

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



AUTO CLASSICHE

FIRENZE

27 SETTEMBRE 2017







Pandolfini
CASA D'ASTE dal 1924

AUTO CLASSICHE

Firenze

27 Settembre 2017



Pantofolini
CASA BOUTIQUE

DIREZIONE

Pietro De Bernardi

RESPONSABILE AMMINISTRATIVO

Massimo Cavicchi
massimo.cavicchi@pandolfini.it

COORDINATORE GENERALE

Francesco Consolati
francesco.consolati@pandolfini.it

COORDINAMENTO DIPARTIMENTI

Lucia Montigiani
lucia.montigiani@pandolfini.it

UFFICIO STAMPA

Anna Orsi - PressArt
Mobile +39 335 6783927
tel. 02 89010225
annaorsi.press@pandolfini.it

SVILUPPO CLIENTI E ABBONAMENTI CATALOGHI

Elena Capannoli
elena.capannoli@pandolfini.it

SEGRETERIA E CONTABILITÀ CLIENTI

Alessio Nenci
alessio.nenci@pandolfini.it
Nicola Belli
nicola.belli@pandolfini.it

SEGRETERIA AMMINISTRATIVA

Francesco Tanzi
Andrea Terreni
amministrazione@pandolfini.it

PRIVATE SALES

Tel. +39 055 2340888
Fax +39 055 244343
info@pandolfini.it

WEB E COMUNICAZIONE

Elena Capannoli
elena.capannoli@pandolfini.it

RITIRI E CONSEGNE

Responsabile Magazzino
Marco Fabbri
marco.fabbri@pandolfini.it
Andrea Bagnoli

MAGAZZINO E TRASPORTI

Tel. +39 055 2340888
logistica@pandolfini.it

INFORMAZIONI

Silvia Franchini
info@pandolfini.it

SEDI E REFERENTI

FIRENZE

Palazzo Ramirez Montalvo
Borgo degli Albizi, 26
50122 Firenze
Tel. +39 055 2340888 (r.a.)
Fax +39 055 244343
www.pandolfini.it
info@pandolfini.it

Via Poggio Bracciolini, 26
50126 Firenze
Tel. +39 055 685698
Fax +39 055 6582714
www.poggiobracciolini.it
info@poggiobracciolini.it

MILANO

Giulia Ferrari
Via Manzoni, 45
20121 Milano
Tel. +39 02 65560807
Fax +39 02 62086699
www.pandolfini.it
milano@pandolfini.it

ROMA

Benedetta Borghese Briganti
Via Margutta, 54
00187 Roma
Tel. +39 06 3201799
www.pandolfini.it
roma@pandolfini.it



AUTO CLASSICHE

ESPERTI PER QUESTA VENDITA

AUTO CLASSICHE

CAPO DIPARTIMENTO

Marco Makaus

marco.makaus@pandolfini.it



ESPERTO

Claude Benassai

automobilia@pandolfini.it



INFORMAZIONI E CONDITION REPORT

I lotti presentati potranno essere visionati ed esaminati durante i giorni di esposizione indicati in catalogo.

È possibile richiedere maggiori informazioni sui lotti ai dipartimenti competenti, pur rimanendo esclusiva responsabilità dell'acquirente accertarsi personalmente dello stato di conservazione degli oggetti.

Per maggiori dettagli si vedano le condizioni generali di vendita pubblicate alla fine del presente catalogo.

Si ricorda che per l'esportazione delle opere che hanno più di cinquanta anni la legge italiana prevede la richiesta di un attestato di libera circolazione. Il tempo di attesa per il rilascio di tale documentazione è di circa 40 giorni dalla presentazione dell'opera e dei relativi documenti alla Soprintendenza Belle Arti. Si ricorda che i reperti archeologici di provenienza italiana non possono essere esportati.

ASTA

Firenze - Villa La Massa

27 Settembre 2017

ore 17.00

Lotti: 1- 48

ESPOSIZIONE

Firenze - Villa La Massa

Via della Massa, 24 - Candeli (FI)

| | | |
|----------|--------------|-----------|
| Sabato | 23 settembre | ore 10-18 |
| Domenica | 24 settembre | ore 10-18 |
| Lunedì | 25 settembre | ore 10-18 |
| Martedì | 26 settembre | ore 10-18 |

Per informazioni e commissioni scritte e telefoniche dal 23 settembre 2017 al 28 settembre 2017:

