesi

Se "L'ARTE provoca delle EMOZIONI" allora "l'Auto è una vera e propria Opera d'Arte".

L'entità automobile è un'opera eminentemente

L'AUTOMOBILE, ART VERITABLE
L'AUTOMOBILE, VERA ARTE
THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM
 Donato Coco, FR - Chef Design Citroën

tactile and dynamic sensations would be progressively transformed in a series of waves, cancelled out even, by the inevitable evolution of the species and the need to safeguard the planet. Our taking of a stand has gradually become stronger... Cars pass like People... and when they disappear we feel their loss more deeply. I too collect Italian Cars and Motorbikes: I cure my feeling of uprootedness through untiring contemplation of their forms, through their smells, through the noise of the engines an Alfa Romeo twin camshaft with the suction of its Weber in deceleration or a Dell'Orto 40 swallowing a single cylinder Ducati in total acceleration... is pure happiness.

... But, given that the important thing is Keep the Heritage Alive: last May a dream came true and I took part in the Italian Motorbike Tour ("MotoGiro d'Italia") ... certainly a historical re-enactment, but with real, competitive trials ... 1500 km in five days along the narrow roads of Beautiful Sicily, with a feeling of freedom that's gone today. What joy to see the spectators - young and old - along the sides of the roads or in the villages - smile at the arrival of our scorching, chugging motorbikes... how lovely to see the Carabinieri stop the traffic to let us through... the world in reverse! forgive us our offences, poor Planet.

WHY THE AUTOMOBILE IS REAL ART.

Theory

If "ART provokes EMOTIONS" then "the Car is a work of Art in the true sense".

The car as an entity is an eminently Artistic work, because it's this fascinating complexity where the absolutely functional dimension lives alongside the human dimension.



L'entité automobile est une œuvre éminemment Artistique parce qu'elle est cette complexité fascinante où cohabitent la dimension fonctionnelle absolue avec la dimension humaine.

"C'est la somme de la technique et de la forme certes, c'est la prise en compte de réalités sociologiques productives et de marchés certes, ... mais c'est surtout à chaque tentative de création "L'ESPOIR DE REUSSIR A RENDRE PLUS HUMAIN QLQ CHOSE QUI N'EST PAS DE NATURE HUMAINE"

Si je prends le moteur, cet ensemble de pièces mécaniques en mouvement, je peux dire que ce n'est pas très humain, son fonctionnement semble mystérieux, un peu diabolique, fait un peu peur, parce que animé d'une âme différente de la nôtre, étrangère à nous... ! mais ça me provoque une émotion :

"La technologie est donc un Art puisqu'elle provoque une Emotion"

UNE DES MISSIONS DE L'ART – comme de la Science – étant de transcender la condition Humaine, de passer dans la bulle des esprits... chaque jour dans notre métier, afin de créer l'Emotion, nous cherchons à potentialiser Mécanique et Carrosserie, pour humaniser l'automobile.

C'est bien cela qui positionne l'Automobile comme un objet d'Art (toujours Contemporain) par excellence. C'est surtout un Art capable de toucher le plus grand nombre.

"L'Automobile qui comme l'Art moderne est sortie du cadre Peinture/Sculpture, se nourrit de toutes les Disciplines des Arts Plastiques et Gestuels, remplit toutes les conditions pour être UN ART à PART ENTIERE parce qu'elle a des caractéristiques qui lui sont propre".

Artistica, perché è questa complessità affascinante in cui coabitano la dimensione funzionale assoluta con la dimensione umana.

"E' la somma della tecnica e della forma, sicuro, è la presa in considerazione delle realtà sociologiche, produttive e di mercato, sicuro, ... ma è soprattutto, ad ogni tentativo di creazione, "LA SPERANZA DI RIUSCIRE A RENDERE PIÙ UMANO QUALCHE COSA CHE NON E' DI NATURA UMANA".

Se prendo il motore, questo insieme di parti meccaniche in movimento, posso dire che non è molto umano, il suo funzionamento sembra misterioso, un po' diabolico, fa un po' paura, perché animato da un'anima diversa dalla nostra, estranea a noi, ma mi provoca un'emozione:

"La tecnologia è dunque un'arte, perché provoca un'emozione".

UNA DELLE MISSIONI DELL'ARTE – come della Scienza è quella di trascendere la condizione umana, di passare nella sfera degli spiriti... ogni giorno nel nostro mestiere, al fine di creare l'Emozione, cerchiamo di potenziare Meccanica e Carrozzeria, per umanizzare l'automobile.

E' proprio questo che posiziona l'Automobile come oggetto d'Arte (sempre Contemporanea) per eccellenza, e soprattutto un'Arte capace di coinvolgere le maggioranze.

"L'Automobile che, come l'Arte moderna, è uscita dall'ambito della Pittura/Scultura, si nutre di tutte le Discipline delle Arti Plastiche e Gestuali, adempie a tutte le condizioni per essere UN'ARTE COMPLETAMENTE, perché ha delle caratteristiche che le sono proprie".

Antitesi

Così come il Pattinaggio Artistico che possiede due discipline – le figure libere e le figure obbligatorie -

"it is the sum of technique and form, certainly, it is the taking into consideration of the sociological, productive and market reality, certainly, ... but it is, above all, at every creative attempt, "THE HOPE TO SUCCEED IN MAKING SOMETHING THAT IS NOT HUMAN MORE HUMAN".

If I take the engine, this agglomerate of moving mechanical parts, I could say that it isn't very human, the way it works seems mysterious, a little diabolical, a little frightening, because it's animated by a soul that's different from ours, foreign to us...! but it provokes an emotion in me:

"Technology is an art therefore, because it provokes an emotion".

ONE OF THE MISSIONS OF ART – as of Science – being that of transcending the human condition, of moving into the sphere of the spirits...

Every day in our work, in order to create Emotion, we try to potentiate the Mechanics and the Bodywork, to humanise the car.

It's precisely this which sets the Automobile apart as the objet d'art (still contemporary) par excellence, and above all an Art able to involve the majority.

"The Automobile which, like modern Art, has left the sphere of Painting/Sculpture, feeds on all the Disciplines of Plastic and Gestural Arts, fulfilling all the conditions for being A COMPLETE ART because it has characteristics which are specific to itself".

Counter theory

Just as figure skating is made up of two disciplines – free figures and obligatory figures – the Automobile expresses itself in two areas: one grouping together the concept cars with those of limited distribution (Sports, Prestige and Luxury vehicles) and the area of mass produced cars...

MASS PRODUCTION COULD BE CONSIDERED AS

Anthithese

A l'image du Patinage Artistique qui possède 2 disciplines les figures libres et les figures imposées, l'Automobile s'exprime sur 2 territoire : celui regroupant les voitures expérimentales (les concepts cars) avec celles de petite diffusion (les Véhicules Sportifs de Prestige ou de Luxe) et celui de la production en grande série...

LA GRANDE SERIE POURRAIT ETRE COMPRISE COMME " NON ART"

Parceque ce n'est pas unique (forme plus traditionnelle de l'objet d'art) ... alors que justement...

Synthese

CEST LA DIFFUSION EN GRANDE SERIE QUI EN FAIT UNE ŒUVRE D'ART A PART ENTIERE ! UN ART MAJEUR

Dans le sens où il touche quelque chose de plus absolu, qui dépasse la propre sensibilité des concepteurs et celle d'un cercle d'Initiés traditionnels de l'Art

"Si au départ l'application du savoir scientifique au machinisme industriel à permis d'accroître la production, l'application du savoir artistique aux productions industrielles a permis d'échapper à la seule objectivité fonctionnelle et d'entrer dans la subjectivité émotionnelle"

Les contraintes réglementaires de conception grandissantes semblent devoir rendre très difficile voir impossible, toute innovation marquantes d'architectures et de style à l'avenir... c'est pourtant là, que l'Artiste agiras encore et trouveras de nouveaux territoires. La futur véhicule historique doit être encore dessiné.

L'Automobile si exprime su due territori: quello che raggruppa le vetture sperimentali (le concept car) con quelle a limitata diffusione (i Veicoli Sportivi, di Prestigio o di Lusso) e quello della produzione in grande serie ...

LA GRANDE SERIE POTREBBE ESSERE INTESA COME "NON ARTE" in quanto non unica (forma più tradizionale dell'opera d'arte)... mentre per l'appunto...

Sintesi

E' LA DIFFUSIONE IN GRANDE SERIE CHE NE FA UNA VERA E PROPRIA OPERA D'ARTE! UN'ARTE MAGGIORE. Nel senso che tocca qualcosa di più assoluto, che supera la sensibilità dei progettisti e quella di un circolo d'Iniziati tradizionali dell'Arte.

"Se in partenza l'applicazione del sapere scientifico al macchinario industriale ha permesso d'accrescere la produzione, l'applicazione del sapere artistico alle produzioni industriali ha permesso di sfuggire alla sola obiettività funzionale e di entrare nella soggettività emozionale".

I crescenti limiti regolamentari imposti alla progettazione sembrano dover rendere molto difficile, magari impossibile, qualsiasi evoluzione futura di architettura e di stile... è tuttavia su questo che l'Artista agirà ancora e troverà nuovi spazi. Il futuro veicolo storico dev'essere ancora progettato.

L'AUTOMOBILE, ART VERITABLE
L'AUTOMOBILE, VERA ARTE
THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM
 Donato Coco, FR - Chef Design Citroën

"NON ART" inasmuch as not unique (the most traditional form taken by works of art)... while in actual fact.

Synthesis

IT IS MASS PRODUCTION WHICH MAKES IT A REAL WORK OF ART! A GREATER ART. In the sense that it touches something more absolute, which exceeds the sensitivity of the designers and that of a circle of traditional Art experts.

"While initially the application of scientific knowledge to the industrial machine enabled the increase in production, the application of artistic knowledge to industrial production has made it possible to prevent the objective from being solely functional and to enter emotional subjectivity". The growing regulation limits imposed on design seem to make any future evolution of architecture and design very difficult if not impossible ... it is on this however, that the Artist will act and find new spaces. The historical vehicle of the future has yet to be designed.

L'AUTOMOBILE, ART VERITABLE

L'AUTOMOBILE, VERA ARTE

THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM

Michael V. Robinson, US - Designer

Bonjour à tous. C'est à la fois un honneur et un plaisir de me trouver ici parmi de nombreux collègues et invités éminents, mais avant tout passionnés. Je voudrais vous faire part de mon expérience chez Lancia. En 1996, j'ai eu le plaisir de devenir le directeur du centre de style Lancia ; je désirais me charger de cette noble marque centenaire pour lui donner une nouvelle vie car Lancia ne brillait pas à cette époque comme elle aurait dû et pu. Je me suis fixé plusieurs objectifs à atteindre, la volonté de regarder au-delà de ce qu'est la marque Lancia. Nous disposions d'un projet clé que vous connaissez sous le nom de Lancia Thesis, un projet qui devait être l'occasion de reconstruire toute la marque et d'en redécouvrir les potentialités. J'ai alors invité un groupe de jeunes alors inconnus mais pleins de bonne volonté. Voici plusieurs photographies particulièrement suggestives mais j'aimerais reconstruire avec vous la formule que j'ai utilisée pour obtenir ces résultats. A cet égard, je voudrais surtout analyser deux aspects. Après avoir pris possession de mon nouveau bureau, Enrico Masala me fit part d'un conseil très précieux "Tu vois ces livres d'histoire, lis-les". Je lui ai répondu "Ecoute Masala, je te remercie pour ce précieux conseil mais nous, les stylistes, nous travaillons pour le futur, pas pour le passé", même si, par la suite, étant donné que je me fie à ses opinions, j'ai lu tous ces livres et découverts des éléments incroyables sur l'histoire de la marque. Mais je voulais aller plus loin encore et me pencher sur le nouveau luxe et sur l'évolution des changements du monde. Pour étayer ces analyses, un concept qui pourrait commencer à se transformer en proposition de mission. Nous devons trouver la possibilité de consulter le public. Nous y sommes parvenus à travers le dialogue, Dialogos. La dernière phase consistait à transformer ce rêve en la réalité

Buongiorno a tutti. E' un onore e un piacere per me essere qua con tanti colleghi e ospiti distinti, soprattutto appassionati. Vorrei parlare con voi della mia esperienza in Lancia. Nel 1996 ho avuto il piacere di diventare il direttore del centro stile Lancia e ho voluto prendere questo marchio nobile e centenario e trasformarlo in qualcos'altro perchè in quel periodo la Lancia non brillava come avrebbe dovuto e come avrebbe potuto. Mi sono fissato diversi obiettivi, la volontà di guardare oltre quello che è la Lancia.

Avevamo un progetto chiave sotto mano che voi conoscete come Lancia Thesis che volevamo utilizzare come occasione per ricostruire la marca intera e riscoprirne le potenzialità. Ho invitato un gruppo di giovani allora sconosciuti ma volenterosi. Ecco delle fotografie molto suggestive ma vorrei ricostruire con voi la formula con la quale ho operato per raggiungere questi risultati. Vorrei analizzare due aspetti sprattutto. Entrando nel mio nuovo ufficio, Enrico Masala mi diede un consiglio molto prezioso "vedi questi libri di storia, leggili". Io gli dico "guarda Mr Masala ti ringrazio del consiglio ma noi stilisti lavoriamo per il futuro non per il passato", invece dato che tenevo alle sue opinioni ho letto tutti questi libri e scoperto cose incredibili sulla storia della marca. Però volevo andare oltre e guardare al nuovo lusso, e come sta cambiando il mondo. Per consolidare queste analisi, un concetto che potrebbe incominciare a trasformarsi in proposta di missione. Dovevamo poterci confrontare con il pubblico, questo confronto è avvenuto attraverso il dialogo, Dialogos. L'ultima fase è quella di trasformare questo sogno in realtà che è la Thesis, e consolidato questo nuovo look della Lancia trasformare tutto il resto della gamma. Però c'era anche un secondo fine in tutto questo approccio utilitaristico-aziendale

Greetings to all of you. It is an honor and a pleasure for me to be here with so many distinguished and passionate colleagues and guests. Today I would like to share my experiences at Lancia with you. In 1996 I became the director of the design center at Lancia and wanted to take this noble, one hundred year old mark and transform it into something else because at that time Lancia was not doing as well as it should have and could have. I set myself various goals, and wanted to look beyond what Lancia was at the time. We were working on a key project that you are all familiar with as the Lancia Thesis, and which we wanted to use as an opportunity to rebuild the entire mark and rediscover its potential. I invited a group of young people who were unknown at the time but were very willing. Here are a few very evocative photos but I would like to go over with you the formula that I used to achieve these results. I would like to analyze two aspects in particular. When I started my new job, Enrico Masala gave me some very valuable advice "Do you see these history books, well read them". I said to him "Look Mr. Masala, thank you for the advice but we designers work in the future, not in the past". But because I valued his opinion, I read all those books and learned some incredible things about the history of the mark. Still, I wanted to go beyond that and look at the new concept of luxury and how the world was changing. To reinforce these analyses, a concept that could turn into a mission. We had to know how to dialog with the public, which we did through the Dialogos. The last step was to transform this dream into the reality that became the Thesis, and after consolidating this new look, transform the rest of the Lancia line. However, there was also a second goal behind this utilitarian-corporate approach to developing the future of the mark. It was essential that we motivate the creative



représentée par la Thesis, et après avoir consolidé ce nouveau look de Lancia, transformer le reste de la gamme. Toute cette approche utilitaire et entrepreneuriale pour développer le futur de la marque comportait néanmoins un second objectif. Celui de motiver avant tout les esprits créateurs de mon groupe, car nous misons parfois beaucoup sur l'automobile mais le véritable produit de cette opération n'est pas la Lancia Thesis et encore moins Dialogos mais bien les jeunes créateurs et les designers qui se sont progressivement affirmés en devenant par exemple directeur du centre de style Fiat. L'enthousiasme ne suffisait pas à lui seul pour motiver le groupe, une nouvelle vision des choses était nécessaire. Et j'ai importé le chaos pour libérer le talent que chacun d'entre eux possédait. Alors, deux grands passages, deux grands hommes, connus dans les livres de M. Masala, Vincenzo et Ambrogio.

J'ai ainsi découvert que Vincenzo Lancia n'était pas seulement l'homme le plus rapide au monde mais également un grand innovateur. Après avoir étudié son désir d'enfreindre les règles, de transformer des éléments habituels en éléments inhabituels, je me suis demandé quel aurait été le comportement de Vincenzo Lancia s'il était ici aujourd'hui, ce qu'il aurait dit à ce congrès ? Il serait probablement blâmé de colère mais il serait quand-même ici pour améliorer ce qui peut l'être, c'était sa façon de faire. S'il faisait aujourd'hui partie de notre team, quelles seraient ses suggestions, de quelle manière pourrait-il nous aider à innover, à trouver un nouveau look, une nouvelle façon d'interpréter notre marque. J'ai tenté de transmettre à chacun mes passions. J'ai traversé l'Atlantique en 1979 pour la Lancia Strato. Ugo Lobato est ici présent. C'est lui qui a décidé de m'impliquer dans cette aventure et qui a

per sviluppare il futuro del brand. Soprattutto motivare gli spiriti creativi che erano nel mio gruppo perché a volte puntiamo moltissimo sull'automobile ma il vero prodotto di questa operazione non è la Lancia thesis né tanto meno Dialogos ma sono i giovani creativi e i designer che nel tempo si sono affermati, diventando ad esempio direttore del centro stile Fiat. Per motivare il gruppo, non bastavano solo entusiasmo, occorreva un nuovo modo di vedere le cose. Io ho importato caos per liberare il talento che ciascuno di loro aveva. Allora, due grandi passaggi, due grandi uomini, conosciuti attraverso i libri di Mr Masala, Vincenzo e Ambrogio. Vincenzo Lancia ho scoperto che non solo è l'uomo più veloce del mondo ma era anche un grande innovatore. Dopo avere studiato la sua voglia di rompere le regole, di trasformare cose consuete in cose inconsuete, mi sono domandato che cosa farebbe Vincenzo Lancia se fosse qui oggi, cosa direbbe a questo convegno? Probabilmente sarebbe incavolato nero però sarebbe qui comunque per migliorare il migliorabile, e questo è il suo modo di fare. Se fosse un membro del nostro team oggi che cosa ci suggerirebbe di fare, in che modo potrebbe aiutarci a trovare un'innovazione, un nuovo look, un nuovo modo di interpretare la nostra marca. Ho provato a trasmettere nei miei ragazzi le mie passioni. Io ho attraversato l'atlantico nel '79 per la Lancia Strato. E' qui presente Ugo Lobato che mi ha coinvolto in questa cosa e che ha permesso di portare avanti questi sogni. La Stratos mi ha colpito non solo per la sua bellezza ma soprattutto perché si entrava attraverso il parabrezza. Così ho detto se si può usare così il parabrezza si può fare qualsiasi cosa, e din! Si è accesa la lampadina in testa e ho scoperto che non dovevo più fare architettura, dovevo fare il car designer e così sono capitato da Bertone qui a

spirits who were in my group because sometimes we focus too much on the automobile, but the real product of this operation is not the Lancia Thesis nor the Dialogos but the young creative people and the designers who have proved themselves over time and have become, for example, the director of the design center at Fiat. To motivate the group we needed not only enthusiasm but also a new way of looking at things. I brought chaos to liberate the talent that each one of them possessed. So, two great passages (eras? transitions? handovers?), two great men, Vincenzo and Ambrogio, whom I met through Mr. Masala's books.

I discovered that not only was Vincenzo Lancia the fastest man in the world, he was also a great innovator. After reading about his wish to break the rules, to transform the usual into the unusual, I wondered what Vincenzo Lancia would do if he were here today, what would he say if he were here at this convention? He would probably have been furious but he would be here to improve what can be improved, which was his way of doing things. If he were a member of our team today, what would he recommend that we do, how could he help us find an innovation, a new look, a new way of interpreting our mark? I tried to convey my passions to my people. I crossed the Atlantic in 1979 because of the Lancia Strato, and here with us today is Ugo Lobato, who involved me in this and allowed me to pursue my dreams. The Stratos struck me not only because of its beauty but mainly because you entered the car through the windshield. So I said to myself, if you can use the windshield like this, then you can do anything, and click! A light bulb went off in my head and I realized that I shouldn't be an architect, I ought to be a car designer and this is how I ended up at Bertone here in Turin from Seattle at age 16. The

permis de poursuivre ces rêves. La Stratos m'a frappé non seulement par sa beauté mais surtout parce qu'il fallait entrer par le pare-brise. Je me suis ainsi rendu compte que si on peut utiliser le pare-brise de cette manière, alors tout est permis, et dring ! Un dé clic s'est opéré et j'ai découvert que je ne devais plus faire de l'architecture, mais que je devais être un car designer et c'est ainsi que je suis arrivé chez Bertone, ici à Turin, à 16 ans de Seattle. Lorsque je suis devenu directeur du centre de style Lancia, ce cercle s'est fermé. Vous devez connaître la puissance et l'exubérance de ces voitures en les conduisant, vous êtes envahis d'émotions très fortes. L'histoire d'une marque est faite de hauts et de bas, Mercedes, Chrysler, toutes ont une histoire de ce type. Depuis 1996, Lancia a commencé sa remontée avec des véhicules comme la Lambda qui est une de nos voitures les plus importantes avec sa révolutionnaire caisse autoportante ("periscopio portante"). Presque toutes les automobiles au monde d'aujourd'hui sont équipées des technologies inventées par Vincenzo Lancia pour la Lambda. L'Aprilia, son dernier grand chef d'œuvre avant la guerre, et après la guerre, l'Aurelia, un grand chef d'œuvre signé par Ambrogio, le digne fils de son père. Après cette période, l'entreprise a commencé à fléchir pour être ensuite vendue en 1969 à Fiat qui continue à avoir des difficultés avec la Lancia Petra, une Lancia non-Lancia. Une belle voiture, la Thema, lui permet ensuite de remonter mais les revers recommencent. Il faut souligner que ce parcours de véhicules d'élite est traversé par celui des véhicules de compétition. La famille Lancia a voulu surtout créer de grands véhicules de course. Vous pouvez voir ci-dessous la D50, qui a remporté un prix, pas comme constructeur, mais comme champion du monde après avoir été vendue à Ferrari. Par la suite,

Torino a 16 anni da Seattle. Quando sono diventato direttore del centro stile Lancia si è chiuso questo cerchio. Dovete conoscere la potenza e l'esuberanza di queste macchine, guidandole e sono emozioni fortissime.

Ogni storia della marca ha alti e bassi, Mercedes, Chrysler, chiunque ha una storia di questo genere. Dal 1996 la Lancia ricomincia a risalire con vetture come la Lambda che è una delle più importanti delle nostre vetture perché ha creato il periscopio (?) portante. Quasi tutte le auto al mondo oggi adottano le tecnologie inventate da Vincenzo Lancia per la Lambda. L'Aprilia, l'ultimo suo grande capolavoro prima della guerra, e poi la guerra, dopodiché fu creata l'Aurelia, un grande capolavoro di Ambrogio, degno di suo padre. Dopo di che l'azienda ha iniziato a scendere, la vende nel '69 a Fiat che continua ad avere difficoltà con la Lancia Petra, che era una Lancia non-Lancia. Dopo di che risale con una bella vettura, la Thema, poi sono ricominciate le fatiche. Ma guarda come si confronta questo percorso dei veicoli elitari con i veicoli competitivi. La famiglia Lancia ha voluto creare soprattutto grandi veicoli da corsa, qua sotto c'è il D50, che ha vinto un premio, non come costruttore, ma quando ha venduto alla Ferrari come campione del mondo. Dopo di che anche la Stratos è tre volte campione del mondo, la Delta sei. Quando correva la Lancia non aveva più rivali, mi spiace per le altre aziende ma la Lancia nei rally non ha rivali. Quando si aggiunge un obiettivo sportivo cala l'obiettivo elitario e questa è la difficoltà: sposare due interessi nello stesso cuore. Allora abbiamo deciso che Alfa Romeo si occuperà di sport come da tradizione e la Lancia deve tornare ad essere elitaria. Cos'è l'elitarità oggi nel 2000? Per me l'elitarità è Ambrogio. Per chi non lo conosce, è una gag pubblicitaria del Ferrero rocher. Anticipare

circle was complete when I became design director at Lancia. You must know the power and exuberance of these machines, driving them and the powerful emotions.

The history of every mark has its ups and downs, Mercedes, Chrysler, they have all had a similar history. Lancia started to climb up again with cars such as the Lambda, which is one of our most important cars because it introduced the periscopio (?) portante (independent front suspension?). Nearly all the cars in the world now have adopted the technology invented by Vincenzo Lancia for the Lambda.

The Aprilia, his last great masterpiece before the war, and then the Aurelia after the war, created by Ambrogio and worthy of his father. After this, the company started to decline, it was sold in 1969 to Fiat, which continued to have problems with the Lancia Petra, which was a non-Lancia Lancia. Following this, the company began to climb out of the doldrums with the Thema, a beautiful car, but then the problems started again. But look how at how you deal with creating elite cars vis-à-vis competitive cars. The Lancia family mainly wanted to build racing cars, here below is the D50, which won an award not for its manufacture but when it was sold to Ferrari as the world champion. After this, the Stratos also became a three-time world champion, the Delta six. When the Lancia raced it did not have competition, I'm sorry for the other companies but the Lancia did not have any competition in rallies.

When you reach a sporting objective then the elitist objective declines and this is the crux of the problem: being able to join both interests in the same heart.

We then decided that Alfa Romeo would be the sporting arm as it had been traditionally and Lancia would become the elite arm. What is elitism today in 2000? For me, elitism is Ambrogio. For those who do





également la Stratos est devenue trois fois championne du monde et la Delta à six reprises. Quand elle participait aux compétitions, Lancia régnait sans partage, je suis désolé pour les autres entreprises mais dans les rallyes, Lancia est restée sans rivale.

Quand on ajoute un objectif sportif, l'objectif élitaire baisse et cela constitue une difficulté : marier deux intérêts dans le même cœur. Il fut alors décidé que Alfa Romeo s'occuperait de sport comme à sa tradition et que Lancia devait redevenir élitaire. Que représente l'élitisme aujourd'hui en l'an 2000 ? Pour moi, l'élitisme c'est Ambrogio. Pour ceux qui ne le connaissent pas, c'est un gag publicitaire pour Ferrero Rocher. Le véritable luxe, c'est pouvoir anticiper le désir du client. Le luxe d'aujourd'hui n'est pas une montre en or mais le temps. Les changements technologiques altèrent le monde visible et transforment les objets en numérique. Je tente de pénétrer dans ce nouveau monde et quel est le fruit de cette tentative ? Dialogos, un véhicule dynamique conçu pour reconquérir avec orgueil le passé, projeté vers le futur grâce à des technologies d'avant-garde. Ce salon constitue dès lors une façon de voyager selon la nouvelle élégance, avec l'interface, ou la réalité virtuelle où on peut voir la route et ne plus avoir d'accidents et recevoir des informations où je veux, quand je veux, comme je veux. Quand le réservoir du véhicule est vide, le conducteur commence à avoir faim : un mélange homme-voiture qui commence à prendre pied. Cette banque de données de l'automobile commence alors à collecter les expériences de son conducteur et de l'automobile et à les utiliser pour améliorer la réponse. Cela correspond à l'effet Ambrogio. Nous avons travaillé sur le phénomène de l'anti-gravité, nous savons tous qu'une personne ne flotte pas dans

il desiderio del cliente, questo è il vero lusso. Non è un orologio d'oro, ma è il tempo il lusso di oggi. I cambiamenti tecnologici stanno alterando il mondo visibile trasformando gli oggetti in digitale. Sto cercando di entrare in questo nuovo mondo e qual è il frutto di questa ricerca ? Dialogos, una vettura dinamica ideata cercando di riconquistare con orgoglio il passato, proiettato verso il futuro con tecnologie avanzatissime. Allora questo salotto di casa è il modo di viaggiare con la nuova eleganza, con l'interfaccia, ovvero la realtà virtuale dove posso vedere la strada e non avere più incidenti e avere informazioni dove voglio, quando voglio, come voglio. Quando il veicolo è senza benzina, il conducente incomincia ad avere fame: un miscuglio tra uomo e macchina che sta diventando una realtà. Allora, questa banca dati dell'automobile comincia a raccogliere esperienze tra il suo conducente e l'automobile ed usarlo per migliorare la risposta. Questo è l'effetto Ambrogio. Abbiamo lavorato sul fenomeno dell'antigravità, sappiamo tutti che la gente non galleggia nello spazio però c'è oggi questo design trend in cui vorrebbero dare più leggerezza e non poltrone spesse così. Ecco la vettura fatta tutta in schizzi con i miei ragazzi, ecco i prototipi e queste sono le vetture scelte con il nuovo look a cuneo rovesciato, anzi che avere Alfa Romeo con sedere alto e muso basso, questa famosa spinta da dietro, un pushing. Questo ha fatto una lunga scuola: muso alto, elegante e coda bassa e la vettura è come se galleggiasse sul boulevard, non più aggressiva ma elitaria. Interni elegantissimi, molto mediterranea. E questa è la vettura finale, presentata al salone di Torino nel '98, molto acclamata dai lancisti e non solo. Finalmente una Lancia che sembra una Lancia! Un'Aurelia del 2000. Una vettura elitaria italiana che merita molta fiducia.

not know him, he is a Ferrero Rocher ad. Real luxury is being able to anticipate the desire of customers. Luxury today is time, not a gold watch. Technological changes are visibly changing the world, transforming objects into digitals. I am trying to enter this new world, and what is the outcome of this search?

Dialogos, a dynamic car created to reconquer the past with pride, projected into the future with very advanced technology. So, this living room is the way to travel with a new sophistication, with the interface, or virtual reality, where I can see the road and not have an accident and have information where I want it, how I want it. If the car is empty, the driver becomes hungry: a cross between man and machine that is becoming a reality.

So, this automobile database is starting to gather the experiences that occur between the driver and the automobile and uses it to improve the response. This is the Ambrogio effect. We worked on the phenomenon, anti-gravity, we all know that people do not float in space but the design trend today is to create more lightness and not thick armchairs like this.

Here are sketches of the car created with my boys, these are the prototypes and these are the cars selected with the new inverted wedge look, instead of having the Alfa Romeo with a high seat and low nose, this famous push from the back, a pushing. This took a lot of studying: high, elegant nose and low tail and the car looks as though it is floating in the street, no longer aggressive but elitist. Very elegant interiors, very Mediterranean.

This is the last car, introduced at the Turin Salon in 1999, and very well received by not only Lancia enthusiasts. At last a Lancia that looks like a Lancia! An Aurelia from 2000. An elite Italian car that deserves a lot of loyalty.



l'espace mais il existe aujourd'hui cette tendance du design qui vise à conférer plus de légèreté et non pas des sièges aussi épais.

Voici l'ébauche du véhicule réalisée avec mes collaborateurs, les prototypes et les véhicules choisis avec le nouveau look de forme "renversée", plutôt que d'avoir une Alfa Romeo avec la partie postérieure haute et le nez bas, voici une brillante poussée de l'arrière, un véritable "pushing". Ce concept a fait une longue école: nez haut, élégant et arrière bas : c'est comme si la voiture flottait sur le boulevard, non plus agressive mais élitaire. Intérieurs d'une élégance extrême, très méditerranéenne.

Et voici la voiture finale, présentée au salon de Turin en 98', très acclamée par les amateurs de Lancia mais pas uniquement. Finalement une Lancia qui ressemble à une Lancia! Une Aurelia de l'an 2000. Une voiture d'élite italienne digne de confiance.

Autres photos... Dialogos a fait le tour des salons européens pour recueillir l'approbation du monde entier. De retour à la maison, j'ai décidé de transformer ce rêve, cette pièce en fibres de verre en réalité. C'est ainsi que Dialogos est devenu Thesis. Les difficultés se sont surtout situées au niveau du packaging, de l'ingénierie, des coûts mais nous sommes parvenus à conserver l'essence de Dialogos, dans la tentative de transformer cet orgueil italien en voiture à mettre sur la route. Avec des intérieurs très lumineux, "chatoyants", des matériaux précieux comme le magnésium, le bois et le cuir. Le made in Italy-Italian design saute à l'œil. (photo) Nous avons présenté la voiture avec Rodolfo Gaffino au Pape pour le Jubilé en la redessinant sur la base de ses exigences. Il s'agit d'une Thesis Limousine, la voici devant la Basilique Saint-Pierre, à Rome. L'effigie papale brodée en or, intérieur en

Altre foto... Allora, Dialogos ha fatto il giro dei saloni europei per raccogliere consensi in tutto il mondo. Tornato a casa ho deciso di trasformare questo sogno, che è un pezzo di vetroresina in realtà. Ho trasformato Dialogos in Thesis. Le difficoltà sono soprattutto nel packaging, ingegneria, costi ma siamo riusciti a mantenere l'essenza di Dialogos, per cercare di avere questo orgoglio italiano trasformato in vettura da mettere in strada. Con interni molto luminosi, molto solari, con materiali pregiati come magnesio, legno, pelle. Risulta subito chiaro il made in Italy-Italian design.

(foto) Abbiamo presentato la vettura con Rodolfo Gaffino al Papa per il giubileo disegnandola per ogni sua esigenza. Si tratta di una Thesis Limousine, eccola davanti a S.Pietro. L'effigie papale ricamata in oro, interni in alcantara, con sostegni ideali per le persone anziane. La vettura è stata costruita da Bertone. Ecco la versione matematica, abbiamo aggiunto 8 cm in altezza e 80 cm in larghezza. Una cosa simpatica, abbiamo fatto un giro per misurare il solito percorso che fa il Papa, e abbiamo dovuto cambiare il taglio delle porte perché quando parcheggia davanti al suo ascensore c'è un pilastro che interferiva con l'apertura della portiera. Il pilastro ha 500 anni! Allora abbiamo dovuto spostare la porta, addirittura abbiamo cambiato il design per l'architettura del Papa.

Ecco un frontale dell'Aurelia, oggi è in giro per tutta Europa quindi la conoscete fin troppo bene ed è inutile spiegare qual'era il suo aspetto all'epoca. Con questo volevo ringraziare di avermi dato l'occasione di parlare e presentare del patrimonio passato e cercare di rientrare nell'autenticità della nostra marca e portare questa autenticità nel nostro prodotto sulle strade d'oggi, per saporire il passato con il futuro e penso che noi che lavoriamo nel

Other photos ... so, the Dialogos traveled around the salons of Europe to global acclaim. Once it arrived home, I decided to transform this dream, which is really a piece of fiberglass. I transformed the Dialogos into the Thesis. The problems are really in the packaging, the engineering and the costs but we managed to maintain the essence of the Dialogos, to try to have this Italian pride transformed into a car to put on the road. With very luminous, sunny interiors and quality materials such as magnesium, wood, leather. You can immediately see the Made in Italy design.

(photo) We presented the car with Rodolfo Gaffino to the Pope for the jubilee, having designed it to meet his every need. It was a Thesis Limousine, here it is in front of the San Pietro. The papal likeness embroidered in gold, Alcantara interiors, with the appropriate supports for older people. The car was built by Bertone. This is the mathematic version, we added 8 cm to the height and 80 cm to the width. Another nice thing that we did was that we took it for a spin to measure the usual journey that the Pope makes. We had to change the size of the doors because when he parks in front of his elevator, there is a pillar that interfered with the door opening. The pillar is 500 years old! So we had to move the door, indeed, we changed the design to accommodate the Pope's architecture.

Here is a front view of the Aurelia, it is now traveling all over Europe so you are all very familiar with it and there is no point in explaining what it looked like at the time.

With this I would like to thank you for giving me the opportunity to talk about and present the heritage of the past and try to recreate the authenticity of our mark and bring the authenticity of our product to the roads today, to marry the past with the future, and I

alcantara, avec des soutiens spéciaux pour les personnes âgées. La voiture a été construite par Bertone. Voici la version mathématique, nous avons ajouté 8 cm en hauteur et 80 cm en largeur. Une note sympathique: nous avons essayé la voiture pour calculer le parcours habituel du Pape et nous avons dû changer la forme des portes car l'emplacement de parking devant son ascenseur présentait un pilier qui entravait l'ouverture de la portière. Le pilier a bien 500 ans! Nous avons dû déplacer la portière, et même changer le design pour l'architecture du Pape. Voici un nez de l'Aurelia, aujourd'hui présent dans toute l'Europe. Vous le connaissez déjà très bien et il est inutile d'expliquer quel était son aspect à l'époque.

Je désire vous remercier de m'avoir donné la parole et m'avoir permis de vous présenter le patrimoine du passé, de tenter de rentrer dans l'authenticité de notre marque, porter cette authenticité de notre produit sur les routes d'aujourd'hui, pour marier le passé au futur que nous nous devons de connaître, nous qui travaillons dans le secteur.

Je vous remercie de votre attention et j'espère vous revoir bientôt.

settore oggi abbiamo il dovere di conoscere innanzitutto. Grazie per il vostro ascolto, spero di rivedervi molto presto.

believe that those of us who are working in the sector today should know it more than anybody.
Thank you for your attention and I hope to see you all again very soon.

L'AUTOMOBILE, ART VÉRITABLE

L'AUTOMOBILE, VERA ARTE

THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM

Tom Tjaarda, US - Designer

L'automobile est un ensemble complexe de pièces mécaniques, destiné à créer une habitation humaine ayant comme objectif premier le transport de personnes de façon sûre et pratique. Au cours du temps, cependant, ce moyen de transport est également devenu un objet de beauté et de passion. L'aspect esthétique de la carrosserie a connu un important développement à tel point qu'il suscite un intérêt hors du commun dans l'histoire de son évolution. Aujourd'hui, lorsque l'on achète une voiture, une attention toute particulière et une grande importance sont accordées à son aspect esthétique.

Trois éléments fondamentaux de base sont nécessaires à la conception de la carrosserie d'une voiture : concept, forme et proportions. Le concept ou thème de la carrosserie se transforme en un ensemble de volumes qui doivent s'harmoniser afin de former un "tout". La superficie ne doit être ni trop gonflée, ni trop fine, les lignes et les arêtes doivent exprimer la tension, elles ne doivent pas être plates ou faibles. Les masses des formes doivent avoir un rapport entre elles pour ne pas heurter ou créer des interférences visuelles. Tous les volumes, les formes, les superficies doivent être en symbiose entre eux et c'est ainsi qu'au final, on obtient un objet fascinant et durable dans le temps. Donc, le sens des proportions est le secret qui attire notre attention sur une voiture belle et intéressante. Au fil du temps, si les proportions sont bien respectées, une belle voiture reste belle pour toujours, même si elle n'est pas en phase avec les progrès technologiques actuels.

Dans les années '50 et '60, un designer de carrosseries automobiles était appelé styliste. Ce "métier" était né aux États-Unis durant les années trente, auprès de General Motors, sous le nom de Art

L'automobile è un complesso insieme di parti meccaniche atto a creare un'abitazione umana avente come primo obiettivo il trasporto di persone in modo comodo e sicuro. Nel tempo, però, questo mezzo di trasporto è diventato anche un oggetto di bellezza e di passione. L'aspetto estetico della carrozzeria ha avuto uno sviluppo importante a tal punto da suscitare un non comune interesse nella sua storia di evoluzione, oggi quando si acquista una macchina si presta molta attenzione ed importanza al suo aspetto estetico.

Tre sono gli elementi fondamentali dai quali si deve partire per disegnare la carrozzeria di una macchina: concetto, forma e proporzione. Il concetto o tema della carrozzeria si trasforma in un insieme di volumi i quali devono armonizzare tra loro per formare un "tutt'uno". La superficie non deve essere né troppo gonfia né troppo scarna, le linee e gli spigoli devono esprimere tensione, non devono essere fiacchi e deboli. Le masse delle forme devono avere qualche relazione fra loro per non urtare o creare strane interferenze visive. Tutti i volumi, le forme, le superfici devono essere in sintonia fra loro e quando così avviene il risultato che si ottiene è un oggetto affascinante e durevole nel tempo. Quindi il senso della proporzione è il segreto che attira la nostra attenzione su una bella ed interessante macchina. A lungo andare se le proporzioni sono ben riuscite una bella macchina rimane tale per sempre, anche se non in linea con i progressi tecnologici attuali.

Negli anni '50 e '60 un designer di carrozzeria di auto era denominato stilista, il "mestiere" era nato negli Stati Uniti durante gli anni trenta, presso la General Motors con il nome Art and Color Section presso il quale, appunto, lavoravano gli stilisti. Col trascorrere del tempo, però, gli stilisti di auto sono diventati un po' troppo "spregiudicati" perché indirizzavano la

The automobile is a complex ensemble of mechanical parts suitable for human habitation whose main purpose is to transport people comfortably and safely. Over time, however, this means of transport has also become an object of beauty and passion. The esthetic appearance of the body has evolved to the extent that it has kindled an unusual interest in the history of its evolution and today, when we buy a car, we pay a great deal of attention and place importance on its esthetic appeal.

There are three basic elements involved in designing the body of a car: the concept, shape and proportion. The concept, or theme, of the body is transformed into an ensemble of volumes that must be in harmony with each other to form a "whole". The surface should not be too fat or too thin, the lines and corners must be tight, not slack or weak. The volumes of the shapes must have some connection to each other to avoid being in conflict or creating strange visual interference. All the volumes, shapes and surfaces must be in harmony with each other and when this happens, it results in a fascinating and durable object. The sense of proportion is therefore the secret that draws our attention to a beautiful and interesting car. In the long term, if the proportions are successful, a beautiful car remains as such forever, even if it is not in line with current technological progress.

In the fifties and sixties, a car designer was called a stylist. The "profession" originated in the United States during the thirties at General Motors and was known as the Art and Color Section, which was precisely where the stylists worked. Over time, however, car stylists became a little too "unprincipled" because their activities were directed purely on designing fake decorations such as putting chrome everywhere, fins and wings only to grab



and Color Section où travaillaient justement les stylistes. Au fil du temps, cependant, les stylistes automobiles sont devenus un peu trop "libertins" parce que leur activité avait pour seul objectif de dessiner des motifs feints dans le but de placer du chrome partout, ailerons et ailes uniquement afin de capter l'attention, créer des formes bizarres, peu fonctionnelles, desquelles le public détournait son attention, bref des stylistes superficiels et considérés comme bien peu professionnels. Même les célèbres écoles et universités de design automobile aux États-Unis dirigeaient leurs élèves vers une recherche constante de styles nouveaux, de concepts même excentriques, comme le voulaient les industries automobiles américaines : peu de culture, beaucoup d'idées.

Il était donc temps de modifier l'aspect professionnel du styliste automobile, de faire en sorte que ce professionnel soit beaucoup plus impliqué dans la partie technique et architecturale du projet automobile : c'est de là que serait né le vrai designer. Cependant, comme c'est souvent le cas, cette attitude a été un peu trop poussée à l'excès car pour créer une voiture bien réussie, il faut que le concepteur associe la partie conceptuelle et technique, activité première d'un designer, à la sensibilité d'un artiste afin d'harmoniser l'ensemble, obtenir donc un sens de la proportion, qui fait de ce professionnel un styliste ! C'est le juste milieu qui assure un parfait équilibre entre designer et styliste ! Étrangement, les célèbres universités de design automobile ne proposent aucun cours destiné à l'étude et à la théorie des proportions. Bon nombre de cours, pendant les quatre années d'études, sont consacrés à l'art de dessiner avec crayon et papier, et aujourd'hui, avec l'utilisation de l'ordinateur pour obtenir un parfait rendu, à la conception et à la

loro attività con il solo obiettivo di disegnare motivi fasulli quali collocare cromo dappertutto, pinne e ali solo per carpire l'attenzione, creare forme strane, poco funzionali dalle quali il pubblico ben presto allontanava l'attenzione, insomma stilisti superficiali e non considerati molto professionali. Anche le note scuole e università di car design negli Stati Uniti indirizzavano i loro allievi verso una costante ricerca di nuovi stili, concetti anche eccentrici, come volevano le industrie automobilistiche americane: poca cultura, tante idee.

Quindi era ora di cambiare l'aspetto professionale dello stilista di auto, far sì che il professionista fosse maggiormente coinvolto nella parte tecnica e architettonica del progetto auto: da questo sarebbe nato il vero designer.

Tuttavia, come spesso accade, anche questo atteggiamento è stato un po' troppo portato all'eccesso perché per creare una macchina ben riuscita occorre che il progettista accosti la parte concettuale e tecnica, attività primaria di un designer, alla sensibilità di un artista per armonizzare l'insieme, avere quindi il senso della proporzione, dote questa che fa del professionista uno stilista. Questo è l'ago della bilancia che garantisce il giusto equilibrio fra designer e stilista! Stranamente le note università di car design non hanno nessun corso dedicato allo studio ed alla teoria della proporzione. Molti corsi nei loro quattro anni di studio sono dedicati all'arte di disegnare con carta e matita e oggi con l'uso di computer per fare rendering, alla progettazione e alla costruzione di modelli in scala. Tutto questo a fronte della mancanza di una materia che tocca il soggetto: la teoria della proporzione.

Quando ho studiato architettura presso l'Università del Michigan, il corso di storia dalla Grecia

attention, create strange shapes that were not very functional and which the public soon ignored. They were in fact superficial stylists who were not considered very professional. Even the famous car design schools and universities in the United States directed their students toward a constant search for new styles, eccentric concepts even, to satisfy the American automobile industry: very little culture but lots of ideas.

It was time to change the professional aspect of the car stylist, to involve them more in the technical and architectural part of automobile engineering, which gave rise to the true designer. Nevertheless, as often happens, even this approach got a bit too carried away because in order to create a successful machine, the designer must approach the conceptual and technical part, the main activity of a designer, with the sensibility of an artist to harmonize everything, and thus the sense of proportion, which is the gift that makes the practitioner a designer. This is the needle on the scale that provides the right balance between designer and stylist!

Oddly enough, the well-known automobile design schools do not offer any courses dedicated to the study and theory of proportion. Many four-year courses are devoted to the art of designing with paper and pencil and now with computers to do the rendering, and of designing and constructing scale models. All this, but nothing that touches on the topic of the theory of proportion.

When I studied architecture at the University of Michigan, the Greek history course included a huge explanation on the visual adjustments used by the Greek architects when they constructed their most important building, the Parthenon. This is a very linear building but strangely enough there is not a straight line in the entire building. For example, the

construction de modèles à échelle réduite. Tout cela, sans une matière essentielle au sujet : la théorie des proportions.

Quand j'ai étudié l'architecture à l'Université du Michigan, le cours d'histoire de la Grèce comprenait une vaste explication sur les corrections visuelles utilisées par les architectes grecs quand ceux-ci réalisèrent leur construction la plus importante : le Parthénon. C'est une construction très linéaire, mais étrangement, il n'y a pas une seule ligne droite dans tout l'édifice. Par exemple, la ligne du sol du côté long est 12 cm plus haute au milieu par rapport aux angles et 6 cm plus haute au centre du côté court. Parce que, s'il avait été droit, le sol aurait donné l'impression visuelle d'être "penché", ainsi courbé vers le haut, il semble droit ! Les colonnes sont courbées, non droites, cette courbe que l'on appelle "enthesis", doit exprimer la courbure destinée à supporter le poids du toit. Si elle était trop courbée, elle semblerait céder sous le poids. Si elle était trop droite, elle semblerait faible. Les colonnes sur l'angle ont un diamètre supérieur parce que visuellement, elles doivent soutenir les deux façades, elles donnent même l'impression de devoir soutenir plus de choses. Elles sont également légèrement plus rapprochées des colonnes de côté. Il y a ensuite le célèbre "rectangle d'or", qui est le rapport exact entre la longueur et la largeur du plan. L'étude de ces dispositifs est véritablement fascinante. Pratiquement sans formules, ils donnent à chaque édifice sa juste proportion et valeur dans le temps. Et l'on s'aperçoit combien la culture grecque était avancée il y a plus de deux mille cinq cents ans. Naturellement, les théories des proportions utilisées pour le Parthénon ne sont pas directement applicables à notre design automobile. Cependant, celles-ci nous apprennent que chaque objet, concept

comprendeva una vasta spiegazione sulle correzioni visive usate dagli architetti greci quando realizzarono la loro più importante costruzione: il Partenone. È questa un'edificazione molto lineare, ma stranamente non c'è una linea dritta in tutto l'edificio, ad esempio la linea del pavimento del lato lungo del perimetro è di 12 cm. più alta in centro rispetto agli angoli e di 6 cm. più alta in centro sul lato corto. Questo perché se fosse stato dritto il pavimento visivamente avrebbe dato l'impressione di essere "imbarcato", così, curvato in su, appare dritto! Le colonne hanno una curva, non sono dritte, questa curva, che si chiama "enthesis", deve esprimere il giusto inarcamento in tensione atto a sopportare il peso del tetto, se troppo curva sembrerebbe cedere sotto il peso, se troppo dritta apparirebbe debole. Le colonne sull'angolo hanno un diametro superiore perché visivamente devono sostenere le due facciate, addirittura danno l'impressione che debbano sopportare più cose e sono anche leggermente più vicine alle colonne poste a fianco. C'è poi il famoso "rettangolo d'oro", esso è la giusta relazione fra lunghezza e larghezza della pianta. È veramente affascinante lo studio di questi accorgimenti che, quasi senza formule, danno ad ogni edificio la loro giusta proporzione e valore nel tempo. E qui ci si rende conto di quanto fosse avanzata la cultura greca ben duemilacinquecento anni fa. Naturalmente le teorie proporzionali usate per il Partenone non sono applicabili direttamente per il nostro car design, tuttavia queste ci insegnano che ogni oggetto, concetto o forma ha la sua giusta proporzione e soprattutto quelle teorie ci dimostrano lo spirito che un designer dovrebbe perseguire con sensibilità ed attenzione per ottenere una piacevole riuscita della sua creazione.



line of the floor on the long side of the perimeter is 12 cm higher in the middle than at the corners and 6 cm higher in the middle on the short side. This is because if the floor had been straight, it would visually have given the impression that it was "warped", and so by curving up, it looks straight! The columns are curved, they are not straight, and this curve, which is called "enthesis", must show the right amount of curvature that is capable of supporting the weight of the roof. If it is too curved, it would appear to give way under the weight, and if it is too straight, it would look weak. The columns at the corner have a greater diameter because visually they must support two facades, indeed, they give the impression that they must support several things and they are also slightly closer to the columns at the side. Then there is the famous "golden rectangle", which has a perfect ratio between the length and the width. It is truly fascinating to study these devices, which, almost without any formulas, give each building its true proportion and value over time. And here we realize just how advanced Greek culture was 2,500 years ago.

Obviously, the theories of proportion used for the Parthenon are not directly applicable to our car design, however, they teach us that every object, concept or shape has its true proportion and most of all, these theories show us the spirit that a designer should pursue with the sensibility and care to obtain a pleasingly successful creation.

At the end of the fifties, Italian manufacturers such as Pinin Farina, Bertone and Touring di Milano, were attentive and sensitive to the proportions and surfaces of their automobiles, especially the custom cars. For this reason, Turin became the epicenter of automobile design. This is what fed my desire to come to Italy, precisely to work in this environment,



ou forme, a son exacte proportion et surtout ces théories nous enseignent l'esprit qu'un designer devrait suivre avec sensibilité et attention afin d'obtenir une réussite plaisante de sa création. À la fin des années cinquante, les carrossiers italiens tels que Pinin Farina, Bertone et Touring de Milan, consacraient une attention et une sensibilité aux proportions et aux superficies de leur voiture, surtout pour les hors-série. C'est pour cette raison que Turin est devenue l'épicentre du design automobile. C'est ce qui a motivé mon désir de me rendre en Italie, pour travailler dans cet environnement. Ainsi, je suis parvenu à faire un stage d'un an à la Carrozzeria Ghia, ou du moins c'était ce que je croyais, objectif qui s'est prolongé pendant plus de quarante ans ! En travaillant ensuite pour Pininfarina, j'ai également eu la possibilité de participer à la création de nombreuses voitures, et de travailler avec Monsieur Martinengo, directeur du département Style. Les cycles d'élaboration étaient plus longs dans les années soixante et il fallait beaucoup de temps avant qu'un design particulier ou un mascarone à échelle réelle soit approuvé par Battista Pininfarina. Chaque détail devait être parfait, même l'angle du tuyau d'échappement ! J'ai très vite appris pourquoi le nom Pininfarina avait une renommée mondiale. Pour lui ainsi que pour tous ses collaborateurs, l'automobile était une véritable œuvre d'art. Il n'était satisfait que lorsque, après des mois de travail, les formes et les proportions respectaient une précision parfaite. Un jour, il est arrivé que le mascarone d'une voiture fût trop "gonflé". De l'avis de Battista Pininfarina, il fallait alléger les flancs de 5-6 millimètres. Pour si peu, au garage, tout fut laissé en l'état et effectivement, le maître ne s'aperçut de rien. Quand le mascarone fut

Alla fine degli anni cinquanta le carrozziere italiane quali Pinin Farina, Bertone e Touring di Milano dimostravano attenzione e sensibilità per le proporzioni e per le superfici della loro macchina, soprattutto per le fuoriserie. Torino divenne per questo ragione l'epicentro del design automobilistico. Era questo il motivo che alimentava il mio desiderio di venire in Italia, proprio per lavorare in questo ambiente, così sono riuscito a fare uno stage per un anno alla Carrozzeria Ghia, per lo meno la motivazione era questa, obiettivo che si è protratto per più di quarant'anni! Lavorando poi per Pininfarina ho avuto anche la possibilità di partecipare alla creazione di tante macchine e di lavorare con il Signore Martinengo, direttore del reparto stile. I cicli di lavorazione erano più lunghi negli anni sessanta e moltissimo tempo trascorreva prima che un particolare design o mascherone in scala vera fosse approvato da Battista Pininfarina, ogni particolare doveva essere perfetto, anche l'angolo del tubo di scarico! Ho imparato molto presto perché il nome Pininfarina fosse così famoso nel mondo. Per lui e per tutti i suoi collaboratori l'automobile era una vera opera d'arte. Egli era soddisfatto solo quando, dopo mesi di lavoro, le forme e la proporzione rasentavano la precisione. Capì una volta in cui il mascherone di una vettura si presentasse un po' troppo "gonfio", secondo il parere di Battista Pininfarina occorreva snellire i fianchi di 5-6 millimetri. Per così poco in officina lasciarono tutto come era ed effettivamente il maestro non si accorse di nulla. Quando il mascherone venne trasformato in lamiera Pininfarina si scusò dicendo che era "ancora" troppo gonfio, doveva essere snellito il fianco di 4-5 millimetri!! Questa volta venne fatto proprio così. Ogni nazione ha la propria cultura e la propria

and this is how I was able to do an internship for one year at Carrozzeria Ghia, at least this was the intention, which ended up lasting more than forty years! When I worked later for Pininfarina, I was able to participate in the creation of many cars and to work with Mr. Martinengo, director of the style department. Production cycles were longer in the sixties and it took a long time before Battista Pininfarina approved a particular design or a true scale model, every detail had to be perfect, down to the angle of the exhaust pipe! I very quickly learned why the Pininfarina name was so famous throughout the world. For him and for all his coworkers the automobile was a true work of art. He was satisfied only when, after months of work, the shapes and the proportion were within a hair's breadth of precision. Once, the template of a car was a little too "fat" according to Battista Pininfarina, and we had to slim down the sides by 5-6 millimeters. The workshop decided to leave it as it was for such a small amount, and in fact the maestro did not notice a thing. When the template was turned into sheet metal, Pininfarina said he was sorry but that it was "still" too fat and the side had to be slimmed by 4-5 millimeters! This time it was done. Every country has its own culture and traditions that influence not only architectural design but also industrial design and of course automobile design. In Germany, cars are robust and solid, imposing, but also elegant in many cases. In Japan, they are constantly looking for concepts, ideas, and styles to find the right "trend" of the moment. In Japanese design, proportion is considered as a set of elements to be evaluated such as length, width, height, spoilers at the front and the back. Talking about the relationship between volumes, lines, curves and



Concept
pour form
et proportion

Concetto
di forma
e proporzione

Concept
form and
proportions

transformé en tôle, Pininfarina s'excusa en disant qu'il était "encore" trop gonflé et qu'il devait être allégé de 4-5 millimètres !! Cette fois, ce fut fait. Chaque nation a sa propre culture et sa propre tradition qui influencent le design non seulement architectural, mais également industriel, et naturellement automobile. En Allemagne, les voitures sont robustes et massives, imposantes, mais souvent raffinées. Au Japon, il y a une recherche continue de concepts, d'idées, de motifs concernant le style pour trouver la "tendance" exacte du moment. Pour le design japonais, les proportions sont des éléments à évaluer tels la longueur, la largeur, la hauteur, les saillies avant et arrière, parler de rapport entre masses, lignes, courbes et arêtes constitue un vague argument, quasiment irréal. En revanche, en Italie, l'esprit inné et l'influence des anciennes cultures du bassin méditerranéen ont influencé le culte de la sensibilité des formes et des proportions délicates, c'est pourquoi le succès de son design automobile s'est étendu et a été apprécié dans le monde entier. Il existe donc un vrai sens artistique dans l'automobile. Toutefois, comme il peut arriver que certaines peintures ou sculptures ne soient pas réussies et que seules quelques créations peuvent être considérées comme des chefs d'œuvre, il en va de même pour l'automobile. Dans ce sens, il est très important qu'un designer, s'il rêve de créer un design important en trois dimensions, doit être non seulement un "car designer", mais également un styliste, sensible au délicat aspect artistique des formes. Heureusement, ils ont été nombreux, de grand talent, à y parvenir et nous leur devons le mérite d'avoir créé "la fascination" de l'automobile.

tradizione le quali influenzano il design non solo architettonico, ma anche il design industriale e naturalmente automobilistico. In Germania le macchine sono robuste e massicce, imponenti, però in tanti casi raffinate. In Giappone vi è una continua ricerca di concetti, di idee, di motivi riguardanti lo stile per trovare il giusto "trend" del momento. Per il design giapponese la proporzione è intesa come elementi da valutare quali lunghezza, larghezza, altezza, sbalzi davanti e dietro, parlare di relazione tra masse, linee, curvature e spigoli costituisce un argomento vago e quasi irreal. In Italia invece l'innato spirito e l'influenza delle antiche culture del bacino mediterraneo hanno suggestionato il culto della sensibilità delle forme e delle delicate proporzioni, per questo la fama del suo design automobilistico si è espanso ed è stato apprezzato in tutto il mondo.

Quindi esiste un vero lato artistico dell'automobile, tuttavia, come può accadere che taluni dipinti o sculture non siano riusciti e solo alcune creazioni si possano considerare capolavori, così accade anche per l'automobile. In questo senso è molto importante che un designer se sogna di creare un importante design in tre dimensioni deve essere non soltanto un "car designer", ma anche uno stilista, sensibile al delicato aspetto artistico delle forme. In tanti, fortunatamente, dotati di un buon talento, ci sono riusciti e a loro dobbiamo il merito di avere creato "il fascino" per l'automobile.

angles is a vague and almost unreal topic. In Italy, however, the innate spirit and influence of the ancient, Mediterranean cultures have influenced the cult of sensibility of form and delicate proportions, which is why the fame of its automobile design has spread and is appreciated throughout the world. There is therefore a real artistic side to the automobile, however, just as some paintings or sculptures do not succeed and only a few creations can be considered works of art, so it happens with automobiles too. In this sense, it is very important that if a designer wants to create an important design in three dimensions, he must not only be a "car designer" but also a stylist, sensitive to the delicate artistic aspect of form. Many designers who have this gift have succeeded and we owe them the credit that they have created the "fascination" for the automobile.



.2



L'AUTOMOBILE, ART VERITABLE

L'AUTOMOBILE, VERA ARTE

THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM

Lorenzo Ramaciotti, IT - PDG et Directeur Général Pininfarina Ricerca e Sviluppo Spa

Bonjour à tout le monde. Probablement parce que je suis italien, et j'ai grandi dans un certain environnement culturel, j'ai toujours pensé que l'atmosphère qu'on pouvait respirer à l'intérieur de Pininfarina était semblable à celle des ateliers de la Renaissance. Un atelier de la Renaissance, où s'affirmaient des nouveaux talents, en suivant les conseils d'un maître expert, Mike Robinson a parlé de ses collaborateurs qui sont devenus des dessinateurs d' haut niveau, où les connaissances se transmettaient de personne à personne et de génération à génération sans le besoin d'une préparation formelle et où des compétences différents étaient utilisés pour rejoindre un dessein commun. Si on pense à une fresque, par exemple, on verra que à cette fresque travaillaient des garçons, qui préparaient les couleurs, des maçons, qui travaillaient les crépis, des apprentis, qui préparaient les fours, des élèves qui délimitaient les figures du contour et le maître, qui faisait les figures centrales et les visages. La fresque était le résultat d'un travail de coopération, tout l'atelier travaillait pour un dessein commun que à la fin devenait un chef-d'œuvre. Une autre similitude comme celle de l'atelier de la Renaissance, c'était la figure d'un commanditaire.

Aujourd'hui en dessinant des voitures nous avons une commande, qui peut arriver de l'intérieur de l'entreprise dans laquelle on travaille, de la direction, du bureau de marketing et d'autres bureaux, ou comme dans le cas d'une entreprise comme la nôtre, caractérisée par des conseillers ou des dessinateurs indépendants, (la commande peut arriver) d'une maison d'automobile. Aussi dans la Renaissance la présence d'un commanditaire était très importante ; il pouvait être un riche donateur, qui voulait offrir un tableau à une église, ou le prieur

Buongiorno a tutti. Io che sono italiano e sono stato allevato in un certo ambiente culturale, ho sempre trovato che l'atmosfera che si respirava in Pininfarina fosse simile a quella delle botteghe del Rinascimento. Una bottega rinascimentale dove, sotto la guida di un maestro esperto si affermavano nuovi talents. Ha citato poc'anzi Mike Robinson i suoi giovani collaboratori che sono diventati dei designer di grande livello, dove il sapere passava in modo continuo da una persona all'altra e da una generazione all'altra senza bisogno di una preparazione e dove competenze diverse concorrevano ad un risultato comune. Se pensate ad un affresco per esempio, vi lavoravano dei garzoni che preparavano i colori, dei muratori che stendevano gli intonaci, gli apprendisti che preparavano i fondi e gli allievi che delineavano le figure di contorno e il maestro che poi faceva le figure centrali e i visi. Era quindi il risultato di un lavoro di gruppo, tutta la bottega lavorava per un lavoro comune che alla fine era un'opera d'arte. Un'altra similitudine con le botteghe rinascimentali era la presenza della figura di un committente. Noi oggi disegnando automobili abbiamo una committenza che può essere interna all'azienda, la direzione, il marketing e quant'altro, oppure come nel nostro caso, di consulenti di designer indipendenti. Ebbene nel Rinascimento la figura del committente era molto ben presente. Committente che poteva essere o un ricco donatore che voleva donare un quadro a d una chiesa, o il priore di un convento oppure il papa o un regnante. Con questo committente l'artista doveva rispettare un contratto scritto che definiva i tempi di esecuzione di un lavoro, i contenuti del lavoro e anche numero e tipo delle figure che dovevano comparire dentro la tela e accadeva, anche non di rado, che il contratto non

Good morning to everybody. I rather, as an Italian, having grown up in a certain cultural environment, have always found the atmosphere at Pininfarina's like that of a Renaissance workshop. A Renaissance workshop where, under the guidance of an expert maestro, new talents made a name for themselves. A little while ago, Mike Robinson mentioned his young assistants who became top level designers, where knowledge was continually passed from one person to another and from one generation to the next without the need for training and where different skills were pooled to achieve a shared result. If you think of a fresco for example, you have the errand boys who prepared the colours, the builders doing the plastering, the apprentices preparing the base and the pupils who delineated the lateral figures and the maestro who then painted the central figures and faces. It was therefore the result of group work, the entire workshop worked towards a common goal which was, in the end, a work of art. Another similarity with renaissance workshops was the presence of the figure of the client. Today when we design automobiles we have a client who may be inside the company, the management, marketing or whatever else, or, as in our case, the consultants of independent designers. Well then, in the Renaissance the figure of the client was very common. A Client who could be either a rich donor who wished to donate a painting to a church, or the prior of a monastery or the pope or a sovereign. With this client the artist had to respect a written contract which established the time of execution of the work, the contents of the work and also the number and type of figures which were to appear in the painting and it happened not infrequently, that the contract was not honoured either because the painter went away and left the painting unfinished or

d'un couvent ou le pape ou un régnaant. L'artiste devait respecter avec le commanditaire un contrat écrit, qui établissait le temps d'exécution du travail, les contenus du travail et le numéro et le type des figures qui devaient être dans le tableau. Il se passait aussi que le contrat n'était pas respecté, ce peut être parce que le peintre partait et ne finissait pas son travail, ou parce que le travail n'était pas accepté par le commanditaire, et il en demandait un autre selon ses goûts. Tout le monde sait que le retable de Caravaggio à l'intérieur de Santa Maria del Popolo est le résultat d'une seconde peinture, parce que la première n'avait pas été acceptée par le commanditaire. Ce qui a toujours conditionné l'évaluation de la créativité a été sa finalité. Quand la finalité était de type fonctionnel l'évaluation a toujours été d'un niveau inférieur. Au XIVe siècle il y avait une distinction entre les arts les plus importants, la peinture, la sculpture et la poésie et les arts moins importants comme la création des bijoux, de la céramique et le travail des métaux qui avaient des implications pratiques. Je vais faire un éclaircissement sur les arts moins importants à faire avec les armureries. Au Moyen Âge il y avait la construction des armures, qui étaient des moyens de guerre, mais qui étaient aussi des vrais chefs-d'œuvre. Si quelqu'un entre vous a visité des armureries aura vu des créations qui comprenaient dans un seul objet, la technique, la fonctionnalité et l'esthétique et j'ai toujours pensé d'être, comme carrossier, l'héritier des travailleurs d'armures du XVe et XVIe siècle. A ce temps là il y avait déjà des écoles d'esthétique : une armure fabriquée à Milan ou Brescia où il y avait les meilleures écoles pour travailleurs d'armures et une armure fabriquée en Allemagne, même si elles étaient destinées à la même utilisation, elles avaient des formes et des

venisse onorato, perché magari il pittore partiva e lasciava il lavoro non finito, oppure che venisse contestato. Il committente a lavoro finito diceva che non gli piaceva e ne chiedeva un altro. Sapete tutti che la pala del Caravaggio in Santa Maria del Popolo è una seconda pittura di una prima stesura, che non era stata accettata dal committente. Quello che ha sempre condizionato la valutazione dell'atto creativo è stato un po' la sua finalità. Quando la finalità era di tipo funzionale la valutazione è sempre stata di livello inferiore. Nel XIV sec. c'era una distinzione fra le arti maggiori, la pittura, la scultura, la poesia, e le arti minori come la gioielleria, la ceramica, la lavorazione dei metalli. Un inciso che faccio riguardo queste arti minori riguarda l'armatura. Nel medioevo venivano costruite delle armature che erano, ahimè, degli oggetti bellici, ma che erano anche delle opere d'arte. Se qualcuno di voi ha visitato delle armerie ha visto degli oggetti che integravano in uno solo la tecnica, la funzione e anche l'estetica. Diciamo che da un certo punto di vista mi sono sempre sentito, come carrozziere l'erede degli armaioli del XV/XVI sec. Oltretutto già allora erano presenti delle chiare scuole estetiche. Un'armatura costruita a Milano o Brescia, dove erano i più famosi armaioli italiani, e un'armatura costruita in Germania, pur essendo sostanzialmente destinate a soddisfare lo stesso uso, avevano forme e trattamenti del metallo assolutamente diversi. Quelle italiane erano più floreali, più leggere, quelle tedesche più solide, più pesanti. Più o meno come sono le nostre automobili e le automobili tedesche. I grandi geni del Rinascimento, Brunelleschi, Leonardo, Leon Battista Alberti, sapevano comunque andare oltre la divisione fra Arti maggiori e Arti minori, in quanto progettando le loro opere sapevano anche progettare i congegni. Erano degli artisti e dei

that it was disputed. The client said that he did not like the work when it was finished and asked for another. You all know that Caravaggio's altarpiece in Santa Maria del Popolo is the second painting of a first draft which had not been accepted by the client. Something which has always conditioned the evaluation of a creative act is its purpose. When the purpose was functional the evaluation was always lower. In the XIV century there was a distinction between the greater arts of painting, sculpture and poetry and the lesser arts such as jewellery, ceramics and metalwork. A parenthesis I would like to open about these lesser arts regards armoury. In the Middle Ages sets of armour were made which were, certainly, war objects but also works of art. If any of you have visited the armouries you will certainly have seen objects which integrated technique, function and aesthetics in a single piece. Let's say that from a certain point of view I have always seen myself as a coachbuilder as in some way heir of the XV/XVI century armourers. Above all, even then there already existed distinct schools of aesthetics. A suit of armour made in Milan or in Brescia, where the most famous Italian armourers resided and one made in Germany, despite being essentially destined for the same purpose, used totally different systems for shaping and treating the metal. The Italian armour was more floral, lighter while the German armour was more solid and heavier. Rather like our automobiles and the German automobiles. The great renaissance masters, Brunelleschi, Leonardo, Leon Battista Alberti, succeeded however in overcoming the division between the Greater and Lesser arts inasmuch as when designing their works they also knew how to design the mechanisms. They were artists and technicians. Brunelleschi designed the dome of

traitements des métaux qu'étaient complètement différents : celles qui venaient de l'Italie étaient plus décorées, plus floréales et plus légères et celles de l'Allemagne étaient plus solides et plus lourdes, plus au moins comme les voitures qu'on fabrique en Italie et celles fabriquées en Allemagne. Les grands génies de la Renaissance, Brunelleschi, Leonardo et Leon Battista Alberti, ils savaient surmonter la barrière entre les arts les plus importants et les arts moins importants, puisque en projetant leur œuvres, ils savaient aussi projeter les mécanismes ; ils étaient des artistes et des techniciens. Brunelleschi a projeté la coupole de Santa Maria del Fiore et les instruments qu'étaient nécessaires pour la construire, parce que à son temps il n'y avait pas des instruments prêts pour faire ce type de construction et il les a dessinés lui-même. Leonardo fut peintre, sculpteur et poète, mais il fut aussi un ingénieur ; il a préparé des projets fonctionnels, c'est-à-dire que l'homme de la Renaissance a incorporé tous les aspects de l'art, ceux qui étaient plus abstraits et métaphysiques et ceux plus physiques. Aujourd'hui, au XXIe siècle, c'est encore plus difficile de dire ce que l'art est ou n'est pas. Nos parking sont pas des musées en plein air, c'est-à-dire que les voitures que sont là garées ne sont pas des œuvres d'art, mais je peut pas aussi trouver l'art, et ça c'est une des mes manques, dans ceux musées où on peut trouver des œuvres d'art contemporaine. Ici à Turin nous avons un très beau musée d'art contemporaine dans le château de Rivoli, et en toute sincérité, une œuvre de Catelan ou une performance de Vanessa Beecroft, je les trouve moins artistique que toutes les voitures exposées au musée de l'automobile de Turin. En sachant que un des aspects que souvent sont cités quand on parle du design des voitures c'est le marketing, la présence invasive du marketing, je

tecnici. Brunelleschi progettò la cupola di Santa Maria del Fiore e anche le apparecchiature per costruirla perché all'epoca non esistevano apparecchiature disponibili che consentissero di fare quella costruzione. Leonardo fu pittore, scultore, poeta e fu anche un ingegnere, fece anche degli oggetti di tipo funzionale. L'uomo rinascimentale integrò tutti gli aspetti dell'arte, da quelli più astratti e metafisici e quelli più fisici. Credo che oggi nel XXI sec. sia ancora più difficile dire che cosa è arte e che cosa non lo è. Forse i nostri parcheggi non sono dei musei a cielo aperto nel senso che le automobili che ci sono parcheggiate non sono opere d'arte, però non riesco – e questo è senz'altro un mio limite culturale – a trovare l'arte nelle gallerie e nei musei d'arte contemporanea. Qui a Torino abbiamo il Castello di Rivoli e francamente un'opera di Cattelan, o una performance di Vanessa Beecroft le trovo meno artistiche di tutte le opere del Museo dell'Automobile. Ricordo che al di là di queste valutazioni si sta facendo strada un apprezzamento del design da parte di istituzioni del mondo della cultura. Ricordo che al MOMA di New York c'è una collezione permanente di design e che la Triennale di Milano sta allestendo un'esposizione permanente sul design italiano. Non sto qui a lamentarmi come designer automobilistico della valutazione di diverso peso che il designer automobilistico ha rispetto ad altri, perché esula dal contesto, però una cosa che volevo rilevare è che la percezione dei designer nella società moderna, anche se non siamo parificati a degli artisti veri, sta crescendo e ha raggiunto un'indiscutibile dignità. Dico sempre quando parlo di automobili che oggi i testimonial delle aziende automobilistiche, oltre agli

Santa Maria del Fiore and the equipment to build it since at that time the equipment needed for a construction of that type did not exist. Leonardo was a painter, sculptor, poet and was also an engineer, he also made working objects. Renaissance man brought together all the aspects of art, from the more abstract and metaphysical to the more physical. I think that today, in the XXI century it's even more difficult to say what is art and what isn't. Perhaps our car parks are not open-air museums in the sense that the cars parked there are not works of art, but I cannot - and this is certainly a personal cultural lack - find art in the modern art museums and galleries. Here in Turin we have the Castello di Rivoli and quite frankly I find a work by Cattelan or a performance by Vanessa Beecroft much less artistic than all the works in the Automobile Museum. I would also point that these comments aside, there is an increasing appreciation of design by cultural institutions worldwide. At the MOMA in New York there is a permanent design collection and the Milan Triennial is setting up a permanent exhibition on Italian design. I'm not here as an automobile designer to complain of the different weight attributed to the automobile designer compared to others because it would be out of place, but something I did want to point out is that the perception of the designer in modern society is growing, even though we're not seen as on the same level as real artists, and has achieved an unarguable dignity. I always say when I'm talking about automobiles that today the testimonials of the car manufacturers are, as well as the managing directors, the chairmen and the top ranking executives, essentially the chief designers.



voudrais savoir combien fort est la présence du marketing pour l'évaluation des œuvres contemporaines. Il faut de tout façon reconnaître qu'au-delà de ces évaluations, on est en train de voir le développement et appréciations du design de la partie des institutions du monde de la culture. Je vous rappelle que dans le Musée d'Art Contemporain de New York il y a une collection permanente de design et que la "Triennale" de Milan est en train d'alestir un musée permanent du design italien. Je suis pas ici pour me lamenter comme dessinateur de voitures de l'évaluation du niveau d'importance que le design d'automobile peut avoir par rapport aux autres, parce que ça sort du contexte, mais une chose que je voulais remarquer c'était que la perception des dessinateurs dans la société moderne, même si nous ne sommes pas considérés comme des vrais artistes, est en train de grandir et a rejoint une indiscutable dignité. Je dis toujours, quand je parle de voitures, que les personnages testimoniales des entreprises d'automobile, outre que les administrateurs délégués, les présidents et les personnes qui sont au sommet de l'entreprise, sont les chefs dessinateurs. Personnes comme Leckymann ou Chris Bangle sont ceux qui parlent au public et qui soutiennent la visibilité de leur marque. Vous m'excuseriez si je suis en train de donner plus d'importance à la carrosserie, même si je sais bien que le même jugement de forme et contenu on peut l'appliquer à ce que une foi était appelée une belle mécanique. La mécanique d'une Bugatti, d'une Bamfrey mérite la même évaluation de contenu artistique qu'une carrosserie. Dans mon travail je cherche à créer des formes qui donnent des émotions, et je cherche à projeter des voitures qui ne durent pas une seule saison, mais qui continuent à transmettre ces

amministratori delegati, ai presidenti, alle persone di vertice, sono essenzialmente i chief designer. Penso che mi scusiate se do la prevalenza alla parte carrozzeria, anche se sono perfettamente conscio che lo stesso giudizio di forma e contenuto si può applicare a quella che una volta si chiamava una bella macchina. La meccanica o di una Maserati quella di una Bentley sono meritevoli della stessa valutazione di contenuto artistico di una carrozzeria. Nel mio lavoro cerco di creare forme che trasmettano emozioni, di fare delle automobili che non durino una sola stagione, ma che continuino a trasmettere queste emozioni nel tempo. A volte le macchine che facciamo sembrano poco di oggi, ma riviste dopo qualche anno continuano ad avere il fascino e la bellezza che avevano quando sono uscite. Lo faccio guardando al futuro perché noi lavoriamo con un anticipo di tre anni rispetto a quello che succede sulla strada, cercando di anticipare, di innovare, di creare delle sorprese, di fare degli oggetti inattesi, però lo faccio anche sapendo di avere alle spalle un passato importante. Conoscere le grandi automobili del passato, sapere che esistono capolavori che ci fanno emozionare ancora oggi, la cui bellezza ha attraversato il tempo, mi da le motivazioni per il futuro, per far parte di quel processo continuo che è la storia dell'automobile, e magari immodestamente partecipare a scriverne alcune pagine. Le opere d'arte ci parlano e ci emozionano a distanza di secoli. L'automobile è giovane, ha poco più di 100 anni, ma sa mantenere emozioni che attraversano il tempo come una scultura o come un'architettura. E visto che siamo in Italia e che ho iniziato il percorso citando le botteghe del Rinascimento, concludo il mio intervento con un verso di Filippo Tommaso Martinetti, autore del manifesto futurista che scrisse

I'm sure you'll forgive me if I give precedence to the coachwork, even though I'm perfectly well aware that the same may be said of the form and contents of what was once called a beautiful car. The mechanics of a Maserati or a Bentley are worthy of the same assessment of artistic contents as the coachwork. In my work I try to create forms which transmit emotion, to make automobiles which don't last just one season but which continue to transmit these emotions over time. Sometimes the cars we make don't look very contemporary but looking at them again after a few years they still have the charm and beauty they had when they first came out. I do so looking towards the future because we work three years ahead of what's happening on the road, trying to anticipate, to innovate, to create surprise, to make unexpected objects, but I also do it knowing that I have an important past behind me. A familiarity with the great automobiles of the past, the knowledge that masterpieces exist which still take our breath away today, the beauty of which has travelled through time, motivates me for the future, to be part of that continual process which is the history of the motor car, and perhaps immodestly, help to write some of the pages. Works of art speak to us and move us even centuries later. The automobile is young, little more than 100 years old, but it knows how to hold on to emotions that move through time like a sculpture or piece of architecture. And seeing as we're in Italy and that I began by speaking of the Renaissance workshops, I'd like to end my contribution with a verse by Filippo Tommaso Martinetti, the author of the futurist manifesto who wrote: "Un'automobile ruggente che sembra correre sulla mitraglia è più bella della Vittoria di

émotions pour plus de temps. Par foi les voitures que nous faisons semblent celles du passé, mais si on les regarde d'ici à quelque temps elles continuent à avoir le même charme et la même beauté qu'elles avaient quand elles sortaient sur le marché. Je fais ça en regardant au futur, parce que nous travaillons avec une avancement d'environ trois ans par rapport à ce qu'il se passe sur les routes, en cherchant d'anticiper, de s'innover, de créer des surprises, de faire des objets inattendus. Mais je fais ça en sachant d'avoir beaucoup d'expérience. Connaître les grandes voitures du passé, savoir qu'il y a des chefs-d'œuvre qui nous font émotionner encore aujourd'hui, laquelle beauté à traversée la barrière du temps, ça donne moi les motivations pour dessiner le futur, les motivations pour faire parti de ce procès continu, que c'est l'histoire de l'automobile, et aussi, prétentieusement, pouvoir en écrire quelque page. Les œuvres d'art nous parlent et nous émotionnent depuis plusieurs de siècles. L'histoire de l'automobile est très jeune, elle a peu plus que cent ans, mais elle sait donner des émotions qui traversent le temps, comme une sculpture ou comme une architecture. Etant donné que nous sommes en Italie et que j'ai commencer à parler des atelier de la Renaissance, je termine mon discours avec les mots d'un autre italien, Filippo Tommaso Marinetti, auteur du Manifeste du Futurisme qui écrit "une voiture rugissant, qui semble courir sur une mitraille, est plus belle que la victoire de Samotracia".

Merci.

"Un'automobile ruggente che sembra correre sulla mitraglia è più bella della Vittoria di Samotracia".

Grazie.

Samotracia"(A roaring automobile running on the mitraille is better than the Victory of Samotracia.)

Thank you.





L'AUTOMOBILE, ART VÉRITABLE

L'AUTOMOBILE, VERA ARTE

THE AUTOMOBILE, A TRUE ART FORM

Claude Lobo, FR - Ancien Directeur du Design Ford

Je voudrais tout d'abord vous remercier de m'avoir invité : c'est pour moi un honneur. J'aimerais également remercier les organisateurs du concours de Bergerac où sont exposées de magnifiques voitures. Et si je risque d'être aujourd'hui politiquement incorrect, veuillez m'en excuser d'avance.

Mes collègues ont été, selon moi, bien trop modestes et n'ont pas voulu se considérer comme des artistes, sans doute parce qu'ils sont encore actifs dans le secteur. Pour ma part, je ne travaille plus, donc je me sens libre de dire tout ce qui me plaît. Je crois donc que le styliste ou le designer ou quel que soit le nom qu'on lui donne, est un artiste.

D'aucuns diront qu'il y en a de meilleurs ou de moins bons ou de moins mauvais, mais c'est la même chose dans tous les domaines artistiques. Je pense que le design automobile, la création d'un produit, la réalisation d'une sculpture ont la même valeur et le même potentiel. Tous méritent le même respect que l'on porte à une sculpture en marbre, à une belle peinture, à une oeuvre musicale, lyrique ou cinématographique.

Si l'on expose tous les croquis, les dessins, les modèles sculptés par les artistes, comme déjà mentionné, l'on peut voir qu'il ne s'agit pas là du travail d'une seule personne : en général, il y a un maître, un chef, un manager, le chef d'atelier et il y a tous ses collègues qui façonnent les détails. L'oeuvre principale est créée par une équipe. Ce n'est plus comme par le passé, lorsque l'on achetait un châssis de voiture et qu'on l'envoyait chez un maître carrossier qui créait une voiture magnifique, admirée dans tous les concours.

De nos jours, nous sommes obligés de travailler pour la communauté (je refuse d'utiliser le mot « masse » qui a une connotation trop péjorative) afin que tout le

Per prima cosa vi ringrazio d'avermi invitato, è un onore per me, ma altrettanto per gli organizzatori del concorso di Bergerac dove si accolgono delle bellissime vetture e se rischio forse oggi di non essere politicamente corretto, me ne scuso in anticipo.

I miei colleghi, secondo me, sono stati di gran lunga troppo modesti e non hanno voluto considerarsi come degli artisti, forse perché sono ancora in attività, ma io non lavoro più e dunque mi sento libero di dire un po' ciò che voglio, e credo che lo stilista o il designer o come lo si voglia chiamare, sia un artista. Si potrà dire che ne esistono di migliori o meno buoni o meno cattivi, ma è la stessa cosa in tutte le arti. Penso che il design automobilistico, la creazione di un prodotto, la realizzazione di una scultura abbiano il medesimo valore ed il medesimo potenziale e meritino il medesimo rispetto che si porta ad una scultura in marmo, ad un bel quadro, ad una creazione musicale, ad un'opera o ad un lavoro cinematografico.

Se si espongono tutti gli schizzi, le viste, i modelli scolpiti da artisti, come si diceva poco fa, si vede che non è il lavoro di una sola persona: in generale c'è un maestro, un capo, un manager, il capo dello studio e ci sono tutti i suoi colleghi che scolpiscono i dettagli. L'opera principale è creata da una squadra. Non è più come una volta, quando la gente acquistava un telaio di vettura e lo mandava da un maestro carrozziere che creava una vettura magnifica ammirata in tutti i concorsi.

Attualmente siamo obbligati a lavorare per la comunità (non voglio dire per la massa che è un'espressione troppo peggiorativa) affinché tutti possano approfittare del nostro lavoro a prezzi molto ragionevoli e vi sono anche delle vetture molto care, delle vetture di lusso nel corso della loro carriera, ed

First of all I'd like to thank you for having invited me, it is an honour for me but also for the organisers of the Bergerac competition which attracts beautiful vehicles and if I fail to be politically correct today, I apologise in advance.

In my opinion my colleagues have been far too modest and have not wished to see themselves as artists, perhaps because they're still working, but I have retired and so I feel free to say more or less what I think, which is that a designer or however you want to call him or her is an artist.

One might say that better, or worse ones exist but it's the same in all the arts. I think that automobile design, the creation of a product and the realisation of a sculpture have the same worth and the same potential and deserve the same respect one would have for a marble sculpture, a great painting, a musical composition or a cinematographic work. If you look at all the sketches, views and models sculpted by artists, as we said earlier, you can see that it is not the work of a single person: in general there's a maestro, a chief, a manager, the studio director and all his colleagues who sculpt the details. The main work is created by a team. It's not like it used to be when people bought a car chassis and brought it to a master coachbuilder who created a magnificent vehicle which was admired at all the competitions.

Now we are forced to work for the community (I don't want to say the masses which is too pejorative a term), so that everyone can benefit from our work at very reasonable prices and there are also very expensive cars, luxury cars in the course of their career, and there's also the vehicle let's say which doesn't sell very well but which is still a work of art. It's a circulating sculpture, which will be mobile and, I believe, stir emotions in people through its



monde puisse profiter de notre travail à des prix abordables. Il y a également des voitures très chères, des voitures de luxe ; ainsi que des voitures qui seront vendues à bas prix. Quoi qu'il en soit, il s'agira toujours d'une œuvre d'art. C'est une sculpture en mouvement, qui sera mobile et dont l'aspect, je le crois, provoquera des émotions.

L'art automobile est véritablement un art. Je crois qu'il est nécessaire de parvenir à le comprendre et d'avoir le courage de l'affirmer parce qu'en fin de comptes, c'est notre travail qui est exposé, non pas pour le plaisir, mais chez un concessionnaire. Je me rappelle, sauf erreur, qu'une voiture de Pininfarina est exposée au Musée d'art moderne de New York: c'est une œuvre d'art. À Cologne, il existe un sculpteur de marbre qui crée également des voitures.

À l'instar des organisateurs des concours d'élégance de Bergerac, j'ai essayé de créer, avec l'aide de mes collègues, un pont culturel entre le passé, le présent et l'avenir. Nous y présentons des voitures d'époque de diverses catégories, des voitures authentiques – nous prêtons une très grande attention à cet aspect – et avec mes collègues encore en activité, artistes de concept car, nous parvenons à faire quelque chose. Rien ne se perd, rien ne se détruit et tout se transforme: c'est dans cette voie que nous devons continuer.

esiste anche la vettura che sarà venduta poco, ma si tratta pur sempre di un'opera d'arte. E' una scultura circolante, che sarà mobile e, credo, provocherà delle emozioni alla gente attraverso il suo aspetto. Quella dell'automobile è davvero un'arte. Credo che sia necessario arrivare a capirlo ed avere il coraggio di affermarlo, perché, in fin dei conti, è il nostro lavoro che è in esposizione, non per divertimento, ma presso un concessionario. Mi sembra di ricordare correttamente, se non sbaglio, che ci sia una vettura di Pininfarina nel Museo d'arte moderna di New York: è un'opera d'arte. A Colonia credo che ci sia uno scultore in marmo che fa anche delle automobili. Al pari degli organizzatori dei concorsi d'eleganza di Bergerac, ho cercato di creare, grazie ai miei colleghi, un ponte culturale fra il passato, il presente e l'avvenire; laggiù presentiamo delle vetture d'epoca di diverse categorie, delle vetture popolari, assolutamente autentiche – prestiamo moltissima attenzione a questo aspetto – e con i miei colleghi che sono ancora in attività, artisti di concept car, riusciamo a fare qualcosa.

Nulla si perde, nulla si distrugge e tutto si trasforma: penso che dobbiamo continuare così.

appearance.

I think one has to comprehend this and have the courage to affirm it, because, at the end of the day, it's our work which is on show, not for entertainment but in a showroom.

I seem to recall, if I'm not mistaken, that there's a Pininfarina car in the Museum of Modern Art in New York: it's a work of art. In Cologne I believe there's a sculptor in marble and he did also some cars. On an equal footing with the organisers of the style competitions in Bergerac I have tried to create, thanks to my colleagues, a cultural bridge between the past, present and future. There we present vintage cars of various categories, popular cars, absolutely authentic – we pay a lot of attention to this aspect – and with my colleagues who are still working, artists of concept cars, we manage to do something.

Nothing is lost, nothing is destroyed and everything is transformed: I think that's the way we should continue.



