
1955 Maserati A6 - G/2000 Berlinetta

G/2000 Berlinetta

Lot sold	USD 0 EUR 0 (listed)	Drive	RHD
Year of manufacture	1955	Condition	Used
Lot number	127	Location	
		Exterior colour	Other
		Car type	Other

Description

Estimate:

€3,000,000 - €3,500,000

In the hierarchy of Maserati's A6G/2000, chassis number 2102 stands proud as the second car of its series, following chassis number 2101 (with spyder coachwork by Zagato), and the very first A6G/2000 bodied by Zagato as a berlinetta. According to Walter Bäumer's tome on the model, Maserati A6G/2000 Zagato, 2102 was delivered to Zagato's facilities in December 1954 and was completed on 8 March 1955. Finished in red with black seats, the car is easily identifiable in period photos, boasting a front grille with a large trident surrounded by chrome trim. It is also identifiable by its single front and rear bumpers without air outlets, typical of the first series cars.

Likely used by Maserati for testing in 1955, chassis number 2102's first race was at the 7th Rallye des Sestriere in February 1956 with Attilio Buffa and Gino Munaron, wearing race number 56. It fared well through the early stages of the event, finishing 1st on stages at Imola and 2nd at the Modena Autodromo, but was forced to retire due to gearbox problems. The next month, it raced again at the Trofeo Torricelle with Gilberto Cornacchia. After a very rainy race, Cornacchia finished 10th in class.

One week earlier, chassis number 2102 was entered in a race at Monza, but unfortunately neither driver nor result are known. Afterwards, the A6G/2000 was catapulted onto a far bigger stage when it was used by Maserati as a practice car for the Mille Miglia. It was tested by several drivers including the legendary pair of Sir Stirling Moss and Denis Jenkinson. Fresh from their record-breaking win with

Mercedes-Benz the year before, Moss and Jenkinson drove the car extensively, and Jenkinson's thoughts on it were chronicled in the June 1956 issue of Motorsport magazine:

Everything about it was pure racing car, the steering being light and positive...gear changing was great fun...There was quite a lot of exhaust noise...while the smoothness of the six-cylinder engine impressed me enormously...I handed the car over to Moss...without exceeding 5,500 rpm (98 mph), we soon discovered we were averaging a higher speed round the course than we had done in practice last year with a 300 SL Mercedes-Benz...the little Maserati was so much more manageable.

After Moss and Jenkinson finished practicing with the car, it was noted that a new engine, gearbox, and rear axle were fitted in preparation for the main event. There, 2102 wore race number 318 and was piloted by Arnaldo Bellini with journalist Nicolo Carosio, as co-driver. The pair finished in 117th overall and 25th in class in a race plagued by heavy rain. After the Mille Miglia, the car remained at Maserati's facilities in Modena for at least a year, where it was modified with air outlets in both fenders and repainted. It was sold from the factory in February 1959 to Carlo Peroglio of Turin, the first private owner.

At some point in the early 1960s, the Maserati made its way to the United States. There, its first noted owner was a Mr. G. Fisher, who sold the car to a Dr. John Fisher of Frontenac, Missouri. From there, the car passed to an owner in Japan, and made its way to Dutch dealers Rudy Pas and Marcel Roks, who commissioned a restoration with Trevor Stokes in England. Stokes found the bodywork to be beyond repair and a new body was made at that time, whilst retaining the original roof. In March of 1998, chassis number 2102 was acquired by its current German collector. Looking to improve upon Stokes' restoration, the car was sent to Maserati specialist Herbi Allemann of Switzerland for further restoration work. Invoices from the work completed total to 84,000 CHF.

Maserati's A6G/2000 chassis and drivetrain proved to be an excellent underpinning for one of Zagato's most memorable creations. This is clearly evidenced by Denis Jenkinson's own remarks on this very car. Eligible for countless international concours and driving events, including the Mille Miglia, this would be an exciting addition to any collection of coachbuilt Italian racing cars.

Ha partecipato alla Mille Miglia del 1956

Guidata in prova da Sir Stirling Moss e Denis Jenkinson

Una delle 20 A6G/2000 di Zagato; la prima berlinetta realizzata da Zagato

Probabilmente utilizzata dalla Maserati, nel 1955, per delle prove

Proveniente da 20 anni di unica proprietà

Nella gerarchia delle Maserati A6G/2000, la vettura con numero di telaio 2102 spicca orgogliosa, come seconda vettura prodotta della serie, giusto dopo il telaio numero 2101 (con carrozzeria Spyder di Zagato) e, primissima A6G/2000 berlinetta realizzata con la carrozzeria di Zagato. Secondo il libro di Walter Bäumer dedicato al modello, Maserati A6G/2000 Zagato, il telaio 2102, è stato consegnato agli stabilimenti Zagato nel dicembre del 1954, ed è stato completato l'8 marzo del 1955. Finita in colore rosso con sedili neri, l'auto è facilmente identificabile nelle foto d'epoca, avendo una griglia anteriore con un grande tridente circondato da finiture cromate. È anche identificabile dai suoi paraurti anteriori e posteriori singoli e privi di prese d'aria, tipici delle vetture della prima serie.