Claude Lobo





.3

L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL, MEMOIRE INDUSTRIELLE

L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE E MEMORIA INDUSTRIALE
THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE AND INDUSTRIAL MEMORY

.3



**Automotoclub
Storico
Italiano**





.3



L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL, MEMOIRE INDUSTRIELLE

L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE E MEMORIA INDUSTRIALE THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE AND INDUSTRIAL MEMORY

Thomas Franck, DE - Responsable Audi Tradition

Bonjour, Mesdames et Messieurs, et merci de m'avoir invité à ce Forum FIVA. C'est la première fois que je participe et c'est un grand honneur pour moi, c'est pourje désire remercier également mes collègues de Mercedes, BMW et Porsche.

Je suis le responsable du Département Audi Tradition, ce qui implique que mon travail porte sur le passé et peut-être vous le savez déjà, ou peut-être pas, mais Audi a une grande gamme et une grande histoire, et notre travail n'est pas du tout facile. Il y a 6 divisions :Audi, DKW, Horch et Wanderer, Auto Union et NSU. Notre histoire commence il y a 131 ans et nous pensons qu'il est très important de travailler sur notre passé. Notre histoire est très récente par rapport à celle de nos amis de Stuttgart et de Monaco; elle commence en 1998, auparavant nous n'avions que deux sociétés appelées Auto Union et NSU MBH, qui s'occupaient du marketing et des licences. Notre histoire a servi à montrer au public, et à tous ceux qui sont intéressés à Audi, à l'origine de notre marque et ce que nous avons réalisé dans le passé jusqu'au aujourd'hui. Il est important, comme j'ai déjà dit, de démontrer la tradition d'Audi en relation, par exemple, au marché Japonais. Ils produisent des voitures comme Lexus, à Infinity ou à Aqua, reconductibles aux marques officielles de Toyota, Nissan et Honda.

Ces marques n'ont pas remporté un grand succès en Europe, peut-être parce qu'elles n'ont pas d'histoire ici. Elles sont très bien accueillies par le marché américain, ce sont des autos de grosse cylindrée, au prix contenu, et elles représentent une bonne moyenne entre les voitures de luxe japonaises et celles allemandes. C'est pour cette raison que nous travaillons actuellement sur ce point et cela depuis désormais 6 ans, d'autre part depuis 4 ans nous avons également un musée appelé Museum Mobile,

Buongiorno, Signore e signori, e grazie per avermi invitato a questo Forum FIVA. È la prima volta che partecipo ed è per me un grande onore, e per ciò ringraziare anche i miei colleghi di Mercedes, BMW e Porsche.

Dirigo il Dipartimento Audi Tradition, il che significa che lavoriamo sul nostro passato e forse già lo sapete, o forse no, abbiamo una vasta gamma ed una grande storia, ed il nostro lavoro non è per nulla semplice. Ci sono 6 divisioni: Audi, DKW, Horch e Wanderer, Auto Union e NSU.

Abbiamo 131 anni di storia e pensiamo sia molto importante lavorare su questo nostro passato. Non dimenticate il fatto che nel passato non avevamo né un museo, né tanto meno questo dipartimento.

La storia del nostro dipartimento della tradizione è molto recente rispetto a quella dei nostri amici di Stoccarda e Monaco. Fondato nel 1998, precedentemente esistevano solo due società chiamate Auto Union e NSU MBH, che si occupavano del settore marketing e delle autorizzazioni.

La nostra storia ci è servita per spiegare al pubblico, e a tutti coloro che sono interessati al marchio Audi, le origini del nostro marchio e cosa è stato fatto fino ad ora.

È importante, come è stato detto anche prima, dimostrare la tradizione di Audi relativamente, per esempio, al mercato Giapponese. Loro producono auto quali Lexus, alla Infinity o alla Aqua, riconducibili ai marchi ufficiali di Toyota, Nissan e Honda. Questi nomi non hanno avuto un grande successo in Europa, forse perché non hanno una loro storia in Europa. Per il mercato americano vanno bene, sono auto di grossa cilindrata, dal prezzo contenuto e rappresentano una buona via di mezzo tra le auto di lusso giapponesi e tedesche.

Per questo motivo stiamo lavorando su questo punto

Good morning, ladies and gentlemen, thank you very much for inviting me here to this FIVA forum. It's the first time that I'm here and it's a big highlight for me to be here and I thank I'm also here for my colleagues from Mercedes, BMW and Porsche.

I am responsible for the department of Audi Tradition, which means we work on the heritage, and probably you know or probably you don't know, we have a big history and a very long history and it's got difficult. There are 6 different brands: Audi, DKW, Horch, Wanderer and we have also Auto Union and NSU. We have 131 years of tradition and we think it's very important to work on the subject. Probably you remember that in the past we hadn't have a museum and we had not this department.

Our Tradition department is very young compared to our friends in Stuttgart and Munich. Our tradition is very young compared to our friends in Stuttgart and Munich. It was founded in 1998 and before we had only two small societies called Auto Union GmbH and NSU GmbH, these two small societies were responsible for marketing and licensing. But Audi Tradition works to show to the public and to the people that are interested in the brand of Audi, where our brand comes from and what we did in the past. It's important, as somebody said before, to show the tradition of Audi in comparison to the Japan.

They are carmakers if you think for example of Lexus, Infinity and Acura, the luxury brands of Toyota, Nissan and Honda. These brands had no big success in Europe, probably because they have no heritage in Europe. For America they're ok, they're big size cars, very low price and a mixture between Japanese and German luxury cars. So we worked on Audi Tradition for 6 years and we have for 4 years now a museum, called Museum Mobile: there are about 60 cars and 30 cycles and bikes exhibited. So when we're looking



à Koeln, où sont exposées environ 60 autos et 30 motos et motocyclettes. Quand nous cherchons de nouvelles voitures, c'est-à-dire des voitures d'époque pour notre collection, - Audi a environ 300 autos et 150 motos -, nous essayons de trouver avant tout, et je pense que c'est aujourd'hui le vrai sujet, des voitures originales et authentiques, qui n'ont pas subi de modifications, ni du châssis ni de la carrosserie.

Derrière moi se trouvent des photos de voitures toutes Originales. Beaucoup de voitures vintage Audi, ont disparu après la Deuxième Guerre Mondiale, en particulier celles appartenant à Auto Union puisque on sait que toutes les usines d'Auto Union étaient situées en Allemagne de l'Est, elles furent toutes détruites et un grand nombre de pièces, y compris des voitures entières, disparurent en Russie. Suite à ça nous n'avions aucune possibilité, contrairement aux collègues de Stuttgart, de sauvegarder les voitures de courses d'Auto Union, tandis que la Mercedes étant en Allemagne de l'Ouest ne rencontra pas ce type de problèmes.

Voici maintenant des photos d'autos qui font partie de la collection de notre musée ou de celle des courses, qui probablement donneront une idée de la différence entre ce que nous avons réalisé dans le passé et ce que nous ferons dans le futur.

Derrière moi vous pouvez voir une Horch 670, toutes les parties de cette voiture sont exposées dans notre Musée Mobile; c'est une automobile originale.

Elle fut produite en 58 unités seulement. C'est un lien avec le passé, l'auto de 1932 comparée avec l'Audi A8 d'aujourd'hui, et ça démontre que Audi produisait des voitures de luxe il y a plus de 70 ans. C'était la voiture la plus grosse de Horch pendant les ans '30, période pendant laquelle Horch était le premier producteur du marché automobile, en construisant

da ormai 6 anni e da 4 abbiamo anche un museo chiamato Museum Mobile, a Koeln, dove sono esposte circa 60 auto e 30 moto e motocicli. Quando cerchiamo nuove auto, il che significa auto d'epoca per la nostra collezione, - Audi ha circa 300 auto e 150 moto -, cerchiamo di trovare prima di tutto, e penso che questo sia il vero argomento di oggi, auto originali e autentiche, che non abbiano subito modifiche, sia nel telaio che nella carrozzeria. Ho qui dietro di me delle foto di auto tutte originali. Molte delle auto stile vintage Audi sono scomparse dopo la Seconda Guerra Mondiale, in particolare quelle appartenenti all'Auto Union poiché si sa che tutti gli stabilimenti di Auto Union erano situate nella Germania dell'est, vennero tutte distrutte e molte parti, le auto in particolar modo, sparirono in Russia. E per questa ragione che non avevamo alcuna possibilità, diversamente dai colleghi di Stoccarda, di salvare le auto da corsa di Auto Union, mentre gli stabilimenti Mercedes erano nella Germania dell'ovest, per cui non ebbero lo stesso tipo di problema.

Qui abbiamo delle foto di auto che abbiamo nella collezione del nostro museo o nelle corse, che probabilmente daranno un'idea della differenza tra ciò che abbiamo fatto nel passato e ciò che faremo in futuro.

Dietro di me vedete una Horch 670, abbiamo tutti i dettagli di questa macchina esposta nel nostro Museum Mobile; è un'automobile originale. Fu prodotta in sole 58 unità. È un vero legame con il passato, l'auto del 1932 confrontata con l'Audi A8 di oggi che dimostra che Audi produceva auto di lusso già oltre 70 anni fa. Questa era l'auto più grande della Horch degli anni '30, quando la Horch stessa era leader sul mercato, costruendo auto di lusso ed avendo il 50% delle porzioni di mercato.

L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL, MEMOIRE INDUSTRIELLE L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE E MEMORIA INDUSTRIALE THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE AND INDUSTRIAL MEMORY

Thomas Franck, DE - Responsable Audi Tradition

for new cars, which means old cars for our collection, - Audi has about 300 cars and 150 motorcycles -, we try to find at first, and this is the subject today I think, original cars and authentic cars, which have no changes on chassis and body.

I have behind me some pictures of cars which are all Original. We saw in the past of Audi, especially in Auto Union side, there's a lot of cars which disappeared after World War II. All the factories from Auto Union in the past have been situated in Eastern Germany, so they were all destroyed and most of the parts, especially the cars, were disappeared in Russia. So we had no chance unlike our colleagues from Stuttgart to save our Auto Union race cars. Mercedes was situated in Western Germany so they had no such a problem as we had.

I show you some pictures of cars which we have in our collection in the museum or in the running museum which we have also to make what we did in the past, and we'll probably do in the future. Behind me, this Horch 670. This car is exhibited in our museum Mobile and it's an original car. It was made only in 58 units. This is a link from the past, the car from 1932 to Audi A8 from today which shows that Audi produced luxury cars over 70 years. So this was the biggest car from Horch in the 30s when Horch was a market share leader, built luxury cars and had more than many 50% of the market share.

The next picture shows a car, which is not in all its details an original car. I bought this car myself 5 years ago at an auction in America, it's another Horch 670 but there are some parts which are not original, so some technical parts, for example the radiator and some part of the engine, but it runs well.

The next photo shows a Wanderer Streamline

des voitures de luxe et possédant 50% des parts du marché. La photo suivante montre une voiture dont toutes les parties ne sont originales. Moi-même j'ai acheté cette auto il y a cinq ans lors d'une vente aux enchères aux Etats-Unis. On parle à nouveau d'une Horch 670 mais quelque-unes de ses pièces ne sont pas originales comme le radiateur et quelques pièces du moteur, mais elle marche bien. La prochaine photo montre une Wanderer Skreemline Special du 1938, une des autos qui participa au Rallye Rome – Lièges en 1938 et en 1939. Ce n'est pas une voiture originale, mais nous l'avons reproduite pour montrer au public ces merveilleuses voitures de courses. Nous les avons déjà exposées et faites marcher lors de nombreux événements comme celui de Rome à Lièges, Ennstal Classic et Silvretto Classic. Ces autos disparurent complètement avant la Deuxième Guerre Mondiale, comme je l'ai dit auparavant, et ont été à jamais perdues. Ce sont toutefois des autos si importantes pour nous, pour Audi, qu'il y a trois ans nous avons décidé de les reconstruire et de montrer au public comme nous construisons les voitures de course. Le moteur W24, le support de la boîte de vitesses et le châssis sont originaux, mais la carrosserie est nouvelle, reconstruite seulement à partir de photographies, étant donné que nous n'avons pas de dessins et fut construite en Allemagne de l'Est. Nous avons participé cette année au Rallye Rome – Lièges: nous devons faire 2500 km en 7 jours et nous les avons fait, mais ma voiture a lâché à cause de quelques problèmes au moteur; mais deux voitures sont arrivées à Rome et le public est resté stupéfié. Voici le châssis original de la W24 de 1938, le moteur aussi est original, mais la carrosserie est neuve, il est donc important de souligner qu'il ne s'agit pas d'une auto

La foto seguente mostra un'auto che non è originale in tutte le sue parti. Io stesso ho acquistato quest'auto cinque anni fa ad un'asta in America, si tratta nuovamente di una Horch 670 ma alcune parti tecniche non sono originali, come il radiatore e alcune componenti del motore, ma funziona bene. La prossima foto mostra una Wanderer Streamline Special. È un'auto che abbiamo riprodotto negli ultimi tre anni, un'auto che ha origine nel 1938, una delle auto che partecipò al Rally Roma – Liegi nel '38 e nel '39. Non è un'originale, ma ne abbiamo fatto tre repliche per mostrare al pubblico queste meravigliose auto da corsa. Le abbiamo già esposte e fatte marciare a numerosi eventi come la Roma-Liegi, Ennstal Classic e Silvretto Classic. Queste auto sparirono completamente, come ho già detto, prima della Seconda Guerra Mondiale, e sono andate perse per sempre. Sono tuttavia delle auto così importanti per noi, per l'Audi, che tre anni fa abbiamo deciso di ricostruirle e di mostrare al pubblico come costruiamo le auto da corsa. Il motore W24, il supporto del cambio e il telaio sono gli originali degli anni '30, ma la carrozzeria è nuova, ricostruita solamente da fotografie, visto che non abbiamo disegni e fu costruita nella Germania dell'est. Abbiamo partecipato quest'anno al Rally Roma – Liegi: dovevamo fare 2500 km in 7 giorni e li abbiamo fatti, a parte la mia auto che ha ceduto a causa di alcuni problemi al motore a circa 30 km da Roma; ma almeno due auto sono arrivate a Roma ed il pubblico è rimasto molto colpito. Questo è il telaio originale della W24 del '38, anche il motore è originale, ma la carrozzeria è nuova, per cui è importante sottolineare che non si tratta di un'auto originale. È una cosa che abbiamo in comune con i nostri amici della BMW, che hanno avuto la stessa situazione con la Mille Miglia 328 coupé, che sono



Special. This is a new car which we reproduced in the last three years, a car from 1938, one of the cars which participated in the Rome-Liège rally in '38 and '39. It's not original but we did 3 replicas to show these fantastic race cars to the public. We drove them already at different events, e.g. Liège-Rome-Liège, Ennstal Classic and Silvretto Classic. These cars all disappeared with World War II and are lost forever. But these are such important cars for us, for Audi, that we decided 3 years ago to rebuilt them and to show out to the public how we made also race cars, the W24 engine, the gear box and the chassis are original from the 30's but the body is new, it was made only from photographs. We had no drawings and was built in Eastern Germany. We participated this year in Rome-Liège rally and we had 2500 km to do in 7 days and we did it except my car due to engine problems 30 km from Rome. But at least 2 cars arrived to Rome and the public was very impressed. So this is the original chassis from '38 of the W24 car, the engine as well is original but the body is made new, but it's important to say again that it's not an original car. And we have the same subject also with our friends from BMW, they have had the same situation with the Mille Miglia 328 coupé, which they finally bought two years ago but before they had replica to show to the public. For the heritage is the only thing a factory can do to show lost cars to the public. The Auto Union's cars, as I said before, were disappeared or lost but this is original, a Type D, a '38 car which was driven by Nuvolari. We show it every year at the Gran Premio Nuvolari, where we are main sponsor. This car was found in Russia after 10 years of research from Mr. Paul Karassik and we bought it as the only remaining we know so



originale.

C'est une chose que nous avons en commun avec nos amis de BMW, qui ont connu la même situation avec la "Mille Miglia 328 Coupé", qu'ils ont réussi finalement à acheter il y a deux ans, tandis qu'auparavant ils n'avaient que des copies à montrer au public. C'est le seul moyen qu'un constructeur a pour montrer au public les voitures qui ont été perdues.

Les automobiles d'Auto Union, comme je l'ai dit auparavant, disparurent ou furent perdues, mais celle-ci est une auto originale, une Type D, de 1938, conduite par Nuvolari. Nous l'exposons tous les ans au Grand Prix Nuvolari, dont nous sommes les principaux sponsors. Elle fut trouvée en Russie après 10 ans de recherche par M. Paul Karassik et nous l'avons achetée parce qu'il semble que c'est la seule auto de 1938 encore existante. Celle-ci est originale, nous avons des détails, vous pouvez voir le moteur, le compresseur, la puissance de 420 chevaux.

Nous utilisons également ces voitures pour des expositions; nous conduisons nos autos lors d'expositions et non lors de compétitions, à la différence d'autres producteurs, comme par exemple Bentley. Nous devons en avoir soin et leur prêter une particulière attention. Seuls nos pilotes peuvent les conduire, ce sont des pilotes professionnels, c'est pour ça que nous devons toujours leur rappeler "s'il vous plait, sachez que vous conduisez une voiture très ancienne", comme cela ils vont vite mais pas aussi vite que les pilotes de Bentley. La Type C Streamline de Auto Union est une copie fidèle à 100%, il serait intéressant d'ouvrir un débat pour identifier les différences entre une reproduction exacte et une auto reconstruite.

Nous avons pensé qu'il était très important pour l'histoire d'Audi de démontrer les capacités d'Auto

riusciti finalmente ad acquistare due anni fa, mentre prima di allora avevano delle copie da mostrare al pubblico. È l'unico modo che una fabbrica ha per mostrare auto che sono andate perse al pubblico. Le automobili di Auto Union, come ho detto prima, scomparirono o andarono perse, ma questa è un'auto originale, una Type D, del 1938, guidata da Nuvolari. La esponiamo ogni anno durante il Gran Premio Nuvolari, di cui siamo i principali sponsor. Fu trovata in Russia dopo le lunghe ricerche durate 10 anni da parte del Sig. Paul Karassik.

L'acquistammo perché, a quanto ci risulta, è l'unica auto del '38 ancora esistente. Questa è quella originale, abbiamo alcuni dettagli, potete vedere il motore, il compressore, la potenza di 420 cavalli di potenza.

Utilizziamo anche quest'auto durante gli eventi; noi guidiamo le nostre auto solo durante occasioni speciali e non per gare, il che costituisce una differenza con altri produttori, come per esempio la Bentley. Dobbiamo averne cura e prestare loro particolare attenzione, le guidano solo i nostri piloti, sono piloti da corsa professionisti, per cui dobbiamo sempre ricordar loro "per favore, pensa che stai guidando un'auto molto vecchia", così vanno veloci ma non tanto quanto i piloti della Bentley. La type C Streamline dell'Auto Union è una copia fedele al 100%, sarebbe interessante aprire un dibattito per identificare le differenze tra una riproduzione esatta e un'auto ricostruita. Abbiamo pensato che fosse molto importante per la storia dell'Audi dimostrare le capacità dell'Auto Union nella costruzione di auto da corsa negli anni Trenta, e anche in questo caso abbiamo deciso di riprodurre questa macchina e utilizzarla sia durante le mostre che per dimostrazioni di guida.

La prima in assoluto, dopo la copia mostrata prima,

far of '38. This is the original one, with some figures as well, you see the engine, the compressor, 420 horse power. We use it also for demonstrations, we only drive cars for demonstrations not for races, this is a difference to other private owners, like the Bentley boys for example. We have to take care of them and we have to pay attention, only our drivers can drive these cars. They are race drivers so we have to say "please think that it's an old car", they drive very fast but not so fast as the Bentley boys. The Auto Union type C Streamline is 100% replica and it's interesting to have a discussion to know what is a replica and what is a rebuilt car. We thought it was very important for the history of Audi to show the capacity of Auto Union race cars in the 30s, and in this case again we decided to make this car new and to use it for exhibition and also for drives. The very first, after we built the replica, was in year 2000 in France, so we don't use it only for exhibitions and displays but we use it for demonstrations as well. This 100% rebuilt car has also the 520 horse power engine with 16 cylinders and it is very attractive for the people coming in our museum. The car was driven by Rosemeyer, as you know he was a formula 1 pilot in the 30s as M. Schumacher is today for the formula 1. So this is the reproduction of the '37 car. Then we have this Type C/D with the double twins on the rear, which is the only original remaining car found in Russia and was for 27 years in the Riga moto museum. They saved really this car in their museum and we worked a lot of time to have this car in our collection and finally got it 1995. This car was driven from Hans Stuck - as we always say in our guided tours he was the "founder" of the Quattro idea because he thought it was better to have two twin tyres on the back, to have a better road handling. And this is also the 16 cylinder engine, with 520 horse



Horch 670 W12
Sport-Cabriolet,
1931

Union à construire des voitures de course dans les années Trente, et dans ce cas également nous avons décidé de reproduire cette voiture et de l'utiliser à fois pour des expositions et pour des démonstrations de conduite.

La première, dans l'absolu, après la copie montrée auparavant, fut construite en l'an 2000, en France, et nous ne l'utilisons pas seulement pour des expositions ou des foires, mais aussi pour des événements particuliers. Cette voiture fut reconstruite à 100%; celle-ci aussi a un moteur à 520 chevaux, 16 cylindres, et a suscité un grand intérêt auprès du public de notre musée.

D'autres photos: la 520 chevaux 16 cylindres, conduite par Rosemeier en 1937, qui comme vous le savez était un pilote de Formule 1 comme M.Schumacher aujourd'hui. Celle-ci est donc la reproduction de l'auto de 1937.

Nous avons ensuite une Type CD avec doubles cylindres arrière; l'unique auto originale retrouvée en Russie et conservée pendant 27 ans par le Moto Museum de Riga. Les responsables du musée l'ont vraiment sauvée, quant nous, nous avons longtemps cherché à la récupérer pour notre collection, et nous y sommes parvenus finalement en 1995. Cette auto fut conduite par Hans Stuck – qui, comme nous le disons toujours dans nos tours guidés, fut un des fondateurs des 4x4, parce que selon lui avec la traction avant et la traction arrière on obtenait une meilleure tenue de route. Le moteur est à 16 cylindres, à 520 chevaux, de 1939. C'est l'auto la plus souvent exposée pendant les manifestations: c'est une reproduction de l'auto de course du type C, que la Auto Union a achetée au Deutsche Museum de Monaco en Allemagne, et c'est l'unique exemplaire existant. Nous avons dû acheter l'auto au musée, qui n'entendait pas bien évidemment la céder

fu costruita nel 2000, in Francia, e non la usiamo solo per mostre o fiere, ma anche durante particolari eventi.

Quest'auto fu ricostruita al 100%; ha anch'essa un motore di 520 cavalli di potenza, con 16 cilindri, ed è di grande interesse per il pubblico del nostro museo. Altre foto: la 520 cavalli con 16 cilindri, guidata da Rosemeier nel '37, che come sapete era un pilota di Formula 1 come M. Schumacher oggi. Questa è dunque la riproduzione dell'auto del '37.

Abbiamo quindi una Type C/D con i doppi cilindri sul retro; l'unica auto originale ritrovata in Russia e custodita per 27 anni dal Moto Museum di Riga. I curatori del museo l'hanno veramente salvata, e noi abbiamo lottato a lungo per riaverla nella nostra collezione, e ci siamo finalmente riusciti nel 1995.

Quest'auto fu guidata da Hans Stuck – il quale, come diciamo sempre nei nostri tour guidati, fu uno dei fondatori delle 4x4, perché sosteneva che sarebbe stato meglio guidare con la trazione non solo anteriore ma anche posteriore, per ottenere una migliore tenuta di strada. Questo è il motore a 16 cilindri, con 520 cavalli, del 1939. Questa è l'auto che viene esposta maggiormente durante le manifestazioni: è una riproduzione dell'auto da corsa del tipo C, che la Auto Union ha acquistato dal Deutsche Museum di Monaco, ed è l'unica esistente.

Abbiamo dovuto acquistare l'auto dal museo, che non la dava certamente gratis, ma poiché ritenevamo fosse importante esporla al pubblico come un pezzo di storia della Auto Union, abbiamo deciso di fare la nostra replica della Type C. La usiamo per manifestazioni, la guidiamo regolarmente, ed ha un'autonomia di guida di 13 ore e mezza prima di una nuova revisione. Naturalmente è molto costoso guidare una macchina come questa, ma con quest'auto abbiamo riscosso un grande successo in

power, from 1939. So this is the car which is showed the most time on events, it is a reproduction of the Type C race car which Auto Union got offered to the Deutsche Museum in Munich and it's the only one left. We often borrowed the car from the museum, so it was not for free but for money. We thought it was important to show this car of the Auto Union history to public, so we made our own replica of the Type C car. We use it for events, we drive it regularly, we have a capacity of 3 and a half hours running time before complete revision. It is of course very expensive to drive such a car but we have a lot of success presenting this car all over the world. It has the same engine as the other 16 cylinders 520 horse power. With this car Rosemeyer and Hans Stuck won races in the 30's.

I think it is right for a factory as we are, and some others do the same, to make cars which are not to find anymore but are very important for the history and the success of a brand. Unfortunately they are all lost and we're always looking for cars in Russia and in Eastern countries but it seems there are no more cars so we try to have this 100% rebuilt cars but on the same basis as they were, to prove that we have this culture and heritage for people interested in these cars and for us.

Last car, which is not a reproduced one but an original car: the Audi Quattro. That's very important for Audi history, we celebrate next year the 25 years of Quattro, and this was the very first example of Quattro, 200 horse power exhibited on 3rd March 1980 in Geneva motorshow. We already see that some people convert the Quattro to Sport Quattro, you probably know that it is a short version which was also successful in races. The short version was only produced in 200 units, there are very rare, but for me it is always a shock when I read like last week that

gratuitement, mais puisque à notre avis il était important de l'exposer car elle fait partie de l'histoire de la Auto Union, nous avons décidé de faire notre réplique de la Type C. Nous la utilisons lors de manifestations, nous la conduisons régulièrement, et elle a une autonomie de 13 heures et demie avant une nouvelle révision.

Naturellement il est très coûteux de conduire une voiture comme celle-là, mais avec cette auto nous avons remporté un énorme succès dans le monde entier. Elle a le même moteur que la précédente, 16 cylindres et une puissance de 524 chevaux. Avec cette auto Rosemeier et Hans Stuck remportèrent différentes compétitions dans les années Trente. Je pense qu'un constructeur comme le nôtre, et beaucoup d'autres le font aussi, doit produire des voitures qui n'existent plus parce que c'est important pour l'histoire et pour le succès d'une marque. Malheureusement elles ont toutes disparu et nous sommes à leur recherche depuis des années en Russie et dans les pays de l'Est de l'Europe, mais il semble qu'elles n'existent plus, c'est pour cette raison nous tentons de construire des autos fidèles à 100% à l'original, avec les mêmes caractéristiques, pour démontrer à tous ceux qui sont intéressés à nos autos et à notre entreprise, que nous avons une culture et un patrimoine.

La dernière voiture n'a pas été reproduite, c'est une voiture originale ce qui constitue un point essentiel dans l'histoire d'Audi.

L'année prochaine nous fêterons les 25 ans des 4x4, 57 le premier exemplaire: une puissance de 200 chevaux, exposé le 3 mars 1980 au Motorshow de Genève. Nous avons déjà vu que certains transforment la normale 4x4 en 4x4 Sport, probablement vous savez déjà qu'il s'agit d'une version plus courte mais tout aussi appréciée dans

tutto il mondo. Ha lo stesso motore della precedente, con 16 cilindri e una potenza di 524 cavalli. Con quest'auto Rosemeier e Hans Stuck vinsero diverse gare negli anni Trenta.

Penso sia giusto per costruttori di auto come noi, e molti altri fanno allo stesso modo, produrre auto che non sono più trovabili, è molto importante per la storia e per il successo della marca.

Sfortunatamente sono tutte perse e le cerchiamo da anni in Russia e nei paesi dell'Est Europa, ma sembra non esistano più, per cui cerchiamo di costruire delle auto fedeli al 100% all'originale, con le stesse caratteristiche, per dimostrare che abbiamo questa cultura e questo patrimonio a tutti coloro che sono interessati alle nostre auto e alla nostra azienda.

L'ultima autoche non è una riproduzione, ma un'originale è l'Audi Quattro e questo è un punto fondamentale per la storia dell'Audi. L'anno prossimo festeggeremo i 25 anni delle 4x4, e questa ne fu il primo esemplare: una potenza di 200 cavalli, esposta il 3 marzo 1980 al Motorshow di Ginevra.

Abbiamo visto che alcuni trasformano la normale 4x4 in 4x4 Sport, probabilmente già sapete che è una versione più corta ma ugualmente di successo nelle gare. La versione più corta fu prodotta in sole 200 unità, sono molto rare, ma per me è sempre uno shock leggere, come è successo la scorsa settimana, che per trasformare una 4x4 in una 4x4 Sport basta tagliar via un pezzo per renderla più corta; sappiamo che il valore di quest'auto sta aumentando molto velocemente. È stata prodotta in più di 11000 unità. Qui concludo il mio intervento sull'autenticità e le auto originali. Penso che le fabbriche debbano provare la loro storia e se non riescono a trovare delle auto originali, hanno tutto il diritto a dar vita a delle repliche. Noi cerchiamo di avere delle auto originali nella nostra collezione, e se non sono nelle

someone convert a Quattro into a Sport Quattro. They cut it off to make it shorter. We know that the value of this car is increasing very fast. It has produced in more than 11000 units.

So this is the end of my intervention on authenticity and original cars. I think the factories have to prove their heritage and if they cannot find original cars, they have the right to produce replicas. We try to have in our collection original cars and if they're not in the original condition we restore them as we have done in the past.

Best is original, second best a replica. But you have to tell the public that's a replica, not the original! And this we did and will do. Thank you.

Auto Union
Type C



les compétitions. La version la plus courte fut produite en 200 unités seulement, elles sont très rares, mais pour moi c'est toujours un léger choc, comme la semaine dernière, qui pour transformer une 4x4 en une 4x4 Sport il suffit d'en couper un bout pour la rendre plus courte; nous savons que la valeur de cette auto augmente très rapidement. Plus de 11000 unités de cette voiture ont été produites. Mon intervention sur l'authenticité et les autos originales arrive à sa fin. Je pense que les constructeurs doivent exposer leur histoire et s'ils n'arrivent pas à trouver des autos originales, ils ont tout le droit de construire des répliques. Quant à nous, nous cherchons à ce que notre collection contiennent des autos originales, et si elles ne sont pas dans leurs conditions originales nous les réparons comme nous l'avons fait dans le passé. Une voiture originale c'est ce qu'il y a de mieux, autrement il faut se contenter d'une réplique. Dans tous les cas il faut informer le public que ce qu'on lui montre est une réplique et non pas une voiture originale. C'est ce que nous avons fait jusqu'ici et ce que nous continueront à faire. Merci.

condizioni originali le ripariamo come abbiamo fatto in passato. La miglior cosa è l'originale, altrimenti si sopperisce con la replica. Ma bisogna dirlo al pubblico che si tratta di una replica, e non dell'originale! Questo è quello che abbiamo fatto e che continueremo a fare. Grazie.



L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL, MEMOIRE INDUSTRIELLE

L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE E MEMORIA INDUSTRIALE THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE AND INDUSTRIAL MEMORY

Gianni Rogliatti, IT - Journaliste

Nous parlons de patrimoine culturel, mais également de patrimoine tout court. Aujourd'hui, l'humanité est divisée entre ceux qui ont beaucoup et ceux qui n'ont rien. C'est justement la diffusion de l'automobile qui constitue la ligne de démarcation entre les nations économiquement développées ou en voie de développement et celles qui sont encore loin de ce que nous appellerons cet objectif.

Les pays possédant la plus ancienne motorisation, plus d'un siècle, ont su faire coexister ce qui constitue le thème de cette présentation, c'est à dire l'automobile en tant que patrimoine culturel et mémoire industrielle, les deux facettes d'une fascinante réalité.

Le patrimoine culturel

En Europe, les premiers constructeurs comme Daimler et Benz, Peugeot, Renault, Rolls et Royce, Bugatti, Lancia, Isotta et Fraschini ont à l'origine imaginé l'automobile comme un moyen de transport et également de course mais surtout pour les gens fortunés, vu son coût élevé. Ils ont probablement imaginé une plus vaste diffusion, mais pas dans l'immédiat. En revanche, aux États-Unis, le concept d'automobile est apparu depuis le départ comme un moyen pour exploiter complètement les possibilités d'un pays où il était nécessaire de parcourir des distances énormes. L'on s'est vite rendu compte que l'automobile aurait avantageusement remplacé le mythique Conestoga wagon, le chariot des pionniers que nous avons tous vus dans les westerns. Voici donc la façon différente d'appréhender initialement le développement de l'automobile de part et d'autre de l'Atlantique: en Europe, l'automobile a été un fait culturel avant d'être un fait industriel; aux États-Unis, ce fut le contraire, elle fut

Parliamo di patrimonio culturale, ma anche di patrimonio tout court.

Oggi l'umanità è divisa tra quelli che hanno molto e quelli non hanno nulla, e proprio la diffusione dell'automobile segna la linea divisoria tra le nazioni economicamente sviluppate o in via di sviluppo e quelle ancora lontane da questo, chiamiamolo traguardo.

Le nazioni con la motorizzazione più antica, un secolo abbondante, hanno saputo mettere insieme quello che è il tema di questa presentazione e cioè l'automobile come patrimonio culturale e memoria industriale, le due facce di una realtà affascinante.

Il patrimonio culturale

In Europa i primi costruttori come Daimler e Benz, Peugeot, Renault Rolls e Royce, Bugatti, Lancia, Isotta e Fraschini inizialmente hanno immaginato l'automobile come un mezzo da trasporto e anche da corsa ma soprattutto per i ricchi a causa del costo elevato. Probabilmente avranno anche pensato ad una larga diffusione, ma non subito. Negli Stati Uniti invece il concetto di automobile è apparso sin dall'inizio come un mezzo per sfruttare a fondo le possibilità di un Paese dove era necessario percorrere distanze enormi. Si è visto presto che l'automobile avrebbe sostituito con vantaggio il mitico Conestoga wagon, il carro dei pionieri che tutti abbiamo visto nei film western.

Ecco quindi il modo diverso per affrontare inizialmente lo sviluppo dell'auto al di qua e al di là dell'Atlantico: in Europa l'automobile è stata un fatto di cultura prima che un fatto industriale, negli Stati Uniti è successo il contrario, prima fenomeno industriale per motorizzare il paese e poi recupero delle radici culturali. Ford T e Rolls-Royce Silver Shadow presentano elementi di cultura e di

We are talking about cultural heritage but also quite simply about heritage, period.

The world today is divided into the haves and the have-nots and the availability of the automobile marks the dividing line between the economically developed or developing countries and those that are still a long way from this, let's call it, finish line. The countries that have been motorized the longest, for well over a century now, have known how to put together what is the subject of this presentation, the automobile, as a cultural heritage and an industrial commemoration, the two sides of a fascinating phenomenon.

The cultural heritage

In Europe, the first manufacturers such as Daimler and Benz, Peugeot, Renault, Rolls and Royce, Bugatti, Lancia, Isotta and Fraschini in Italy viewed the automobile as a means of transport and also for racing, but mainly for rich people due to the high cost. They probably also thought about increasing its availability, but not immediately. In the United States, however, the automobile was conceived right from the start as a means of fully exploiting the potential of a country where huge distances had to be traveled. They quickly saw that the automobile would be a favorable replacement for the legendary Conestoga wagon of the pioneers that we are all familiar with from Westerns.

So, this is how the development of the automobile was initially tackled from either side of the Atlantic: in Europe, the automobile was a cultural object before it became an industrial object, whereas it was quite the opposite in the United States, where the automobile was first an industrial phenomenon for motorizing the country and then became a means of reclaiming its cultural roots. The Ford T and Rolls



tout d'abord un phénomène industriel pour motoriser le pays, et ensuite une récupération des racines culturelles. La Ford T et la Rolls-Royce Silver Shadow présentent des éléments culturels et industriels, mais de façon différente: formes essentielles et 15 millions d'exemplaires produits pour la Ford T, élégance et raffinement, mais seulement quelques milliers d'exemplaire pour la Silver Ghost. De ces deux modèles pratiquement contemporains, tout le monde peut chercher tous les parallélismes et les contrastes qu'il veut.

L'évolution industrielle a ensuite permis à ces deux courants de pensée de se développer jusqu'à se croiser pour ensuite suivre un chemin commun: si l'on veut résumer l'histoire de cent ans en quelques mots, on constate que les modèles américains s'affinaient alors que les modèles européens cherchaient une diffusion plus étendue par l'augmentation de la production et la réduction des coûts.

Mais la discordance économique de base a perduré: il suffit de penser que les voitures populaires américaines des années vingt et trente étaient équipées de moteurs à six et huit cylindres, avec des cylindrées de 3-4 litres tandis qu'en Europe, il y avait les petites Austin Seven, Peugeot 172, Fiat 500, Volkswagen. Naturellement, les voitures de luxe ne manquaient pas dans les riches États-Unis. C'est ainsi que sont nées les marques célèbres comme Packard, Cadillac et celles qui se sont le plus distinguées par leur raffinement et leur production limitée, comme les Auburn, Cord et Duesenberg. L'automobile a stimulé la fantaisie des artistes: des sculpteurs qui réalisaient les précieuses mascottes des radiateurs, aux écrivains comme Marinetti et D'Annunzio qui, dans une célèbre lettre au sénateur Agnelli, avait établi que le mot automobile était

industrializzazione, ma in modo diverso: forme essenziali e 15 milioni di esemplari prodotti per la Ford T, eleganza e raffinatezza ma solo qualche migliaio di esemplari per la Silver Ghost. Da quei due modelli quasi coevi in avanti ciascuno può cercare tutti i parallelismi e i contrasti che vuole.

L'evoluzione industriale ha poi fatto sì che le due linee di pensiero si sviluppassero fino ad incrociarsi per poi seguire un percorso comune: se si vuole condensare la storia di cento anni in poche parole si trova che i modelli americani si affinavano mentre quelli europei cercavano una maggiore diffusione attraverso l'incremento della produzione e la riduzione dei costi.

Ma il divario economico di base è rimasto per molto tempo: basti pensare che le auto popolari americane negli anni venti e trenta avevano motori a sei ed otto cilindri con cilindrata di 3-4 litri mentre in Europa c'erano le piccole Austin Seven, Peugeot 172, Fiat 500, Volkswagen.

Naturalmente le auto di lusso non potevano mancare nei ricchi Stati Uniti e così sono nate le marche famose come Packard, Cadillac e quelle che più si sono distinte per raffinatezza e produzione limitata come Auburn, Cord e Duesenberg.

L'automobile ha stimolato la fantasia degli artisti: dagli scultori che realizzavano le preziose mascotte dei radiatori, agli scrittori come Marinetti e D'Annunzio che in una famosa lettera al senatore Agnelli aveva stabilito che la parola automobile era femminile, per arrivare ai carrozzieri che hanno realizzato le famose sculture in movimento.

Il simbolo per tutti è Battista Pininfarina che con la Cisitalia tipo 202 del 1948 (che fa bella mostra di sé al MOMA di New York) ha dato un colpo di timone al disegno dell'auto ed ha avuto l'intuizione che si dovessero produrre in serie le carrozzerie fino ad

L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL, MEMOIRE INDUSTRIELLE L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE E MEMORIA INDUSTRIALE THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE AND INDUSTRIAL MEMORY

Gianni Rogliatti, IT - Journaliste

Royce Silver Shadow display elements of culture and industrialization, but each in a different way. While more than 15 million examples of the very basic Ford T were built, only a few thousand models of the refined, elegant Silver Ghost were produced. You can draw as many parallels and contrasts as you like from these two almost contemporarily progressive models.

During the industrial revolution, these two different lines of thinking met at a crossroads, at which point they started down the same path. Condensing the history of one hundred years into a few words, you could say that the American models became more refined while the European models sought wider availability by increasing production and reducing costs.

But the basic economic gap remained for a long time: the popular American models in the twenties and thirties all had six to eight liter engines but Europe was turning out the tiny Austin Seven, Peugeot 172, Fiat 500 and Volkswagen.

Of course, the rich United States had to have its luxury models too, which is how the famous brands such as Packard and Cadillac, and the finer, limited production models such as the Auburn, Cord and Duesenberg, came into being.

The automobile also stimulated the imaginations of artists, which included sculptors who created the precious radiator mascots, writers such as Marinetti and D'Annunzio who, in a famous letter to Senator Agnelli established that the word automobile was feminine, and finally the car designers who created the famous moving sculptures.

The symbol for everyone is Battista Pininfarina who, with the Cisitalia 202 from 1948 (which is making a great spectacle of itself at the MOMA in New York), thrust the design of the automobile to the fore and

féminin, en passant par les carrossiers qui ont réalisé les célèbres sculptures en mouvement. Pour tous, le symbole c'est Battista Pininfarina qui, avec la Cisitalia Type 202 de 1948 (qui est joliment exposée au MOMA de New York) a donné un coup de timonier au design de l'automobile et a eu l'intuition de produire en série les carrosseries jusqu'alors appelées "hors série", afin que la belle automobile puisse être utilisée par une clientèle toujours plus vaste. Le fait que certaines automobiles soient de véritables œuvres d'art grâce à la main heureuse de celui qui les a dessinées et l'époque à laquelle elles ont été construites crée un problème: celui de l'utilisation.

Il est juste que ceux qui les possèdent veillent les utiliser, après tout, c'est pour cela qu'elles sont conçues. Mais est-ce juste? Et je m'interroge sur le fait que certains bijoux soient exposés aux risques d'accidents, en plus de l'usure mécanique. Fatalement, les divers composants devront être remplacés, à commencer par les pneus, les bougies, les courroies, etc. Ensuite, il faudra changer les pistons, les valves, les tambours de freins, sans compter que si un moteur coule une bielle, il devra être remplacé en tout ou en partie. En revanche, un tableau a été réalisé pour rester accroché au mur et être admiré. Mais si par l'absurde, nous emmenions en promenade la Joconde de Léonard de Vinci et si un jour, un coin du tableau devait se casser, ensuite un autre coin, et que l'on reconstruisait les morceaux détruits, serait-ce toujours le tableau original? C'est une question à laquelle chacun pourra répondre de la façon qu'il jugera la plus appropriée. Et elle est reliée au thème de ce forum qui est précisément l'authenticité du véhicule d'époque.

allora chiamate "fuoriserie" affinché la bella automobile potesse essere utilizzata da una clientela sempre più vasta.

Ora il fatto che certe automobili sono vere opere d'arte grazie alla mano felice di chi le ha disegnate ed all'epoca in cui sono state costruite crea un problema: quello dell'utilizzo. È giusto che chi le possiede le voglia usare, perché in fondo quello è il loro scopo. Ma è giusto? Qui metto il punto interrogativo, che certi gioielli vengano esposti ai rischi degli incidenti oltre che della usura meccanica. Fatalmente i vari componenti si dovranno sostituire, a cominciare da gomme, candele, cinghie eccetera. Ma poi bisognerà cambiare pistoni, valvole, tamburi freni, senza contare che se si sbiella un motore si dovrà cambiarlo tutto o in parte. Viceversa un quadro è stato fatto per restare appeso al muro ed essere ammirato da fermo. Ma per assurdo se portassimo in giro la Gioconda di Leonardo da Vinci e un giorno si rompesse un angolo, poi un'altra volta un altro angolo e facessimo ricostruire i pezzi andati distrutti, sarebbe lo stesso quadro originale? Questa è una domanda alla quale ciascuno potrà rispondere nel modo che crede più giusto. E si collega al tema di questo forum che è proprio l'autenticità del veicolo storico.

La memoria industriale

Ogni automobile è figlia della sua epoca dal punto di vista della fabbricazione: questo vuol dire che i materiali e le lavorazioni impiegati per costruire i singoli pezzi erano quelli disponibili nel periodo storico corrispondente.

Per fare un esempio visibile a tutti, il pomello del cambio fabbricato un tempo in bakelite, oggi si fa di carbonio. Il discorso vale per tutti pezzi tanto che

had the intuition to mass-produce the bodies that up until then had been "custom-built" so that the beautiful car could be used by a vaster clientele. Now, the fact that some automobiles are real works of art due to the talented hand of the people who designed them and the era in which they were built creates a problem: that of using the vehicle. It is only right that owners want to use them because that is basically their purpose.

But is it right? And I add a question mark here, that some jewels are exposed to the risk of accidents as well as mechanical wear. Inevitably, the various parts must be replaced, starting with the tires, spark plugs, belts, etc. Then you have to change the pistons, valves, and brake disks, not to mention that if the engine claps out then you have to replace all or part of it.

On the other hand, a picture was created to hang on the wall and be admired while standing still. But if for some stupid reason we took Leonardo da Vinci's Mona Lisa around with us and broke a corner one day, and then another corner, and we rebuilt the broken pieces, would it still be the original picture? This is a question that everyone can answer as they think best. And this is how we arrive at the theme of this forum, which is precisely the authenticity of the historical vehicle.

Industrial commemoration

Every automobile is a product of its time from a manufacturing standpoint, meaning that the materials and workmanship used to build each part were those that were available at that particular time. A visible example of this is the gear stick knob, which used to be made of bakelite but is now made of carbon. The same can be said for all the parts, to the extent that if we want to tell the story of the





La mémoire industrielle

Toute automobile est la fille de son époque du point de vue de sa fabrication: cela signifie que tous les matériaux et les usinages employés pour construire chaque pièce étaient ceux disponibles à la période historique correspondante: pour évoquer un exemple connu de tous, le pommeau du changement de vitesse fabriqué en bakélite à une époque est aujourd'hui fabriqué en carbone.

Ce même discours vaut pour chaque pièce. Ainsi, si l'on voulait évoquer l'histoire de la technologie du XXe siècle, on pourrait prendre les composants de l'automobile et voir comment ils se sont améliorés au fil du temps, permettant d'accroître la qualité de l'automobile dans son ensemble.

C'est un concept qu'Enzo Ferrari m'a inculqué. Il affirmait que, sans l'amélioration stimulée par les courses, l'automobile en serait restée à un stade rudimentaire parce que les constructeurs automobiles n'auraient pas pu améliorer seuls leurs composants. Et parmi les composants, Ferrari énumère non seulement les plus importants comme les pneus, les roulements, les alliages métalliques, les matériaux de frottement pour freins et embrayages et systèmes électriques, mais également ceux qui passent inaperçus tels les carburants et les lubrifiants.

Les lubrifiants illustrent parfaitement le progrès. Au cours des années cinquante, il fallait remplacer l'huile dans les voitures de tourisme normales tous les 1500 km et on en consommait en moyenne un litre tous les 1000 km. Aujourd'hui, l'intervalle entre les remplacements est d'au moins 15 mille km et l'on consomme un dixième de litre tous les 1000 km. La production en série a eu comme effets positifs, non seulement la réduction des coûts et donc l'élargissement de la clientèle, mais également

volendo fare la storia della tecnologia del XX secolo si potrebbero prendere i componenti dell'auto e vedere come sono migliorati nel tempo, consentendo di migliorare la qualità dell'auto nel suo insieme.

Era un concetto espressomi da Enzo Ferrari, il quale affermava che senza il miglioramento stimolato dalle corse, l'automobile sarebbe rimasta ad uno stadio rudimentale perché i costruttori delle automobili non avrebbero potuto migliorare da soli i componenti.

E tra i componenti Ferrari annoverava non solo quelli più noti come pneumatici, cuscinetti, leghe metalliche, materiali di attrito per freni e frizioni e sistemi elettrici ma anche quelli che passano inosservati come carburanti e lubrificanti.

Proprio i lubrificanti sono un ottimo esempio del progresso. Negli anni cinquanta bisognava sostituire l'olio alle normali auto da turismo ogni 1500 km e se ne consumava mediamente un litro ogni 1000 km. Oggi la percorrenza tra le sostituzioni è di almeno 15 mila km e si consuma un decimo di litro ogni 1000 km.

La produzione in serie ha avuto tra i suoi effetti positivi non solo la riduzione dei costi e quindi l'allargamento della clientela ma anche la intercambiabilità dei pezzi grazie alle tolleranze di lavorazione molto ridotte con la possibilità di sostituire i pezzi usurati ed allungare la vita delle macchine.

Altri salti qualitativi sono stati l'impiego sempre più intenso dei calcolatori, il che ha permesso di ottimizzare le strutture, riducendo i pesi. In tempi recenti l'acciaio è stato sostituito dall'alluminio per la costruzione delle scocche portanti, mentre i materiali compositi vengono impiegati per i modelli speciali in piccole serie.

L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL, MEMOIRE INDUSTRIELLE L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE E MEMORIA INDUSTRIALE THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE AND INDUSTRIAL MEMORY

Gianni Rogliatti, IT - Journaliste

technology of the twentieth century, we could take all the parts of an automobile and see how they have improved over time, leading to the overall improvement of the quality of the vehicle.

This concept was explained to me by Enzo Ferrari, who said that without the improvements initiated by racing, the automobile would have remained at a rudimentary stage because car manufacturers would not have been able to improve the components alone.

Ferrari listed not only the obvious components such as tires, bearings, metal alloys, friction materials for brakes and clutches and electrical systems but also those that go by unnoticed such as fuels and lubricants.

Indeed, lubricants are a perfect example of the progress that has been made. In the fifties, we used to have to change the oil in ordinary passenger cars every 1,500 km and usually consumed one liter of oil every 1,000 km. Now, we can go for at least 15,000 km between oil changes, consuming one tenth of a liter every 1,000 km.

Among the positive outcomes of mass-production are not only the reduction in costs and thus an increase in ownership but also the interchangeability of parts due to the extremely reduced production tolerances, allowing us to replace worn parts and prolong the life of the vehicle.

Other leaps forward include the increasing use of computers, which has allowed us to optimize the structure of the automobile and reduce its weight. More recently, steel has been replaced by aluminum in the construction of monocoques, while composite materials are used for special, limited series models.

Electronics, which became available during the last

l'interchangeabilité des pièces grâce à des tolérances d'usinage très réduites avec la possibilité de remplacer les pièces usées et de prolonger la vie des voitures. D'autres améliorations qualitatives ont été l'utilisation toujours plus intensive des ordinateurs, permettant d'optimiser les structures, en réduisant ainsi les poids. Il y a peu de temps, l'acier a été remplacé par l'aluminium pour la construction des coques, tandis que les matériaux composites sont employés pour les modèles spéciaux en séries réduites.

L'électronique, disponible à partir des vingt dernières années du siècle dernier, a révolutionné le secteur des installations et des accessoires: elle nous promet également l'automobile qui se conduit toute seule, mais ce n'est sans doute pas vraiment ce que désirent les personnes ici présentes.

L'elettronica, resasi disponibile nell'ultimo ventennio del secolo scorso, ha di fatto rivoluzionato il settore dell'impiantistica e degli accessori: ci sta promettendo anche l'automobile che si guida da sola ma, forse, non è proprio quello che vogliono coloro che sono qui presenti.

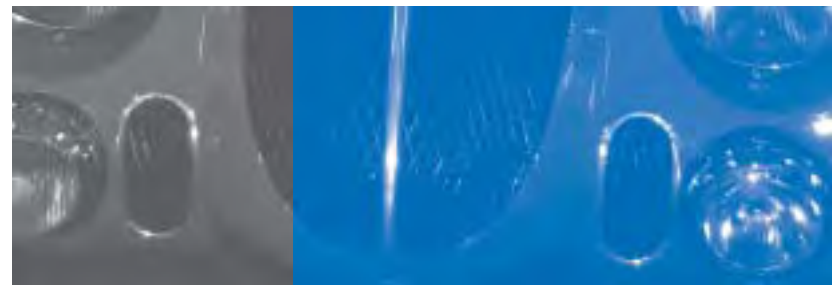
twenty years of the previous century, have revolutionized the production and accessories sector, giving us the possibility of self-driven cars in the future.

That possibility, however, is perhaps not one that the people who are here today would particularly want!





.3



L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL, MEMOIRE INDUSTRIELLE

L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE E MEMORIA INDUSTRIALE THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE AND INDUSTRIAL MEMORY

Didier Lainé, FR - Journaliste

A titre de préambule, j'aimerais vous relater une anecdote personnelle en rapport avec notre sujet de ce jour.

Il y a près de 25 ans, j'ai eu l'opportunité d'acquérir un modèle extrêmement rare en France et même en Europe. En l'espèce, il s'agit d'une Chrysler 300 B de 1956, un type produit à 1102 exemplaires seulement cette année-là. Je rappellerai pour information que ce modèle est le deuxième de la lignée des Chrysler 300 "Letter" produites entre 1955 et 1965, voitures à hautes performances dotées de mécaniques et d'une présentation spécifiques et classées par les historiens américains comme autant de "jalons" historiques ("milestones" en anglais), en d'autres termes des "classiques" contemporains dignes d'intérêt en collection. En 1980, les Chrysler 300 "Letter" figuraient déjà parmi les voitures américaines d'après-guerre les plus recherchées aux Etats-Unis avec les Cadillac Eldorado des grandes années (1953-60), les Corvette de la première génération et autres Ford Thunderbird 1955-57. Très amateur de la série 300, je rêvais depuis longtemps de pouvoir acquérir un exemplaire de cette lignée mais j'étais convaincu qu'il n'en existait pas (ou plus) en France. Autant dire que lorsque j'en ai repéré un en annonce, je l'ai aussitôt retenu par téléphone sans même prendre la précaution de me déplacer pour l'examiner en détail, les indications du vendeur me permettant de l'identifier aisément comme une vraie Chrysler 300. C'était effectivement le cas. Le prix demandé était honnête et la transaction a donc été conclue. Reste que cette 300 B était en état moyen. Son entretien avait été longtemps négligé, elle fonctionnait mal, sa carrosserie était attaquée par la rouille à plusieurs endroits, la sellerie (en cuir) était défraîchie et les chromes trahissaient leur âge. Je n'ai cependant pas

A titolo di preambolo vorrei riferirvi un aneddoto personale attinente all'argomento odierno. Quasi 25 anni fa, ho avuto l'opportunità di acquistare un modello estremamente raro in Francia e perfino in Europa. Nella fattispecie, si tratta di una Chrysler 300 B del 1956, un modello del quale in quell'anno sono stati prodotti solamente 1102 esemplari. Ricorderò, a titolo d'informazione, che questo modello è il secondo della stirpe delle Chrysler 300 "Letter" prodotte fra il 1955 ed il 1965, vetture ad elevate prestazioni, dotate di meccaniche e di una presentazione specifica e classificate dagli storici americani come altrettante "pietre miliari" storiche ("milestones" in inglese), si tratta in altri termini di "classici" contemporanei degni d'interesse per la collezione. Nel 1980, le Chrysler 300 "Letter" figuravano già fra le vetture americane postbelliche più ricercate negli Stati Uniti insieme alle Cadillac Eldorado delle grandi annate (1953-60), alle Corvette della prima generazione ed altre Ford Thunderbird 1955-57. Essendo un grande amatore della serie 300, sognavo da lungo tempo di poter acquistare un esemplare di questa stirpe, ma ero convinto che non ne esistessero in Francia. Vale a dire che quando ne ho scoperto uno in un annuncio, e ho subito prenotato per telefono, senza neanche prendere la precauzione di andare sul posto per esaminarlo dettagliatamente, dato che le indicazioni del venditore mi permettevano d'identificarlo facilmente come un'autentica Chrysler 300. Era proprio così. Il prezzo richiesto era onesto e quindi la transazione è stata conclusa. Tuttavia questa 300 B era in condizioni medie. La sua manutenzione era stata trascurata per lungo tempo, funzionava male, la sua carrozzeria era aggredita dalla ruggine in diversi punti, la selleria (in cuoio) era sciupata e le cromature palesavano la loro età. Non ho tuttavia rimpianto la mia scelta. Questo pezzo

By way of introduction I'd like to tell you about a personal experience relevant to what we're talking about today.

Almost 25 years ago, an opportunity arose for me to purchase a model that was extremely rare in France and in Europe too. In this particular case it was a 1956 Chrysler 300 B, a model of which only 1102 specimens were produced that year. I should point out that this model was the second of the Chrysler 300 "Letter" family, produced between 1955 and 1965, high performance cars with special mechanics and presentation and classified by American historians as historical "milestones", in other words contemporary "classics" worthy of interest in collection terms. In 1980, the Chrysler 300 "Letter" was one of the most sought after post-war cars in the United States along with the vintage (1953-60) first generation Corvettes and other Ford Thunderbirds 1955-57. Being a real lover of the 300 series, I had, for a long time, entertained the hope of being able to purchase a specimen of this family, but I was convinced that there weren't any (that there were no more) in France. So, of course, as soon as I saw the advertisement for one I booked it immediately by phone without even going to see where it was and inspect it in detail, given that the information provided by the seller had enabled me to clearly identify it as an authentic Chrysler 300. That's what it was. The price asked was honest and so the transaction was completed. However this 300 B was not in the best of condition. It hadn't been properly looked after for a long time, it didn't work very well and the bodywork was rusty in various spots, the (leather) upholstery was ruined and the chrome work clearly showed its age. I didn't regret my choice however. This rare piece in effect deserved to be saved and I devoted myself to this in the course of



regretté mon choix. Cette pièce rare méritait en effet d'être sauvée et je m'y suis consacré pendant plusieurs années, sa remise en état s'avérant cependant assez complexe faute de pièces disponibles. A toutes fins utiles, j'avais à l'époque contacté Chrysler France dans l'espoir d'obtenir quelques renseignements précieux sur certains aspects techniques (réglage moteur, notamment) et historiques mais je dois avouer que ma démarche s'est révélée infructueuse, ce distributeur n'étant manifestement pas très désireux de me venir en aide, d'une manière ou d'une autre. Je me suis donc débrouillé seul et j'ai finalement obtenu quelques conseils utiles en m'adressant aux deux clubs américains de référence.

Près de 20 ans plus tard, un de mes amis, passionné comme moi par les Chrysler de cette période a réussi à faire l'acquisition de la deuxième 300 B connue en France. Cet autre exemplaire (que je connaissais depuis quelques années) était lui aussi en assez mauvais état et son moteur était à moitié démonté depuis longtemps. Lui aussi s'est adressé à tout hasard à Chrysler France mais, cette fois, l'accueil s'est révélé nettement plus chaleureux. Dans l'intervalle, ce constructeur avait, il est vrai, pris conscience de l'intérêt que présentait la sauvegarde de son patrimoine et avait même entrepris de se constituer une vaste collection exposée à Detroit. Cet ami a donc été très bien accueilli et Chrysler-France l'a beaucoup aidé à remettre cette 300 B en état, dans le strict respect de l'origine. La voiture une fois restaurée a même été présentée sur le stand de la marque à Rétromobile aux côtés d'un cabriolet Town and Country 1947 et d'une autre 300 Letter datant, elle, de 1965.

Personnellement, je ne peux que me réjouir de ce changement d'attitude qui traduit une prise de

raro meritava in effetti di essere salvato e mi ci sono dedicato nel corso di diversi anni, dato che il restauro si è rivelato abbastanza complesso a causa della mancanza di ricambi disponibili. Ad ogni buon conto, avevo preso contatto all'epoca con Chrysler Francia sperando di ottenere qualche informazione preziosa su alcuni aspetti tecnici (in particolare sulla regolazione del motore) e storici, ma debbo ammettere che il mio tentativo si è rivelato infruttuoso, perché manifestamente questo rivenditore non aveva una gran voglia di venirmi in aiuto, in un modo o nell'altro. Mi sono dunque arrangiato da solo ed ho finalmente ottenuto qualche consiglio utile rivolgendomi ai due club americani di riferimento.

Quasi 20 anni più tardi, uno dei miei amici, appassionato come me delle Chrysler di questo periodo, è riuscito a concludere l'acquisto della seconda 300 B conosciuta in Francia. Quest'altro esemplare (che conoscevo già da qualche anno) era anch'esso in cattivo stato ed il suo motore era mezzo smontato da molto tempo. Anche lui si è rivolto per ogni evenienza a Chrysler Francia ma, questa volta, l'accoglienza si è dimostrata più calorosa. Nel frattempo, questo costruttore aveva, bisogna riconoscerlo, preso coscienza dell'interesse presentato dalla salvaguardia del proprio patrimonio ed aveva perfino iniziato a costituirsi una vasta collezione esposta a Detroit. Questo amico è stato dunque molto bene accolto e Chrysler-Francia lo ha molto aiutato a restaurare questa 300 B, nel rigoroso rispetto dell'originale. La vettura dopo il restauro è stata perfino presentata nello stand della marca a Rétromobile a fianco di un cabriolet "Town and Country" del 1947 e di un'altra 300 Letter che risaliva, quest'ultima, al 1965.

Personalmente, non posso che rallegrarmi di questo

many years given that its restoration proved considerably complex on account of the lack of available spare parts. At any rate, at the time I had contacted Chrysler France hoping to get some useful information from them on some technical (particularly on the regulation of the engine) and historical questions, but I must admit that my attempts proved vain because this dealer was clearly not very interested in helping me, one way or another. So I managed on my own and finally got some useful advice by contacting two American Chrysler clubs.

Almost twenty years later, one of my friends, like me an enthusiast of Chryslers of this period managed to conclude the purchase of the second 300 B known of in France. This other specimen (which I had known of for some years) was also in poor condition and its engine had been half-disassembled for a long time. He too contacted Chrysler France but, this time, received a much warmer welcome. In the meantime, this manufacturer had, it must be said, realised how much interest there was in safeguarding its heritage and had even begun to set up a vast collection on show in Detroit. This friend was therefore very warmly welcomed and Chrysler-Francia helped him a great deal in the restoration of this 300 B, in strict respect of the original. After being restored the car was even presented at the stand taken by this make at Rétromobile beside a 1947 convertible "Town and Country" and another 300 Letter dating back to 1965. Personally, I cannot help but be cheered by this change of attitude reflecting the healthy taking of a stand. A change of attitude which is seen moreover with many other manufacturers, much more concerned, from now on, with the preservation of their mobile heritage.

As a trade journalist I have witnessed the extent of



Didier Lainé

conscience salutaire. Un changement d'attitude que l'on constate d'ailleurs chez bien d'autres constructeurs, beaucoup plus soucieux désormais de la préservation de leur patrimoine roulant.

En ma qualité de journaliste spécialisé, j'ai pris la mesure de ce phénomène durant ces 25 dernières années. Cofondateur, en 1980, du magazine Auto-Rétro (devenu par la suite le leader des mensuels français spécialisés), j'ai eu souvent l'occasion de m'adresser aux constructeurs pour me constituer une documentation iconographique et technique destinée à illustrer et étayer les sujets historiques traités dans le magazine. A ce titre, je me dois de souligner que certains d'entre eux, tels Mercedes, Alfa Romeo et Volkswagen (entre autres) géraient déjà à l'époque une photothèque abondante et disposaient de services de documentation très compétents. Au fil des ans, d'autres constructeurs (comme BMW, Renault et Audi, notamment) ont eux aussi entrepris d'investir dans cette activité de sauvegarde du patrimoine en prenant conscience de son importance et de la nécessité impérieuse de s'assurer la maîtrise complète de leur propre histoire industrielle.

La documentation "officielle" venant des constructeurs est à mes yeux un aspect important du débat qui nous mobilise aujourd'hui. Car c'est cette documentation d'usine qui peut grandement contribuer à préserver l'authenticité des véhicules historiques de collection en jouant le rôle de référence indiscutable, tant pour les collectionneurs qui souhaitent faire restaurer leurs propres voitures dans le respect de l'origine que pour les départements "collection" des constructeurs eux-mêmes, les véhicules appartenant aux collections de marques et destinés à être exposés au public se devant d'être irréprochables dans leurs présentation

cambiamento di attitudine che rispecchia una salutare presa di coscienza. Un cambiamento di attitudine che si riscontra d'altronde presso molti altri costruttori, molto più preoccupati, d'ora in avanti, della preservazione del loro patrimonio circolante.

In qualità di giornalista specializzato ho constatato l'ampiezza di questo fenomeno nel corso di questi ultimi 25 anni. Cofondatore, nel 1980, della rivista Auto-Rétro (che è diventata in seguito il leader dei mensili francesi specializzati), ho avuto spesso l'occasione di rivolgermi ai costruttori per costituirmi una documentazione iconografica e tecnica destinata ad illustrare e supportare i soggetti storici trattati nella rivista. A questo titolo, mi sento in dovere di sottolineare che alcuni di essi, come Mercedes, Alfa Romeo e Volkswagen (fra gli altri) gestivano già all'epoca una fototeca abbondante e disponevano di servizi di documentazione molto competenti. Col trascorrere degli anni, altri costruttori (come BMW, Renault ed Audi, in particolare) hanno iniziato anch'essi ad investire in questa attività di salvaguardia del patrimonio prendendo coscienza della sua importanza e della necessità imperiosa di assicurarsi la completa padronanza della loro stessa storia industriale.

La documentazione "ufficiale" proveniente dai costruttori è a mio avviso un aspetto importante del dibattito che oggi ci mobilita. Perché è questa documentazione della fabbrica che può grandemente contribuire a preservare l'autenticità dei veicoli storici da collezione con la funzione di costituire riferimenti indiscutibili, tanto per i collezionisti che desiderano far restaurare le proprie vetture nel rispetto dell'origine, quanto per i servizi "collezione" dei costruttori stessi, dato che i veicoli appartenenti alle collezioni di marche e destinati ad essere esposti

this phenomenon over the last 25 years. Co-founder, in 1980, of the magazine Auto-Rétro which later became the leader of the specialised French monthlies, I have often been in the position of contacting manufacturers so as to produce an iconographic and technical documentation to illustrate and support the historical vehicles dealt with in the magazine. In this regard I feel it only fair to emphasise that some of them, such as Mercedes, Alfa Romeo and Volkswagen (among others) already ran a plentiful photo-library and provided considerable documentation services at that time. With the passing of the years, other manufacturers, (like BMW, Renault and Audi, in particular) also began to invest in this activity of safeguarding their heritage, taking on board its importance and the pressing need to ensure a full knowledge of their own industrial history.

The "official" documentation coming from the manufacturers is, in my opinion, an important aspect of the debate we are involved in today. Because it's this documentation from the factory which largely helps to preserve the authenticity of collector's historical vehicles in its function of constituting an indisputable source both for collectors wishing to have their vehicles restored in keeping with the original vehicle and for the "collection" services of the manufacturers themselves, given that the vehicles belonging to the collections of the various makes and destined to be exhibited to the public must be irreproachable as regards presentation and conformity.

As part of my activities I can also add that, for the sake of principle, I often contact the directors of these services when I am looking for a historical vehicle of that particular make. The manufacturers' collections have the advantage, in fact of being



et leur conformité. Dans le cadre de mes activités, je peux d'ailleurs ajouter que, par principe, je sollicite souvent les responsables de ces départements lorsque je suis à la recherche d'un véhicule ancien de leur marque. Les collections des constructeurs ont en effet l'avantage d'être tout à fait représentatives et donc, exemplaires aux yeux de nos lecteurs soucieux d'authenticité. Au delà, il existe même aujourd'hui des départements historiques particulièrement actifs qui s'efforcent de faire remettre en fabrication des lignes de pièces pour modèles anciens strictement conformes à leurs spécifications d'époque, ce, pour permettre aux collectionneurs de pouvoir assurer l'entretien et la préservation de leurs véhicules historiques dans les meilleures conditions. C'est le cas de Mercedes et de BMW, notamment, qui garantissent la fourniture de pièces pour les séries anciennes relevant de leur patrimoine. On ne peut que souhaiter que ces exemples inspirent d'autres constructeurs à l'avenir. A titre anecdotique, on peut d'ailleurs préciser que certains départements, comme le Classic Center de Mercedes sont à même de fonctionner en toute autonomie financière, ses recettes propres suffisant à couvrir ses dépenses de fonctionnement. Exemple à suivre...

Je suis pour ma part convaincu qu'à l'avenir, la plupart des grandes marques attacheront de plus en plus d'importance à la préservation de leur "mémoire industrielle" car c'est bien la richesse de leur patrimoine qui contribue à forger et consolider leur image actuelle.

Il me paraît donc hautement souhaitable que les fédérations nationales (et la FIVA, au sommet de la hiérarchie) puissent se rapprocher des constructeurs et leur proposer de travailler en commun à la sauvegarde du patrimoine automobile

al pubblico debbono essere irreprensibili sotto l'aspetto della loro presentazione e della loro conformità. Nel quadro delle mie attività, posso d'altra parte aggiungere che, per principio, sollecito spesso i responsabili di questi servizi quando sono alla ricerca d'un veicolo storico della loro marca. Le collezioni dei costruttori hanno in effetti il vantaggio di essere del tutto rappresentative e dunque, esemplari agli occhi dei nostri lettori preoccupati d'autenticità. Oltre a tutto questo, esistono oggi perfino dei servizi storici particolarmente attivi che si sforzano di far rimettere in fabbricazione delle linee di componenti per modelli storici rigorosamente conformi alle loro specifiche dell'epoca, per permettere ai collezionisti di poter assicurare la manutenzione e la preservazione dei loro veicoli storici nelle migliori condizioni. E' il caso della Mercedes e della BMW, in particolare, che garantiscono la fornitura di componenti per le serie storiche appartenenti al proprio patrimonio. Si può soltanto augurarsi che, in futuro, questi esempi ispirino altri costruttori. A titolo di aneddoto, si può d'altra parte precisare che alcuni servizi, come il "Classic Center" della Mercedes siano in grado di funzionare in piena autonomia finanziaria, poiché i proventi ricavati sono sufficienti a coprire le proprie spese di funzionamento. Esempio da seguire...

Da parte mia sono convinto che in futuro la maggior parte delle grandi marche attribuiranno un'importanza sempre crescente alla preservazione della propria "memoria industriale", perché è proprio la ricchezza del loro patrimonio che contribuisce a forgiare e consolidare la loro immagine attuale.

Mi sembra dunque altamente augurabile che le federazioni nazionali (e la FIVA, al vertice della

entirely representative and therefore, exemplary in the eyes of our readers concerned about authenticity. As well as all this, today historical services also exist which are particularly active in having put back into production ranges of components for historical models, strictly in keeping with the specifications of the period, so as to enable collectors to ensure the maintenance and preservation of their historical vehicles in the best condition. This is the case of Mercedes and BMW in particular, which guarantee the supply of components for the historical series belonging to their heritage. We can only hope that in the future other manufacturers will be inspired by their example. An interesting detail here is that some services, such as the Mercedes "Classic Center" are financially totally independent in that the profits made are sufficient to cover their running costs. An example worth following ...

For my part I'm convinced that in the future most of the big makes will be giving increasing importance to the preservation of their "industrial memory", because it's the richness of their heritage which helps to forge and consolidate their present image. I think it is therefore highly desirable that the national federations (and the FIVA, at the head of the hierarchy) approach the manufacturers and propose working with them to safeguard the motoring heritage represented by historical vehicles.

The idea of an international foundation co-funded by the manufacturers and, perhaps, by state cultural institutions could be set up to serve this purpose. This foundation could have as its mission that of bringing together all the historical and technical documentation of the manufacturers so as to make it available to historians, the trade press and collectors, as well as to other privileged clients. Moreover, many clubs for the various makes exist,

représenté par les véhicules historiques. Le principe d'une fondation internationale cofinancé par les constructeurs et, éventuellement, par les institutions culturelles des états, pourrait être envisagée à ce titre. Cette fondation pourrait avoir pour mission de réunir toute la documentation historique et technique des constructeurs pour la mettre à la disposition des historiens, de la presse spécialisée et des collectionneurs, entre autres clients privilégiés.

Il existe par ailleurs de nombreux clubs de marques constitués à l'initiative de quelques collectionneurs passionnés. Lorsqu'il s'agit de marques disparues du paysage industriel, ces associations doivent bien souvent jouer le rôle de "gardiens du temple" et beaucoup le font avec rigueur et compétence en veillant à préserver la mémoire et l'image de ces marques défuntées. Nombre de ces clubs font d'ailleurs profiter leurs adhérents d'une documentation historique abondante et certains apportent leurs précieux conseils à ceux de leurs membres qui restaurent leurs véhicules dans le souci de respecter leur authenticité. Ces clubs (dont la plupart sont affiliés aux fédérations nationales) ont eux aussi un rôle à jouer dans l'édification de notre "entreprise commune". La défense de l'authenticité des véhicules historiques est une des grandes questions qui les mobilisent et je pense qu'on peut tout à fait solliciter leur concours dans cette perspective.

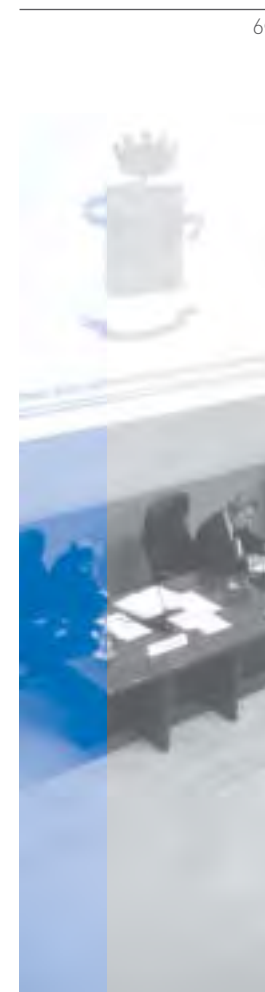
Voici en résumé quelles sont mes remarques et mes propositions. J'ose espérer qu'elles auront retenu votre attention.

gerarchia) possano avvicinarsi ai costruttori e proporre loro di operare in comune per la salvaguardia del patrimonio automobilistico rappresentato dai veicoli storici. Il principio di una fondazione internazionale cofinanziata dai costruttori ed, eventualmente, dalle istituzioni culturali degli stati, potrebbe essere immaginata a questo titolo. Questa fondazione potrebbe avere come missione quella di riunire tutta la documentazione storica e tecnica dei costruttori per metterla a disposizione degli storici, della stampa specializzata e dei collezionisti, oltre ad altri clienti privilegiati.

Esistono d'altra parte numerosi club di marche costituiti per iniziativa di alcuni collezionisti appassionati. Quando si tratta di marche scomparse dal panorama industriale, queste associazioni debbono molto spesso recitare la parte dei "gardiens del tempio" e molti lo fanno con rigore e competenza badando a preservare la memoria e l'immagine di queste marche defunte. Parecchi di questi club mettono a disposizione dei loro aderenti una documentazione storica abbondante ed alcuni forniscono i loro preziosi consigli a quelli, fra i loro soci, che restaurano i loro veicoli preoccupandosi di rispettarne l'autenticità. Questi club (la maggior parte dei quali è affiliata alle federazioni nazionali) hanno anch'essi un loro compito nell'edificazione della nostra "impresa comune". La difesa dell'autenticità dei veicoli storici è una delle grandi questioni che li mobilitano e penso che si possa perfettamente sollecitare il loro contributo in questa prospettiva.

Ecco in sintesi le mie osservazioni e le mie proposte. Oso sperare che abbiano ottenuto la vostra attenzione.

set up at the initiative of a number of passionate enthusiasts. In the case of makes which have disappeared from the industrial scene, these associations very often have to play the part of "guardians of the temple" and many do so with severity and competence, taking care to preserve the memory and image of these deceased makes. A good number of these clubs provide their members with plenty of historical documentation and some give their precious advice to those among their members who are restoring their vehicles but taking care to respect their authenticity. These clubs (most of which are affiliated to the national federations) also have their own part to play in building our "common enterprise". Safeguarding the authenticity of historical vehicles is one of the main issues which involves them and I think that we can perfectly well solicit their contribution in this perspective. These, in short, are my comments and proposals. I hope you have found them of interest.





L'AUTOMOBILE: PATRIMOINE CULTUREL, MEMOIRE INDUSTRIELLE

L'AUTOMOBILE, PATRIMONIO CULTURALE E MEMORIA INDUSTRIALE THE AUTOMOBILE, CULTURAL HERITAGE AND INDUSTRIAL MEMORY

Wim Oude Weernink, NL - Ecrivain et Journaliste

A dire vrai cette façon de communiquer est plutôt inhabituelle pour moi. Je suis journaliste et quand je désire faire part de mon opinion au public, je préfère écrire des articles que prononcer des discours. Mais je suis extrêmement honoré de pouvoir partager mes opinions avec vous sur un sujet qui, même s'il a été maintes fois discuté, n'a toujours pas été épuisé. Je voudrais remercier monsieur Roberto Loi de m'avoir offert cette opportunité.

Il y a une cinquantaine d'années ont été faites les premières tentatives de conserver des voitures d'époque. Dotés d'un sens prononcé pour la valeur historique d'étapes fondamentales de l'industrie et mus par un enthousiasme sans limites, les pionniers du collectionnisme d'automobiles firent un travail extraordinaire en remettant sur route des automobiles d'époque du début du vingtième siècle. Bien qu'il n'y ait aucune loi en la matière, ni aucun type d'indication sur le mode de procéder, ils préparèrent le terrain à une passion que nous tous partageons aujourd'hui.

Vingt-ans après, au cours des années soixante-dix, la nostalgie a contaminé le monde entier et a mis le collectionnisme de voitures d'époque et leur conservation à la portée du plus grand nombre. Mais à cette époque déjà on distingue un aspect essentiel de la conservation d'objets anciens: leur nombre est limité et n'augmentera jamais. En particulier sachant que ces objets, comme nos automobiles, sont utilisés plus ou moins régulièrement, l'usure mécanique crée la demande de pièces de rechange, lesquelles un jour ou l'autre ne suffiront plus. C'est justement pour cette raison qu'est né le problème lié au thème de notre réunion. Si les pièces de rechange ne sont plus disponibles, il suffit simplement de les re-fabriquer. Ce qui semble plus que légitime, au point que les pièces construites sont

Questo per me non è un modo consueto di comunicare. Sono un giornalista e se desidero comunicare una mia opinione a un pubblico preferisco scrivere articoli che pronunciare discorsi. Ma sono estremamente onorato di poter condividere le mie opinioni con questo gruppo di persone così selezionato su un argomento che, per quanto sia stato discusso ripetutamente, non ha fino ad ora trovato una soluzione. Vorrei ringraziare il sig. Roberto Loi per avermi offerto questa opportunità. Ormai mezzo secolo si sono manifestati i primi tentativi di conservare automobili d'epoca. Con uno spiccato senso del valore storico di pietre miliari dell'industria e mossi da un entusiasmo senza limiti, i pionieri del collezionismo automobilistico fecero un lavoro meraviglioso riportando sulla strada auto d'epoca dei primi del Novecento. Sebbene non ci fosse nessuna legge in proposito, né alcun tipo di indicazione sul modo di procedere, essi prepararono il terreno per una passione che tutti noi oggi condividiamo.

Vent'anni dopo, negli anni Settanta, l'orientamento nostalgico su scala mondiale ha portato il collezionismo di auto storiche e la loro conservazione alla portata di un gruppo di persone molto più ampio. Ma già allora un aspetto essenziale della conservazione di oggetti storici divenne evidente: il loro numero è limitato e non aumenteranno mai. In particolare nel momento in cui tali oggetti, come le nostre automobili, sono utilizzati su base più o meno regolare, il logorio meccanico crea la domanda di pezzi di ricambio, che un giorno o l'altro si esauriranno.

È proprio qui che il problema - connesso al tema di questo convegno - nasce. Se i pezzi di ricambio non sono più disponibili, basta semplicemente ri-fabbricarli. Questa cosa sembra più che legittima,

For me, this is not the usual way to communicate. I am a journalist and I prefer written articles over speeches if I want to tell an audience my opinion. But for this selective gathering, I am most honored to share my feelings about an issue which has often been discussed before, but for which not solution has been found so far. I would like to thank Mr. Roberto Loi to have given me the opportunity to do so. It is now half a century since the first attempts to preserve old automobiles became evident. With a sense for the historical value of industrial milestones, and sparked by sheer enthusiasm, the pioneers among car collectors did a wonderful job in bringing veteran automobiles from around the early 1900-dreds back to the road. Even if there were no regulations, nor any guidelines how to act, they paved the way for a passion which we all share today. Twenty years later, during the Seventies, the worldwide trend towards nostalgia brought collecting of historical cars and their preservation within reach of a much broader group of people. But already then, one essential aspect of the conservation of historical objects became evident: their number is limited, and won't grow. In particular when such objects, like our automobiles, are used on a more or less regular base, mechanical wear creates demand for spare parts, which one day will run out.

Now here the problem - which is related to the issue of this symposium - is born. If parts are no longer available, you simply re-manufacture them. That sounds very legitimate, up to the point when so many parts and components are being made that a complete car can be assembled from them. And so the complete replica car is born, and unfortunately, in worst case scenarios, the cheating as well. It is some 35 years ago when I bought my first historical car, and ever since I have met many friends



tellement nombreuses qu'il est possible d'assembler une voiture complète. C'est ainsi qu'est née la reproduction de voitures d'époque, qui malheureusement, dans le pire des cas, est devenue une escroquerie.

J'ai acheté ma première voiture ancienne il y a environ 35 ans et, depuis lors, j'ai rencontré beaucoup d'amis qui partagent ma passion. Au fil du temps nous sommes arrivés à la conclusion que l'essence de notre mouvement est la conservation d'autos dans leurs conditions originales, comme elles avaient été projetées par leur constructeur et telles qu'elles étaient pendant leur période historique. Malheureusement j'ai également constaté une excessive légèreté dans la façon dont d'autres soi-disant collectionneurs d'automobiles concevaient l'authenticité. En réalité on a constaté l'existence d'une sous-culture autour des reproductions d'auto d'époque, qui me paraît être le danger le plus grave rencontré jusqu'ici pour notre mouvement.

Laissez-moi illustrer par quelques exemples des reproductions, des répliques, quel que soit le nom que l'on veut donner à ces automobiles re-fabriquées des années après leur période historique, indépendamment du but recherché. Toutefois l'une des principales causes est sans aucun doute l'avidité. Malheureusement j'ai rencontré beaucoup de personnes qui ont reconstruit des automobiles qui avaient été détruites bien des années auparavant, suite à des accidents de course, ou bien après avoir été jetées aux oubliettes par des propriétaires indifférents. En d'autres mots: des autos qui avaient cessé d'exister ont été dans un certain sens ressuscitées. Un brin de bon sens suffit à comprendre que ces autos sont des faux et, dans un certain sens, sans aucune valeur.

fino al punto in cui sono talmente tanti i pezzi costruiti che con essi si può assemblare un'intera automobile. Così nasce il duplicato di auto d'epoca e, sfortunatamente, nel peggiore dei casi possibili, anche la truffa.

Ho acquistato la mia prima auto storica circa 35 anni fa e, da allora, ho incontrato molti amici che condividono la mia passione. Negli anni siamo arrivati a ritenere, dal nostro punto di vista, che l'essenza del nostro movimento sia la conservazione di un'auto nelle sue condizioni originali, così come era stata pensata dal costruttore e come si presentava ai suoi tempi. Purtroppo ho anche constatato un'eccessiva leggerezza nel modo in cui altri cosiddetti collezionisti concepivano l'autenticità delle proprie automobili. In verità è emersa un'intera sottocultura intorno alle riproduzioni di auto d'epoca, cosa che a me pare il pericolo fin'ora più grave che si sia presentato per il nostro movimento.

Lasciate che vi faccia qualche esempio delle riproduzioni, repliche, comunque vogliamo chiamare quelle automobili ri-fabbricate molti anni dopo il loro periodo storico, qualsiasi sia stato lo scopo. L'avidità degli esseri umani, comunque, è di sicuro uno degli impulsi principali. Sfortunatamente ho incontrato molte persone che hanno ricostruito automobili che erano state distrutte molti anni prima, in seguito ad incidenti in gara, oppure abbandonate nel dimenticatoio da proprietari privi di interesse. In altre parole: auto che avevano smesso di esistere sono state in un certo senso fatte risuscitare. Anche solo un briciolo di senso comune ci può far capire che queste auto sono dei falsi e, in un certo senso, anche prive di valore.

Ho anche notato che, oggi, si possono comprare, o persino ordinare, modelli storici importanti completi, come le Bugatti tipo 35. Pare che una ditta argentina

to share the passion. And over the years, it became our personal view that preserving a car in its original condition, as it was meant to be by its manufacturer, and seen in its time, is the essence of our movement. But I have also seen how light-hearted some other so-called collectors thought about authenticity of their automobiles.

Actually a complete sub-culture around replica vehicles has emerged, and it seems to me a more serious threat to our movement than ever before. Let me give you some examples of replicas, recreations or whatever name we tend to give to those cars that were remanufactured for whatever reason many years later than history has told us. But the greediness of human beings is certainly one of the main drivers. Unfortunately, I have met people who had recreated vehicles which were destroyed many years before, following motor racing accidents, or out of disinterest by previous owners. In other words: cars that had stopped to exist were more or less reborn. Any common sense would tell that such cars are fakes and to a certain extent also worthless. I have also noticed that, today, you can buy, and even made to order, complete important historical models such as Bugatti type 35. An Argentine firm is said to have already supplied more than a dozen such fakes to buyers who call them self collectors. Even renowned car companies have found justification to recreate some of their once historical specimen that for whatever reason did not survive time.

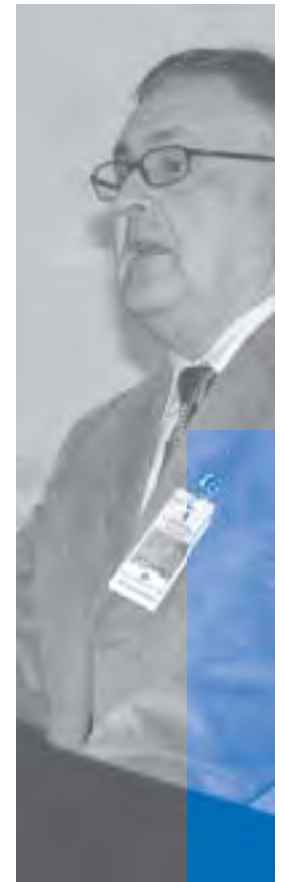
This is only the top of the iceberg. Fortunately, the fraternity of historical car enthusiasts knows about them, which - let me put that clear - does not justify their existence.

But there is an even more dangerous second movement which grows and grows and is seriously damaging the our mission, which is to preserve the

J'ai également remarqué qu'aujourd'hui, on peut acheter, ou même commander, des modèles anciens complets très recherchés, comme les Bugatti type 35. Il paraît qu'une société argentine a déjà fourni plus d'une douzaine de ces faux à des acheteurs qui s'auto-définissent collectionneurs. D'importants constructeurs automobiles ont même trouvé une bonne justification pour recréer quelques-unes de leurs pièces autrefois historiques qui pour une raison quelconque n'avaient pas survécu au temps. Ce n'est que la pointe de l'iceberg. Heureusement l'association des passionnés de voitures anciennes les connaît, ce qui – j'insiste sur ce point – ne justifie pas leur existence. Dans tous les cas il existe un second mouvement encore plus dangereux qui continue à se développer et met sérieusement en péril notre mission, qui est de conserver l'héritage historique de l'automobile avec des matériaux et des méthodologies authentiques. Certaines autos ont un si grand succès et sont utilisées de façon si fréquente – également dans les courses d'autos anciennes – que même celles qui ont authentiquement survécu au fil du temps sont entrain de devenir des espèces en voie d'extinction. Ces véhicules ont pu survivre uniquement grâce à des matériaux et des techniques modernes, avec l'aide d'une industrie au sein de laquelle le professionnalisme au service du commercial prédomine sur le pur enthousiasme. Si vous cassez un vilebrequin, on vous le refait immédiatement à neuf. En cas d'accident et carrosserie endommagée, on vous en fournit une neuve y comprises les pièces de rechange, si vous le désirez. Et si vous n'aimez pas la carrosserie berlina standard, si caractéristique de sa période, alors pourquoi ne pas commander une carrosserie qui reproduise un modèle plus sportif, qui apparemment fait très vieux style, mais de fait est

abbia già fornito oltre una dozzina di questi falsi a compratori che si auto-definiscono collezionisti. Persino note case automobilistiche hanno trovato una buona giustificazione per ricreare alcuni dei loro pezzi un tempo storici che per un motivo o per l'altro non erano sopravvissuti al tempo. Questa è solo la punta dell'iceberg. Fortunatamente l'associazione degli appassionati di auto storiche li conosce, il che – lasciatemelo dire con chiarezza – non giustifica la loro esistenza. In ogni caso esiste un secondo movimento persino più pericoloso che continua a crescere e sta mettendo seriamente in pericolo la nostra missione, che è di conservare l'eredità storica dell'automobile con materiali e metodologie autentici. Alcune auto hanno un seguito così vasto e sono utilizzate in modo così intenso – non da ultimo nelle corse di auto storiche – che persino quelle autenticamente sopravvissute nel tempo stanno diventando specie in via di estinzione. Questi veicoli sono potuti sopravvivere solo con l'aiuto di materiali e tecniche moderni, con l'aiuto di un'industria in cui il professionismo su base commerciale è diventato dominante rispetto al puro entusiasmo. Ti si rompe un albero a gomiti, te lo rifacciamo subito nuovo. Incidente con danneggiamento della carrozzeria, te ne forniamo noi una nuova, insieme a un campione di ricambio, se vuoi. E se non ti piace la carrozzeria berlina standard, così tipica dei suoi tempi, allora perché non ordinare una carrozzeria che riproduca un modello più sportivo, che apparentemente fa molto vecchio stile, ma di fatto è una contraffazione. Tutte queste cose stanno nutrendo il movimento dei falsi e – ancor più tristemente – si aggiunge a un'accettazione sempre più ampia della mancanza di autenticità – e all'abbandono dei reali valori contenuti in un'auto d'epoca.

historical heritage of the automobile with authentic materials and methods. Some cars have such a widespread following, and are so intensively used – not the least in historical racing events – that even authentic survivals of time are now endangered species. Only with modern materials and high-tech manufacturing could these vehicles survive, helped by an industry where commercial professionalism has taken over from pure enthusiasm. You break a crankshaft, we make you a new one. Crash the body panels, and we supply you a new one, plus a spare example, if you like. And if you do not like that standard saloon body, so typical of its time, then why not order a more sporty replica bodywork, which may look very period but in fact is an infringement. These things are all feeding the replica movement and – sadly enough – adds to an even growing general acceptance of lack of authenticity – and the neglect of the true intrinsic values of a historical vehicle. I won't get into much detail, nor bring forward any classification of replica principles, since this is a matter for discussion later today and tomorrow. But there are several ways to channel and regulate what is acceptable – and what not. With the right people, and backed by transparent rules, FIVA needs – and is actually up to the task – to address the relevant issues. Unfortunately, this was not always the case. Twenty years ago, when I was representing the Royal Dutch Automobile Club's historical interest at FIA meetings, I was surprised to learn that a classic car dealer and engineer who was known to have built several replica cars, was representing his country on the subject of regulating authenticity! No wonder that at least in those days no consensus was found over the definition of the general expression 'replica vehicle.' Let this not





une contre-*façon*. Toutes ces choses nourrissent le mouvement des faux et – encore plus tristement – vient s’ajouter à une acceptation toujours plus ample du défaut d’authenticité – et à l’abandon des valeurs réelles contenues dans une auto d’époque.

Je ne veux pas entrer dans les détails, ni proposer des classements relatifs aux principes de reproductions, ceux-ci seront par ailleurs le sujet d’une discussion successive et de la discussion de demain. Il existe, toutefois, différentes façons de canaliser et de réglementer ce qui est acceptable et ce qui ne l’est pas. Avec l’aide de personnes compétentes et supporté par des règles transparentes, la FIVA doit se consacrer aux questions relatives au problème: elle en est à la hauteur et de fait s’y consacre déjà.

Malheureusement ce n’a pas toujours été le cas. Il y a vingt ans, quand je représentais les intérêts historiques du Club Automobile Royal Hollandais (Royal Dutch Automobile Club), je fus surpris d’apprendre qu’un vendeur d’automobiles classiques qui était aussi un ingénieur connu pour avoir construit différentes reproductions de voitures d’époque, était le représentant de son pays pour la réglementation de l’authenticité! Il n’est pas étonnant alors qu’à l’époque on ne trouva aucun type d’accord en ce qui concerne la définition de l’expression générique “reproduction de voiture d’époque”. Faisons en sorte que cela n’arrive plus, pendant que nous nous trouvons ici.

Bien que la définition d’authenticité aujourd’hui est connue et que l’enregistrement soit favorisé par la carte d’identité FIVA, tout le mouvement des voitures anciennes est encore confus sur ce qui est acceptable ou non en la matière. Je dirais qu’actuellement règne une certaine “désobéissance civile” au sein de notre association historique, avec

Non voglio entrare troppo nei dettagli, né proporre classificazioni dei principi delle riproduzioni, questi saranno infatti argomenti della discussione più tardi e domani. Esistono, comunque, diversi modi di canalizzare e regolare quello che è accettabile e quello che non lo è. Con l’aiuto delle persone giuste e sostenuta da regole trasparenti, la FIVA deve dedicarsi alle questioni relative al problema: ne è all’altezza e di fatto vi si sta dedicando.

Sfortunatamente non è stato sempre così. Vent’anni fa, quando rappresentavo gli interessi storici del Reale Automobile Club Olandese (Royal Dutch Automobile Club), fui sorpreso nell’apprendere che un venditore di auto classiche che era anche un ingegnere noto per aver costruito diverse riproduzioni di auto d’epoca, era il rappresentante del suo paese per la regolamentazione dell’authenticità! Non mi stupisco che almeno in quei giorni non si trovasse alcun tipo di accordo per quanto riguarda la definizione dell’espressione generica “riproduzione d’auto d’epoca”. Facciamo in modo che questo non accada di nuovo, mentre ci troviamo qui.

Per quanto la definizione di autenticità oggi possa essere conosciuta e la registrazione sia favorita dalla carta d’identità FIVA, tutto il movimento delle auto storiche è ancora confuso rispetto a quanto sia accettabile o meno a questo proposito. Direi che sta iniziando a regnare una certa “disobbedienza civile” nella nostra associazione storica, con una sorprendente – e sempre maggiore – accettazione di tutto quanto riguarda la replica di componenti originali e di intere auto. Ho notato un’ultima tendenza alla modifica dei veicoli utilizzando pezzi e sistemi moderni, come ruote e pneumatici fuori standard, freni moderni e – ci crediate o no – strumenti per aumentare il confort, come l’aria

happen again, as we are here.

But even if the definition of authenticity may be known today, and registration is helped by the FIVA identity card, the whole historical car movement is still puzzled about what is acceptable in this respect, and what is not.

I dare to say that a certain ‘public disobedience’ is beginning to reign our historical car fraternity, with a surprising – and even increasing – acceptance of anything related to replicating original components and complete cars.

I have noticed a latest trend towards modifying vehicles with modern parts and systems, like odd-size wheels and tires, modern brakes and – believe it or not – comfort-enhancing devices such as air conditioning. But if you dare to ask owners of such a modified or replica car about the origin and authenticity of their vehicle, they take a rather aggressive position, not feeling ashamed for what the did in whatever way. This, of course, is totally unacceptable.

Tackling these trends all comes down to a strict and transparent regime and clear communication. So I would plea for a more pro-active communication on this issue by FIVA towards the press, and others who are involved in telling, or writing on the subject, including the editors of auction catalogues.

Specialized historical car magazines are numerous, and the editors make you believe that they are the experts. But too often do they neglect accuracy on the subject of authenticity. More than once, they completely avoid mentioning when a vehicle is a replica and sometimes they accept – or even promote – the idea of recreations for what they call ‘the sake of historical awareness’ for a certain object. I have also noticed that some dedicated specialized books on highly collectable cars have not been screened



une surprenante – et toujours croissante – acceptation de tout ce qui concerne la réplique de composants originaux et de voitures complètes. J'ai remarqué une dernière tendance qui est la modification des véhicules en utilisant des pièces et des systèmes modernes, comme des roues et des pneus hors standard, des freins modernes et – que vous y croyiez ou non – des équipements pour augmenter le confort, tel que le climatiseur. Si vous vous permettez de demander aux propriétaires des informations sur l'origine ou sur l'authenticité de leur voiture ainsi modifiée ou de leur reproduction, ils assument alors un comportement plutôt agressif, n'ayant absolument pas honte de ce qu'ils ont fait. Evidemment ceci est totalement inacceptable. Pour lutter contre ces tendances il faut se conformer à un régime sévère et transparent et opter pour une communication sans équivoque. Pour cette raison je voudrais lancer un appel pour que FIVA utilise un type de communication avec la presse et avec tous ceux qui se sont engagés à écrire ou à parler de ce sujet, parmi lesquels les directeurs de catalogues de ventes aux enchères, qui favorise une plus forte mobilisation sur ces sujets. Les revues spécialisées dans les voitures d'époque sont nombreuses, les éditeurs vous font croire qu'il sont experts en la matière. Mais trop souvent ils oublient d'être précis quand il s'agit d'authenticité. Le plus souvent ils évitent complètement de signaler que le véhicule est une reproduction et parfois ils acceptent – ou même promeuvent – l'idée de la reproduction comme étant "un bien pour la connaissance historique" d'un objet. J'ai également remarqué que certains livres spécialisés consacrés aux voitures de grande valeur pour les collectionneurs, les voitures n'ont pas été examinées avec soin, et il arrive que certaines reproductions soient décrites comme

condizionata. Ma se vi permettete di chiedere ai proprietari informazioni sull'origine o sull'autenticità della loro auto così modificata o della loro replica, assumono un atteggiamento piuttosto aggressivo, non vergognandosi in alcun modo per quello che hanno fatto. Questo, è ovvio, risulta totalmente inaccettabile.

Per la lotta contro queste tendenze tutto sta nell'attenersi a un regime severo e trasparente e a una comunicazione chiara. Per questo vorrei lanciare un appello per un tipo di comunicazione da parte della FIVA con la stampa e con tutti coloro i quali sono impegnati a scrivere o a parlare sull'argomento, tra cui i direttori dei cataloghi di aste, che favorisca una maggiore attivazione su questi argomenti.

Le riviste specializzate in auto d'epoca sono numerose, gli editori vi fanno credere di essere degli esperti. Ma troppo spesso dimenticano di essere accurati quando si tratta di autenticità. Il più delle volte evitano completamente di segnalare quando il veicolo è una riproduzione e a volte accettano – o persino promuovono – l'idea della riproduzione per quello che chiamano "il bene della consapevolezza storica" riguardo un certo oggetto. Ho anche notato che in alcuni libri specializzati dedicati ad auto di grande valore per i collezionisti le auto non sono state vagliate a sufficienza, con il risultato che alcune repliche sono state descritte come "autentiche".

A quel punto il danno è irreversibile. Ebbene, questo è il mio consiglio: la FIVA svilupperà una campagna di pubbliche relazioni a lungo termine che favorisca una maggiore attivazione per informare il mondo esterno sull'importanza dell'autenticità delle auto storiche. Il mondo esterno è vasto, deve includere ministeri governativi e anche

enough, resulting in replica examples having been described as 'genuine'. Then, the damage is irreversible.

Now here is my advice: the FIVA will develop a long-term pro-active public relation campaign to inform the outside world about the importance of authenticity of historical cars.

And the outside world is broad, and must include official governmental departments as well as insurance companies, whereas too often so-called genuine cars are accepted as authentic, and are covered by higher than relevant values.

It will monitor the admission of the FIVA identity cards and tries to convince the owners of historical cars about the importance of such document.

Too many owners do know about the document, but are not aware how important it is, and therefore not interested. Checking FIVA admitted cars may even be necessary since some authentic cars tend to be modified later on without giving notice to FIVA. Organizers of FIVA-sanctioned events must be better informed how to handle the issue of identity cards. They are sometimes afraid – and not without reason – that they won't get enough entries because entrants are not able to show an identity card.

But if owners and organizers are equally aware of the value of a car's identity, they will accept.

The FIVA should develop a new and good relationship with specialized media as to promote the importance of historical correct vehicles against fakes and replicas. An improved relationship may also contribute to broader coverage of authenticity as well as other FIVA matters.

Ladies and gentlemen, this was just a personal view – it is far from complete and open for any discussion.

But let me put one thing straight: FIVA always done a wonderful job in regulating all these car collecting



“authentiques”. Le préjudice est à ce stade irréversible.

Eh bien mon conseil est le suivant: la FIVA devra développer une campagne de relations publiques à long terme qui favorise une plus grande mobilisation pour informer le monde extérieur sur l'importance de l'authenticité des autos anciennes. Le monde extérieur est vaste; les ministères et les compagnies d'assurance aussi doivent être contactés, car trop souvent des autos soi-disant authentiques sont acceptées comme telles et leur sont attribuées une valeur plus élevée que leur valeur réelle.

En outre elle devra contrôler l'admission des cartes d'identité FIVA et tentera de convaincre les propriétaires de voitures d'époque de l'importance de ce document. Trop nombreux sont les propriétaires qui connaissent l'existence de ce document, mais ne sont pas conscients de son importance et par conséquent ne se sentent pas concernés. Il pourrait être aussi nécessaire de contrôler les autos admises dans la FIVA, en effet certaines autos authentiques sont modifiées successivement à leur inscription ou sans informer la FIVA.

Les organisateurs des événements sous l'égide FIVA devraient être mieux informés sur la façon dont traiter le sujet des cartes d'identité. Parfois ils craignent- et n'ont pas complètement tort- de ne pas atteindre un nombre suffisant de participants, qui ne sont pas en mesure de présenter la carte d'identité. Mais si les propriétaires et les organisateurs étaient tous conscients de la valeur de l'identité d'une auto, ils accepteraient cette solution. La FIVA devrait développer de nouvelles et bonnes relations avec les médias spécialisés pour promouvoir l'importance des vraies voitures d'époque, contre les faux et les reproductions.

compagnie assicurative, laddove troppo spesso auto cosiddette autentiche sono accettate come tali e sono rivestite di un valore più elevato di quello reale. Inoltre controllerà l'ammissione delle carte d'identità FIVA e proverà a convincere i proprietari di auto storiche dell'importanza di tale documento. Sono troppi i proprietari che sono a conoscenza dell'esistenza del documento, ma non sono consapevoli di quanto sia importante e perciò non sono interessati. Potrebbe essere anche necessario controllare le auto ammesse nella FIVA, infatti alcune auto autentiche tendono a venire modificate successivamente o senza avvisare la FIVA. Gli organizzatori degli eventi sotto egida FIVA dovrebbero essere informati meglio sul modo di trattare l'argomento delle carte d'identità. A volte hanno paura – e non hanno tutti i torti – di non raggiungere un numero sufficiente di partecipanti, in quanto essi non sono in grado di mostrare la carta d'identità. Ma se i proprietari e gli organizzatori saranno tutti ugualmente consapevoli del valore dell'identità di un'auto, accetteranno.

La FIVA dovrebbe sviluppare nuove e buone relazioni con i media specializzati per promuovere l'importanza delle vere auto d'epoca, contro i falsi e le riproduzioni. Relazioni migliori potranno anche contribuire ad ottenere una copertura più ampia sull'autenticità come su altre questioni di cui la FIVA si occupa.

Signore e signori, Questo è solamente il mio punto di vista personale – non vuole essere esaustivo ed è aperto a qualunque discussione. Ma lasciate che sia chiaro su un punto: la FIVA ha sempre fatto un lavoro meraviglioso nella regolamentazione di tutte queste attività del collezionismo automobilistico. I miei suggerimenti non vanno dunque visti come una crociata, ma come uno stimolo affinché la FIVA

activities.

My suggestions should therefore not be seen as a crusade, but as a motivation for FIVA to continue its mission for better transparency and authenticity of all historical car matters.

I wish you a fruitful discussions – and clear conclusions.

De meilleures relations pourront également contribuer à obtenir une couverture plus vaste sur le thème de l'authenticité comme sur d'autres questions dont s'occupe la FIVA.

Mesdames et messieurs, ceci n'est que mon point de vue personnel- il n'est certainement pas exhaustif et est ouvert à toute discussion. Mais je tiens à dire que la FIVA a toujours fait un travail extraordinaire pour réglementer toutes les activités liées au collectionnisme d'automobiles. Mes conseils ne doivent pas être considérés comme une croisade, mais servir de stimulant pour que la FIVA continue sa mission en faveur d'une plus grande transparence et authenticité sur toutes les questions liées aux voitures d'époque.

Je souhaite que cette discussion porte ses fruits et aboutisse à des conclusions précises.

continui nella sua missione a favore di una maggiore trasparenza e autenticità di tutte le questioni legate alle auto storiche. Auguro a voi tutti una discussione fruttuosa e conclusioni chiare.





.4

AUTHENTICITE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE ET ACTUELLE

AUTENTICITÀ DELL'AUTOMOBILE ANTICA E MODERNA
THE AUTHENTICITY OF ANTIQUE AND MODERN AUTOMOBILES



**Automotoclub
Storico
Italiano**

.4





.4

80



AUTHENTICITE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE ET ACTUELLE

AUTENTICITÀ DELL'AUTOMOBILE ANTICA E MODERNA

THE AUTHENTICITY OF ANTIQUE AND MODERN AUTOMOBILES

Derek Drummond Bonzom, FR - Président de la Commission Technique de la F.I.V.A.

Mesdames et Messieurs, je vous souhaite un bon après-midi. Je remercie les organisateurs pour m'avoir invité afin que je puisse exposer ma position et je remercie tout particulièrement mon prédécesseur pour avoir mis en évidence certains des problèmes que nous devons actuellement affronter.

J'essaierai d'expliquer en une dizaine de minutes, ou plutôt, en une vingtaine de minutes si j'y arrive... de quelle façon la FIVA protège notre héritage automobile à travers cet avertissement : ce qui est une héritage n'implique pas nécessairement l'authenticité. Nous encourageons l'authenticité, en d'autres termes, nous encourageons le respect du matériau et l'intégrité culturelle de nos véhicules. À présent, j'aborderai principalement le sujet relatif aux voitures puisque la FIVA comprend des voitures mais aussi des motocycles, des tracteurs, des autobus, des camions etc.. Par conséquent, notre objectif est relativement vaste.

Tout d'abord, concernant notre discussion sur l'authenticité, observons le glossaire de la FIVA pour expliciter ce que nous devons faire et ce que nous devons savoir. Si nous consultons un dictionnaire de langue anglaise, le terme "Authentique" signifie réel et véridique. J'ai également trouvé une définition plus précise qui explique le terme de la manière suivante "Ce qui provient d'un artiste, ce que nous recevons d'un artiste, ce que nous possédons lorsque l'objet quitte les mains de son auteur". Cette définition est importante car elle indique que l'objet est le même que celui qui a été créé et ce phénomène est plutôt rare. Par conséquent, il est intéressant d'approfondir ce concept.

Le terme "Original" présente une notion légèrement différente dans la mesure où l'original d'un artiste correspond à quelque chose d'authentique mais qui a

Signore e Signori, buon pomeriggio. Ringrazio gli organizzatori per avermi invitato ad esporre la mia posizione e ringrazio particolarmente il mio predecessore per avere evidenziato alcuni dei problemi con i quali dobbiamo cimentarci. Cercherò di spiegare in dieci minuti, scusate, in venti minuti se posso ... in che modo la FIVA protegge la nostra eredità automobilistica, con questa avvertenza: ciò che è un'eredità non significa necessariamente che sia autentico. Noi incoraggiamo l'autenticità; in altre parole incoraggiamo il rispetto del materiale e l'integrità culturale dei nostri veicoli. Ora affronterò essenzialmente l'aspetto che concerne le vetture, perché la FIVA comprende vetture, motocicli, trattori, autobus, autocarri ecc., quindi è un obiettivo più ampio quello al quale guardiamo.

Per prima cosa, diamo un'occhiata al nostro glossario della FIVA in rapporto a questa discussione sull'autenticità, che cosa c'è da fare e da sapere. Ora, se si consulta un dizionario in Gran Bretagna "autentico" in breve significa reale e genuino; ho trovato una definizione migliore che recita "Da un artista, ciò che riceviamo da un artista, quello che abbiamo quando l'oggetto lascia le mani dell'autore". Ciò è importante, perché l'oggetto è quale è stato creato, e questo accade di rado, ma è interessante approfondire di più questo concetto. "Originale" è poi qualcosa di leggermente diverso in quanto l'originale di un artista corrisponde ad un autentico, ma è stato spostato, ha vissuto ed è stato conservato ed è in buone condizioni.

Ora il punto che interessa è la "Replica". Riteniamo che al giorno d'oggi la parola sia male utilizzata a causa del suo impiego in una varietà di situazioni, vale a dire, se guardiamo in un dizionario francese o

Ladies and Gentlemen good afternoon. Thank you to the organizers for invite me to explain my position and very especially thank you to my predecessor to have pointed some of the problems we have to do with.

I will try to explain in ten minutes, sorry 20 minutes if I may...how FIVA protects our automotive heritage, as I will say this warning: what is a heritage may not mean authentic. We also encourage authenticity; in other words we encourage the respect of the material, and the cultural integrity of our vehicles. Let me explain now about cars essentially, that FIVA encompasses cars, motorcycles, tractors, buses, lorries etc. so it's a wider scope we have to look at. First of all, let's have a look at our FIVA glossary respect this quarrelling about authenticity, what to do and what to know. Now if you look up in a dictionary in Britain "authentic" in a short is real and genuine; I found a better definition that says "From the artist, what we have from the artist, what we have as it left author's hands". This is important because it is as it was created, and it happens seldom, but it is interesting to go closer and closer to that concept. "Original" next is somewhat slightly different as the artist's original is the same thing as authentic but it has been moved, it has lives and it has been maintained and it's in a good condition.

Now the interesting point is "Replica". The word we think is misused today because its use of the variety of situations...er...if we look on a French dictionary, or an English dictionary, we will find that is a copy of a picture, or something else that has been made of the same hand that made the original.

This are definitions we go along with because it's different from "Fake", is different from reproduction and so on. I've got a couple of example, if you wish, Dellacars have made replicas recently, some years

été déplacé, qui a vécu et qui a été conservé dans de bonnes conditions.

À présent, concentrons-nous sur le terme "Réplique". Considérons le fait que, de nos jours, ce terme est mal utilisé à cause de son emploi dans une variété de situations. Par exemple, si nous regardons dans un dictionnaire français ou anglais, nous pouvons voir que la définition donnée est celle d'une "copie de tableau" ou de quelque chose d'autre qui a été réalisé par le même auteur de l'original. Nous acceptons ces définitions car le terme est différent du terme "Faux" ou de celui de "Reproduction". J'ai d'ailleurs quelques exemples à vous donner : il y a quelques années, Dellacars avait produit des répliques de la voiture Beta Benz. La société est tout à fait autorisée à fabriquer des répliques et, considérant qu'il s'agit de voitures neuves, nous avons jugé que ces dernières devaient attendre d'atteindre l'âge prévu pour pouvoir être considérées comme des voitures FIVA. La réplique Favenash est un autre exemple tout comme celui, très intéressant, qui nous vient de Thomas Franck que je remercie. Les répliques constituent un pas en avant important dans l'histoire des voitures et de l'automobilisme. L'authenticité dépend donc beaucoup, comme vous pouvez le comprendre, de la préservation des véhicules. Si un véhicule a été préservé ou conservé, ce qui revient pratiquement au même et où préserver signifie conserver un véhicule dans le même état que dans celui dans lequel il a été conçu - d'ailleurs ces termes sont plus ou moins semblables en français et en anglais, les deux langues officielles de la FIVA - il peut être complètement authentique, à savoir très légèrement modifié, il peut être usé, être entretenu et être mis en état de marche et, s'il n'est plus en état de marche, il doit être restauré.

La restauration est l'objectif le plus important de

in un dizionario inglese, troviamo che significa "copia di un dipinto" o qualcosa d'altro che sia stato fatto dalla stessa mano che aveva realizzato l'originale. Queste sono definizioni che accettiamo perché il termine è diverso da quello di "Falso", è diverso dalla "Riproduzione" e via di seguito. Se volete ho un paio d'esempi: Dellacars aveva fabbricato recentemente, qualche anno fa, delle repliche della vettura Beta Benz. Queste sono repliche e la società è completamente autorizzata a fabbricare repliche e la nostra posizione è che abbiamo considerato che di fatto si tratti di vetture nuove, e che debbano attendere di raggiungere l'età prevista per poter essere considerate come vetture FIVA. La replica Favenash è un altro esempio ed abbiamo avuto un esempio molto interessante da Thomas Frank, che ringrazio. Le repliche sono un importante passo in avanti nella storia delle vetture e dell'automobilismo.

L'autenticità dipende molto dalla preservazione, come potete capire, dei veicoli. Se un veicolo è stato preservato o conservato, il che è quasi lo stesso, in particolare questi termini che usiamo sono più o meno simili in francese ed in inglese, le due lingue ufficiali della FIVA, e preservare significa mantenere una vettura come è stata fabbricata. Può essere completamente autentica: in una parola appena toccata. Può essere usata, ricevere la manutenzione ed essere tenuta in ordine di marcia, e qualora non sia più in ordine di marcia, deve essere restaurata. Il restauro è l'obiettivo più ampio delle nostre attività perché, come potete ben sapere, si può restaurare il 5%, il 25% o il 100%, qualcuno restaura perfino il 110%, ma il restauro, e questo è molto importante, richiede di avere compreso il veicolo. Come ingegnere, amo capire come la vettura sia stata costruita e perché sia stata costruita in questo modo,

ago really, of the Beta Benz car. These are replicas and they're completely entitled to make replicas and the think is that we considered that they're new cars in fact, and they should wait for coming of age to be considered as FIVA cars. Favenash replica is another example and we've got a very interesting example from Thomas Frank, thank you. Replicas are an important step forward in the history of cars and automotion.

Authenticity depends a lot on the preservation, as you may guess, of the vehicles. If a vehicle has been preserved or conserved, that's very similar, specially those terms we use because they're more or less the same in French and in English the two official languages of FIVA, and preservation is maintaining a car as it was made. It can be completely authentic: in a word hardly touched. It can be used and maintained and kept in running order, and if it's no longer in running order, it has to be restored.

The restoration is the widest scope of our activities because, as you may well know, you can restore 5% 25% or 100%, some people even restore 110% but the restoration, and it is very important, requires understanding of the vehicle. As an engineer I love understanding how it was built and why it was built like that, but the body work also it is similar interesting because there is the artist effect.

You have to be aware also that whoever undertakes a restoration always loses evil and mended part of authenticity, of the visual authenticity: so we have to try in restoration to loose the absolute minimum. Our difficult to avoid is what car is changing from hand to hand, each owner has attendency to put something of his own, even if it's very small, and with all that several changes you can deviate quite importantly from the originality of the car.

Authenticity and modifications. The specificity of

notre activité car, comme vous le savez déjà, il est possible de restaurer 5%, 25% ou 100% du véhicule. Certaines restaurations concernent même 110% du véhicule mais l'élément fondamental est que toute restauration requiert d'avoir compris le véhicule. En qualité d'ingénieur, j'aime comprendre comment la voiture a été construite et pourquoi elle a été construite de cette façon. La structure de la voiture est elle aussi intéressante car on y retrouve la main de l'artiste.

Il faut également être conscient du fait que quiconque entreprend une restauration perd toujours un élément constitutif de l'authenticité ou plutôt de l'authenticité visuelle puisque la restauration concerne le moindre détail. La chose difficile à éviter est que la voiture passe d'une personne à l'autre. En effet, chaque propriétaire a tendance à ajouter une touche personnelle, même si cette dernière est minime, et toutes ces nombreuses modifications peuvent alors éloigner considérablement la voiture de son modèle original. Authenticité et modifications. La spécificité de la FIVA est que nous défendons non seulement l'authenticité mais aussi l'utilisation de nos voitures et de nos véhicules en général. La dimension dynamique d'une voiture ou d'un motocycle réside dans les chemins de campagne, les petites rues, les routes nationales, les autoroutes ou les pistes, selon vos intérêts personnels. Si un élément qui a été fabriqué pour être utilisé ne l'est pas, alors ce même élément meurt. L'exemple qui me vient à l'esprit n'a aucun rapport direct avec les voitures. Pensons aux ponts romains. Certains, dans le sud de la France, existent encore et je sais que sur l'un d'entre eux circulent régulièrement, chaque jour, des camions de 38 tonnes. Ce pont vit encore. De nos jours, les arènes romaines sont encore utilisées pour les

ma è interessante anche il corpo della vettura, perché vi si ritrova la mano dell'artista. Occorre essere consapevoli inoltre del fatto che chiunque intraprenda un restauro perde sempre con un rapprezzo parte dell'autenticità, dell'autenticità visiva: sicché nel restauro dobbiamo attenerci al minimo assoluto. Quello che ci è difficile da evitare è che la vettura cambi passando di mano in mano, ogni proprietario ha la tendenza a metterci qualcosa di suo, anche se è molto piccolo, e con tutte queste numerose modifiche si può allontanarsi anche considerevolmente dall'originalità della vettura. Autenticità e modifiche.

La specificità della FIVA è che difendiamo l'autenticità, ma difendiamo anche l'utilizzo delle nostre vetture, dei nostri veicoli. E la dimensione dinamica di una vettura o di un motociclo risiede, come ve lo augurate, nei viottoli di campagna, nelle piccole strade, nelle strade nazionali, nelle autostrade o nelle piste, a seconda dei vostri particolari interessi. Se qualcosa che era stato fabbricato per essere utilizzato non viene usato, allora muore: l'esempio che ho in mente non ha nulla a che fare direttamente con le vetture. Guardiamo ai ponti romani, alcuni, nel Sud della Francia, esistono ancora e so di uno che è usato regolarmente ogni giorno da autocarri da 38 tonnellate. Questo ponte vive ancora. Le arene romane che sono utilizzate per le gare di oggi, le emissioni televisive o le competizioni di tennis - è meraviglioso che esistano ancora! E se si utilizzano i veicoli abbastanza regolarmente, non tutti i giorni, ma per rally, raduni ecc. si dovranno apportare talvolta alcune modifiche, ma le sole modifiche che consentiamo sistematicamente sono le modifiche che ci sono imposte dai regolamenti nazionali europei. Si dovranno avere indicatori di direzione lampeggianti,

FIVA is that we defend authenticity but we also defend the use of our cars, of our vehicles. And the dynamic dimension of a car or motorcycle is, as you wish, the country lanes, the small roads, National roads, motorways or the tracks, whatever you're particularly interested. If something that was made to be used is not used then it dies: the example I have in mind has nothing to do with cars directly. Look at the Roman bridges, some in the South of France are still existing and I know of one that is used regularly everyday by 38 ton trucks. It still lives. The Roman arenas that are used at today's games, TV emissions or tennis competitions - it's marvellous they're still existing! And if you use them quite regularly, not everyday but regularly for rallies, get-together's etc. you have to introduce sometimes some modifications, but the only modification that we allow systematically are the modification that we need by EU National rules.

You have to have flashes indicators, tail light, you'd better have them as a matter of fact, but please do them very discreetly. Also the other snag that we find is that a lot of Yellow cars, I would say post World War II in general. The owners have a feeling that cars must be used in a most sporty manner - I didn't say sporting but I said sporty - you have to take off bumpers and you have to have numbers painted on the side etc. This ideally should be avoided but as it is a fashion is difficult, you can't go against them, so we have created, and I'll show you later, a small box for them.

In a word we don't accept really anachronistic modifications: wide tyres on 1950 cars did not exist so we tell the owner "go on and change them". Once you have listened to this you realise that what we're speaking about is historically correct cars, vehicles. And our FIVA state is "keep them and use them as



courses, les émissions télévisées ou les compétitions de tennis : c'est quelque chose de vraiment merveilleux ! Et si des véhicules sont utilisés de façon relativement régulière, non pas quotidiennement, mais pour des rallyes ou des meetings, ils devront parfois subir quelques modifications. Toutefois, les seules modifications que nous autorisons de manière systématique sont celles qui nous sont imposées par les règlements nationaux européens. Si ces véhicules doivent avoir des indicateurs de direction clignotants ou des phares arrière – et cela est, en effet, recommandé – nous faisons en sorte de les monter avec une grande discrétion. Un autre obstacle réside dans la quantité de "Yellow cars" [les taxis américains] apparus après la seconde guerre mondiale. Leurs propriétaires ont le sentiment que ces véhicules doivent être utilisés de manière sportive – je ne veux pas dire pour faire du sport – mais bien de façon sportive. Ainsi, les pare-chocs sont démontés et des numéros sont peints sur les côtés. Idéalement, cela devrait être évité mais étant donné qu'il s'agit d'une mode, il devient difficile de l'empêcher et c'est pour cette raison que nous avons créé une petite catégorie pour les passionnés de ce phénomène. En d'autres termes, nous n'acceptons pas les modifications réellement anachroniques : les pneus larges n'existaient pas sur les voitures de 1950 et, par conséquent, nous conseillons aux propriétaires de "passer à autre chose et de les changer". Après avoir entendu ce discours, vous vous serez rendus compte que nous parlons de voitures et de véhicules historiquement corrects. Le principe de la FIVA est celui de "les conserver et de les utiliser comme ils étaient au départ". Je pense que, grâce à cette phrase, la situation est aisée à comprendre. Afin d'encourager l'authenticité, nous classons nos

luci postérieures, è di fatto meglio averli, ma vi preghiamo di montarli con molta discrezione. Poi l'altro intoppo che rileviamo è una quantità di "Yellow cars" (i taxi americani), direi generalmente posteriori alla seconda guerra mondiale. I proprietari hanno la sensazione che i veicoli debbano essere utilizzati in modo per lo più sportivo – non dico per fare dello sport, ma in modo "sportiveggiante" – ci sarà da smontare i paraurti e dipingere dei numeri sulla fiancata ecc. Ciò idealmente dovrebbe essere evitato, ma dato che si tratta di una moda è difficile, non si può contrastarla, e così, ve lo mostrerò più avanti, abbiamo creato una piccola classe per questi appassionati. In una parola non accettiamo modifiche realmente anacronistiche: i pneumatici larghi non esistevano sulle vetture del 1950 e così raccomandiamo al proprietario di "passare avanti e cambiarli". Una volta sentito questo vi renderete conto che stiamo parlando di vetture e veicoli storicamente corretti. Ed il nostro principio alla FIVA è quello di "mantenerli ed utilizzarli com'erano". Penso che, in una sola frase, sia più semplice. Per incoraggiare l'authenticità, classifichiamo i nostri veicoli secondo due direttive, una orizzontale ed una verticale ed il nostro programma prevede sedici classi. Sulla sinistra ci sarà l'asse della preservazione e al massimo ci sarà la classe "tipicamente autentica" che sarà un veicolo preservato dal fabbricante nello stato in cui ha lasciato la linea di produzione ed è stato conservato a titolo di riferimento. Credo che sempre più spesso, e questa tendenza dovrebbe essere incoraggiata, i fabbricanti dovrebbero conservare un modello così come esce dalla linea. Anni d'intenso utilizzo per rally ecc. non rappresentano realmente quello che cerchiamo.

they were". I think in one phrase is simpler. To encourage the authenticity we classify our vehicles along two axes, one horizontal one vertical and our schedule is made of sixteen boxes. On the left you've got the preservation axis, at the top you've got the class "typical authentic" which would be a vehicle which has been preserved by the manufacturer as it left the reproduction line and has been kept for reference. I believe that more and more, and it should be encouraged, the manufacturers should keep a model as it came off the line. Years of intense use for rallies and etc. is not really what we're looking for. The box no. two is "Original", and as I said, original is a vehicle as it was when it left the reproduction line and has been used. Obviously the tyres, the batteries and so on have been changed but the car is as far as possible kept as it was. Obviously the seats maybe may have been deteriorated during the time, some have been really destroyed so you have to maintain it – not restore it, maintain it. No. 3 is "Restored" and that should be an enormous box which covers, I think, something like 95% of the vehicles. And the last, "Rebuilt". In English it's "rebuilt" but in French is "reconstitué". Such cars have been made from various originals, some parts are authentic or original but maybe are not. Then look at the technical conformity of the body. We get "Standard" (box A). Next box B is "Period modified". Period modified cars should be close to a car modified either for a specific use (competition is one, publicity vehicles or vehicles that have been used too follow bicycle races etc.). Period modified cars have got the same value as an A. Next along the line of conformity is "Exception". Now this is a classification that should be opened reluctantly to



véhicules selon deux directives – une horizontale et une verticale – tandis que notre programme prévoit seize classes. À gauche se trouvera l'axe de la préservation et la classe dite "Typiquement authentique" qui concernera un véhicule préservé par le fabricant dans l'état dans lequel il a quitté la ligne de production et dans lequel il a été conservé à titre de référence. Je pense que, de plus en plus fréquemment, et cette tendance devrait être encouragée, les fabricants devraient conserver un modèle d'un véhicule sortant de la ligne de production.

Les années d'utilisation intense pour les rallyes etc. ne représentent pas réellement ce que nous cherchons.

La classe numéro deux est "Original" et, comme je l'ai déjà dit, un véhicule original est un véhicule qui a été utilisé et qui est exactement comme il était au moment où il a quitté la ligne de production.

Naturellement, les pneus, les batteries et d'autres éléments encore ont été remplacés mais la voiture a été, dans la mesure du possible, conservée comme elle était. Bien entendu, les sièges, au fil du temps, se seront sans doute détériorés tandis que d'autres auront été complètement endommagés. Par conséquent, le véhicule nécessitera une manutention – non pas une restauration mais une manutention.

La classe numéro trois est "Restauré" et est très vaste puisqu'elle devrait concerner, selon moi, environ 95% des véhicules.

La dernière classe est "Reconstitué" (en anglais "rebuilt" [reconstruit]). Ces voitures ont été assemblées par différentes pièces, certaines sont authentiques ou originales mais d'autres ne le sont peut-être pas.

Passons ensuite à la conformité technique et à la structure de la voiture. Nous avons la case A

La classe numero due è "Originale" e come ho detto, originale è un veicolo com'era quando ha lasciato la linea di produzione ed è stato utilizzato. Ovviamente gli pneumatici, le batterie ed altro sono stati sostituiti, ma la vettura è stata, per quanto possibile, conservata com'era. Forse i sedili sono stati deteriorati con il passare del tempo, alcuni saranno stati realmente distrutti, occorrerà quindi fare manutenzione – non restaurare, fare manutenzione. La classe numero tre è "Restaurato" e questa dovrebbe essere una classe molto ampia che racchiude, penso, qualcosa come il 95% dei veicoli. E l'ultima classe "Ricostruito", in inglese è "rebuilt" [ricostruito], ma in francese è "reconstitué". Queste vetture sono state assemblate da diversi originali, alcuni componenti sono autentici o originali, ma altri forse non lo sono.

Passiamo poi alla conformità tecnica o al corpo della vettura. Abbiamo la casella A "Standard". La casella B successiva è "Modificato nel periodo". Le vetture modificate nel periodo dovrebbero essere vicine a vetture che siano state modificate per un uso specifico (la competizione è uno degli usi, veicoli pubblicitari o veicoli che siano stati costruiti per seguire corse ciclistiche ecc.). Le vetture modificate nel periodo hanno lo stesso valore di un veicolo della classe A. Proseguendo lungo la linea della conformità abbiamo l'"Eccezione". Ora questa è una classificazione che dovrebbe essere aperta con riluttanza per accogliere, come ho detto prima, quelle vetture che abbiano un aspetto più "sportiveggiante" di quello che possano avere avuto quando erano state fabbricate. Insomma, non ci piace realmente questa classe, ma dobbiamo essere pratici ed accettarla, perché non vogliamo scacciare delle vetture, vogliamo che i proprietari le conservino, li avvisiamo per mantenerli nel

take care, as I said earlier, of those cars that have a more sporty aspect that may have had when they were made. Er, we don't like it really but we have to be practical and accept it because we don't want to throw away cars, we want the owners to keep them, we warn them to keep them on movement and maybe join us in our quest form of authenticity.

"Reproduction" (box C) is something that has been produced once more or, most of the times, as somebody as reproduced a painting or something like that. If you think, I'm thinking at least, of the Monnalisa in the museum of the Louvre, in front of Monnalisa you usually see at least 4/5 people sitting down there, sketching Monnalisa and if you look at what they're drawing some can reproduce it exactly as it is, and others that have some kind of cubist inspiration put an eye here and another here! But they're reproducing with their feelings, their interpretations Monnalisa.

You get the same things in cars, you get reproduction which is a copy. We don't like to throw up copies because it's too negative so if you want the idea to be accepted we prefer to call it reproduction, and if keep in mind Monnalisa I think it's clear for everybody.

At the bottom of the lines, you see, organizers should use this classification. Organizers for us are organizers of events, it's very important because if we make a good event they want to have good vehicles. And also it is a secret form: only few people can really do that for us to sense and the Mini Minor only accept since 3/4 years only A and B categories. We should see no replicas, no copies or reproduction. The last year we were asked to check on the cars that were asking to enter and we had to withdraw something like ten ID cards on technical issues; we weren't quite right they'd been right categorized. Villa d'Este is another event which requires the cars

“Standard” tandis que la case suivante B indique “Modifié au cours du temps”. Les voitures modifiées au cours du temps devraient se rapprocher des voitures qui ont été modifiées pour un emploi spécifique (la compétition fait partie de l’un de ces emplois tout comme les véhicules publicitaires ou les véhicules qui ont été construits pour suivre des courses cyclistes etc.). Les voitures modifiées au cours du temps ont la même valeur qu’un véhicule appartenant à la classe A. En continuant sur le thème de la conformité, nous arrivons à la classe dite “Exception”. Cette classification devrait être utilisée avec réticence pour accueillir, comme je l’ai déjà dit, les voitures qui présentent un aspect plus “sportif” que celui qu’elles présentaient au moment de leur fabrication. Bref, cette classe ne nous plait pas beaucoup mais nous devons l’accepter étant donné que nous ne voulons pas écarter de voitures, nous voulons que leurs propriétaires les conservent. Nous les prévenons afin que, peut-être, ils désirent se joindre à nous et à notre recherche de l’authenticité. La case C “Reproduction” renvoie à quelque chose qui a été produit une nouvelle fois comme quelqu’un qui aurait reproduit un tableau ou quelque chose de semblable. Pensons par exemple à la Mona Lisa du Musée du Louvre. Face à cette toile se trouvent généralement 4 ou 5 personnes qui dessinent Mona Lisa et, en regardant leur création, nous nous apercevons que certains réussissent à la reproduire à la perfection tandis que d’autres, suivant une inspiration cubiste, la modifient légèrement. Cependant, ces derniers reproduisent quand même Mona Lisa avec leur sentiment et leur inspiration. Il se produit la même chose avec les voitures : il existe des reproductions qui sont des copies. Nous ne voulons pas rejeter les copies car cela serait trop négatif et, si nous voulons en accepter l’idée, nous

movimento e chissà forse unirsi a noi nella nostra ricerca dell’authenticità. La “Riproduzione” (casella C) è qualcosa che è stato prodotto ancora una volta o, nella maggior parte dei casi, come qualcuno ha riprodotto un dipinto o qualcosa di simile. Se pensiamo, almeno io lo penso, alla Monnalisa nel museo del Louvre, di fronte alla Monnalisa si vedono di solito almeno 4/5 persone sedute, che disegnano la Monnalisa e se si guarda quello che realizzano alcuni riescono a riprodurla esattamente com’è, ed altri che hanno una qualche forma d’ispirazione cubista mettono un occhio di qua ed un altro di là! Ma stanno riproducendo Monnalisa, con il loro sentimento e la loro ispirazione. Succede la stessa cosa con le vetture, ci sono delle riproduzioni che sono delle copie. Non vogliamo buttare le copie perché ciò è troppo negativo, così se vogliamo accettare l’idea, preferiamo chiamare questa classe riproduzione e tenendo a mente l’esempio della Monnalisa, penso che ciò sia chiaro per tutti. In fondo alle linee, come si vede, gli organizzatori dovrebbero usare questa classificazione. Per noi gli organizzatori sono quelli che organizzano le manifestazioni; è molto importante, perché se facciamo una buona manifestazione loro vogliono avere dei buoni veicoli. Ed esistono poi delle regole riservate: solo poche persone possono realmente possono avere questa sensibilità per noi e la Mini Minor ormai da 3 o 4 anni accetta soltanto le categorie A e B. Non dovremmo vedere repliche, copie o riproduzioni. L’anno scorso ci è stato chiesto di verificare le vetture che chiedevano di essere iscritte ed abbiamo dovuto escludere qualcosa come dieci carte d’identità per problemi tecnici; non eravamo affatto certi che fossero state classificate proprio correttamente.

to be authentic or at least original. I think that’s all on that issue.

We also have a few technical codes which is our Bible, not as thick as a Bible, but if there were people really interested we can let them read them.

Now, the ID card is a document of recognition which is agreed worldwide even in those countries that do not have FIVA representation or are not FIVA members.

This is the first page and page no. 4: pages with signatures, stamps, numbers and so on. On the number it should be said that each card has its individual number because there are no copies of the card, and if you loose it you have to get a new one.

Again on page no. 1 the validity is 10 years. Essentially it is not to get in some money every 10 years, it’s because sometimes we have to re-check the cars and see if they’re been modified. You could do it every 5 years but I think the ID card lasts in France 10 years so we thought it wasn’t a bad idea.

Page no 4 is more important than it appears: it appears to be blank but it shows remarks, modifications and history, because the authenticity of a vehicle is the technical conformity.

Page no 2 on the left: there’s the technical description of the car. The year it was made, the maker, the model, the chassis frame or the body form etc it give details of the engine (maker and no.) its capacity and also the wheel base. At the bottom you see a little window with the year of the classification. You remember the classification grid, one way and the other, and the interception.

Of course you may say that those boxes are big, but they don’t take everything into account. If you have a Ford speed gear box of 1938 or a Citroen replaced by a tight speed gear box, that will be accepted provided there are not other modification of the same nature.

préférons appeler cette classe "Reproduction" tout en nous souvenant de l'exemple, révélateur pour tous, de Mona Lisa.

Par conséquent, les organisateurs devraient utiliser cette classification. Pour nous, les organisateurs sont ceux qui organisent les manifestations. Cela est très important car tandis que nous voulons faire une bonne manifestation, eux veulent avoir de bons véhicules. En outre, il existe des règles strictes : seul un nombre restreint de personnes peut avoir réellement cette même sensibilité et la Mini Minor, depuis désormais 3 ou 4 ans, n'accepte que les catégories A et B. Nous ne devrions pas voir de répliques, de copies ou de reproductions.

L'année dernière, il nous a été demandé de vérifier les voitures qui désiraient être inscrites et nous avons dû exclure environ dix cartes d'identité en raison de problèmes techniques. En effet, nous n'étions pas certains que ces voitures aient été classées vraiment correctement. Villa d'Este est une autre manifestation qui demande que les voitures soient authentiques ou, tout au moins, originales. Je pense avoir terminé sur ce sujet.

Nous possédons également quelques codes techniques, peu nombreux, qui constituent notre Bible sans avoir l'épaisseur de cette dernière. Si des personnes sont vraiment intéressées, nous pouvons d'ailleurs leur faire lire.

La carte d'identité, quant à elle, est un document de reconnaissance qui est accepté dans le monde entier, même dans les pays qui n'ont pas de délégation FIVA ou qui ne sont pas membres de la FIVA.

Voici la première et la quatrième page : ces pages présentent des signatures, des vignettes, des numéros et ainsi de suite. En ce qui concerne le numéro, il faut rappeler que chaque carte possède son propre numéro car il n'existe pas de copie de

Villa d'Este est un'altra manifestazione che richiede che le vetture siano autentiche o per lo meno originali. Penso che ciò sia tutto sul questo argomento.

Abbiamo anche alcuni codici tecnici, poco numerosi, che costituiscono la nostra Bibbia, non hanno lo spessore di una Bibbia, ma se c'è qualcuno veramente interessato, possiamo farglieli leggere.

Ora la carta d'identità è un documento di riconoscimento che è accettato in tutto il mondo, anche nei paesi che non hanno una rappresentanza FIVA o non sono membri della FIVA.

Questa è la prima pagina insieme alla pagina 4: pagine con firme, bolli, numeri e via dicendo. Per quanto riguarda il numero, bisogna ricordare che ogni carta ha il proprio numero individuale, perché non esistono copie della carta, ed in caso di smarrimento occorre ottenerne una nuova. Ancora sulla pagina 1: la validità è di 10 anni. Essenzialmente questo non si fa per incassare un po' di soldi ogni 10 anni, ma perché qualche volta dobbiamo ricontrollare le vetture e vedere se sono state modificate. Si potrebbe farlo ogni 5 anni, ma penso che la carta d'identità dura 10 anni in Francia e così abbiamo pensato che non fosse una cattiva idea.

La pagina 4 è più importante di



cette carte et, en cas de perte, il faut en obtenir une nouvelle. Toujours sur la première page : la validité indiquée est de 10 ans. Cela n'est pas fait pour encaisser un peu d'argent tous les 10 ans mais parce que nous devons parfois contrôler de nouveau les voitures et voir si elles ont été modifiées. Nous pourrions le faire tous les 5 ans mais comme la carte d'identité a une validité de 10 ans en France, nous avons pensé que ce serait une bonne idée de reprendre ce même nombre d'années. La quatrième page est plus importante qu'elle ne paraît : elle est vide mais est destinée à recueillir les observations, les modifications et l'histoire car l'authenticité du véhicule réside dans sa conformité technique. À gauche, la deuxième page contient la description technique de la voiture : l'année de sa fabrication, le constructeur, le modèle, la structure du châssis ou la coque etc. Elle mentionne les détails du moteur (constructeur et numéro), sa cylindrée, l'empattement et la voie. Une petite fenêtre indique également l'année de classification. Souvenez-vous de la grille de classification, dans les deux sens, et de l'intersection correspondante. Évidemment, ces catégories sont vastes, mais ne prennent pas en compte tous les éléments. Si vous avez une boîte de vitesse Ford ou Citroën de 1938 remplacée par une autre boîte de vitesse étanche, cela sera accepté à condition que d'autres modifications de la même nature ne soient pas présentes. L'autre concept est que certaines personnes pensent que nous devrions avoir un plus grand nombre de groupes mais nous pensons au contraire qu'il vaut mieux être plus générique plutôt que de fractionner chacune des classes en 10 sous-classes plus petites. En effet, avoir une centaine de petits carrés serait peu pratique. Sur la carte d'identité FIVA, nous utilisons la compétence de tous les spécialistes

quanto non sembri: appare in bianco, ma è destinata a raccogliere le osservazioni, le modifiche e la storia, perché l'autenticità del veicolo sta nella sua conformità tecnica. Pagina 2 a sinistra: contiene la descrizione tecnica della vettura. L'anno di fabbricazione, il costruttore, il modello, la struttura del telaio o lo scafo ecc. Riporta dettagli del motore (costruttore e numero), la sua cilindrata ed anche il passo e la carreggiata. In fondo si vede una finestrella che riporta l'anno di classificazione. Ricordate la griglia di classificazione, nei due sensi, e la relativa intersezione. Ovviamente si vede che queste categorie sono ampie, ma non prendono in considerazione tutti gli elementi. Se avete una scatola del cambio Ford o Citroën del 1938 sostituita con una scatola del cambio a tenuta stagna, ciò sarà accettato, purché non vi siano altre modifiche della stessa natura. L'altra questione è che la gente pensa che dovremmo avere un maggior numero di gruppi, ma riteniamo di dover essere più generici, piuttosto che frazionare ogni classe in 10 sottoclassi più piccole, altrimenti avremmo un centinaio di quadratini e non sarebbe pratico. Sulla carta d'identità FIVA utilizziamo la competenza di tutti gli specialisti ai quali ci affidiamo. Prendiamo il caso della Francia, in cui abbiamo 110 specialisti nel Paese: osservano le vetture e presentano una proposta di classificazione alla nostra federazione, fanno una copia del documento e lo inviano al club della marca, che a sua volta procede ad una seconda valutazione e questo è ciò che cerchiamo di fare. Così in Italia ci aiutano a classificare una Maserati, perché in Francia ne sappiamo meno sulla Maserati di quanto non ne sappiate in Italia, e così via. L'unica ragione per la quale io rifiuterei assolutamente una carta d'identità FIVA ad una

AUTHENTICITE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE ET ACTUELLE
AUTENTICITÀ DELL'AUTOMOBILE ANTICA E MODERNA
THE AUTHENTICITY OF ANTIQUE AND MODERN AUTOMOBILES

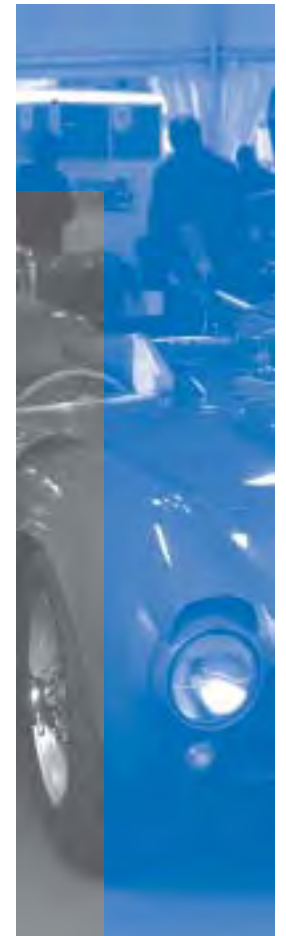
Derek Drummond Bonzom, FR - Président de la Commission Technique de la F.I.V.A.

The other thing is people think sometimes we should have more groups, but we think we should be rather general, rather than break down each box into 10 smaller boxes, otherwise you'll get one hundred little squares and that's not practical. On the FIVA ID card we use the knowledge of all the specialists that we rely on. Take the case of France, where we have 110 specialists throughout the country, they see the cars and give a proposal of classification to our federation, make a copy of the document, send it to the mark club, which gives a second judgement and this is what we try to do. I.e. in Italy they help us to know how they classify a Maserati, because we know less about Maserati in France than you do in Italy, and so on. The only reason why I would absolutely refuse a FIVA ID card to a vehicle is that the vehicle is less than 25 years old. It also means that vehicles that are classified as reproductions, once they're 25 years old we can consider them because they're old cars at that time. Our job is to identify not to judge and we describe it in the FIVA ID card, and the identity of a car for us is the chassis number and also the body shell: that is the identity. And then the conclusion: keep them and use them as they were.

auxquels nous avons recours. Prenons alors le cas de la France où nous avons 110 spécialistes. Ces derniers observent les voitures et présentent une proposition de classification à notre fédération. Ils font ensuite une copie du document et envoient cette dernière au club de la marque qui, à son tour, procède à une seconde évaluation et c'est cela que nous tentons de faire. Ainsi, en Italie, les spécialistes nous aident à classer une Maserati étant donné que les spécialistes français sauront moins de chose qu'eux concernant la Maserati et ainsi de suite. La seule raison pour laquelle je refuse une carte d'identité FIVA à une voiture est lorsque celle-ci a moins de 25 ans. Cela signifie également que les véhicules classés en tant que reproductions, après avoir dépassé les 25 ans, peuvent être pris en considération puisqu'ils font désormais partie de la catégorie des voitures d'époque. Notre tâche est d'identifier, de reporter nos observations sur la carte d'identité FIVA et non pas de juger. L'identité d'une voiture, pour nous, comprend le numéro du châssis et la structure de la coque.

Je conclurai donc par ces termes : conservez vos véhicules et utilisez-les comme ils étaient au départ.

vettura è che il veicolo abbia meno di 25 anni d'età. Ciò significa anche che veicoli classificati come riproduzioni, una volta compiuti i 25 anni, possiamo prenderli in considerazione, perché a questo punto sono delle vetture d'epoca. Il nostro compito è quello d'identificare e non di giudicare e questo noi riportiamo sulla carta d'identità FIVA, e l'identità di una vettura per noi è il numero del telaio e la struttura dello scafo: questa è l'identità. E ora la conclusione: conservate i veicoli ed utilizzateli com'erano.





AUTHENTICITE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE ET ACTUELLE

AUTENTICITÀ DELL'AUTOMOBILE ANTICA E MODERNA THE AUTHENTICITY OF ANTIQUE AND MODERN AUTOMOBILES

Jean-Pierre Osenat, FR - Commissaire Priseur, Président du Syndicat National des Maisons de ventes Volontaires

Monsieur le Président je vous remercie de m'avoir invité, mesdames et messieurs je suis aujourd'hui ici pour vous parler d'un problème, d'un vaste programme comme dirait le général De Gaulle, de l'authenticité dans les ventes aux enchères des voitures de collection.

Les ventes aux enchères des voitures de collection, vous savez, sont régies par des systèmes un petit peu différent selon qu'elles se passent en France ou à l'étranger. D'une manière générale et avant toutes choses, sachez que le commissaire priseur dans une vente aux enchères garantit l'authenticité de la voiture. Et cela d'une façon certaine; il y a une jurisprudence en France qui est constante avec l'accord de Cassation, la dernière jurisprudence de la Cassation est de 1997 : depuis le commissaire priseur est responsable des objets et des descriptions qu'il en fait dans ces ventes. Donc la description du catalogue est très importante dans les ventes aux enchères. Alors le problème est le catalogue, parce que bien évidemment il y a certaines personnes aux États-Unis qui ont trouvé un système, c'est que les catalogues sont absolument minimalistes : l'indication est Bugatti, 1937, consultez l'étude.

Evidemment, quand on n'a que des descriptions ainsi faites, on n'engage pas plus de responsabilité que d'autres choses, mais je crois qu'il faut absolument aller dans le sens justement de la précision pour avoir une définition très claire de ce qu'est l'authenticité dans les ventes aux enchères.

Vous verrez que je ne suis pas, je ne serais pas politiquement correct, parce que je vous dirais que je pense qu'il faut être extrêmement prudent en matière. En ce qui concerne la France, nous avons un système particulier, puisque les experts des ventes aux enchères ne sont pas salariés; ce sont des experts indépendants ; en France nous sommes très

Signor Presidente la ringrazio di avermi invitato, signore e signori sono qui oggi per parlarvi d'un problema – d'un vasto programma avrebbe detto il Generale De Gaulle – cioè dell'autenticità nelle vendite all'asta delle vetture da collezione.

Le vendite all'asta delle vetture da collezione, lo sapete, sono rette da sistemi leggermente diversi, a seconda che avvengano in Francia o all'estero. In generale e innanzitutto, sappiate che il banditore, in una vendita all'asta, garantisce l'autenticità della vettura, e ciò è sicuro : esiste in Francia una giurisprudenza che è costante, con l'accordo della Cassazione, l'ultima giurisprudenza della Cassazione è del 1997. Da allora in poi il banditore è responsabile degli oggetti e delle descrizioni che ne fa nel corso di queste vendite. Dunque la descrizione del catalogo è molto importante nelle vendite all'asta. Allora il problema è il catalogo, perché in tutta evidenza vi sono alcune persone negli Stati Uniti che hanno trovato un sistema : consiste nel fatto che i cataloghi sono assolutamente minimalisti, l'indicazione è Bugatti, 1937, consultare lo studio. Evidentemente quando non si hanno che delle descrizioni siffatte, non s'impegna nessuna responsabilità né altro, ma credo che occorra assolutamente andare proprio nella direzione della precisione per avere una definizione molto chiara di ciò che è l'autenticità nelle vendite all'asta.

Vedrete che non sono, non sarò politicamente corretto, perché penso che occorra essere estremamente prudenti in materia. Per quanto riguarda la Francia, abbiamo un sistema particolare, poiché gli esperti di vendite all'asta non sono salariati, ma sono degli esperti indipendenti; in Francia siamo pochissimi, non c'era che il signor tale a X e da noi a Fontainebleu che facciamo delle vendite all'asta ed abbiamo questo sistema di esperti che

Well, Mr. Chairman, thank you for inviting me, Ladies and Gentlemen I'm here today to talk to you about a problem- about a vast programme as General Charles de Gaulle would have said- in other words about authenticity in auctions of collectors' cars.

Auctions of collector's cars are, as you know, governed by systems which vary depending on whether they take place in France or abroad.

Generally speaking, and first of all, you should know that the auctioneer guarantees the authenticity of the automobile during a public auction and on this point there is no doubt; legislation on the matter has been constant in France with the latest Cassation agreement in 1997. Since that time the auctioneer has been deemed responsible for the objects and the descriptions made of them during these sales. So the catalogue description is therefore very important in auctions. The problem is therefore the catalogue since there are evidently people in the United States who have worked out a system of giving very little information in the catalogues, such as Bugatti, 1937, see the study. So clearly when the descriptions are of this type, no commitment is made or liability taken, but I firmly believe that we need to move towards greater precision to achieve a very clear definition of what the authenticity of cars in auctions implies. You'll see that I'm not, and won't be, politically correct, because I think one has to be very cautious in this matter. As regards France we have a special system since auction experts are not directly employed but are independent experts; in France there really are very few of us, there's a certain Mr Soandso in X and us at Fontainebleau who hold auctions and we have this system of experts who are independent, therefore insured and who are professionally liable in civil terms and who pledge their liability and insurance.

peu nombreux, il n'y avait que M. Untel à X et chez nous à Fontainebleu que nous faisons des ventes aux enchères et nous avons ce système d'experts qui sont indépendant, donc qui sont assurés, qui ont la responsabilité civile professionnelle et qui engagent leur responsabilité et leur assurance.

Dans les autres pays, d'une manière générale puisque les ventes aux enchères des voitures de collection ne concernent que les pays Anglo-saxons c'est à dire l'Angleterre et les États-Unis, les maisons de vente, puisqu'on les appelle comme ça maintenant, et aussi chez nous c'est à dire maisons automobiles X de ventes aux enchères aux États-Unis et les experts sont salariés. Donc c'est la maison de vente qui est responsable indirecte de la description des catalogues et c'est elle qui engage sa responsabilité vis-à-vis de l'acheteur.

Notre système français est un système d'experts un peu indépendants qui a été transformé ce dernier temps, car vous savez qu'en France il y a une réforme depuis deux ans et que donc le Statut classique des commissaires priseurs anciens, d'officiers ministériels, s'est transformé. Nous sommes aujourd'hui plus « libéraux » et donc plus commerçants et nous avons une structure qui s'apparente, qui relève plutôt du côté du commerce que du côté des procédures civiles. Donc en France nous avons commencé à nous adapter au système anglo-saxon de la due diligence, c'est-à-dire qu'on se fixe moins sur les règles que sont écrites, mais plutôt sur un problème de relation commerciale avec les clients.

Donc, que vous ayez un expert en France ou à l'étranger, on lui demande aujourd'hui une obligation des moyens et non pas une obligation des résultats. Une jurisprudence récente tente de faire changer un petit peu les choses, mais je crois que d'une manière

sono indipendenti, e che quindi sono assicurati, hanno la responsabilità civile professionale ed impegnano la propria responsabilità e la loro assicurazione.

Negli altri paesi, in generale perché le vendite all'asta delle vetture da collezione non riguardano che i paesi anglosassoni, cioè l'Inghilterra e gli Stati Uniti, le case di vendita, dato che ora le chiamano così, e questo anche da noi, cioè la causa automobilistica X di vendite all'asta negli Stati Uniti e gli esperti sono salariati. Quindi è la casa di vendita che è responsabile indiretta delle descrizioni riportate sui cataloghi e che impegna la propria responsabilità di fronte all'acquirente.

Il nostro sistema francese è un sistema di esperti un po' indipendenti che è stato trasformato ultimamente, perché sapete che in Francia è in vigore una riforma da due anni e che quindi lo statuto classico dei precedenti banditori, ufficiali ministeriali, si è trasformato. Oggi siamo più "liberali" e dunque più commercianti ed abbiamo una struttura che appartiene piuttosto al commercio che alle regole delle procedure civili. Dunque in Francia abbiamo iniziato ad adattarci al sistema anglosassone della cultura della diligenza, cioè si attribuisce una minore importanza alle regole scritte privilegiando l'aspetto del rapporto commerciale con i clienti.

Dunque, quando si abbia a che fare con un esperto - in Francia o all'estero - oggi gli si richiedono degli obblighi che riguardano i mezzi e non i risultati. Una giurisprudenza recente tenta di far cambiare un pochino le cose, ma credo che, in generale, gli esperti ed i banditori siano tenuti a garantire i propri obblighi per quanto concerne i mezzi impiegati. Questo obbligo ai mezzi è fondato, bene inteso, su di una certa indipendenza : si cerca innanzitutto la

In other countries, the sale by auction of collectors' cars generally only concerns English-speaking countries, that is England and the United States, the auction houses as they are called now. So it is the auction house which is indirectly responsible for the catalogue descriptions and which is liable towards the purchaser.

Our French system of rather more independent experts has changed recently since as you know in France there was a reform two years ago so that the classic statute of the previous auctioneers, ministerial officials, has changed. Today we are more "liberal" and therefore more like traders and we have an organisation which takes more from the business side than from the rules of civil procedures. So in France we have begun to adapt to the Anglo-Saxon system of necessary diligence, that is we are less focused on the written rules and more on the problem of commercial relations with the clients. So, when one is dealing with an expert - in France or abroad - today such an expert is legally obliged as regards the means but not as regards the results. Recent legislation has tried to change things somewhat but I believe in general that experts and auctioneers are legally obliged to respect their obligations as regards the means they use. This obligation as regards means is founded, it should be noted, on a certain independence: first of all an attempt is made to identify the history of the car since we have seen that all the cars are transformed, to try and obtain more detailed information from the seller and often this is not easy.

In this regard a commercial that was on the TV some time ago springs to mind where there was a person who was contemporarily the pedestrian and the driver, it was a commercial for road safety. In the same way you are all buyers one day and sellers the

générale, les experts et le commissaire priseur sont tenus à une obligation aux moyens. Cette obligation aux moyens, elle consiste, il est bien entendu, en une certaine indépendance, on recherche avant tout l'histoire de la voiture, puisqu'on a vu que toutes les voitures sont transformées, pour essayer d'obtenir la plus utile des informations du vendeur et souvent cela n'est pas facile.

Je vous rappelle à ce propos une publicité qu'il y avait à la télévision il y a quelque temps où l'on voyait une personne qui était en même temps piéton et en même temps conducteur, c'était une publicité pour la sécurité routière. Vous êtes aussi bien un jour acheteurs et un jour vendeurs et les vendeurs sont souvent avares d'informations sur les voitures. Il appartient au rôle et à la responsabilité des salles de vente d'aujourd'hui d'introduire le plus possible de transparence dans les descriptions des catalogues. Quelle que soit la voiture que nous vendions il est très important que nous exposions ce que fait l'histoire de la voiture, que nous ayons des informations sur les transformations qu'ont pu advenir et la carte d'identité pourrait être un point positif pour le commissaire priseur et les experts pour la définition des voitures dans le catalogue, mais je crois que rien ne remplacera le contact direct avec les personnes qui travaillent chez nous. Donc cela signifie qu'il faut avoir un expert technicien et un expert historique, vous en avez un exemple dans le domaine des objets d'art, de la poterie chinoise qu'on fait expertiser par des experts techniciens : on fait des tests de thermo-luminescence et on détermine que telle partie du cheval est du 5ème siècle, bon il se trouve que seulement la tête du cheval est du 5e siècle. Le test de thermo-luminescence consent de repérer la bonne partie de la même façon pour tous les experts techniciens à partir d'une voiture X, par

storia della vettura, poiché abbiamo visto che tutte le vetture sono trasformate, per cercare di ottenere dal venditore le informazioni più utili, e questo non è facile.

Ricordo a questo proposito una pubblicità televisiva di qualche tempo fa nella quale appariva un personaggio che era contemporaneamente pedone ed automobilista, era una pubblicità sulla sicurezza stradale. Allo stesso modo anche voi siete un giorno acquirenti ed il giorno successivo venditori, ed i venditori sono spesso avari d'informazioni sulle vetture. Appartiene al ruolo ed alle responsabilità dei saloni di vendita d'introdurre quanta più trasparenza possibile nelle descrizioni che appaiono sui cataloghi.

Quale che sia la vettura che vendiamo, è molto importante esporre ciò che costituisce la storia della vettura, che abbiamo delle informazioni sulle trasformazioni che sono potute avvenire e la carta d'identità potrebbe essere un punto positivo per il banditore e gli esperti impegnati a definire le vetture nel catalogo, ma credo che nulla sostituirà il contatto diretto con le persone che lavorano da noi. Questo significa dunque che occorre avere un esperto tecnico ed un esperto storico, se ne ha un esempio nel campo degli oggetti d'arte, del vasellame cinese che si fa esaminare da esperti tecnici : si fanno delle prove per termo - luminescenza e si determina che la tale parte del cavallo è del 5° secolo, si trova magari che solo la testa del cavallo è del 5° secolo. La prova di termo - luminescenza consente agli esperti tecnici di localizzare la parte buona a partire da una vettura X, per esempio da una Bugatti, per certificare che è assemblata a partire da una sola vettura X. Dunque occorre essere estremamente prudenti.

La seconda cosa, che purtroppo il mio vicino mi ha appena segnalato, è che non vi sono abbastanza

next and often sellers are mean with information about the cars. It is the role and responsibility of the auction houses today to make the catalogue descriptions as transparent as possible.

Whatever car we're selling it's very important that we give the history of the car, that we have the information on the transformations it has undergone and the identity card could be a positive thing for the auctioneer and the experts trying to define the cars in their catalogues, but I think nothing can take the place of direct contact with the people who work with us. This means that one needs a technical expert and a historical expert, as happens in the world of objet d'art, of Chinese vases which are valued by expert technicians using thermo-luminescence to determine that that particular part of the horse is fifth century, perhaps finding that only the head of the horse is fifth century. The thermo-luminescence test enables expert technicians to localise the genuine part of a car X, of a Bugatti for example, to certify that it has been assembled starting with a single car X. So one must therefore be extremely prudent.

The second thing, which unfortunately my neighbour has only just told me, is that there are not enough experts of the various makes. In the world of painting, over the last ten years experts have appeared who are specialised in a specific painter, to the point that the non-specialised experts are of practically no use since when one has a painting by Boudin one must have a certificate from Mr Chuit, when one has a painting by Renoir one must have a certificate from Mr Dolte.

In the same way if we had an expert for each make who acted as a point of reference and who was considered as such, things would be much easier. I have a neighbour who, three weeks ago, during an



exemple d'une Bugatti, pour certifier qu'elle est assemblée à partir d'une seule voiture une X. Donc il faut être extrêmement prudent.

La deuxième chose que malheureusement mon voisin m'a dit à tout à l'heure est qu'il n'y a pas assez d'experts des marques. Dans le domaine des tableaux on a vu apparaître depuis 10 ans des experts spécialistes de chaque peintre et on arrive à avoir des experts généralistes qui sont quasi inutiles, parce que quand vous avez un tableau de Boudin il vous faut un certificat de M. Chuite. Quand vous avez un tableau de Renoir il vous faut un certificat de M. Dolte.

De même façon si nous avons pour chaque marque un expert qui fasse référence, qui soit considéré comme tel, cela faciliterait quand même les choses. J'ai vu un voisin il y a trois semaines à la vente et je lui ai fait contacter l'expert de la marque, cela nous a aidés énormément, mais cela n'est pas possible pour toutes les marques.

Alors pourquoi arrivons-nous aujourd'hui à ce problème d'experts et d'authenticité ? Parce que le marché s'est transformé et que nous avons de plus en plus d'acheteurs qui sont des investisseurs ou des spéculateurs. Vous aviez un marché qu'était un marché de collectionneurs, d'amateurs qui connaissaient les voitures. De plus en plus le contrat se fait au téléphone, l'acheteur a besoin de poser des questions pour savoir l'état de la voiture; il se réfère entièrement au catalogue; ces gens qui achètent, ils ont besoin d'une certitude et quand ils ont la certitude, la certitude de l'authenticité de la voiture et bien ils peuvent acheter.

Mais le problème est que la voiture n'est pas un tableau, les voitures se déplacent, roulent se transforment et si vous leur appliquez des règles qui sont les règles de l'art, des objets d'art classiques,

esperti delle marche. Nel campo della pittura, si sono visti apparire da 10 anni a questa parte degli esperti specializzati per ciascun pittore e si arriva ad avere degli esperti generici che sono quasi inutili, perché quando si ha un quadro di Boudin occorre un certificato di M. Chuite, mentre per un quadro di Renoir occorrerà un certificato di M. Dolte.

Allo stesso modo, se avessimo per ciascuna marca un esperto di riferimento, che fosse considerato tale, questo faciliterebbe parimenti le cose. Ho un vicino che tre settimane fa, nel corso della vendita, ho messo in contatto con l'esperto della marca, ciò ci ha enormemente aiutati, ma non è possibile per tutte le marche.

Allora perché arriviamo oggi a questo problema d'esperti e d'authenticità? Perché il mercato si è trasformato ed abbiamo un numero sempre crescente d'acquirenti che sono degli investitori o degli speculatori. Esisteva un mercato che era costituito da collezionisti, da amatori che conoscevano le vetture. Il contratto ora si fa sempre di più per telefono, l'acquirente deve porre delle domande per conoscere lo stato della vettura, si riferisce unicamente al catalogo; queste persone che acquistano hanno bisogno di una certezza e quando hanno la certezza, la certezza dell'autenticità della vettura, possono comprare.

Ma il problema è che la vettura non è un quadro, le vetture si muovono, circolano, si trasformano e se si applicano loro delle regole che sono le regole dell'arte, degli oggetti d'arte classica, ciò sarebbe a mio avviso estremamente rischioso per l'automobile. Credo, se vogliamo, per quanto concerne il mercato francese, che ci avviamo verso un eccessivo formalismo e che diamo una definizione estremamente precisa della vettura da collezione. Il legislatore francese adora le leggi di casa nostra - i

auktion, I put in touch with an expert of that make and it was an enormous help, but this is not possible for all the makes.

So why do we have this problem of experts and authenticity today? Because the market has changed and we have a constantly increasing number of buyers who are investors or speculators. There used to be a market which consisted of collectors and enthusiasts who knew about the cars. Increasingly sales are made by phone, the buyer needs to ask to find out what state the car is in, reference is made only to the catalogue, these people who are buying want certainty and when they have it, when they are certain of the authenticity of the cars, then they can buy them.

But the problem is that a car is not a painting, cars move, race, are transformed and if the same rules apply to them as to a classic objet d'art, this would be, in my opinion, very risky for the car.

I think that as regards the French system we are moving towards excessive formalism and that we are giving an extremely precise definition of collectors' cars. The legislator in France adores French law and the administrative bodies adore applying rulings. This law will apply in the same way to a Bugatti, to a historic racing car and to a 1925 car and will be the same for all cars presented for auction.

Today we have a certain number of constrictions which regulate public auctions in France. Public auctions are subject to importation tax, to control and to guarantee in hundreds of cases. The attempt to do good should not however lead to the creation of a high security system of public auctions in the French public sector, with buyers beginning to worry about the destination of the car.

If a decision needs to be taken regarding the authenticity of collectors' cars in a public auction, I

pour l'automobile, cela serait à mon avis extrêmement dangereux.

Je crois, si vous voulez, pour ce qui concerne le système français, que nous allons vers trop de formalismes et que nous faisons une définitions de la voiture de collection d'une façon extrêmement précise. Le législateur français qui adore les lois de chez nous - le législateur adore les lois - et les administratifs adorent les décrets d'application. Cette loi s'appliquera aussi bien à une Bugatti, à une voiture de l'histoire des courses, à une voiture du '25 et sera la même pour toutes les voitures présentées dans les ventes.

Nous avons aujourd'hui un certain nombre des contraintes qui régissent les ventes publiques en France. Les ventes publiques sont assujetties à la taxe d'importation, au contrôle, à la garantie dans des centaines de cas. Il ne faudrait pas qu'en voulant faire le bien on aboutisse, dans la position publique française, à un système à carcan des ventes publiques, les acheteurs qui commenceraient à être inquiets de la destination de la voiture.

S'il y a une décision à prendre dans ce qui concerne l'authenticité des voitures de collection dans la vente publique, je crois qu'il y a deux directions : la première est la morale, la transparence et l'honnêteté. La deuxième est l'harmonie entre tous les pays : il faut absolument que les règles soient les mêmes pour tous.

Que faut-il faire aujourd'hui ? Je pense qu'il faut que les collectionneurs soient exigeants, il faut qu'ils demandent, dès qu'ils entrent dans la salle de vente, des garanties, il faut qu'ils connaissent leurs droits. Il faut que la salle de vente et les commissaires priseurs qui organisent les ventes et que les conditions de vente qui sont indiquées dans leurs catalogues soient précises et indiquent clairement la

legislatori adorano le leggi - e gli amministrativi adorano i decreti attuativi. Questa stessa legge si applicherà allo stesso modo ad una Bugatti, ad una vettura da corsa storica, ad una vettura del '25 e sarà la stessa per tutte le vetture presentate nelle vendite.

Abbiamo oggi un certo numero di limitazioni che regolamentano le vendite pubbliche in Francia. Le vendite pubbliche sono soggette alla tassa d'importazione, al controllo ed alla garanzia in centinaia di casi. Non dovrebbe accadere che, cercando fare bene, si arrivasse, nella posizione pubblica francese, ad un sistema blindato delle vendite pubbliche, con gli acquirenti che comincerebbero ad essere preoccupati della destinazione della vettura.

Se una decisione deve essere presa per quanto concerne l'autenticità delle vetture da collezione nella vendita pubblica, credo che le direzioni siano due: la prima è la morale, la trasparenza e l'onestà. La seconda è l'armonizzazione fra tutti i paesi: occorre assolutamente che le regole siano le stesse per tutti.

Che fare oggi? Credo sia necessario che i collezionisti siano esigenti, bisogna che chiedano delle garanzie dal momento in cui entrano nel salone, bisogna che conoscano i loro diritti. Bisogna che il salone di vendita, il banditore che organizzano le vendite e le stesse condizioni di vendita che sono indicate nei loro cataloghi siano precise ed indichino chiaramente il valore della loro garanzia e fino a dove arriva.

Il problema dell'autenticità delle vetture da collezione è un problema estremamente ristretto. La maggioranza dei processi che abbiamo, dei processi che sono intentati a seguito di vendite pubbliche, riguardano lo stato della vettura. Per prima cosa lo stato delle vetture. E' per questa ragione che nei



think there are two possible directions: the first is moral and involves transparency and honesty. The second is a harmonious agreement between all countries; the rules need to be the same for everybody.

What needs to be done today? I think collectors need to be demanding, they must ask for guarantees from the moment they enter the auction houses and they must know their rights. The auction houses and the auctioneer who organises the sales as well as the sales conditions indicated in the catalogues must be precise and clearly specify the value of the guarantee and its scope.

The problem of authenticity as regards collectors' cars is a very, restricted problem. Most of the trials we have, trials begun following public auctions, regard the condition of the car. Primarily the condition of the car. That's why, increasingly, in the catalogues, you'll see that the cars are in excellent condition, and participating in competitions etc. So the problem regards this issue mainly, but the authenticity of the car is a basic problem in auction houses today and I think it needs to be solved and that in this specific field absolute trust should reign sovereign.

We can sell replicas, we can sell reproductions, we can sell transformed cars, we can sell racing cars that have been transformed five, ten times: what's important is that all this is clearly indicated.

Well I simply wanted to add that this is a general rule: when a person buys a car and realises that authenticity has not been honoured, sanctions are foreseen for deceitful sale. These sanctions generally entail re-establishing the situation that existed before the sale, this means that the seller must refund the money received for the car, the auctioneer must repay the fees received and the

valeur de leur garantie et où elle s'arrête. Le problème de l'authenticité des voitures de collection est un problème très, très restreint. La majorité des procès que nous avons, des procès qui sont engagés à la suite des ventes publiques, concerne l'état de la voiture. Avant tout l'état des voitures. C'est pour cette raison que de plus en plus dans les catalogues, vous verrez que les voitures sont en très bon état, et en concours, etc.. Souvent les collectionneurs qui achètent des voitures font un peu l'amalgame entre une voiture de collection et un moyen de circulation. Donc le problème concerne avant tout cela, mais l'authenticité des voitures est un problème de base dans les salles de vente aujourd'hui et je crois qu'il faut qu'il soit effectivement mis au point et que la confiance règne complètement dans ce domaine-là. Nous pouvons vendre des répliques, nous pouvons vendre des reproductions, nous pouvons vendre des voitures transformées, nous pouvons vendre de voitures de course qui ont été transformées, changées cinq fois, dix fois ; le tout est de l'indiquer et que les choses soient très claires. Voilà, alors je voulais simplement vous dire aussi que ceci est une règle générale : quand une personne achète une voiture et se rend compte que l'authenticité n'est pas au rendez-vous, il y a des sanctions, pour les mises en vente trompeuses. Ces sanctions, d'une manière générale, sont la remise en état de la situation avant la vente, c'est-à-dire que le vendeur doit rembourser les voitures, le commissaire priseur doit rembourser ses honoraires et le propriétaire doit récupérer sa voiture. Il est vrai que les tribunaux ont des avis souvent divergents et que d'une manière générale la défense du collectionneur qui paraît devant les tribunaux amène souvent à ce que le commissaire priseur et

cataloghi si vedrà sempre di più che le vetture sono in ottimo stato, partecipano ad un concorso ecc. Spesso i collezionisti che acquistano delle vetture fanno una specie di amalgama fra una vettura da collezione ed un mezzo di circolazione. Dunque il problema riguarda soprattutto questo aspetto, ma l'autenticità delle vetture è oggi un problema di base nei saloni di vendita e credo che occorra che sia effettivamente messo a punto e che in questo campo specifico regni una completa fiducia. Possiamo vendere delle repliche, possiamo vendere delle riproduzioni, possiamo vendere delle vetture trasformate, possiamo vendere delle vetture da corsa che siano state trasformate cinque volte, dieci volte: tutto sta nel segnalarlo e nel fare in modo che le cose siano molto chiare. Ecco, volevo semplicemente aggiungere che questa è una regola generale: quando una persona acquista una vettura e si rende conto che l'autenticità non si trova all'appuntamento, sono previste delle sanzioni per la vendita ingannevole. Queste sanzioni, in generale, sono il ripristino della situazione preesistente alla vendita, cioè il venditore deve rimborsare le vetture, il banditore deve rimborsare il proprio onorario ed il proprietario deve recuperare la propria vettura. E' vero che i tribunali hanno pareri a volte divergenti e che in generale la difesa del collezionista che si presenta in tribunale porta spesso alla condanna del banditore e dell'esperto. Poiché il salone di vendita ed il relativo personale non sono altro che gli addetti interni del venditore, sarebbe giusto che, poiché il banditore opera in trasparenza in queste transazioni, fosse il venditore a riprendersi la sua vettura ed a restituire il denaro. Molto spesso, dopo degli anni, accade che la persona che ha acquistato in un salone di vendita affermi:

owner must take back his car. It's true that the courts sometimes have divergent opinions and that generally the defence of the collector appearing in court often leads to the sentencing of the auctioneer and the expert. Since the auction house and its relative staff are merely the internal employees of the seller, it would be right that since the auctioneer acts openly in his transactions, for it to be the seller who has to take back his car and refund the money. Very often, years later, the person who has bought from an auction house claims " I only know Christine, Bonames, Osenat, it's he/she who must pay me back". Often the courts are guided by the Public Prosecutor in these matters even though in the case in point, there has been insufficient transparency and the auctioneer and seller's internal employees should not have to refund anything beyond their commission. So one must therefore be conscious of the fact that one is guaranteed at an auctions when one buys a car and in general when the car is guaranteed. There's a second guarantee, an Anglo-Saxon type of guarantee, that's a commercial guarantee. It's certain that many auction rooms, in the United States in particular, prefer to reach an out of court settlement rather than get involved with the courts and incur the consequent damage to their image; the collectors all know each other and a lawsuit is bad publicity, is negative for the reputation of the auction house and damaging to it. So with this commercial association one reaches a transaction and I think this is something very positive. We all come from the same world, the collectors, the auction houses, the experts, the "traders" and we all have an interest in collaborating, in finding some common areas of good faith between all the



l'expert et le vendeur soient condamnés. C'est-à-dire que le commissaire priseur, la maison de vente, n'étant que le monde interne du vendeur, le commissaire priseur étant transparent dans ces transactions il faudrait que ce soit le vendeur qui reprend sa voiture et qui rend l'argent.

Très souvent, après des années, il s'avère que la personne qui a acheté dans une maison de vente, affirme « je ne connais que Christine, je ne connais que Bonames, je ne connais qu'Osenat, c'est à lui seul que j'ai fait mon chèque, c'est à lui de me rembourser ». Souvent les tribunaux suivent le magistrat dans cette affaire-là même si dans l'occurrence au niveau du droit la transparence est insuffisante et le commissaire priseur et le monde interne du vendeur ne devraient avoir qu'à rembourser leurs commissions.

Donc il faut bien savoir que vous êtes garantis dans les ventes aux enchères quand vous achetez une voiture et d'une manière générale quand cette voiture est garantie. Il y a une deuxième garantie qui est à l'Anglo-saxonne, c'est une garantie commerciale. Il est certain que beaucoup de salles de vente, aux Etats-Unis notamment, préfèrent une transaction à l'amiable plutôt que d'avoir une affaire dans des tribunaux et d'avoir des préjudices ; les collectionneurs se connaissent tous entre eux, très souvent ça fait très mauvais, ça fait très mauvaise réputation et cela comporte des préjudices pour les maisons de vente. Donc avec cette association commerciale on a abouti à une transaction : et bien je crois aussi que ça c'est quelque chose de très positif. Nous sommes tous du même monde, les collectionneurs, les maisons de vente, les experts, les salons, les marchands et nous avons tous l'intérêt à nous grouper, à trouver des espaces communs, où d'abord la bonne fois existe entre tous les

« conosco solo Christine, conosco solo Bonames, conosco solo Osenat, è a lui che ho intestato l'assegno e tocca a lui rimborsarmi ». Spesso i tribunali seguono il magistrato in casi del genere, anche se nella fattispecie, a livello di diritto, la trasparenza è insufficiente ed il banditore ed il personale interno del venditore non dovrebbero rimborsare altro che le loro commissioni. Occorre dunque essere coscienti del fatto che si è garantiti nelle vendite all'asta quando si acquista una vettura ed in generale quando questa vettura è garantita. Esiste una seconda garanzia di tipo anglosassone, che è una garanzia commerciale. È sicuro che molti dei saloni di vendita, in particolare negli Stati Uniti, preferiscono arrivare ad una transazione amichevole piuttosto che affrontare una causa in tribunale ed esserne danneggiati; i collezionisti si conoscono tutti fra loro e una causa è molto negativa per la reputazione e comporta dei pregiudizi per il salone di vendita. Dunque con quest'associazione commerciale si arriva ad una transazione e credo che questo sia qualcosa di molto positivo.

Apparteniamo tutti allo stesso mondo, i collezionisti, i saloni di vendita, gli esperti, i saloni, i commercianti e abbiamo tutto l'interesse a raggrupparci, a trovare degli spazi comuni, in cui soprattutto vi sia la buona fede fra tutti i partner di una transazione. Alla fine volevo soltanto dire che quello che conta innanzitutto è la squadra, la gente con cui si ha a che fare; in certe vendite, una volta impostato il problema, procedo alla vendita. Vendo per esempio una BMC : la BMC del Sig. Rajol. Cos'era la BMC, chi era il Sig. C. Rajol : il problema è che bisogna indicare molto chiaramente quello che sono stati. Dunque la trasparenza innanzitutto e l'armonizzazione in modo da ottenere che il regime che regola i nostri diversi paesi

partners of a transaction. To conclude, I simply wanted to say that what counts above all is the team, the people you're dealing with; in some auctions once the problem has been outlined, I proceed to the sale. I'm selling let's say a BMC, Mr Rajol's BMC. What was the BMC, who was Mr. Rajol? The problem is that what they represent needs to be clearly indicated. So transparency above all and the harmonisation of legislation so that the system governing our various countries is clear and when you buy a car at an auction whether in France, England or America, the rules are the same. Thank you.

partenaires d'une transaction. Voilà alors écoutez, je voulais simplement vous dire que ce qui compte avant tout c'est l'équipe, les gens avec lesquels vous avez à faire ; dans certaines ventes une fois le problème posé, moi je fais les ventes, par exemple de BMC : la BMC de M. Rajol. Qu'était BMC, qui était C. Rajol : le problème est qu'il fallait indiquer très clairement dans le catalogue ce qu'ils ont été. Donc la transparence avant tout et l'harmonie de façon ainsi que le régime qui gouverne un petit peu nos différents pays soit très clair et que quand on achète une voiture dans une salle de vente qu'elle soit française, anglaise, américaine les règles soient les mêmes pour tous. Je vous remercie.

sia molto chiaro e che quando si acquista una vettura in un salone di vendita, sia esso francese, inglese o americano, le regole siano le stesse per tutti. Vi ringrazio.

AUTHENTICITE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE ET ACTUELLE

AUTENTICITÀ DELL'AUTOMOBILE ANTICA E MODERNA THE AUTHENTICITY OF ANTIQUE AND MODERN AUTOMOBILES

Philippe Looten, FR - Propriétaire d'une grande marque disparue (Delahaye)

Je préside le Club Delahaye fondé en 1966. Il n'y a qu'un Club Delahaye au Monde et nous avons des adhérents dans de nombreux pays en Europe, Amérique, Asie, etc. ...

La Marque d'automobiles Delahaye a été fondée en 1894 par Monsieur Emile Delahaye. Elle a cessé de fabriquer des voitures fin 1954.

Dès les débuts, cette Marque a été glorieuse car elle fournissait les "grands de ce monde" à la suite de ses brillants succès en compétition.

Dès 1934, elle s'est signalée au monde entier par quatre records du monde de vitesse et d'endurance :

- Record du Monde sur 4.000 miles.
- Record du Monde sur 5.000 miles.
- Record du Monde sur 48 heures.
- Record du Monde sur 10.000 kilomètres.