Probabilmente utilizzata da Maserati per delle prove nel 1955, la prima gara della vettura con numero di telaio 2102 è stata al 7° Rallye del Sestriere nel febbraio del 1956, con Attilio Buffa e Gino Munaron, numero di gara 56. È andata molto bene nelle prime fasi dell'evento, finendo prima nelle prove ad Imola e seconda in quelle svolte all'Autodromo di Modena, prima di essere costretta al ritiro a causa di problemi al cambio. Il mese successivo, ha corso di nuovo al Trofeo Torricelle con Gilberto Cornacchia. Dopo una gara molto piovosa, Cornacchia ha concluso decimo di classe.

Una settimana prima, il telaio 2102 è stato inserito in una gara a Monza, ma sfortunatamente, non si conoscono né il nome del pilota né il risultato. Successivamente, la A6G/2000 è stata catapultata su un palcoscenico molto più grande, utilizzata dalla Maserati come auto da allenamento per la Mille Miglia. È stata testata da diversi piloti, tra cui la leggendaria coppia Sir Stirling Moss e Denis Jenkinson. Freschi della loro vittoria a tempo di record con Mercedes-Benz l'anno prima, Moss e

Jenkinson hanno guidato la vettura per parecchio tempo e, le riflessioni di Jenkinson su di essa sono state riportate nel numero di Giugno del 1956 della rivista Motorsport:

Tutto di lei era pura macchina da corsa, lo sterzo era leggero e preciso ... cambiare le marce era molto divertente ... C'era un bel po' di rumore di scarico ... mentre la fluidità del motore a sei cilindri mi impressionava enormemente ... Ho passato l'auto a Moss ... senza superare i 5.500 giri/min. (98 mph -160 km/h), abbiamo presto scoperto che stavamo facendo una media più alta sul percorso rispetto a quanto avessimo fatto in prova l'anno scorso con una Mercedes-Benz 300 SL ... la piccola Maserati era molto più maneggevole.

Dopo che Moss e Jenkinson hanno finito di allenarsi con la macchina, è stato annotato che un nuovo motore, cambio e assale posteriore erano stati montati in preparazione per l'evento principale. Alla Mille Miglia, la A6G/2000 telaio numero 2102, portava il numero di gara 318, ed era pilotata da Arnaldo Bellini con il giornalista Nicolò Carosio, come co-pilota. La coppia è arrivata al 117° posto assoluto, 25° di classe, in una gara afflitta da forti piogge. Dopo la Mille Miglia, l'auto è rimasta negli stabilimenti Maserati di Modena per almeno un anno, dove è stata modificata con prese d'aria su entrambi i parafanghi e ridipinta. È stata poi venduta dalla fabbrica nel febbraio 1959, a Carlo Peroglio di Torino, il primo proprietario privato.

Ad un certo punto, nei primi anni '60, la Maserati ha trovato la sua strada negli Stati Uniti. Lì, il suo primo proprietario noto, un certo signor G. Fisher, vendette la macchina a tal dottor John Fisher di Frontenac, nel Missouri. Da lì, l'auto passò a un proprietario in Giappone, e poi ai rivenditori olandesi Rudy Pas e Marcel Roks, che commissionarono un restauro a Trevor Stokes, in Inghilterra. Stokes scoprì che la carrozzeria era irreparabile e ne creò una nuova, pur mantenendo il tetto originale. Nel marzo del 1998, la vettura con telaio numero 2102 è stata acquistata dal suo attuale proprietario, un collezionista tedesco. Cercando di migliorare il restauro di Stokes, l'auto è stata inviata allo specialista Maserati Herbi Allemann in Svizzera per ulteriori lavori di restauro. Le fatture di questo lavoro, ammontano ad un totale di 84.000 CHF.

Il telaio e la trasmissione della Maserati A6G/2000 si sono dimostrati un'ottima base per una delle creazioni più memorabili di Zagato. Ciò è chiaramente evidenziato dalle osservazioni di Denis Jenkinson proprio riferite a quest'auto. Idonea a innumerevoli concorsi internazionali ed eventi di guida, tra cui la Mille Miglia, questa vettura sarebbe un'aggiunta interessante per qualsiasi collezione dedicata alle auto da corsa italiane, con carrozzeria speciale.

To view this car and others currently consigned to this auction, please visit the RM website at rmsothebys.com/en/auctions/ve19.

RM Auctions Ltd

Title Mr

First name Augustin

Last name Sabatie-Garat

5 Heron Square

Richmond

TW9 1EL

United Kingdom

Phone +44-02078517070

<http://www.rmsothebys.com/en/home/lots/ve19>

<https://www.classicdriver.com/en/car/maserati/a6/1955/666862>

© Classic Driver. All rights reserved.