Ces records ont été réalisés par un véhicule prototype, précurseur des fameuses voitures de course Delahaye "135 S". Ces 135 S qui, avec leurs dérivés course ou grand sport ont obtenu de brillants résultats dans les épreuves sportives de tous genres, rallyes de toutes sortes, 24 heures du Mans, Grands Prix divers, Mille Miglia, etc.

La Marque Delahaye fût aussi glorieuse par les succès remportés lors de nombreux concours d'élégance.

Aujourd'hui, 50 ans après l'arrêt des fabrications, les Delahaye continuent encore de remporter d'importants "prix" (Best of show) lors de concours, grâce aux magnifiques carrosseries qui les ont habillées, que ce soit à PEEBLE BEACH, MEADOWBROOK, SWETZINGEN, VILLA D'ESTE, LOUIS VUITTON, etc. ...

La Marque Delahaye, n'est pas tombée dans le domaine public. Elle appartient à la "Famille". Monsieur François PEIGNEY, Vice Président de notre Club, qui m'accompagne ici, en est le titulaire. Il nous

Presiedo il Club Delahaye fondato nel 1966. Non esiste che un solo Club Delahaye al Mondo ed abbiamo degli aderenti in numerosi paesi in Europa, America, Asia ecc....

La Marca automobilistica Delahaye è stata fondata nel 1894 dal Signor Emile Delahaye. Ha smesso di fabbricare veicoli alla fine del 1954.

Fin dagli inizi, questa Marca è stata gloriosa, perché forniva i "grandi del mondo" a seguito dei suoi brillanti successi nelle competizioni.

Fin dal 1934, si è segnalata al mondo intero con quattro record del mondo di velocità e resistenza:

- Record del Mondo su 4.000 miglia.
- Record del Mondo su 5.000 miglia.
- Record del Mondo su 48 ore.
- Record del Mondo su 10.000 chilometri.

Questi record sono stati realizzati da un veicolo prototipo, precursore delle famose vetture da corsa Delahaye "135 S". Queste 135 S, con le loro versioni corsa o gran sport hanno ottenuto brillanti risultati nelle gare sportive di ogni genere, rally di ogni genere, 24 ore di Le Mans, vari Gran Premi, Mille Miglia ecc.

La Marca Delahaye fu anche gloriosa per i successi ottenuti in occasione di numerosi concorsi d'eleganza.

Oggi, a 50 anni dall'arresto delle fabbricazioni, le Delahaye continuano ancora a conquistare importanti "premi" (Best of show) in concorso, grazie alle magnifiche carrozzerie che le hanno vestite, sia a PEEBLE BEACH, MEADOWBROOK, SWETZINGEN, VILLA D'ESTE, LOUIS VUITTON ecc. ...

La Marca Delahaye, non è passata alla proprietà pubblica. Appartiene alla "Famiglia". Il Signor François PEIGNEY, Vicepresidente del nostro Club, che mi accompagna qui, ne è il titolare. Ci ha concesso da un buon numero di anni una licenza

I am the president of the DELAHAYE Club founded in 1966. There is only one Delahaye Club in the whole world and we have members in very many countries in Europe, America, Asia etc....

The Delahaye Make was founded in 1894 by Mr. Emile Delahaye. It stopped producing cars at the end of 1954.

Right from the start this was a glorious Make, supplying "the greats" world wide after its brilliant competition results.

From 1934 it got worldwide attention after winning four world speed and endurance records:

- World Record over 4,000 miles.
- World Record over 5,000 miles.
- World Record for 48 hours.
- World Record over 10,000 kilometres.

These records were achieved by a prototype vehicle, the precursor of the famous racing cars Delahaye "135 S". These 135 S, in their racing or gran sport versions achieved excellent results in sports competitions and rallies of all kinds, the Le Mans 24 hour, various Grand Prix, Mille Miglia etc.

The Delahaye Make also achieved fame on account of its success at many style competitions.

Today, 50 years after production stopped, the DelahayeS continue to win important "awards" (Best of show) in competitions, thanks to the magnificent bodies on them, at PEEBLE BEACH, MEADOWBROOK, SWETZINGEN, VILLA D'ESTE, LOUIS VUITTON etc....

The Delahaye Make, has not become public property. It belongs to the "Family". Mr François PEIGNEY, Vice-president of our Club, who is here with me, is the owner. He has granted us an exclusive licence for a good few years now so that our Club can ensure the eternity and, above all, the respect for this Make. That's why I am here today.

It is therefore as President of the Delahaye Club,

a depuis bon nombre d'années, donné licence exclusive afin que notre Club assure la pérennité et surtout, le respect de cette Marque. C'est la raison de ma présence ici.

C'est donc en tant que Président du Club Delahaye, représentant cette Marque glorieuse que j'agis depuis vingt ans afin de tenter de préserver des contrefaçons de diverses natures.

Nous avons particulièrement, des soucis avec la "contrefaçon" des voitures de course 135 S dont j'ai parlé auparavant. L'usine à l'époque, en a construit 17. Nous connaissons leurs numéros de châssis. Il en reste 14. Nous savons à qui elles appartiennent et où elles se trouvent. Dans la majorité des cas à des Membres du Club.

Aujourd'hui une Delahaye de course authentique et complète vaut entre 550.000 et 600.000 Euro. Copier une Delahaye de course, cela ne coûte environ que 100.000 Euro.

Il y a plusieurs façons de copier une "course" :

1. En recomposant un véhicule à partir des pièces détachées tirées d'une Delahaye de tourisme et en les modifiant. C'est ce qui s'est fait dès les années 70/80.
2. Plus tard, c'est-à-dire, depuis une dizaine d'années, comme les pièces d'origine Delahaye se font de plus en plus rares, en y incorporant des pièces de provenances diverses
3. Enfin, il arrive que des répliques faites par des personnes complètement incompétentes soient si laides ou si mal fabriquées qu'elles portent réellement atteinte à la notoriété de notre Marque. Dans les trois cas, juridiquement, ces véhicules ne devraient pas porter le nom de Delahaye mais le nom de celui qui a fait cette fabrication. Vous devez savoir que notre Club tient depuis plus de vingt ans, un registre où figurent tous les

esclusiva affinché il nostro Club garantisca la perennità e soprattutto il rispetto di questa Marca. Questa è la ragione della mia presenza qui.

È dunque come Presidente del Club Delahaye, che rappresenta questa Marca gloriosa, che opero da venti anni per tentare di preservarla da contraffazioni di diversa natura.

Abbiamo in particolare delle preoccupazioni con la "contraffazione" delle vetture da corsa 135 S di cui ho parlato in precedenza. La fabbrica, all'epoca, ne ha costruite 17. Conosciamo i loro numeri di telaio. Ne rimangono 14. Sappiamo a chi appartengono e dove si trovano. Nella maggioranza dei casi appartengono a dei membri del Club.

Oggi una Delahaye da corsa autentica e completa vale tra 550.000 e 600.000 Euro.

Copiare una Delahaye da corsa, non costa che circa 100.000 Euro.

Esistono vari modi di copiare una "corsa" :

1. Ricomponendo un veicolo a partire da parti separate ricavate da una Delahaye da turismo e modificandole. È ciò che si è fatto a partire dagli anni 70/80.
2. In seguito, cioè da una decina d'anni, dato che i pezzi originali Delahaye si fanno sempre più rari, incorporandovi parti di provenienze varie.
3. Infine accade che delle repliche realizzate da persone completamente incompetenti siano talmente brutte o mal fabbricate che attentano realmente alla notorietà della nostra Marca. Nei tre casi, giuridicamente, questi veicoli non dovrebbero portare il nome Delahaye, ma il nome di chi ha realizzato questa fabbricazione. Dovete sapere che il nostro Club tiene da oltre venti anni, un registro sul quale figurano tutte le informazioni che ci pervengono su eventuali copie. È importante. Contiene 80 schede concernenti le

AUTHENTICITE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE ET ACTUELLE AUTENTICITÀ DELL'AUTOMOBILE ANTICA E MODERNA THE AUTHENTICITY OF ANTIQUE AND MODERN AUTOMOBILES

Philippe Looten, FR - Propriétaire d'une grande marque disparue (Delahaye)

which represents this glorious Make, that I have been working for the last twenty years to try and protect it from imitations of various kinds.

We are particularly worried about the "imitations" of the 135 S racing cars which I mentioned earlier. The factory built 17 of them at the time. We know their chassis numbers. 14 of them remain. We know who they belong to and where they are. In most cases they belong to members of the Club.

Today an authentic and complete racing Delahaye is worth between Euro 550,000 and Euro 600,000.

To copy a racing Delahaye costs only about Euro 100,000.

There are various ways of copying a "racing car" :

1. Reconstructing a vehicle from the various parts taken from a touring Delahaye and modifying them. This is what was done from the 70s/80s onwards.
2. Later, in other words for about the last ten years, given the difficulty of finding original Delahaye parts, reconstructions have been made by incorporating parts of varied provenance.
3. Lastly there is the case of replicas made by such incompetent people that they are so ugly or badly produced that they really detract from the fame of the Delahaye make. Legally speaking in these three cases the vehicles should not bear the Delahaye name, but the name of the person building them. It is worth noting that our Club has kept a register for over twenty years showing all the information we have about any copies. This is very important. It contains 80 descriptions regarding copies of the 17 vehicles made by the factory! I repeat: over 80 copies exist while Delahaye only produced 17. I would also like to point out that in order to circulate legally these reconstructions should be presented to



Philippe Looten

renseignements qui nous parviennent sur d'éventuelles copies. Il est important. Il contient 80 fiches concernant les copies des 17 qui ont été construites par l'usine!

Je répète: plus de 80 copies existent alors que Delahaye n'en a fabriqué que 17.

Je tiens à souligner, en outre, que pour pouvoir circuler légalement, ces reconstitutions doivent être présentées au Service Administratif qui contrôle et autorise les mises en circulation. Ce n'est presque jamais le cas. Ces véhicules circulent illégalement dans le domaine public munis d'une Autorisation Administrative de Circuler (carte grise en France) provenant d'une autre Delahaye disparue. Il faut souligner qu'en l'occurrence, les caractéristiques techniques des deux véhicules ne sont pas les mêmes.

C'est important, car c'est ce document qui a été présenté à la Société d'Assurance, censée assurer le véhicule. Il s'agit donc d'une fausse déclaration et donc, après expertise, il sera facile à la Compagnie de plaider, en cas d'accident grave afin de se dégager éventuellement d'un risque trop important. Par conséquent, ces automobiles circulent sans être réellement assurées. Si j'affirme cela, c'est parce que je me suis renseigné auprès de compagnies d'Assurance.

J'ajoute que certaines de ces copies fabriquées avec des éléments disparates, souvent incompatibles, sont mises en vente dans un état technique plus que déplorable, en particulier au plan de la sécurité et je tiens à insister sur ce risque "SECURITÉ".

Outre ces problèmes, il y a celui des escroqueries qui sont faites par certains contrefacteurs car il y a, là aussi, plusieurs conceptions :

1. Le "contrefacteur" qui n'a pas les moyens de s'offrir une vraie Delahaye de course mais qui est

copie delle 17 che sono state costruite dalla fabbrica! Lo ripeto: esistono più di 80 copie mentre la Delahaye non ne ha fabbricate che 17.

Tengo a sottolineare, inoltre, che per poter circolare legalmente, queste ricostruzioni debbono essere presentate al Servizio Amministrativo che controlla ed autorizza la messa in circolazione. Ciò non avviene quasi mai. Questi veicoli circolano illegalmente sul territorio pubblico muniti di una Autorizzazione Amministrativa alla Circolazione ("carte grise" in Francia) proveniente da un'altra Delahaye scomparsa. Bisogna sottolineare che all'occorrenza, le caratteristiche tecniche dei due veicoli non sono le stesse.

È importante, perché è questo documento che è stato presentato alla Compagnia di Assicurazioni che dovrebbe assicurare il veicolo. Si tratta dunque di una dichiarazione falsa e dunque, dopo una perizia, sarà facile per la Compagnia di difendersi, in caso d'incidente grave per svincolarsi eventualmente da un rischio troppo oneroso. In conseguenza, queste vetture circolano senza essere realmente assicurate. Se affermo queste cose, è perché mi sono informato presso delle Compagnie di Assicurazione.

Aggiungo che alcune di queste copie fabbricate con degli elementi disparati, sovente incompatibili, sono messe in vendita in uno stato tecnico più che deplorable, in particolare per ciò che concerne la sicurezza e tengo ad insistere su questo rischio "SICUREZZA".

Oltre a questi problemi, c'è quello delle truffe che sono fatte da alcuni contraffattori perché anche qui esistono numerose posizioni:

1. Il "contraffattore" che non ha i mezzi per pagarsi un'autentica Delahaye da corsa, ma che è innamorato della Marca. Utilizza un "relitto" di vettura da turismo e fabbrica una copia di vettura da

the Administrative Service which controls and authorises their being allowed to circulate.

This is hardly ever done. These vehicles circulate illegally on public roads by having an Administrative Licence to circulate (carte grise in France) taken from another Delahaye no longer existing. It should be noted in this regard that the technical characteristics of the two vehicles are not the same. This is important, because it is the document which is shown to the Insurance Company which should insure the vehicle. The declaration made is therefore false and, after an inspection, it will be easy for the Company to defend itself in the case of a serious accident so as to avoid an onerous payout. As a result these cars are circulating without really being insured. If I say this it's because I have been informed of such by the Insurance Companies.

I should like to add that some of these copies made from various parts, often incompatible with each other, are put on sale in a deplorable technical state, particularly as regards safety and I emphasise this "SAFETY" risk.

As well as these problems, there are those connected with the fraud committed by some forgers since here too there are various scenarios:

1. The "forger" who cannot afford an authentic racing Delahaye but who is in love with the Make. He uses the "skeleton" of a tourism vehicle and makes a copy of the racing car. The legal and insurance problems are the same as before (I have just spoken of them), but he does this for his own pleasure. He comes to an agreement to put a nameplate on this copy. The nameplate says for example that this car is a copy of the racing car belonging to Mr So and So, at the time of the Grand Prix of a certain place, at that date.

We, as the Delahaye Club, could even agree to authorise all this after an inspection of the technical



amoureux de la Marque. Il utilise une "épave" de voiture de tourisme et fabrique une copie de voiture de course. Les problèmes légaux et d'assurance restent les mêmes (je viens d'en parler) mais il a fait cela pour son plaisir. Il lui arrive d'être d'accord pour apposer une plaque sur cette copie. Sur cette plaque il est annoncé, par exemple, qu'il s'agit de la copie de la voiture de course de Monsieur Untel, lors du Grand Prix de tel endroit, à telle date ...

Nous, Club Delahaye, nous pourrions être d'accord pour autoriser cela après un contrôle sur le plan technique et esthétique d'un de nos "Commissaires Techniques" (Ils sont agréés, d'ailleurs, il faut le signaler, par la F.I.V.A.). En effet, faire une copie d'une voiture ancienne de telle ou telle marque et l'annoncer comme telle, c'est comme faire une copie sans prétention d'un meuble ancien. C'est plutôt flatteur pour l'objet d'origine et universellement admis.

2. Le "contrefacteur" agit de la même façon que dans le cas précédent mais refuse d'apposer ce genre de plaque sur son automobile. Sur le plan, légal, c'est toujours aussi mauvais mais, sur le plan moral, on ne peut s'empêcher d'imaginer qu'il a, en arrière pensée, l'idée que, sur le marché, elle pourrait prétendre valoir le prix d'une authentique.

Ces personnes là ignorent souvent que la renommée du Club est telle, qu'un acheteur pour ce genre de véhicule nous téléphone, fréquemment pour obtenir des renseignements avant de faire le chèque. Nous ne pouvons que lui dire la désagréable vérité !

3. Le "contrefacteur" est un professionnel. Nous en connaissons en France, au Royaume Uni et en Argentine. Dans ce cas, le problème légal reste toujours le même, bien entendu, mais l'escroquerie s'y ajoute, la plupart du temps. Il nous est arrivé, plus d'une fois, de recevoir un coup de fil d'un

corsa. I problemi legali ed assicurativi rimangono gli stessi (ne ho appena parlato), ma lo fa per il suo piacere. Gli capita di essere d'accordo di apporre una targa su questa copia. Su questa targa viene indicato, per esempio, che si tratta della copia della vettura da corsa del Signor Tale, all'epoca del Gran Premio del tale luogo, alla data tale.

Noi, come Club Delahaye, potremmo essere d'accordo per autorizzare tutto ciò dopo un controllo sul piano tecnico ed estetico da parte di uno dei nostri "Commissari Tecnici" (sono d'altronde riconosciuti, bisogna segnalarlo dalla F.I.V.A.). In effetti, fare una copia di una vettura storica di questa o quella marca e presentarla come tale, è come fare una copia senza pretese di un mobile antico. E' piuttosto lusinghiero per l'oggetto d'origine ed è universalmente ammesso.

2. Il "contraffattore" agisce come nel caso precedente, ma rifiuta di apporre questo tipo di targa sulla propria automobile. Sul piano legale ciò è sempre altrettanto riprovevole, ma sul piano morale non si può fare a meno d'immaginare che ha, come secondo fine, l'idea che, sul mercato, potrebbe pretendere di valere il prezzo di una vettura autentica. Queste persone ignorano spesso che la notorietà del Club è tale, che un acquirente per questo genere di veicolo ci telefona frequentemente per ottenere delle informazioni prima di compilare l'assegno. Non possiamo fare altro che comunicargli la spiacevole verità!

3. Il "contraffattore" è un professionista. Ne conosciamo in Francia, nel Regno Unito ed in Argentina. In questo caso, il problema legale resta sempre lo stesso, ben inteso, ma, per la maggior parte delle volte, vi si aggiunge la truffa. Ci è accaduto, più di una volta, di ricevere una telefonata di un acquirente prima o dopo l'acquisto che ci

and aesthetic characteristics by one of our "technical Commissioners" (recognised, it should be pointed out, by the FIVA). In effect, making a copy of a historical car of one make or another and presenting it as such is like making a copy of a piece of antique furniture without pretensions. It is a compliment to the original object and universally accepted.

2. The "forger" acts as in the previous case but refuses to put this type of nameplate on his vehicle. From a legal point of view this is still reprehensible, but from a moral standpoint one cannot but think that he has, as a secondary aim, the idea that he could expect to get the price of an authentic car on the market. These people are often unaware that the Club is so well known that anyone interested in purchasing this type of vehicle will usually call us before making out the cheque. In this case we cannot but notify him of the unpleasant truth!

3. The "forger" is a professional. We know of them in France, in the United Kingdom and in Argentina. In this case, the legal problem remains the same, clearly, but in most cases fraud is added to it. We have, more than once, received a phone call from a purchaser, before or after purchasing, requesting the car's registration and finding themselves very disappointed!

4. Lastly there is the case of the owner who wants to sell. In this case:

- O he takes out an advertisement indicating for example, as we have recently seen: 135 MS LE MANS, an incorrect classification but which might deceive an uninformed person.

- O he contacts a company of expert valuers who naturally are bound to conduct an investigation to establish the authenticity of the vehicle but who do not always do so and, in some cases, do not hesitate to try and sell the object as if it were authentic.

acheteur avant ou après l'achat qui nous demandait le palmarès de la voiture ... et qui se trouvait bien désappointé !

4. Enfin, lorsque le propriétaire veut s'en séparer. Dans ce cas:

- Ou il passe une annonce en indiquant, par exemple, comme nous l'avons vu dernièrement : 135 MS LE MANS, dénomination impropre, mais qui peut tromper une personne non compétente.

- Ou il s'adresse à une compagnie de Commissaire priseur qui, se doit naturellement, de faire des recherches pour s'assurer de l'authenticité du véhicule mais, qui ne le fait pas toujours et, dans certains cas, n'hésite pas à essayer de vendre l'objet comme s'il était authentique (Nous l'avons vu et avons gardé les catalogues).

La tentative d'escroquerie est de l'ordre de 150.000 Euro ... voire beaucoup plus !

Jusqu'à présent, notre Club n'est pas intervenu officiellement et n'a pas déposé plainte à ce sujet. Il pourrait le faire à l'encontre d'un particulier ou, mieux, d'un professionnel. L'idéal serait lors d'une vente publique. Nous attendons beaucoup, des conclusions de ces journées du Forum de Turin pour prendre des décisions à cet égard.

Autre aspect de ce problème, en 2007, lors de la mise en place de l'immatriculation Européenne, nous allons nous trouver dans une position difficile.

En effet, les propriétaires de ces copies risquent de tenter de clarifier leur situation en demandant, en France, tout au moins, une carte grise de collection (qui est une Autorisation Administrative de circuler réservée aux véhicules de plus de 30 ans d'âge). Cela leur permettrait d'avoir, enfin, un document en rapport exact avec leur automobile ... Mais nous nous y opposerons sauf si nous avons la possibilité de contrôler le véhicule (aux frais du propriétaire) afin

chiedeva l'albo d'oro della vettura... e che si ritrova assai disilluso!

4. Infine, quando il proprietario vuole separarsene. In questo caso:

- O inserisce un annuncio indicando, per esempio, come l'abbiamo visto fare ultimamente: 135 MS LE MANS, denominazione impropria, ma che può ingannare una persona non competente.

- O si rivolge ad una società di periti estimatori che è tenuta naturalmente ad eseguire delle ricerche per accertare l'autenticità del veicolo, ma che non lo fa sempre e, in alcuni casi, non esita a provare a vendere l'oggetto come se fosse autentico. (L'abbiamo constatato ed abbiamo conservato i cataloghi).

Il tentativo di frode è dell'ordine di 150.000 Euro o anche molto di più!

Fino ad ora il nostro Club non è intervenuto ufficialmente e non ha sporto querele in materia. Potrebbe farlo nei confronti di un privato o, meglio di un professionista. L'ideale sarebbe quello di una vendita pubblica. Ci aspettiamo molto dalle conclusioni di queste giornate del Forum di Torino per prendere delle decisioni in proposito.

Un altro aspetto del problema, nel 2007, al momento dell'entrata in vigore dell'immatricolazione Europea, ci troveremo in una posizione difficile. Infatti, i proprietari di queste copie rischiano di tentare di chiarire la propria situazione richiedendo, perlomeno in Francia, una "carte grise" da collezione (che è un'Autorizzazione Amministrativa alla circolazione riservata a veicoli di età superiore ai 30 anni). Ciò permetterebbe loro di avere, alla fine, un rapporto esatto con la propria automobile... Ma noi ci opporremo, salvo nel caso in cui avessimo la possibilità di controllare il veicolo (a spese del proprietario) al fine di sapere con precisione se



(We have verified this and kept the catalogues).

The attempted fraud is for a value of Euro 150,000 or even much more!

Up to today our Club has never officially intervened and has not brought charges against anyone for such conduct. It could do so against a private individual or, better still against a professional person. The ideal would be that of a public sale. We expect a lot from the conclusions of these days of discussion at the Turin Forum, to help us to decide in this regard. Another aspect of the problem: in 2007, at the moment of European registration becoming applicable, we will find ourselves in a difficult position. In fact the owners of these copies may try to clarify their situation by requesting a collector's "carte grise" in France at least (this is the Administrative Authorisation to circulate reserved for vehicles over 30 years old). This would enable them, at the end of the day, to have a regular licence for their car... But we shall oppose this, except in the case that we are given the chance to inspect the vehicle (at the owner's expense) to decide whether the object is damaging or not to the reputation of the Make.

If we should refuse it we will demand that it no longer bears the name of Delahaye!...If the vehicle in question has not been inspected by the competent Administrative Service, what will it become?... What name will it bear?... And with what entitlement?... The regulations foreseen for this purpose are familiar to us!

At the moment that, in France, the Federation of Vintage Cars, succeeds in becoming a partner of the Ministry of Culture in the sphere of the Conservation of the French Technological Heritage how can vehicles be included which, in any case, are mere copies of the authentic cars built by the Delahaye

de savoir avec précision si l'objet nuit, ou non, à la notoriété de notre Marque. Si nous le refusons, nous exigerons qu'il ne porte plus le nom de Delahaye! ... Si le véhicule, en question n'a pas été contrôlé par le Service Administratif compétent, que deviendra-t-il? ... Quel nom portera-t-il? ... Et, de quel droit? ... Nous n'avons pas connaissance de réglementation prévue à cet effet!

A l'heure où, en France, la Fédération Française des Véhicules d'Époque a obtenu d'être partenaire privilégié du Ministère de la Culture au titre de la Conservation d'un Patrimoine Technologique Français, est-il possible d'y admettre des véhicules qui, en tout état de cause, ne peuvent être que de pâles copies des voitures authentiques construites par les Usines Delahaye?

Avons nous le droit d'admettre cela?

C'est la question que je me pose depuis de nombreuses années et à laquelle j'aimerais bien trouver une réponse à la fin de notre Forum.

Je tiens à remercier les Organisateurs de ce Forum de nous avoir invités. Il m'a été permis, grâce à cela, d'exposer devant vous, et pour la presse internationale, un exemple du problème posé par les fausses automobiles anciennes.

Je vous remercie de votre attention.

l'oggetto danneggia o no la notorietà della nostra Marca. Se lo avremo rifiutato, esigeremo che non riporti più il nome di Delahaye!... Se il veicolo in questione sarà controllato dal Servizio Amministrativo competente, che cosa diventerà?... Che nome porterà?... E con quale diritto?... Non siamo a conoscenza di regolamenti previsti per questo scopo!

Al momento in cui, in Francia, la Federazione Francese dei Veicoli d'Epoca ha ottenuto di essere partner privilegiato del Ministero della Cultura nell'ambito della Conservazione del Patrimonio Tecnologico Francese, è possibile farvi rientrare dei veicoli che, in ogni caso, non possono che essere pallide copie delle vetture autentiche costruite dalle Fabbriche Delahaye?

Abbiamo il diritto di ammettere tutto questo?

E' la domanda che mi pongo da molti anni ed alla quale mi piacerebbe assai trovare una risposta alla fine del nostro Forum.

Tengo a ringraziare gli Organizzatori di questo Forum per averci invitati. Mi è stato permesso, grazie a questo invito, di esporre davanti a voi ed alla stampa internazionale, un esempio del problema posto dalle false automobili storiche.

Vi ringrazio della vostra attenzione.

AUTHENTICITE DE L'AUTOMOBILE ANCIENNE ET ACTUELLE
AUTENTICITÀ DELL'AUTOMOBILE ANTICA E MODERNA
THE AUTHENTICITY OF ANTIQUE AND MODERN AUTOMOBILES

Philippe Looten, FR - Propriétaire d'une grande marque disparue (Delahaye)

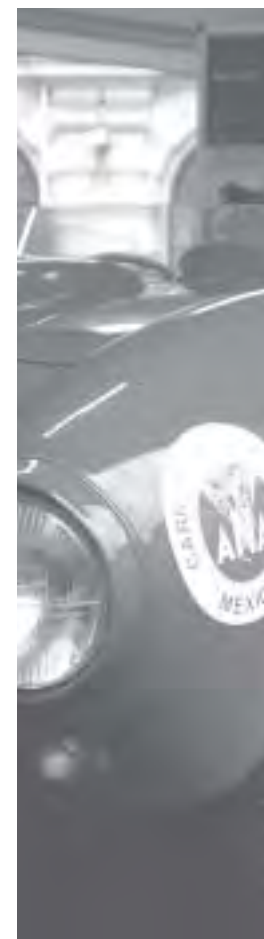
factory?

Are we entitled to accept all this?

This is what I've been asking myself for many years and which I would like to find an answer to at the end of our Forum.

I would like to thank the organisers of this Forum for having invited us. I have been able, thanks to this invitation, to draw the attention of those present and of the international press, to the problem posed by fake historical cars.

Thank you for your attention.





.5

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO
PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

.5



**Automotoclub
Storico
Italiano**





CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Rodolfo Gaffino Rossi, IT - Directeur du Musée National de l'Automobile, Biscaretti di Ruffia de Turin

CONSERVATION DE L'AUTOMOBILE D'ÉPOQUE, ENTRE HISTOIRE ET PASSION

Je remercie les organisateurs de cette rencontre intéressante de m'avoir donné l'opportunité de parler du rôle et de la finalité d'un Musée. La difficulté réside dans la combinaison du concept de Musée à celui d'automobile: un objet conçu pour se mouvoir, qui a imprimé rapidité et dynamique à notre vie, qui a vertigineusement transformé notre concept espace/temps. En revanche, le Musée est, par définition, un lieu statique, de conservation, vers lequel on vient, même de très loin, pour voir des objets immobiliers, généralement sortis de leur contexte.

Conserver les voitures du passé est, indubitablement, un signe de croissance culturelle et de respect civil. Sans les témoignages du passé, l'on perdrait la mémoire d'hier et l'humanité serait comme frappée d'amnésie: toute identité serait perdue, toute forme de développement ou de progrès n'aurait plus aucun fondement. Puisque les voitures font désormais partie intégrante de nos coutumes sociales, les remettre à la postérité est précisément un devoir. Comment, un objet conçu pour se mouvoir, peut-il être contraint à demeurer statique dans un endroit confiné et fermé? En effet, communément, une voiture immobile, renfermée et silencieuse est perçue comme le simulacre d'elle-même, privée de sa propre voix et de son propre caractère. On m'a souvent demandé quel sens pouvait avoir l'exposition de 170 voitures statiques, sans procéder à une restauration de la mécanique et de la carrosserie qui les réanimeraient, sans remplacer la sellerie endommagée et les bois abîmés, sans raviver (donc

CONSERVAZIONE MUSEALE DELL'AUTOMOBILE D'EPOCA TRA STORIA E PASSIONE

Ringrazio gli organizzatori di questo interessante incontro che mi dà la possibilità di parlare del significato e della missione di un Museo. La difficoltà consiste nel dover abbinare il concetto di Museo a quello di automobile: ossia un oggetto pensato per muoversi, che ha impresso velocità e dinamica alla nostra vita, che ha vertiginosamente mutato il nostro concetto di spazio e di tempo. Il Museo è invece per definizione un luogo statico, di conservazione, verso cui ci si muove, anche da molto lontano, per vedere oggetti immobili, generalmente estratti dal loro contesto.

Conservare le auto del passato è, senza dubbio, un segno di crescita culturale e di rispetto civile. Senza le testimonianze del passato si perderebbe la memoria di ieri e l'umanità sarebbe come colpita dal morbo di Alzheimer: ogni identità andrebbe perduta, ogni forma di sviluppo o di progresso resterebbe senza le fondamenta. E, dato che le auto sono diventate parte integrante del costume sociale, consegnarle ai posteri è un preciso dovere. Come può un oggetto creato per il movimento, essere costretto in uno spazio chiuso e ridotto alla staticità? Nel comune sentire infatti, un'automobile ferma, rinchiusa e silenziosa, è avvertita come il simulacro di se stessa, privata della propria voce e del proprio carattere. Che senso ha - mi sono sentito spesso chiedere - esporre 170 vetture in forma statica, non procedere ad un restauro di meccanica e di carrozzeria che le rianimi, sostituendo la selleria rovinata, cambiando i legni danneggiati, ravvivando (perciò rifacendo) le colorazioni appannate?

MUSEUM CONSERVATION OF VINTAGE CARS: THE HISTORY AND THE PASSION

I thank the organizers for this interesting meeting, which gives me the opportunity to speak about the meaning and mission of a museum. The problem lies in having to combine the concept of museum with the concept of automobile: in other words, an object designed to move, which gave speed and zip to our lives and giddily changed our concept of space and time. The museum, on the other hand, is by definition a static place, of conservation, to which you go, even from afar, to see immobile objects that have usually been removed from their context.

Without doubt, the conservation of automobiles from the past is a sign of cultural growth and civil respect. Without the evidence of the past we would lose the memory of yesterday and humanity would act as though it has been struck by Alzheimer's disease: every identity would be lost, every form of development or progress would remain without foundation. And, given that automobiles have become an integral part of our social fabric, consigning them to posterity is a faithful duty. How can an object that has been created for movement be constrained in a closed space and reduced to being static?

It is generally felt in fact that an automobile that is still, enclosed and silent is perceived as a shadow of itself, deprived of its own voice and personality. I have often asked myself what is the sense of exhibiting 170 vehicles in a static form, and not restoring the mechanics and bodywork to bring them back to life, replacing the ruined upholstery, changing the damaged woodwork, revitalizing

refaire) les couleurs fanées. Nos voitures sont généralement exposées dans l'état dans lequel elles ont été reçues ou achetées au cours des années. Il est indéniable que l'usure, tout d'abord celle de l'utilisation que son propriétaire ou son pilote en a faite, ensuite celle du temps, ont pesé sur son esthétique. Aucune de nos voitures ne semble être à peine sortie de l'usine, sauf quelques rares exceptions de modèles des années cinquante, religieusement conservés par leurs propriétaires qui nous en ont fait don. Elles ont l'air que leur a conféré le temps. La plupart d'entre-elles ne fonctionnent plus, et nous les considérons comme d'inestimables objets d'art, dont seul un entretien attentif respecte la valeur.

J'estime que se concentrer uniquement sur la spectacularisation de nos équipements, devenue aujourd'hui indispensable afin d'attirer les visiteurs, signifierait mettre davantage l'accent sur le contenant que sur le contenu, sur la forme que sur la substance, sur ce qui est autour que sur l'automobile même: en revanche, par respect pour ceux qui nous ont fait don de leurs voitures, l'automobile doit rester au centre de notre attention et de notre passion. Cette passion pour la voiture d'époque, née en Angleterre, n'est désormais plus destinée à l'élite, même en Italie. Le monde de la collection est désormais plus vaste et varié chez nous aussi, avec pour résultat qu'il est cependant difficile de s'y retrouver et de faire la différence entre voitures originales, restaurées, reconstruites, refaites, contrefaites, hybrides. On peut citer : la reconstruction d'époque, conservée dans un but historique mal interprété ; la reconstruction réalisée dans l'usine d'origine, mais à notre époque ; le châssis authentique avec une carrosserie

Le nostre vetture sono generalmente esposte nello stato in cui sono state ricevute o acquistate nel corso degli anni. È innegabile che l'usura, prima dell'uso che ne ha fatto il proprietario o il pilota, poi del tempo, ha inciso sull'estetica. Nessuna delle nostre vetture ha l'aria di essere appena uscita dalla fabbrica, salvo rare eccezioni di modelli degli anni cinquanta, tenuti religiosamente dai proprietari che ce le hanno donate. Hanno l'aria che il tempo ha loro conferito, per la maggior parte non funzionano più, e vengono da noi del Museo considerate inestimabili oggetti d'arte, verso cui soltanto un attento mantenimento è rispettoso del loro valore.

Ritengo che concentrarsi soltanto sulla spettacolarizzazione dei nostri allestimenti, che oggi diventa indispensabile per attirare visitatori, significherebbe porre l'accento più sul contenitore che sul contenuto, più sulla forma che sulla sostanza, più su ciò che è a contorno e supporto che sull'automobile stessa: che invece, anche per rispetto di coloro che ci hanno donato le loro vetture, deve rimanere al centro della nostra attenzione e della nostra passione.

Questa passione per l'automobile d'epoca, nata in Inghilterra, ormai anche in Italia non è più un isolato fatto d'élite. Il mondo del collezionismo è ormai molto ampio e variegato anche da noi, con il risultato però che non è facile destreggiarsi e distinguere tra vetture originali, restaurate, ricostruite, rifatte, contraffatte, ibride. Vi è la ricostruzione d'epoca, conservata per un malinteso senso di storicità, la ricostruzione attuata dalla stessa fabbrica d'origine ma ai giorni nostri, il telaio autentico con carrozzeria ricostruita, la carrozzeria autentica su telaio ricostruito, il motore interamente sostituito ma il resto della vettura originale, pezzi di una vettura

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Rodolfo Gaffino Rossi, IT - Directeur du Musée National de l'Automobile, Biscaretti di Ruffia de Turin

(therefore redoing) the faded colors. Our vehicles are usually displayed in the state in which they are received or acquired over the years. Wear, first from being used by the owner or driver and then by time, has undeniably affected the appearance of the cars. None of our cars looks as though it has barely left the factory, with a few rare exceptions of models from the fifties, faithfully kept by the owners who donated them to us. They have the look conferred upon them by time, most of them no longer work, and we at the museum consider them as priceless works of art, and only careful preservation is worthy of their value.

I believe that focusing only on turning our exhibits into a show, which is essential these days to draw in visitors, means placing the emphasis on the container rather than on the contents, on the form rather than on the substance, on the surroundings and support rather than on the automobile itself, which should remain the focus of our attention and passion, not least of which out of respect for the people who have donated their cars.

Originating in England, this passion for vintage cars is no longer an isolated affair for the elite even in Italy. The world of collecting is now very vast and varied also in our country, but with the result that it is not easy to navigate and distinguish between cars that are original, restored, reconstructed, remade, counterfeit, or hybrid. These include vintage reconstructions, conserved from a mistaken sense of history and performed by the original factory itself but using current techniques or parts such as the original frame with a reconstructed body, the original body on a reconstructed frame, the engine entirely replaced but the rest of the car is original, parts of one car mounted on to another or parts of the same

reconstruite ; la carrosserie authentique sur un châssis reconstruit ; le moteur entièrement remplacé, mais le reste de la voiture d'origine ; les pièces d'une voiture montées sur une autre voiture, ou des pièces d'une même voiture, mais de séries différentes ; anachronismes ; superficialité ; jusqu'à des escroqueries évidentes. Pendant toutes ces années, nous avons voulu présenter et exposer nos voitures, en voulant faire du Musée, l'endroit de conservation de l'archétype. Nos critères de conservation peuvent se résumer ainsi: nous ne dépassons pas la limite d'une restauration de conservation, qui englobe et limite les dommages infligés par le temps qui s'écoule et qui sont parmi les plus visibles: le vernis qui se soulève, la sellerie qui se fissure, les bois qui se fragilisent. C'est sur ces aspects que se porte la plus grande partie de nos interventions. Nous estimons qu'il est philologiquement incorrect, du point de vue de la finalité et des objectifs définis par nos Statuts, d'opérer une restauration de reconstruction, sans parler de l'exposition de répliques. Notre but est de raconter l'histoire de l'automobile en tant qu'histoire de la technique, histoire sociale, économique, histoire du XXe siècle, histoire de l'art. J'estime donc que toute intervention de reconstruction est à proscrire, alors que j'estime indispensables, pour le décorum de l'exposition et pour notre engagement à léguer aux générations futures quelque chose d'identifiable et d'exploitable, les interventions de conservation: telles que les traitements anti-rouille (si la rouille est cosmétique ou perforante, on procède par le vernissage des pièces fortement oxydées ou présentant des écaillages, dans le respect de la typologie du produit et des caractéristiques d'application de l'époque), le graissage des cuirs, les traitements anti-mites pour

montati su un'altra, oppure pezzi della stessa vettura ma di serie diverse, anacronismi, superficialità, persino palesi truffe. In tutti questi anni abbiamo voluto presentare ed esporre le nostre vetture, proponendoci di fare del Museo il luogo della conservazione dell'archetipo. I nostri criteri di conservazione museali sono così riassumibili: non oltrepassiamo il limite di un restauro conservativo, che contenga e limiti i danni inferti dal tempo che scorre e che sono tra i più immediatamente visibili: la vernice che si solleva, la selleria che si crepa, i legni che diventano fragili. Su questi aspetti indirizziamo la maggioranza dei nostri interventi. Riteniamo filologicamente scorretto, per le finalità e gli obiettivi definiti dal nostro Statuto, un restauro ricostruttivo, per non parlare dell'esposizione di repliche. Il nostro scopo è raccontare la storia dell'automobile che diventa storia della tecnica, storia sociale, storia economica, storia del Novecento, storia dell'arte. Ritengo pertanto che qualsiasi intervento ricostruttivo sia da scartare, mentre rimangono indispensabili, per il decoro dell'esposizione e per il nostro impegno a far sì che alle generazioni future arrivi ancora qualcosa di identificabile e leggibile, gli interventi di tipo conservativo: quali i trattamenti anti-ruggine (nel caso in cui la ruggine sia cosmetica o perforante si procede con la verniciatura delle parti fortemente ossidate o in presenza di sfogliamenti, nel rispetto della tipologia del prodotto e delle caratteristiche di applicazione dell'epoca), l'ingrassatura delle pelli, i trattamenti antitarpe per le parti in legno, la ricerca dei pezzi mancanti, la lucidatura (quando è ammissibile), i procedimenti antindurimento delle gomme e la pulizia. Un intervento ricostruttivo urta contro difficoltà oggettive: oggi, infatti, siamo bravissimi ad elaborare



car but from different series, anachronisms, superficiality, even downright fakes. During all these years, we have tried to present and display our cars by making the museum the archetypal place of conservation. Our criteria for conservation at the museum can be summed up as follows: do not go beyond the limits of a conservative restoration, which contains and limits the damage inflicted by time and among the immediately visible: peeling paint, cracked upholstery, fragile woodwork. We focus most of our conservation operations on these aspects. By the terms of the objectives outlined in our Charter, we consider that reconstructive reconstruction, not to mention exhibiting replicas, is philologically wrong. Our aim is to tell the history of the automobile, which becomes the history of technology, social history, economic history, history of the twentieth century, history of art. As such, I believe that any reconstructive activity should be rejected, but the following conservation activities are necessary to maintain a dignified display and our commitment to hand down something identifiable and legible for our future generations: rust-proofing (if the rust is cosmetic or perforating we paint the heavily corroded or peeled parts using the same type of products and techniques of the era), lubricating leather parts, insect-repellent treatment for the woodwork, looking for missing parts, waxing (when permissible), anti-hardening treatment for the tires and cleaning. Reconstructive activities run into real difficulties: we are very good these days at developing the most advanced technology, but for the most part incapable of reproducing that formal combination of values provided by the artisan "touch" of the past. The crafts of the past, perhaps best represented and



les pièces en bois, la recherche des pièces manquantes, le polissage (lorsqu'il est autorisé), les procédés contre le durcissement des pneus et le nettoyage.

Une intervention de reconstruction se heurte à des difficultés objectives: en effet, aujourd'hui, nous excellons dans l'élaboration des technologies les plus avancées, mais nous sommes pour le moins incapables de reproduire cet ensemble de valeurs formelles exprimé par la "touche" artisanale d'une période passée. Les métiers du passé ont pratiquement tous disparus, symbolisés et résumés par celui de tôlier, il faudrait donc avoir recours à des techniques industrielles actuelles, avec des résultats piètres et insatisfaisants.

C'est seulement la cohérence des caractéristiques formelles qui fait de l'automobile une œuvre achevée, un travail d'artiste daté et signé: aucune fausse note ne doit s'insérer et troubler une histoire que l'automobile nous raconte. Voici que se réalise une des fonctions de notre Musée: être le point de référence pour l'identification et la datation des voitures de passionnés qui, privés de documents et d'informations sur l'objet qu'ils possèdent, ne peuvent que procéder par analogie avec ce qu'ils ont déjà récupéré, identifié, daté, répertorié.

Pour ce faire, quelle importance si votre voiture ne fonctionne pas? Sa fonction est celle de témoin de première main, de source documentaire d'origine. C'est également pour cela qu'il nous est absolument impossible de penser à une utilisation sur route de nos voitures, voir même à notre participation à des manifestations commémoratives, comme la Mille Miglia qui revêt toujours un aspect de compétition sportive non négligeable. Cela signifierait la mise en danger de l'intégrité des objets qui nous sont confiés, avec la certitude que, au mieux, il faudrait revenir à

le technologie plus avancée, ma per lo più incapaci di riprodurre quel complesso di valori formali espresso dal "tocco" artigianale di un periodo passato. Sono scomparsi quasi del tutto i mestieri del passato, simboleggiati e riassunti ad esempio da quello del battilastra, dunque occorrerebbe fare ricorso a tecniche industriali attuali, con risultati comunque scadenti ed insoddisfacenti.

È soltanto la coerenza delle caratteristiche formali che fa dell'automobile un'opera compiuta, un lavoro d'autore con data e firma: nessuna nota stonata deve inserirsi a intorbidare un racconto che questa automobile ci sta facendo. Ecco che si compie allora una delle funzioni del nostro Museo: essere il punto di riferimento per l'identificazione e la datazione delle vetture di appassionati che, privi di documenti ed informazioni sull'oggetto da loro posseduto, non possono che procedere per analogia su quanto già recuperato, identificato, datato, catalogato. Che importanza ha, a questi fini, che la nostra vettura non funzioni? La sua funzione è quella di testimonianza di prima mano, di fonte documentaria originale. Ecco perché ci è anche assolutamente impossibile pensare ad un utilizzo su strada delle nostre vetture, o addirittura ad una nostra partecipazione a manifestazioni rievocative, come la Mille Miglia che comunque ha sempre un aspetto di competizione sportiva non trascurabile. Significherebbe mettere a repentaglio l'incolumità degli oggetti a noi affidati, con la certezza che il meno che possa succedere è dover riverniciare la vettura per gli inevitabili bolli dovuti alla movimentazione, agli spostamenti, ai maneggiamenti.

Massimo rispetto, dunque, a tutto ciò che compone un'automobile d'epoca, e questo massimo rispetto non può che tradursi in un sostanziale rifiuto di

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Rodolfo Gaffino Rossi, IT - Directeur du Musée National de l'Automobile, Biscaretti di Ruffia de Turin

summarized for example by the craft of panel beater, have almost completely disappeared so we must resort to current industrial techniques, with inferior and unsatisfactory results.

It is only the consistency of its formal features that makes the automobile an accomplished work of art, a signed and dated masterpiece: there should be no off-key note to muddy the story that this automobile is telling us. We achieve one of the functions of our museum by being the point of reference for identifying and dating the vehicles of enthusiasts who, without documentation and information about the object they own, can only proceed through analogy with what has already been salvaged, identified, dated and catalogued.

From this standpoint, how important is it that our car does not work? Its function is to serve as a first-hand witness to the past and as an original source of documentation. This is why we absolutely cannot even consider using our cars on the road, or even participating in commemorative shows, such as the Mille Miglia (Thousand Miles), which also includes a fairly large competitive element. It would mean risking the safety of the objects entrusted to us, knowing that the least that could happen is that we will have to repaint the car due to the nicks that would inevitably occur from moving, driving, handling, etc.

We therefore confer the utmost respect to everything that constitutes a vintage car, and we can only express this utmost respect by essentially rejecting any invasive activities.

Neither should we underestimate another indisputable function performed by the museum, which is to confer dignity and historical legitimacy to everything that it displays. An object acquires added value by merely being displayed in a museum, an

voiture en raison des inévitables bulles d'air dues à la manutention, aux déplacements, aux manèges. Respect maximum, donc, pour tout ce qui compose une automobile d'époque, et ce respect maximum ne peut que se traduire par un refus substantiel d'interventions barbares.

Il ne faut pas non plus sous-estimer l'indéniable fonction jouée par le Musée: celle de conférer dignité et légitimité historique à tout ce qui y est exposé. Par le simple fait d'être exposé dans un Musée, toute pièce acquiert de la valeur ajoutée, il s'agit d'un processus inévitable et, naturellement, chargé de responsabilités. Décider ce qui vaut la peine d'être exposé ou de ne pas l'être est en effet un acte rempli de sens: à partir de sa présentation au public, cet objet sera la vérité. Exposer un véhicule restauré, ou modifié, partiellement reconstruit, signifie en garantir l'histoire et le présenter comme authentique. Pour cette raison, pour un particulier, exposer sa propre voiture au Musée est souvent un objectif convoité: surtout dans la perspective de revendre la voiture, on peut se targuer d'un brevet d'originalité que le Musée lui a conféré. C'est pourquoi aujourd'hui, la collection est plus souvent un phénomène de type économique plutôt que culturel.

Histoire et passion, signifient se laisser guider par la rigueur historique dans ses propres recherches passionnées: pour faire du musée un lieu non seulement où l'on pense, mais où l'on écoute la voix authentique du passé.

interventi invasivi.

Non bisogna sottovalutare anche un'innegabile funzione svolta dal Museo: quella di conferire dignità e legittimità storica a tutto ciò che espone. Per il solo fatto di essere esposto in un Museo, qualsiasi reperto acquista un valore aggiunto, si tratta di un processo inevitabile e, naturalmente, gravido di responsabilità. E' infatti un atto di grande significato decidere cosa vale la pena di esporre, cosa no: dal momento della presentazione al pubblico, quell'oggetto sarà la verità. Esporre un veicolo restaurato, ossia modificato, parzialmente ricostruito, significa avallarne la storia e presentarlo come autentico.

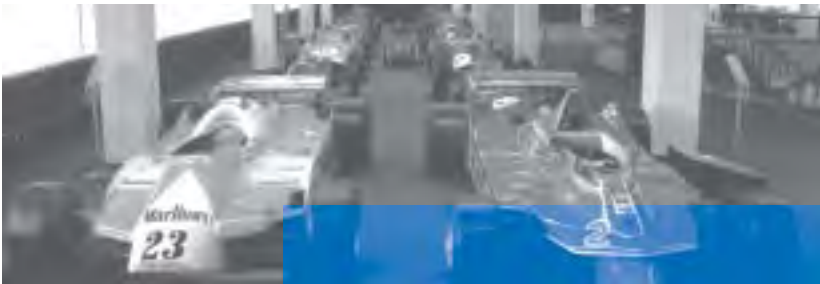
Per questo motivo per un privato esporre la propria vettura al Museo è spesso un traguardo agognato: soprattutto nella prospettiva di rivendita della vettura, ci si può far forti di una patente di originalità che il Museo le ha conferito. Per questo motivo oggi il collezionismo è spesso più un fenomeno di tipo economico che culturale.

Storia e passione, significa farsi guidare dal rigore storico nelle proprie appassionate ricerche: per fare del museo un luogo non soltanto dove si pensa, ma dove si ascolta la voce autentica del passato.

inevitable process laden with responsibility of course. Deciding what is worthy or not of being exhibited is a very important act: from the moment it is presented to the public, that object will be the real thing. Displaying a restored, or altered, or partially reconstructed vehicle means that we are endorsing its history and presenting it as an authentic object. This is why displaying his vehicle in the museum is often a coveted goal for a private individual, especially if the owner is considering selling the car, in which case a certificate of authenticity awarded by the museum will go a very long way. This is why collecting today is often more a financial affair rather than a cultural one.

History and passion mean allowing yourself to be led by the rigor of history in your own enthusiastic research: to make the museum a place not only for reflection but also for listening to the authentic voice of the past.





CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Richard Keller, FR - Conservateur en Chef du Musée de l'Automobile de Mulhouse

Inviter des hommes de Musée dans un monde de Collectionneurs est un signe des temps. Peut-être avons-nous des intérêts communs à préparer l'avenir de la "reconnaissance du patrimoine automobile" et celui de la maîtrise de son développement dans notre société du XXI siècle. Le monde des collectionneurs est aujourd'hui différent de celui des musées pourtant créés par eux, dans les années 1960 en France et bien plus tôt chez nos voisins anglais ou allemands. Gageons que pour les non passionnés, ces nuances ne sont guère perceptibles. Il s'agit toujours de voitures anciennes, émouvantes, qui vivent d'être vues dans les innombrables manifestations qui leur sont consacrées partout dans le monde. Centrer le colloque sur le thème de l'authenticité, c'est inciter le conservateur d'un "musée de France" à parler du cœur de son métier. En franchissant les portes de nos musées, le visiteur s'attend à voir des automobiles historiques, originales, authentiques,... Peu lui importe le qualificatif, il vient en toute confiance, avec sa vision personnelle et complexe (marque, nostalgie, ...) de l'automobile. Le néophyte ne saura pas distinguer la copie d'un original ; il ne cherchera pas à repérer les anachronismes, mais il ne pardonnera jamais d'être trompé où qu'il soit. En entrant dans un musée, il entre dans un des nombreux espaces de l'automobile "ancienne". L'exposition n'en constitue qu'une part infime, chargée de ses règles, son histoire, ses multiples facettes, à l'instar des autres manifestations publiques réunissant des voitures de collection. Aux contraintes que s'impose tout "gardien" d'un patrimoine s'ajoutent à Mulhouse des dispositifs administratifs et juridiques qui lui sont propres (en particulier, classement au titre des Monuments Historiques, musée à but non lucratif, collections

Invitare personalità del Museo in un mondo di collezionisti è un segno dei tempi. Forse abbiamo degli interessi comuni alla preparazione del futuro del "riconoscimento del patrimonio automobilistico" e nella gestione del suo sviluppo nella nostra società del XXI secolo. Oggi il mondo dei collezionisti è diverso da quello dei musei che pure sono stati da loro creati, intorno agli anni 1960 in Francia, e ben prima presso i nostri vicini inglesi o tedeschi. Scommettiamo che, per i non appassionati, queste sfumature non siano affatto percettibili. Si tratta sempre di vetture d'epoca, emozionanti, che vivono per il fatto di essere viste nelle innumerevoli manifestazioni a loro dedicate in ogni parte del mondo. Impostare il colloquio sul tema dell'autenticità equivale ad incitare il conservatore d'un "museo di Francia" a parlare del cuore del proprio mestiere. Varcando la soglia dei nostri musei, il visitatore s'aspetta di vedere delle vetture storiche, originali, autentiche ... Poco gli importa dell'aggettivo qualificativo, viene con piena fiducia, con la sua visione personale e complessa (marca, nostalgia, ...) dell'automobile. Il neofita non saprà distinguere una copia da un originale; non cercherà d'individuare gli anacronismi, ma non perdonerà mai d'essere ingannato in un modo o nell'altro. Entrando in un museo, entra in uno dei numerosi spazi della vettura "d'epoca". L'esposizione non ne costituisce che un'infima parte, soggetta alle proprie regole, alla sua storia, alle sue molteplici sfaccettature, così come le altre manifestazioni pubbliche che riuniscono delle vetture da collezione. Agli obblighi che s'impongono ogni "guardiano" d'un patrimonio, si aggiungono a Mulhouse delle disposizioni amministrative e giuridiche che gli sono proprie (in particolare, classificazione nell'ambito dei

Inviting Museum curators to the world of collectors is a sign of the times. Perhaps we have a common interest in preparing the future for the "recognition of the car heritage" and in managing its development in our XXI century society. Today the world of collectors is different from that of the museums that they themselves created around about 1960 in France, and well before that our English or German neighbours. I'm willing to bet that for non-enthusiasts these subtleties are practically imperceptible. One is speaking of vintage, exciting vehicles which exist to be seen at the innumerable events dedicated to them in every part of the world. To focus the discussion of the question of authenticity means inciting the curator of a "French museum" to speak from the heart about his job. Crossing the threshold of our museums the visitor expects to see historic, original, authentic vehicles.... it doesn't really matter which of these adjectives applies, he comes, fully trusting, with his own personal and complex vision (the make, nostalgia, ...) of the automobile. The novice will not be able to distinguish between a copy and an original; will not try to identify the anachronisms, but will never forgive being deceived one way or another. Entering a museum, he enters one of the many areas of "vintage" cars. The exposition is but an infinitesimal part of this world, subject to its own rules, to its history, to its many facets, just as other public events drawing together collectors' vehicles. As well as the duties which the "guardian" of every heritage sets himself, Mulhouse has further administrative and legal dispositions of its own (specifically, the classification as a Historic Monument, non-profit making museum, unsaleable collection). In subjecting itself to the laws governing "French museums" since 2002, the museum has



inaliénables). En se soumettant à la loi régissant les “musées de France” depuis 2002, il se singularise avec quelques autres, parmi les nombreux musées de l’automobile. Ce quotidien “professionnel” échappe au visiteur qui cherche avant tout de l’émotion, de la délectation, du savoir, du divertissement, ... du confort, ne s’interrogeant que tout à fait exceptionnellement sur la nature véritable de la structure qui s’est dénommée “musée” pour lui ouvrir ses portes.

Le “quotidien” d’un musée

À l’époque du premier congrès européen des collectionneurs, en 1967, il existait une douzaine de collections ouvertes au public en France. Le “Musée Schlumpf” n’existait pas encore, mais la collection réunissait déjà plus de 500 véhicules. Aujourd’hui, une quarantaine de musées de l’automobile émaillent le territoire français. Près de la moitié d’entre eux adhèrent aux valeurs promues par l’AMAF – Association des Musées de l’Automobile en France – il y a plus de quinze ans et admises à présent comme “un minimum” par tous ceux qui souhaitent aller de l’avant : ouverture régulière au public, pas de voiture “à vendre” en exposition, un minimum de qualité d’accueil et de services au visiteur.

Dans l’intervalle nombre de collections et musées ont eu le temps de naître et de mourir. Les difficultés d’existence sont en partie liées au marché bien sûr, mais aussi aux contraintes imposées par la priorité accordée à l’authenticité ou l’historicité d’un véhicule.

Rouler en voiture ancienne signifie rencontrer irrémédiablement quelques soucis ... de pneumatiques, par exemple. Les pneus d’origine portant fièrement quelques décennies constituent un

Monumenti Storici, museo senza fini di lucro, collezioni inalienabili). Sottoponendosi alla legge che regolamenta i “musei di Francia” fin dal 2002, il museo si evidenzia, insieme ad alcuni altri, fra i numerosi musei dell’automobile. Questo quotidiano “professionale” sfugge al visitatore che cerca prima di tutto delle emozioni, del diletto, del sapere, del divertimento, ...del confort, interrogandosi solo in via assolutamente eccezionale sulla vera e propria natura della struttura che si è data l’appellativo di “museo” per aprirgli le sue porte.

Il “quotidiano” d’un museo

All’epoca del primo congresso europeo dei collezionisti, nel 1967, esisteva in Francia una dozzina di collezioni aperte al pubblico. Il “Museo Schlumpf” non esisteva ancora, ma la collezione riuniva già più di 500 veicoli. Oggi una quarantina di musei dell’automobile fioriscono sul territorio francese. Quasi la metà di essi aderisce ai valori promossi dall’AMAF – Associazione dei Musei dell’Automobile in Francia – più di quindici anni fa ed ammesse ora come “un minimo” da parte di tutti coloro che desiderano progredire: apertura regolare al pubblico, nessuna vettura esposta “in vendita”, un minimo di qualità d’accoglienza e di servizi al visitatore. Nell’intervallo numerose collezioni e musei hanno avuto il tempo di nascere e di morire. Le difficoltà d’esistenza sono certo in parte legate al mercato, ma anche agli obblighi imposti dalla priorità accordata all’autenticità o al valore storico del veicolo. Viaggiare su di una vettura d’epoca significa andare incontro irrimediabilmente a qualche preoccupazione ... di pneumatici, per esempio. Gli pneumatici originali che esibiscono con fierezza qualche decennio, costituiscono un rischio per una

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Richard Keller, FR - Conservateur en Chef du Musée de l’Automobile de Mulhouse

distinguished itself, together with some others, from the many car museums. This daily “professionalism” escapes the visitor who is looking first and foremost for excitement, pleasure, knowledge and entertainment, ...comfort, only in truly exceptional circumstances asking himself about the real nature of the organisation which has called itself a “museum” in order to open up its doors.

The “daily work” of a museum

At the time of the first European congress of the collectors, in 1967, in France there were a dozen or so collections open to the public. The “Schlumpf Museum” did not yet exist, but the collection already included over 500 vehicles.

Today about forty or so car museums have sprung up in France. Almost half of them respect the principles set out by AMAF – The Association of Automobile Museums in France – over fifteen years ago and now considered “the minimum” by all those who wish to move ahead: regular opening hours to the public, no cars exhibited “for sale”, a minimum of facilities and services to welcome the visitor.

In the meantime many collections and museums have been opened and closed down. The difficulties of staying afloat are in part tied to the market but in part to the obligations deriving from priority being given to the authenticity or historic value of the vehicle.

Driving a vintage car means irremediably coming up against some problems... with the tyres for instance. The original tyres which proudly boast decades of use are a risk for a car that is circulating on the roads. In a museum however, they have an inestimable value, like used but stabilised leather, cracked but original paintwork... That a collector desirous of using his vehicle regularly should replace these is more than

danger pour une voiture roulante. Dans un musée, ils ont une valeur inestimable, comme un cuir usé mais stabilisé, une peinture fissurée mais d'origine.... Qu'un collectionneur souhaitant utiliser régulièrement son véhicule les remplace, c'est fort compréhensible. Qu'un visiteur les aperçoive dans leur "fragilité" est probablement tout aussi naturel. Le Musée peut dans cet esprit privilégier son rôle de banque de données en trois dimensions, d'ailleurs consultée par plus de 200 personnes par an à Mulhouse. Une action ainsi concertée entre "roulant" et "statique" enrichit tout le monde de la voiture ancienne.

Cette invitation au "statique" dans un musée, souvent critiquée par nos amis collectionneurs, n'est pas une obligation d'immobilisme. Certains savent que le Musée du XXIème siècle est devenu un "lieu pour vivre", dont les activités restent sous-tendues par un devoir prioritaire de conservation et d'étude des collections. Aujourd'hui, ce n'est plus un lieu où l'on vient seulement VOIR des objets exposés. Le "visiteur" du 20ème siècle est devenu "public" aux attentes diverses parmi lesquelles figurent en outre :

- le son et l'odeur des mécaniques et habitacles,
- l'histoire des passions et des passionnés qui ont vécu ou écrit cette page marquante d'un XXème siècle bouleversé,
- l'imagination des stylistes, carrossiers, ingénieurs, ... qui ont modelé l'automobile,
- l'émulation entre pays et constructeurs entretenue par les compétitions et réalisée par des pilotes audacieux depuis 110 ans
- et tout un environnement de confort, de convivialité et de sécurité, jusqu'à des prestations spécifiques de proximité avec les collections

vettura circolante. In un museo, hanno un valore inestimabile, come un cuoio usato, ma stabilizzato, una vernice screpolata, ma originale Che un collezionista desideroso di utilizzare regolarmente il proprio veicolo li sostituisca è del tutto comprensibile. Probabilmente è altrettanto naturale che un visitatore li scorga nella loro "fragilità". Il Museo può, in questo spirito, privilegiare il proprio compito di banca dati in tre dimensioni, d'altra parte consultata da più di 200 persone all'anno a Mulhouse. Un'azione così concertata fra "circolante" e "statico" arricchisce tutto l'ambiente della vettura d'epoca. Questo invito all'aspetto "statico" in un museo, spesso criticato dai nostri amici collezionisti, non è un obbligo all'immobilismo. Alcuni sanno che il Museo del XXI secolo è diventato un "luogo per vivere", le cui attività restano sottintese ad un dovere prioritario di conservazione e studio delle collezioni. Oggi non è più un luogo in cui si viene soltanto a VEDERE degli oggetti esposti. Il "visitatore" del ventesimo secolo è diventato "pubblico" con aspettative diverse fra le quali figurano anche:

- il suono e l'odore delle meccaniche ed abitacoli,
- la storia delle passioni e degli appassionati che hanno vissuto o scritto questa pagina mancante di un XX secolo stravolto,
- l'immaginazione degli stilisti, carrozzieri, ingegneri, ... che hanno modellato l'automobile,
- l'emulazione tra paesi e costruttori mantenuta dalle competizioni e realizzata da piloti audaci da 110 anni.
- e tutto un ambiente di confort, di convivialità e di sicurezza, fino a delle prestazioni specifiche di prossimità con le collezioni.

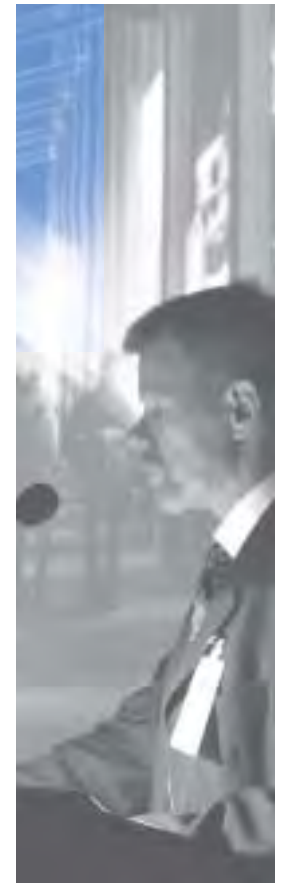
understandable. It's probably just as natural that a visitor sees their "fragility". The Museum can, in this sense, concentrate on its function as a three-dimensional data bank, consulted by more than 200 people a year at Mulhouse. Such a concerted action of the "circulating" and "static" heritage enriches the entire sphere of vintage cars.

This invitation to consider the "static" aspect of a museum, often criticised by our friends the collectors, is not enforced immobility. Some people know that the Museum of the XXI century has become "a place to experience", the activities of which are implied by the priority task of conserving and studying the collections. Today the museum is no longer a place to come to just to SEE the objects displayed. The twentieth century visitor has become the "public" with different expectations, wanting to know about:

- the sound and smell of the mechanical parts and of the passenger compartment,
- the history of the enthusiasts and their passions, writing or experiencing this missing page of an upset XX century,
- the imagination of the designers, coach builders, engineers, ... who modelled the automobile,
- the rivalry between countries and manufacturers maintained by the competitions and daring drivers for 110 years.
- and a whole environment of comfort, conviviality, and safety, as far as the specific performance with regard to the collections.

Conservation is the best medium for the preservation of authenticity

Conservation is not an end in itself in a museum. In many countries the curator's job is limited to that of being an expert on the objects, entrusted with their





La conservation est le moyen privilégié de préservation de l'authenticité

La conservation n'est pas un but en soi dans un musée. Dans beaucoup de pays le métier de conservateur est restreint à un rôle de spécialiste des objets, chargé de leur pérennité. En France, ce métier inclut l'ensemble des missions de valorisation réunissant dans une même dynamique objets et visiteurs. Toute action grand public, ou événement ciblé permettant de multiplier l'accès aux collections, devient alors aussi importante que la mission d'étude et de conservation. La seule limite, outre les moyens humains ou financiers, est celle qui menace l'intégrité ou la pérennité de l'objet. En cela nos activités ressemblent fort à celle de tout collectionneur : protéger l'objet du toucher, de la lumière, de conditions climatologiques et environnementales défavorables,... Elles se sont organisées de manière professionnelle au fil du temps. Même lorsque nous restaurons nos collections, les approches mises en œuvre peuvent être comparables dans bien des cas. Réunir toutes les informations historiques et techniques pour mieux connaître la voiture à restaurer, est une première étape. Fixer un cahier des charges d'interventions pour définir le résultat recherché, en terme d'esthétique et d'utilisation, constitue souvent le pas suivant. Sélectionner ensuite les intervenants commence à poser des difficultés, puisque c'est à partir de ce stade que la restauration va prendre corps. Elle reposera évidemment sur des qualifications techniques, mais elles seront interprétées et réalisées de manières fort différentes. Ce qu'un collectionneur va réaliser ou faire exécuter, parfois dans un grand isolement, le musée va l'entreprendre d'une manière systématique, méthodique et transparente.

La conservazione è il mezzo privilegiato per la preservazione dell'autenticità

La conservazione non è un fine di per sé in un museo. In molti paesi il mestiere di conservatore si limita ad un compito di specialista degli oggetti, incaricato della loro perennità. In Francia, questo mestiere include l'insieme delle missioni di valorizzazione riunendo in un'unica dinamica oggetti e visitatori. Ogni azione rivolta al grande pubblico, o evento mirato che permetta di moltiplicare l'accesso alle collezioni, diventa allora altrettanto importante della missione di studio e conservazione. Il solo limite, oltre ai mezzi umani e finanziari, è quello che minaccia l'integrità o la perennità dell'oggetto. Sotto questo aspetto, le nostre attività assomigliano molto a quelle di tutti i collezionisti: proteggere l'oggetto dal tatto, dalla luce, dalle condizioni climatiche e ambientali sfavorevoli Si sono organizzate in modo professionale con il passare del tempo. Anche quando restauriamo le nostre collezioni, gli approcci adottati possono essere comparabili in numerosi casi. Riunire tutte le informazioni storiche e tecniche per meglio conoscere la vettura da restaurare, costituisce una prima tappa. Fissare un capitolato d'interventi per definire il risultato ricercato, in termini d'estetica e d'utilizzo, costituisce spesso il passo successivo. Selezionare poi gli operatori comincia a porre delle difficoltà, perché è a partire da questo stadio che il restauro inizierà a prendere corpo. Sarà fondato evidentemente su delle qualifiche tecniche, ma saranno interpretate e realizzate secondo modalità assai diverse. Ciò che un collezionista realizzerà o farà eseguire, a volte in un grande isolamento, il museo lo intraprenderà in modo sistematico, metodico e trasparente.

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Richard Keller, FR - Conservateur en Chef du Musée de l'Automobile de Mulhouse

perpetuity. In France, this job includes the mission of valorisation, bringing together the objects and the visitors in a single dynamic. Every action aimed at the general public, or dedicated event making it possible to increase access to the collections thus becomes just as important as the mission to study and conserve. The only limitation posed, as well as by human and financial resources, is whether such activity may damage the integrity or perpetuity of the object. From this point of view our work is very similar to that of all the collectors: to protect the object from being touched, from the light, from unfavourable climatic and environmental conditions.... With the passage of time they have organised themselves in a professional manner. Even when we restore the collections, the approaches adopted may be comparable in many cases. Gathering all the historic and technical information so as to get a better idea of the vehicle being restored is the first step. Establishing the specifications of the operations to define the desired result in terms of aesthetics and use is the next step. Selecting who will do the work the problems then begin because it is from this stage that the restoration will get started. This will obviously be done on the basis of technical qualifications, but they will be interpreted and performed in very different ways. What a collector does or has done, sometimes in glorious isolation, the museum will undertake in a systematic, methodical and transparent manner.

Authenticity is the heart of restoration

Authenticity is at the basis of all the restoration work done in a "French Museum" as defined by the Ministry of Culture, since the procedure is often long, difficult and expensive. That's why it starts by defining the authenticity of the object in question.



L'authenticité est le cœur de la restauration

A la base de toute restauration dans un "Musée de France" tel que défini par le Ministère de la Culture se trouve l'authenticité, car le chemin est souvent long, fastidieux et coûteux pour la mener à terme. C'est pour cette raison qu'elle commence par la définition de l'authenticité de l'objet concerné. Elle consiste à déterminer le résultat recherché par rapport à un état de référence ou d'existence à un moment précis de son histoire (sortie d'usine, deuxième main, dernière main, ...). Un objet n'est jamais voué à être remis dans un état d'origine, ou restauré selon l'esthétique du moment. Cette "authenticité" indiquera le cap à suivre auquel il sera d'autant plus facile d'accéder qu'il aura été détaillé préalablement. Un musée va évidemment privilégier de conserver les matériaux dans leur aspect et leur structure, préférant les stabiliser plutôt que de remplacer. La voiture retrouvera ainsi une unité formelle, jusqu'aux traces de son utilisation au stade défini. La technique mais aussi l'histoire et le sens de l'objet prennent ainsi une place au cœur des interventions qui suivront. Nous savons bien qu'une voiture n'est pas qu'un assemblage de matériaux et de fonctions, comme un tableau de maître n'a jamais été réduit à une juxtaposition de couleurs sur une toile. Pour que cette rigueur de raisonnement et de recherche du respect de l'authenticité soit possible, il est indispensable que dans nos musées le but fixé à une restauration ne soit pas uniquement l'usage régulier d'un véhicule roulant. Un tel objectif serait unilatéral et ne tiendrait pas compte de l'action des collectionneurs ; il réduirait considérablement les choix d'intervention au détriment de la banque de donnée de matériaux et de techniques que constitue une voiture dans ses moindres détails.

L'authenticité è il cuore del restauro

Alla base di tutti i restauri in un "Museo di Francia" qual'è definito dal Ministero della Cultura si trova l'authenticità, perché il percorso è spesso lungo, fastidioso e costoso per conseguirla. E' per questa ragione che inizia dalla definizione dell'authenticità dell'oggetto in questione. Consiste nella determinazione del risultato ricercato in rapporto ad uno stato di riferimento o d'esistenza in un momento preciso della sua storia (uscita dalla fabbrica, prima serie, seconda serie, ...). Un oggetto non è mai destinato ad essere riportato ad uno stato originale o restaurato secondo l'estetica del momento. Questa "authenticità" indicherà la rotta da seguire alla quale sarà tanto più facile accedere quanto meglio sarà stata preventivamente dettagliata. Un museo privilegerà evidentemente la conservazione dei materiali nel loro aspetto e nella loro struttura, preferendo stabilizzarli piuttosto che sostituirli. La vettura ritroverà così un'unità formale, fino alle tracce del suo utilizzo allo stadio definito. La tecnica, ma anche la storia ed il senso dell'oggetto, trovano così uno spazio nel cuore degli interventi che seguiranno. Sappiamo bene che una vettura non è soltanto un assemblaggio di materiali e di funzioni, così come il quadro di un artista non è mai stato ridotto ad una giustapposizione di colori su una tela. Affinché questo rigore di ragionamento e di ricerca del rispetto dell'authenticità sia possibile, è indispensabile che, nei nostri musei, lo scopo prefissato per un restauro non sia unicamente quello dell'utilizzo regolare d'un veicolo circolante. Un siffatto obiettivo sarebbe unilaterale e non terrebbe conto dell'azione dei collezionisti; ridurrebbe considerevolmente le scelte d'interventi a danno della banca dati di materiali e di tecniche che costituisce una vettura nei suoi minimi dettagli.

This consists of deciding on the desired result, corresponding to a specific state or existence at some moment in its history (when it came out of the factory, first series, second series etc,...). An object is never restored to its original state or according to the aesthetics of the moment. This "authenticity" will indicate what path to follow, and will be easier the more details have been provided about it in advance. A museum will clearly give precedence to the conservation of materials in their appearance and structure, preferring to stabilise them rather than replace them. The car will thus find a formal unity, as far as the traces of its use

CARACTÉRISTIQUES DE LA COLLECTION SCHLUMPF

- Principales marques:
 _ **BUGATTI (123),**
 _ **MERCEDES (39),**
 _ **DE DION BOUTON (27),**
 _ **PEUGEOT (21),**
 _ **ROLLS ROYCE (17),...**
- 33% sont antérieures à 1914
- Collections uniques:
MAYBACH, MAF, ...
ainsi que plus de 70 véhicules uniques



La deuxième règle de toute restauration dans un Musée de France est celle de la réversibilité des interventions, sur laquelle il n'est pas opportun de s'attarder ici. Elle concerne surtout les interventions lourdes et traduit l'humilité dont doit faire preuve tout intervenant. Exemple un peu caricatural : jeter un pneu usé introuvable, c'est décider qu'il n'a aucun intérêt et que jamais les moyens scientifiques et financiers ne seront disponibles pour le conserver. C'est en même temps éliminer un élément essentiel de la liaison au sol du véhicule.

La troisième règle peut vous intéresser plus dans le cadre de ce colloque : celle de la lisibilité. Toute pièce remplacée est marquée au poinçon ou au pochoir pour permettre à nos successeurs, même s'ils n'ont pas accès au dossier de restauration, de reconnaître les pièces "neuves". Cela concrétise la transparence des interventions et des intentions.

L'application de ces trois contraintes vise en priorité la préservation de l'authenticité d'un objet aussi composite qu'une automobile.

Ces critères n'étaient guère de rigueur il y a quelques décennies. Il suffit d'observer la Collection Schlumpf pour constater par exemple certaines recherches d'esthétique typiques des années 1970, appliquées selon les aspirations d'un collectionneur de son époque. Les moyens de la connaissance des objets (documentation, archives) étaient alors seulement en cours de constitution. Aujourd'hui encore, en travaillant sur des ancêtres de marques disparues par exemple, nous rencontrons bien des difficultés à réunir des données objectives (plans, couleurs, matériaux) malgré le travail remarquable accompli par les journaux spécialisés de l'époque. L'authenticité est probablement un des moteurs qui peut réunir musée et collectionneurs dans une même dynamique volontaire. Imaginons côte à côte

La seconda regola di tutti i restauri in un Museo di Francia è quella della reversibilità degli interventi, sulla quale non è opportuno dilungarci in questa sede. Riguarda soprattutto gli interventi pesanti e traduce l'umiltà di cui deve dare prova ogni persona che interviene. Esempio un po' caricaturale: buttare un pneumatico usato introuvable, è decidere che non presenta alcun interesse e che mai i metodi scientifici e finanziari saranno disponibili per conservarlo. Però significa, allo stesso tempo, eliminare un elemento essenziale del collegamento al suolo del veicolo.

La terza regola v'interessera forse di più nell'ambito di questo colloquio: è quella della leggibilità. Ogni pezzo sostituito è contrassegnato con un punzone o una stampigliatura per permettere ai nostri successori, anche se non hanno accesso al dossier del restauro, di riconoscere i pezzi "nuovi". Ciò concretizza la trasparenza degli interventi e delle intenzioni.

L'applicazione di queste tre regole mira in primo luogo alla preservazione dell'autenticità d'un oggetto così composito qual'è un'automobile.

Questi criteri non erano affatto di rigore qualche decina d'anni fa. Basta osservare la collezione Schlumpf per constatare per esempio alcune ricerche d'estetica tipiche degli anni 1970, applicate secondo le aspirazioni d'un collezionista della sua epoca. I mezzi di conoscenza degli oggetti (documentazione, archivi) erano allora soltanto in corso di costituzione. Ancora oggi, lavorando per esempio su degli antenati di marche scomparse, incontriamo diverse difficoltà a riunire dei dati oggettivi (progetti, colori, materiali) malgrado il ragguardevole lavoro compiuto dai giornali specializzati dell'epoca.

L'autenticità è probabilmente uno dei motori che

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Richard Keller, FR - Conservateur en Chef du Musée de l'Automobile de Mulhouse

at the defined stage. So technique, history and a sense of the object will find a space in the core of the operations which follow. We are well aware that a car is not just an assembly of materials and functions, just as an artist's painting has never been reduced to a juxtaposition of colours on a canvas. For this scrupulous reasoning and respect for authenticity to be possible it's essential in our museums that the pre-established aim of restoration is not solely that of the regular use of a circulating vehicle. A similar objective would be unilateral and would not bear in mind the activities of the collectors; it would considerably reduce the choice of operations to the detriment of that technical and material databank which goes to make up a vehicle in its smallest details.

The second rule for any restoration in a French museum is that of the reversibility of the operation, an issue which we do not have time to linger on here. It regards mainly large-scale operations and expresses the humility which anyone involved in the restoration work must demonstrate. A rather extreme example would be to throw away a used tyre that is unobtainable, deciding that it is of no interest and that there will never be the financial or scientific resources for it to be conserved. However, at the same time it also means eliminating an essential element for resting the vehicle on the ground.

The third rule will perhaps be of more interest to you in the light of this discussion: it's that of legibility. Every replaced part is marked with a punch or stamp so that our successors will be able to recognise the "new" pieces even if they don't have access to the restoration file. This confirms the transparency of operations and intentions.

The application of these three rules aims primarily to preserve the authenticity of an object as composite

le même type de voiture restaurée selon des cahiers de charges différents, y compris la reconstruction intégrale. Un néophyte pourra alors apprécier tout l'enjeu de cette notion d'authenticité (historique, originale), et toutes les difficultés de préservation des véhicules de collection sillonnant nos routes par dizaines de milliers ou s'exposant par centaines dans nos musées. Il pourra apprécier la nécessité et les difficultés des recherches scientifiques et de la conservation des "savoir-faire", jusqu'au fait de "rouler" par exemple. Son rêve devant les monuments du patrimoine automobile n'en sera que plus extravagant.

Aux conditions présentées ci-dessus, une voiture même statique peut contribuer activement à la dynamique du patrimoine automobile, au sens d'un miroir permanent de l'imagination et du savoir-faire de l'homme et de l'évolution de la société au fil des décennies.

Le Musée National de l'Automobile – Collection Schlumpf, participe à la valorisation de ce patrimoine par diverses expositions et animations, sous l'œil parfois bienveillant, parfois critique, de la société. La "mise en route" y fait partie intégrante de la conservation de l'intégrité de l'objet. C'est le seul moyen de comprendre, et parfois redécouvrir, les subtilités d'un exhausteur ou les petites "manies" d'une voiture au démarrage. Un plan, une vidéo et le meilleur article détaillé ne remplacent pas le fonctionnement. A Mulhouse, trois à cinq véhicules par an "roulent", dans un souci de conservation du savoir-faire. Notre choix se portera sur des véhicules spécifiques, étant entendu que bien des collectionneurs jouent depuis longtemps un rôle primordial dans ce domaine, dans lequel nous nous situons en simple complémentarité.

possono riunire museo e collezionisti in una stessa dinamica della volontà. Immaginiamo fianco a fianco lo stesso tipo di vettura restaurato secondo dei capitoli differenti, comprendendovi la ricostruzione integrale. Un neofita potrà allora apprezzare tutto il valore della posta di questa nozione d'autenticità (storica, originale) e tutte le difficoltà di preservazione dei veicoli da collezione che percorrono a decine di migliaia le nostre strade o sono esposti a centinaia nei nostri musei. Potrà apprezzare la necessità e le difficoltà delle ricerche scientifiche e della conservazione, "saper fare", fino, per esempio, al fatto di "circolare". Il suo sogno davanti ai monumenti del patrimonio automobilistico non potrà che essere più stravagante.

Alle condizioni esposte qui sopra, una vettura anche statica può contribuire attivamente alla dinamica del patrimonio automobilistico, come uno specchio permanente dell'immaginazione e del saper fare dell'uomo e dell'evoluzione della società nel corso dei decenni.

Il Museo Nazionale dell'Automobile – Collezione Schlumpf, partecipa alla valorizzazione di questo patrimonio con diverse esposizioni ed animazioni, sotto l'occhio a volte benevolo, talvolta critico della società.

La "messa su strada" vi costituisce parte integrante della conservazione dell'integrità dell'oggetto. E' l'unico mezzo per capire, e talvolta per riscoprire, le sottigliezze di uno scarico o le piccole "manie" d'una vettura all'avviamento. Un progetto, un video ed il migliore articolo dettagliato non sostituiscono il funzionamento. A Mulhouse, da tre a cinque veicoli all'anno "circolano", con uno scopo di conservazione del saper fare. La nostra scelta s'indirizzerà su veicoli specifici, essendo inteso che numerosi



as the automobile.

These criteria were certainly not de rigueur a few decades ago. One only has to observe the Schlumpf collection to see that some aesthetic principles typical of the 1970s were applied according to the aspirations of a collector of the time. The means for identifying objects were only being introduced then (documentation, archives). Even today, when working, for example, on the predecessors of makes which no longer exist, we encounter a lot of difficulty in assembling the objective data (designs, colours, materials) despite the considerable work done by specialised magazines of the period. Authenticity is probably one of the things which can drive museums and collectors to pool their efforts. Let's imagine side by side the same type of car restored according to different specifications, including total rebuilding. A novice might then appreciate exactly what's at stake in this notion of authenticity (historic, original) and all the difficulties of preserving the collector's vehicles which travel along our roads in tens of thousands or hundreds of which are exhibited in our museums. He might appreciate the needs and difficulties of scientific research and conservation and "skill", even the fact of "circulating". before monuments of the car heritage, his dream cannot fail to be more daring.

At the conditions described even a static car can actively contribute to the dynamics of the car heritage as a permanent reflection of the imagination and skill of man and of the evolution of society in the course of the decades.

The National Automobile Museum – Schlumpf collection, takes part in the valorisation of this heritage with various exhibitions and events, under the sometimes benevolent and sometimes critical

Dans cet esprit, nous venons d'achever la restauration d'une Mercedes 710 SS grâce aux partenaires publics et à l'Association Internationale des Amis du Musée National de l'Automobile - Collection Schlumpf.

collezionisti ricoprono da lungo tempo un ruolo primordiale in questo campo, nel quale il nostro intervento è semplicemente complementare. In questo spirito, abbiamo appena completato il restauro di una Mercedes 710 SS grazie ai soci pubblici ed all'Associazione Internazionale degli Amici del Museo Nazionale dell'Automobile - Collezione Schlumpf.

eye of the public. Getting cars "on the road" is an integral part of conserving the integrity of the object. It's the only way of seeing and sometimes of discovering, the subtleties of an exhaust or the little "idiosyncrasies" of a car when it's started. A design, a video and the best of detailed descriptions cannot replace its functioning. At Mulhouse, from three to five vehicles a year "circulate", with the aim of conserving skills. Our choice will focus on specific vehicles, it being understood that many collectors have, for a long time, had a primary role in this field and our intention being merely to complement them. In this frame of mind we have just completed the restoration of a Mercedes 710 SS thanks to our public partners and to the International Association of the Friends of the National Automobile Museum-Schlumpf Collection.

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Urs-Paul Ramseier, CH - Comité d'Organisation du Concours d'Élégance de Villa d'Este

Mesdames et messieurs, je vous remercie de m'avoir donné l'opportunité de représenter la Suisse, avec mon collègue Luigi Ferraresi. Comme vous le savez, le secteur de l'industrie automobile en Suisse n'a pas une longue histoire, mais nous disposons de grandes collections et de deux grands motorshow.

J'ai découvert, à l'âge de 25 ans, que je faisais moi aussi partie de cette histoire. Ma famille, mon grand-père eut 11 enfants, il fonda en 1890 une entreprise appelée Fritz Ramseier. En 1929 il créa une nouvelle entreprise avec mes oncles. Comme vous tous réunis ici, nous avons une grande expérience en matière d'automobiles mais pour moi c'est la première expérience des autos anciennes. Je me sens responsable vis à vis de ma famille, de son histoire, c'est pourquoi j'ai créé avec l'aide de quelques mes amis un registre automobile suisse, une organisation sans but lucratif, membre de la Fédération Suisse. Nous aimerions représenter la vie de ce producteur d'autocar suisse et des constructeurs automobiles suisses, nous savons ce qu'ils ont construit et de quelle façon, nous avons tous les fichiers et les documents pour voir sur quel niveau ils utilisaient et combien de fois quelle couleur, quelle échelle ils employaient et combien de fois. C'est à mon avis extrêmement important pour garantir l'authenticité. Nous fournissons une assistance approfondie dans la restauration d'automobile. Vous voyez ici un projet de ma famille, comment ils ont conclu un accord il y a trois ou cinq ans.

Un autre exemple de restauration réalisée par ma famille est celle d'une auto italienne, Isotta Fraschini, présentée elle aussi au Motorshow de Genève. A propos du Motorshow de Genève, l'année prochaine nous célébrerons notre centenaire et je suis heureux et orgueilleux d'avoir été nommé président de la commission spéciale qui organise ce 100ème

Signore e signori, amici, vi ringrazio per avermi dato l'opportunità di rappresentare la Svizzera, insieme al mio collega Luigi Ferraresi. Come sapete, la Svizzera non ha una storia così importante nel campo dell'industria automobilistica, ma abbiamo delle grandi collezioni e due grandi motorshow.

Ho scoperto, all'età di 25 anni, che sono anche io parte di questa storia. La mia famiglia, mio nonno ebbe 11 figli, fondò nel 1890 un'azienda chiamata Fritz Ramseier. Nel 1929 creò una nuova azienda con i miei zii. Come ognuno di voi riuniti qui, abbiamo una grande esperienza in fatto di automobili e questa è la mia prima esperienza per quanto riguarda auto storiche.

Mi sento responsabile nei confronti della storia della mia famiglia, quindi, insieme ad alcuni amici, abbiamo creato un registro automobilistico svizzero, un'organizzazione no profit, membro della Federazione Suisse.

Vorremmo rappresentare la vita di questo produttore di pullman svizzero e costruttori svizzeri di auto, sappiamo cosa hanno costruito e in che modo, abbiamo tutti i file e i documenti per vedere su quale livello utilizzavano e quante volte quale colore, quale scala, e quante volte la usavano. Penso che sia molto molto importante per garantire l'autenticità.

Forniamo assistenza nel restauro di auto in maniera accurata. Vedete qui un progetto della mia famiglia, come hanno raggiunto un accordo tre o cinque anni fa. Un altro esempio di restauro fatto dalla mia famiglia è quello di un'auto italiana, Isotta Fraschini, presentata anch'essa al Motorshow di Ginevra. A proposito del Motorshow di Ginevra, l'anno prossimo celebriamo il nostro centenario e sono felice e orgoglioso di essere stato nominato presidente della commissione speciale che organizza questo 100mo Motorshow di Ginevra. Quindi festeggeremo la storia

Ladies and gentlemen, my friends, thanks for the opportunity to represent together with my colleague Luigi Ferraresi, Switzerland. As you know Switzerland has not such an important automotive history but we still have great collections in Switzerland and we still have two automotive motorshows.

I found out, at the age of 25, that I am a part of this history too. My family, you see my grandfather had 11 children, founded in 1890 a company named Fritz Ramseier. In 1929 he created a new company together with my uncles. As everybody here this room we have a great experience with cars and this is one of my first experience with old cars.

I feel responsible for the history of my family, so together with some friends we created the Swiss car register, a non-profit organization, which is member of the Federation Suisse.

We would like to represents the life of this Swiss coach builder and Swiss car manufacturers, we now know what they built, in which way they built it so we have all the files and the records, which level they use, how many times, which colour, which ladder they used and how many times, I think this is very very important in the way of authenticity.

We help in the restoration of cars in a correct way, you see here a project done by my family, how they found accord in three or five years ago.

Another example of a restoration made by my family is an Italian car, Isotta Fraschini, this car was also presented in Geneva Motorshow. Concerning Geneva Motorshow we will celebrate next year 100 year and I am very happy and proud to be asked to be president for the special commission to celebrate this 100th Geneva Motorshow. So we will celebrate there the history, we know which cars will be presented and which cars have been presented at the time.



Motorshow de Genève. C'est l'histoire que nous fêterons en cette occasion, nous connaissons déjà les autos qui seront présentées et celles qui auront déjà été présentées pendant cette période, c'est pourquoi au mois de mars vous pourrez assister à un très riche Motorshow qui représentera côte à côte passé et futur.

Ma famille a déjà par le passé été invitée à faire partie de la commission du Concours d'Élégance – Villa d'Este, et j'ai découvert qu'ils ont remporté un prix, Luisa Martini. Ma nomination à responsable du jury de sélection de Villa d'Este fait donc suite à une longue histoire. Comme vous le savez, cette manifestation, inaugurée en 1929, était dédiée à des automobiles uniques ou de fabrication spéciale, ou à des autos de grandes entreprises; la dernière édition eut lieu en 1949 et ce fut l'Alfa Romeo qui remporta le premier prix, en donnant ainsi son nouveau nom à la manifestation, Alfa Romeo-Villa d'Este.

La première de la nouvelle édition eut lieu en 1995 et depuis l'an 2000 j'ai été appelé à faire partie de la commission de sélection. J'organiserai les sélections pour que soient choisies les autos les plus rares et les plus élégantes en circulation, et des centaines d'automobiles toutes dans leurs conditions originales. Les automobiles ont été restaurées jusqu'à ré-acquérir leurs conditions originales, nous recherchons l'authenticité et l'originalité et non les copies, parce que nous nous sentons responsables de préserver la tradition de cette manifestation.

Pour que les automobiles puissent participer à la manifestation, elles doivent appartenir aux classes FIVA A, A1, A2, A3, ou B1, B2 et B3, parce que comme nous avons pu remarquer par le passé, Villa d'Este est l'unique concours pour lequel il faut posséder une carte d'identification FIVA, la FIVA ID card, pour pouvoir participer. La FIVA ID card garantit

in quella occasione, sappiamo già quali auto saranno presentate e quali saranno già state presentate per quel periodo, per cui a marzo vedrete un ricchissimo Motorshow che rappresenterà il passato e il futuro fianco a fianco.

La mia famiglia è stata anche invitata a fare parte della commissione del Concorso d'Eleganza - Villa d'Este, e ho scoperto che hanno vinto un premio, Luisa Martini, quindi c'è una lunga storia dietro la mia nomina a responsabile della giuria di selezione di Villa d'Este. Come sapete questa manifestazione, inaugurata nel 1929, era dedicata ad automobili uniche o di speciale fattura, o auto di grandi aziende; l'ultima edizione fu nel 1949 e fu l'Alfa Romeo a guadagnarsi il primo premio, dando il nuovo nome alla manifestazione, Alfa Romeo-Villa d'Este.

La prima della nuova edizione fu nel 1995 e dal 2000 sono stato chiamato a far parte della commissione di selezione. Organizzerò le selezioni perché vengano scelte le auto in circolazione più rare e più eleganti, e centinaia di automobili tutte nelle loro condizioni originali. Le automobili sono state restaurate fino a riacquistare le loro condizioni originali, cerchiamo l'autenticità e l'originalità e non le copie, perché ci sentiamo responsabili di preservare la tradizione di questa manifestazione.

Perché siano accettate le automobili devono appartenere alle classi FIVA A, A1, A2, A3, o B1, B2 e B3, perché come abbiamo potuto notare in passato, Villa d'Este è l'unico concorso in cui si ha bisogno di una tessera di identificazione FIVA, la FIVA ID card, per poter partecipare. La FIVA ID card garantisce l'autenticità e l'originalità di un veicolo importante dal punto di vista storico, per cui, come ho detto in precedenza, solo queste auto otterranno l'autorizzazione a partecipare a questo evento di Villa d'Este; raccoglieremo quindi richieste solo per auto

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Urs-Paul Ramseier, CH - Comité d'Organisation du Concours d'Élégance de Villa d'Este

So you will see in March a motor-full-show to celebrate the history and the future together. My family was also invited to take part in the commission of Concorso d'Eleganza – Villa D'Este and as I found out they won a price, Luisa Martini, so that's a long story how I came to be responsible for the selecting committee of Villa D'Este. As you know this event was founded in 1929 and was specially for unic or special couture cars and also for production cars and the last original edition was 1949 and that was when Alfa Romeo win the best prize, giving it the name Alfa Romeo-Villa D'Este.

The first new edition was in 1995 and since the 2000 I've been asked to be part of the selecting committee: I will target it to have the most elegant and rare cars around a road and hundreds of cars preserved in original condition. Cars have been restored into original conditions, we look after authenticity and originality and no replicas cause we feel responsible for this very long history of this event.

Cars to be accepted must belong to the FIVA classes A, A1, A2, A3, or B1, B2 and B3 as we learnt directly before, and Villa D'Este is the only international concour in which you need to have a FIVA ID card to partecipate. FIVA card protect authenticity and originality of an important historical vehicle so as I said before only these cars are allowed to partecipate in our event in Villa D'Este so we are really looking forward to have correct ID cards.

How to get the FIVA ID card: this is one of the possibility so you see there's a network of information and communications and I will talk later. I think it's important to have a good network all together here. If some owner from the United States needed a FIVA ID card could ask here and they will give you FIVA provisional ID card.

And what you see here, we have a lot of information,



Urs-Paul Ramseier

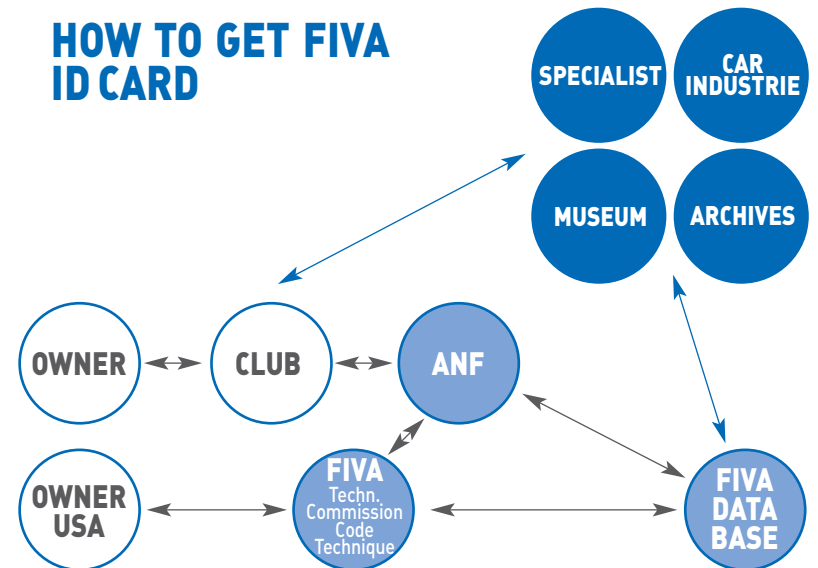
l'authenticité et l'originalité d'un véhicule ce qui est important du point de vue historique, par conséquent, comme je l'ai dit auparavant, seules ces autos obtiendront l'autorisation de participer à cet événement de Villa d'Este; nous recueillerons donc les demandes uniquement des autos accompagnées de ID cards en cours de validité.

Comment obtenir la FIVA ID card. De la façon suivante; il existe un réseau d'information et de communication sur lequel je m'arrêterai plus tard. Je pense qu'il est important de se servir d'un bon réseau dans ce secteur. Si un propriétaire d'autos aux Etats Unis veut obtenir une FIVA ID card il peut en présenter la demande et obtenir une carte provisoire. Comme vous le voyez ici, nous disposons de nombreuses informations dans notre base de données FIVA que notre ami Reinhold a hâte de vous montrer; il a vraiment réalisé un excellent travail. Par conséquent, en ce qui concerne la FIVA ID card, les groupes ANF ont une grande responsabilité dans l'examen et dans le classement des véhicules. Ce qui constitue donc une grosse opportunité pour ceux qui s'intéressent à ce genre de choses. Il est de plus en plus important de disposer d'une riche documentation et de l'histoire complète d'une automobile pour en établir la valeur. En ce qui concerne les décisions finales, elles dépendent des normes et du règlement établi par les organisateurs d'un événement. Les catégories et les classes dépendent donc des différents systèmes et il existe divers critères de décision sur ce qui est important, l'originalité, le design. Ce qui compte le moins, c'est que la voiture soit en état de marche tandis que la commission et le goût personnel de ses membres sont très importants, car il s'agit d'un concours d'élégance. Toutes ces grandes manifestations dans le monde entier sont gérées de

con ID cards valide. Come ottenere la FIVA ID card. Un metodo è questo: c'è una rete di informazione e comunicazione sul quale mi soffermerò più tardi. Penso sia importante servirsi di una buona rete in questo campo. Se un proprietario di auto dagli Stati Uniti desidera ottenere una FIVA ID card può presentare la richiesta e ottenere una card provvisoria. Come vedete qui, abbiamo tantissimi dati sul database FIVA che il nostro amico Reinhold è ansioso di mostrarvi: ha fatto veramente un ottimo lavoro. Quindi, per quanto riguarda le FIVA ID card, la responsabilità dei gruppi ANF è alta nell'esaminare e nel classificare dei veicoli. Questa dunque è una grossa opportunità per coloro che si interessano a questo tipo di cose. È sempre più importante avere una ricca documentazione e la storia completa di un'automobile per stabilirne il valore. Per quanto riguarda i giudizi, dipendono dalle norme e dal regolamento deciso dagli organizzatori di un evento, le categorie e le classi dipendono quindi dai diversi sistemi e ci sono diversi criteri di decisione su cosa sia importante, l'originalità, il design. Ciò che conta meno è che funzioni bene, mentre un dato importante è la commissione giudicante e il gusto personale dei suoi membri, per cui si tratta di un concorso d'eleganza. Tutte queste grandi manifestazioni in tutto il mondo sono gestite in modo che la valutazione delle auto sia fatta sulla base della documentazione FIVA e sulla storia completa dell'auto, che chiariscono ogni dubbio. È molto importante per la valutazione di un'auto ottenere una FIVA ID card: nelle riviste ci sono delle pubblicità sull'ottenimento delle tessere FIVA, per cui è ugualmente importante controllare bene i moduli di richiesta. Avrei qui alcuni quesiti su cui discutere, forse più

on the FIVA database which our friend Reinhold is looking forward to show you and he has done a great job. So concerning FIVA ID cards, there is a high responsibility for groups ANF for the correct scrutineering and classification of the vehicles. So this is a great chance for people looking forward this kind of things. More and more the fully documented and complete history of a car is important for the value of the car. Concerning judging, it depends on rules and regulation of an event's organizers, the categories and classes. So it depends on different systems and there are different systems on what is important, originality, design, what is less important is that the function is well and another important thing is the

HOW TO GET FIVA ID CARD



façon à ce que l'évaluation des autos soit faite sur la base de la documentation FIVA et sur l'histoire complète de l'auto, qui éliminent tout doute. Il est très important pour l'évaluation d'une auto, d'être en possession d'une FIVA ID card: dans les revues se trouvent des publicités sur la façon dont obtenir les cartes FIVA, c'est pourquoi il est important aussi de bien contrôler les formulaires de demande.

J'ai d'ailleurs à ce sujet quelques questions à discuter, peut-être plus tard au cours de cette commission ou demain.

Je suis né en 1957 c'est pourquoi je sens que je fais partie d'une génération plus jeune, qui a tout intérêt à inciter les générations futures à partager cette passion. Comment pouvons-nous transmettre notre expérience à cette génération? Que pouvons nous faire pour alimenter la recherche dans l'utilisation des nouvelles technologies? Je pense qu'aujourd'hui nous avons l'opportunité d'utiliser la plate-forme Internet pour diffuser des informations dans le monde entier

Une autre question: qui aura besoin de suivre les lignes directrices ou les recommandations de la FIVA dans l'organisation et dans la phase de décision pendant les concours d'élégance? Et quelle sera la situation dans 50 ans quand toutes ces automobiles auront elles aussi la possibilité d'obtenir une FIVA ID card? Parce que je pense que nous devons aussi nous tourner vers le futur.

Je vous remercie de votre attention. Vive FIVA!

tardi in questa commissione o domani.

Sono nato nel 1957 per cui mi sento parte di una generazione più giovane, che ha tutto l'interesse di coinvolgere le generazioni future nel nostro hobby. Come possiamo trasmettere la nostra esperienza a questa generazione? Cosa possiamo fare per alimentare la ricerca nell'utilizzazione delle nuove tecnologie? Penso che oggi abbiamo l'opportunità di utilizzare la piattaforma internet per diffondere dati in tutto il mondo.

Un'altra domanda: chi avrà necessità di rifarsi alle linee guida o alle raccomandazioni della FIVA nell'organizzazione e nella fase di giudizio durante i concorsi di eleganza? E come sarà la situazione fra 50 anni quando tutte queste automobili avranno anch'esse la possibilità di ottenere una FIVA ID card? Perché penso che dovremmo anche guardare al futuro.

Vi ringrazio per la vostra attenzione. Viva FIVA!

**CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE
CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO
PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE**

Urs-Paul Ramseier, CH - Comité d'Organisation du Concours d'Elégance de Villa d'Este

judges and their personal taste so it's still a concourse about elegance.

All these big events all over the world are influenced to value the car so the FIVA documentation and the complete history resolves any doubts. It is very important for the value of a car, to be accepted with a FIVA ID card: in magazines you see advertisements "FIVA eligible" so it's also important that we check very well the applications forms.

Here I have some questions to be discussed maybe later on on this panel or tomorrow.

I was born in 1957 so I feel part of a younger generation that have to interest the next generation for our hobby - how we can make the knowledge transfer between this generation? What can we do for a good research that can be using the new technologies? I think today we will have the chance to use this internet platform to share all the information all over the world.

Another question who will need FIVA guidelines or recommendations for organizing and judging concourses d'elegance? And what will be in 50 years when all this cars will also have the chance to get a FIVA ID card and I think we should also look forward to the future.

So I thank you for your attention, viva FIVA.

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE

Luigi Ferraresi, CH - Expert et Collectionneur

L'ÉTUDE, LE RESPECT ET L'HUMILITÉ ou les fondements pour la conservation et la valorisation historique du patrimoine automobile.

Messieurs les Présidents de la FIVA et de l'ASI, Mesdames et Messieurs, Tout d'abord, je souhaiterais tout particulièrement remercier mon ami et Président de l'ASI, Avocat Roberto Loi, de m'avoir invité à participer à ce prestigieux congrès destiné à répondre à cette éternelle mais essentielle question ou mieux encore, à tenter de tracer un cadre, d'élaborer une méthode d'approche d'un concept extrêmement important qui nous tient tous à cœur, nous passionnés, adorateurs, historiens ou simples curieux de l'automobile.

À l'époque où j'étais membre actif de la Commission technique de cette confrérie et encore plus lorsque je la dirigeais par intérim (j'entends la Commission technique de l'ASI, nous parlons mais nous faisons désormais partie de la préhistoire), le sujet était déjà amplement débattu de façon parfois acerbe, virulente, mais toujours de manière animée, très passionnée et marquée d'une grande humilité. Ces discussions et débats ont eu pour résultat la rédaction de règlements, de normes et de directives destinées, je tiens à le préciser, à sauvegarder le patrimoine automobile national et mondial.

À cet égard, l'ASI fut un acteur et un promoteur attentif de la sauvegarde conceptuelle du véhicule au sens historique, culturel, esthétique mais également et surtout ludique.

Près de quarante ans se sont désormais écoulés et c'est avec grand plaisir, mais avec un certain embarras, que je me retrouve parmi des personnes hautement qualifiées à discuter du même thème. Un sujet encore et toujours d'actualité, qui passionne et parfois divise mais qui fait et fera toujours réfléchir :

LO STUDIO, IL RISPETTO E L'UMILTÀ ossia le fondamenti per la conservazione e la valorizzazione storica del patrimonio automobilistico.

Signori Presidenti della FIVA e dell'ASI, Signore e Signori, innanzitutto un particolare ringraziamento all'amico e Presidente dell'ASI, avv. Roberto Loi, per l'invito rivoltomi a intervenire in questo prestigioso convegno, finalizzato a cercare di dirimere una annosa ma basilare questione, o meglio a cercare di tracciare un guida, un metodo di approccio ad un concetto importantissimo che sta a cuore a tutti noi, appassionati, cultori, storici o semplici curiosi dell'automobile.

Al tempo in cui fui membro attivo della Commissione tecnica di questo Sodalizio e ancor più nel periodo in cui la diressi interinalmente (intendo la Commissione tecnica dell'ASI, ma qui parliamo siamo ormai della preistoria), il tema era già ampiamente dibattuto, in modo a volte acerbo, a volte virile, sempre però animatamente, con molta passione e notevole dedizione.

L'esito di quelle discussioni e di quei dibattiti ha portato alla nascita e susseguente stesura di regolamenti, di norme e direttive, finalizzate, tengo a precisarlo, a salvaguardare il patrimonio automobilistico nazionale e di riflesso mondiale. In questo settore l'ASI è stato soggetto attivo, promotore, e attento alla salvaguardia concettuale del veicolo inteso nel suo totale senso, storico, culturale, espositivo e non da ultimo ludico.

Sono ormai passati da quel tempo quasi quarant'anni e, con mio grande piacere e un certo imbarazzo, mi ritrovo, tra persone altamente qualificate, a disquisire attorno all'analogo tema, un tema ancora e sempre di attualità, che appassiona e che a volte

STUDY, RESPECT AND HUMILITY or, the fundamentals for conserving and exploiting the history of our automotive heritage.

Presidents of FIVA and ASI, Ladies and Gentlemen, First, I would like to thank my friend and President of the ASI, Attorney Roberto Loi, for inviting me to speak at this prestigious convention, organized in an attempt to resolve an age-old but basic question, or better yet, to try to outline a guide, a way of approaching a very important concept that is dear to all of us, automobile enthusiasts, connoisseurs, historians or simply the curious alike.

At the time when I was an active member of the technical Committee of this Association and, indeed, when I directed it temporarily (I am talking about the technical Committee of the ASI, but we are talking about prehistory here), the subject had already been widely debated, sometimes harshly, sometimes vigorously, but always animatedly with plenty of passion and considerable dedication.

The outcome of these discussions and debates led to the creation and subsequent drafting of regulations, standards and directives aimed, I would like to point out, at protecting our automotive heritage at a national and global level. In this regard, the ASI was an active player and promoter and sensitive to the concept of safeguarding the vehicle in its whole historical, cultural, exhibitionary, and last but not least, playful context.

Almost forty years have passed since that time and to my great pleasure and a certain embarrassment I find myself among highly qualified people discoursing on the same topic, a topic that still and always is current, that stirs passions and is sometimes divisive, but which always makes and will make us reflect on the "authenticity of the



“l’authenticité du véhicule d’époque”.

Les orateurs qui m’ont précédé se sont concentrés sur ce problème en abordant les concepts propres au savoir automobile ; à la fois les concepts artistiques, culturels et ceux relatifs au concept même d’authenticité. Ceux qui me suivront devront affronter un problème tout aussi important, ressenti comme jamais, qui est celui de la tutelle juridique en matière d’authenticité.

Sans entrer en opposition avec ces thèmes, je tenterai d’exprimer une pensée, qui bien qu’elle soit imaginable, fera peut-être l’objet de discussion et de réflexion.

Ce forum revêt également une importance historico-politique dans le sens où, dans un futur plus ou moins proche, les nouvelles générations auront entre les mains un “patrimoine” à gérer [en partie déjà géré par nous, leurs prédécesseurs] qui sera le témoin de fait d’un état, une façon, un art de construire du “temps” passé devenu désormais le temps présent. Il est évident que ce concept ne s’applique et ne devrait pas s’appliquer uniquement aux véhicules mais bien à l’ensemble de ce qui peut être défini comme art ; la peinture, la sculpture et bien évidemment l’architecture. En somme, à l’ensemble des sciences que l’on pourrait “communément” définir par “l’art de construire”. Poussé par la tâche qui m’a été assignée, je me suis amusé à consulter quelques-unes des définitions du concept de “patrimoine”, en m’arrêtant sur l’une d’entre elles, qui à mon avis, reflète le mieux le thème traité ici.

Le Zingarelli, très succinctement mais de manière très piquante, le définit comme suit:

- Ensemble des rapports juridiques, actifs et passifs, d’une personne physique ou juridique, ayant une valeur économique.-

divide, ma che sempre ci fa e ci farà riflettere:

“l’autenticità del veicolo storico”. Gli oratori che mi hanno preceduto hanno focalizzato questo problema toccando i concetti propri dello scibile dell’automobile; quelli artistici, quelli culturali, quelli relativi al concetto stesso di autenticità. Chi mi seguirà affronterà un problema altrettanto importante, mai come ora sentito, quello della tutela giuridica riferita all’autenticità. Senza entrare in contrapposizione con tali temi cercherò di esprimere un pensiero che, pur essendo opinabile, sarà magari materia di discussione e di riflessione.

Questo forum ha pure una rilevanza storico politica in quanto in un nel futuro più o meno prossimo, le nuove generazioni si ritroveranno un “patrimonio” da gestire (in parte già gestito da noi, loro predecessori) che visualizzerà di fatto uno stato, un modo, un’arte del costruire “del tempo” di ieri che è ormai il tempo di oggi. Ovvio che tale concetto non si applica o non dovrebbe applicarsi soltanto alle vetture, bensì a tutto l’insieme di ciò che è definibile arte; la pittura, la scultura e non da ultimo l’architettura, insomma a quel complesso di scienze che potremmo “comunemente” definire “l’arte del costruire”.

Stimolato dall’impegno che mi è stato assegnato mi sono premunito e diletto a consultare alcune definizioni inerenti la voce “patrimonio”, soffermandomi su una che, a mio giudizio, meglio si addice al tema in discussione.

Lo Zingarelli, molto succintamente ma in modo pungente, specifica quanto segue:

- Insieme dei rapporti giuridici, attivi e passivi, di una persona fisica o giuridica, aventi valore economico. -

E segue:

- Complesso dei beni o notevole quantità di denaro appartenente a una medesima persona. -

E ancora:

vintage vehicle”.

The speakers before me focused on this problem, touching on concepts specific to automotive knowledge, including artistic concepts, cultural concepts and those relative to the concept of authenticity itself. Speakers after me will tackle an equally important problem, never discussed like it is today, that of legally protecting authenticity. Without countering these subjects, I will try to express a thought that, though debatable, will perhaps serve as material for discussion and reflection.

This forum also has a historical political relevance in that in the more or less near future, the new generations will find themselves with a “heritage” to manage (already partly managed by us, their predecessors) that will factually display a state, a way, an art of constructing “time” from yesterday that is by now the time of today. Obviously, this concept does not apply or should not be applicable only to cars, rather it should apply to everything that is definable as art; painting, sculpture and last but not least, architecture, in fact to that combination of sciences that we can “commonly” define as the “art of building”.

Motivated by the task that was assigned to me, I prearmed myself and played around with a few dictionary definitions of “heritage”, settling on one that, in my opinion, best suits the subject at hand. Zingarelli, very succinctly but sharply, defines heritage as follows:

- Body of legal relations, assets and liabilities, of a physical or legal person, having financial value. -

The following:

- Combination of assets or considerable amount of money belonging to the same person. -



Luigi Ferraresi

Mai aussi :

- Ensemble des biens ou quantité importante d'argent appartenant à une même personne.-

Et encore :

- Ensemble d'éléments matériels et non matériels, de valeurs, ayant des origines plus ou moins lointaines dans le temps, pécuniaires d'une personne, d'une collectivité, d'une nation: patrimoine culturel, artistique, linguistique.-

Et enfin, plus succinctement, le définit par :

- Ensemble de biens culturels, sociaux et spirituels, hérité au travers du temps, dont dispose une personne ou une collectivité.-

Pour nous collectionneurs, voués au culte de l'automobile, considérée dans son sens le plus large, pour nous simples passionnés, experts ou encore simples curieux, le "patrimoine" revêt toutefois une autre valeur. Je pense que cette dernière affirmation est peut-être la plus plaisante.

Qu'entendons-nous par patrimoine et plus spécifiquement, par "patrimoine de valeur historique"? En ce qui me concerne, il s'agit de l'ensemble des concepts, des idées, des projets, des réalisations destinées à la construction d'un véhicule qui, au fil du temps, en passant la barrière de la vétusté, de l'intérêt et de la curiosité, devient un objet historique, de culte, d'intérêt général.

Ceci me rappelle un congrès auquel j'ai participé comme auditeur et qui désormais se perd dans la nuit des temps, le "Premier Congrès européen des Grands Collectionneurs des Voitures Anciennes", qui s'est tenu à Florence du 7 au 10 octobre 1967.

Je souhaiterais, à cet égard, citer certains extraits de la célèbre intervention du Président de l'époque du Comité organisateur de ce congrès, Elio Quaglino, qui lors de l'ouverture de la première session des travaux, s'exprima comme suit :

- Complesso di elementi materiali e non materiali, di valori, aventi origini più o meno lontane nel tempo, peculiari di una persona, una collettività, una nazione: patrimonio culturale, artistico, linguistico. - Da ultimo, più succintamente, si legge:

- Complesso di beni culturali, sociali e spirituali, ereditato attraverso i tempi, di cui dispone una persona o una collettività. -

Per noi collezionisti, cultori dell'automobile intesa nel suo senso lato, per noi semplici appassionati, studiosi o anche solo curiosi, il "patrimonio" assume però altro valore. Secondo il mio parere, quest'ultima affermazione è forse la più congeniale. Cosa intendiamo noi per patrimonio e nello specifico, per "patrimonio di valore storico". Per quanto mi consta, tutto quell'insieme di concetti, idee, progetti, realizzazioni finalizzate alla costruzione di un veicolo che, nel tempo, superando la barriera della vetustà, dell'interesse, della curiosità, diviene oggetto storico, di culto, di interesse in generale.

Lo spunto di questa trattazione mi sollecita il ricordo di un convegno cui partecipai come uditore e che ormai si perde nella notte dei tempi, il "Primo congresso europeo dei grandi collezionisti di automobili storiche" tenuto a Firenze dal 7 al 10 ottobre 1967.

Vorrei a tale riguardo citare alcuni passaggi del celebre intervento del Presidente dell'allora Comitato organizzatore di quel convegno, Elio Quaglino, che all'apertura della prima sessione dei lavori così si esprimeva:

- Il valore di un qualsiasi oggetto da collezione è sempre stato, per lo meno sul piano teorico, un valore effimero, impalpabile: è un valore che sfugge a ogni normale legge economica ... -

E in seguito citando l'affermazione di un economista: - l'oggetto da collezione è oggi la moneta contante

Yet again:

- Combination of tangible and intangible elements, of worth, that originated more or less distantly in the past, peculiar to a person, community, a nation: cultural, artistic, linguistic heritage. -

And lastly, but more succinctly:

- Combination of cultural, social and spiritual goods inherited over time, owned by a person or community. -

For we collectors, connoisseurs of the automobile in its broadest sense, for we simple enthusiasts, students or even only the curious, "heritage" takes on another value. In my opinion, the last statement is perhaps more agreeable.

What do we mean by heritage, and specifically by "heritage of historical value"? To my knowledge, this entire combination of concepts, ideas, plans, creations aimed at building a vehicle that, over time, overcomes the barrier of antiquity, interest and curiosity and becomes a historical cult object of interest in general.

This discussion reminds me of a convention that I participated in as part of the audience and that is now long forgotten in the mists of time, the "First European Congress of Large Collectors of Historical Cars" held in Florence 7-10 October 1967.

With this in mind, I would like to quote a few passages from the famous speech made by the President of the organizing committee of the convention at that time, Elio Quaglino, who at the stated the following at the opening ceremonies:

- The value of any collectible object has always been, at least theoretically, an ephemeral, impalpable value: it is a value that escapes every normal, financial law ... -

And citing an economist below:

- A collectible object is now cash in our civilization. -



- La valeur de tout objet de collection a toujours été, du moins sur le plan théorique, une valeur éphémère, impalpable. C'est une valeur qui échappe à toute loi économique normale...-
Il cita ensuite l'affirmation d'un économiste :
- L'objet de collection est aujourd'hui l'argent comptant de notre civilisation.-
On peut encore lire dans son discours inaugural (et je pense que cette affirmation est toujours d'actualité après près de 40 ans ; elle l'est aujourd'hui et le sera encore plus au cours des prochaines décennies voire des siècles futurs) :
- Pour nous qui aimons tant les automobiles, elles représentent bien plus qu'un "bien économique". Elles sont le témoignage de la dernière expression du génie humain, elles sont un document vivant de notre civilisation, elles sont la preuve répétée de cette évolution et intuition créative qui nous ont conduits à l'ère de l'espace. D'aucuns pourront les considérer comme de "gros jouets" pour de grands enfants mais jamais comme un "bien" purement économique.-
D'une certaine manière, c'est peut-être pour cette très belle affirmation que nous sommes ici réunis pour réfléchir et tenter de réordonner notre pensée. Je souhaiterais, à titre personnel, ajouter une considération que certains trouveront probablement presque "blasphématoire". Pour l'histoire, l'histoire au sens large, pour l'histoire de l'automobile, il n'existe pas, ou ne devrait pas exister, de voitures considérées comme belles ou considérées comme laides, tout comme il n'existe pas de voitures importantes, moins importantes ou sans aucune importance. Le concept historique retient l'"Automobile" et plus spécifiquement "le véhicule". Un point c'est tout.
Il est évident que parmi ces objets, certains s'élèvent

della nostra civiltà.-
Ma sempre nella sua prolusione si legge ancora (e credo che questa sia una "dichiarazione" attuale anche a distanza di poco meno di quarant'anni, anzi, lo è ora e lo sarà ancor di più nei prossimi decenni, se non addirittura secoli a venire):
- Per noi quelle automobili che amiamo, sono ben altro che un "bene economico". Esse sono la testimonianza dell'ultima espressione del genio dell'uomo, sono un documento vivo della nostra civiltà, sono la prova iterata di quell'evoluzione ed intuizione creativa che ci ha condotti nell'era spaziale. Esse potranno anche essere "giocattoloni" per uomini grandi, ma non mai un "bene meramente economico".-
Forse, in un certo senso, anche per questa bellissima affermazione siamo qui riuniti a riflettere e cercare di riordinare il nostro pensiero. Personalmente vorrei aggiungere una considerazione che probabilmente ai più potrà sembrare quasi "blasfema". Per la storia, per la storia in senso lato, per la storia dell'autoveicolo, non esistono, o non dovrebbero esistere, automobili considerate belle, automobili considerate o considerabili brutte, come, alla stessa stregua, non esistono automobili importanti o meno importanti o di nessuna importanza. Nel concetto storico esiste l'"Automobile" o, nello specifico, "il veicolo". Punto e basta. E ovvio che tra questi oggetti alcuni assurgono a simbolo, altri rappresentano un mito, altri ancora sono ambiti, rappresentano forse un ricordo, ma la Storia, il Patrimonio che queste racchiudono, li comprende e annovera tutti. Credo sia giusto illustrare a Voi, che pazientemente mi ascoltate, questo concetto. Oggi, purtroppo, e esattamente in contrapposizione a quanto affermato quarant'anni fa, il veicolo (anche se non tutti) è monetizzato, tesaurizzato, diventa, o è diventato, un

His inaugural speech also contained the following declaration (and I believe that this "declaration" is current even almost forty years later, indeed, it is now and it will be even more so during the next decades, if not centuries to come):
- For us, the automobiles that we love are more than a "financial asset". They serve as the latest witness of the genius of man, they are a living document of our civilization, serving as the continual proof of that evolution and creative intuition that led us to the space age. They can also be "big toys" for big boys, but never a merely financial "asset".-
In a certain sense, we are perhaps reunited here because of this beautiful declaration to reflect and to try and reorder our thinking. Personally, I would like to add a consideration that might perhaps seem almost "blasphemous" to some people. As far as history is concerned, history in its broad sense, the history of the automobile, there are no, or there should be no automobiles that are considered beautiful, automobiles that are considered or could be considered ugly, just like there are no automobiles that are important, less important or not important at all. In the historical concept there is the "Automobile", or specifically the "Vehicle". Period. Obviously, some of these objects become symbols, some become mythical, others become sought after perhaps as a souvenir, but all of them contain History and Heritage.
I think it is right to describe this concept to you, who are patiently listening to me. Today, unfortunately, and exactly the opposite of what we stated forty years ago, the vehicle (even if not all of them) has become monetized, hoarding, is becoming or has become a shelter asset.
A quick glance through the plentiful specialized and non-specialized press gives you a good idea of how

au rang de symbole, d'autres représentent un mythe, d'autres encore ont un sens particulier, sont synonymes de souvenir. Mais l'Histoire, le Patrimoine qu'ils recèlent, les englobe et les compte tous. Je pense qu'il est judicieux de vous illustrer ce concept, vous qui m'écoutez patiemment. Aujourd'hui, hélas, la réalité est à l'opposé des affirmations qui avaient le vent en poupe il y a 40 ans. La voiture (même si toutes ne le sont pas) est monétisée, thésaurisée; elle devient, ou est devenue, un refuge. Un simple passage en revue des nombreuses premières pages des revues spécialisées ou non, permet de jauger combien la valeur économique d'un véhicule est importante, spécialement celle de modèles et de marques bien déterminés et en particulier, à des périodes bien précises, liées à l'activité sportive ou à des personnages plus ou moins importants ou encore aux vicissitudes politiques, etc. Toutefois, le véritable patrimoine ne se limite pas aux objets définis comme "généralement importants". Permettez-moi ici de poser cette question: définis par qui? Par une situation fortuite, par une recherche spasmodique d'un modèle précis, par une situation temporaire, enfin et surtout, par la mode. Je suis convaincu que nous nous rappelons tous combien cette thésaurisation fit augmenter la valeur d'objets bien déterminés, de voitures et de motos, de marques bien spécifiques à des périodes bien précises. Nous nous souvenons tous de la course effrénée à cette époque pour s'approprier tel ou tel objet. Nous nous souvenons tous de la manière dont, après une certaine euphorie insensée, ce jeu, que je qualifierais même de massacre, s'est terminé. Cela aura-t-il peut-être servi notre cause, la cause de l'histoire, de la voiture, perçue comme

bene rifugio. Una semplice scorsa alle numerose testate, specializzate e non, permette di valutare quanto sia importante il valore economico di un autoveicolo, specialmente di determinati modelli e marche, e in particolare di determinati periodi, connessi con l'attività agonistica o a personaggi più o meno importanti, o ancora alle vicissitudini politiche e via dicendo.

Ma il vero patrimonio non è limitato agli oggetti definiti "usualmente importanti". E qui, permettetemi questa domanda: definiti in fin dei conti da chi? Da una situazione contingente, da una ricerca spasmodica di quel modello, da una situazione temporale, e non da ultimo dalla moda. Sono sicuro che tutti noi ricordiamo quanto questa tesaurizzazione fece lievitare il valore di determinati oggetti, autoveicoli o motoveicoli, di determinate marche, di determinati periodi. Tutti ricordiamo la corsa che in quell'epoca ci fu per accaparrarsi questo o quell'oggetto. Tutti ricordiamo come si sciolse, dopo una certa folle euforia, simile giuoco, direi simile massacre. Questo giovò forse alla nostra causa, alla causa della storia, al veicolo, inteso come oggetto storico? Ebbene, egregi congressisti, direi di no, assolutamente di NO. Ma non è questo il solo fatto saliente.

Proprio per quell'errato concetto, si sono visti realizzare interventi di (apro le virgolette) "restauro" (e chiudo le virgolette), meramente finalizzati a una conservazione sommaria, a un ripristino, se così possiamo definire di sommaria salvaguardia, a una semplice ristrutturazione effimera del prodotto, indirizzata alla mostra dello stesso in un ambiente ben determinato.

A questo punto è doveroso definire, almeno dal mio punto di vista, le modalità di conservazione e salvaguardia di questo patrimonio. Mi riallaccio alla



important the financial value of a vehicle has become, especially specific models and brands, and particularly specific periods, connected to sporting events or more or less famous people, political events, etc.

But the real heritage is not limited to objects defined as "usually important". And here, allow me to pose this question: defined in the end by whom?

By a fortuitous situation, by a sporadic research of that model, by a temporary situation, and last but not least, by fashion.

I am sure that we all know how much hoarding has increased the value of specific objects, automobiles or motor vehicles, of specific brands, from specific periods. We all remember how we raced at the time to bag this or that object. We all remember how this game, I would call it a massacre, fell apart after a certain euphoric madness. Did this perhaps help our cause, the cause of history, the vehicle, intended as a historical object? Well, dear conventioners, I would say no, absolutely NOT. But this is not the only salient fact.

Precisely because of that misguided concept, (open quotation marks) "restoration" (close quotation marks) activities were performed intended to hastily conserve and renovate, if we can define this hasty protection as such, to simply refurbish the vehicle in the short-term, with the purpose of displaying it in some specific environment.

At this point I must define, at least from my perspective, the methods of conserving and protecting this heritage. With reference to the quotation I made at the beginning of my speech, which stated that heritage, in our case automotive, is "a combination of tangible elements peculiar to ... specifically a community".

This asset belongs to all of us; it belongs to us and it



objet historique? Et bien, chers Congressistes, je dirais que non, absolument pas. Mais il ne s'agit pas là du seul fait marquant. C'est précisément à cause de ce concept erroné, que des interventions de (et j'ouvre les guillemets) "restaurations" (et je ferme les guillemets) ont été réalisées, purement destinées à une conservation sommaire, à une remise en état, que l'on peut qualifier de sauvegarde sommaire, à une simple restructuration éphémère du produit, destinée à l'exhibition de ce dernier dans un contexte bien déterminé. À ce stade, il apparaît, je pense, nécessaire, de définir les modalités de conservation et sauvegarde de ce patrimoine. Je me réfère à la phrase citée en préambule, dans laquelle l'on affirme que le patrimoine, dans le cas qui nous occupe, de l'automobile, est un "ensemble d'éléments matériels pécuniaires...propre à la collectivité". Ce bien nous appartient à tous; il nous appartient et nous nous devons de le conserver, de le valoriser et de le transmettre à nos descendants dans son intégralité et vérité. Et surtout dans sa vérité car, dans le cas contraire, à posteriori un document altéré n'est jamais source de vérité. C'est pour cette raison que ce patrimoine ne doit pas être endommagé, ni offensé, même s'il n'a aucune valeur ou s'il représente une énorme fortune. Il représente et représentera de toute façon toujours une valeur historique et morale de notre époque. À partir de là, il semble juste que les automobiles définies comme "anciennes" ne soient pas subdivisées en catégories de valeur mais, le cas échéant, en catégories d'intérêt ou d'autre type. Mais toutes devraient être conservées et valorisées de la même manière. Combien de fois n'avons-nous pas été de profanes

citazione esposta in apertura, nella quale si afferma che il patrimonio, nel nostro caso automobilistico, è "un complesso di elementi materiali peculiari ... nello specifico della collettività". Questo bene appartiene a noi tutti; ci appartiene e abbiamo il dovere di conservarlo, di valorizzarlo e trasmetterlo ai posteri, integro e veridico; veridico soprattutto poiché in caso contrario a posteriori il documento manomesso non sarà fonte di verità. Per tale motivo questo patrimonio non può essere lesa, offrendolo, sia che lo stesso abbia nessun valore o che rappresenti un'enorme fortuna. In ogni caso esso rappresenta e rappresenterà sempre un valore storico e morale del nostro tempo. Da questo si evince che le automobili definite "storiche", non dovrebbero suddividersi in categorie di valore ma, caso mai, in categorie di interesse o di altro genere, entrambe conservate e valorizzate con pari merito. Quante volte siamo stati ignari ascoltatori o magari involontariamente coinvolti in vivaci discussioni finalizzate a determinare l'interesse di questo o quell'autoveicolo o meglio, automotoveicolo, in sintesi di ogni oggetto semovente? Fortunatamente, ma non per questo il problema non ci tocca, non siamo depositari di tutto il sapere inerente la mobilità; in tale caso il nostro discorso dovrebbe coinvolgere ogni oggetto ad essa connesso, come la ferrovia, l'aviazione, il trasporto marittimo. Questo complesso di elementi e di valori, le cui origini sono più o meno lontane nel tempo, questi valori, come già dissi, ci appartengono e con forza ribadisco che abbiamo il dovere di conservarli, valorizzarli e trasmetterli. A questo punto la domanda è d'obbligo: come si salvaguarda e valorizza il patrimonio? Credo che a questa domanda possa essere data questa risposta: Il patrimonio storico si conserva e si valorizza con la

is our duty to conserve it, exploit it and leave it for posterity, intact and true; most importantly true because any document left to posterity and that has been tampered with would not otherwise be the source of truth.

This is why heritage cannot be damaged by harming it, whether it has no value or whether it has enormous value. In any case, it represents and will always represent a historical and moral value from our time. From this, you can deduce that automobiles that have been defined as "historical" should not be classified into categories of value but, if anything, into categories of interest or similar, both of which are conserved and exploited with equal merit. How many times have we been ignorant listeners or perhaps involuntarily involved in lively discussions to determine the interest of this or that motor vehicle or rather, self-propelling vehicle, in a nutshell of any self-propelling object?

Fortunately, but this is not why the problem does not involve us, we are the trustees of all knowledge regarding mobility; in which case, our discussion should involve any object associated with it, such as railways, aviation, maritime transport.

As I already said, this combination of elements and worth, whose origins are more or less distant in time, belongs to us and I emphasize strongly that it is our duty to conserve them, exploit them and pass them on.

At this point I must ask: how do we safeguard and exploit heritage? I believe that this question can be answered as follows: Historical heritage is conserved and exploited with "knowledge and study", with "respect", and most importantly with a very "humble" approach.

auditeurs ou même involontairement impliqués dans d'âpres discussions visant à déterminer l'intérêt que présente telle ou telle automobile ou, mieux encore, tel ou tel véhicule motorisé; bref, tout objet automoteur ?

Heureusement, même si ce n'est pas une raison pour nous détourner du problème, nous ne sommes pas dépositaires de tout le savoir inhérent à la mobilité. Si tel était le cas, notre discussion devrait englober chaque objet qui s'y rapporte, tels que les chemins de fer, l'aviation, le transport maritime.

Cet ensemble d'éléments et de valeurs, dont les origines sont plus ou moins lointaines dans le temps; je le répète, ces valeurs nous appartiennent et nous nous devons de les conserver, de les valoriser et de les transmettre. À ce stade, une question s'impose : comment sauvegarde-t-on et valorise-t-on le patrimoine ?

Le patrimoine historique se conserve et se valorise par la "connaissance et l'étude", par le "respect" et surtout par une approche en toute "humilité".

La connaissance et l'étude de l'objet dans son contexte général

Posséder une voiture de valeur historique, plus ou moins importante, implique une responsabilité ; tout particulièrement si l'objet est conservé dans un but didactique et culturel. Cela ne signifie pas pour autant que posséder un véhicule de collection, au sens large, ne comporte pas d'engagements moraux, mais dans ce cas, l'engagement est un peu moins lourd.

Dans ce domaine, les grandes Collections, les Musées, les Centres d'étude, les Associations ont et jouent un rôle essentiel. Je dirais, même si cela peut paraître excessif, que ceux-ci s'érigent au rang de "dépositaires" et "conservateurs" de la vérité.

"conoscenza e lo studio", con "il rispetto" e soprattutto con l'approccio in grande "umiltà".

La conoscenza e lo studio dell'oggetto nel suo contesto generale

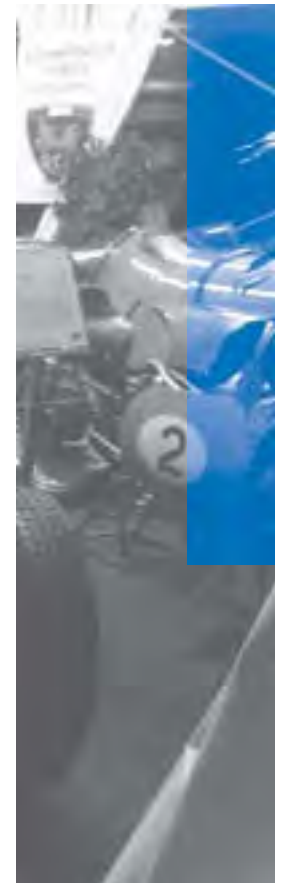
Possedere un'automobile di valore storico, importante o meno che sia, implica una responsabilità, specialmente se l'oggetto è conservato con scopo didattico e culturale. Non che possedere un autoveicolo a carattere collezionistico, inteso in senso lato, non comporti oneri morali, ma, in simile caso, il gravame è un po' minore. Per questo le grandi Collezioni, i Musei, i Centri di studio, le Associazioni hanno, e giocano, un ruolo determinante. Direi, anche se questa mia affermazione potrebbe sembrare eccessiva, che essi si ergono a "depositari" e "conservatori" della verità. Questa verità che permette la definizione, la conoscenza, lo studio di questo o quell'oggetto, inteso sia nella sua globalità che nel suo dettaglio. È ovvio che il fatto di conoscere presuppone un accurato studio. Studiare e ricercare; due termini in questo caso interagenti. Studiare un'automobile, e voi lo sapete, significa ricercare, rovistare tra una moltitudine incommensurabile di documenti, di articoli, di fotografie, scandagliando e analizzando poi il tutto sinteticamente. Per tale motivo la ricerca deve, o dovrebbe, essere condotta presso le biblioteche specializzate, presso i centri di documentazione, presso gli archivi delle case costruttrici; ricerca non sempre facile, a volte osteggiata, ma indispensabile per la definizione di quanto ci siamo prefissati come scopo finale. Purtroppo, e qui credo di toccare un tasto dolente, gli archivi a volte sono chiusi, accessibili a pochi, non sono di immediata reperibilità, sono mal organizzati o distrattamente ordinati; mi conforta tuttavia il fatto

Knowledge and study of the object in its overall context

Owning an automobile with historical value, whether it is important or not, entails a responsibility, especially if the object is conserved for educational and cultural purposes. Not that owning a collectible automobile in its broad sense does not involve moral duties, but the burden is a little lighter in this case. Large collections, museums, study centers, associations have and play a specific role precisely for this purpose. I would say, even if it seems a little excessive, that they serve as "trustees" and "conservators" of the truth. This truth allows us to define, know and study this or that object, both in its entirety and in part.

Obviously the fact of knowing implies that a thorough study has been made. Studying and researching are two interacting terms in this case. Studying an automobile, and you all know this, means researching, foraging among a multitude of documents, articles, photographs, briefly reviewing and analyzing them.

For this reason, research must, or should be, conducted in specialized libraries, documentation centers, archives of manufacturers; research that is not always easy, sometimes thwarted, but essential to define the end goal that we have set ourselves. Unfortunately, and I think I am touching on a sore point, archives are sometimes closed, accessible only to a few, they cannot be easily found, are badly organized or ordered haphazardly, but I console myself with the fact that the documents do at least exist. They are housed in dusty boxes, but they exist. Unfortunately, these archives are sometimes destroyed, go missing, become depleted or stripped of their most important material; there may be many reasons for these actions but I will refrain from





Cette vérité qui permet de définir, de connaître, d'étudier tel ou tel objet, considéré dans son ensemble et dans ses détails.
Il est évident que la connaissance est le fruit d'une étude soignée. Étudier et rechercher ; deux termes intrinsèquement liés. Étudier une automobile, et vous le savez, sous-entend rechercher, fouiller parmi une multitude incommensurable de documents, d'articles, de photos, puis scruter et analyser le tout synthétiquement.
Pour cette raison, la recherche doit, ou devrait, être menée dans des bibliothèques spécialisées, des centres de documentation, les archives des constructeurs. Une recherche qui n'est pas toujours aisée, parfois même contrariée, mais qui est indispensable pour atteindre l'objectif que nous nous sommes fixé.
Hélas, et je pense toucher ici une corde sensible, les archives sont parfois fermées, peu accessibles, mal répertoriées, mal organisées ou structurées sans grand soin ; ce qui me réconforte c'est le fait qu'au moins, dans ce cas, les documents existent. Ils survivent au fond de cartons poussiéreux mais ils existent. Néanmoins, il arrive parfois que ces archives aient été détruites, perdues, appauvries ou dépouillées de leur matériel le plus important. Les motifs peuvent être nombreux et je ne m'engagerai pas sur ce terrain glissant.
Le démembrement de la documentation est une catastrophe générée par la soif de posséder, le désir de renouvellement, par des situations fortuites, par le marché. Un document, sorti de son contexte, pourrait sembler inutile mais il représente certainement un maillon important du corpus.
Et pourtant, parfois, le manque de soin des personnes en charge ou l'absence de connaissance, le manque de stimulation ou d'autres situations

che in tale caso, almeno, i documenti esistono. Sopravvivono in casse polverose, ma esistono. Purtroppo, a volte, tali archivi sono andati distrutti, dispersi, depauperati, spogliati del loro materiale più importante; le motivazioni possono essere molte e ometto di entrare in questa intricata matassa. Lo smembramento della documentazione è una catastrofe, generata dalla sete di possesso, dalla brama di rinnovo, dal motivo contingente, dal mercato. Un documento, preso singolarmente, potrebbe sembrare apparentemente inutile ma sicuramente è un tassello importante del corpus. E ancora, purtroppo a volte l'incuria degli addetti o la scarsa conoscenza, la mancanza di stimolo o altre situazioni particolari hanno fatto sì che tale documentazione fosse dispersa, distrutta, svenduta e "incamerata", privando la comunità di materiale storico prezioso.
Certo le case costruttrici nascono, vivono, muoiono, si evolvono e pure il materiale documentaristico ne segue la sorte; è la natura stessa delle cose, delle cose materiali che non possono durare oltre misura nel tempo. Per questo si potrebbe, anche se ciò dovrebbe essere tema di uno specifico convegno, spezzare una lancia a favore di un'organizzazione capillare, alla luce della odierna facilità di comunicazione, di interazione, di raccolta dati; insomma un archivio generale che possa racchiudere, se non il tutto, almeno i riferimenti a dove potrebbe essere reperibile parte di questo tutto. Forse questo pensiero è utopia, ma non lo credo; per questo sono pronto a battermi affinché si intraprenda, in forma tangibile e seria, una trattazione in tale senso. L'esperienza personale mi dice che ciò è possibile, ma occorre tenacia, volontà nelle parti e soprattutto, è necessario scrollarsi dalle spalle il senso di gelosia, il senso di essere "il

broaching this tangled web.
The dismemberment of documentation is a catastrophe, generated by the thirst for possession, by the desire for change, by a random reason, by the market. A document taken individually may seem apparently useless but surely it is an important part of the whole. In addition, unfortunately sometimes the carelessness of the clerk or lack of knowledge, lack of motivation or other specific situations have caused the documentation to go missing, be destroyed, sold off and "sequestered", depriving the community of precious historical material. Certainly, car manufacturers are born, live, die and evolve and so too the documentary material follows the same fate; it is the nature of things, of material things that cannot last beyond the measure of time. For this reason, we could, even if it ought to be the theme of a special convention, break a lance in favor of a widespread organization, in view of the easy daily communication, interaction, data collection; in short, a general archive that can contain, if not all, at least the references to where the parts of this body can be found. This is perhaps a utopian thought, but I do not think so; this is why I am ready to fight until we undertake a tangible and serious discussion on this topic.
Personal experience tells me that this is possible, but it requires tenacity, desire on the part of all parties and most importantly, we need to shake off the feelings of jealousy, the feeling of being "the first", the one who knows, the trustee of a specific document, of that truth that we hinted at earlier. Exploiting and conserving our automotive heritable also involves this; not only the object but also the material that allowed us to create such a fantastic object.



particulières ont permis que cette documentation disparaisse, soit détruite, bradée et “classée”, privant ainsi la communauté de matériel historique précieux. Certes, les constructeurs automobiles naissent, vivent, meurent, évoluent et le matériel de documentation subit le même sort. C’est dans la nature des choses, des choses matérielles qui ne peuvent perdurer. À ce propos, même si cela devait faire l’objet d’un congrès bien spécifique, l’idée d’une organisation capillaire, assistée par les facilités de communication, d’interaction, de recueil de données actuelles, pourrait être lancée. Bref, des archives générales qui pourraient receler si non pas l’ensemble mais du moins les références permettant de repérer une partie de cet ensemble.

Cette pensée relève peut-être de l’utopie mais je ne le crois pas. Je suis prêt à me battre afin que l’on entreprenne, de manière tangible et sérieuse, une démarche en ce sens. Mon expérience personnelle me dit que cela est possible, mais il faut de la ténacité, de la volonté de chaque côté et surtout, il faut se débarrasser de ce sentiment de jalousie, de vouloir être le “premier”, celui qui sait, le dépositaire d’un document bien spécifique, de cette Vérité abordée précédemment.

La valorisation et la conservation de notre patrimoine véhiculaire dépend également de cela: non seulement l’objet mais également le matériel qui a permis la réalisation de ce fantastique objet.

Le respect de l’objet

Le respect de l’authenticité, en évitant les modifications exagérées, en particulier d’ordre structurel, mécanique et conceptuel, devrait être le fondement de la sauvegarde que tout adorateur, collectionneur, responsable a le devoir de respecter.

primo”, celui qui sa, il dépositario di uno specifico documento, di quella Verità cui prima si accennava. La valorizzazione e la conservazione del nostro patrimonio veicolare passa anche da questo; non solo l’oggetto ma il materiale che ha permesso la realizzazione di questo fantastico oggetto.

Il rispetto dell’oggetto

Il rispetto dell’autenticità, evitando le facili e ghiotte alterazioni, specialmente strutturali, meccaniche e concettuali, dovrebbe essere la base di salvaguardia che ogni culture, collezionista, responsabile, ha il dovere di rispettare. Alterazioni che, finalizzate a un “patetico” aggiornamento dell’oggetto, lo snaturano, lo alterano, lo rendono non veritiero ai nostri occhi, ma soprattutto agli occhi di chi ci succederà. Rispettare per conservare, rispettare per valorizzare, e nel termine di valorizzare, in particolare, non alludo a concetti meramente economici. Potrebbe essere un motto, un sacro principio, potrebbe essere il “nostro” motto. Purtroppo la conservazione passa pure da problemi tecnici, pratici, e non da ultimo di semplice e pura sensibilità. Ma questi problemi non devono in alcun modo essere preponderanti, per cui sarebbe scelta disgraziata operare, per conservare, in modo leggero, risparmiando o non approfondendo specifiche tematiche o, ancor peggio ignorando le elementari regole dell’arte. Mai come ora si sente la necessità di entrare nei minimi dettagli, sviscerandoli accuratamente; i pneumatici, ad esempio, la cui dimensione non è solo problema tecnico ma pure “architettonico”, la componentistica, l’inserimento del giusto particolare, la scelta maniacale delle parti minute quali, ad esempio viti, bulloni e accessori. Uno sguardo attento deve essere rivolto a ciò che al primo impatto colpisce, ossia il

Respect for the object

Respect for authenticity by avoiding the easy and excessive alterations, especially those involving the structure, mechanics and the concept, must form the basis of protection that any connoisseur, collector or responsible individual must observe.

Alterations that are carried out to “wretchedly” update the object, distort it, modify it, make it untrue not only in our eyes, but most importantly in the eyes of our descendants. Respect for conserving, respect for exploiting, and by the term exploiting in particular I am not alluding to merely financial aspects.

It could be a motto, a sacred principle; it could be “our” motto. Unfortunately conservation involves technical, practical problems, not to mention pure and simple sensibility. But these problems must not be allowed to dictate the course of action, in which case it would be disgraceful to operate and conserve superficially, deciding to cut corners or not investigate specific subjects or, even worse, ignoring the basic rules of art. Never before has it been so important to go into the minutest details, carefully analyzing them, such as tires whose dimensions pose not only a technical problem but are also an “architectural” issue, or parts, or using the correct part, or the maniacal selection of tiny parts such as screws, bolts and accessories.

We must be careful with what we see first, in other words the color, which must be the right shade, tone, have the right amount of shine and obviously use the right material.

Those who have gone before me have tackled this subject in detail and with urgency. Of course, it would be preferable if every vehicle were conserved in its entirety, in its authentic state.

This is and would be the dream of everyone but unfortunately the “self-propelling means”, by its



Des modifications qui se bornent à une “pathétique” mise à jour de l’objet, le dénaturent, l’altèrent, le rendent artificiel à nos yeux mais surtout aux yeux de ceux qui nous suivront. Respecter pour conserver, respecter pour valoriser, et lorsque j’utilise le terme “valoriser”, je n’entends pas me limiter à des aspects purement économiques. Cela pourrait devenir une devise, un principe sacré, cela pourrait devenir “notre” devise.

Hélas, la conservation passe également par des problèmes techniques, pratiques mais aussi purement et simplement de sensibilité. Ces problèmes ne doivent toutefois pas être prépondérants. Il serait donc tout à fait inopportun de vouloir conserver en agissant à la légère, en négligeant ou en omettant d’approfondir des éléments spécifiques ou pire encore, en ignorant les plus élémentaires règles de l’art. La nécessité d’entrer dans les plus petits détails, en les décortiquant soigneusement, n’a jamais été aussi forte qu’aujourd’hui ; les pneus, par exemple, dont la dimension ne représente pas seulement un problème technique mais également “architectural”, les composants, l’ajout du détail approprié, le choix minutieux des plus petits éléments, comme les vis, les boulons et accessoires.

Une attention particulière doit être accordée au détail qui frappe au premier coup d’œil, comme la couleur, la pigmentation juste, le ton, la luminosité et naturellement le choix des matériaux.

Mon prédécesseur a développé ce thème de manière tout fait exhaustive et exemplaire.

Certes, il serait préférable que chaque véhicule soit conservé dans son intégralité, dans son originalité. C’est et, cela serait, le rêve de chacun d’entre nous. Hélas, de par sa nature-même, le “moyen automoteur” est créé pour être utilisé et, par

colore, nel suo giusto pigmento, tono, lucentezza e ovviamente scelta del materiale.

Chi mi ha preceduto ha esaurientemente e accuratamente affrontato tale tema. Certo sarebbe auspicabile che ogni autoveicolo fosse conservato nella sua interezza, nella sua originalità. È, e sarebbe, il sogno di tutti ma purtroppo, per la sua stessa natura, il “mezzo semovente” nasce per essere utilizzato e come tale subisce un’usura, più o meno forte, connessa con il suo impiego nell’uso quotidiano. Così, come i pneumatici si alterano e devono venir sostituiti (anche per problemi prettamente legali), la selleria si deteriora, il colore sbiadisce. Qui, nel caso di un ripristino, nel caso di un restauro, sta la sensibilità dell’operatore: nel salvare, ricondizionare o all’occorrenza rifare, ma sempre nel rispetto dell’autenticità, della forma, dei materiali e delle tecniche.

L’umiltà, ossia la capacità di intervenire senza alterare l’oggetto

Conservare e valorizzare: ma come? Qual’è il limite degli addetti ai lavori? Qual’è il margine di manovra? Prenderei ad esempio il problema che ogni volta emerge al momento dei grandi interventi di restauro allorché apposite commissioni si chinano con cura attorno all’opera, sia essa un edificio, una scultura o un dipinto. Dopo analisi che a volte durano anni (a volte anche con esiti infelici) si scelgono gli operatori che, nell’ombra, operano, con scienza, coscienza e molta competenza, ma soprattutto con la massima umiltà. Si avvicinano all’opera, guardinghi, con cautela, con rispetto, sapendo che il loro intervento non deve e non dovrà mai essere visibile; il vero restauratore non mette niente di suo ma pulisce, collima, completa, tassella, salva, ma non interviene (se non in minima parte) con un’idea artistica.

very nature, was created to be used and as such undergoes more or less serious wear and tear associated with its daily use.

So, just like tires become altered and need to be replaced (also for purely legal problems), the upholstery deteriorates, the color fades. It is here where the sensibility of the operator comes into play when restoring or refurbishing a vehicle: when saving, reconditioning or redoing, if necessary, but always respecting the authenticity, form, materials and techniques.

Humility, or the ability to operate without altering the object

Conserve and exploit, but how? What is the limit of the experts who are working on it? What is their scope of maneuver? Take for example the problem that arises every time a large restoration job is undertaken, when special committees carefully pore over the work, whether it is a building, a sculpture or a painting.

After analyses that sometimes last for years (occasionally with unhappy outcomes), the restoration workers are chosen who will work in the shadows knowledgeably, conscientiously and very skillfully, but most importantly with the utmost humility. They approach the work, cautiously, carefully, respectfully, knowing that their activity must not and should never be visible; the true restorer never leaves his mark but cleans, tallies, completes, samples and saves, but never interferes (unless minimally) with an artistic idea. He limits himself to cleaning, washing, tidying and removing the signs of time and decay. He is not allowed to let his imagination run free with the risk of disfiguring the work itself.

Some people might say that it is not always like this



conséquent, il subit une usure, plus ou moins importante, liée à son utilisation quotidienne. Ainsi, tout comme les pneus s'usent et doivent être changés (également pour des raisons purement légales), les sièges se détériorent, la couleur se fane. Dans le cas présent, qu'il s'agisse d'une restauration ou d'une réparation, c'est la sensibilité de l'opérateur qui prime : sauver, remettre en état ou, en l'occurrence, refaire, mais toujours en respectant l'authenticité, la forme, les matériaux et les techniques.

L'humilité ou la capacité à intervenir sans modifier l'objet

Conservet et valoriser : mais comment ? Où sont les limites ? Quelles sont les marges de manœuvre ? Je prendrais comme exemple le problème qui surgit à chaque fois qu'ont lieu de grandes interventions de restauration lorsque des commissions expérimentées se penchent avec attention sur l'œuvre à restaurer, qu'il s'agisse d'un édifice, d'une sculpture ou d'une peinture. Aux termes d'analyses qui durent parfois des années (parfois même avec des résultats peu concluants), on choisit des opérateurs qui oeuvrent dans l'ombre, avec art, conscience et une grande compétence mais surtout avec une extrême humilité. Ils s'approchent de l'œuvre, avec précaution et respect, en sachant que leur intervention ne doit et ne devra jamais être visible. Le vrai restaurateur n'ajoute rien de personnel ; il nettoie, ajuste, complète, raccommode, sauve mais n'intervient pas (ou éventuellement le moins possible) avec une idée artistique. Il se limite à nettoyer, laver, rajuster en éliminant les signes du temps et de l'usure. Aucune fantaisie n'est concédée sous peine de défigurer l'œuvre elle-même.

Si limita a pulire, lavare, riassetare, asportando i segni del tempo, del degrado. Nessuna fantasia è concessa, pena la deturpazione dell'opera stessa. Qualcuno mi potrà dire che non è sempre così ma, colleghi, anche le migliori regole hanno le loro valide eccezioni. Questo per i veicoli di interesse storico avviene raramente, vuoi per la differente natura dell'oggetto, vuoi per la differente importanza attribuita allo stesso, vuoi per normali motivi economici e non da ultimo per il fatto proprio che l'automobile o qualsiasi oggetto semovente ha un'altra destinazione nell'uso. Ciò non toglie che il rispetto deve essere il concetto basilare per la salvaguardia del prodotto.

Rispettare significa non alterare, non modificare, non travisare ciò che l'oggetto stesso rappresenta; la conservazione, come nello specifico il restauro, deve essere fatto in modo invisibile, rispettoso. Come la modifica di un mobile, di un elemento architettonico, di un particolare, lo smembramento di una collezione, sono fatti privati, direi personali e rientrano nella libertà di ognuno di noi, ritengo, se non lecito almeno "possibile" che alcuni possano impunemente operare allo stesso modo con un veicolo, alterandolo, modificandolo travisandolo; sarà una decisione delittuosa ma rientra nella libertà, da me contestate ma purtroppo, non avendo la forza di impedire un simile atto vandalico, devo, come Leonardo, limitarmi ad osservare la "distruzione" dell'oggetto.

Se modificare un "secrétaire" dell'ottocento a "mobile bar" ci fa gridare allo scandalo e ci permette di tacciare il proprietario come "vandal" o "barbaro" o semplicemente come "nuovo ricco", alla stessa stregua si dovrebbe additare chi, da una onesta berlina trae una fuoriserie unicamente per fine economico, di prestigio (ma quale prestigio?), di

but, colleagues, even the best rules have their valid exceptions. This rarely occurs with vehicles of historical interest, either because of the different nature of the object, the different importance attributed to it, the usual financial reasons or last but not least because the automobile or any self-propelling object has another destination of use. This does not eliminate the respect that must serve as the basis for safeguarding the object.

Respecting means not altering, not modifying, not misinterpreting what the object itself represents; conservation, or specifically restoration, must be done invisibly and respectfully.

Since the modification of a piece of furniture, an architectural element or part, or the dismemberment of a collection are private, if not personal, deeds, and are part and parcel of our own individual freedom, I believe that even if it is not legitimate it is at least "possible" that some people might act in the same way and without impunity with a vehicle, altering it, modifying it, distorting it. It would be nothing short of criminal but it is within the scope of our freedom to act. I do not agree with it, but unfortunately I do not have the power to prevent these vandalistic acts so like Leonardo, I must limit myself to watching the "destruction" of the object. If converting an 18th century "secrétaire" into a mobile bar can make us cry about the scandal and allows us to accuse the owner of being a "vandal" or "barbarian" or simply a "nouveau riche", similarly we must point out those who create a custom vehicle from an honest sedan only for financial reasons, prestige [but what prestige?] or for the foolish pleasure of it. The damage is even worse if these actions are performed without the slightest regard for documentation.

In conclusion, this is precisely why the following



D'aucuns me diront que ce n'est pas toujours le cas mais, chers collègues, même les meilleures règles ont leurs exceptions. C'est rarement le cas pour les véhicules d'intérêt historique, soit de par la nature différente de l'objet, soit de par l'importance différente qu'on lui attribue, des motifs économiques normaux et enfin mais surtout, peut-être de par le fait que l'automobile, ou tout autre objet automoteur, est destinée à un usage différent.

Ceci n'enlève rien au fait que le respect doit demeurer le concept fondamental pour la sauvegarde du produit. Respecter signifie ne pas altérer, ne pas modifier, ne pas déformer ce que l'objet lui-même représente. La conservation, tout comme dans certains cas, la restauration, doit être effectuée de façon invisible et respectueuse.

À l'instar de la modification d'un meuble, d'un élément architectural, d'un détail, du démembrement d'une collection, il s'agit de faits d'ordre privé - je dirais - personnels, qui relèvent de la liberté de chacun d'entre nous. Je conçois que cela ne devrait pas être permis, il est néanmoins "possible" que certains opèrent tout aussi impunément sur un véhicule ; l'altèrent, le modifient, le déforment. Il s'agit d'une décision délictueuse mais qui relève des libertés ; que je conteste. Hélas, n'ayant pas la force d'empêcher un tel acte de vandalisme, je dois, comme Leonardo Da Vinci, me limiter à observer la "destruction" de l'objet. Si transformer un "secrétaire" du XIXe siècle en un "meuble-bar" nous fait hurler au scandale et nous incite à taxer le propriétaire de "vandal" ou de "barbare" ou simplement de "nouveau riche" ; de la même manière, nous devrions montrer du doigt celui qui transforme une honnête berline en une hors-série à des fins purement économiques, de prestige (mais quel prestige?), de plaisir absurde.

insensato piacere. Se poi questo operare è condotto senza il minimo scrupolo documentaristico, il danno è ancor peggiore.

In conclusione, proprio per questo assurgono a importanza capitale i testi che, benevolmente definisco "sacri": i manuali d'epoca, la documentazione del costruttore, le relazioni dell'allora stampa specializzata, le tavole di progetto, i figurini e quant'altro. Basta cercare, leggere, studiare e alla fine, con grande umiltà, operare. Nel corso dei lavori potremo approfondire queste tematiche avendo in ogni caso come fine il concetto direi sacro di salvaguardare, conservare e valorizzare il nostro patrimonio motoristico. Quanto vi ho esposto, egregi Congressisti, è un semplice pensiero, un pensiero di chi, all'automobile storica crede e, sebbene dibattuto nella la sua coscienza, crederà sempre. Grazie per l'attenzione.

CONSERVATION ET MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE
CONSERVAZIONE E VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO
PRESERVATION AND ENHANCEMENT OF HISTORICAL VALUE
Luigi Ferraresi, CH - Expert et Collectionneur

documents that I fondly describe as "sacred" are so important: the manuals of the era, the manufacturer's documentation, the articles that appeared in the specialized press at the time, the project plans, the figures, etc. You just need to seek, read, study and in the end, proceed with great humility.

During the course of our work we could examine these subjects further since our ultimate goal is the sacred, in my opinion, concept of safeguarding, conserving and exploiting our automotive heritage. What I have expressed today, dear conventioners, is a simple thought, the thought of someone who believes in the historical vehicle and even though it is controversial in his conscience, will always believe in it.

Thank you for your kind attention.

De plus, si cette action est entreprise sans le moindre scrupule en matière de documentation, alors le dommage est encore plus important. Pour conclure, les textes que je définis comme "sacrés" sont d'une importance tout à fait capitale: les manuels d'époque, la documentation du constructeur, les dossiers de la presse spécialisée de l'époque, les dessins, les modèles réduits et le reste.

Il suffit de chercher, de lire, d'étudier et pour terminer, d'opérer avec grande humilité.

Au fil de nos travaux, nous pourrions approfondir le sujet en gardant comme objectif le concept, je dirais sacré, de la sauvegarde, de la conservation et de la valorisation de notre patrimoine automobile.

Je vous ai exposé, chers Congressistes, une simple pensée, la pensée d'un homme qui croit en l'automobile d'époque et, qui en toute conscience, y croira toujours.

Merci de votre attention.





.6

SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE

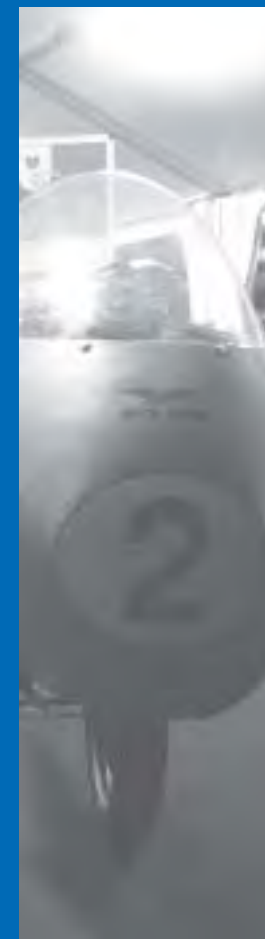
SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ
LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY



**Automotoclub
Storico
Italiano**



.6





.6

142



SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE

SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY

Mario Barbuto, IT - Président du Tribunal de Turin

Introduction

Une recherche jurisprudentielle orientée à retrouver des “antécédents jurisprudentiels” sur la sauvegarde juridique de l'authenticité d'un “véhicule historique” étant donné l'extrême spécificité de l'argument, ne fournit pas d'idées pertinentes pour un discours général.¹

J'ai décidé, en accord avec Me Roberto Loi (qui m'a fait l'honneur de m'inviter au Forum), de narrer l'“histoire italienne” de la tutelle juridique de la “forme” de chaque pièce de carrosserie d'automobile”, connue sous le nom de “question body panel”. C'est une histoire juridique apparemment complexe que je tenterai de simplifier par la narration squelettique de ce qui s'est produit au cours des années 80 jusqu'à nos jours (avec un regard vers les autres Pays de l'Union Européenne).

1) La question pratique de base

Un problème pratique que la jurisprudence nationale (au début, la jurisprudence turinoise et milanaise) a été appelée à résoudre au cours des années 80, encore actuel, peut être synthétisé par la question suivante:

¹Permettez-moi de citer un “antécédent turinois”, étranger à l'objet de la relation, qui en quelque sorte pourrait intéresser à titre de curiosité les participants au Forum, relatif à l'“idée” d'un entrepreneur qui entendait exploiter de façon exclusive la réitération de la légendaire entreprise depuis 1907 du journaliste Luigi BARZINI à bord de la “ITALIA 35/45 HP”. Voici la solution proposée par le Tribunal de Turin: “L'idée-intuition d'utiliser le vieux véhicule Itala 35/45 hp, au volant de laquelle Luidi Bartini et Scipione Borghese participèrent au célèbre raid Paris-Péchin de 1907, afin de ré-évoquer cet événement historique au moyen d'une ré-édition moderne de l'entreprise avec des manifestations collatérales de promotion et des spectacles ne font pas partie des oeuvres protégées par la loi du 22 avril 1941, n. 633 sur le droit d'auteur même si formalisée dans un projet déposé auprès du bureau de la propriété littéraire de la présidence du conseil, à cause de la carence d'une forme expressive, par conséquent ne constitue pas violation du droit d'auteur l'utilisation de cette pièces d'information brute de la part d'un autre sujet non autorisé par les concepteurs originaux” (Trib. Turin, 6 avril 1992, dans Impresa, 1992, 1768)

Premessa

Una ricerca giurisprudenziale mirata a rinvenire “precedenti giurisprudenziali” sulla salvaguardia giuridica dell'autenticità di un “veicolo storico”, data l'estrema specificità dell'argomento, non fornisce spunti pertinenti per un discorso di carattere generale.¹

Ho deciso, in accordo con l'Avv. Roberto Loi (che mi ha fatto l'onore di invitarmi al Forum), di narrare la “storia italiana” della tutela giuridica della “forma” dei singoli pezzi di carrozzeria di autovetture, nota come “question body panel”.

È una storia giuridica apparentemente complessa, che tenterò di semplificare con la narrazione scheletrica di quanto è avvenuto dagli anni Ottanta fino ad oggi (con uno sguardo agli altri Paesi dell'Unione Europea).

1) Il quesito pratico di base

Un problema pratico che la giurisprudenza nazionale (all'inizio, quella torinese e milanese) è stata chiamata a risolvere negli anni Ottanta, ancora attuale, si può sintetizzare nella seguente domanda:

- è possibile tutelare con gli strumenti delle privative

¹Mi sia consentita solo la citazione di un “precedente torinese”, estraneo all'oggetto della relazione, che in qualche modo potrebbe interessare a titolo di curiosità i partecipanti al Forum, relativa alla “idea” di un imprenditore che intendeva sfruttare in via esclusiva la reiteratione della leggendaria impresa del 1907 del giornalista Luigi BARZINI a bordo della “ITALIA 35/45 HP”. Questa la soluzione data dal Tribunale di Torino: “L'idea-intuizione di utilizzare il vecchio veicolo Itala 35/45 hp, alla cui guida Luigi Barzini e Scipione Borghese effettuarono il famoso raid Parigi-Pechino del 1907, al fine di rievocare tale avvenimento storico mediante una moderna riedizione dell'impresa con collaterali manifestazioni promozionali e spettacolari, non rientra nel novero delle opere protette dalla l. 22 aprile 1941, n. 633 sul diritto d'auteur, anche se formalizzato in un progetto depositato presso l'ufficio della proprietà letteraria della Presidenza del Consiglio, a causa della carenza di una forma espressiva, per cui non costituisce violazione del diritto d'auteur l'attuazione di quel grezzo dato informativo da parte di altro soggetto non autorizzato dagli ideatori originali” (Trib. Torino, 6 aprile 1992, in Impresa, 1992, l. 768).

Introduction

An investigation of case-law aimed at finding “legal precedents” regarding the legal protection of the authenticity of a “historical vehicle”, given the extremely specific nature of the issue, does not provide any pertinent indications for a discussion of a general nature.¹

I have decided, in agreement with the Attorney Roberto Loi (who did me the honour of inviting me to the Forum), to recount the “Italian history” of the legal protection of the “form” of the single pieces of bodywork of an automobile, also known as the “body panel question”.

It's an apparently complex legal history which I will attempt to simplify by giving a basic outline of what has happened from the '80s up to today (with a brief look at the other Countries in the European Union).

1) The basic issue, in practice

A practical problem which national law (initially, Turin and Milan law) was called to resolve in the '80s, and which is still an issue, may be summarised in the following question:

- Is it possible to protect the form of a single piece of

¹I should only ask to mention one “precedent in Turin” extraneous to the issue concerned, which might be of interest to the participants of the forum from the point of view of curiosity, regarding a businessman's “idea” to make exclusive use of the re-enactment of the legendary enterprise of the journalist Luigi BARZINI in 1907 on his ITALIA 35/45HP.

The solution given by the Court of Turin was as follows: “The idea-intuition of using the old vehicle ITALIA 35/45hp, which Luigi Bartini and Scipione Borghese drove when making the famous Paris-Peking trip in 1907 so as to re-enact this historical event by means of a modern re-edition of the enterprise with associated promotional events and entertainment does not fall within the list of works protected by Law 22 April 1941, no. 633 on copyright, even though put into legal form in a project registered with the literary ownership office of the Prime Minister, on account of the lack of an expressive form, so that the actuation of that crude piece of information by another person not authorised by the original authors of the idea does not constitute a violation of copyright” (Court of Turin, 6 April 1992, 1768).

• Est-il possible de sauvegarder avec les instruments du droit exclusif d'exploitation industrielle la forme d'une seule pièce de carrosserie d'automobile (par exemple, une aile, un pare-choc, un groupe optique, une porte, un miroir-rétroviseur) en interdisant ainsi à quiconque de reproduire et de commercialiser sans la licence du titulaire du droit exclusif? Les implications économiques du problème sont intuitives, à partir du moment où la réponse affirmative ou négative, en présence de demandes massives de droits exclusifs d'exploitation de la part de grands constructeurs automobiles ou de sociétés contrôlées par ceux-ci (comme cela s'est produit dans la réalité) aurait comme effet inévitable la substantielle expulsion du marché des producteurs indépendants (appelés par la jurisprudence "marchands indépendants de pièces de rechange", et également des revendeurs d'une grande partie des pièces de rechanges non originales. Entre les années 80 et le début de l'année 2000 la jurisprudence relative a abordé à plusieurs reprises le problème de la possibilité de breveter des composants de la carrosserie d'automobiles de série comme des modèles ornementaux conformément à l'art. 5 (ancien texte) de la c.d. loi-modèle (r.d. 25 août 1940 n. 1411) Au cours de vingt ans la Cour de Cassation, à part une intervention initiale de nature interlocutoire (sentence des Sect. Unies n. 3657 du 8 août 1989), a prononcé deux importantes sentences : la première le 24 juillet 1996 n. 6644 et l'autre le 3 janvier 2001 n. 60 (dont je parlerai plus loin). Il faut signaler que le débat jurisprudentiel (et celui parallèle en doctrine plutôt animée) s'est déroulé tandis qu'était en vigueur le texte de l'art. 5, 1. mod. dans lequel comparaisait l'expression "brevet pour un nouveau dessin ou modèle destiné à donner à des

di diritto industriale, la forma di un solo pezzo di carrozzeria di automobile (ad esempio un parafango, un paraurti, un gruppo ottico, uno sportello, uno specchietto...), vietando così a chiunque la (ri)produzione e il commercio senza licenza del titolare della privativa?

Le implicazioni economiche del quesito sono intuitive, dal momento che la risposta affermativa o negativa, in presenza di massicce richieste di privative da parte delle grandi case automobilistiche o di società da queste controllate (come è avvenuto nella realtà) avrebbe come inevitabile effetto la sostanziale espulsione dal mercato dei produttori indipendenti (chiamati dalla giurisprudenza "ricambisti indipendenti"), e anche dei rivenditori di gran parte dei ricambi non originali.

Fra gli anni Ottanta e l'inizio del 2000 la giurisprudenza di merito ha affrontato più volte il problema della brevettabilità dei singoli componenti della carrozzeria di autovetture di serie come modelli ornamentali, ai sensi dell'art. 5 (vecchio testo) della c.d. "legge-modelli" (r.d. 25 agosto 1940 n. 1411).

Nell'arco di venti anni la Corte di Cassazione, a parte un iniziale intervento di natura interlocutoria (sentenza delle Sez. unite n. 3657 dell'8 agosto 1989), ha pronunciato due importanti sentenze: l'una del 24 luglio 1996 n. 6644 e l'altra del 3 gennaio 2001 n. 60 (di cui si dirà oltre).

Occorre segnalare che il dibattito giurisprudenziale (e quello parallelo in dottrina, alquanto vivace) si è svolto mentre era in vigore il testo dell'art. 5.1. mod. in cui compariva l'espressione "brevetto per un nuovo disegno o modello destinato a dare a determinate categorie di prodotti industriali uno speciale ornamento, sia per la forma, sia per una particolare combinazione di linee o di colori".

the bodywork of an automobile (such as the mudguard, indicator lights, door, wing mirror) using the sole rights instruments of industrial law, thus banning anybody from (re) producing and selling them without a licence from the holder of such sole rights?

The economic implications of the question may be imagined, given that an affirmative or negative response, in the face of mass demand for sole rights by the big car manufacturers or companies controlled by them (as has happened in actual fact) would have the inevitable effect of substantially expelling the independent manufacturers (referred to in law as "independent spare parts producers") from the market, as well as the retailers of most of the non-original spare parts.

Between the '80s and the beginning of 2000 on various occasions the laws on this matter tackled the problem of the possibility of patenting the single components of the bodywork of production vehicles as ornamental models in accordance with art. 5 (old text) of the so called models-law (royal decree 25 August 1940 no. 1411).

In the space of twenty years the Court of Cassation apart from an initial intervention of an interlocutory nature (sentence of the Combined Sections no. 3657 dated 8 August 1989), issued two important sentences; one on 24 July 1996 no. 6644 and the other on 3 January 2001, no. 60 (which more will be said of later).

It should be pointed out that the case-law debate (and the more than lively parallel debate in jurisprudence) took place while the text of art. 5 of the model law was in force containing the expression "patent for a new design or model destined to give specific categories of industrial products a special ornament, both in their shape and in their specific



catégories déterminées de produits industriels ornement spécial, soit par sa forme, soit par une association particulière de lignes ou de couleurs". Ce texte a subi une modification avec d.l. n. 95 de 2001 en assumant à partir du 19 avril 2001 celui actuel dans lequel comparait une expression différente "enregistrement pour un nouveau dessin ou modèle qui ait caractère individuel". Malgré la modification le débat est encore actuel, avec l'avertissement qu'aujourd'hui on ne doit plus parler, en relation au phénomène body panel, de "possibilité de breveter" mais de "possibilité d'enregistrer" et on ne doit plus argumenter en termes de "ornement spécial" de chaque pièce, mais de "caractères individuel" de celle-ci.

2) La situation en Italie dans les années 80

L'histoire jurisprudentielle a commencé avec le "cas Renault" quand le Tribunal de Milan par un arrêt du 10 novembre 1986 (Riv. dir. ind. 1988, II, 52) avait suspendu une cause de contrefaçon en soumettant à la Cour de Justice du Luxembourg une question d'interprétation de la norme communautaire ex. art. 177, Tratt. CE, en relation à l'art. 5, 1. mod. (plus précisément il s'agissait de 44 brevets concernant pare-chocs, ailes, feux, porte, pare-brise et autres similaires).

La Cour de Justice CE par la sentence du 5 octobre 1988, n. 53/87 (Riv. dir. ind. 1988, II, 175) a affirmé que les art. 30 et 36, Tratt. CE n'empêchent l'obtention dans les divers pays membres de brevets pour des modèles ornementaux sur les pièces détachées qui composent la carrosserie des automobiles, en précisant que le simple fait d'obtenir un droit exclusif d'exploitation ne constitue pas un abus de position dominante conformément à l'art. 86 du Traité de Rome.

Quel testo ha subito una modifica con il d.lgs. n. 95 del 2001, assumendo dal 19 aprile 2001 quello attuale, in cui compare la diversa espressione "registrazione per un nuovo disegno o modello che abbia carattere individuale".

Nonostante la modifica, il dibattito è ancora attuale, con l'avvertenza che oggi non si deve più parlare, in relazione al fenomeno body panel, di "brevettabilità", bensì di "registrabilità". Inoltre, non si deve più argomentare in termini di "speciale ornamento" del singolo pezzo, bensì di "carattere individuale" dello stesso.

2) La situazione in Italia negli anni Ottanta

La storia giurisprudenziale ha avuto inizio con il "caso Renault", quando il Tribunale di Milano, con una ordinanza del 10 novembre 1986 (Riv. dir. ind. 1988, II, 52), aveva sospeso una causa di contraffazione sottoponendo alla Corte di Giustizia di Lussemburgo una questione di interpretazione della normativa comunitaria ex art. 177, Tratt. CEE, in relazione all'art. 5, 1. mod. (nella specie, si trattava di 44 brevetti concernenti paraurti, parafrangenti, fanali, sportello, parabrezza e simili).

La Corte di Giustizia CEE con sentenza del 5 ottobre 1988, n. 53/87 (Riv. dir. ind. 1988, II, 175) ha affermato che gli artt. 30 e 36, Tratt. CEE non sono ostativi a che si ottengano nei vari Stati membri i brevetti per modelli ornamentali sulle parti staccate componenti la carrozzeria delle autovetture, precisando che il semplice fatto di conseguire una privativa non costituisce abuso di posizione dominante ai sensi dell'art. 86 del Trattato di Roma.

La prima sentenza sull'argomento è del Tribunale di Torino (Trib. Torino 19 giugno 1989, Riv. dir. ind. 1989, II, 337) e riguarda il brevetto per modello

combination of lines or colours".

That text was modified by legislative decree no. 95 in 2001, acquiring from 19 April 2001 its current wording in which a different expression appears:

"registration for a new design or model with its own individual character".

Despite such modification, the debate is still current, remembering that today one must no longer speak of the possibility of "patenting" but of "registration", in relation to the body panel phenomenon and one must no longer reason in terms of "special ornament" of the single piece, but of the "individual character" of the same.

2) The situation in Italy in the '80s

Case-law history started with the "Renault case", when the Court of Milan in an ordinance dated 10 November 1986 (Riv. dir. ind. 1988, II, 52) had suspended a fraud case submitting a question of the interpretation of community law ex art. 177, EC Treaty in relation to art. 5 model law to the Luxembourg Court of Justice (the case in point regarded 44 patents concerning bumpers, mudguards, tail-lights, doors, windscreen and similar).

The EC Court of Justice in a judgement dated 5 October 1988, no. 53/87 (Riv. dir. ind. 1988, II, 175) affirmed that articles 30 and 36 of the EC Treaty are not obstructive and that in the various member States the patents for ornamental models on the detached parts composing the bodywork of a vehicle may be obtained, specifying that the mere fact of obtaining a patent does not constitute abuse of a dominant position as in art. 86 of the Rome Treaty. The first sentence on the matter is by the Court of Turin (Court of Turin 19 June 1989, Riv. dir. ind. 1989, II, 337) and regards the patent for the ornamental

La première sentence sur le sujet est du Tribunal de Turin (Trib. Turin 19 juin 1989, (Riv. dir. ind. 1989, II, 337) et concerne le brevet pour modèle ornemental concédé à la société Alfa Romeo ayant pour objet l'aile avant de la voiture "Nuova Giulietta". La sentence dit que la législation nationale (art. 5 et 9, 1. mod) ne constituait pas un obstacle à la possibilité de breveter cette "pièce" particulière de carrosserie, séparément de l'ensemble.

Presque simultanément la S.C. (Cass. Sect. un., 8 août 1989 n. 3657, Foro it. 1990, I, 117) en phase de règlement de juridiction dans une cause promue par les fabricants de pièces de rechanges automobile (constitués en Consortium) finalisée à empêcher la concession à un constructeur de la part du Bureau Brevets d'une série de droits exclusifs pour des pièces détachées d'automobiles, a affirmé la non-possibilité de présenter une demande qui vise à obtenir la constatation de non possibilité de breveter des biens appartenant à une catégorie déterminée. Les Sections Unies ont précisé que, dans la discipline en vigueur concernant les brevets, les intérêts trouvent tutelle uniquement successivement, en phase de contestation du brevet déjà concédé, pas seulement dans la période qui précède cette concession.

Cette sentence a eu comme effet la multiplication des causes de recours en phase judiciaire des brevets déjà concédés ou en phase de concession.

3) La jurisprudence des autres pays européens

La thèse de Trib. Turin 19 juin 1989 (cit.) résultait alors conforme à l'orientation de la Cour de Cassation de l'Allemagne Fédérale (Bundesgerichtshof 3 février 1987, Riv. dir. ind. 1988, II, 153) qui avait annulé la sentence de la Cour d'Appel de Cologne (Oberlandesgericht Cologne 24 octobre 1984, Riv. dir.

ornamentale concesso alla società Alfa Romeo avente ad oggetto il parafrangente anteriore della autovettura "Nuova Giulietta". Nella sentenza si afferma che la legislazione nazionale (art. 5 e 9, l.mod.) non era ostativa alla brevettabilità di quel particolare "pezzo" di carrozzeria, separatamente dall'insieme.

Quasi contemporaneamente la S.C. (Cass., sez.un., 8 agosto 1989 n. 3657, Foro it. 1990, I, 117), in sede di regolamento di giurisdizione in un causa promossa dai fabbricanti di ricambi per auto (costituiti in Consorzio), finalizzata ad impedire la concessione ad una casa automobilistica da parte dell'Ufficio Brevetti di una serie di privative per parti staccate di autovetture, ha affermato la improponibilità di una domanda diretta ad ottenere l'accertamento di non-brevettabilità di beni appartenenti ad una categoria determinata. Le Sezioni Unite hanno precisato che nella vigente disciplina brevettale gli interessi dei terzi trovano tutela solo successivamente, in sede di impugnazione del brevetto già concesso, non anche nel periodo che precede tale concessione. Quella sentenza ha avuto come effetto il moltiplicarsi delle cause di impugnativa in sede giudiziaria dei brevetti già concessi o in via di concessione.

3) La giurisprudenza degli altri paesi europei

La tesi di Trib. Torino 19 giugno 1989 (cit.) risultava allora conforme all'orientamento della Corte di Cassazione della Germania Federale (Bundesgerichtshof 3 febbraio 1987, Riv. dir. ind. 1988, II, 153), che aveva annullato la sentenza della Corte d'Appello di Colonia (Oberlandesgericht, Colonia 24 ottobre 1984, Riv. dir. ind. 1985, II, 497) la quale, a sua volta, aveva confermato una decisione del Tribunale di Colonia (Landsgericht Colonia 4 ottobre 1983, Riv. dir. ind. 1985, II, 497), con cui era

model granted to Alfa Romeo having as its object the front mudguard of the vehicle "Nuova Giulietta". In the sentence it was affirmed that national legislation (art. 5 and 9 model law) was not obstructive to the possibility of patenting that specific "piece" of bodywork, separately from the whole.

At more or less the same time the Supreme Court (Cassation, combined sections, 8 August 1989 no. 3657, Foro It. 1990, I, 117), at the moment of deciding on jurisdiction in a case taken by manufacturers of spare parts for automobiles (forming a Consortium), aimed at preventing the Patents Office from granting a car manufacturer a series of patents on separate parts of vehicles, affirmed the unacceptability of a claim aimed at obtaining the ascertainment of goods belonging to a certain category not being entitled to patent. The Combined Sections specified that in current patents law, third party interests are only defended subsequently, at the moment of appealing against a patent that has already been granted, not in the period preceding such concession as well. That sentence had the effect of multiplying the number of cases of lawsuits appealing against patents that had already granted or were being granted.

3) Case-law in other European countries

The theory of the Court of Turin 19 June 1989 (cit.) proved then in agreement with the direction taken by the Court of Appeal of Federal Germany (Bundesgerichtshof 3 February 1987, Riv. dir. ind. 1988, II, 153) which had annulled the sentence of the Cologne Court of Appeal (Oberlandesgericht Cologne 24 October 1984, Riv. dir. Ind. 1985, II, 497) which had in turn confirmed a decision by the Court of Cologne (Landsgericht Cologne 4 October 1983, Riv. dir. ind. 1985, II, 497), in which the protection of patents had



ind.1985, II, 497) laquelle, à son tour, avait confirmé une décision du Tribunal de Cologne (Landsgericht Cologne 4 octobre 1983, Riv. dir. ind. 1985, II, 497), par laquelle avait été niée la protection de brevet à la forme des ailes de l'automobile "Escort" de Ford. Même la jurisprudence française (Tribunal de Grande Instance de Roanne 29 avril 1986, citée par ARGAN, La tutelle des parties de carrosserie d'automobile tels que modèles ornementaux dans le droit italien, Droit et Affaires Union Européenne, 1994, 393-407, édité en trois langues) s'était exprimé dans le sens de la possibilité de breveter quelques parties de carrosserie d'une automobile Renault en reconnaissant la légitimité en général du droit exclusif "non seulement à un ensemble formant un tout mais encore à chaque partie de ce tout" Avec deux autres décisions du 1er octobre 1986 de même teneur, relatives au "cas Citroën" et au "cas Peugeot", le Tribunal de Commerce de Roanne a confirmé que "l'exclusivité doit s'étendre non seulement à un ensemble qui forme un tout, une automobile ou un tableau, mais également à chaque partie de ce tout qui, en elle-même, répond ou peut également répondre aux exigences légales de l'art. 2 de la loi du 14 juillet 1909"; les deux sentences ont été confirmées, en ce qui concerne le principe juridique, de la Cour d'Appel de Lyon en date de 20 décembre 1990 et de la Cour de Cassation française en date du 16 juin 1993 (les sentences sont citées par ARGAN, La tutelle des parties de carrosserie cit. 1994). A partir du contenu d'un arrêté du 16 janvier 1998 de la Cour d'Appel de Turin (dont on parlera plus loin) – autorité mise en cause dans la question de l'exequatur ex art. 31 de la Convention de Bruxelles – on a eu connaissance d'une prise de position analogue de la Cour d'Appel de Dijon du 12 janvier

stata negata la protezione brevettuale alla forma dei parafranghi dell'autovettura "Escort" della Ford. Anche la giurisprudenza francese (Tribunal de Grande Instance de Roanne, 29 aprile 1986, citata da ARGAN, La tutela delle parti di carrozzeria d'automobile quali modelli ornamentali nel diritto italiano, Droit et Affaires Union Européenne, 1994, 393-407, edito in tre lingue) si era espressa nel senso della brevettabilità di alcune parti di carrozzeria di un'autovettura Renault, riconoscendo la legittimità in generale della privativa "non seulement à un ensemble formant un tout mais encore à chaque partie de ce tout". Con altre due decisioni del 1° ottobre 1986 di analogo tenore, relative al "caso Citroën" e al "caso Peugeot", il Tribunale di Commercio di Roanne ha confermato che "l'esclusiva deve estendersi non solo ad un insieme che forma un tutto, un'automobile o un quadro, ma anche ad ogni parte di questo tutto che, in se stessa, risponde o può anche rispondere alle esigenze legali dell'art. 2 della legge del 14 luglio 1909"; le due sentenze sono state confermate, per quanto riguarda il principio giuridico, dalla Corte d'Appello di Lione in data 20 dicembre 1990 e dalla Corte di Cassazione francese in data 16 giugno 1993 (le sentenze sono citate da Argan, La tutela delle parti di carrozzeria, cit., 1994). Dal tenore di una ordinanza del 16 gennaio della Corte d'Appello di Torino (di cui si dirà oltre) – autorità chiamata in causa ai fini dell'exequatur ex art. 31 della Convenzione di Bruxelles – si ha notizia di un'analogo presa di posizione della Corte d'Appello di Dijon del 12 gennaio 1990, relativa ad una causa promossa dalla casa automobilistica Renault contro ricambisti indipendenti francesi ed italiani; in essa si legge che "chaque élément de la carrosserie exprime une part de la pensée du createur de

been denied to the form of the mudguards of the Ford automobile "Escort". French law too (Tribunal de Grand Instance de Roanne 29 April 1986, quoted by ARGAN, La tutela delle parti di carrozzeria d'automobile quali modelli ornamentali nel diritto italiano, Droit et Affaires, Union Européenne, 1994, 393-407, published in three languages) had expressed itself with regard to the possibility of patenting some parts of the bodywork of a Renault vehicle recognising the general legitimacy of the patent "not only to the multi-component whole but to each of the components". In another two decisions dated 1 October 1986 of a similar nature relative to the "Citroen case" and the "Peugeot case", the Commercial Court of Roanne confirmed that "the exclusive rights must extend not only to an assembly of parts forming a whole but also to every part of this whole which, in itself, meets or may meet the legal requirements of art. 2 of the law dated 14 July 1909"; the two sentences were confirmed, as far as the juridical principle is concerned, by the Court of Appeal of Lyon on 20 December 1990 and by the French Supreme Court of Cassation on 16 June 1993 (the sentences are quoted by ARGAN, La tutela delle parti di carrozzeria cit. 1994). According to an ordinance dated 16 January 1998 by the Court of Appeal of Turin (of which more will be said later) - the authority summoned for the purposes of exequatur ex art. 31 of the Brussels Convention - news is given of a similar position being adopted by the Court of Appeal of Dijon on 12 January 1990, regarding a case taken by the car manufacturer Renault against independent French and Italian spare parts producers; in it one reads that "each part of the bodywork expresses a part of the idea of the creator of the assembled body and that the legal

1990, relative à une cause promue par le constructeur automobile Renault contre des marchands de pièces de rechange indépendants français et italiens; dans celle-ci on peut lire que "chaque élément de la carrosserie exprime une part de la pensée du créateur de l'ensemble de la carrosserie et que la protection légale qui s'applique au tout, s'attache également à chacun de ses éléments constitutifs sans quoi cette protection serait illusoire". Pour les juges de Dijon un régime différent était impensable en Italie, à partir du moment où la France et l'Italie ont adhéré à la Convention de Berne du 9 septembre 1986 et que les marchands de pièces de rechange abusifs "sont mal fondés, à invoquer une immunité italienne en cette matière". Il faut rappeler que les juges français ont jugé applicable dans ce secteur à la fois la loi sur les dessins et modèles et la loi sur le droit d'auteur.

Le même problème – comme rappelle Argan (La tutela delle parti di carrozzeria, cit.1994, 404) – a été affronté en Grande Bretagne par la High Court of Justice dans une sentence du 15 mars 1993, sur la base des art. 1 et 44 du Registered Design Act de 1949 et du Copyright, Designs and Patent's Act du 15 novembre 1928, suite aux appels proposés par Ford Motor et par Iveco Fiat contre le refus opposé du Superintending Examiner d'enregistrer comme modèles certaines pièces détachées de carrosserie. La High Court – reporte Argan – a repoussé les appels avec la motivation qui selon la norme britannique l'enregistrement est admise pour "tout article et partie d'article si elle est fabriquée et vendue séparément" (dans le cas en question les juges britanniques ont, cependant, relevé que dans le cas des panneaux de portes la condition ne serait pas réalisée parce qu'ils ne pourraient pas être considérés comme des articles commerciaux en

l'ensemble de la carrosserie et que la protection légale qui s'applique au tout, s'attache également à chacun de ses éléments constitutifs sans quoi cette protection serait illusoire". Per i giudici di Digione era impensabile un diverso regime per l'Italia, dal momento che la Francia e l'Italia hanno aderito alla Convenzione di Berna del 9 settembre 1986 e che i ricambisti abusivi "sont mal fondés, a invoqué une immunité italienne en cette matière". È opportuno ricordare che i giudici francesi hanno ritenuto applicabile in questo settore sia la legge sui disegni e modelli sia la legge sul diritto d'autore.

Il medesimo problema – come ricorda Argan (La tutela delle parti di carrozzeria, cit. 1994, 404) – è stato affrontato in Gran Bretagna dalla High Court of Justice in una sentenza del 15 marzo 1993, sulla base degli artt. 1 e 44 del Registered Design Act del 1949 e del Copyright, Designs and Patent's Act del 15 novembre 1928, in seguito agli appelli proposti dalla Ford Motor e dalla Iveco Fiat verso il rifiuto opposto dal Superintending Examiner di registrare quali modelli alcune parti staccate di carrozzeria. La High Court – riferisce Argan – ha respinto gli appelli con la motivazione che secondo la normativa britannica la registrazione è ammessa per "ogni articolo e parte d'articolo se essa è fabbricata e venduta separatamente" (nel caso di specie i giudici britannici hanno, però, rilevato che nel caso dei pannelli di porte la condizione non verrebbe realizzata, perché essi non potrebbero essere considerati come articoli commerciali al di fuori della loro integrazione in un autoveicolo).

Di recente, anche in epoca successiva alla direttiva 98/71/CE del 13 ottobre 1998, la giurisprudenza francese ha mantenuto ferme le sue tesi iniziali degli anni Ottanta.

Il Tribunal de Grande Instance de Lyon (21 gennaio

protection applies here to all, it applies equally to each of the constituent elements, if not this protection is illusory".

For the judges of Dijon a different system in Italy was unimaginable, given that France and Italy had adhered to the Berne Convention on 9 September 1986 and that the illegal spare parts manufacturers "are ill founded to invoke Italian immunity in this matter".

It's worth remembering that the French judges deemed applicable in this sphere both the law on designs and models and the law on copyright.

The same problem - as Argan (La tutela delle parti di carrozzeria cit. 1994, 404) recalls - was confronted in Great Britain by the High Court of Justice in a sentence dated 15 March 1993, on the basis of articles 1 and 4 of the Registered Design Act of 1949 and of the Copyright, Designs and Patent's Act dated 15 November 1928, following the appeals by Ford Motor and Iveco Fiat against the refusal by the Superintending Examiner to register several detached pieces of bodywork as models. The High Court – Argan tells us - rejected the appeals on the basis that according to British law registration is allowed for "every article and part of article if manufactured and sold separately" (the British judges did however point out that in the case of door panels the condition would not be satisfied because they could not be considered as commercial articles except as part of a motor vehicle).

Recently, even after the directive 98/71/EC dated 13 October 1998, French law has stuck to its initial theory of the '80s.

The Tribunal de Grand Instance de Lyon (21 January 1999, Dir. ind, 1999,122) examined the case of infringement of several patents of the company Ford Werke regarding single pieces of the bodywork of

dehors de leur intégration dans un véhicule automobile).

Récemment, et suite à la directive 98/71/CE du 13 octobre 1998, la jurisprudence française a maintenu fermement ses thèses initiales des années 80. Le Tribunal de Grande Instance de Lyon (21 janvier 1999, Dir. ind. 1999, 122) a examiné le cas de contrefaçon de certains brevets de la société Ford Werke concernant des pièces de la carrosserie d'automobiles de série (l'aile de la "Fiesta", le capot et le pare-choc de la "Escort") et, en les jugeant valablement accordés conformément à la norme nationale, a qualifié comme illicite le comportement d'un marchand de pièces de rechange qui avait mis dans le commerce des exemplaires de son production (bâtiments en Allemagne) qui ressemblent aux modèles originaux de la Ford Werke.

Voici la maxime élaborée (en italien) de la revue citée Le droit industriel: "La protection légale qui s'applique à toute la création doit être référée à chaque élément constitutif de celle-ci, même si chaque élément de l'œuvre exprime une partie de la pensée du créateur de celle-ci dans son ensemble". Quant au contraste affirmé entre normes françaises et normes allemandes dénoncé par la défense du "marchand de pièces de rechange indépendant" afin de rendre applicable la Convention de Berne du 9 septembre 1986, le rédacteur de la motivation souligne qu'en citant les deux (uniques) sentences allemandes de signe contraire (Tribunal de Cologne, 4 octobre 1983; Cour d'appel de Cologne, 24 octobre 1984) la défense "a omis d'indiquer que les deux décisions [...] ont été annulées par la décision du Bundesgerichtshof du 3 février 1987, lequel a reconnu que les éléments de la carrosserie doivent être protégés comme doit être protégée la

1999, Dir. ind. 1999, 122) ha esaminato il caso di contraffazione di alcuni brevetti della società Ford Werke riguardanti pezzi singoli della carrozzeria di autovetture di serie (il parafrangente della "Fiesta", il cofano e il parafrangente della "Escort") e, ritenendoli validamente concessi in base alla normativa nazionale, ha qualificato come illecito il comportamento di un ricambista che aveva messo in commercio degli esemplari di sua produzione (fabbricati in Germania) rassomiglianti ai modelli originali della Ford Werke.

Questa è la massima elaborata (in italiano) dalla citata rivista Il diritto industriale: "La protezione legale che si applica all'intera creazione deve essere riferita ad ogni elemento costitutivo di questa, anche se ogni elemento dell'opera esprime una parte del pensiero del creatore di questa nel suo insieme". Quanto all'asserito contrasto fra normativa francese e normativa tedesca, denunciato dalla difesa del "ricambista indipendente" al fine di rendere applicabile la Convenzione di Berna del 9 settembre 1986, l'estensore della motivazione sottolinea che nel citare le due (uniche) sentenze tedesche di segno contrario (Tribunale di Colonia, 4 ottobre 1983; Corte d'Appello di Colonia, 24 ottobre 1984) la difesa "ha ommesso di indicare che le sue decisioni [...] sono state annullate dalla decisione del Bundesgerichtshof del 3 febbraio 1987, il quale ha riconosciuto che gli elementi della carrozzeria devono essere protetti come deve essere protetta la carrozzeria nel suo insieme, se ne esistono le condizioni". Sull'asserito contrasto fra normativa francese e normativa comunitaria, il Tribunale di Lione, richiamando la nota sentenza della Corte di Giustizia CEE del 5 ottobre 1988 (già citata), afferma che "allo stato del diritto comunitario, le legislazioni nazionali, relative alla protezione dei disegni e dei modelli,

production vehicles (the mudguard of the "Fiesta", the bonnet and the mudguard of the "Escort") and, holding them as validly granted on the basis of national legislation, declared unlawful the behaviour of a spare parts producer who had put on sale specimens of his own production (made in Germany) similar to the original models of Ford Werke. This is the norm elaborated (in Italian) by the journal quoted from, Il diritto industriale: "The legal protection which applies to the whole creation must refer to each element composing the whole, even if each element of the work expresses a part of its creator's idea of the whole."

As regards the alleged contrast between French and German regulations claimed by the defending counsel of the "independent spare parts producer" so as to be able to apply the Berne Convention dated 9 September 1986, the drafter of the motivation emphasises that in citing the (only) two German sentences taking the opposite view (Court of Cologne, 4 October 1983; Court of Appeal of Cologne, 24 October 1984) the defending counsel "omitted to indicate that the two decisions [...] were annulled by decision of the Bundesgerichtshof on 3 February 1987, which recognised that the parts of the bodywork should be protected in the same way as the bodywork in its entirety, where the requisites for such exist."

On the alleged contrast between French and Community law, the Court of Lyon, recalling the famous sentence of the EEC Court of Justice dated 5 October 1988 (already mentioned), states that "as community law stands, national legislation, relative to the protection of designs and models, remains applicable on condition that the exercising of such does not constitute abuse of a dominant position prohibited by art. 86 of the Rome Treaty".



carrosserie dans son ensemble, si les conditions requises sont remplies. Quant au contraste affirmé entre normes françaises et normes communautaires, le Tribunal de Lyon, en rappelant la célèbre sentence de la Cour de justice CEE du 5 octobre 1988 (déjà citée), affirme que “à l’état du droit communautaire, les législations nationales, relatives à la protection des dessins et des modèles, restent applicables à condition que l’exercice de ceux-ci ne constitue pas un abus de position dominante interdite par l’art. 86 du Traité de Rome”. La Cour française donne ensuite un bref aperçu de la Directive 98/71/CEE du 13 octobre 1998 sur la protection juridique des dessins et des modèles, en affirmant que celle-ci “maintient en vigueur les dispositions législatives existantes pendant une période de trois ans”.

Dans sa note de commentaire FERRANTE (La protection des body-panels en France, *Dir. ind.* 1999, 126) rappelle que la sentence de Lyon est conforme à l’orientation désormais consolidée de la jurisprudence française. L’auteur cite les antécédents suivants: Cass. Crim. 6 juin 1991 (Dalloz 1993, 86); Tribunal de Grande Instance de Roanne 29 avril 1986 (*Sem. jur.* 1987, II, 2087); Cour d’appel de Dijon 12 janvier 1990. Il affirme qu’il s’agit d’une orientation qui a attribué importance également pénale à la contrefaçon des body panels, et cite à ce sujet quatre décisions pénales: une de la Cour d’appel de Pau du 14 octobre 1998 et trois du 14 octobre 1998 de la Cour d’appel de Paris (PIED, n. 666, III, 592). Cette orientation – souligne Ferrante – est, toutefois en contraste avec la jurisprudence italienne (on rappelle la sentence n. 6644 de 1996 de la Cassation), ainsi qu’avec la jurisprudence allemande (dont sont citées les deux sentences de Cologne de 1983 et 1984, sans aucune allusion à la

restano applicabili a condizione che l’esercizio di questi non costituisca un abuso di posizione dominante vietata dall’art.86 del Trattato di Roma”. La Corte francese fa poi un breve cenno alla Direttiva 98/71/CEE del 13 ottobre 1998 sulla protezione giuridica dei disegni e dei modelli, affermando che la stessa “mantiene in vigore le disposizioni legislative esistenti per un periodo di tre anni”.

Nella sua nota di commento FERRANTE (La protezione dei body panels in Francia, *Dir. ind.* 1999, 126) ricorda che la sentenza di Lione è conforme all’orientamento ormai consolidato della giurisprudenza francese. L’Autore cita i seguenti precedenti: Cass. Crim. 6 giugno 1991 (Dalloz 1993, 86); Tribunal de Grande Instance de Roanne, 29 aprile 1986 (*Sem. jur.* 1987, II, 2087); Cour d’Appel de Dijon, 12 gennaio 1990. Afferma che si tratta di un orientamento che ha attribuito rilevanza anche penale alla contraffazione dei body panels, e cita in proposito quattro decisioni penali: una della Cour d’Appel de Pau del 14 ottobre 1998 e tre del 14 ottobre 1998 della Corte d’Appello di Parigi (PIBD, n. 666, III, 592). Tale orientamento – sottolinea Ferrante – si pone, però, in contrasto con la giurisprudenza italiana (viene ricordata la sentenza n. 6644 del 1996 della Cassazione), nonché con quella tedesca (di cui vengono citate le due sentenze di Colonia del 1983 e 1984, senza alcun cenno alla sentenza del Bundesgerichtshof del 1987) e con una decisione spagnola della Corte d’Appello di Vizcaya (non meglio specificata; trattasi del “caso Ford/Aregui”, deciso dai giudici spagnoli con sentenza 3 dicembre 1996, *Actualidad* 1997, 391, indicata da FLORIDIA, LAMANDINI, *Privative industriali e artt. 30-36 e 86 del Trattato*: la Corte di giustizia può risolvere la vexata quaestio dei pezzi di ricambio, *Contr. e impr. Eur.* 1998, 141, nota 16).

The French court then made a brief reference to the Directive 98/71/CEE dated 13 October 1998 on the legal protection of designs and models, affirming that the same “upholds the existing legislative dispositions in force for a period of three years”. In his commentary note FERRANTE (La protezione dei body-panels in France, *Dir. ind.* 1999, 126) recalls that the Lyon sentence is in line with the established thinking of French case-law. The author quotes the following precedents: Cass. Crim. 6 June 1991 (Dedlez 1993, 86); Tribunal de Grande Instance de Roanne 29 April 1986 (*Sem. jur.* 1987, II, 2087); Cour d’Appel de Dijon 12 January 1990. He claims that this is a line of thinking which has also attributed criminal relevance to the counterfeiting of body panels and quotes in this regard four criminal sentences: one by the Cour d’Appel of Pau on 14 October 1998 and three by the Cour d’Appel of Paris on 14 October 1998 (PIED, no.666, III, 592). This line of thought - Ferrante emphasises - is however in contrast with Italian law (sentence no.6644 by the Cassation is recalled), as well as with German law (for which the two Cologne sentences of 1983 and 1984 are cited, without any mention of the sentence by the Bundesgerichtshof in 1987) and with a Spanish decision by the Court of Appeal of Vizcaya (not further specified; it being the “Ford/Aregui case” decided by the Spanish judges in a sentence dated 3 December 1996, *Actualidad* 1997, 391, indicated by FLORIDA, LAMANDINI, *Privative industriali e artt. 30-36 and 86 del Trattato*: la Corte di giustizia può risolvere la vexata quaestio dei pezzi di ricambio, *Contr. E impr. Eur.* 1998, 141, note 16).

sentence du Bundesgerichtshof de 1987) et avec une décision espagnole de la Cour d'appel de Vizcaya (non spécifiée autrement; s'agissant du "cas Ford/Aregui", décidé par les juges espagnols par la sentence du 3 décembre 1996, Actualidad 1997, 391, indiquée par FLORIDIA LAMDINI, Droits exclusifs industriels et art. 30-36 et 86 du Traité : la Cour de justice peut résoudre la vexata quaestio des pièces de rechange, Contr. et impr. Eur. 1998, 141, note 16).

4) Les orientations dans les années 90 en Italie

L'affirmation de principe de Trib. Turin 19 juin 1989 cit. relative à l'aile de la "Nuova Giulietta" est confirmée en phase de recours par les juges d'appel (App. Torino 14 juillet 1994, Riv. dir. ind. 1995, II, 61) lesquels confirment que "est brevetable de façon autonome, en général, s'agissant d'un produit industriel, une simple pièce détachée de la carrosserie d'une automobile (appelée body-panel), même quand celle-ci est acquise par le design d'une automobile de série commercialisée" (en particulier la Cour turinoise, ne respectant pas l'avis du consultant technique, a déclaré la nullité de ce brevet, parce que la solution revendiquée résultait dépourvue de la condition requise de la nouveauté esthétique et donc de l'originalité). Le Tribunal de Milan assume ma même position (Trib. Milan 10 mars 1994, Riv. dir. ind. 1994, II, 92) qui affirme: "la possibilité abstraite de breveter des composants d'automobiles en tant que produits industriels n'apparaît pas contestable (art. 5.1 mod.) ayant autonome marché, au delà de leur destination fonctionnelle à constituer partie d'un produit industriel plus complexe.

La thèse qui déclare que toutes les pièces détachées de la carrosserie d'automobile constituent des "produits industriels" susceptibles d'être brevetés

4) Gli orientamenti negli anni Novanta in Italia

L'affermazione di principio del Trib. Torino 19 giugno 1989 cit. relativa al parafrangente della "Nuova Giulietta" è confermata in sede di impugnazione dai giudici d'appello (App. Torino 14 luglio 1994, Riv. dir. ind. 1995, II, 61), i quali ribadiscono che "è autonomamente brevettabile, in generale, trattandosi di un prodotto industriale, una singola parte staccata della carrozzeria di una autovettura (cosiddetto body panel), anche quando essa sia acquisita dal design di un'automobile di serie commercializzata" (nella specie la Corte torinese, disattendendo il parere del consulente tecnico, ha dichiarato la nullità di quel brevetto, poiché la soluzione rivendicata risultava sprovvista del requisito della novità estetica e quindi della originalità).

Analoga posizione assume il Tribunale di Milano (Trib. Milano, 10 marzo 1994, Riv. dir. ind. 1994, II, 92) che afferma: "Non appare contestabile l'astratta brevettabilità delle componenti di autoveicoli quali prodotti industriali (art. 5, l. mod.) aventi autonomo mercato, al di là della loro destinazione funzionale a costituire parte di un prodotto industriale più complesso".

La tesi che le singole parti staccate della carrozzeria di un'autovettura costituiscono "prodotti industriali" suscettibili di brevettazione come modelli ornamentali è ribadita da Trib. Milano, 8 maggio 1995 (Riv. dir. ind. 1995, II, 395), in chiusura del "caso Renault" di cui si è già detto a proposito dell'intervento del 5 ottobre 1988 della Corte di Giustizia CEE.

5) il "caso Golf"

Quasi contemporaneamente si è sviluppata la vicenda "Golf-Volkswagen" (nota in dottrina come

4) Thinking in the '90s in Italy

The affirmation of the principle by the Court of Turin 19 June 1989 cit. regarding the mudguard of the "Nuova Giulietta" was confirmed at the moment of appeal by the appeal judges (App. Turin 14 July 1994, Riv. Dir. Ind. 1995, II, 61) who reaffirmed that "a single detached part of the bodywork of a vehicle (so-called body-panel) may, in general, being an industrial product, be separately covered by patent even when it is part of the design of a commercialised production vehicle" (in the case in point the Turin court, rejecting the opinion of the technical expert, declared such patent as null, because the claimed made proved lacking in the requisite of aesthetic novelty and therefore in originality).

The Court of Milan took a similar position (Court of Milan 10 March 1994, Riv. Dir. Ind. 1994, II, 92) which states: "The abstract possibility of patenting the components of motor vehicles as industrial products does not appear questionable (art. 5 model law) given that they have an independent market, apart from their functional destination to constitute part of more complex industrial product".

The theory that the single detachable parts of the bodywork of a vehicle constitute "industrial products" open to patenting as ornamental models is reaffirmed by the Court of Milan 8 May 1995 (Riv. Dir. Ind. 1995, II, 395) in closing the "Renault case" which has already been mentioned with regard to the intervention on 5 October 1988 by the EC Court of Justice.

5) The "Golf case"

Almost at the same time the "Golf-Volkswagen" case (known in jurisprudence as the "Hella/Aric" case, a sort of leading case) was going on, having proceeded through all the levels of justice and enabling the



comme des modèles ornementaux est réaffirmée par le Trib. Milan 8 mai 1995 (Riv. dir. ind. 1995, II, 395) en clôture du “cas Renault” dont on a déjà dit à propos de l’intervention du 5 octobre 1988 de la Cour de Justice CE.

5) Le “cas GOLF”

Presque simultanément s’est développée la question “Golf-Volkswagen” (connue en doctrine sous le nom de “cas Hella/Aric”, une sorte de leading case) qui est passé par tous les degrés de justice et a permis à la Cour de Cassation d’intervenir avec la sentence n. 6644 de 1996.

Le juge de premier degré (Trib. Turin 21 avril 1990, Riv. dir. ind. 1993, II, 13) avec décision analogue à celle du 19 juin 1989 (citée), réaffirmait le principe de la possibilité de breveter en général, en fonction de l’art. 5. 1. mod. d’un groupe optique utilisé pour les automobiles de série “Golf”, tout en niant concrètement la validité de ce brevet pour la carence de la condition requise de la nouveauté (cette forme esthétique et ornementale résultait en effet anticipée par d’autres groupes optiques utilisés depuis longtemps sur le marché). En phase de grief (App. Turin 18 janvier 1993, Giust. civ. 1994, I, 2343) les juges de la Cour d’appel confirmaient la déclaration de nullité du brevet avec la motivation différente du défaut des conditions requises par la loi; ils affirmaient en effet que la législation nationale en matière de brevets pour des modèles ornementaux n’admet pas la possibilité de breveter une seule partie séparée de la carrosserie d’automobile, quand elle fait partie du design d’une automobile de série. La synthèse de la Cour turinoise est la suivante: le groupe optique est une partie non brevetable de façon autonome, soit à cause de la carence du caractère industriel (on lit comme motivation: “avoir

“caso Hella/Aric”, una sorta di leading case), che ha percorso tutti i gradi del giudizio ed ha consentito alla Corte di Cassazione di intervenire con la sentenza n.6644 del 1996.

Il giudice di primo grado (Trib. Torino, 21 aprile 1990, Riv. dir. ind 1993, II, 13) con decisione analoga a quella del 19 giugno 1989 (citata) riaffermava il principio della brevettabilità in generale, in base all’art. 5, l. mod. di un gruppo ottico utilizzato per le autovetture di serie “Golf”, pur negando in concreto la validità di quel brevetto per la carenza del requisito della novità (quella forma estetica e ornamentale risultava infatti anticipata da altri gruppi ottici in uso da tempo sul mercato).

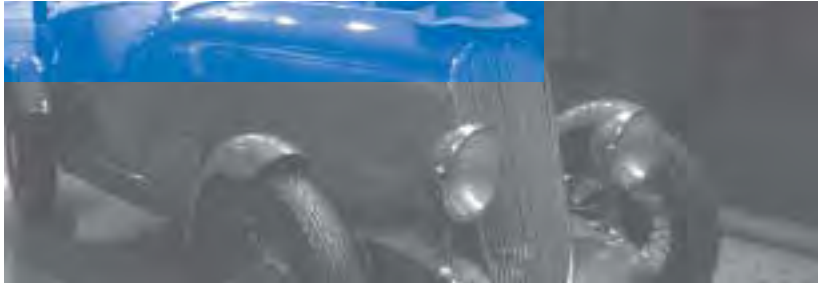
In sede di gravame (App.Torino, 18 gennaio 1993, Giust. civ. 1994, I, 2343) i giudici d’appello confermavano la dichiarazione di nullità del brevetto con la diversa motivazione del difetto dei requisiti di legge; affermavano infatti che la legislazione nazionale in materia di brevetti per modelli ornamentali non ammette la brevettabilità di una singola parte separata della carrozzeria di un’autovettura, quando essa sia acquisita al design di un’autovettura di serie. La sintesi della Corte torinese è la seguente: il gruppo ottico è una parte non autonomamente brevettabile, sia per la carenza del requisito di industrialità (si legge in motivazione: “l’aver ritenuto prodotto industriale il ricambio appare una forzatura interpretativa”), sia per l’esaurimento della brevetazione nella linea del modello. È da segnalare che nella motivazione di detta sentenza viene utilizzata come tesi di confronto un argomento esposto dalla dottrina (ZORZI, Il mercato dei pezzi di ricambio, Contr. e impr, 1987, 195): “In realtà la brevetazione dei modelli e disegni ornamentali è da considerarsi un abile tentativo dei produttori di auto di aggirare l’ostacolo alla loro

Court of Appeal to intervene with a sentence no.6644 in 1996.

The first instance judge (Court of Turin 21 April 1990, Riv. Dir. Ind. 1993, II, 13) in a decision in line with that of 19 June 1989 (mentioned) reaffirmed the principle of the possibility of patenting in general, on the basis of art.5 model law of a headlamp insert used for the production vehicle “Golf”, while denying in practical terms the validity of that patent in view of the lack of the novelty requisite (that aesthetic or ornamental form in fact resulted as anticipated by other headlamp inserts in use for some time on the market).

At the appeal stage (App. Turin 18 January 1993, Giust.civ.1994, I, 2343), the appeal judges confirmed the declaration of nullity of the patent on the different grounds of lack of the legal requisites; they affirmed in fact that national legislation regarding patents for ornamental models does not admit the patenting of a single, separate part of the bodywork of an automobile when it is part of the design of a production vehicle.

The reasoning of the Turin court in brief is as follows: the headlamp insert is a part which may not be independently patented, both on account of its lack of the requisite of being an industrial product (one reads in the argumentation: “the recognition of the spare part as an industrial product appears a stretching of the interpretation”), and on account of the patent having already been taken out for the line of the model. It is worth noting that in the motivation of such sentence an argument put forward in jurisprudence (ZORZI, Il mercato dei pezzi di ricambio, Contr. E impr. 1987,195) is used for the sake of comparison: “In actual fact the patenting of ornamental designs and models should be considered an able attempt by car manufacturers to



jugé produit industriel la pièce de rechange apparaît comme un forçage d'interprétation" soit à cause de l'épuisement d'attribution de brevets dans la ligne du modèle. Il faut signaler que dans la motivation de cette sentence est utilisée comme thèse d'appui un sujet exposé par la doctrine (ZORZI, Le marché des pièces de rechange, Contr. et impr. 1987, 195): "En réalité l'attribution de brevet aux modèles et dessins ornementaux doit être considérée une habile tentative des producteurs automobiles de contourner l'obstacle à leur demande de monopole vu la bataille désormais perdue d'empêcher la production de pièces de rechange de la part de producteurs tiers, sous le profil de la concurrence déloyale et de l'imitation servile".

6) Nouveautés au cours des deux années 1994-1995, veille de l'intervention de la Cassation

Au cours des deux années 1994-1995 interviennent quelques nouveautés qui pour des raisons de place ne peuvent pas être analysées de façon complète.

A) Une intervention du Garant anti-trust du 23 août 1994 (avis-indication au Parlement, édité en Riv. dir. ind. 1994, II, 364).

B) Une sentence du Tribunal de Turin du 19 mai 1995 (Giur. it. 1995, I, 2, 604), connue comme "sentence Vercellone", confirmée en appel par App. Turin 16 janvier 1998 (Dir. ind. 1998, n. 3, 189) relative à 12 brevets obtenus par FIAT suite à un grand nombre de demandes présentées presque "en rafale" pour protéger diverses parties de la carrosserie d'automobiles de série (capot moteur, ailes, hayon arrière, traverse arrière et avant, pare-chocs, grille pour radiateur, portes latérales; et également miroir rétroviseur) qui contient une re-visitation critique de la théorie précédente du même Tribunal. La clé de voûte de la motivation est la suivante: dans le

richiesta di monopolio data dalla ormai persa battaglia di inibire la produzione di pezzi di ricambio da parte di terzi produttori, sotto il profilo della concorrenza sleale e della imitazione servile".

6) Novità nel biennio 1994-95, vigilia dell'intervento della Cassazione

Nel biennio 1994-95 intervengono alcune novità che ragioni di spazio non consentono di analizzare in modo completo.

A) Un intervento del Garante anti-trust del 23 agosto 1994 (parere-segnalazione al Parlamento, edito in Riv. dir. ind. 1994, II, 364).

B) Una sentenza del Tribunale di Torino del 19 maggio 1995 (Giur.it. 1995, I, 2, 604), nota come "sentenza Vercellone", confermata in appello da App. Torino 16 gennaio 1998 (Dir. ind. 1998, n.3, 189) relativa a 12 brevetti ottenuti dalla FIAT a seguito di un gran numero di domande presentate quasi "a tappeto" per proteggere svariate parti della carrozzeria di autovetture di serie (cofano motore, parafanghi, portellone posteriore, traversa posteriore ed anteriore, paraurti, griglia per radiatore, porte laterali, e anche specchio retrovisore), che contiene una rivisitazione critica della teoria precedente dello stesso Tribunale.

La chiave di volta della motivazione è la seguente: nel dilemma fra brevettabilità o imbrevettabilità del body panel, in via generale occorre distinguere fra res compositae ex cohaerentibus, cioè parti destinate ad essere totalmente integrate nella forma complessiva esterna dell'autovettura (come parafanghi, porte, cofano e simili, tutte parti non brevettabili a priori) e res compositae ex distantibus, cioè parti interne o esterne non aventi la funzione di totale integrazione nel tutto, per le quali la brevettabilità sarebbe ammissibile (in via generale)

get round the obstacle to their monopoly request represented by the now doomed battle to prohibit the production of spare parts by third party manufacturers, as unfair competition and servile imitation".

6) Breakthroughs in the two year period 1994-95, the eve of intervention by the Supreme Court of Appeal.

In the two-year period 1994-95 several breakthroughs occurred which for reasons of space will not be analysed in full.

A) Intervention by the anti-trust authority on 23 August 1994 (comment-notification to Parliament, published in Riv. Dir. Ind. 1994, II, 364).

B) A sentence by the Court of Turin dated 19 May 1995 (Giur. It. 1995, I, 2, 604) known as the "Vercellone sentence", confirmed at the appeal stage by the Appeal court of Turin 16 January 1998 (Dir. Ind. 1998, no.3, 189) relative to 12 patents obtained by FIAT following a great number of applications presented almost "as a bombardment" to protect various parts of the bodywork of production vehicles (engine bonnet, mudguards, back hatch, back and front cross members, bumpers, radiator grills, side doors; and even rear-view mirrors) which contains an essential reinterpretation of the previous thinking of the same Court.

The keystone of the motivation is as follows: in the dilemma between the possibility or impossibility of patenting body panels in general it is important to distinguish between res compositae ex cohaerentibus, in other words parts destined to be totally integrated into the overall exterior form of the vehicle (such as mudguards, doors, bonnet and similar, all parts which may not be patented a priori) and res compositae ex distantibus, in other words

dilemme général entre possibilité de breveter et impossibilité de breveter du body-panel il faut distinguer entre res compositore ex cohaerentibus, c'est-à-dire des parties destinées à être totalement intégrées dans la forme globale externe de la voiture (comme pare-chocs, portes, capot, et similaires, toutes parties non brevetables a priori) et res compositae ex distantibus, c'est-à-dire parties internes ou externes n'ayant pas la fonction d'intégration totale dans le tout, pour lesquels la possibilité de breveter serait admissible (généralement) en présence des conditions requises par la loi. L'autorité de la décision est le nom de son rédacteur (président du collège) célèbre auteur d'œuvres fondamentales de droit industriel.

C) Une ultérieure sentence de la Cour d'Appel de Turin du 7 novembre 1995 (Dir. ind. 1996, 357) qui adopte la nouvelle "thèse Vercellone".

7) La première intervention de la Cassation (sentence n. 6644 de 1996)

En 1996 la Cour Suprême (Cass 24 juillet 1996, n. 6644) clôture définitivement le cas "Golf Volkswagen" - connu en doctrine comme "cas Hella/Aric", déjà analysé par le Trib. Turin 21 avril 1990 (cit.) et App. Turin 18 janvier 1993 - en niant a priori et par principe la possibilité de breveter des pièces de rechange de carrosserie (on rappelle qu'il s'agissait des phares arrière de la "Golf", c'est-à-dire les pièces séparées de la carrosserie d'automobiles ou body panel).

"Pour la validité d'un brevet pour modèle ornemental, ex. art. 2593 c.c. et art. 5 l. mod - affirme la S.C. - dont la finalité est celle de défendre et de récompenser une idée créatrice à travers la reconnaissance du droit à l'exploitation exclusive de la même idée, il faut que subsiste, en rapport à

in presenza dei requisiti di legge. L'autorevolezza della decisione è nel nome del suo estensore (presidente del collegio), noto autore di opere fondamentali di diritto industriale.

C) Un'ulteriore sentenza della Corte d'Appello di Torino del 7 novembre 1995 (Dir. ind. 1996, 357) che adotta la nuova "tesi Vercellone".

7) Il primo intervento della Cassazione (sentenza n. 6644 del 1996)

Nel 1996 la Suprema Corte (Cass. 24 luglio 1996, n. 6644) chiude definitivamente il caso "Golf - Volkswagen" - noto in dottrina come "caso Hella/Aric", già analizzato da Trib. Torino 21 aprile 1990 (cit.) e App. Torino 18 gennaio 1993 - negando a priori e in via di principio la brevettabilità dei pezzi di ricambio di carrozzeria (si ricorda che si trattava dei fari posteriori della "Golf"), cioè alle parti separate della carrozzeria di autovetture o body panel.

"Per la validità di un brevetto per modello ornamentale, ex. art. 2593 c.c. e art. 5 l. mod." - afferma la S.C. - la cui finalità è quella di difendere e premiare un'idea creativa attraverso il riconoscimento del diritto allo sfruttamento esclusivo dell'idea stessa, è necessaria la sussistenza, in capo all'oggetto, di un valore estetico, ovvero di un pregio estetico, che lo caratterizzi sotto tale profilo in modo autonomo, talché esso acquisisca un suo specifico valore di mercato". Prosegue la S.C.: "Ne consegue che deve negarsi la brevettabilità di un prodotto che costituisce parte integrale di un prodotto più complesso oggetto di autonomo brevetto quando la forma del primo è necessitata dal fatto di essere parte del secondo, atteso che non è consentita l'artificiosa frammentazione di una stessa idea stilistica sulla base della mera frammentabilità del corpus mechanicum nel quale essa si è

interior or exterior parts not having the role of being completely integrated in the whole, in which case patenting would be admissible (generally speaking) where the legal requisites persist. The authoritative nature of the decision is in the name of its drafter (the Presiding Judge of the Bench), famous author of fundamental works in industrial law.

C) A further sentence by the Court of Appeal of Turin on 7 November 1995 (Dir. Ind., 1996, 357) which adopts the new "Vercellone theory".

7) The first intervention by the Court of Cassation (sentence no. 6644 of 1996)

In 1996 the Supreme Court (Cass 24 July 1996, no. 6644) definitively closed the case "Golf-Volkswagen" - known in jurisprudence as "the Hella/Aric case", already analysed by the Court of Turin 21 April 1990 (cit.) and the Turin Appeal court 18 January 1993 - rejecting a priori and on principle the possibility of patenting spare part pieces of the bodywork (this case regarded the back lights of the "Golf"), that is the separate pieces of the bodywork of a vehicle or body panels.

"For the validity of a patent for an ornamental model, ex art. 2593 of the civil code and art. 5 of the model law - affirms the Supreme Court - the object of which is to defend and reward a creative idea through the recognition of the right to exclusive use of the same idea, the object must have an aesthetic value, that is an aesthetic worth, which characterises it independently in this sense, so that it acquires its own specific market value - the Supreme Court continues - It follows that the patenting of an object must be refused when it constitutes an integral part of a more complex product with its own patent when the form of the former is necessitated by the fact that it is part of the latter, given that the artificial



l'objet, une valeur esthétique, c'est-à-dire d'une qualité esthétique qui le caractérise sous ce profil de façon autonome, de façon à ce qu'il acquiert une valeur spécifique de marché". La S.C. poursuit par "Il en résulte qu'il faut nier la possibilité de breveter un produit qui constitue partie intégrante d'un produit plus complexe objet au brevet autonome quand la forme du premier est nécessaire du fait d'être partie du second, sachant que la fragmentation artificielle d'une même idée stylistique sur la base de la simple possibilité de fragmenter du corpus mechanicum dans lequel elle s'est réalisée, avec pour ultérieure conséquence que le titulaire (ou le titulaire de licence d'exploitation) du brevet relatif au produit complexe ne peut invoquer une (ultérieure) tutelle exclusive relativement à une partie du produit non caractérisé par une qualité esthétique autonome".

Les arguments de la sentence n. 6644 de 1996 de la S.C. sont substantiellement au nombre de quatre :

- a)** la carrosserie d'une automobile est le résultat d'une phase de projet dans lequel s'appliquent les techniques du c.d. "design industriel";
- b)** cette technique permet au marché des consommateurs d'identifier visuellement tout modèle spécifique;
- c)** par effet de cette technique les différentes parties de l'automobile de série n'ont pas une valeur esthétiques propre;
- d)** ces parties ne sont pas brevetables parce qu'il n'est pas permis de fragmenter de façon artificielle de l'idée stylistique unitaire au moyen de la simple fragmentation du modèle dans lequel cette idée s'est réalisée.

realizzata, con l'ulteriore conseguenza che il titolare (o il licenziatario) del brevetto relativo al prodotto complesso non può invocare una (ulteriore) tutela esclusiva relativamente ad una singola parte del prodotto stesso non caratterizzato da un autonomo pregio estetico".

Gli argomenti della sentenza n. 6644 del 1996 della S.C. sono sostanzialmente quattro:

- a)** la carrozzeria di un'autovettura è il risultato di una fase di progettazione nella quale si applicano le tecniche del c.d. design industriale;
- b)** tale tecnica consente al mercato dei consumatori di individuare visivamente ogni specifico modello;
- c)** per effetto di tale tecnica le diverse parti dell'automobile di serie non hanno un proprio autonomo valore estetico;
- d)** tali parti non sono brevettabili perché non deve essere consentita l'artificiosa frammentazione dell'idea stilistica unitaria mediante la mera frammentabilità del modello nel quale quell'idea si è realizzata.

8) Il "conflitto italo-francese" del 1998 e l'intervento della Corte di Giustizia CEE del 2000

La tesi di Cass. n. 6644 del 1996 anziché chiudere la querelle giudiziaria ha fatto emergere nuovi problemi a causa del contrasto con gli orientamenti consolidatisi in Francia e in Germania. Il dibattito, oltre ad acuirsi in dottrina, si trasferisce in sede comunitaria, dove sono emersi forti divergenze per una soluzione normativa di carattere unitario ed armonico (in forma di Direttiva o di Regolamento) che tenesse conto delle esigenze configgenti di tre poli economici: case automobilistiche, imprese indipendenti produttrici di ricambi, consumatori.

La prova degli interessi configgenti si concretizza nel

fragmentation of a single design idea on the basis of the mere possibility of fragmenting the corpus mechanicum which it takes the shape of is not admissible, with the further consequence that the holder (or licence-holder) of the patent relative to the complex product may not invoke (further) exclusive protection relative to a single part of the product itself not characterised by an autonomous aesthetic value".

There are basically four points to sentence no. 6644, 1996 by the Supreme Court:

- a)** the bodywork of a car is the result of a design phase in which so-called "industrial design" techniques are applied;
- b)** such techniques enable the consumer market to visually identify each specific model;
- c)** by effect of such technique the various parts of a production vehicle do not have their own autonomous aesthetic value;
- d)** such parts may not be patented because the artificial fragmentation of the single design idea by means of the mere fragmentation of the model in which the idea has taken shape must not be admitted.

8) The Italian-French conflict of 1998 and the intervention of the EC Court of Justice of 2000.

The theory of the Cass. no. 6644 in 1996 rather than concluding the legal actions caused new problems to emerge on account of the contrast with established thinking in France and Germany.

As well as becoming a more pointed debate in jurisprudence, the issue also shifted to the community authority where much divergence emerged with regard to a unitary and harmonised legislative solution (in the form of a Directive or Ruling) which bore in mind the conflicting needs of

8) Le “conflit italo-français” de 1998 et l’intervention de la Cour de Justice CE de 2000

Les thèses de Cass. n. 6644 de 1996 au lieu de clôture la querelle judiciaire a fait émerger de nouveaux problèmes à cause du contraste avec les orientations qui se sont consolidées en France et Allemagne. Le débat outre à s’aviver en doctrine se transfère en phase communautaire où sont apparues de fortes divergences pour une solution normative de caractère unitaire et harmonique (en forme de Directive ou de Règlement) qui tiennent compte des exigences marquantes de trois pôles économiques : constructeurs automobiles, entreprises indépendantes productrices de pièces de rechanges, consommateurs.

La preuve des intérêts marquants se concrétise en 1998 encore à Turin.

La Cour d’Appel piémontaise a été appelée à exécuter une sentence de la Cour d’Appel de Dijon du 12 janvier 1990 (déjà citée) par laquelle quelques “marchands de pièces de rechange indépendants” ayant siège en Italie avaient été condamnés en phase définitive à payer une somme d’argent en faveur du constructeur automobile française Renault pour des épisodes de contrefaçon de brevet relatifs, précisément, aux pièces de rechange d’automobile.

Après avoir nié, l’exequatur ex art. 31 de la Convention de Bruxelles de 1968, la Cour turinoise (App. Turin 16 janvier 1998, Dir. ind. 1998, 5) suite à l’opposition de la Soc. Française Regie Renault, a préféré citer à nouveau en justice auprès de la Cour de Justice CEE en proposant quelques questions d’interprétation. A partir de la teneur de l’arrêté il est évident que l’adhésion de juges turinois à la théorie de la Cassation (sentence n. 6644 de 1996) de la non possibilité de breveter par principe des pièces de rechange, élevée – selon l’imposition de la Cour

1998 ancora a Torino. La Corte d’Appello piemontese è stata chiamata a dare attuazione ad una sentenza della Corte d’Appello di Dijon del 12 gennaio 1990 (già citata) con la quale alcuni “ricambisti indipendenti” aventi sede in Italia erano stati condannati in via definitiva a pagare una somma di denaro in favore della causa automobilistica francese Renault per episodi di contraffazione brevettuale relativi, appunto, ai pezzi di ricambio di automobili. Dopo aver negato l’exequatur ex art. 31 della Convenzione di Bruxelles del 1968, la Corte torinese (App. Torino, 16 gennaio 1998, Dir. ind. 1998, 5), a seguito dell’opposizione della Soc. francese Regie Renault, ha preferito chiamare nuovamente in causa la Corte di Giustizia CEE proponendo alcuni quesiti interpretativi. Dal tenore dell’ordinanza è evidente l’adesione di giudici torinesi alla teoria della Cassazione (sentenza n. 6644 del 1996) della non brevettabilità in via di principio dei pezzi di ricambio, assunta – secondo l’impostazione della Corte torinese – al rango di disciplina di ordine pubblico interno e comunitario (si ricorda che l’art. 27, n.1 della Convenzione di Bruxelles del 1968 stabilisce che le decisioni rese in uno Stato contraente “non sono riconosciute [...] se il riconoscimento è contrario all’ordine pubblico dello Stato richiesto”). La risposta della Corte di Lussemburgo (Corte Giust. CEE, 11 maggio 2000, n. 38/98, Foro it., 2000, IV, 417) è negativa: “L’art. 27, n.1, della Convenzione di Bruxelles del 27 settembre 1968, concernente la competenza giurisdizionale e l’esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale deve essere interpretato nel senso che non può considerarsi contraria all’ordine pubblico una decisione, resa da un giudice di uno Stato contraente [nella specie, la Francia, N.d.A.] che riconosca l’esistenza di un diritto di privativa intellettuale su parti di carrozzeria di

three economic sectors: car manufacturers, independent manufacturers of spare parts, consumers.

The test of such conflicting interests was embodied in 1998 once again in Turin.

The Piedmontese Court of Appeal was called to enforce a sentence by the Court of Appeal of Dijon of 12 January 1990 (already mentioned) in which several “independent spare parts manufacturers” with registered offices in Italy had been definitively sentenced to pay a sum of money to the French car manufacturer Renault for episodes of patent infringement relative to the spare parts of cars. After having denied the exequatur ex art. 31 of the Brussels Convention of 1968, the Turin court (App. Turin 16 January 1998, Dir. Ind. 1998, 5), following the opposition of the French company Regie Renault, decided to summon the EEC Court of Justice once again to submit various interpretative questions. From the tone of the ordinance the Turin judges agree with the thinking of the Supreme Court of Appeal (sentence no. 6644 of 1996) on the impossibility of patenting spare parts on principle, is evident, adopted – according to the manner in which the Turin court set it out – as part of the category of regulation of public order internally and in the community (remember that art. 27, no. 1 of the Brussels Convention of 1968 establishes that the decisions made in a contracting State “are not recognised [...] if such recognition is contrary to the public order of the requested State”).

The reply of the Luxembourg Court (EC Court of Justice 11 May 2000, no. 38/98, Foro It., 2000, IV, 417) was negative: “Art. 27, no. 1 of the Brussels Convention of 27 September 1968, concerning the jurisdictional competence and execution of decisions of a civil and commercial nature must be interpreted

turinoise – au rang de discipline d'ordre public interne et communautaire (on rappelle que l'art. 27, n.1 de la Convention de Bruxelles de 1968 établit que les décisions rendues dans un Etat contractant "ne sont pas reconnues [...] si la reconnaissance est contraire à l'ordre public de l'Etat demandé"). La réponse de la Cour du Luxembourg (Cour Just. CE, 11 mai 2000, n. 38/98, Foro it. 2000. IV, 417) est négative: "L'art. 27, n. 1, de la convention de Bruxelles du 27 septembre 1968, concernant la compétence juridictionnelle et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale doit être interprété en ce sens qu'on ne peut pas considérer contraire à l'ordre public, une décision, rendue par un juge d'un Etat contractant [dans le cas en question, la France, N.d.A.], qui reconnaît l'existence d'un droit intellectuel d'exploitation exclusive sur des parties de carrosserie d'automobiles et qui confère au titre de ce droit une protection apte à lui permettre d'interdire à des tiers, c'est-à-dire à des opérateurs économiques établis dans un autre Etat contractant [dans le cas en question, l'Italie, N.d.A.], la fabrication, la vente, le transit, l'importation ou l'exportation dans cet Etat des dites parties de carrosserie".

9) Autres interventions de la jurisprudence en la matière (années 1996-1998)

Au cours des deux années 1996-98 on enregistre d'autres interventions des juges en la matière, pas toujours conformes à la thèse de la Cassation. On signale, entre autres :

- App. Milan 11 octobre 1996 (Dir. ind. 1997, 658), appelée à juger sur le caractère licite ou non de l'utilisation de la part d'un "marchand de pièces de rechange indépendant" de la marque du producteur du véhicule apposé sur ce dernier;

autoveicoli e che conferisca al titolare di tale diritto una protezione atta a consentirgli di vietare a terzi, ossia ad operatori economici stabiliti in un altro Stato contraente [nella specie, l'Italia, N.d.A.], la fabbricazione, la vendita, il transit, l'importazione o l'esportazione in tale Stato delle dette parti di carrozzeria".

9) Altri interventi della giurisprudenza di merito (anni 1996-1998)

Nel biennio 1996-98 si registrano altri interventi dei giudici di merito, non sempre conformi alla tesi della Cassazione.

Si segnalano, fra gli altri:

- App. Milano 11 ottobre 1996 (Dir. ind. 1997, 658), chiamata a giudicare sulla liceità o meno dell'utilizzazione da parte di un "ricambista indipendente" del marchio del produttore del veicolo apposto sulla "mascherina" dello stesso;
- App. Torino 16 gennaio 1998 (Dir. ind. 1998, n. 3, 189), in sede di impugnazione della sentenza Trib. Torino, 19 maggio 1995 (c.d. "sentenza Vercellone"), confermata nella parte in cui la stessa negava la brevettabilità di quei pezzi destinati ad essere incorporati nell'insieme della autovettura (per esempio, griglia, paraurti, gruppo ottico).

10) Il secondo intervento della Cassazione (sentenza n. 60 del 2001)

Importanza decisiva riveste la sentenza n. 60 del 2001 della Cassazione pronunciata nella controversia fra la Fiat e il CICRA in tema di specchietto retrovisore (Cass. 3 gennaio 2001, n.60), in chiusura della vicenda processuale iniziata con la nota "sentenza Vercellone".

Questo è il principio affermato dalla Cassazione: "La brevettabilità di un modello ornamentale è

in the sense that a decision made by a judge of a contracting State [in the case in point, France, - author's note], which recognises the existence of an intellectual exclusive right on parts of the bodywork of cars and which confers on the holder of such right protection aimed at enabling him or her to prohibit others, that is economic agents established in another contracting State [in the case in point, Italy, - author's note], the manufacture, sale, transit, importation or exportation in such State of the said pieces of bodywork may not be considered contrary to the public order".

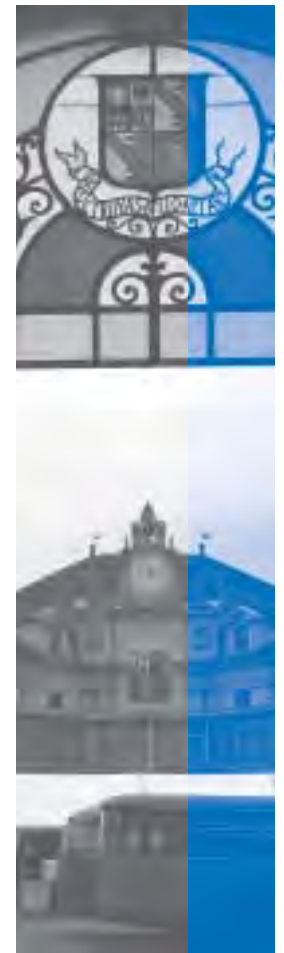
9) Other interventions having substantive jurisdiction (1996-1998)

In the two-year period 1996-1998 other intervention by judges of the substance of the case, not always conforming to the thinking of the Cassation occurred. Among others:

- App. Milan 11 October 1996 (Dir.ind. 1997, 658) called to pronounce judgement on the lawfulness or not of the use by an "independent spare parts producer" of the trademark of the car manufacturer located on the "grill" of the same;
- App. Turin 16 January 1998 (Dir. Ind. 1998, no. 3, 189) at the moment of appeal against the sentence of the Court of Turin 19 May 1995 (so-called "Vercellone sentence"), confirmed in the part in which the same denied the possibility of patenting those parts destined to be incorporated in the aggregate of the car (such as the grill, bumpers, headlamp insert).

10) The second intervention by the Court of Cassation (sentence no. 60 dated 2001)

Sentence no. 60 in 2001 by the Court of Cassation is of particular significance in the dispute between FIAT and the CICRA regarding a rear-view mirror (Cass. 3



• App. Turin 16 janvier 1998 (Dir. ind. 1998, n. 3, 189), en phase de recours de la sentence Trib. Turin 19 mai 1995 (c.d. “sentence Vercellone”), confirmée dans la partie dans laquelle celle-ci niait la possibilité de breveter les pièces destinées à être incorporées dans l’ensemble de l’automobile (par exemple, grille, pare-chocs, groupe optique).

10) La seconde intervention de la Cassation (sentence n. 60 de 2001)

La sentence n. 60 de 2001 de la Cassation revêt une importance décisive, elle est prononcée dans la controverse entre Fiat et le CICRA en thème de miroir rétroviseur (Cass. 3 janvier 2001, n. 60), en clôture de la question judiciaire commencée par la célèbre “sentence Vercellone”.

Voici le principe affirmé par la Cassation :

“La possibilité de breveter un modèle ornemental est subordonnée à la reconnaissance d’une valeur particulière de celui-ci, c’est-à-dire d’une qualité esthétique particulière, de façon à le caractériser, sous ce profil, de façon autonome, et de lui faire acquérir, par conséquent, une valeur de marché spécifique. On doit par conséquent nier la possibilité de breveter un produit qui constitue partie d’un produit plus complexe, objet de brevet autonome, quand la forme du premier est nécessaire du fait d’être partie du second, sachant que la fragmentation artificielle d’une même idée stylistique sur la base de la simple fragmentation du corpus mechanicum dans lequel elle s’est réalisée, avec pour ultérieure conséquence que le titulaire (ou le titulaire de licence d’exploitation) du brevet relatif au produit complexe ne peut invoquer une (ultérieure) tutelle exclusive relativement à une partie du produit non caractérisé par une qualité esthétique autonome”.

Le principe est enrichi par deux corollaires :

subordinata al riconoscimento di un suo peculiare valore, ovvero di un suo particolare pregio estetico, tali da caratterizzarlo, sotto tale profilo, in modo autonomo, e da fargli acquisire, conseguentemente, un suo specifico valore di mercato. Deve, pertanto, negarsi la brevettabilità di un prodotto che costituisca parte di un prodotto più complesso, oggetto di autonomo brevetto, quando la forma del primo risulti necessitata dal fatto di essere parte del secondo, atteso che non è consentita l’artificiosa frammentazione di una stessa idea stilistica sulla base della mera frammentarietà del corpus mechanicum nel quale essa si è realizzata, con l’ulteriore conseguenza che il titolare (o il licenziatario) del brevetto relativo al prodotto complesso non può invocare una (ulteriore) tutela esclusiva relativamente ad una singola parte del prodotto stesso non caratterizzato da un autonomo pregio estetico”.

Il principio è arricchito da due corollari:

a) la parte componente (nella specie, specchietto retrovisore) della carrozzeria di un’autovettura, in quanto frutto di una ricerca estetica connessa all’industrialità del prodotto che essa va a comporre, non è suscettibile di protezione frazionata alla stregua di modello ornamentale;

b) affinché un pezzo di ricambio possa ritenersi dotato di autonomia giuridica sotto il profilo della sua tutela brevettuale come modello ornamentale, occorre che abbia una esplicita funzione di pezzo di ricambio universale, interno o esterno alla carrozzeria, così da proporsi per un novero indefinito di autovetture.

Le due sentenze della S.C. (n. 6644 del 1996 e n. 60 del 2001), redatte dallo stesso estensore (il consigliere Berruti) sembrano avere chiuso la querelle, almeno in Italia.

SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY

Mario Barbuto, IT - Président du Tribunal de Turin

January 2001, no.60), at the conclusion of the proceedings begun with the famous “Vercellone sentence”.

This is the principle affirmed by the Court of Cassation:

“The possibility of patenting an ornamental model is conditional to the recognition of its intrinsic value, or of its specific aesthetic worth, such as to characterise it in such sense, and to make it acquire, as a consequence, its own specific market value. So it follows that the patenting of an object must be refused when it constitutes an integral part of a more complex product with its own patent when the form of the first is necessitated by the fact that it is part of the latter, given that the artificial fragmentation of a single design idea on the basis of the mere possibility of fragmenting the corpus mechanicum which it has taken the form of is not admissible with the further consequence that the holder (or licence-holder) of the patent relative to the complex product may not invoke (further) exclusive protection relative to a single part of the product itself not characterised by an autonomous aesthetic value”.

The principle is added to by two corollaries:

a) the component part (in the case in point the rear-view mirror) of the bodywork of a vehicle, inasmuch as the result of an aesthetic quest associated with the industrial nature of the product which it goes to make up, is not entitled to fragmented protection in the same way as an ornamental model;

b) in order for a spare part to enjoy legal autonomy from the point of view of its protection by patent as an ornamental model, it must have an explicit function as a universal spare part, internal or external to the bodywork, so as to be fit for use on an indefinite number of vehicles.

The two sentences by the Supreme Court (no. 6644 in



a) la partie qui compose (dans le cas particulier, miroir rétroviseur) la carrosserie d'une automobile, car le fruit d'une recherche esthétique liée au caractère industriel du produit qu'elle va composer, n'est pas susceptible de protection fractionnée à la manière de modèle ornemental.

b) Afin qu'une pièce de rechange puisse être considérée dotée d'autonomie juridique sous le profil de sa tutelle de brevet comme modèle ornemental, il faut qu'il ait une fonction explicite de pièce de rechange universelle, interne ou externe à la carrosserie, de façon à se proposer pour un nombre indéfini d'automobiles.

Les deux sentences de la S.C. (n. 6644 de 1996 et n.60 de 2001), rédigées par le même rédacteur (le conseiller Berruti) semblent avoir conclu la querelle au moins en Italie.

11) La Directive n.98/71/CE et le d.l. n.95/2001 de reconnaissance

Il faut souligner que la S.C. a prononcé la sentence n.60 du 3 janvier 2001 à l'époque où la teneur des normes en vigueur (art. 2593 c.c., art. 5, 1. mod) était différente de celle actuelle, parce que le changement s'est produit peu de mois après, à compter du 19 avril 2002, par le d.l. n. 95 de 2001 par effet de reconnaissance de la directive n.98/71/CE du 13 octobre 1998 (déjà connue par les juges de la Cassation qui y dédiaient un bref aperçu).

A la fin des années 90, plusieurs parties souhaitaient une discipline communautaire qui soit en harmonie pour tous les pays de l'Union Européenne, en forme ou de Directive ou de Règlement (cfr. Le débat doctrinal à plusieurs voix in Contr. et Impr. Eur. 1998, 39-205) tout en appréhendant (je cite mon article Design automobile et body panel. Le point sur la possibilité de breveter des pièces de rechange de la

11) La Direttiva n. 98/71/CEE e il d.lgs. n. 95/2001 di recepimento

È da sottolineare che la S.C. ha pronunciato la sentenza n.60 del 3 gennaio 2001 in epoca in cui il tenore delle norme vigenti (art. 2593 c.c., art. 5, l. mod.) era diverso da quello attuale, perché il mutamento è avvenuto pochi mesi dopo, a decorrere dal 19 aprile 2001, con il d. lgs. n. 95 del 2001 per effetto del recepimento della Direttiva n. 98/71/CEE del 13 ottobre 1998 (già conosciuta dai giudici della Cassazione che vi dedicano un breve cenno).

Sul finire degli anni Novanta, da più parti si auspicava una disciplina comunitaria che fosse armonica per tutti i paesi dell'Unione Europea, in forma o di Direttiva o di Regolamento (cfr. il dibattito dottrinale a più voci in Contr. e Impr. Eur. 1998, 39-205) pur paventandosi (cito il mio articolo Design automobilistico e body panel.

Il punto sulla brevettabilità dei pezzi di ricambio della carrozzeria automobilistica, Impresa 1997, 226) una probabile soluzione di compromesso (per esempio, una protezione di durata brevissima, inferiore ai quindici anni).

L'auspicio si è concretato con la Direttiva 98/71/CEE del 13 ottobre 1998 sulla protezione giuridica dei disegni e dei modelli, che non ha affatto composto il conflitto fra alcuni Stati membri, ma lo ha semplicemente accantonato, rinviando la soluzione. Infatti il "Considerando n. 19" della direttiva ha disposto una moratoria di tre anni dalla data di attuazione della direttiva prima di analizzare le "conseguenze mercantili delle attuali disposizioni comunitarie", con riserva di intervenire entro l'anno successivo per eventuali modifiche, mentre l'art. 14, in relazione ai modelli e disegni relativi ad un "componente utilizzato per la riparazione di un prodotto complesso al fine di ripristinare l'aspetto

1996 and no. 60 in 2001), drafted by the same person (the councillor Berruti) seem to have concluded the proceedings, at least in Italy.

11) The Directive no. 98/71/EC and the Legislative Decree no. 95/2001 assimilating it

It is worth emphasising that the Supreme Court emitted sentence no. 60 dated 3 January 2001 in a period when the tone of the current legislation (art. 2593 of the civil code, art.5 model law) was different from now, because the change took place several months later, starting from 19 April 2001, with the legislative decree no.95 dated 2001, by effect of the assimilation of directive no. 98/71/EC dated 13 October 1998 (already known to the judges of the Court of Cassation who make a brief mention of it). Towards the end of the '90s, there were hopes from various sources for a community law harmonising regulations for all the countries in the European Union, in the form of a Directive or a Regulation (see the debate in jurisprudence under various entries in Contr. e Impr. Eur. 1998, 39-205) despite fearing (see my article Design automobilistico e body panel. Il punto sulla brevettabilità dei pezzi di ricambi della carrozzeria automobilistico, Impresa 1997,226) a probable compromise solution (for example, a protection of brief duration, less than fifteen years). The hopes became reality in the Directive 98/71/EEC 13 October 1998 on the legal protection of designs and models, which did not however resolve the conflict between some member States, merely setting it aside and postponing a solution.

In fact the Recital no. 19 of the directive ordered a moratorium of three years from the date of actuation of the directive before analysing the "commercial consequences of the current community legislation" reserving the right to intervene within the following

carrosserie automobile, Impresa 1997, 226) une probable solution de compromis (par exemple, un protection de très brève durée, inférieure à 15 ans). L'augure s'est concrétisé par la Directive 98/71/CEE du 13 octobre 1998 sur la protection juridique des dessins et des modèles, qui n'a pas du tout résolu le conflit entre certains états membres, mais l'a tout simplement laissé de côté, en renvoyant à plus tard la solution. En effet il "Considerando n. 19" de la directive a disposé un moratoire de trois ans, à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive avant d'analyser les "conséquences mercantiles des actuelles dispositions communautaires", avec réserve d'intervenir d'ici l'année suivante pour d'éventuelles modifications, tandis que l'article 14, en relation aux modèles et des dessins relatifs à un "composant utilisé pour la réparation d'un produit complexe afin d'en rétablir l'aspect original", établi – en phase transitoire – et jusqu'au moment où la directive n. 98/71/CE ne sera pas modifiée – que les états membres :

a) maintiennent en vigueur leurs actuelles dispositions juridiques concernant l'usage du dessin ou modèle protégé;

b) introduisent des modifications à leurs actuelles dispositions juridiques, seulement dans l'objectif de libéraliser le marché de ces "composants".

La directive a été reçue en Italie par le d.l. 2 février 2001 n. 95 qui a modifié le r.d. 25 août 1940 n. 1411 (l. mod), en introduisant pour les "modèles ornementaux" (qui maintenant s'appellent simplement "modèles") le régime de l'enregistrement et non plus du brevet, uniquement si "ils ont neufs et ont un caractère individuel". Significatif du point de vue pratique est l'art. 9, alinéa 2, 1. mod (nouveau texte) sur la durée de la protection: cinq ans, prorogables pendant une ou

originario", stabilisce – in via transitoria e fino al momento in cui la Direttiva n.98/71/CEE non sarà modificata – che gli Stati membri:

a) mantengano in vigore le loro attuali disposizioni giuridiche riguardanti l'uso del disegno o modello protetto;

b) introducano modifiche alle loro attuali disposizioni giuridiche solo con l'obiettivo di liberalizzare il mercato di tali "componenti".

La Direttiva è stata recepita in Italia con d.lgs. 2 febbraio 2001 n. 95 che ha modificato il r.d. 25 agosto 1940 n.1411 (l. mod.), introducendo per i "modelli ornamentali" (che ora si chiamano semplicemente "modelli") il regime della registrazione e non più del brevetto, solo se "siano nuovi e abbiano carattere individuale".

Rilevante dal punto di vista pratico è l'art. 9, comma 2, l. mod (nuovo testo) sulla durata della protezione: cinque anni, prorogabili per uno o più periodi fino ad un massimo di venticinque anni, a decorrere dalla data di presentazione della domanda.

Ancora più rilevanti le norme transitorie contenute negli artt. 24-27, uno dei quali (art.27) riservato in modo inequivocabile alla materia del body panel. Nel contempo, come per la materia dei marchi, in sede europea è stato emanato il Regolamento CEE n. 6/2002 del 12 dicembre 2001 su "disegni e modelli comunitari", nel quale il fenomeno body panel trova una sua regolamentazione con l'art. 4, comma 2, e l'art. 8, comma 2, in armonia con i "considerando" n.12, 13, 14.

12) L'atteggiamento della dottrina

All'inizio del 2000, nonostante le novità sopra citate, il dibattito sulla brevettabilità dei pezzi di ricambio di carrozzeria appare in Italia ben lontano da una conclusione univoca.

year for any modifications, while art. 14, in relation to models and designs regarding a "component utilised for the repair of a complex product so as to restore its original appearance", establishes – temporarily and until the Directive no. 98/71/EC is modified – that the member States:

a) maintain the current legal dispositions in force regarding the use of protected models or designs;

b) introduce modifications to their current legal dispositions with the sole aim of liberalising the market for such "components".

The Directive was assimilated in Italy by the legislative decree 2 February 2001, no. 95 which modified the royal decree 25 August 1940 no. 1411 (model law), introducing for "ornamental models" (now called simply "models") the system of registration and no longer the patent, only if "they are new and have an individual character".

From a practical point of view, art. 9, sub-paragraph 2 of the model law (new text) is relevant as regards the duration of protection: five years, which may be extended for one or more periods up to a maximum of twenty-five years, starting from the date of filing the application. Even more relevant are the temporary regulations contained in articles 24-27, one of which (art. 27) unquestionably referring to the body panel issue.

In the meantime, as with the question of trademarks, the EC Regulation no. 6/2002 dated 12 December 2001 was emanated at a European level on "community designs and models", and in which the body panel phenomenon is regulated by art. 4, sub-paragraph 2 and art. 8 sub-paragraph 2, in harmony with the "Recitals" no. s 12,13 and 14.



plusieurs périodes jusqu'à un maximum de vingt-cinq ans, à compter de la date de présentation de la demande.

Encore plus significatives sont les normes transitoires contenues dans les art. 24-27, un desquels (art. 27) réservé de façon non ambigu à la matière des body panel.

En même temps, comme pour la matière des marques, en Europe a été émané le Règlement CE n. 6/2002 du 12 décembre 2001 sur "dessins et modèles communautaires" dans lequel le phénomène body panel trouve sa réglementation avec l'art. 4, alinéa 2, et l'art. 8, alinéa 2, en harmonie avec les "considerando" n. 12,13,14.

12) Le comportement de la doctrine

Au début de l'année 2000, malgré les nouveautés susmentionnées, le débat sur la possibilité de breveter les pièces de rechange de carrosserie apparaît en Italie bien loin d'une conclusion univoque. DI CATALDO (Les brevets pour invention et pour modèle, Commentaire direct de P.SCHLESINGER, Milan, 2000, 251, volume édité avant la sentence n. 60 de l'année 2001) ainsi résume le débat: "la jurisprudence s'est montrée incapable d'assumer une position unitaire, et aussi la doctrine est divisée". Après une brève synthèse des argumentations des "favorables et contraires", Di Cataldo observe: "Il me semble (...) qu'on ne peut contester la possibilité abstraite de breveter des pièces de rechange"; il souligne que "cette affirmation apparaît même escomptée pour ces pièces (comme, aujourd'hui, un grand nombre de miroirs rétroviseurs extérieurs) qui présentent une valence esthétique autonome, une individualité spécifique, une capacité d'attirer l'œil du public indépendamment de l'image du produit global (auto)

DI CATALDO (I brevetti per invenzione e per modello, Commentario diretto da P. SCHLESINGER, Milan 2000, 251, volume edito prima della sentenza n. 60 del 2001) così riassume il dibattito: "La giurisprudenza si è mostrata incapace di assumere una posizione unitaria, ed anche la dottrina è divisa". Dopo una breve sintesi delle argomentazioni dei "favorevoli e contrari", Di Cataldo osserva: "Mi sembra (...) che non si possa contestare la astratta brevettabilità dei pezzi di ricambio"; sottolinea che "questa affermazione appare addirittura scontata per quei pezzi (come, oggi, molti specchietti retrovisori esterni) che presentino una autonoma valenza estetica, una specifica individualità, una capacità di attrarre l'occhio del pubblico a prescindere dall'immagine del prodotto complesso (auto) in cui si inseriscono". Aggiunge poi: "Più delicata è la situazione dei pezzi che non sono in sé autonomamente apprezzabili sul piano estetico, ma contribuiscono a determinare la gradevolezza estetica del prodotto complesso in cui si inseriscono, sono cioè capaci di contribuire in termini significativi a determinare l'aspetto complessivo del prodotto finito (si pensi, oggi, ai gruppi ottici, ai paraurti, le cui modifiche spesso le sole appariscenti in sede di restyling di auto, possono spesso da sole costruire l'immagine del nuovo modello). A me pare che anche questa seconda serie di pezzi possa accedere al brevetto, non sussistendo ragioni convincenti per discriminarle rispetto alle precedenti, né sul piano logico-giuridico, né sul piano degli interessi"; e conclude che "rimarrebbero esclusi dalla brevettabilità solo quei pezzi che non presentino nessuna valenza estetica".²

12) The reaction of jurisprudence

At the beginning of 2000, despite the breakthroughs mentioned above, the debate on the possibility of patenting spare parts of bodywork still appeared far from being over in Italy.

DI CATALDO (I brevetti per invenzione e per modello, Commentario directed by P. SCHLESINGER, Milan, 2000, 251, a text published before sentence no. 60 in 2001) summarised the debate as follows: "Case-law has shown itself incapable of assuming a unitary position, and even jurisprudence is divided". After a brief summary of the arguments "for and against", Di Cataldo observes: "It appears to me (...) that the possibility of patenting spare parts may not be disputed in the abstract"; he underlines that "this affirmation appears automatic however for those pieces (such as today many rear-view mirrors) presenting an autonomous aesthetic worth, a specific individuality, an ability to draw the public's eye, aside from the image of the complex product (car) which they are part of". He then adds: "A more delicate issue is that which regards the parts which are not in themselves autonomously appreciable at an aesthetic level, but which contribute to determining the aesthetic appeal of the complex product which they are part of, in other words capable of contributing in significant terms to determining the overall appearance of the complex product (one thinks today of headlamp inserts or bumpers, changes to which are often the only apparent modifications introduced in the restyling of the car and which can, alone, create the image of the new model). In my opinion this second series of parts too may accede to the patent, no convincing reasons exist for their discrimination with respect to the first group, either from a logical-legal point of view, or from the point of view of interests"; and he concludes that "only those parts which have no

dans lesquels elles sont insérées” Il ajoute ensuite: “plus délicate est la situation des pièces qui ne sont pas en soit appréciables de façon autonome du point de vue esthétique, mais contribuent à déterminer l’attrait esthétique du produit global dans lequel elles sont insérées, c’est-à-dire capables de contribuer en termes significatifs à déterminer l’aspect global du produit fini (pensons aujourd’hui, aux groupes optiques, aux ailes, dont les modifications souvent les seules apparentes en phase de restyling d’auto, peuvent souvent seul construire l’image du nouveau modèle). Il me semble que cette seconde série de pièces aussi peut accéder au brevet, ne subsistant pas de raisons convaincantes pour les discriminer par rapport aux précédentes, ni sur le plan logico-juridique, ni sur le plan des intérêts”; et conclut que “resteraient exclues de la possibilité de breveter uniquement les pièces qui ne présentent aucune valeur esthétique”.²

13) D.l. n° 95 du 2001 : orientations de la jurisprudence

Le d.l. 2 février 2001, n. 95 (Exécution de la directive 98/71/CE relative à la protection juridique des dessins et des modèles) est entré en vigueur le 19 avril 2001.

¹On signale les contributions ultérieures suivantes de la doctrine: DI CATALDO, La Directive CE n.98/71 et les pièces de rechange. Contr. et impr. Eur.1999, 739; ID., Le problème de la tutelle juridique des pièces de rechange. Europe et dir. priv. 1998, 793; FRASSI, La tutelle des pièces de rechange pour automobile. Riv. dir. priv. 1997, 767; MAGNANI, La sauvegarde des pièces de rechange pour automobiles, Nouvelle jur. Civ. Comm. 1997, I, 663; MONDINI, La directive communautaire sur la protection juridique de dessins et modèles, Nouvelles lois civ. 1999, 947; RICOTTI, La tutelle des formes ornementales en attente de transposer la directive. Dir. ind. 1999, 93; VIGNALI, Sur les pièces de rechange comme partie brevetable de façon autonome, Riv. dir. ind. 1997, II, 10; ZANETTI, Les dessins et les modèles industriels entre la Convention de Berne et l’accord de l’Aja, Dir. ind. 1999, 127; ZORZI, La Cassation sur la protection du modèle ornemental, Contr. et impr. 1997, I; ID, La protection des dessins et modèles (ornementaux) en Europe, ivi, 1997, 203.

13) D. lgs. n. 95 del 2001: orientamenti della giurisprudenza

Il d.lgs. del 2 febbraio 2001, n. 95 (Attuazione della Direttiva 98/71/CEE relativa alla protezione giuridica dei disegni e dei modelli) è entrato in vigore il 19 aprile 2001.

Ai fini della presente relazione assumono rilevanza tre disposizioni di natura transitoria:

- art. 25, comma 1: “I brevetti per disegno o modello ornamentale concessi prima della data di entrata in vigore di questo decreto, purché non scaduti nei decaduti alla data di entrata in vigore di questo decreto, possono essere prorogati fino al termine massimo di venticinque anni dalla data di deposito della domanda di brevetto”;
- art. 26: “I brevetti per disegni e modelli ornamentali concessi prima della data di entrata in vigore di questo decreto sono soggetti, in quanto alle cause di nullità, alle norme di legge anteriori e quanto agli effetti della declaratoria di nullità alla norma di cui all’articolo 59-bis del regio decreto 29 giugno 1939, n. 1127”;
- art. 27, comma 1: “Fino a che la Direttiva 98/71/CEE sulla protezione giuridica dei disegni e modelli non sarà modificata su proposta della Commissione a norma dell’articolo 18 della direttiva medesima, i

²Si segnalano i seguenti contributi ulteriori della dottrina: DI CATALDO, La Direttiva CEE n. 98/71 ed i pezzi di ricambio, Contr. e impr. Eur. 1999, 739; ID., Il problema della tutela giuridica dei pezzi di ricambio, Europa e dir. priv. 1998, 793; FRASSI, La tutela dei pezzi di ricambio per autovettura, Riv. dir. priv. 1997, 767; MAGNANI, La tutelabilità dei pezzi di ricambio per autovetture, Nuova giur. civ. comm. 1997, I, 663; MONDINI, La direttiva comunitaria sulla protezione giuridica di disegni e modelli, Nuove leggi civ. 1999, 947; RICOTTI, La tutela delle forme ornamentali in attesa di trasporre la direttiva, Dir. ind. 1999, 93; VIGNALI, Sui pezzi di ricambio come parte autonomamente brevettabile, Riv. dir. ind. 1997, II, 10; ZANETTI, I disegni e i modelli industriali fra la Convenzione di Berna e l’accordo dell’Aja, Dir. ind. 1999, 127; ZORZI, La Cassazione sulla protezione del modello ornamentale, Contr. e impr. 1997, I; ID., La protezione dei disegni e modelli (ornamentali) in Europa, ivi, 1997, 203.

aesthetic value would remain excluded from being patented”.²

13) Legislative Decree no.95 dated 2001: the direction of case-law

The Legislative Decree 2 February 2001, no. 95 (Actuation of the Directive 98/71/EC relative to the legal protection of designs and models) came into force on 19 April 2001.

For the purposes of this report three dispositions of a transitory nature are important:

- art. 25, sub-paragraph 1: “The patents for ornamental designs or models granted before the date of this decree coming into force, as long as not expired or lapsed at the date of this decree coming into force, may be extended to the maximum period of twenty-five years from the date of filing the patent application”;
- art. 26: “The patents for ornamental designs and models granted before the date of this decree coming into effect are subject, as regards lawsuits for nullity, to the legal regulations previously in force and as regards the declaration of nullity to the regulations as in article 59-bis of the royal decree 29 June 1939, no. 1127”;
- art. 27, sub-paragraph 1: “Until the directive

² These further contributions from jurisprudence may be noted: DI CATALDO, La Direttiva CE n. 98/71 e i pezzi di ricambio, Contr. e impr. Eur.1999, 739; ID, Il problema della tutela giuridica dei pezzi di ricambio, Europa e dir. priv. 1998, 793; FRASSI, La tutela dei pezzi di ricambio per autovettura, Riv. dir. priv.1997,767; MAGNANI, La tutelabilità dei pezzi di ricambio per autovettura, Nuovo giur.Civ.comm.1997, I, 663 ; MONDINI, La direttiva comunitaria sulla protezione giuridica di disegni e modelli, Nuove leggi civ.1999, 947; RICOTTI, La tutela delle forme ornamentali in attesa di trasporre la direttiva, Dir. Ind.1999, 93; VIGNALI, Sui pezzi di ricambio come parte autonomamente brevettabile, Riv.dir.ind. 1997,II,10; ZANETTI, I disegni e i modelli industriali fra la Convenzione di Berna e l’accordo dell’ Aja, Dir. ind.1999,127; ZORZI, La Cassazione sulla protezione del modello ornamentale, Costr. e impr. 1997, I; ID, La protezione dei disegni e modelli (ornamentali) in Europa, ivi,1997,203.

Pour la présente relation sont importantes trois dispositions de nature transitoire:

• Art. 25, alinéa 1: “les brevets pour dessin ou modèle ornemental concédés avant la date d’entrée en vigueur de ce décret, à condition que non échus ou déchus à la date d’entrée en vigueur de ce décret, peuvent être prorogés jusqu’au terme maximum de vingt cinq ans à compter de la date de dépôt de la demande de brevet”;

• Art. 26: “Les brevets pour dessins ou modèles ornementaux concédés avant la date d’entrée en vigueur de ce décret, sont sujets, quant aux causes de nullité, aux normes de loi antérieures et quant aux effets de la nullité déclaratoire à la norme dont à l’article 59-bis du décret du 29 juin 1939 n. 1127.

• Art. 27, alinéa 1: “Jusqu’à ce que la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins et modèles ne sera pas modifiée sur proposition de la Commission à norme de l’article 18 de la directive, les droits exclusifs sur les composants d’un produit complexe ne peuvent être fait valoir pour empêcher la fabrication et la vente des composants pour la réparation du produit complexe, afin de rétablir l’aspect original”.

Sur la discipline transitoire on enregistre quelques décisions de juges en la matière.

- Trib. Turin 10 juin 2003 (Dir. ind. 2003, 519) qui a examiné en phase conservatoire un cas de contrefaçon de “jantes en alliage pour voitures” brevetés par la BMW comme modèles ornementaux et imités d’une entreprise concurrente, laquelle a excipé en justice l’invalidité du brevet sur la base de la jurisprudence de la S.C. et, dans tous les cas, le caractère licite de son comportement sur la base de l’art. 27, d.l. n.95/2001; le juge turinois a établi que les brevets pour modèle ornemental concédés antérieurement à l’entrée en vigueur du d.l. n.95 de

diritti esclusivi sui componenti di un prodotto complesso non possono essere fatti valere per impedire la fabbricazione e la vendita dei componenti stessi per la riparazione del prodotto complesso, al fine di ripristinare l’aspetto originario”.

Sulla disciplina transitoria si registrano alcune decisioni di giudici di merito.

- Trib. Torino, 10 giugno 2003 (Dir. ind. 2003, 519) che ha esaminato in sede cautelare un caso di contraffazione di “cerchi in lega per vetture” brevettati dalla BMW come modelli ornamentali e imitati da una impresa concorrente la quale ha eccepito in giudizio la invalidità del brevetto alla luce della giurisprudenza della S.C. e, in ogni caso, la liceità del suo comportamento alla luce dell’art. 27, d. lgs. n. 95/2001; il giudice torinese ha stabilito che i brevetti per modello ornamentale concessi anteriormente all’entrata in vigore del d.lgs. n. 95 del 2001 “sono sottoposti quanto alle cause di nullità alla normativa previgente contenuta nel r.d. 25 agosto 1940, n.1411”;

- Trib. Firenze, 18 aprile 2003 (Giur. it., 2004, 811), che ha affermato: “il divieto di esercizio dei diritti esclusivi sui componenti di un prodotto complesso per impedire la fabbricazione e la vendita dei componenti stessi per la riparazione di un prodotto complesso al fine di ripristinare l’aspetto originario, stabilito dall’ art. 27 del d. lgs. n.95 del 2001, non opera con riferimento agli accessori che vengono scelti dal proprietario del veicolo sulla base di un’esigenza meramente estetica”.

Benché non attinente al fenomeno body panel (bensi alla “forma” di serie), si segnala:

- Trib. Udine, 28 gennaio 2002 (Giur. it. 2002, 1662), che affronta un problema di carattere generale relativo alla innovazione del 2001: “Poiché la nuova disciplina dei disegni e modelli introdotta con d.lgs.



98/71/EC on the legal protection of designs and models is modified at the proposal of the Commission in accordance with article 18 of the directive itself, the exclusive rights on the components of a complex product may not be used to prevent the manufacture and sale of the same components for the repair of a complex product so as to restore its original appearance”.

On such transitory regulations several decisions by the merit judges may be recorded:

- Court of Turin 2003 (Dir. Ind. 2003, 519) which examined at a precautionary level a case of forgery of “alloy wheel rims for cars” patented by BMW as ornamental models and copied by a rival firm which during the proceedings claimed the invalidity of the patent in the light of the jurisprudence of the Supreme Court and, in any case, the lawfulness of its behaviour in the light of art. 27 of the legislative decree no.95/2001; the Turin judge affirmed that the patents for ornamental models granted previous to the coming into force of the legislative decree no. 95 of 2001 “are subject, as regards lawsuits for nullity, to the legal regulations previously in force contained in the royal decree 25 August 1940, no. 1411”;

- Court of Florence, 18 April 2003 (Giur. It., 2004, 811), which affirmed: “the prohibition of exercising exclusive rights on components of a complex product to prevent the fabrication and sale of the same components for the repair of a complex product in order to restore its original appearance, established by art. 27 of the legislative decree no. 95 dated 2001, does not apply to the accessories which are chosen by the owner of the vehicle on the basis of a merely aesthetic need”.

While not pertinent to the body panel phenomenon (but to the “form” of seats), the following is worth note:

2001 “sont soumis quant aux causes de nullité à la normative en vigueur contenue dans le r.d. 25 août 1940, n. 1411”;

- Trib. Florence, 18 avril 2003 (Giur. it. 2004, 811) qui a affirmé: “l’interdiction d’exercice des droits exclusifs sur les composants d’un produit complexe pour empêcher la fabrication et la vente des composants pour la réparation d’un produit complexe afin d’en rétablir l’aspect original, établi de l’art. 27 du d.l. n.95 de 2001, n’opère pas en référence aux accessoires qui sont choisis par le propriétaire du véhicule sur la base d’une exigence purement esthétique”.

Bien que non inhérent au phénomène body panel (bien que à la “forme” de sièges), on signale:

- Trib. Udine 28 janvier 2002 (Giur. it. 2002, 1962) qui affronte un problème de caractère général relatif à l’innovation de 2001: “Etant donné que la nouvelle discipline des dessins et des modèles introduite avec d.l. n.95 de 2001 ne fait plus référence à la condition requise de possibilité de breveter l’ornement spécial, par le passé demandé pour les modèles ornementaux, et considère qu’on peut sauvegardé un modèle à condition qu’il ne soit pas identique à un autre déjà divulgué (nouveau) et soit également en mesure de susciter une impression générale différenciée dans un utilisateur informé (caractère individuel), le degré d’originalité demandé pour accéder à la tutelle spéciale qui est garantie par l’enregistrement du modèle résulte maintenant sans aucun doute réduit ou non augmenté”.

On signale également :

- Trib. Monza, 16 juillet 2002 (Dir. ind. 2003, 55, avec note de Fittante)

- Trib. Foggia, 26 juin 2002 (Giur. merito. 2002, 6)

En thème de discipline transitoire ex. art. 25-bis, d.l. n. 95/2001, qui concerne essentiellement le secteur du droit d’auteur (et seulement marginalement la

n. 95 del 2001 non fa più riferimento al requisito di brevettabilità dello speciale ornamento, in passato richiesto per i modelli ornamentali, e considera tutelabile un modello a condizione che esso non sia identico ad altro già divulgato (nuovo) e sia altresì in grado di suscitare una differenziata impressione generale in un utilizzatore informato (carattere individuale), il grado di originalità richiesto per accedere alla speciale tutela che è assicurata dalla registrazione del modello risulta ora senz’altro ridotto e non aumentato”.

Si segnalano anche:

- Trib. Monza, 16 luglio 2002 (Dir. ind. 2003, 55, con nota di Fittante);

- Trib. Foggia, 26 giugno 2002 (Giur. merito, 2002, f. 6) in tema di disciplina transitoria ex art. 25-bis, d.lgs. n. 95/2001, che riguarda essenzialmente il settore del diritto d’auteur (e solo marginalmente la materia in esame).

In chiusura, la tesi di una dottrina autorevole. MARCHETTI, UMBERTAZZI (Commentario breve al diritto della concorrenza, Padova 2004, 1108) nel commentare l’art. 27 d. lgs. n. 95 del 2001 affermano:

“Negata in apicibus la possibilità di ottenere diritti esclusivi sull’estetica delle singole parti di prodotti complessi, il diritto vivente italiano sembrava, quindi, con riguardo al mercato dei pezzi di ricambio, orientato in modo nitido nel senso di una crescente concorrenza”. Gli Autori segnalano che il legislatore del 2001, scegliendo con l’art. 27 la strada della liberalizzazione del suddetto mercato, “non ha escluso in via di principio la registrabilità come modelli di parti di prodotti complessi [riferendosi all’art.5-quinquies 1. mod.], ma si è limitato a depurare il diritto esclusivo di quanto potenzialmente eversivo del sistema della libera

- Court of Udine 28 January 2002 (Giur. It. 2002, 1662), which tackles a general problem regarding the innovation of 2001: “Since the new regulation of designs and models introduced with the legislative decree no. 95 dated 2001 no longer refers to the special ornament requisite for patents required in the past for ornamental models, and considers a model entitled to protection on condition that it is not identical to another already divulged (new) and is also able to arouse a different general impression in an informed user (individual character), the degree of originality required to accede to the special protection afforded by the registration of the model now proves reduced, undoubtedly and not increased”.

Also worth note:

- Court of Monza, 16 July 2002 (Dir. Ind. 2003, 55, with note by Fittante)

- Court of Foggia, 26 June 2002 (Giur. Merito, 2002, f.6) On the matter of transitory regulation ex. art 25-bis, legislative decree no. 95/2001, which essentially regards the area of copyright (and only marginally the matter in question).

To conclude, the opinion of an authoritative text: MARCHETTI, UMBERTAZZI (Commentario breve al diritto della concorrenza, Padova, 2004, 1108) in commenting on art. 27 of the legislative decree no.95 dated 2001 affirms: “denied in apicibus the possibility of obtaining exclusive rights on the aesthetics of the single parts of complex products, the living Italian law seemed, therefore, with regard to the spare parts market, clearly oriented towards growing competition”. The Authors point out that the legislator of 2001, choosing in art. 27 the path of the liberalisation of the above market, “has not excluded, in principle, the registration of parts of complex products as models [referring to art. 5



matière en examen).

En conclusion, la thèse d'une doctrine influente: MARCHETTI, UBERTAZZI (Bref commentaire au droit de la concurrence, Padoue, 2004, 1108) dans le commentaire de l'art. 27 d.l. n. 95 de 2001, affirment: "Niée en apicibus la possibilité d'obtenir des droits exclusifs sur l'esthétique des parties de produits complexes, le droit vivant italien semblait, donc, avec attention au marché des pièces de rechange, orienté de façon nette dans le sens d'une croissante concurrence". Les auteurs signalent que le législateur de l'an 2001, en choisissant avec l'art. 27, la voie de la libéralisation du marché susmentionné, "n'a pas exclu par principe la possibilité d'enregistrer comme modèles des parties de produits complexes [en se référant à l'art. 5-quinquies 1. mod.], mais s'est limité à dépurer le droit exclusif car potentiellement destructif pour le système de la libre concurrence"; avec cela en se référant à la c.d. "clause de réparation" énoncée par l'art. 27 qui libéralise "la fabrication et la vente des composants pour la réparation du produit complexe, afin de rétablir l'aspect original"³.

³ Pour les dernières orientations cfr. GUIZZARDI, Clause de réparation et enregistrement autonome des pièces de rechanges: problèmes et perspectives, Giur. it. 2004, 813; VENTURELLO, Body panels et régime transitoire, Dir. ind. 2003, 522; RICOLFI, La nouvelle discipline des dessins et modèles à l'examen de la jurisprudence, Giur. it. 2002, 1662; DI CATALDO, Des vieux "dessins et modèles ornementaux" aux nouveaux dessins et modèles". Les conditions requises de protection selon le nouveau régime, Europe et dir. priv., 2002, 61; GALLI, L'exécution de la directive communautaire sur la protection de dessins et modèles, Nouvelles lois civ., 2001, 883; GELFI, Nouvelles règles sur la protection juridique de dessins et modèles, Dir. et prat. Soc., 2001, f. 9, 12; ainsi que les œuvres de caractère général: AUTERI FLORIDIA, MANGINI, OLIVIERI, RICOLFI, SPADA, Droit Industriel. Propriété intellectuelle et concurrence, Turin, 2001 (intervention de FLORIDIA, PAG. 280); VANZETTI, DI CATALDO, Manuel de droit industriel, Milan, 2003, 479.

concorrenza"; con ciò riferendosi alla c.d. "clausola di riparazione", enunciata dall'art. 27 che liberalizza "la fabbricazione e la vendita dei componenti stessi per la riparazione del prodotto complesso, al fine di ripristinare l'aspetto originario".³

³ Per gli ultimi orientamenti cfr. GUIZZARDI, Clausola di riparazione e autonoma registrabilità dei pezzi di ricambio: problemi e prospettive, Giur. it. 2004, 813; VENTURELLO, Body panels e regime transitorio, Dir. ind. 2003, 522; RICOLFI, La nuova disciplina dei disegni e modelli al vaglio della giurisprudenza, Giur. it. 2002, 1662; DI CATALDO, Dai vecchi "disegni e modelli ornamentali" ai nuovi "disegni e modelli". I requisiti di proteggibilità secondo il nuovo regime, Europa e dir. priv. 2002, 61; GALLI, L'attuazione della direttiva comunitaria sulla protezione di disegni e modelli, Nuove leggi civ., 2001, 883; GELFI, Nuove regole sulla protezione giuridica di disegni e modelli, Dir. et prat. soc., 2001, f. 9, 12; nonché le opere di carattere generale: AUTERI, FLORIDIA, MANGINI, OLIVIERI, RICOLFI, SPADA, Diritto industriale. Proprietà intellettuale e concorrenza, Torino 2001 (intervento di FLORIDIA, pag. 280); VANZETTI, DI CATALDO, Manuale di diritto industriale, Milano 2003, 479.

quinquies model law], but has limited itself to clarifying the exclusive right of anything potentially destructive in the system of fair competition"; thereby referring to the so-called "repair clause" stated by art. 27 which liberalises "the fabrication and sale of the said components for the repair of the complex product, so as to restore its original appearance".³

³ For the latest thinking see: GUIZZARDI, Clausola di riparazione e autonoma registrabilità dei pezzi di ricambi: problemi e prospettive, Giur. It. 2004, 813; VENTURELLO, Body panels e regime transitorio, Dir. ind. 2003, 522; RICOLFI, La nuova disciplina dei disegni e modelli al vaglio della giurisprudenza, Giur. It. 2002, 1662; DI CATALDO, Dai vecchi "disegni e modelli ornamentali" ai nuovi "disegni e modelli". I requisiti di proteggibilità secondo il nuovo regime, Europa e Dir. priv. 2002, 61; GALLI, L'attuazione della direttiva comunitaria sulla protezione di disegni e modelli, Nuovi leggi civ., 2001, 883; GELFI, Nuove regole sulla protezione giuridica dei disegni e modelli, Dir. et prat. soc. 2001, f. 9, 12; as well as the works of a general nature: AUTERI, FLORIDIA, MANGINI, OLIVIERI, RICOLFI, SPADA, Diritto industriale. Proprietà intellettuale e concorrenza, Turin, 2001 (contribution by FLORIDIA, page 280); VANZETTI, DI CATALDO, Manuale di diritto industriale, Milan, 2003, 479.



SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE

SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY

Michel Jockey, FR - Avocat

Introduction

Dans un monde où l'accélération du progrès est toujours plus forte et souvent synonyme d'éphémère, l'authenticité fait sans doute partie des aspirations les plus fortes de l'homme moderne. On recherche l'authenticité comme si, à travers elle, on y devait retrouver ses racines, ses origines. Dès lors, et immanquablement, il était naturel que les collectionneurs de véhicules d'époque s'interrogent sur l'authenticité de leur véhicule, objet de leur possession et de leurs émotions. Le sujet n'est bien entendu pas nouveau et les associations, les clubs, dans lesquels de nombreux collectionneurs se sont regroupés contribuent depuis déjà longtemps à la recherche de l'authenticité. Il en est encore ainsi à l'occasion de tel ou tel rallye historique, de concentrations, de concours d'élégance. Mais fallait-il que le sujet devienne à ce point prégnant pour que ces collectionneurs ne se contentent plus de la seule recherche de l'authenticité, mais s'interrogent maintenant sur sa sauvegarde juridique? Plusieurs raisons peuvent sans doute être avancées sur cette nouvelle interrogation. Tout d'abord, un constat: le véhicule de collection fait partie du patrimoine historique, reconnu comme tel par les diverses législations et réglementations nationales, ce qui lui permet notamment de continuer à rouler sur les voies publiques. Les différents modèles concernés sont l'œuvre, au sens premier du terme, de "designers", souvent intégrés au sein des constructeurs représentant différentes marques, en cours ou disparues. Et parce que ces véhicules sont des produits manufacturés complexes, leur utilisation inhérente à la vocation première de l'"automobile" conduit inéluctablement à leur construction, leur réparation,

Introduzione

In un mondo in cui l'accelerazione del progresso è sempre più rapida e spesso sinonimo di effimero, l'autenticità fa senza dubbio parte delle aspirazioni più forti dell'uomo moderno. Si ricerca l'autenticità come se, attraverso questa, si dovessero ritrovare le proprie radici, le proprie origini. Con queste premesse - e immancabilmente - era naturale che i collezionisti di veicoli d'epoca s'interrogassero sull'autenticità del loro veicolo, oggetto della loro passione e delle loro emozioni. Beninteso, il soggetto non è nuovo. Inoltre, le associazioni e i club nei quali numerosi collezionisti si sono raggruppati contribuiscono già da molto tempo alla ricerca dell'autenticità. Ciò accade parimenti in occasione di tale o tal altro rally storico, dei raduni, dei concorsi d'eleganza. Ma occorre che tale soggetto diventasse pregnante, al punto che i suddetti collezionisti non si accontentassero più della sola ricerca dell'autenticità, ma s'interrogassero sulla sua salvaguardia giuridica? Senza dubbio varie ragioni possono essere alla base di questa nuova richiesta. In primo luogo, una constatazione: il veicolo da collezione fa parte del patrimonio storico, riconosciuto come tale da diverse legislazioni e regolamentazioni nazionali, il che gli consente, in particolare, di continuare a circolare sulle pubbliche vie. I diversi modelli in questione sono l'opera, nel senso originale del termine, di "designer", spesso integrati in seno ai costruttori che rappresentano diverse marche, in attività o scomparse. E dato che questi veicoli sono dei prodotti manifatturieri complessi, il loro utilizzo - per quanto concerne la vocazione originale della "automobile" - porta ineluttabilmente alla loro costruzione, riparazione e perfino alla loro ricostruzione.

Introduction

In a world in which progress moves at an ever-faster rate and is often the synonym of ephemeral, authenticity is undoubtedly one of modern man's strongest aspirations. One searches for authenticity as if, through it, one should rediscover one's roots, one's origin. With these premises and inevitably, it is natural that collectors of vintage cars should wonder about the authenticity of their vehicle, the object of their passion and their emotions. The subject is certainly not a new one and the associations and clubs which the many collectors belong to have been doing their part in the search for authenticity for a long time now. This happens regularly during this or that historical rally, or style competition. But perhaps the subject needed to ripen to the point that the above-said collectors were no longer satisfied by the mere search for authenticity, but today wondered about its legal protection? Undoubtedly there are many possible causes for this new request. In the first place, an observation: the collector's vehicle is part of the historical heritage, recognised as such by varied legislation and national regulations which enable it, in particular, to continue to circulate on the public roads. The various models in question are the work of "designers", in the original sense of the word, often directly associated with the manufacturers representing the various makes, whether still active or closed down. And, given that these vehicles are complex manufactured products, their use as far as the original vocation of the "car" is concerned leads, inevitably to their construction, repair and even

voire leur reconstruction.

A quel stade d'intervention l'"authenticité" de ces véhicules peut-elle être atteinte ? Et parce que encore, les véhicules de collection sont aussi une œuvre, voire de véritables objets d'art, le constat s'impose que de plus en plus de répliques de tel ou tel modèle sont produites.

Qu'est-ce qu'une réplique ? Qu'est-ce qu'un véhicule de collection ? Autant de questions auxquelles il est temps d'essayer de trouver des réponses.

Juridiquement, l'authenticité peut se définir comme: "la qualité de l'objet ou du document (œuvre, écrit, etc.) dont l'auteur ou l'origine sont attestés, notamment sur la foi d'un certificat"; et la sauvegarde comme: "la protection, et même [la] protection toute spéciale ordonnée à la défense d'intérêts essentiels".

La présente intervention a donc pour objet de faire un premier inventaire, non exhaustif, des moyens juridiques, et tout spécialement en France, qui permettent d'assurer la protection de l'origine des véhicules, qu'il s'agisse de véhicules de collection ou de véhicules qui ont vocation à le devenir.

Et parce qu'on a vu que les véhicules de collection sont des produits manufacturés, il convient tout d'abord de distinguer d'une part, les moyens offerts aux constructeurs automobiles pour sauvegarder l'authenticité de leurs véhicules, et d'autre part, ceux à la disposition des particuliers acquéreurs, collectionneurs de ces véhicules.

La sauvegarde juridique de l'authenticité par le constructeur automobile

Comme on l'a souligné, une automobile est un produit manufacturé complexe composé d'un nombre important d'éléments, de nature différente :
- éléments techniques : châssis, moteurs, boîtes de

A quale stadio d'intervento l'"autenticità" di questi veicoli può essere raggiunta? E ancora, dato che d'altra parte i veicoli da collezione sono anch'essi un'opera, magari dei veri e propri oggetti d'arte, s'impone la constatazione che sono prodotte in numero sempre crescente delle repliche di questo o quel modello.

Che cos'è una replica? Che cos'è un veicolo da collezione? Altrettante domande alle quali è il momento di cercare di dare delle risposte.

Giuridicamente, l'autenticità si può definire come: "la qualità dell'oggetto o del documento (opera, scritto ecc.) di cui l'autore o l'origine sono attestate, in particolare sulla base di un certificato"; e la salvaguardia come: "la protezione, e anche la protezione tutta particolare mirata alla difesa d'interessi essenziali."

Il presente intervento ha dunque lo scopo di fare un primo inventario, non esaustivo, dei mezzi giuridici, in particolare per quanto riguarda la Francia, che permettono di garantire la protezione dell'origine dei veicoli, che si tratti di veicoli da collezione o di veicoli destinati a diventarlo.

E dato che abbiamo visto che i veicoli da collezione sono dei prodotti manifatturieri, è opportuno distinguere, in primo luogo, i mezzi offerti ai costruttori automobilistici per salvaguardare l'autenticità dei loro veicoli e, in secondo luogo, quelli a disposizione degli acquirenti privati, collezionisti degli stessi veicoli.

La salvaguardia giuridica dell'autenticità da parte del costruttore automobilistico

Come abbiamo sottolineato, un'automobile è un prodotto manifatturiero complesso, composto da un numero ragguardevole di elementi di diversa natura:
- elementi tecnici: telai, motori, scatole del cambio,

reconstruction.

At what stage of intervention can the "authenticity" of these vehicles be achieved? And then, given that collector's vehicles are in themselves a work, perhaps even a real objet d'art, one must also admit that the replicas of this or that model are produced in growing numbers. What is a replica? What is a collector's vehicle? Other questions which it's time to try and answer.

Legally speaking, authenticity may be defined as: "the quality of the object or document (work, text, etc.) the author or origin of which is attested, especially on the basis of a certificate"; and protection as: "the protection, and also very specific protection aimed at defending essential interests."

This contribution sets out to make an initial, not exhaustive, inventory, of the legal means, especially as regards France, making it possible to guarantee the protection of the origin of vehicles, whether they be collector's vehicles or vehicles destined to become so. And given that we have seen that such collector's vehicles are manufactured objects, it's useful to distinguish in the first place, the means available to the car manufacturers for safeguarding the authenticity of their vehicles and, in the second place, those available to private purchasers, the collectors of these vehicles.

The legal protection of authenticity by the car manufacturer

As we emphasised, a car is a complex manufactured product composed of a considerable number of different elements:

- technical elements: chassis, engines, gear boxes, transmissions, air and oil filters, brake pads, exhaust pipes, headlights etc.;



Michel Jockey

vitesse, transmissions, filtres à air et à huile, plaquette de freins, pots d'échappements, phares etc.;

- éléments relevant de l'esthétique et du visuel : formes des vitrages, signalisation, ailes, capots, enjoliveurs, rétroviseurs, tableaux de bord etc.

L'ensemble de ces éléments, sous réserve de remplir certaines conditions de protection, sont susceptibles de faire l'objet de droits de la propriété intellectuelle: dessins et modèles, droits d'auteur, marques et brevets.

Il convient de faire un tour d'horizon de ces différents droits avant de voir dans quelles mesures ils représentent des moyens de défense efficaces et concrets pour les constructeurs.

Panorama des droits de propriété intellectuelle pouvant être revendiqués par les constructeurs automobiles

1. Les dessins et modèles

a) Le modèle national et ses limites.

Les formes esthétiques extérieures du véhicule, déposées en tout ou partie, font l'objet d'une protection particulière, à condition d'être nouvelles, et de présenter un caractère propre ; ces formes doivent en outre ne pas être imposées par des nécessités techniques. Le constructeur automobile, titulaire d'un dessin ou modèle déposé et répondant à ces conditions de protection, bénéficiera d'un monopole d'exploitation sur son dessin ou modèle pendant une durée de cinq ans renouvelable par périodes de cinq ans jusqu'à un maximum de vingt-cinq ans. Ce monopole d'exploitation sera toutefois territorial, limité aux seuls pays où la protection a été demandée et obtenue. Les droits exclusifs conférés par le dépôt du dessin ou modèle sont donc

trasmisiones, filtri dell'aria e dell'olio, pastiglie dei freni, tubi di scappamento, fari, ecc.;

- elementi attinenti all'estetica e all'aspetto visivo: forme dei vetri, segnaletica, parafranghi, cofani, copri ruota, retrovisori, cruscotti ecc.

L'insieme di questi elementi, ammesso che corrispondano a certe condizioni di protezione, concorrono a costituire l'oggetto di diritti della proprietà intellettuale: disegni e modelli, diritti d'autore, marche e brevetti. È opportuno passare in rivista questi diversi diritti prima di vedere in quale misura rappresentino dei mezzi di difesa efficaci e concreti per i costruttori.

Panorama dei diritti di proprietà intellettuale che possono essere rivendicati dai costruttori automobilistici

1. I disegni e i modelli

a) Il modello nazionale e i suoi limiti.

Le forme estetiche esterne del veicolo, depositate in tutto o in parte, sono l'oggetto di una protezione particolare, a condizione di essere nuove e di presentare un carattere proprio ; inoltre queste forme non debbono essere imposte da necessità tecniche. Il costruttore automobilistico, titolare di un disegno o di un modello depositato e che corrisponda a queste condizioni di protezione, beneficerà di un monopolio di sfruttamento del proprio disegno o modello per una durata di cinque anni, rinnovabile per periodi di cinque anni fino ad un massimo di venticinque anni. Questo monopolio di sfruttamento sarà tuttavia territoriale, limitato cioè ai soli Paesi per i quali la protezione è stata richiesta ed ottenuta. I diritti esclusivi conferiti all'atto del deposito del disegno o del modello sono dunque soggetti alla legge nazionale di ciascun paese presso il quale il

- elements regarding the aesthetics and visual appearance: the shape of the windows, indicator lights, mudguards, bonnets, wheel covers, rear view mirrors, dashboards etc.

All these elements together, if corresponding to certain conditions of protection, may constitute the object of intellectual property rights: designs and models, copyright, trademarks and patents.

It's beneficial to review these various rights before seeing to what extent they represent efficient and practical means of defence for the manufacturers.

The panorama of intellectual property rights which may be claimed by car manufacturers

1. The designs and the models

a) The national model and its limits.

The outward aesthetic form of the vehicle, registered in part or in its entirety, benefits from special protection, on condition that it is new and has its own character ; moreover these forms must not be imposed by technical requirements.

The automobile manufacturer, owner of a registered design or model corresponding to these conditions of protection, benefits from the sole right to use such design or model for a period of five years, renewable for a further period of five years and up to a maximum of twenty-five years .

This monopoly of use is however territorial, in other words limited to the countries where protection has been requested and obtained. The exclusive rights granted at the moment of registering the design or model are subject therefore to the national laws of each country in which the model has been registered. Give the disparity of legislation among the member states of the European community regarding laws covering designs and models, a community Directive

soumis à la loi nationale de chacun des pays où le modèle a été déposé.
 Devant la disparité des législations des Etats membres de la Communauté Européenne en matière de droit de dessin et modèle, une Directive communautaire du 13 octobre 1998 a eu pour objet de rapprocher les dispositions nationales.
 Un rapprochement total des législations n'a toutefois pas été réalisé et notamment en ce qui concerne les éléments de rechange de carrosserie.
 Ainsi, entre une protection limitée au modèle de véhicule pris dans son ensemble, sans s'étendre aux pièces de rechange (solution italienne), et une protection individuelle de chaque élément de rechange de carrosserie (solution française), des systèmes intermédiaires sont également mis en place. En Grèce par exemple, depuis 1997, cinq ans après la première mise sur le marché d'un véhicule, un tiers peut reproduire la pièce protégée mais à seule fin de permettre la réparation de ce véhicule. Il doit en outre offrir au titulaire des droits une indemnité et informer le public sur l'origine de la pièce détachée.
 En application de la législation française, tout constructeur automobile titulaire d'un modèle de pièce de carrosserie protégé, a la faculté d'empêcher des tiers de fabriquer, de vendre ou d'importer en France, sans son consentement, des produits incorporant son modèle.
 Et qu'en est-il en matière de circulation des pièces détachées en transit sur le territoire français ?
 La jurisprudence a longtemps considéré qu'elle portait atteinte aux droits du propriétaire du modèle en France et ce quand bien même ces pièces auraient été légalement fabriquées dans un Etat membre, n'admettant pas leur protection, afin d'être commercialisées dans un autre Etat membre ne

modello è stato depositato.
 Di fronte alla disparità delle legislazioni degli stati membri della Comunità europea in materia di diritto del disegno e del modello, una Direttiva comunitaria del 13 ottobre 1998 ha avuto per oggetto il ravvicinamento delle disposizioni nazionali. Un ravvicinamento totale delle legislazioni non è stato tuttavia realizzato, in particolare per ciò che concerne gli elementi di ricambio della carrozzeria. Così, fra una protezione limitata al modello di veicolo considerato nel suo insieme, senza estendersi ai pezzi di ricambio (soluzione italiana), e una protezione individuale di ciascun elemento di ricambio della carrozzeria (soluzione francese), sono stati istituiti anche dei sistemi intermedi.
 In Grecia per esempio, fin dal 1997, cinque anni dopo il primo lancio sul mercato d'un veicolo, un terzo può riprodurre l'elemento protetto, ma al solo fine di permettere la riparazione del veicolo. Deve inoltre offrire un'indennità al titolare dei diritti ed informare il pubblico sull'origine del pezzo di ricambio.
 In applicazione della legislazione francese, in Francia ogni costruttore automobilistico titolare di un modello di componente della carrozzeria protetto, ha la facoltà di vietare a terzi di fabbricare, vendere o importare, senza il suo consenso, dei prodotti che incorporino il suo modello. E che cosa succede per la circolazione dei componenti staccati in transito sul territorio francese ?
 La giurisprudenza ha considerato per lungo tempo che questo fatto attentasse ai diritti proprietari del modello in Francia, e ciò anche se questi pezzi fossero stati legalmente fabbricati in uno Stato membro, nel quale non fosse ammessa la loro protezione, per essere commercializzati in un altro Stato membro che a sua volta non ne riconoscesse la protezione.

dated 13 October 1998 set out to bring the national dispositions closer together.
 An absolute congruence of the national legislation was not produced however and this with particular regard to the parts of the bodywork to be renewed. So, from protection being limited to the vehicle model considered as a whole, without covering the spare parts (the Italian solution), and the individual protection of each element of the bodywork to be changed (French solution), an intermediate system was adopted. In Greece for example, since 1997, five years after the first release of a vehicle onto the market, a third party may reproduce the protected element but only for the purposes of repairing the vehicle. It must, moreover, offer the owner of such rights an indemnity and inform the public of the origin of the spare part.
 In applying the French legislation, every car manufacturer owning a model of a part of the protected bodywork may ban third parties from manufacturing, selling or importing products incorporating its model into France without its consent. So what happens as regards the circulation of loose components in transit in France?
 Case-law has, for a long time, considered that this fact threatened the property rights of the model in France even where these parts had been legally manufactured in a member state where their protection was not admitted, for commercialisation in another member state which in turn did not recognise such protection.
 Despite this, the Supreme Court of Appeal has, following a decision by the Court of Justice of the European Community dated 26 September 2000, questioned its accepted body of law and today considers that transit inside the community does not constitute an act of forgery when the merchandise

reconnaissant pas non plus leur protection. Toutefois, la Cour de cassation a, à la suite d'une décision de la Cour de Justice des Communautés Européennes du 26 septembre 2000, remis en cause sa jurisprudence et considère aujourd'hui que le transit intracommunautaire ne constitue pas un acte de contrefaçon quand les marchandises ont été légalement fabriquées dans un Etat membre et sont destinées à être mises sur le marché d'un autre Etat membre, où elles sont légalement commercialisées.

b) Le modèle communautaire.

Le Conseil des ministres de l'Union Européenne a, le 12 décembre 2001, adopté un règlement instaurant un titre unitaire au sein de la Communauté Européenne. Les constructeurs automobiles peuvent donc aujourd'hui protéger leurs dessins ou modèles par un titre communautaire produisant les mêmes effets dans l'ensemble de la Communauté. Pour pouvoir bénéficier de la protection, les dessins ou modèles doivent être nouveaux et présenter un caractère individuel c'est-à-dire présenter, pour l'utilisateur averti, une impression globale qui diffère des produits préexistants. En effectuant un dépôt auprès de l'OHMI, le dessin ou modèle qui remplit ces conditions sera protégé de manière uniforme dans l'ensemble de l'Union européenne pour une période de cinq ans, renouvelable par périodes de cinq ans, jusqu'à un maximum de vingt cinq ans. Le Règlement du conseil du 12 décembre 2001 prévoit également une protection des dessins et modèles communautaires sans enregistrement préalable. Cette protection sera applicable à compter de la date à laquelle les dessins ou modèles auront été divulgués au sein de l'Union Européenne et pour une durée de trois ans. Aux termes de l'article 4 de ce Règlement, les pièces d'un produit complexe (pièces

Tuttavia, la Corte di Cassazione, a seguito di una decisione della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 26 settembre 2000, ha rimesso in causa la propria giurisprudenza e considera oggi che il transito interno alla Comunità non costituisca un atto di contraffazione quando le merci siano state legalmente fabbricate in uno Stato membro e siano destinate ad essere immesse sul mercato di un altro Stato membro in cui siano legalmente commercializzate.

b) Il modello comunitario.

Il 12 dicembre 2001, il Consiglio dei Ministri dell'Unione Europea ha adottato un regolamento che instaura un titolo unitario in seno alla Comunità Europea. I costruttori automobilistici possono quindi oggi proteggere i loro disegni o modelli per mezzo di un titolo comunitario che produce i medesimi effetti nell'insieme della Comunità. Per poter beneficiare della protezione, i disegni o modelli debbono essere nuovi e presentare un carattere individuale, cioè presentare, per l'utente competente, un'impressione globale che differisca da quella dei prodotti preesistenti. Depositandolo presso l'OHMI, il disegno o il modello che risponda a queste condizioni sarà protetto in maniera uniforme nell'insieme dell'Unione Europea per un periodo di cinque anni, rinnovabile per periodi di cinque anni, fino ad un massimo di venticinque anni. Il Regolamento del Consiglio del 12 dicembre 2001 prevede ugualmente una protezione dei disegni e modelli comunitari senza preventiva registrazione. Questa protezione sarà applicabile a partire dalla data alla quale i disegni o modelli saranno stati divulgati in seno all'Unione Europea e per un periodo di tre anni. Ai sensi dell'articolo 4 di questo Regolamento, i pezzi di un prodotto complesso

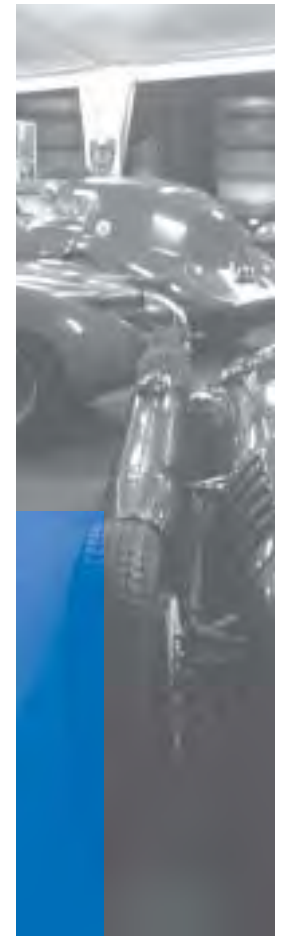
has been legally manufactured in a member State and is destined to be released onto the market of another member state where such products are legally sold.

b) The community model.

The Cabinet of the European Community decided, on 12 December 2001, to adopt a regulation establishing a universal right for the European Community. Car manufacturers may therefore today protect their designs or models by means of a community right which has the same effects throughout the Community.

To benefit from protection, the designs or models must be new and have their own character, in other words they must present to the competent observer an overall impression which is different from that of products existing previously.

By having it registered with the OHMI, the design or model satisfying these conditions is protected in a uniform manner throughout the European Union for a period of five years, renewable for periods of five years up to a maximum of twenty-five years. The Cabinet Ruling of 12 December 2001 also foresees the protection of community designs and models even without prior registration. This protection will be applicable starting from the date on which the designs or models are divulged within the European Union and for a period of three years. According to article 4 of this Regulation, the pieces of a complex product (automotive components, mudguards, rear-view mirrors, bonnets, headlights etc.) may be the object of registration of a community design or model on condition that they are new, have their own character and are visible to the final user. However, these components only benefit from limited protection. In fact third parties may produce



automobiles, pare-chocs, rétroviseurs, capots, phares etc.) peuvent faire l'objet d'un dépôt de dessin ou modèle communautaire à condition d'être nouvelles, de présenter un caractère individuel et d'être visibles pour l'utilisateur final. Toutefois, ces pièces ne bénéficieront que d'une protection limitée. En effet, des tiers pourront produire et vendre ces mêmes pièces aux fins de réparation d'un produit original sans contrefaire le dessin ou modèle communautaire enregistré. On le voit, la protection des véhicules et de leurs pièces de rechange sur le fondement des dessins et modèles permanents est utilisé par les constructeurs ; cette production est toutefois limitée dans le temps et est en cours d'harmonisation.

Les constructeurs automobiles peuvent également revendiquer des droits d'auteur sur les mêmes formes esthétiques extérieures de tout ou partie de leurs véhicules et bénéficier ainsi d'une protection plus longue.

2. Le droit d'auteur

Avant de rappeler le champ d'application et les avantages liés à la protection du droit d'auteur, il faut s'interroger brièvement sur le principe de cumul des protections.

Effectivement, les différentes législations ou réglementations nationales n'admettent pas de la même manière ce principe de cumul.

Si le cumul des protections au titre des droits d'auteur et des dessins et modèles est total en France, il est admis de façon plus restreinte au Benelux, en Espagne, en Grande-Bretagne, en Irlande et au Danemark et exceptionnel en Allemagne. Jusqu'à la Directive communautaire du 13 octobre 1998 l'Italie et le Portugal ne connaissaient pas de cumul.

(componenti automobilistici, paraurti, retrovisori, cofani, fari ecc.) possono essere oggetto di deposito di disegno o modello comunitario a condizione di essere nuovi, di presentare un carattere individuale e di essere visibili per l'utente finale. Tuttavia, questi componenti non beneficeranno che di una protezione limitata. Infatti dei terzi potranno produrre e vendere questi stessi componenti a fini di riparazione d'un prodotto originale senza contraffare il disegno od il modello comunitario registrato. Lo si vede: la protezione dei veicoli e dei loro pezzi di ricambio sulla base di disegni e modelli permanenti è utilizzata dai costruttori; questa produzione è tuttavia limitata nel tempo ed è in corso d'armonizzazione.

I costruttori automobilistici possono egualmente rivendicare dei diritti d'auteur sulle stesse forme estetiche esteriori del complesso o di parte dei loro veicoli e beneficiare così di una protezione più lunga.

2. Il diritto d'auteur

Prima di ricordare il campo d'applicazione e i vantaggi collegati alla protezione del diritto d'auteur, occorre interrogarsi brevemente sul principio del cumulo delle protezioni.

Effettivamente, le diverse legislazioni o regolamentazioni nazionali non ammettono allo stesso modo questo principio del cumulo.

Se il cumulo delle protezioni a titolo di diritti d'auteur e di disegni e modelli è totale in Francia, è ammesso in modo più restrittivo nel Benelux, in Spagna, in Gran Bretagna, in Irlanda, in Danimarca ed eccezionalmente in Germania. Fino alla Direttiva Comunitaria del 13 ottobre 1998, l'Italia e il Portogallo non riconoscevano alcuna forma di cumulo.

La direttiva succitata ha, al suo articolo 17, proclamato il principio del cumulo disponendo che:

and sell these components for the purposes of repairing an original product without counterfeiting the registered community design or model. One may observe, the protection of vehicles and their spare parts on the basis of permanent designs and models is used by the manufacturers; this production is however limited in terms of time and is in the course of being harmonised.

Car manufacturers may, in a similar manner, claim copyright of the external aesthetic forms of the whole or part of their vehicles and thus benefit from longer term protection.

2. Copyright

Before going through the field of application and the benefits associated with the protection of copyright, it's useful to examine briefly the principle of accumulated protection.

In actual fact, the various systems of national legislation and regulations do not accept this principle of accumulation in the same manner.

While the accumulation of protection of copyrights of designs and models is total in France, it is admitted in a more restrictive manner in Benelux, Spain, Great Britain, and Ireland, Denmark and, exceptionally in Germany. Until the community Directive of 13 October 1998, neither Italy nor Portugal recognised any form of accumulation.

The above mentioned directive declared the principle of accumulation in its article 17, ordering that: "A design or model which has been the object of registration in or for a member State, in accordance with the dispositions of this directive, benefits nevertheless from the protection given by the copyright laws of this State starting from the date on which the design or model was created or defined in any form."



La directive précitée a, dans son article 17, proclamé le principe de cumul en disposant que: "Un dessin ou modèle ayant fait l'objet d'un enregistrement dans ou pour un Etat membre, conformément aux dispositions de la présente directive, bénéficie également de la protection accordée par la législation sur le droit d'auteur de cet Etat à partir de la date à laquelle le dessin ou modèle a été créé ou fixé sous une forme quelconque."

Il est toutefois précisé que la portée et les conditions d'obtention de cette protection sont déterminées par chaque Etat membre.

La loi française pose ainsi le principe de l'attribution des droits d'auteur sans l'accomplissement de formalités. Du seul fait de sa création, l'auteur d'une œuvre de l'esprit dispose sur son œuvre de droits exclusifs et opposables à tous. Les œuvres des arts appliqués, considérées par la loi française comme des œuvres de l'esprit, sont protégées par le droit d'auteur dès lors qu'elles sont originales, c'est-à-dire qu'elles reflètent la personnalité de leur auteur (qui résultera de ses différents choix artistiques). Le droit d'auteur couvrira ainsi la forme générale de l'automobile et le design de ses pièces originales.

A ce titre, le designer automobile, en sa qualité d'auteur, bénéficiera d'un monopole d'exploitation sur ses créations originales sa vie durant, et ses ayants droit pendant les soixante dix années qui suivent. Dans le système français, le fait que le designer ait été lié au constructeur automobile par un contrat de travail et ait exécuté son œuvre dans le cadre de ce contrat de travail n'empêche pas que le droit d'auteur naisse sur la tête du designer salarié qui, en pratique, aura cédé ses droits pécuniaires.

Il en est aujourd'hui encore plus ainsi que les modèles réalisés le sont au sein d'équipes composées de nombreux intervenants et que l'œuvre

"Un disegno o modello che sia stato oggetto di una registrazione in o per uno Stato membro, conformemente alle disposizioni della presente direttiva, beneficia ugualmente della protezione accordata dalla legislazione sul diritto d'auteur di questo Stato a partire dalla data alla quale il disegno o modello è stato creato o definito sotto una qualsiasi forma." Si precisa tuttavia che la portata e le condizioni per l'ottenimento di questa protezione sono determinati da ciascun Stato membro. La legge francese pone così il principio dell'attribuzione dei diritti d'auteur senza dover espletare delle formalità. Per il solo fatto della sua creazione, l'auteur d'un'opera dell'intelletto dispone sulla propria opera di diritti esclusivi che possono essere opposti a tutti. Le opere delle arti applicate, considerate dalla legge francese come opera dell'intelletto, possono essere protette dal diritto d'auteur dal momento in cui siano originali, riflettano cioè la personalità del loro autore (che risulterà dalle sue diverse scelte artistiche).

Il diritto d'auteur coprirà così la forma generale dell'automobile e il design dei suoi componenti originali. A questo titolo il designer automobilistico, nella sua qualità d'auteur, beneficerà d'un monopolio di sfruttamento delle proprie creazioni originali vita natural durante, e i suoi eredi legittimi per i settanta anni a seguire. Nel sistema francese, il fatto che il designer sia stato legato al costruttore automobilistico attraverso un contratto di lavoro e abbia eseguito la sua opera nel quadro di questo contratto di lavoro, non impedisce che il diritto d'auteur nasca sulla testa del designer salariato che, nella pratica, avrà ceduto i propri diritti pecuniari. Oggi le cose vanno sempre di più in questo senso, perché i modelli realizzati nascono da gruppi composti di numerosi partecipanti e l'opera sarà

It specifies however that the significance and conditions for obtaining this protection are determined by each member State.

French law thus poses the principle of the attribution of copyright without having to fulfil any procedures. By the mere fact of its creation, the author of an intellectual work is entitled to exclusive rights over it which may be asserted against anyone.

Works of applied arts, considered by French law as intellectual works, may be protected by copyright inasmuch as original, reflecting, that is, the personality of their creator (the result of his various artistic choices).

Copyright thus covers the general form of the car and the design of its original components. For this reason the car designer, in his role as a creator, will benefit from exclusive rights to use his original creations during his natural lifetime, and his legitimate heirs for the seventy years afterwards.

In the French system the fact that the designer has been bound to the car manufacturer by an employment contract and has created his work as part of this employment contract does not prevent the copyright entitlement from being attributed to the salaried designer who, in practice, will have sold his pecuniary rights.

Today things are moving increasingly in this direction, because the models are produced by groups composed of many participants and the work qualifies as a collective work belonging to this or that manufacturer, the latter being able to invoke the presumption of the right to ownership in accordance with article L.113-1 of the CPI.

Lastly, alongside his pecuniary rights, the author also has moral rights. This moral, perpetual and unalienable right may enable the designer, and his legitimate heirs after him, to safeguard his moral

sera qualifiée d'œuvre collective appartenant à tel ou tel constructeur, celui-ci pouvant invoquer la présomption de titularité des droits édictée par l'article L.113-1 du CPI .

Enfin, à côté de ses droits pécuniaires, l'auteur dispose d'un droit moral. Ce droit moral, perpétuel et inaliénable, peut permettre au designer puis à ses ayants droit, de sauvegarder ses intérêts moraux et en particulier l'intégrité de son œuvre.

L'absence de formalité de dépôt et la durée de la protection des droits d'auteur présentent des avantages incontestables, sous réserve bien entendu de se ménager une preuve de paternité sur les créations.

3. La marque

L'un des instruments de protection les plus efficaces à la disposition des constructeurs reste certainement la marque. La vente sous la marque d'origine de produits modifiés, sans l'accord du titulaire, constitue une violation du droit à la marque.

La marque peut être définie comme: "un signe susceptible de représentation graphique servant à distinguer les produits ou services d'une personne physique ou morale". La marque a donc pour objet de distinguer les produits et/ou services d'un fabricant ou commerçant, dans ses rapports avec sa clientèle, des produits et/ou services de ses concurrents.

La marque permet donc d'identifier le constructeur automobile et/ou l'une de ses gammes et/ou l'un de ses modèles et/ou un élément particulier du véhicule. Enregistrée à l'office concerné des marques, la propriété du droit sur la marque nationale confère à son titulaire un monopole d'exploitation en France du signe à titre de marque pour distinguer les produits et/ou services désignés dans le dépôt pendant une période de 10 ans,

qualificata come opera collettiva appartenente a tale o talaltro costruttore, quest'ultimo potendo invocare la presunzione di titolarità dei diritti ai sensi dell'articolo L.113-1 del CPI .

Infine, accanto ai propri diritti pecuniari, l'auteur dispone di un diritto morale. Questo diritto morale, perpetuo e inalienabile, può permettere al designer, ed in seguito ai suoi eredi legittimi, di salvaguardare i suoi interessi morali e in particolare l'integrità della sua opera.

L'assenza di formalità per il deposito e la durata della protezione dei diritti d'autore presentano dei vantaggi incontestabili, a condizione – beninteso - di procurarsi una prova della paternità delle creazioni.

3. La marca

Uno degli strumenti di protezione più efficaci a disposizione dei costruttori rimane sicuramente la marca. La vendita con la marca originale di prodotti modificati, senza l'accordo del titolare, costituisce una violazione dei diritti della marca.

La marca può essere definita come: "un segno suscettibile di rappresentazione grafica che serve a distinguere i prodotti od i servizi di una persona fisica o morale". La marca ha dunque come oggetto quello di distinguere i prodotti e/o i servizi d'un fabbricante o commerciante, nei suoi rapporti con la propria clientela, dai prodotti e/o servizi dei suoi concorrenti. La marca permette quindi d'identificare il costruttore automobilistico e/o una delle sue serie e/o uno dei suoi modelli e/o un elemento particolare del veicolo. Registrata all'ufficio delle marche, la proprietà del diritto sulla marca nazionale conferisce al suo titolare un monopolio di sfruttamento in Francia del simbolo della marca per distinguere i prodotti e/o i servizi indicati all'atto del deposito per un periodo di 10 anni, indefinitamente rinnovabili.

interests and specifically the integrity of his work. The absence of procedures for the registration and duration of the protection of copyright presents unquestionable advantages, on condition of course, of having proof of paternity of the creation.

3. The trademark

One of the most efficacious means of protection available to manufacturers remains, undoubtedly, the trademark.

The sale of modified products bearing the original trademark, without the owner's agreement, constitutes a violation of trademark law.

The trademark may be defined as: "a mark, open to graphic representation, which is used to distinguish the products or services of a physical or moral subject".

The aim of the trademark is therefore that of distinguishing the products and/or services of a manufacturer or trader, in its relations with its customers, from the products or services of its competitors.

The trademark therefore permits the identification of the car manufacturer and/or of his series and /or one of his models and/or a particular element of the vehicle. Registered at the trademarks office, ownership of rights to the national trademark grants its holder a monopoly of use of the symbol of the trademark in France to distinguish the products and/or services indicated in the deed of registration for a period of 10 years, renewable indefinitely. It is equally possible to register with the OMPI a request for international registration, instituted by the Madrid Agreement in 1891, it does not foresee a single trademark right but a registration procedure which makes it possible to obtain, through a single registration, rights to the national trademarks in all



indéfiniment renouvelable. Il est également possible de déposer à l'OMPI une demande d'enregistrement international. Cette procédure d'enregistrement international, instituée par l'Arrangement de Madrid en 1891, ne crée pas un droit unitaire de marque, mais une procédure d'enregistrement qui permet, grâce à un dépôt unique, d'obtenir des droits de marque nationaux dans tout ou partie des Etats de l'Union de Madrid . Le déposant obtient donc, à partir d'un enregistrement unique, plusieurs marques nationales soumises à la loi de chaque pays. Enfin, un Règlement du Conseil du 20 décembre 1993 a institué la marque communautaire. L'enregistrement de la marque communautaire à l'OHMI (basée à Alicante) permet d'acquérir, selon une procédure unique, une marque qui jouit d'une protection uniforme sur tout le territoire de la Communauté pendant une durée de dix ans indéfiniment renouvelable. N'étant pas limitée dans le temps (sous réserve de son renouvellement et de son exploitation), la marque protège efficacement le constructeur automobile, notamment en matière de contrefaçon.

4. Le brevet

Le brevet d'invention est destiné à protéger les éléments essentiellement techniques et mécaniques, voire les logiciels, c'est-à-dire l'ingéniosité des fabricants, la recherche et le développement. Ces éléments, s'ils ne sont pas compris dans l'état de la technique et surtout s'ils révèlent une activité inventive, pourront faire l'objet d'une demande de délivrance de brevet d'invention et, une fois enregistrés, feront l'objet d'un droit exclusif d'exploitation pendant une durée de 20 ans. La protection d'une invention par un brevet peut être obtenue par un dépôt national, international ou encore européen. Les Conventions de Washington du

È parimenti possibile depositare presso l'OMPI una richiesta di registrazione internazionale. Questa procedura di registrazione internazionale, istituita dall'Accordo di Madrid nel 1891, non crea un diritto unitario di marca, ma una procedura di registrazione che permette, attraverso un unico deposito, di ottenere dei diritti di marca nazionali in tutti o in parte degli Stati dell'Unione di Madrid . Il richiedente ottiene dunque, a partire da un'unica registrazione, diverse marche nazionali sottoposte alla legge di ciascun paese. Infine, un Regolamento del Consiglio del 20 dicembre 1993 ha istituito la marca comunitaria. La registrazione della marca comunitaria presso l'OHMI (basato ad Alicante) permette d'acquisire, secondo un'unica procedura, una marca che gode d'una protezione uniforme su tutto il territorio della Comunità per una durata di dieci anni indefinitamente rinnovabile. Non essendo limitata nel tempo (a condizione di essere rinnovata e sfruttata), la marca protegge efficacemente il costruttore automobilistico, in particolare in materia di contraffazioni.

4. Il brevetto

Il brevetto d'invenzione è destinato a proteggere gli elementi essenzialmente tecnici e meccanici, compresi i programmi informatici, cioè l'ingegnosità dei fabbricanti, la ricerca e lo sviluppo. Questi elementi, qualora non siano compresi nello stato della tecnica e soprattutto se rivelano un'attività inventiva, potranno fare l'oggetto d'una richiesta di rilascio di brevetto d'invenzione e, una volta registrati, faranno l'oggetto d'un diritto esclusivo di sfruttamento per una durata di 20 anni. La protezione d'un'invenzione attraverso un brevetto può essere ottenuta attraverso un deposito nazionale, internazionale o anche europeo.

or in some of the States of the Union of Madrid . The applicant thus obtains, starting with one registration, various national trademarks subject to the laws of each country.

Lastly, a Regulation of the Council dated 20 December 1993 created the community trademark. Registration of the community trademark at the OHMI (based in Alicante) makes it possible to acquire, through a single procedure, a trademark which benefits from the same protection throughout the territory of the Community for a period of ten years renewable indefinitely. Given that there is no time limit (on condition that it is renewed and used), the trademark effectively protects the car manufacturer, especially as regards the matter of counterfeits.

4. The patent

The patent is designed to protect the essentially technical and mechanical elements, including the software, in other words the genius, research and development of the manufacturers.

These elements, wherever not included in existing technical know-how and especially if they reveal inventive work, may be the subject of a request for the issue of a patent and, once registered, will be the object of exclusive rights of use for a period of 20 years. The protection of an invention by a patent may be achieved by means of national, international or even European registration. The Washington Convention of 13 June 1970 and Munich Convention of 5 October 1973 effectively implemented a unified procedure for international and European registration . However, at the end of this unified issue procedure, the patent divides into national patents subject to the various national legislation as far as its respective effects are concerned.

13 juin 1970 et de Munich du 5 octobre 1973 ont en effet mis en place une procédure unique de dépôt international et européen. Toutefois, à l'issue de cette procédure de délivrance unifiée, le brevet éclatera en des brevets nationaux soumis, quant à leurs effets, aux différentes législations nationales. Un brevet communautaire a été institué par la Convention de Luxembourg du 15 décembre 1975, signée entre les Etats membres de la Communauté, mais n'est pas encore entré en vigueur. Cette Convention crée un brevet autonome destiné à couvrir tout le territoire de la Communauté et produisant sur ce territoire des effets uniformes. On le voit, ce survol du panorama des droits de propriété intellectuelle permet au constructeur automobile d'y puiser les moyens juridiques pour faire respecter ses droits. La création d'une œuvre de l'esprit, le dépôt d'une invention ou d'un signe auprès d'un office administratif, confèrent au créateur et/ou déposant, titulaire du droit concerné, pendant un temps plus ou moins long, un monopole exclusif d'exploitation qui lui permet d'interdire à tous tiers de l'exploiter sans son consentement.

La mise en œuvre de la protection des droits de propriété intellectuelle

Les droits de propriété intellectuelle donnent au titulaire de ces droits, en France, la possibilité d'agir devant les juridictions civiles ou correctionnelles afin de faire cesser la contrefaçon et obtenir réparation du préjudice qui en résulte. L'état de nos recherches révèle que de nombreuses décisions ont été rendues dans des domaines où les constructeurs ont eu à défendre leurs droits les plus immédiatement atteints commercialement. Pour illustrer ce qui précède, on soulignera seulement:

- En matière de contrefaçon de dessins et modèles,

Le Convenzioni di Washington del 13 giugno 1970 e di Monaco del 5 ottobre 1973 hanno effettivamente messo in opera una procedura unica per il deposito internazionale ed europeo.

Tuttavia, alla conclusione di questa procedura unificata di rilascio, il brevetto si frammenterà in brevetti nazionali sottoposti, per quanto riguarda i rispettivi effetti, alle diverse legislazioni nazionali. Un brevetto comunitario è stato istituito dalla Convenzione di Lussemburgo del 15 dicembre 1975, firmata dagli Stati membri della Comunità, ma non è ancora entrato in vigore. Questa Convenzione crea un brevetto autonomo destinato a coprire tutto il territorio della Comunità e a produrre su questo territorio degli effetti uniformi. Come si vede, questo esame sommario del panorama dei diritti di proprietà intellettuale permette al costruttore automobilistico d'attingervi i mezzi giuridici per far rispettare i propri diritti.

La creazione di un'opera dell'intelletto, il deposito d'una invenzione o di un marchio presso un ufficio amministrativo, conferiscono al creatore e/o depositante, titolare del diritto in oggetto, per un periodo di tempo più o meno lungo, un monopolio esclusivo dello sfruttamento che gli permette di vietare ad eventuali terzi lo sfruttamento senza il proprio consenso.

La messa in opera della protezione dei diritti di proprietà intellettuale

I diritti di proprietà intellettuale danno al titolare di questi diritti, in Francia, la possibilità d'azione di fronte alla giurisdizione civile o correzionale per fare interrompere la contraffazione ed ottenere riparazione del danno che ne risulta. Il risultato delle nostre ricerche rivela che sono state prese numerose decisioni in circostanze in cui i costruttori hanno

A community patent was instituted by the Luxembourg Convention of 15 December 1975, signed by the member States of the Community, but has still not come into effect. This Convention has created an independent patent destined to cover the entire territory of the Community and produce the same effects throughout it.

As we have seen, this brief examination of the panorama of intellectual property rights enables the car manufacturer to draw upon legal means to have his rights respected.

The creation of an intellectual work and the registration of an invention or a trademark with an administrative office, grant the creator and/or depositor, the holder of the rights in question, for a greater or shorter length of time, the exclusive rights of use enabling them to prohibit use by third parties without the consent of the former.

Putting the protection of intellectual property rights into practice

Intellectual property rights entitle the holder of such rights, in France, to take action in the civil or correctional sphere so as to interrupt counterfeiting practices and be compensated for the resulting damage.

The result of our research shows that a number of decisions have been made in circumstances in which the manufacturers have had to defend their rights more directly under attack from a commercial point of view. To illustrate the above we will merely emphasise:

- As regards the counterfeiting of designs and models, a ruling by the Penal Chamber of the Supreme Court of Appeal of 6 June 1991. This decision tackled in the first place the question posed by the counterfeiting of various elements of

un arrêt de la Chambre Criminelle de la Cour de Cassation du 6 juin 1991.

Cette décision aborde tout d'abord la question posée par la contrefaçon de certains éléments de carrosserie d'un véhicule RENAULT. La Cour juge que les carrosseries et les éléments qui la composent sont des œuvres collectives et par conséquent la propriété de la Régie Renault. La Cour juge ainsi que chaque élément constitutif de la carrosserie est protégeable en ce qu'il exprime une part de la pensée du créateur.

La Cour rappelle également qu'est réputée commise en France toute infraction dont un acte caractérisant un de ses éléments constitutifs a été accompli en France. Elle condamne donc l'atteinte, portée aux droits de la Régie Renault sur ses modèles, constatée en France même si les produits contrefaisants ont été fabriqués à l'étranger.

• Sur le fondement de la contrefaçon de marque, la Chambre criminelle de la Cour de Cassation, dans un arrêt du 4 février 1998, a eu l'occasion de statuer en matière de contrefaçon de pièces détachées pour l'automobile. En l'espèce, une société avait été condamnée pour avoir commercialisé en France des filtres à carburant et à huile qui différaient uniquement des produits originaux de la marque Volvo par l'adjonction en petits caractères du mot "for" imprimé au dessus du logo Volvo et détenus dans les locaux de la société parmi d'authentiques produits Volvo.

La société revendeuse a été condamnée pour détention et vente de produits revêtus d'une marque contrefaite. Et la Cour de Cassation a rappelé également que le principe de la libre circulation des marchandises entre les Etats membres de la Communauté européenne ne saurait s'appliquer aux produits d'une marque contrefaite.

dovuto difendere i loro diritti più direttamente attaccati dal punto di vista commerciale. Per illustrare quanto precede, sottolineeremo soltanto:

- In materia di contraffazione di disegni e modelli, una sentenza della Camera Penale della Corte di Cassazione del 6 giugno 1991. Questa decisione affronta in primo luogo la questione posta dalla contraffazione di alcuni elementi della carrozzeria d'un veicolo RENAULT. La Corte giudica che le carrozzerie e gli elementi che le compongono sono delle opere collettive e pertanto di proprietà della Régie Renault. Essa giudica così che ciascun elemento costitutivo della carrozzeria può essere protetto in quanto esprime una parte del pensiero del creatore.

La Corte ricorda parimenti che si ritiene commessa in Francia qualsiasi infrazione di cui un atto che caratterizzi uno dei suoi elementi sia stato compiuto in Francia. Condanna pertanto il pregiudizio, nei confronti dei diritti della Régie Renault sui propri modelli, constatato in Francia, anche se i prodotti all'origine della contraffazione sono stati fabbricati all'estero.

- Sul fondamento della contraffazione di marca, la Camera penale della Corte di Cassazione, in una sentenza del 4 febbraio 1998, ha avuto l'occasione di giudicare in materia di contraffazione di componenti di ricambio per l'automobile. Nella fattispecie, una società era stata condannata per avere commercializzato in Francia dei filtri per il carburante e per l'olio che differivano unicamente dai prodotti originali della marca Volvo attraverso l'aggiunta, in caratteri minuti, della parola "for" [per] stampata al di sopra del logo Volvo e immagazzinati nei locali della società frammisti ad altri autentici prodotti Volvo. La società rivenditrice è stata condannata per detenzione e vendita di prodotti



the bodywork of a RENAULT vehicle. The Court ruled that the bodywork and the elements composing it are collective work and therefore the property of Régie Renault. The Court thus ruled that each constituent element of the bodywork might be protected inasmuch as expressing a part of the creator's idea. In a similar manner the Court considers that any infraction the elements of which have been committed in France is deemed to have been committed in France. It therefore condemns the prejudice of the rights of Régie Renault over its models ascertained in France, even if the products at the origin of the counterfeiting were manufactured abroad.

- On the grounds of counterfeiting of the trademark, the Penal Chamber of the Supreme Court of Appeal, in a ruling dated 4 February 1998, was called to pass judgement on the matter of the counterfeiting of spare part components for the car. In the case in point, a company had been convicted for having sold petrol and oil filters in France differing from the original products of the Volvo make only by the addition in minute characters of the word "for" printed above the Volvo logo and stored in the company's warehouse mixed up with other authentic Volvo products. The retailer company was found guilty of the possession and sale of products marked with a counterfeited trademark. And the Supreme Court of Appeal also recalled at the same time that the concept of the free circulation of goods between member States of the European Community might not be applied to products with a counterfeited trademark.

It seems evident, from these indicative decisions, that the manufacturer may, when opportune, multiply his claims and cumulatively vindicate his trademark rights (protection of the origin), copyright

De ces quelques décisions, il est d'évidence que le constructeur, pourra le cas échéant, multiplier les fondements et invoquer cumulativement son droit sur la marque (sauvegarde de l'origine), ses droits d'auteur et/ou dessin ou modèle (protection de la forme générale du véhicule et de ses pièces) et d'éventuels brevets sur des éléments purement techniques et mécaniques, pour faire respecter ses intérêts. Il est, à cet égard, le premier "gardien" de l'authenticité, issue notamment de son histoire, comme la décision précitée de la juridiction parisienne le démontre clairement.

• En matière de droits d'auteur, un intéressant Jugement du Tribunal de Grande Instance de Paris du 18 février 2004 (Tribunal civil) a été rendu dans le domaine des répliques sur la saisine de PORSCHE. Tels que les faits sont relatés dans ce jugement, PORSCHE exposait qu'elle était notoirement connue dans le monde, que "ses modèles jouissent d'une notoriété et détiennent une place à part dans le monde de l'automobile ; que ses voitures PORSCHE sont hors du commun par leur esthétique, leurs qualités, leurs performances et leurs prix ; que ces véhicules participent d'une légende; que parmi ceux-ci figurent les modèles 356 et 356 Speedster". Après avoir découvert qu'une société X fabriquait et vendait des répliques des modèles 356 et 356 Speedster, PORSCHE portait l'affaire devant les Tribunaux sur les fondements d'une action en contrefaçon et de violation de ses droits d'auteur. Dans sa décision, le Tribunal juge que : "PORSCHE justifie (...) avoir créé et divulgué sous son nom en 1950 le modèle de véhicule 356 en 1954 la 356 Speedster; que ces véhicules présentent une ligne originale immédiatement identifiable caractérisant l'empreinte personnelle de leur auteur au sens de l'article L.111-1 du Code de la Propriété Intellectuelle.

contrassegnati con un marchio contraffatto. E la Corte di Cassazione ha ricordato allo stesso tempo che il principio della libera circolazione delle merci fra gli Stati membri della Comunità Europea non possa essere applicato ai prodotti di una marca contraffatta.

Appare evidente, da queste decisioni indicative, che il costruttore potrà, quando sia il caso, moltiplicare le proprie ragioni ed invocare cumulativamente il proprio diritto sulla marca (salvaguardia dell'origine), i propri diritti d'auteur e/o di disegno o modello (protezione della forma generale del veicolo e dei suoi componenti) ed eventuali brevetti concernenti elementi puramente tecnici e meccanici, per far rispettare i propri interessi. Il costruttore è, a questo proposito, il primo "custode" dell'authenticità, originata segnatamente dalla propria storia, come la decisione succitata della giurisdizione del tribunale di Parigi lo dimostra chiaramente.

• In materia di diritti d'auteur, un'interessante sentenza del Tribunale di Grande Istanza di Parigi del 18 febbraio 2004 (Tribunale civile) è stata pronunciata nel campo delle repliche sulla denuncia della PORSCHE. Secondo il rendiconto dei fatti in questa sentenza, PORSCHE sosteneva di essere notoriamente conosciuta nel mondo, che "i suoi modelli godono di una notorietà e hanno una posizione a parte nel mondo dell'automobile; che le sue vetture PORSCHE sono fuori dal comune per la loro estetica, le loro qualità, le loro prestazioni ed i loro prezzi; che questi veicoli costituiscono parte di una leggenda; che fra questi ultimi figurano i modelli 356 e 356 Speedster". Dopo avere scoperto che una società X fabbricava e vendeva delle repliche dei modelli 356 e 356 Speedster, PORSCHE ha portato l'affaire davanti ai Tribunali con una denuncia per contraffazione e violazione dei propri diritti d'auteur.

and /or design or model rights (protection of the general form of the vehicle and its components) and any patents concerning purely technical or mechanical elements, to have his interests protected.

The manufacturer is, in this regard, the first "guardian" of authenticity, markedly originated by its history, as in the above mentioned decision by the authority of the court of Paris clearly shows.

• As regards copyright, an interesting ruling by the Supreme Court of Appeal of Paris dated 18 February 2004 (Civil court) was passed on the question of replicas after a complaint by PORSCHE. According to the summary of the facts in this ruling, PORSCHE claimed to be well-known throughout the world, "that in the world of cars its models are well-known and in a class of their own; that its PORSCHE cars stand out from the rest in terms of aesthetics, quality, performance and price; that these vehicles are part of a legend; that among these are the models 356 e 356 Speedster".

After discovering that a company X was manufacturing and selling replicas of the 356 e 356 Speedster models, PORSCHE took the question to Court with the accusation of forgery and violation of copyright.

In its ruling the Court pronounced judgement as follows:

"PORSCHE certifies (...) having created and divulged under its own name in 1950 the model of vehicle 356 and in 1954 the 356 Speedster; that these vehicles have an original and immediately identifiable appearance characterising the personal touch of their designer in accordance with article L.111-1 of the Intellectual Property Code.

(...) X presents its business which involves the manufacturing and sale of cars reproducing the

(...) X présente ses activités qui portent sur la fabrication et la commercialisation de voitures reproduisant les caractéristiques propres de ses modèles 356 et 356 Speedster; qu'à plusieurs reprises se trouve mentionné le nom des véhicules PORSCHE;(...)

ces agissements caractérisent des faits de contrefaçon de droits d'auteur;

(...) PORSCHE peut également dénoncer qu'en offrant à la vente et en vendant des voitures constituant des répliques de ses propres modèles et en les présentant comme tels, X s'est attaquée à son marché commercial; (...) que ces faits distincts caractérisent la concurrence déloyale et parasitaire (...)." La sauvegarde juridique suppose, dans la définition rappelée en préambule, la protection. On vient de voir les multiples moyens au service des constructeurs pour assumer la protection de leurs droits.

Pour autant, à défaut que les constructeurs, ou leurs ayants droit, défendent leurs droits, quelles qu'en soient les raisons, quels sont les autres intervenants pouvant concourir à la sauvegarde juridique de l'authenticité des véhicules de collection? Quels sont les droits des propriétaires, des collectionneurs de véhicules de collection que ceux-ci pourront faire valoir au titre de l'authenticité? A quel moment pourront-ils s'en prévaloir, et quels moyens juridiques seront alors à leur disposition?

La sauvegarde juridique de l'authenticité par l'acquéreur/collectionneur d'un véhicule

L'acquéreur/collectionneur recherche par son achat ou par son acte de collection d'un véhicule d'âge, le caractère authentique de celui-ci. C'est la plus souvent sa motivation première (on exclura ici l'acquéreur / collectionneur d'une réplique).

Nella sua decisione il Tribunale ha sentenziato che: "PORSCHE certifica (...) d'aver creato e divulgato con il proprio nome nel 1950 il modello di veicolo 356 e nel 1954 la 356 Speedster; che questi veicoli presentano una linea originale immediatamente identificabile che caratterizza l'impronta personale del loro autore ai sensi dell'articolo L.111-1 del Codice della Proprietà intellettuale.

(...) X presenta le sue attività che riguardano la fabbricazione e la commercializzazione di vetture che riproducono le caratteristiche proprie dei suoi modelli 356 e 356 Speedster; che a più riprese si trova menzionato il nome di veicoli PORSCHE;(...). Queste attività contraddistinguono dei fatti di contraffazione di diritti d'autore;

(...) PORSCHE può parimenti denunciare che offrendo in vendita e vendendo delle vetture che costituiscono delle repliche dei suoi propri modelli e presentandoli come tali, X ha portato un attacco al suo mercato commerciale; (...) che questi fatti distinti caratterizzano la concorrenza sleale e parassitaria (...)." La salvaguardia giuridica presuppone, nella definizione ricordata al preambolo, la protezione. Abbiamo appena visto i molteplici mezzi al servizio dei costruttori per assumere la protezione dei loro diritti.

Tuttavia, qualora i costruttori od i rappresentanti difendano o no i propri diritti, quali che ne siano le ragioni, quali sono le altre parti che possano intervenire a concorrere alla salvaguardia giuridica dell'autenticità dei veicoli da collezione? Quali sono i diritti dei proprietari, dei collezionisti di veicoli da collezione che questi ultimi possano far valere al titolo dell'autenticità? A quale momento potranno avvalersene, e quali mezzi giuridici saranno in questo caso a loro disposizione?

typical characteristics of its models 356 and 356 Speedster; that on more than one occasion the name of the vehicles PORSCHE is mentioned; (...)

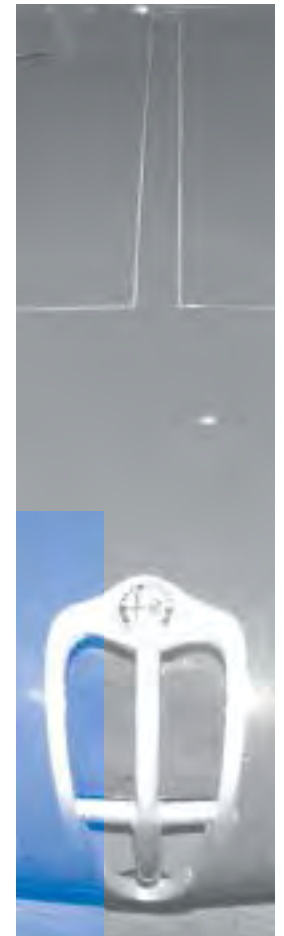
(These activities constitute counterfeit of copyright). (...) PORSCHE may equally claim that by offering for sale and selling cars which are replicas of its models and presenting them as such, X has attacked its commercial market; (...) that these specific facts constitute disloyal and parasitic competition (...)." Legal safeguarding implies protection in the definition recalled in the introduction. We have just looked at the many means available to manufacturers to enforce the protection of their rights.

However, whether the manufacturers or representatives defend their rights or not for whatever reason, which other parties may intervene and concur in the legal protection of the authenticity of collector's vehicles? What are the owners' rights, the rights of the collectors of such vehicles which they may have respected with regard to authenticity? When may they avail of them, and what legal means are available to them in this case?

The legal safeguarding of authenticity by the purchaser/collector of a vehicle

In purchasing or collecting a vintage car the purchaser/collector is searching for its authentic character. In most cases this is his main motivation (we'll exclude here the purchaser/collector of a replica).

Through the conditions of validity required in the deed of sale and through the obligations incumbent on the seller, such as the guarantee regarding hidden defects and the conforming supply, the private purchaser/collector also has a series of instruments available to defend his interests and,



Par les conditions de validité exigées dans l'acte de vente, et par les obligations pesant sur le vendeur, comme la garantie de vices cachés et la délivrance conforme, le particulier, acquéreur / collectionneur, dispose lui aussi d'une panoplie d'instruments de défense de ses intérêts et par la même, concourt à la sauvegarde de l'authenticité.

La nullité de la vente pour défaut d'authenticité

C'est incontestablement au moment de la vente du véhicule de collection que la question de l'authenticité du véhicule se précise, tant pour le vendeur que l'acquéreur / collectionneur. On n'abordera pas ici le cas des ventes aux enchères qui font l'objet d'une réglementation particulière et de décisions spécifiques, traitées par d'autres intervenants.

a) La validité d'un contrat de vente suppose que le consentement des parties ait été libre et éclairé. En France, l'article 1109 du Code civil dispose que: "il n'y a point de consentement valable, si le consentement n'a été donné que par erreur, ou s'il a été extorqué par violence ou surpris par dol". Pour justifier l'annulation du contrat, l'erreur doit porter sur l'une des qualités considérées comme essentielles, par l'une des parties. La partie qui invoque l'erreur devra prouver que cette qualité substantielle était déterminante pour elle au moment de la conclusion du contrat et qu'elle en avait averti son cocontractant. Le dol, au sens de l'article 1116 du Code Civil, désigne l'ensemble des tromperies mises en œuvre par l'une des parties pour déterminer l'autre à conclure le contrat. Le dol peut aussi résulter du silence gardé par le vendeur (réticence dolosive). Ces deux fondements du droit commun de la vente

La salvaguardia giuridica dell'autenticità da parte dell'acquirente / collezionista d'un veicolo

L'acquirente/collezionista ricerca, attraverso il suo acquisto od il suo atto di collezione d'un veicolo d'epoca, il carattere autentico di quest'ultimo. È nella maggior parte dei casi la sua motivazione principale (escluderemo qui l'acquirente/collezionista di una replica). Attraverso le condizioni di validità richieste nell'atto di vendita e attraverso gli obblighi che ricadono sul venditore, come la garanzia sui difetti nascosti e la consegna conforme, il privato, acquirente / collezionista, dispone anch'esso di una serie di strumenti a difesa dei suoi interessi e, con questi mezzi, concorre alla salvaguardia dell'autenticità.

La nullità della vendita per difetto d'autenticità

È incontestabilmente al momento della vendita del veicolo da collezione che si precisa il problema dell'autenticità del veicolo, tanto per il venditore che per l'acquirente/collezionista. Non affronteremo in questa sede il caso delle vendite all'asta che sono oggetto di una regolamentazione particolare e di decisioni specifiche trattate da altri relatori.

a) La validità di un contratto di vendita presuppone che il consenso delle parti sia stato libero e informato. In Francia, l'articolo 1109 del Codice Civile recita che "non vi è consenso valido, se il consenso non è stato dato che per errore, o se è stato estorto con violenza o sorpreso per dolo." Per giustificare l'annullamento del contratto, l'errore deve riguardare una delle qualità che da una delle parti siano considerate essenziali. La parte che denuncia l'errore dovrà provare che questa qualità sostanziale abbia avuto per lei un peso determinante

with these methods, contributes to the safeguarding of authenticity.

The null effect of the sale in the case of lack of authenticity

It is indisputable that at the moment of sale of a collector's vehicle the question of authenticity is identified, both for the seller and the purchaser/collector. We will not consider here sale by auction, which enjoys a special type of regulation, and specific decisions dealt with by other contributors.

a) The validity of a sales contract presumes that the parties consenting to it have done so freely and after being informed.

In France, article 1109 of the Civil code states that "consent is not valid where such has been given by mistake, or extorted using violence or deceitfully." To justify the annulment of the contract the error must regard a quality which one of the parties considers essential. The party claiming the error must prove that this essential quality had a determining effect for him at the moment of entering into the contract and that such condition had been notified to the contracting party. According to article 1116 of the Civil code, deceit is designated as the totality of misleading practices put into effect by one of parties so as to convince the other to conclude the contract. Deceit may also be produced by the silence of the seller (deceitful reticence).

These two basics of the common law of sales are unarguably available to the purchaser of a vehicle in the event that, having purchased a vintage vehicle believing it "authentic", he discovers after his purchase the lack of authenticity of the vehicle. While the more obvious cases of deceit of the



sont incontestablement à la disposition de l'acquéreur d'un véhicule au cas où, ayant acquis un véhicule d'âge qu'il pensait "authentique", il découvre postérieurement à son acquisition le défaut d'authenticité du véhicule. Si les cas les plus évidents de tromperies de l'acheteur ne devraient pas poser de trop grandes difficultés pour qu'un Tribunal prononce l'annulation d'une vente sur le fondement du dol (cas par exemple des répliques présentées et vendues comme étant des véhicules construits par le constructeur d'origine assimilables à des contrefaçons), il n'en va plus de même lorsque le véhicule vendu a subi des "atteintes" à son authenticité. En effet, pour mesurer le degré de ces "atteintes" à l'authenticité qui serait d'une ampleur telle que le véhicule aurait gardé, ou perdu, son caractère authentique, force est de constater le défaut de critères répertoriés permettant de conclure de manière certaine à l'authenticité du véhicule. Et à supposer encore que ces critères existent (on connaît les travaux menés par la FIVA pour classer les véhicules de plus de 25 ans d'âge en différentes catégories), on devrait encore faire le constat qu'ils ne seraient pas en eux-mêmes suffisants pour que l'on puisse être assuré de l'authenticité, ou non, d'un véhicule. Car, en cas de contestation de ces critères, seul un Tribunal pourrait trancher sur leur existence ou leur absence, pour ensuite se prononcer sur le caractère authentique d'un véhicule et la validité de la vente. Mais, compte tenu de la complexité et de la spécificité de la question ainsi posée de l'authenticité d'un véhicule, il est vraisemblable qu'un tribunal désignera un expert dans la plupart des cas, afin de l'éclairer. Ainsi, si l'acquéreur d'un véhicule de collection dispose incontestablement des moyens juridiques lui permettant d'agir, c'est au prix d'un

al momento della conclusione del contratto e di avere notificato questa condizione al proprio contraente. Il dolo, ai sensi dell'articolo 1116 del Codice Civile, designa l'insieme degli inganni messi in opera da una delle parti per determinare l'altra a concludere il contratto. Il dolo può anche risultare dal silenzio mantenuto dal venditore (reticenza dolosa). Questi due fondamenti del diritto comune della vendita sono incontestabilmente a disposizione dell'acquirente di un veicolo nel caso in cui, avendo acquistato un veicolo d'epoca che riteneva "autentico", scoprisse in seguito al suo acquisto il difetto d'autenticità del veicolo. Se i casi più evidenti d'inganni dell'acquirente non dovrebbero presentare difficoltà troppo grandi perché un Tribunale dichiari annullata una vendita sulla base del dolo (caso per esempio delle repliche presentate e vendute come fossero veicoli costruiti dal costruttore d'origine assimilabili a delle contraffazioni), le cose non sono altrettanto semplici quando il veicolo venduto ha subito dei "danni" alla sua autenticità. Infatti, per valutare l'entità di questi "danni" all'autenticità, che dovrebbero essere d'un'ampiezza tale da fare sì che il veicolo abbia conservato, o perduto, il suo carattere autentico, siamo costretti a constatare che mancano criteri codificati che permettano di concludere in maniera certa sull'autenticità del veicolo. Anche supponendo poi che i suddetti criteri esistessero (si conoscono i lavori realizzati dalla FIVA per classificare i veicoli d'età superiore ai 25 anni in diverse categorie), si dovrebbe ancora constatare che non sarebbero di per se stessi sufficienti perché attraverso di essi si possa essere garantiti dell'autenticità o meno d'un veicolo. Perché, in caso di contestazione dei suddetti criteri, solo un

purchaser should not present too much difficulty for a Court to declare a sale null on the basis of deceit (the case, for example, of replicas presented and sold as if they were vehicles manufactured by the original manufacturer, assimilable to fakes), things are not so simple when the vehicle sold has suffered "damage" to its authenticity. In fact, to assess the extent of this "damage" to the authenticity, which should be of such scope that the vehicle has retained or lost its authentic character, we are forced to admit the lack of codified criteria enabling a certain verdict on the authenticity of the vehicle. Even supposing then that the above criteria existed (we know of the work of the FIVA in classifying vehicles over 25 years old into various categories), one would still have to admit that they would not be sufficient in themselves to guarantee the authenticity or lack of authenticity of a vehicle. Because, in the case of the above mentioned criteria being disputed only a Court could decide on their existence or absence, to then pronounce its sentence on the authentic nature of a vehicle and the validity of the sale. But, considering the complexity and specific nature of the question of authenticity of a vehicle so established, it appears probable that in most cases the court would designate an expert to clarify the matter. So, while the purchaser of a collector's vehicle unquestionably has at his disposal the legal means which enable him to act, it is only through a complex procedure, subject to the risk of legal action, that he may have his rights recognised. In the case in point, depending on whether the vehicle has been purchased from a professional or from a previous collector, the difficulties will vary. In fact the Court will be much more inclined to annul a sale on the basis of fraud or error in the case of

parcours compliqué, soumis à l'aléa judiciaire, qu'il pourra faire reconnaître ses droits. Au demeurant, selon que le véhicule aura été acquis auprès d'un professionnel ou d'un précédent collectionneur, les difficultés seront encore différentes. En effet, un Tribunal sera beaucoup plus enclin à procéder à l'annulation d'une vente sur le fondement du dol ou de l'erreur dans les rapports professionnels/collectionneurs qu'il le serait entre deux particuliers à compétence équivalente. Il n'y aura là que l'application du principe général selon lequel le professionnel a un devoir de connaissance et de conseil à l'égard de l'acquéreur particulier. Tels sont les principes applicables sur le consentement de l'acquéreur au moment de la vente. Il convient également de souligner qu'une fois la vente passée, l'acquéreur peut encore trouver dans les règles de droit commun les moyens de sauvegarder ses droits.

b) Le vendeur doit garantir l'acquéreur des vices cachés de la chose vendue et est soumis à une obligation de délivrance conforme
L'article 1641 du code civil dispose que: "Le vendeur est tenu de garantie à raison des défauts cachés de la chose vendue qui la rendent impropre à l'usage auquel on la destine, ou qui diminuent tellement cet usage, que l'acheteur ne l'aurait pas acquise, ou n'en aurait donné qu'un moindre prix, s'il les avait connus." Si ce principe est usuellement appliqué par les tribunaux français, il suppose, ici encore, en matière d'authenticité d'un véhicule de collection, que l'atteinte à cette authenticité puisse être démontrée par l'acquéreur qui devra au surplus prouver que celle-ci lui avait été cachée au moment de la vente. On a vu les difficultés qui pouvaient se présenter à

Tribunale potrebbe decidere sulla loro esistenza o la loro assenza, per pronunciarsi in seguito sul carattere autentico d'un veicolo e la validità della vendita. Ma, tenuto conto della complessità e della specificità della questione dell'autenticità del veicolo così impostata, appare verosimile che un tribunale designerà un consulente nella maggior parte dei casi al fine di fare chiarezza. Così, se l'acquirente d'un veicolo da collezione dispone incontestabilmente dei mezzi giuridici che gli permettano di agire, è solo attraverso un percorso complesso, soggetto all'alea dell'azione giudiziaria, che potrà far riconoscere i propri diritti. Nella fattispecie, a seconda se il veicolo sia stato acquistato da un professionista o da un collezionista precedente, le difficoltà saranno ancora diverse. Infatti il Tribunale sarà molto più incline a procedere all'annullamento di una vendita sulla base del dolo o dell'errore nei rapporti tra professionista e collezionista di quanto non lo sarebbe fra due privati di competenza equivalente. In questo caso si avrebbe soltanto l'applicazione del principio generale secondo il quale il professionista ha un dovere di conoscenza e consulenza nei confronti dell'acquirente privato. Questi sono i principi applicabili sul consenso dell'acquirente al momento della vendita. Conviene parimenti sottolineare che, una volta effettuata la vendita, l'acquirente può ancora trovare nelle regole del diritto comune i mezzi per salvaguardare i propri diritti.

b) Il venditore deve garantire l'acquirente contro i difetti nascosti dell'oggetto venduto ed è sottoposto ad un obbligo di fornitura conforme.
L'articolo 1641 del codice civile precisa che: "Il venditore ha un obbligo di garanzia per quanto riguarda eventuali difetti nascosti dell'oggetto

sales between a professional and a collector than it would be in the case of a sale between two private collectors similarly competent in the matter. In this case only the general principle according to which the professional has a duty to advise and inform the private purchaser would apply. These are the principles applying to the consent of the purchaser at the moment of the sale. It is equally worth emphasising that once the sale has taken place, the purchaser may still find in common law the means for safeguarding his rights.

b) The seller must safeguard the purchaser against the hidden defects of the object sold and is subject to the obligation of conforming supply.
Article 1641 of the civil code specifies that: "The seller is obliged to offer surety against any hidden defects of the object sold making it unsuitable for its destined use, or reducing the possibility of the above-said use to the point that the purchaser would not have bought it, or would only have paid a lower price if he had been aware of such". While this principle is regularly applied by French Courts, it implies, in this case too, regarding the authenticity of a collector's vehicle, that the prejudice of the above mentioned authenticity must be shown by the purchaser who must also prove that the latter was hidden from him at the moment of sale. We have seen the difficulties that the purchaser may encounter in having a sale annulled on the basis of fraud or error. These difficulties are more or less the same in the case of hidden defects and are accompanied by a procedural requirement according to which the proceedings taken on the basis of the above-mentioned article 1641 must be taken "in the short term". This is not the place to ponder the many rulings

l'acquéreur pour faire annuler une vente sur le fondement de l'erreur ou du dol. Ces difficultés sont sensiblement les mêmes en matière de vice caché, et se doublent d'une exigence procédurale selon laquelle l'action initiée sur le fondement de l'article 1641 précité doit être engagée "à bref délai". Il n'y a pas lieu de rappeler ici les nombreuses décisions qui ont été rendues par les tribunaux en matière de produits défectueux sur l'appréciation de ce "bref délai" qui doit être respecté par le titulaire de l'action, en l'occurrence l'acquéreur, à défaut d'être déclaré irrecevable pour prescription de son action. On signalera que les tribunaux admettent que la mise en place d'une expertise judiciaire est interruptive de prescription. L'Article 1604 C. civil dispose que: "la délivrance est le transport de la chose vendue en la puissance et la possession de l'acheteur". La délivrance consiste dans la mise de la chose à la disposition de l'acheteur. Il s'agit d'un moyen de défense supplémentaire pour l'acheteur. L'obligation de délivrance "implique non seulement la délivrance de la chose, mais celle d'une chose conforme à sa destination". Elle couvre les qualités de la chose vendue. Il faut comprendre que le vendeur doit livrer à l'acquéreur "une chose qui corresponde en tous points" au but par lui recherché. Les tribunaux traitent fréquemment de difficultés concernant la délivrance dans la vente de véhicules automobiles contemporains. Divers exemples peuvent être relevés dans la jurisprudence. Il en est ainsi de la délivrance d'un véhicule dont l'année de fabrication est différente, de celle d'un véhicule constitué par l'assemblage d'une épave avec une coque dont le numéro a été maquillé, ou de celle d'un modèle différent de celui convenu. Bien souvent il faudra

venduto che lo rendano inadatto all'utilizzo al quale lo si destina, o ne riducano la possibilità del suddetto utilizzo al punto che l'acquirente non l'avrebbe comprato, o non avrebbe pagato che un prezzo inferiore, se ne fosse stato a conoscenza." Se questo principio è abitualmente applicato dai Tribunali Francesi, presuppone, anche in questo caso, in materia d'autenticità d'un veicolo da collezione, che il pregiudizio alla suddetta autenticità possa essere dimostrato dall'acquirente che dovrà per di più provare che quest'ultima gli era stata nascosta al momento della vendita. Abbiamo visto le difficoltà che potevano presentarsi all'acquirente per fare annullare una vendita in base all'errore o al dolo. Queste difficoltà sono sensibilmente le stesse in caso di difetti nascosti e si accompagnano ad un'esigenza procedurale secondo la quale l'azione intrapresa sulla base dell'articolo 1641 succitato deve essere intrapresa "a breve termine". Non è questa la sede per ricordare le numerose decisioni che sono state emesse dai tribunali in materia di prodotti difettosi sulla valutazione del suddetto "breve termine" che deve essere rispettato dal titolare della denuncia, nella fattispecie l'acquirente, pena la dichiarazione di non ricevibilità per prescrizione della sua azione legale. Segnaliamo che i tribunali ammettono che la disposizione di una perizia giudiziaria interrompe i tempi di prescrizione. L'Articolo 1604, del Codice civile dispone che: "La fornitura è il trasferimento della cosa venduta alla disposizione ed al possesso dell'acquirente". La fornitura consiste nella messa a disposizione dell'acquirente. Si tratta di un mezzo di difesa supplementare per l'acquirente. L'obbligo di fornitura "implica non soltanto la fornitura della cosa, ma di una cosa conforme alla sua



issued by the courts on the matter of defective products on how to evaluate the above-said "short term" which must be respected by the person taking the proceedings, in the case in point the purchaser, on pain of such legal action being declared unacceptable on account of limitation. We should point out that the courts allow for an interruption of the terms of limitation if an expert's opinion should be ordered by the court. Article 1604 of the Civil code foresees that: "The supply is the transfer of the item sold to the disposal and possession of the purchaser". The supply consists of making the sold item available to the purchaser. This is a further means of defence for the purchaser. The supply obligation "does not just imply the supply of the item, but of an item in keeping with its destined use". This also regards the quality of the item sold. One must understand that the seller must supply the purchaser with "an item corresponding in all respects" with the purpose required by the latter. The courts often address the difficulties inherent to supply in the sale of contemporary cars. Various examples in case law may be observed. There are cases in which a vehicle is supplied with a different year of fabrication; in which a vehicle is composed of the assembly of a frame the chassis number of which has been forged, or the supply of a model different from that agreed to. Very often an expert needs to be consulted to ascertain the non-conformity. Whether on the basis of error, deceit, hidden defects or the obligation of conforming supply, the purchaser/collector's legal action will involve, in most cases, if not always, an expert opinion which, independently of the quality of the designated expert, also raises the question of the criteria made available to him to ascertain the authentic nature or not of a vintage vehicle.

faire appel à un expert pour constater la non conformité. Que ce soit sur le fondement de l'erreur, du dol, du vice caché, ou de l'obligation de délivrance conforme, l'action de l'acquéreur / collectionneur devant les tribunaux s'accompagnera le plus souvent, voire toujours, d'une expertise, ce qui, indépendamment de la qualité de l'expert qui sera désigné, pose également celui des critères qui seront à sa disposition pour apprécier le caractère authentique, ou non, d'un véhicule d'âge.

L'appréciation de l'authenticité

Si dans le vocabulaire juridique usuel, comme on l'a rappelé en préambule, l'authenticité se définit comme la "qualité de l'objet ou du document dont l'auteur ou l'origine est attesté, notamment sur la foi d'un certificat", il faut souligner qu'en matière de véhicule de collection, il n'existe pas, en l'état, de tel certificat attestant de l'authenticité.

Pour autant, on ne devrait pas en conclure de manière trop hâtive qu'à défaut de certificat, l'authenticité d'une voiture de collection n'existerait pas, ou ne pourrait pas être recherchée. Cette définition emploie d'ailleurs le terme de "notamment", avant d'envisager celui de certificat. C'est donc au fur et à mesure de la "vie" du véhicule que l'authenticité sera recherchée.

Sans prétendre à l'exhaustivité, on relèvera quelques événements au cours desquels l'authenticité pourra être appréciée.

Comme le précise l'article R. 321-16 du Code de la Route "Tout véhicule isolé ou élément de véhicule ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception". A défaut d'une telle réception par la DRIRE, le propriétaire d'un véhicule transformé s'expose non

destination". Riguarda anche la qualità della cosa venduta. Bisogna comprendere che il venditore deve fornire all'acquirente "una cosa che corrisponda sotto tutti gli aspetti" allo scopo ricercato da quest'ultimo. I tribunali si occupano frequentemente di difficoltà inerenti alla fornitura nella vendita di automobili contemporanee. Diversi esempi possono essere rilevati nella giurisprudenza. Vi sono casi in cui è fornito un veicolo il cui anno di fabbricazione è diverso, in cui un veicolo è costituito dall'assemblaggio di un rottame con un telaio il cui numero sia stato contraffatto, o della fornitura di un modello diverso da quello concordato. Molto spesso occorrerà rivolgersi ad un perito per far constatare la non conformità.

Che sia sulla base dell'errore, del dolo, del difetto nascosto o dell'obbligo di fornitura conforme, l'azione dell'acquirente/collezionista davanti ai tribunali comporterà nella maggior parte dei casi, per non dire sempre, una perizia; il che, indipendentemente dalla qualità del perito che sarà designato, pone anche il problema dei criteri che saranno a sua disposizione per valutare il carattere d'authenticità o meno di un veicolo d'epoca.

La valutazione dell'authenticità

Se nel vocabolario giuridico corrente, come lo abbiamo ricordato nel preambolo, l'authenticità si definisce come "qualità dell'oggetto o del documento di cui l'autore o l'origine sia attestata, in particolare sulla base di un certificato", bisogna sottolineare che in materia di veicoli da collezione, non esiste, allo stato, un siffatto certificato che attesti l'authenticità. Non per questo si dovrebbe concludere in modo troppo affrettato che, in mancanza di certificato, l'authenticità di una vettura da collezione non esisterebbe o non potrebbe essere ricercata. Questa

The evaluation of authenticity

While in current legal terminology, as we recalled in the introduction, authenticity is defined as the "quality of the object or document whose author or origin is attested, especially on the basis of a certificate", we must emphasise that in the matter of collector's vehicles no such certificate attesting authenticity exists at this moment in time. This does not mean to say, drawing a hasty assumption, that, in the absence of such a certificate, the authenticity of a collector's car does not exist or may not be searched for. This definition in fact uses the term "especially", before the word certificate. It is therefore in the past "life" of the vehicle that authenticity is to be searched for.

Without aiming to be exhaustive, we will identify some events during which the authenticity of the vehicle may be assessed:

As specified by article R. 321-16 of the Highway code "every single vehicle or part of a vehicle which has undergone considerable transformations must be obligatorily subjected to a new test".

In the absence of the above testing by the DRIRE, the owner of a transformed vehicle exposes himself not only to the payment of a penalty but also to insurance default.

It is after due consideration that we use the term transformation here, indicated in this article of the Highway Code, which we will compare with the term restoration.

In fact in the first place one ought to admit that the maintenance of a vehicle, consisting in the replacement of the components subjected to wear and tear, should not prejudice its authenticity. For some big makes it is in fact relatively simple to locate spare parts.



seulement à des peines d'amendes mais également à un défaut d'assurances. C'est à dessein qu'on emploie ici le terme de transformation, visé par cet article du Code de la Route, qu'on confrontera à celui de restauration. En effet, on devrait tout d'abord admettre que l'entretien d'un véhicule qui consisterait au remplacement des pièces d'usures ne devrait pas atteindre à l'authenticité.

Pour certaines grandes marques, il est d'ailleurs relativement aisé de se fournir en pièces de rechanges. Incontestablement ces pièces de rechange (à l'exception de celles contrefaites comme rappelées ci-dessus dans l'exemple concernant VOLVO), ne devraient pas être source de différend en matière d'authenticité. _Mais lorsque l'état d'un véhicule nécessite non plus seulement de simples interventions de changement de pièces d'usures mais de véritables travaux de restauration, selon que ces travaux conduiront à des interventions sur des organes ayant fait la réputation de la marque ou du modèle (cas des châssis roulants, des carrosseries de grands maîtres...) la nature et l'importance de ces travaux et interventions pourront influencer sur le degré de l'authenticité.

Ce débat relève du domaine de l'expertise, souvent très fine, et à ce égard, les constructeurs, les clubs, et les différentes associations constituées autour de certaines marques ou pour l'organisation de manifestations réunissant des véhicules historiques (rallyes historiques, concours d'élégance) et bien entendu les fédérations comme la FIVA, FEVE, et maintenant la FIA peuvent contribuer de manière très importante à cette problématique de la restauration et à son degré d'atteinte ou non à l'authenticité. Ce débat n'est d'ailleurs pas le même pour les véhicules de compétition qui ont souvent, du fait de leur participation à des courses, été

definizione utilizza d'altra parte il termine "in particolare", prima della parola certificato. E dunque nei trascorsi della "vita" del veicolo che l'autenticità sarà ricercata.

Senza pretendere di essere esaustivi, rileveremo alcuni eventi nel corso dei quali si potrà valutare l'autenticità:

_Come lo precisa l'articolo R. 321-16 del Codice della Strada "ogni singolo veicolo o elemento di veicolo che abbia subito delle trasformazioni considerevoli è obbligatoriamente sottoposto ad un nuovo collaudo". In mancanza del suddetto collaudo da parte della DRIRE, il proprietario di un veicolo trasformato si espone non soltanto a delle pene di ammende, ma anche ad un difetto assicurativo. È a ragion veduta che impieghiamo qui il termine trasformazione, indicato in questo articolo del Codice della Strada, che confronteremo con il termine restauro. Infatti si dovrebbe in primo luogo ammettere che la manutenzione d'un veicolo, consistente nella sostituzione dei componenti soggetti ad usura, non dovrebbe pregiudicare l'autenticità. Per alcune grandi marche, è d'altronde relativamente semplice rifornirsi di pezzi di ricambio. Incontestabilmente questi pezzi di ricambio (con l'eccezione di quelli contraffatti, come ricordato in precedenza nell'esempio riferito alla VOLVO), non dovrebbero dare luogo a discussioni in materia d'autenticità.

_Ma quando lo stato d'un veicolo necessita non più soltanto di semplici interventi di sostituzione di componenti soggetti ad usura, ma di veri e propri lavori di restauro, qualora questi lavori comportassero interventi su degli organi che abbiano fatto la reputazione della marca o del modello (caso dei telai circolanti, delle carrozzerie dei grandi maestri ...), la natura e la rilevanza di questi lavori ed

Unquestionably these spare parts (with the exception of those which have been forged, as recalled previously in the example regarding VOLVO), should not give rise to debate on the matter of authenticity.

_But when the state of the vehicle no longer requires merely operations to replace the parts subject to wear and tear, but of real restoration work, where such work involves work on the parts which have made the reputation of the make or model (as in the case of the chassis, the designer bodies...), the nature and relevance of this work and these operations could influence the level of authenticity. This debate falls into the category of appraisal, often a very delicate matter, and from this point of view the manufacturers, clubs and various associations which have formed around a certain make or to organise events and rallies of historical vehicles (historical rallies, style competitions) and clearly the federations such as the FIVA, FEVE, and now the FIA can make a real contribution to this issue of restoration and the extent to which it prejudices authenticity.

This discussion is not the same for competitive vehicles which, due to the fact that they take part in competitions, have often had accidents and have consequently been repaired. Their restoration may imply more extensive work which, in any case, should not call into question their authenticity.

_The issue of the transformation of vehicles still needs to be tackled. Transformation is taken to mean the addition of one or more cylinders to the engine of the vehicle, the removal of the roof so as to make the vehicle into a coupé or a saloon into a convertible ... or any other substantial work which essentially modifies the original vehicle to produce a "new" model.

These transformations are prejudices not just to the

accidentés et réparés.

Leur restauration peut supposer des travaux et interventions plus importants, pour autant leur authenticité ne devrait pas être remise en cause.

Il faut encore aborder la question de la transformation des véhicules.

On entend par transformation, par exemple, l'adjonction d'un ou plusieurs cylindres au moteur d'un véhicule, le tronçonnage du toit pour la transformation d'un coupé ou d'une berline en cabriolet... ou tous autres travaux d'importance qui modifient fondamentalement le véhicule d'origine pour parvenir à un "nouveau" modèle.

Ces transformations sont autant d'atteintes non seulement aux spécifications d'origines du véhicule concerné, mais également à ses formes ou caractéristiques techniques. On retrouve ici les cas types, et sans doute les plus facilement "stigmatisables" des atteintes à l'authenticité.

En effet de telles transformations sont directement contraires à la réglementation rappelée ci-dessus du Code de la Route mais contreviennent également à tous les droits protégés dont on a dressé le panorama au paragraphe 1. On soulignera encore les risques pris par les "transformateurs" de ces modèles d'origine qui participent à la contrefaçon des véhicules et exposent leurs clients, acquéreurs de bonne foi, non seulement aux sanctions du Code de la Route mais également à toutes les questions liées à un éventuel défaut d'assurances pouvant occasionner des drames humains en cas d'accident.

Enfin, on abordera pour terminer la question des répliques. Récemment, des magazines spécialisés ont rappelé les développements très importants intervenus ces dernières années.

Dès lors que des répliques de modèles sont réalisées (et autorisées par les titulaires des droits de

interventi potranno influire sul livello dell'autenticità. Questo dibattito rientra nel campo della perizia, spesso molto sottile, e sotto questo aspetto, i costruttori, i club, e le diverse associazioni costituite intorno a certe marche o per l'organizzazione di manifestazioni e raduni dei veicoli storici (rallye storici, concorsi d'eleganza) e bene inteso le federazioni come la FIVA, la FEVE, ed ora la FIA possono contribuire in modo molto rilevante a questa problematica del restauro ed al suo livello di pregiudizio più o meno considerevole all'autenticità. Questa discussione non è d'altra parte la medesima per i veicoli da competizione che spesso, per il fatto di avere partecipato a delle corse, sono stati incidentati e riparati. Il loro restauro può presupporre lavori ed interventi più rilevanti che tuttavia non dovrebbero rimettere in causa la loro autenticità.

Bisogna ancora affrontare il problema della trasformazione dei veicoli.

S'intende per trasformazione, per esempio, l'aggiunta di uno o più cilindri al motore d'un veicolo, l'asportazione del tetto per la trasformazione d'un coupé o di una berlina in cabriolet... o ogni altro lavoro importante che modifichi fondamentalmente il veicolo originale per arrivare ad un "nuovo" modello. Queste trasformazioni sono altrettanti pregiudizi non solo alle specifiche originali del veicolo in questione, ma anche alle sue forme o caratteristiche tecniche. Si ritrovano fra questi i casi tipo, e senza dubbio i più facilmente "stigmatizzabili" di pregiudizio all'autenticità. Infatti, trasformazioni di questo genere sono direttamente contrarie alla regolamentazione ricordata in precedenza del Codice della Strada, ma contravvengono parimenti a tutti i diritti protetti di cui abbiamo illustrato il panorama al paragrafo 1. Sottolineeremo ancora i rischi che

original specifications of the vehicle in question but also to its form and technical characteristics. Among these are the standard examples of prejudice to authenticity, undoubtedly the easiest to "stigmatise".

In fact transformations of this kind are in direct contrast to the regulations of the Highway Code recalled above, but equally contravene all the protected rights which we illustrated the range of in paragraph 1.

We will once again emphasise the risks which the "transformers" of these original models take by forging vehicles and exposing their customers, purchasers in good faith, not only to the sanctions of the Highway Code but equally to all the problems connected with insurance default, which may prove a real drama in the event of an accident.

Lastly we will tackle the issue of replicas.

Recently some specialised magazines have recalled the very important steps forward made in recent years. Starting from the moment in which replicas of models are made (and authorised by the owners of the intellectual property rights, in other words the manufacturers, the owners of the trademarks or their legal representatives) and equally from the moment that the models derived from these replicas are manufactured and sold as such, there is no prejudice to authenticity.

The case would clearly be completely different if these replicas did not clearly declare their status as above and aimed solely at "copying" the original models, claiming their original character.

We have underlined that in this case the manufacturers, but also the owners of the trademark or legal representatives would clearly be entitled to take legal action against the manufacturers and retailers of the above-said replicas which should, in

propriété intellectuelle, c'est-à-dire par les constructeurs, les propriétaires de marque ou ayants droit) et dès lors également que les modèles issus de ces répliques sont fabriqués et commercialisés comme tels, l'authenticité n'est pas atteinte. Il en irait évidemment tout autrement, au cas où ces répliques ne revendiqueraient pas ce statut et chercheraient uniquement à "copier" des modèles d'origine et à en revendiquer le caractère original. On a souligné que dans ce cas, les constructeurs, mais également les titulaires de marque ou ayants droit seraient manifestement titulaires d'une action contre les constructeurs et vendeurs de telles répliques qui devraient notamment tomber sous le coup de la contrefaçon, avec toutes les conséquences pénales et civiles y étant attachées. Pour autant, dès lors que les répliques seraient autorisées, construites et vendues comme telles, c'est un statut particulier qui devrait pouvoir coexister et être reconnu. Ce statut des répliques permettrait non seulement de sauvegarder l'authenticité des véhicules d'origine, mais permettrait également de reconnaître à d'autres intervenants, souvent compétents, une place que certains passionnés, souvent moins aisés, leur donnent déjà.

Une conclusion s'impose:

si il existe incontestablement des moyens de protection, de sauvegarde de l'authenticité des véhicules historiques, il apparaît tout aussi clairement qu'en l'état il ne se dégage pas de critères objectifs qui permettraient de déterminer sans discussion le caractère authentique d'un véhicule d'âge.

On a souligné cependant plusieurs pistes qui incontestablement permettent de participer à

prendre i "trasformatori" di questi modelli originali che partecipano alla contraffazione dei veicoli ed espongono i loro clienti, acquirenti in buona fede, non soltanto alle sanzioni del Codice della Strada, ma ugualmente a tutti i problemi legati ad un eventuale difetto assicurativo che può comportare drammi umani in caso d'incidente.

Infine affronteremo il caso delle repliche. Recentemente delle riviste specializzate hanno ricordato gli sviluppi molto importanti che si sono avuti in questi ultimi anni. A partire dal momento in cui sono realizzate delle repliche di modelli (e autorizzate dai titolari dei diritti di proprietà intellettuale, vale a dire dai costruttori, dai proprietari di marche o loro rappresentanti legali) e parimenti dal momento in cui i modelli derivati da queste repliche sono fabbricati e commercializzati come tali, non vi è pregiudizio dell'autenticità. Il caso sarebbe evidentemente del tutto diverso qualora queste repliche non rivendicassero il suddetto statuto e mirassero unicamente a "copiare" dei modelli originali ed a rivendicarne il carattere originale. Abbiamo sottolineato che, in questo caso, i costruttori, ma anche i titolari di marca o rappresentanti legali sarebbero manifestamente titolari di un'azione legale contro i costruttori e venditori delle suddette repliche che dovrebbero in particolare ricadere nella fattispecie della contraffazione, con tutte le conseguenze penali e civili che ne conseguirebbero. Vista la situazione, dal momento in cui le repliche sarebbero autorizzate, costruite e vendute come tali, è uno statuto particolare che dovrebbe poter esistere ed essere riconosciuto.

Questo statuto delle repliche permetterebbe non soltanto di salvaguardare l'autenticità dei veicoli originali, ma permetterebbe ugualmente di

the case in point, constitute forgery, with all the criminal and civil consequences deriving from such. Given the situation, from the moment that the replicas would be authorised, manufactured and sold as such, a special statute should be allowed to exist and be recognised as such.

This statute of replicas would not only make it possible to safeguard the authenticity of the original vehicles, but would also make it possible to recognise other participants a position which some enthusiasts, often less wealthy, already recognise.

A conclusion must be inferred:

while the means of protection undoubtedly exist for safeguarding the authenticity of historical vehicles, it appears equally clear that no objective criteria derive from them which would make it possible to determine, without dispute, the authentic character of a vintage vehicle. We have however pointed out various ways which unarguably enable participation in the evaluation of authenticity and in the same way participation in its legal defence in the cases in which this defence is guaranteed by the big manufacturers, the owners of trademarks or their legal representatives or even by the purchasers and collectors of these vehicles brimming with history. Today it seems however that the movement which was started in particular by bodies such as the FIVA and the FEVE, is broadening to determine the profile of authenticity. It's on these conditions that criteria of authenticity will take shape during the course of the continuation of the work done by one or the other, as long as they form a federation, so that one day these criteria will be recognised in the legislation of the various states eager to conserve their historical heritage composed of vintage vehicles.

This way their legal defence will become universal.



l'appréciation de l'authenticité, et par la même concourir à sa sauvegarde juridique, que cette sauvegarde soit assurée par les grands constructeurs, les titulaires de marques ou leurs ayants droit ou encore par les acquéreurs collectionneurs de ces véhicules chargés d'histoire. Il semble toutefois qu'aujourd'hui le mouvement qui avait déjà été amorcé notamment par différents acteurs comme la FIVA et la FEVE, s'amplifie pour déterminer les contours de l'authenticité. C'est à ces conditions que des critères d'authenticité se dégageront au fur et à mesure des travaux qui seront menés par les uns et les autres, pourvu qu'ils se fédèrent, pour que peut être un jour ces critères soient reconnus dans les réglementations des différents états soucieux de conserver le véritable patrimoine historique que constitue les véhicules d'âge. Ainsi la sauvegarde juridique deviendra universelle

riconoscere ad altri intervenienti, spesso competenti, un posto che alcuni appassionati, spesso meno agiati già gli riconoscono.

S'impone una conclusione:

se esistono incontestabilmente dei mezzi di protezione, di salvaguardia dell'autenticità dei veicoli storici, appare altrettanto chiaramente che non ne scaturiscano criteri obiettivi che permetterebbero di determinare senza discussione il carattere autentico d'un veicolo d'epoca.

Abbiamo tuttavia segnalato diverse piste che incontestabilmente permettono di partecipare alla valutazione dell'autenticità, e, proprio per questa via, di concorrere alla sua salvaguardia giuridica, nei casi in cui questa salvaguardia sia garantita dai grandi costruttori, dai titolari di marche o dai loro rappresentanti legali o ancora dagli acquirenti collezionisti di questi veicoli carichi di storia. Sembra tuttavia che al giorno d'oggi il movimento che era già stato avviato, in particolare da diversi attori come la FIVA e la FEVE, s'amplifica per determinare i profili dell'autenticità.

È a queste condizioni che dei criteri d'autenticità prenderanno forma nel corso del prosieguo dei lavori che saranno fatti dagli uni e dagli altri, purché costituiscano una federazione, affinché forse un giorno questi criteri siano riconosciuti nei regolamenti dei diversi stati desiderosi di conservare il vero e proprio patrimonio storico costituito dai veicoli d'epoca. In questo modo la salvaguardia giuridica diventerà universale.

SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE

SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY

Julian Westpfahl, DE- Juriste

.6

189

TUTELLE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITÉ

Quelles sont les organismes qui peuvent sauvegarder juridiquement l'authenticité des voitures d'époque ?

1. États
2. Organisations et clubs automobiles (FIVA, FIA, ASI etc.)
3. Constructeurs automobiles
4. Particuliers

1. Quelles possibilités l'état a-t-il de sauvegarder ou faire respecter l'authenticité des voitures d'époque du point de vue juridique ?

Principes

L'unique possibilité d'exercer une pression consiste à faire immatriculer toute automobile afin de lui permettre d'être utilisée dans la circulation véhiculaire.

La possession d'automobiles non authentiques en soi ne peut être sanctionnée, car elle n'a pas de conséquence sur les questions de premier ordre de la vie des citoyens.

Une question de première ordre pour les citoyens est la sécurité de la circulations.

Les arguments liés à l'immatriculation concernent les conditions techniques et les impôts.

Uniquement si la question de l'authenticité se concentrera sur ces aspects elle pourra obtenir une attention majeure.

Immatriculation des véhicules

Principales caractéristiques:
- Interception de l'auto comme base pour sa

TUTELA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ

Quali enti possono tutelare su base giuridica l'autenticità delle auto d'epoca?

1. Gli Stati
2. Le Organizzazioni e i club automobilistici (FIVA, FIA, ASI ecc.)
3. I costruttori di automobili
4. I privati cittadini

1. Quali possibilità ha lo STATO di tutelare o far rispettare l'autenticità delle auto d'epoca su base legale?

Principi

L'unica possibilità di esercitare una pressione è che l'auto debba essere immatricolata per venire utilizzata nel traffico veicolare.

Il possesso di auto non autentiche di per sé non può essere sanzionato, in quanto non ha effetti su questioni di primaria importanza per i cittadini. Questione di primaria importanza per i cittadini è la sicurezza del traffico veicolare.

Le valutazioni collegate all'immatricolazione concernono le condizioni tecniche e le tasse.

Solo se la questione dell'autenticità si focalizzerà su questi aspetti potrà guadagnare attenzione.

Immatricolazione dei veicoli

Caratteristiche di rilievo:

- Intercettazione dell'auto come base per la sua partecipazione al traffico veicolare.
- I dati raccolti sono focalizzati sulla classificazione a fini fiscali.
- Le dichiarazioni non riguardano direttamente

LEGAL PROTECTION OF THE AUTHENTICITY

Which entities can protect the authenticity of classic cars on a legal basis?

1. States
2. Automotive Organisations (FIVA, FIA, ASI etc.) and Car Clubs
3. Car Manufacturers
4. Private Individuals

1. Which Possibilities does the STATE have to protect or to enforce the authenticity of classic cars on a legal basis?

Principles

Exertion of Influence is only possible if the car is to be registered for and used in public traffic.

The ownership of not authentic cars as such can not be sanctioned by the state, since it does not affect overriding interests of the public.

A overriding interests of the public is the safety of public traffic.

Evaluations in connection with the registration affect the technical condition and taxes.

Authenticity is only being paid attention to if it matters in these respects.

Vehicle Registration

Significant characteristics

- Capture of the car as basis for its participation in the public traffic.
- Gathered Data is focused on the classification of taxation.
- Declarations only indirectly affect the authenticity. Owner has to specify the identity of his car truthfully

participation à la circulation véhiculaire.

- Les données recueillies sont focalisées sur le classement pour des raisons fiscales.
- Les déclarations ne concernent pas directement l'authenticité.

Le propriétaire doit spécifier l'identité de sa propre voiture de façon complète et véridique.

En particulier:

- Constructeur et modèle de l'automobile
- Année de production ou année de la première immatriculation
- Importantes données techniques.

De fausses informations fournies par le propriétaire peuvent causer:

- Révocation de l'immatriculation
- Citation en justice pour fraude fiscale
- Cessation de la couverture d'assurance

Evaluation technique (TÜV, MOT, CT, etc.)

L'état a ordonné l'évaluation pour garantir que les autos introduites dans la circulation véhiculaire soient sûres.

Champ d'application de l'évaluation technique

- L'évaluation technique concerne la sécurité des véhicules, non leur authenticité.
- Dans tous les cas l'authenticité est importante, en effet:

- Règle: Il n'est pas possible de ne pas reconnaître a posteriori le droit d'utiliser une automobile dans le trafic véhiculaire une fois que ce droit a été accordé.

- Motivation: Les droits de propriété doivent être sauvegardés (c'est à dire: freins datés et non originaux).

- Exception: Questions d'importance fondamentale pour les particuliers qui demandent de petits changements [par exemple feux (ou clignotants) supplémentaires].

l'authenticité.

Il proprietario deve specificare l'identità della propria auto in modo completo e veritiero. In particolare:

- Costruttore e modello dell'auto
- Anno di produzione o anno della prima immatricolazione
- Dati tecnici di rilievo.

La scorrettezza delle informazioni fornite dal proprietario può causare:

- Revoca dell'immatricolazione
- Citation in giudizio per frode fiscale
- Cessazione della copertura assicurativa.

Valutazione tecnica (TÜV, MOT, CT, ecc.)

Lo stato ha ordinato la valutazione per garantire che le auto immesse nel traffico veicolare siano sicure.

Campo di applicazione della valutazione tecnica

- La valutazione tecnica riguarda la sicurezza dei veicoli, non la loro autenticità.
- In ogni caso l'authenticità è importante, infatti:
- Regola: Non è possibile non riconoscere a posteriori il diritto di utilizzare un'auto nel traffico veicolare una volta che tale diritto sia stato accordato.

- Motivazione: I diritti di proprietà devono essere tutelati (ovvero: freni datati o non originali).

- Eccezione: Questioni di fondamentale importanza per i cittadini che richiedono piccoli cambiamenti (ad esempio luci (o frecce) supplementari).

- Problema: Chi esegue la valutazione non dovrebbe controllare solo lo "status quo" ma dovrebbe anche fare una valutazione sull'autenticità del veicolo.

Pezzi di ricambio

Problemi

La maggior parte dei pezzi di ricambio non è prodotta

SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY

Julian Westpfahl, DE - Juriste

and completely. Especially the:

- Manufacturer and type of the car
 - Year of production or year of first registration respectively
 - Relevant technical data.
- Incorrect specifications by the owner can lead to:
- Revocation of the registration
 - Criminal prosecution for tax fraud
 - No insurance coverage.

Technical Inspection (TÜV, MOT, CT, etc.)

State ordered inspection to guarantee safe vehicles in public traffic.

Scope of the technical inspection

Technical Inspection deals with vehicle safety and not with authenticity.

Authenticity is of importance though:

- Rule: A car once allowed for use in public traffic cannot be denied that right at a later time.
- Reason: Proprietary rights are to be protected (i.e.: dated, inferior construction of brakes).
- Exception: Overriding interests of the public which demand little changes (i.e.: additional (flash-) lights).
- Problem: the examiner should not only inspect the "status quo" but also evaluate the car's authenticity.

Spare Parts

Problems

Most spare parts are not made by the manufacturer of the classic car.

The original specification is not known or ignored. The quality of the reproduction is not monitored.

Parameters

Not only spare parts produced by the manufacturer of the car are deemed authentic.



- **Problème:** Ceux qui exécute l'évaluation ne devraient pas seulement contrôler le "status quo" mais devraient également contrôler l'authenticité du véhicule.

Pièces de rechange

Problèmes

La majeure partie des pièces de rechange n'est pas produite par le constructeur de l'auto d'époque.
La spécification originale n'est pas connue ou est ignorée.
La qualité de la reproduction n'est pas contrôlée.

Paramètres

Non seulement les pièces de rechange produites par le constructeur doivent être considérées authentiques.

La congruence du point de vue visuel n'est pas suffisante.

La qualité de la pièce de rechange ne doit pas être inférieure.

Les différences par rapport aux matériels et aux méthodes de production originales ne peuvent pas être évitées.

Par conséquent:

- Dans tous les cas le contrôle de l'état devrait être évité, car à cause des tests/contrôles officiels les prix des pièces de rechange deviendraient prohibitifs.
- Grand risque du point de vue de la responsabilité juridique pour les producteurs, les restaurateurs, les vendeurs et les clients à cause de pièces de rechange de qualité inférieure ou non originales.

Immatriculation comme voiture d'époque

Principales caractéristiques :

- Reconnaissance de la valeur historique et culturelle des autos d'époque.

dal costruttore dell'auto d'epoca.
La specifica originale non è conosciuta o viene ignorata.
La qualità della riproduzione non è monitorata.

Parametri

Non sono unicamente i pezzi di ricambio prodotti dal costruttore a dover essere considerati autentici.
la congruenza dal punto di vista visivo non è sufficiente.

La qualità del pezzo di ricambio non deve essere inferiore.

Gli scostamenti dai materiali e dai metodi di produzione originali non si possono evitare.

Di conseguenza:

- in ogni caso il controllo statale sarebbe da evitare, in quanto con test/controlli ufficiali i prezzi dei pezzi di ricambio diventerebbero proibitivi;
- c'è un grande rischio di responsabilità legali per i produttori, i restauratori, i venditori e i clienti a causa di pezzi di ricambio di qualità inferiore o non originali.

Immatricolazione come auto d'epoca

Caratteristiche di rilievo:

- Riconoscimento del valore storico e culturale delle auto d'epoca.
- Per questi veicoli sono utilizzabili riduzioni di imposta.
- Il valore storico e culturale è determinato prevalentemente dall'autenticità dell'automobile.

Doveri:

- Il proprietario deve fornire informazioni precise sull'identità, l'autenticità e l'originalità della propria auto.
- I pubblici ufficiali devono controllare le

Optical congruence is not sufficient.
Quality of the spare part must not be inferior in comparison.
Deviations in material and manufacturing method cannot be avoided.

Ratio:

- State control should in all cases be avoided, since official tests/ inspections would make parts prohibitively expensive.
- Great risk of liability because of inferior, non authentic spare parts for producers, restorers, sellers and users.

Registration as classic car

Significant characteristics:

- Acknowledged that classic cars can be of historical and cultural value.
- Tax reductions are made available to such vehicles.
- The historical and cultural value is predominately determined by the authenticity of the car.

Duties:

- Owner has to give precise information about the identity, authenticity and originality of his car.
- Officials are to check the given information and to inspect the car in-depth.
- If needed third party expertise is to be consulted.

Evaluation:

- Classic cars are officially accepted as of cultural value.
- Financial incentive to have an authentic car.
- Many exceptions regarding the authenticity allow non-authentic cars to qualify for such registrations and for tax reductions.
- Facultative character of such registrations is essential.

- Pour ces véhicules des déductions d'impôt sont prévues.
- La valeur historique et culturelle est déterminée principalement par l'authenticité de l'automobile.

Devoirs:

- Le propriétaire doit fournir des informations précises sur l'identité, l'authenticité et l'originalité de sa propre automobile.
- Les officiers ministériels doivent contrôler les informations fournies par le propriétaire et examiner soigneusement l'automobile.
- Si nécessaire il faut consulter un commissaire technique.

Evaluation:

- Reconnaissance officielle de la valeur historique des autos d'époque.
- Primes pour l'achat d'automobiles d'époque.
- Suite à de nombreuses exceptions aux paramètres d'authenticité, des automobiles non authentiques sont immatriculées comme telles et bénéficient d'avantages fiscaux.
- Le caractère facultatif de ces immatriculations est essentiel.

Plaques dans le Royaume Uni

Les plaques originales restent sur le véhicule et fournissent des informations sur l'âge, donc sur un aspect de l'authenticité. Les plaques peuvent être cédées et les "vieilles" plaques peuvent être ré-émises. L'état a le droit de contrôler l'authenticité de l'automobile et d'émettre des plaques "Q" obligatoires.

Droit pénal

Il est possible de citer en justice en cas de

informazioni fornite dal proprietario ed esaminare accuratamente l'auto.
- Se necessario bisogna consultare un perito terzo.

Valutazione:

- Riconoscimento ufficiale del valore storico delle auto d'epoca.
- Incentivi finanziari all'acquisto di auto d'epoca.
- Molte eccezioni ai parametri di autenticità fanno sì che auto non autentiche vengano immatricolate come tali e godano dei benefici fiscali.
- Il carattere facoltativo di tali immatricolazioni è essenziale.

Targhe nel Regno Unito

Le targhe originali rimangono sul veicolo e forniscono informazioni riguardo l'età, quindi su un aspetto dell'authenticità. Le targhe possono essere cedute e le targhe "vecchie" possono essere riemesse. Lo stato ha il diritto di controllare l'authenticità dell'auto e di emettere targhe "Q" obbligatorie.

Diritto penale

È possibile la citazione in giudizio in caso di condotta fraudolenta in relazione ad auto vendute sotto falsa identità, falsa intestazione o descrizione di qualità. Se agiscono essendo a conoscenza del disegno fraudolento, sono ritenuti responsabili non solo i commercianti di auto, ma anche i creatori, i venditori di pezzi di ricambio e gli agenti che si occupano della vendita dell'auto.

SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY

Julian Westpfahl, DE - Juriste

Number plates in the UK

Number plates stay with the car and gives information about the age and therefore about one aspect of authenticity.
Number plates can be transferred and "old" number plates can be reissued.
The state has the right to check the authenticity of car and issue compulsory "Q"- number plates.

Criminal Law

Criminal prosecution possible in cases of fraudulent conduct in connection with cars, sold under a false identity, legend or under false quality descriptions. If acting in knowledge of the fraudulent plan, responsible are not only car dealers but also the creators, the spare part dealers and the agents, helping to sell the car.

2. Which Possibilities do AUTOMOBILE UMBRELLA ASSOCIATIONS and CAR CLUBS have to protect or to enforce the authenticity of classic cars on a legal basis?

Principles

As non governmental organisations the direct impact of these organisations is limited to contractual relationships.
Contractual relationships can hardly be seen in the mere membership, but i.e. in the application for car documents such as a FIVA identity card.
Certain panels of the organisations can be chosen to decide legal disputes or matters in question.

Influence due to competence

Automobile associations are of major relevance regarding the legal protection of authenticity because of:



comportement frauduleux relatif à des autos vendues sous une fausse identité, faux titulaire ou description de qualité inexacte. Dans le cas où ils sont à connaissance de la fraude, seront tenus responsables non seulement les commerçants d'autos, mais aussi les créateurs, les vendeurs de pièces de rechange et les agents qui s'occupent de la vente de l'automobile.

2. Quelles possibilités les ASSOCIATIONS D'AUTOMOBILE et les CLUB DE L'AUTOMOBILE ont-ils de sauvegarder ou faire respecter l'authenticité des autos d'époque du point de vue juridique?

Principes

En qualité d'organisations non gouvernementales, leur impact est limité aux relations contractuelles. Les relations contractuelles ne sont pas facilement comprises au niveau de l'association simple, mais sont évidentes par exemple dans l'application de documents pour l'auto comme la Carte d'Identité FIVA. On peut choisir quelques commissions à l'intérieur de ces organisations dans le but de décider sur les controverses juridiques ou sur les matières en discussion.

Influence de la compétence

Les associations automobiles ont une grande importance dans la tutelle juridique de l'authenticité parce que les controverses juridiques qui concernent l'authenticité ne sont pas habituellement déterminées par des problèmes juridiques, mais par des questions concernant les véhicules. Pour cette raison les informations, les documents, les experts ou les témoins ont une importance cruciale dans le résultat d'une controverse. Ces organismes constituent une source de

2. Che possibilità hanno le ASSOCIAZIONI AUTOMOBILISTICHE e i CLUB DELL'AUTOMOBILE di tutelare o far rispettare l'autenticità delle auto d'epoca su base legale?

Principi

Essendo organizzazioni non governative, il loro impatto è limitato alle relazioni contrattuali. Le relazioni contrattuali difficilmente sono comprese al livello dell'associazione semplice, ma sono evidenti ad esempio nell'applicazione di documenti per l'auto come la Carta d'Identità FIVA. Si possono scegliere alcune commissioni all'interno di tali organizzazioni allo scopo di decidere sulle controversie legali o sulle materie in discussione.

Influenza che deriva dalla competenza

Le associazioni automobilistiche hanno una grande importanza nella tutela legale dell'authenticità perché le controversie legali che concernono l'authenticità non sono solitamente determinate da problemi legali, ma da questioni riguardanti i veicoli. Per questo motivo le informazioni, i documenti, gli esperti o i testimoni sono di importanza cruciale per l'esito di una controversia. Tali enti costituiscono una fonte ricchissima di conoscenze relative alle automobili. Sono loro che sanno chi è l'esperto su una determinata auto o un determinato costruttore. Sono loro che hanno il compito di creare raccolte di dati disponibili, se necessario, in caso di controversie. Per venire incontro alle esigenze delle persone coinvolte in controversie legali, l'imparzialità è di cruciale importanza.

Legal disputes affecting the authenticity are usually not determined by legal problems but by questions concerning the vehicles.

Therefore information, documents, experts or witnesses are of crucial importance for the outcome of a dispute.

These entities represent a wealth of car related knowledge.

They know who is expert for what car or which manufacturer.

They have the task to create data resources available if needed in cases of disputes.

To meet the needs of people involved in legal disputes impartiality is crucial.

Influence due to vehicle identity cards such as the FIVA card

Legal character:

- Not state sanctioned.
- Binding only if a corresponding contractual agreement exists.
- General impact due to quality of its content (correct and impartial) and universally acknowledged.

Importance and acceptance is demonstrated by:

- Relevance for all major classic events.
 - Generally regarded as the most serious approach to determine and to evaluate the authenticity of a car.
 - An important factor by establishing a cars value.
- Further development:
- Given their importance courts could find the umbrella organisations obliged to issue car I.D.s if the factual preconditions are given.

connaissances très riche relatives aux automobiles. Ils connaissent les experts et constructeurs automobiles et ils ont comme mission de créer des bases de données disponibles, si nécessaire, en cas de controverses.

Pour répondre aux exigences des personnes intéressées dans des controverses juridiques, l'impartialité est cruciale

Influence qui dérive de documents d'identité du véhicule, comme la Carte FIVA

Caractère juridique:

- Non ratifiés par l'état
- Ils deviennent contraignants uniquement en présence d'un accord contractuel correspondant.
- L'impact général dérive de la qualité du contenu (correct et impartial) et est universellement reconnu.

L'intérêt et l'accueil sont démontrés par:

- Importance de tous les principaux événements qui concernent les autos historiques.
- Etre considérée au niveau général comme étant l'approche la plus sérieuse pour déterminer et évaluer l'authenticité d'une auto.
- Un facteur important pour établir la valeur d'une auto.

Développements ultérieurs:

- Vu leur importance, les cours pourraient demander aux organisations automobiles d'émettre des Cartes d'Identité pour les autos uniquement si les conditions requises sont remplies.

Influenza che deriva da documenti di identità del veicolo, come la Carta FIVA

Carattere legale:

- non ratificati dallo Stato;
- diventano vincolanti solo in presenza di un corrispondente accordo contrattuale;
- l'impatto generale deriva dalla qualità del contenuto (corretto e imparziale) ed è universalmente riconosciuto.

L'importanza e l'accoglienza sono dimostrate da:

- rilevanza di tutti i principali eventi che riguardano le auto storiche;
- l'essere considerato a livello generale come - l'approccio più serio per determinare e per valutare l'authenticità di un'auto;
- un fattore importante per stabilire il valore di un'auto;

Sviluppi ulteriori:

Data la loro importanza, le corti potrebbero ritenere che le organizzazioni automobilistiche debbano essere obbligate a emettere Carte d'Identità per le auto solo se sono presenti i reali presupposti .

3. Che possibilità hanno i COSTRUTTORI DI AUTOMOBILI di tutelare o far rispettare l'autenticità delle auto d'epoca su base legale?

Principi

I costruttori di automobili non possono evitare che i privati modifichino, cambino, convertano, replichino o distruggano un'auto.

Esistono speciali diritti basati sulle regole della legge della concorrenza, focalizzati su persone ed enti impegnati in attività commerciali.

3. Which Possibilities do AUTOMOBILE MANUFACTURERS have to protect or to enforce the authenticity of classic cars on a legal basis?

Principles

Car manufacturers cannot prevent private persons to modify, change, convert, replicate or to destroy a car. Special rights are based on the regulations of the competition law and focus on persons and entities engaged in commercial activity.

Protection by patent law and industrial design law

Technical parts are protected by the patent act if they are registered accordingly.

Designed parts of the exterior and the interior are protected by the industrial design act if they are registered accordingly.

Scope in respect to authenticity of classic cars is limited since protection lasts only 20 years in general.

Protection by general principles of competition law

Significant body styles and design elements are protected by general rules of competition law.

There is no time limit to this kind of protection.

Protection is granted if the replication would entail exploiting the reputation of the car manufacturer.

In respect to classic cars this enables the car manufacturer to intervene in cases of:

- The building of (easily distinguishable Plastic-) reproductions of significant cars.
- The building of 1:1 reproductions of significant cars.
- The production of significantly designed spare parts.

Spare parts

The most authentic spare parts are produced by the

3. Quelles possibilités les CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES ont-ils de sauvegarder ou faire respecter l'authenticité des autos d'époque du point de vue juridique?

Principes

Les constructeurs d'automobiles ne peuvent pas éviter que les particuliers modifient, changent, convertissent, reproduisent ou détruisent une auto. Il existe des droits spéciaux basés sur les règles de la loi de la concurrence, qui se concentrent sur des personnes et des organismes engagés dans des activités commerciales.

Protection à travers des lois pour la tutelle de brevets et projets industriels

Les composants techniques sont protégés par les lois sur les brevets, si enregistrés correctement. Les composants de design des extérieurs et des intérieurs sont protégés par les lois relatives aux projets industriels, si enregistrés correctement. En ce qui concerne l'authenticité des automobiles d'époque, le rayon d'action est limité, car la durée de la protection est en général de 20 ans.

Protection à travers les principes généraux de la loi de la concurrence

Les modèles de carrosserie caractéristiques et les éléments de design sont protégés par les règles générales de la loi de la concurrence.

Il n'existe pas de limite de temps pour ce type de protection. La protection est accordée au cas où la réplique devait impliquer l'exploitation de la réputation du constructeur automobile. En ce qui concerne les automobiles historiques, ce qui permet au constructeur d'automobiles d'intervenir dans les cas de:

Protezione attraverso leggi per la protezione di brevetti e progetti industriali

Le componenti tecniche sono protette dalle leggi sui brevetti, se correttamente registrate.

Le componenti di design degli esterni e degli interni sono protette dalle leggi per i progetti industriali, se correttamente registrate.

Per quanto riguarda l'autenticità delle auto d'epoca, il raggio d'azione è limitato, in quanto la durata della protezione in genere è di 20 anni.

Protezione attraverso i principi generali della legge della concorrenza

I modelli di carrozzeria significativi e gli elementi di design sono protetti dalle regole generali della legge della concorrenza.

Non esiste un limite di tempo per questo tipo di protezione. La protezione è accordata nel caso in cui la replica dovesse implicare lo sfruttamento della reputazione del costruttore di automobili.

Per quanto riguarda le auto storiche, questo permette al costruttore di automobili di intervenire nei casi di:

- costruzione di riproduzioni (facilmente riconoscibili, in plastica) di auto importanti;
- costruzione di riproduzioni in scala 1:1 di auto importanti;
- produzione di pezzi di ricambio con un design importante.

Pezzi di ricambio

I pezzi di ricambio più autentici sono prodotti dallo stesso costruttore dell'auto.

Nel caso in cui i pezzi di ricambio siano importanti dal punto di vista del design per il costruttore originale dell'auto e per le sue automobili, egli può impedire ad altre imprese di produrli. Fino ad ora i costruttori



manufacturer of the actual car.

If the spare parts are from a design point of view significant for the car manufacturer and his cars, he can prevent other enterprises to produce these.

Until now car manufacturers do not interfere to a great extent even if the particular manufacturer has started to reproduce corresponding parts himself.

Restoration

The most authentic restoration is carried out by the manufacturer of the actual car.

As such a restoration not carried out by the manufacturer does not terminate the authenticity of the car.

But: the principles of competition law applied consequently would lead to the assumption that cars restored by third parties might be creations of that restoration enterprise.

Therefore these cars would i.e. not be allowed to be decorated with the labels of the original manufacturer.

Thankfully the car manufacturers do not enforce their respective rights.

Development according to European law

According to plans of the EU third parties will be allowed to produce parts, which were formerly protected.

This affects spare parts which until now fall under the industrial design act or which are protected because of their characteristic styling.

Therefore the protection of the designed and shaped parts of a car will be sacrificed in order to archive cheaper spare parts.

All the aforementioned means of manufacturers to defend their past achievements would be very limited where the design is concerned.

- construction de reproductions (facilement reconnaissables, en plastique) d'autos importantes ;
- construction de reproductions à l'échelle 1:1 d'autos importantes ;
- production de pièces de rechange avec un design important.

Pièces de rechange

Les pièces de rechange les plus authentiques sont produites par le même constructeur de l'auto. Au cas où les pièces de rechange sont importantes du point de vue du design pour le constructeur original de l'auto et pour ses automobiles, il peut empêcher à d'autres entreprises de les produire. Jusqu'ici les constructeurs d'automobiles n'ont pas beaucoup interféré, même si des constructeurs spécifiques ont commencé à produire eux-mêmes des pièces de rechange.

Restauration

La restauration la plus authentique est celle réalisée par le constructeur original de l'auto. En soi une restauration non réalisée par le constructeur n'invalide pas l'authenticité de l'auto. Mais: Les principes de la loi de la concurrence appliqués de façon cohérente peuvent conduire à ce que les autos restaurées par des tiers peuvent être considérées des créations de cette entreprise de restaurations. Pour cette raison il pourrait par exemple ne pas être permis à ces autos de reporter la marque du constructeur original. Grâce à dieu les constructeurs n'agissent pas en tutelle de leurs droits.

Développement en conformité avec les lois communautaires européennes

Selon le projet de l'UE, des tierces parties seront

di automobili non hanno interferito granché, anche se specifici costruttori hanno iniziato a produrre loro stessi dei pezzi di ricambio.

Restauro

Il restauro più autentico è quello realizzato dal costruttore originale dell'auto. Di per sé un restauro non realizzato dal costruttore non invalida l'autenticità dell'auto. Ma i principi della legge della concorrenza applicati coerentemente possono portare alla presupposizione per cui le auto restaurate da terzi possono essere considerate creazioni di quell'impresa di restauri. Per questo motivo a tali auto potrebbe ad esempio non essere permesso di essere corredate con il marchio del costruttore originale. Grazie al cielo i costruttori non agiscono a tutela di questi loro diritti.

Sviluppo in conformità con le leggi comunitarie europee

Secondo il disegno dell'UE, sarà permesso a terze parti di produrre pezzi di ricambio che in precedenza erano sotto tutela. Questo riguarda i pezzi di ricambio che fino ad ora ricadevano sotto la tutela delle leggi a protezione dei brevetti industriali o che erano tutelate per il loro design caratteristico. Per questa ragione la tutela dei pezzi di design o sagomati di un'auto sarà sacrificata allo scopo di ottenere pezzi di ricambio a costi più bassi. Tutto quanto è stato detto sopra significa che la tutela di quanto realizzato nel passato per i costruttori sarà limitata laddove sia coinvolto il design.

Design protection by copyright law

Principles

The relevant legal entity is the creator, thus the designer of the car. Licences and protective rights can be transferred, but not the right as such. The copyright exists up to 70 years after the death of the creator.

Applicability

Only if the bodywork would be regarded as a piece of applied arts and the product of spiritual creation which represents the personality of its creator. An esthetically appealing and skilfully crafted bodywork is neither sufficient nor prerequisite. Since the moment of creation is determinant, succeeding changes in perception and appreciation are of no relevance. With respect to classic cars until now courts tend to deny the necessary attributes to be given.

Documentation

Manufacturers have the moral responsibility to keep track of their history. With respect to the authenticity of classic cars this includes the need to have documents showing:

- the cars produced with their particular specifications
- the production methods
- the materials used
- the first owner

The relevance in respect to legal disputes concerning the authenticity is obvious.

Evaluation

Unfortunately in many cases manufacturers were not strict in protecting their heritage when 1:1



autorisées à produire des pièces de rechange qui auparavant étaient sous tutelle.

Ceci concerne les pièces de rechange qui jusqu'ici étaient sous la tutelle des lois en matière de protection des brevets industriels ou qui étaient sauvegardées pour leur design caractéristique. Pour cette raison la tutelle des pièces de design ou parties façonnées d'une automobile sera sacrifiée dans le but d'obtenir des pièces de rechange à des coûts inférieurs.

Tout ce qui précède signifie que la tutelle de ce qui a été réalisé par le passé pour les constructeurs sera limitée au cas où le design soit concerné.

Tutelle du projet de la part des lois sur le copyright Principes

La personnalité juridique en question est le créateur, donc le designer de l'auto. Les licences et les droits relatifs à ceux-ci peuvent être transférés, mais non le droit en tant que tel. Le copyright existe pendant une période 70 ans après la mort du créateur.

Applicabilité:

Uniquement dans le cas où la carrosserie est considérée comme oeuvre d'art appliquée et comme produit créateur de l'esprit qui représente la personnalité de son créateur. Il n'est pas suffisant ni nécessaire que la carrosserie soit esthétiquement attrayante et construite avec maestria. Etant donné que le moment de la création est déterminant, les changements successifs dans la perception et dans l'accueil n'ont aucune importance. En ce qui concerne les autos d'époque, jusqu'ici les tribunaux tendent à ne pas reconnaître les caractères distinctifs indispensables qui doivent être donnés.

Tutela del progetto da parte delle leggi sul copyright

Principi

La personalità giuridica in questione è il creatore, quindi il designer dell'auto.

Le licenze e i diritti ad esse collegati possono essere trasferiti, ma non il diritto in quanto tale.

Il copyright esiste fino a 70 anni dopo la morte del creatore.

Applicabilità

Solo nel caso in cui la carrozzeria sia considerata come opera d'arte applicata e come prodotto creativo dello spirito che rappresenta la personalità del suo creatore.

Non è sufficiente né necessario che la carrozzeria sia esteticamente attraente e costruita con maestria. Poiché il momento della creazione è determinante, i cambiamenti successivi nella percezione e nell'accoglimento non hanno alcuna importanza. Per quanto riguarda le auto d'epoca, fino ad ora i tribunali tendono a non riconoscere i caratteri distintivi indispensabili che devono essere dati.

Documentazione

I costruttori hanno la responsabilità morale di seguire e registrare il corso della propria storia. Per quanto riguarda l'autenticità delle auto d'epoca, questo comprende la necessità di avere documenti che mostrino:

- le auto prodotte con le loro particolari specifiche
- i metodi di produzione
- i materiali usati
- il primo proprietario
- la rilevanza nelle controversie legali riguardanti l'autenticità è evidente.

reproductions were involved.

The advertising value of cars allegedly representing the manufacturer and its history was rated higher than preserving an authentic stock of cars.

Own replicas give the impression that such cars are totally acceptable, if presented as originals.

Since a once given legitimation by the manufacturer is difficult to revoke, wrong recognition must be fought by the automobile umbrella organisations based on own documentation.

Little documentary material or a late start to organise the stock of information brings about a dependency on certain car clubs or even car dealers if it comes to identifying the history of particular cars.

4. Which Possibilities does a PRIVATE PERSON have to protect or to enforce the authenticity of classic cars on a legal basis?

Principles

- Private Persons can do with their car what they want.
- Private Persons can produce reproductions and even use labels of car manufacturers.
- Private Persons have protective rights against the owners of non authentic cars, if they violate their rights.

Acquisition of a car

Pre-contractual duties

Seller has the obligation to disclose, especially

- Identity
- Authenticity and originality of chassis, engine, gearbox, bodywork, suspension and brakes.
- Changes to one of these components.

Documentation

Les constructeurs ont la responsabilité morale de suivre et d'enregistrer l'évolution de leur propre histoire. Quant à l'authenticité des autos d'époque, elle implique la nécessité d'avoir des documents qui montrent:

- les autos produites avec leurs spécifications particulières
- les méthodes de production
- les matériaux utilisés
- le premier propriétaire.

L'importance de l'authenticité dans les controverses juridiques est évidente.

Evaluation

Malheureusement dans de nombreux cas les constructeurs automobiles n'ont pas été rigoureux dans la tutelle de leur hérité, dans les reproductions à l'échelle 1:1. La valeur publicitaire des autos qui, on le présume, représentent le constructeur et son histoire a été considérée supérieure par rapport à celle de la conservation d'un certain nombre d'autos authentiques. Les répliques produites par les constructeurs donnent l'impression que ces automobiles sont complètement acceptables, si elles sont présentées comme originales. Etant donné qu'il est difficile de révoquer la légitimation accordée par un constructeur, il est nécessaire que les organisations automobiles combattent les reconnaissances erronées en se basant sur documentation propre. Le manque de matériel documentaire ou un retard dans l'organisation d'une source d'informations donne lieu à une dépendance des clubs automobiles spécifiques ou éventuellement des vendeurs d'automobiles au moment où l'on doit tracer l'histoire d'autos particulières.

Valutazione

Sfortunatamente in molti casi i costruttori di automobili non sono stati rigorosi nella tutela della loro eredità quando si è trattato delle riproduzioni in scala 1:1. Il valore pubblicitario delle auto che si presume rappresentino il costruttore e la sua storia è stato considerato maggiore rispetto a quello della conservazione di un certo numero di auto autentiche. Le repliche prodotte dai costruttori danno l'impressione che tali automobili siano completamente accettabili, se sono presentate come originali.

Poiché è difficile revocare la legittimazione data da un costruttore, è necessario che le organizzazioni automobilistiche combattano i riconoscimenti errati basandosi su documentazione propria. La scarsità di materiale documentario o un ritardo nell'organizzazione di una riserva di informazioni determina una dipendenza da specifici club automobilistici o persino da venditori di automobili nel momento in cui si deve tracciare la storia di auto particolari.

4. Quali possibilità ha un PRIVATO CITTADINO di tutelare o far rispettare l'autenticità delle auto d'epoca su base legale?

Principi

- I privati possono fare ciò che vogliono delle proprie automobili.
- I privati possono produrre riproduzioni e persino utilizzare i marchi dei costruttori di automobili.
- I privati hanno dei diritti e possono tutelarsi contro i proprietari di auto non autentiche che violino i loro diritti.

SAUVEGARDE JURIDIQUE DE L'AUTENTICITE SALVAGUARDIA GIURIDICA DELL'AUTENTICITÀ LEGAL SAFEGUARDS OF AUTHENTICITY

Julian Westpfahl, DE - Juriste

Form of contract

In writing and containing all the aspects agreed upon.

- To ensure that a mutual agreement has been reached.
- to have evidence for potential disputes.

Legal consequences

Potentially the seller has to pay the buyer the difference between the value of the car actually sold and the contractually promised vehicle; a sum which can be substantial.

Two identical vehicles

Setting: two cars with identical chassis numbers appear.

The owner of the authentic car can demand:

- to refrain from actions which directly affect the ability to use the authentic car;
- registration in the same country under the chassis number in question;
- declarations of any kind, stating to be the owner of the authentic car with the legend and the history of the authentic car.

The owner of the authentic car cannot demand:

- changes to the non authentic car such as eliminating the a wrong chassis number;
- destruction of documents;
- declarations with respect to the authentic car.

Events

There is usually no kind of remedy for unfair competition in classic car events through non authentic cars.

When is a car a counterfeit?

Principles

The identity of a car is determined by a number

4. Quelles possibilités le PARTICULIER a-t-il de sauvegarder ou de faire respecter l'authenticité des autos d'époque d'un point de vue juridique?

Principes

- Les particuliers peuvent faire ce qu'ils veulent de leurs automobiles.
- Les particuliers peuvent produire des reproductions et même utiliser les marques des constructeurs d'automobiles.
- Les particuliers ont des droits et peuvent se protéger contre les propriétaires d'autos non authentiques qui violent leurs droits.

Achat d'une auto

Devoirs pré-contractuels

Le vendeur a l'obligation de communiquer, en particulier:

- Identité
- Authenticité et originalité du châssis, du moteur, de la boîte de transmission, de la carrosserie, des suspensions et des freins.
- Les changements de chacun de ces composants.

Forme du contrat

Il doit être rédigé sous forme écrite et doit contenir les points sur lesquels l'accord a été établi.

- Pour arriver à un accord consensuel.
- Pour avoir des preuves documentaires en cas de controverses.

Conséquences sur le plan du droit

Le vendeur en théorie devrait payer à l'acquéreur la différence entre la valeur de l'auto réellement vendue et celle du véhicule décrit dans le contrat; une somme qui peut être considérable.

Acquisto di un'auto

Doveri pre-contractuali

Il venditore ha l'obbligo di rendere noti, soprattutto:

- identità
- autenticità e originalità del telaio, del motore, della scatola di trasmissione, della carrozzeria, delle sospensioni e dei freni
- i cambiamenti in ciascuno di tali componenti.

Forma del contratto

Deve essere redatto in forma scritta e deve contenere tutti i punti su cui si è stabilito l'accordo, per garantire il raggiungimento di un accordo consensuale e per avere prove documentali in caso di controversie.

Conseguenze sul piano del diritto

Il venditore in teoria dovrebbe pagare all'acquirente la differenza tra il valore dell'auto realmente venduta e quello del veicolo descritto nel contratto; una somma che può essere notevole.

Due veicoli identici

Scenario: compagno due auto con numero di telaio identico.

Il proprietario dell'auto autentica può esigere:

- l'astensione da ogni atto che influenzi direttamente la possibilità di utilizzare l'auto autentica;
- l'immatricolazione nello stesso paese con il numero di telaio in questione;
- dichiarazioni di ogni tipo, che attestino il fatto che egli è il proprietario dell'auto autentica con le intestazioni e la storia dell'auto autentica.

Il proprietario dell'auto autentica non può esigere:

- che vengano apportati cambiamenti nell'auto non autentica come ad esempio l'eliminazione del numero di telaio errato;



conferred by the manufacturer, the chassis number. The chassis number specifies the maker and the type of the car as well as its characteristic features. Therefore, at least with respect to cars having a chassis-number, the marked chassis is the core element for a car's identity.

Cars with chassis-numbers

If the chassis is destroyed or ripped apart, the part of the chassis, on which the chassis-number is marked, is always deciding, even if this part has the size of a stamp.

Otherwise the duplication of chassis-numbers/ car-identities can hardly be avoided.

Cars without chassis-numbers

In cases in which a chassis number is missing, the subsequent marking of the chassis is necessary. This marking has to be regarded as act of dedication by the particular manufacturer.

It can only be executed by the manufacturer or by a person empowered correspondingly.

In cases in which the identity is not proven by further signs of identification, such as type plates, this act goes along with the risk of officially creating a second car with the same identity.

Therefore an additional, universally acknowledged mark to indicate the newly attached chassis number could be considered.

Deux véhicules identiques

Scénario: en présence de deux autos avec numéro de châssis identique.

Le propriétaire de l'auto authentique peut exiger:

- l'abstention de tout acte qui influence directement la possibilité d'utiliser l'auto authentique ;
- l'immatriculation dans le même pays avec le numéro de châssis en question ;
- déclarations de tout type, qui attestent qu'identité du propriétaire de l'auto authentique indiquant les propriétaires successifs et l'histoire de l'auto authentique.

Le propriétaire de l'auto authentique ne peut exiger:

- que soient apportés des changements sur l'auto non authentique comme par exemple l'élimination du numéro de châssis erroné ;
- la destruction de documents ;
- déclarations concernant l'auto authentique.

Événements

Habituellement il n'existe pas de remède pour contraster la concurrence déloyale qui utilise des autos non authentiques dans les manifestations concernant les autos historiques.

Quand une auto est un faux?

Principes

L'identité d'une auto est déterminée par un numéro conféré par le constructeur, le numéro de châssis. Le numéro de châssis indique le constructeur et le type d'auto, tout comme ses caractères distinctifs. Donc, au moins pour les autos qui ont un numéro de châssis, le châssis marqué est l'élément central pour établir l'identité de l'auto.

Auto avec numéro de châssis

Si le châssis a été détruit ou irrécupérable, la partie

- la destruction de documents.
- déclarations in merito all'auto autentica.

Eventi

Di solito non esiste rimedio per contrastare la concorrenza sleale che utilizza auto non autentiche negli eventi riguardanti le auto storiche.

Quand'è che un'auto è un falso?

Principi

L'identità di un'auto è determinata da un numero conferito dal costruttore, il numero di telaio.

Il numero di telaio indica il costruttore e il tipo di auto, così come i suoi caratteri distintivi.

Dunque, almeno per quelle auto che hanno un numero di telaio, il telaio marcato è l'elemento centrale per stabilire l'identità dell'auto stessa.

Auto con numero di telaio

Se il telaio è andato distrutto o è andato in pezzi, la parte di telaio su cui è stato apposto il numero è sempre decisiva, anche se tale parte ha le dimensioni di un francobollo.

Diversamente la duplicazione di numeri di telaio / identità delle auto diventa praticamente inevitabile.

Auto senza numero di telaio

Nei casi in cui manchi il numero di telaio è necessario che il telaio stesso venga marcato successivamente.

Tale marcatura deve essere considerata come l'atto di consacrazione da parte dello specifico costruttore. Tale operazione può essere eseguita solamente dal costruttore o da una persona pienamente autorizzata a compierla.

Nei casi in cui l'identità non sia provata da ulteriori segni di identificazione, come ad esempio da targhe di identificazione, questo atto può comportare il

du châssis sur laquelle a été apposé le numéro est toujours décisif, même si cette partie a les dimensions d'un timbre.

Autrement la duplication de numéros de châssis/identité des autos devient pratiquement inévitable.

Auto sans numéro de châssis

Au cas où il n'y a pas de numéro de châssis il est nécessaire que celui-ci soit marqué successivement. Ce marquage doit être considéré comme l'acte de consécration de la part du constructeur spécifique. Cette opération peut être exécutée uniquement par le constructeur ou par une personne dûment autorisée.

Dans le cas où l'identité ne soit pas prouvée par d'autres signes d'identification, comme par exemple des plaques d'identification, cet acte peut comporter le risque de créer officiellement une seconde auto ayant la même identité.

Pour ces raisons on pourrait prendre en considération l'utilisation de marques universellement reconnues pour indiquer le numéro de châssis ré-assigné.

rischio di creare ufficialmente una seconda auto con la medesima identità.

Per questi motivi si potrebbe prendere in considerazione l'utilizzo di marchi universalmente riconosciuti per indicare il numero di telaio ri-assegnato.





.7

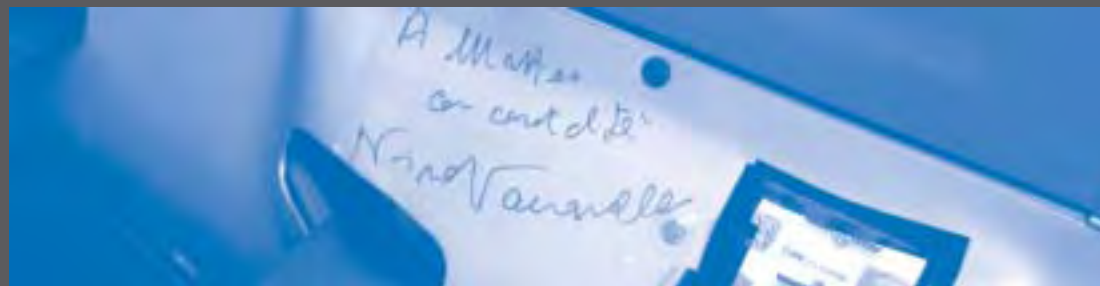
SYNTHESE GENERALE ET CONCLUSION DU FORUM

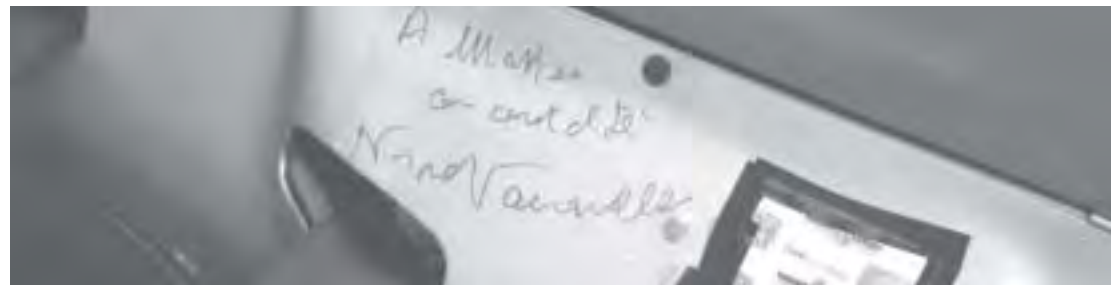
SINTESI GENERALE E CONCLUSIONE DEL FORUM
SUMMING UP AND CONCLUSION



**Automotoclub
Storico
Italiano**

.7





SYNTHESE GENERALE ET CONCLUSION DU FORUM

SINTESI GENERALE E CONCLUSIONE DEL FORUM SUMMING UP AND CONCLUSION

Michel de Thomasson, FR - Président de la F.I.V.A.

Il ressort des exposés présentés au cours des deux jours et des discussions qui ont eu lieu un certain nombre de points qui font l'objet de la synthèse ci-dessous .

Règles de la FIVA en matière d'authentification

Les règles de la FIVA qui ont été rappelées n'ont pas en général suscité de remarques ou de critiques particulières. On s'accorde à reconnaître que nos véhicules anciens font bien partie d'un patrimoine culturel à identifier, à authentifier, à restaurer, à protéger et à transmettre. Pour être éligibles à la FIVA, ces véhicules de plus de vingt cinq ans en années "glissantes" de telle sorte que la FIVA reste pérenne, doivent être dans un état historiquement correct et en mesure de rouler. Il n'est toutefois pas souhaitable qu'ils soient essentiellement utilisés à des fins utilitaires ou commerciales, ce qui obligerait en général à remplacer des pièces originales ou à introduire des modifications techniques ou technologiques les éloignant de leur état historiquement correct.

Le "cœur" du véhicule qu'il convient d'identifier de la manière la plus précise possible est constitué de son châssis roulant ou de sa coque dont il doit forcément subsister une partie originale aujourd'hui. La Carte d'Identité FIVA doit donner l'identification de son origine, décrire éventuellement son histoire technique et si nécessaire sportive et lui attribuer une classification parmi les seize catégories FIVA. Elle est revue au moins tous les dix ans ou plus tôt en cas de vente du véhicule. Ce sont les organisateurs de manifestations respectant les règles FIVA qui choisissent les classifications des véhicules qu'ils souhaitent inviter.

Dagli esposti presentati nel corso dei due giorni e dalle discussioni che hanno avuto luogo, emergono un certo numero di punti che saranno l'oggetto della sintesi che segue.

Regole della FIVA in materia d'autenticazione

Le regole della FIVA che sono state ricordate non hanno suscitato in generale osservazioni o critiche particolari. Ci si accorda per riconoscere che i nostri veicoli storici fanno effettivamente parte di un patrimonio culturale da identificare, autenticare, restaurare, proteggere e tramandare. Per essere eleggibili alla FIVA, questi veicoli di età superiore ai venticinque anni - in anni "mobili", in modo che la FIVA resti perenne - devono essere in condizioni storicamente corrette ed in grado di circolare. Non è tuttavia augurabile che siano essenzialmente utilizzati per finalità utilitarie o commerciali, perché ciò obbligherebbe alla sostituzione di componenti originali o ad introdurre delle modifiche tecniche o tecnologiche che li allontanerebbero dalla loro condizione storicamente corretta.

Il "cuore" del veicolo, che è opportuno identificare nel modo più preciso possibile, è costituito dal suo telaio circolante o dalla sua scocca di cui oggi deve obbligatoriamente sussistere una parte originale. La Carta d'Identità FIVA deve riportare l'identificazione della sua origine, descrivere eventualmente la sua storia tecnica e se necessario sportiva ed attribuirgli una classificazione scelta fra le sedici categorie FIVA. Viene riesaminata almeno ogni dieci anni o in caso di vendita del veicolo. Spetta agli organizzatori delle manifestazioni che rispettano le regole della FIVA la scelta delle categorie dei veicoli che intendono invitare.

A certain number of points emerging from the statements presented over the two days and the debates held will be the subject of the summary below.

FIVA authentication regulations

The FIVA regulations mentioned did not arouse particular criticisms or comments in general. We mutually recognise that our historical vehicles are, in practice, part of a cultural heritage to be identified, authenticated, restored, protected and handed down. In order to be FIVA eligible, these vehicles must be more than twenty-five years old - in "revolving" years, so that the FIVA remains eternal - they must be historically authentic and able to circulate. It is not advisable however that they be used primarily for utilitarian or commercial purposes since this would entail the replacement of original parts or the introduction of technical or technological modifications which would alter their historically authentic condition.

The "heart" of the vehicle, which must be identified as precisely as possible, is made up of its chassis or hull, an original part of which must still exist today. The FIVA Identity Card must give identification of its origin, describe its technical history, if any, and its sporting history if necessary and classify it in one of the sixteen FIVA categories. The card is reviewed at least every ten years or sooner in the event of sale of the vehicle. It is the organisers of events holding to the FIVA rules who choose which categories of vehicles they wish to invite.

La FIVA compte sur la collaboration bénévole de ses très nombreux membres “sachants” pour confronter leurs points de vue et arriver à un consensus permettant d’authentifier en principe tous les véhicules historiques pour lesquels les propriétaires demandent une Carte d’Identité FIVA. Cette carte d’autre part, rappelons-le, n’est pas un certificat d’authenticité. Dans un avenir proche, la FIVA coopèrera avec la FIA dans sa démarche d’établir et d’émettre ses Certificats Patrimoniaux (Heritage Certificates). Ces documents auront vraisemblablement les qualités nécessaires pour pouvoir être considérés comme des certificats d’authenticité au sens légal du terme.

Actuellement les véhicules classés reproduction (reproduits en dehors de leurs constructeurs) ou réplique (reproduits par leurs constructeurs) deviennent éligibles à la FIVA quand ils ont atteint l’âge de vingt cinq ans. Des reproductions qui porteraient le nom du constructeur du véhicule qui a été copié sont considérés comme des faux et ne peuvent évidemment en aucun cas être éligibles à la FIVA. Concernant les répliques faites par les constructeurs de leurs anciens véhicules, il est demandé à la FIVA s’il serait possible de ne pas appliquer la règle des vingt cinq ans d’âge. Il serait en effet intéressant de pouvoir les doter dès leur fabrication d’une Carte d’Identité FIVA. Certains pensent de même pour les reproductions: le fait de les répertorier en les faisant entrer dans la banque de données informatiques de la FIVA dès qu’elles sont connues permettrait plus tard de ne jamais les confondre avec les originaux. La Commission Technique de la FIVA examinera ces questions et rapportera ses suggestions.

La FIVA conta sulla collaborazione volontaria e gratuita dei suoi numerosissimi membri “sapienti” per confrontare i loro punti di vista ed arrivare ad un consenso che permetta d’autenticare in linea di principio tutti i veicoli storici per i quali i proprietari richiedano una Carta d’Identità FIVA. Questa carta d’altra parte, occorre ricordarlo, non è un certificato d’autenticità. In un prossimo futuro, la FIVA coopererà con la FIA nella sua procedura di realizzazione ed emissione dei suoi Certificati Patrimoniali (Heritage Certificates). Questi documenti avranno verosimilmente le qualità necessarie per poter essere considerati come certificati d’autenticità nel senso legale del termine.

Attualmente i veicoli classificati come riproduzione (riprodotti al di fuori dei loro costruttori) o come replica (riprodotti dai loro costruttori) diventano eleggibili alla FIVA quando hanno raggiunto i venticinque anni d’età. Le riproduzioni che riportano il nome del costruttore del veicolo che è stato copiato sono considerate come dei falsi e non possono in nessun caso essere eleggibili alla FIVA. Per quanto riguarda le repliche realizzate dagli stessi costruttori del veicolo, viene richiesto alla FIVA se è possibile non applicare la regola dei venticinque anni d’età. Sarebbe in effetti interessante poterli dotare, fin dalla loro fabbricazione, di una Carta d’Identità FIVA. Alcuni sono dello stesso parere per le riproduzioni: il fatto di classificarle facendole entrare nella banca dati informatica della FIVA fin da quando sono conosciute, permetterebbe più in avanti nel tempo di non confonderle mai con degli originali. La Commissione Tecnica della FIVA esaminerà questi problemi e riferirà i propri suggerimenti.

SYNTHESE GENERALE ET CONCLUSION DU FORUM
SINTESI GENERALE E CONCLUSIONE DEL FORUM
SUMMING UP AND CONCLUSION
Michel de Thomasson, FR -Président de la F.I.V.A.

The FIVA counts on the voluntary collaboration, free of charge, of its very many “specialist” members so as to compare their opinions and arrive at a generally accepted view which enables it to give an authentication on principle to all those historical vehicles for which the owners request a FIVA Identity Card. This card then, it should be remembered, is not a certificate of authenticity. In the near future the FIVA will be working with the FIA on its procedure for the production and issue of its Heritage Certificates. These documents will very probably contain sufficient information as to be considered certificates of authenticity from a legal point of view.

Currently the vehicles classified as reproductions (produced by someone other than the original manufacturer) or replicas (produced by the original manufacturers) become FIVA eligible when they are twenty-five years old. Reproductions bearing copies of the name of the original manufacturer are considered fakes and may in no way be FIVA eligible. As regards the replicas made by the manufacturer of their historical models the FIVA has been asked if it would be possible to overlook the twenty-five year rule. It would in fact be useful to give them a FIVA Identity Card right from the moment of their manufacture. Some people think the same thing about reproductions: the fact of classifying them in the databank of the FIVA as soon as they are known of, would make it easier to prevent them being confused with the originals at a later date. The FIVA Technical Commission will consider these matters and report its findings.

Relations with the manufacturers

- The unanimous opinion is in the first place to make all the manufacturers who once manufactured



Relations avec les constructeurs

- L'avis unanime est d'abord de faire comprendre à tous les constructeurs qui ont produit autrefois des véhicules maintenant historiques qu'il est de leur intérêt de préserver leur patrimoine, c'est à dire de s'intéresser de très près à leur production passée et d'en assurer la promotion. Ils doivent aussi assurer la défense de leur patrimoine puisque ce sont eux qui sont titulaires de tous les droits de reproduction, de reconstruction et de commercialisation des véhicules qu'ils ont produit au cours de l'histoire. Néanmoins il leur est demandé que, dès lors qu'ils font usage de leurs droits pour fabriquer des répliques, ce soit de manière exceptionnelle afin de ne pas systématiser de telles réalisations qui pourraient porter atteinte à l'authenticité.
- La FIVA souhaite pouvoir avoir accès à leurs archives et obtenir des aides ponctuelles en vue d'être en mesure de déterminer l'authenticité des véhicules de leurs marques.
- Il serait bon que la FIVA crée un poste de "correspondant FIVA" chargé de maintenir une liaison avec les constructeurs. Cette personne pourrait aussi être en liaison avec les musées et les écoles de stylistes (designers).

Experts

- La FIVA doit s'efforcer de mettre en place les moyens nécessaires pour pouvoir accéder plus facilement à son énorme réseau de "sachants" bénévoles, en particulier ceux qui sont des experts de marques encore existantes ou disparues. Cela passe par l'établissement et la mise à jour continuelle de listes d'experts et par l'amélioration de la communication avec eux.
- Ces experts ne sont pas des experts professionnels au sens juridique du terme, ils ne sont pas en mesure

Relazioni con i costruttori

- Il parere unanime è in primo luogo di far comprendere a tutti i costruttori che hanno prodotto un tempo dei veicoli attualmente storici, che è nel loro interesse preservare il loro patrimonio, cioè interessarsi molto da vicino alla loro produzione del passato ed assicurarne la promozione. Debbono anche assicurare la difesa del loro patrimonio poiché sono loro i titolari di tutti i diritti di riproduzione, di ricostruzione e di commercializzazione dei veicoli che hanno prodotto nel corso della storia. Tuttavia viene loro richiesto che, nel momento in cui si avvalgono dei loro diritti per fabbricare delle repliche, ciò sia un fatto eccezionale al fine di non rendere sistematiche tali realizzazioni che potrebbero togliere significato all'autenticità.
- La FIVA si augura di poter accedere ai loro archivi ed ottenere degli aiuti puntuali allo scopo di essere in grado di determinare l'autenticità dei veicoli delle loro marche.
- Sarebbe opportuno che la FIVA creasse una funzione di "corrispondente FIVA" incaricato di mantenere un collegamento con i costruttori. Questa persona potrebbe anche essere in collegamento con i musei e le scuole degli stilisti.

Esperti

- La FIVA deve sforzarsi di mettere a punto i mezzi necessari per poter accedere più facilmente alla sua enorme rete di "sapienti" volontari, in particolare di quelli che sono esperti di marche ancora esistenti o scomparse. Questo comporta la stesura e l'aggiornamento continuo di elenchi di esperti ed il miglioramento della comunicazione con loro.
- Questi esperti non sono dei consulenti professionali nel senso giuridico del termine, non sono in grado di rilasciare certificati d'autenticità che potrebbero

- vehicles which are now historical understand that it is in their interests to preserve their heritage. In other words to take a close interest in their past production and ensure their promotion. They must also ensure the safeguarding of their heritage since they are the holders of all reproduction, reconstruction and commercialisation rights of the vehicles they have manufactured in the course of time.
- They are however requested, at the moment that they decide to avail of their right to produce replicas, that such be an exceptional occurrence so as not to make such production systematic and detract from the significance of authenticity.
- The FIVA hopes to be able to access their archives and get prompt assistance so as to be able to determine the authenticity of vehicles of those makes.
- It would be useful for the FIVA to create a "FIVA correspondent" responsible for maintaining contact with the manufacturers. This person could also be in contact with museums and design schools.

Experts

- The FIVA must put all its effort into perfecting the mediums required for easy access to its enormous network of amateur "specialists" especially those who are experts of makes that still exist or which have disappeared. This entails the drafting and continual updating of lists of experts and the improvement of systems of communication with them.
- These experts are not professional consultants in the legal sense of the term, they cannot issue certificates of authenticity which could be presented before a court for example.
- The planned collaboration with the FIA in the area

d'établir des certificats d'authenticité qu'on pourrait produire par exemple à des tribunaux.
 - La coopération envisagée avec la FIA dans le domaine des Certificats Patrimoniaux (Heritage Certificates) devrait permettre de disposer de certificats d'authenticité juridiques opposables à des tiers dans un avenir proche.

Problèmes juridiques

- Défense de l'authenticité par la FIVA ou par des fédérations nationales : il est demandé que la FIVA et ses fédérations ou associations adhérentes puissent s'associer, dès lors qu'elles le jugent opportun, à la défense de l'authenticité dans le cadre de la protection du patrimoine. A cet effet, des modifications statutaires devront être envisagées.
 - Transformations apportées à des véhicules historiques : pour pouvoir circuler légalement sur les routes, la FIVA rappelle que les véhicules doivent être en conformité avec les données du constructeur reflétées sur les documents d'immatriculation (cartes grises par exemple en France) des différents pays, même si des transformations notables figurent d'autre part sur leur Carte d'Identité FIVA. Celle-ci ne se substitue jamais aux documents légaux de circulation.
 Or toute transformation qui ne respecte pas la conception d'origine du véhicule peut entraîner une illégalité de la circulation et dans tous les cas ne permet plus au véhicule d'être considéré comme faisant partie du patrimoine. Cependant les modifications sans effet sur l'immatriculation ainsi que les accessoires d'époque sont bien entendus admises.

essere presentati per esempio davanti a dei tribunali.
 - La cooperazione immaginata con la FIA nel campo dei Certificati Patrimoniali (Heritage Certificates) dovrebbe permettere di disporre, in un prossimo futuro, di certificati d'authenticità giuridicamente opponibili di fronte a terzi.

Problemi giuridici

- Difesa dell'authenticità da parte della FIVA o da parte delle federazioni nazionali: si richiede che la FIVA e le sue federazioni o associazioni aderenti possano associarsi, non appena lo giudichino opportuno, nella difesa dell'authenticità nell'ambito della difesa del patrimonio. A questo proposito dovranno essere prese in considerazione delle modifiche statutarie.
 - Trasformazioni apportate a veicoli storici: per poter circolare legalmente sulle strade, la FIVA ricorda che i veicoli debbono essere conformi ai dati del costruttore riportati sui documenti d'immatricolazione ("cartes grises" ad esempio per la Francia) dei diversi paesi, anche se trasformazioni considerevoli figurano d'altra parte sulla loro Carta d'Identità FIVA. Quest'ultima non sostituisce mai i documenti legali di circolazione.
 Ora qualsiasi trasformazione che non rispetti il progetto originale del veicolo può comportare un'illegalità della circolazione e, in tutti i casi, non permette più che il veicolo possa essere considerato come facente parte del patrimonio. Tuttavia le modifiche senza effetto sull'immatricolazione ed anche gli accessori d'epoca sono beninteso ammessi.

Musei

- È augurabile che i musei possano mettere a disposizione della FIVA i loro archivi per potervi effettuare delle ricerche.

of Heritage Certificates should make it possible, in the near future, to provide certificates of authenticity which can be legally appealed to before third parties.

Legal problems

- Safeguarding authenticity by the FIVA or by national federations: request is made that the FIVA and its member federations or associations join together, as soon as they deem opportune, to defend authenticity as part of their defence of the heritage. Some modifications to the statute will need to be considered in this regard.
 - Transformations made to historical vehicles: in order to circulate on the roads legally, the FIVA recalls that the vehicles must conform to the manufacturer's specifications shown in the registration documentation ("cartes grises" in France for example) of the various countries, even if significant transformations are shown on the FIVA Identity Card. The latter at no time substitutes the legal circulation documentation. Now any transformation not respecting the original vehicle design may entail unlawful circulation and, in any case, means that the vehicle may no longer be considered as being part of the heritage. However modifications not affecting the registration and vintage accessories are, it should be understood, perfectly acceptable.

Museums

- It is to be hoped that museums make their archives available to the FIVA so as to be able to conduct research.
 - Museums should also, on their part, do what they can to safeguard the authenticity of the vehicles exhibited and pay particular attention to their identification.

Musées

- Il est très souhaitable que les musées puissent mettre à la disposition de la FIVA leurs archives pour pouvoir y effectuer des recherches.

- Les musées doivent d'autre part s'efforcer de défendre l'authenticité des véhicules exposés et de porter une attention particulière à leur identification.

Remarques des stylistes automobiles

Le "design" automobile est un véritable art, il est l'œuvre d'artistes s'efforçant de créer de l'émotion en mouvement, il dépasse donc le simple "design" industriel. Cet art existe autant dans les anciens véhicules que dans les véhicules contemporains, dans les voitures conventionnelles que dans les créations exotiques. Pour préserver le style automobile comme un art, il faut absolument chercher à préserver l'authenticité de la carrosserie, toutefois bien sûr sans empêcher le propriétaire de circuler avec son véhicule. En cas de besoin, il est normal de pouvoir effectuer des réparations et de remplacer des pièces ou des éléments de la carrosserie mais à condition que cela ne fasse pas disparaître l'expression artistique authentique du "style", du "design" du véhicule.

Marques disparues

Il est hautement souhaitable que les marques disparues puissent être prises en charge par des amateurs décidant de créer un "club de marque" pour regrouper tous les intéressés en vue de rassembler les connaissances et favoriser la constitution d'archives.

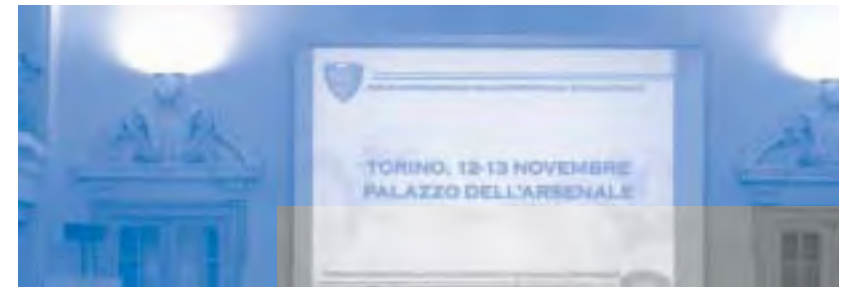
- I musei debbono, d'altra parte, sforzarsi di difendere l'autenticità dei veicoli esposti e di prestare una particolare attenzione alla loro identificazione.

Osservazioni degli stilisti automobilistici

Il "design" automobilistico è una vera e propria arte, è l'opera d'artisti che si sforzano di creare delle emozioni in movimento, va quindi oltre al semplice "design" industriale. Quest'arte esiste tanto nei veicoli storici quanto nei veicoli contemporanei, sia nelle vetture convenzionali che nelle creazioni esotiche. Per preservare lo stile automobilistico come un'arte, occorre assolutamente cercare di preservare l'autenticità della carrozzeria, beninteso senza tuttavia impedire al proprietario di circolare con la propria vettura. In caso di necessità è normale che si possano eseguire delle riparazioni e sostituire dei pezzi o degli elementi della carrozzeria, ma a condizione che l'operazione non faccia sparire l'espressione autentica dello "stile", del "design" del veicolo.

Marche scomparse

È altrettanto augurabile che le marche scomparse possano essere prese in carico da amatori che decidano di creare un "club di marca" per raggruppare tutti gli interessati allo scopo di riunire le conoscenze e favorire la costituzione di archivi.



Comments by the car designers

Car "design" is a fully-fledged art, it is the work of artists who do their utmost to create emotions in movement and therefore goes beyond mere industrial "design". This art exists in historical vehicles as much as it does in contemporary vehicles, both in conventional cars and exotic creations. To preserve automobile design as an art, it's essential to try to preserve the authenticity of the bodywork, without obviously preventing the owner from circulating with his vehicle. When required it is perfectly normal to substitute pieces or parts of the bodywork, but on condition that this does not destroy the vehicle's authentic expression of "style" or "design".

No longer existing makes

It is to be hoped that Makes which no longer exist will be taken on by enthusiasts who decide to create a "club" to group together all those interested so as to pool their knowledge and help to set up an archive.

Note

Certains rapporteurs ont fourni la version écrite de leur intervention qui a été traduite et publiée intégralement; dans d'autres cas on a dû procéder à la transcription des enregistrements du congrès. Celles-ci, quelquefois, ne reportent pas fidèlement toute la relation et ont par conséquent nécessité de mise au point du texte a posteriori. L'ASI ne peut être tenue responsable des contenus éventuellement différents de l'intention du rapporteur si celui-ci n'a pas fourni la relation écrite comme on avait demandé.

Nota

Alcuni relatori hanno fornito la versione scritta del loro intervento che è stata tradotta e pubblicata integralmente; dove ciò non è accaduto, si è dovuto procedere alla trascrizione delle registrazioni del convegno, che talvolta non riportano fedelmente l'intera relazione e hanno perciò richiesto una revisione del testo a posteriori. L'ASI non si assume in ogni caso la responsabilità dei contenuti eventualmente discordanti dalle intenzioni del relatore allorché quest'ultimo non abbia consegnato la relazione scritta richiesta.

Note

Some of the contributors provided the written version of their contribution which has been translated and published in full; in other cases recordings of the conference had to be used to obtain the transcriptions. In these cases, it has not been possible to provide a full version of the contribution and adjustment of the text at a later stage had to be made. ASI does not in any case assume responsibility for the contents differing from the contributor's intentions, especially where the requested written contribution was not supplied.



**Automotoclub
Storico
Italiano**



Coordination éditoriale
Coordinamento editoriale
Executive editors

Elena Cavargna
Nadia Tonda Turo

Projet graphique / Progetto grafico / Graphic design

HI! Progetti di comunicazione, Torino

Traduction / Traduzione / Translation

Studio Melchior, Torino

Photographies / Fotografie / Photographs

Rocco Formini
Archivio ASI

Impression / Stampa / Printing

Stampamatic, Milano
03 2005