Villa La Massa

Tel. +39 055 6261531

email: info@pandolfini.it

PANDOLFINI CASA D'ASTE

Palazzo Ramirez Montalvo

Borgo degli Albizi, 26

50122 Firenze

Tel. +39 055 2340888-9

Fax +39 055 244343

info@pandolfini.it



INDICE

Sedi e referenti **5**

Informazioni asta **7**

Condition report **7**

AUTO CLASSICHE **13**

Sedi e dipartimenti **200**

Pandolfini Live **202**

Condizioni generali di vendita **203**

Conditions of sale **208**

Come partecipare all'asta **204**

Auctions **209**

Corrispettivo d'asta e IVA **205**

Buyers premium and V.A.T. **210**

Acquistare da Pandolfini **205**

Buying at Pandolfini **210**

Vendere da Pandolfini **206**

Selling through Pandolfini **211**

Modulo offerte **207**

Absentee and telephone bids **207**

Modulo abbonamenti **216**

Catalogue subscriptions **216**

Dove siamo **214**

We are here **214**

Foto di copertina lotto 9

Seconda di copertina lotto 9

Pagina 2 lotti 2 e 20

Pagina 6 lotto 7

Pagina 8 lotto 31

Pagine 12-13 lotto 12

Pagine 14-15 lotto 9

Terza di copertina lotto 29



Pietro De Bernardi

Felice Matteucci nel 1838 sposò Giulia Ramirez de' Montalvo da Campi Bisenzio, ultima discendente di una nobile famiglia di origine spagnola che si era insediata a Firenze a partire dal 1539 al tempo di Cosimo I de' Medici Granduca di Toscana, e si trasferì nel palazzo della moglie.

Nel 1851 conobbe il pietrasantino padre Eugenio Barsanti degli Scolopi e rimase impressionato dalla sua idea per un motore a combustione interna. Da questo momento i due collaborarono per tutta la vita allo sviluppo pratico dell'invenzione.

Non ci sono notizie certe ma è piuttosto probabile che i primi esperimenti e le prime prove del futuro motore a scoppio avvennero proprio al piano terreno del Palazzo Ramirez de' Montalvo in borgo Albizi a Firenze che oggi è sede storica di Pandolfini.

Certamente non abbiamo deciso di cimentarci nel mercato delle auto classiche per questo motivo ma credo che comunque questa sia una coincidenza che meritava di essere raccontata soprattutto per tutti coloro i quali non sapevano che, pur se mai i due inventori si videro riconosciuto alcunchè, il motore a scoppio è nato in Toscana e per la precisione a Firenze.

Con il nuovo dipartimento dedicato alle Auto Classiche Pandolfini si ripropone di dare un contributo al settore, introducendo nel mercato Italiano delle auto da collezione i principi di selezione e qualità dei lotti proposti che da sempre hanno guidato il successo della casa d'aste negli altri settori dell'arte, fino alla conquista della *leadership* italiana avvenuta nel 2014.

Questa vendita, che si tiene in concomitanza con la Biennale Internazionale dell'Arte e dell'Antiquariato, in un momento di grande internazionalità per la città, ha lo scopo di mettere in parallelo le opere d'arte "tradizionali" con le Auto Classiche per ribadire il concetto di Auto come Arte che sarà alla base del nostro impegno nel settore.

Il nostro dipartimento ha selezionato con accuratezza e attenzione le vetture che fanno parte di questo catalogo per garantire un appuntamento che a nostro parere non ha pari a livello Italiano.

In 1838, Felice Matteucci married Giulia Ramirez de Montalvo from Campi Bisenzio, last descendant of a noble family of Spanish origin that settled in Florence in 1539 at the time of Cosimo I de' Medici Grand Duke of Tuscany. After the wedding, Matteucci moved to the palace of his wife.

In 1851, he was acquainted with a Scolopian priest, Father Eugenio Barsanti of Pietrasanta and was impressed by his idea of an internal combustion engine. From that moment, the two men worked together to develop their project.

Even if no reliable sources exist, it is quite likely that the first experiments and the first driving tests for the future combustion engine took place in the courtyard of Ramirez de Montalvo Palace in borgo Albizi in Florence, which is now the historical headquarter of Pandolfini.

It is certainly not for this reason that we have decided to invest in the market of classic cars. This coincidence, however, deserved to be told as a proof that the internal combustion engine was developed in Tuscany and in particular in Florence, although the two inventors did not receive any credit for their invention.

With this new Department entirely dedicated to Classic Cars, Pandolfini aims at giving a fundamental contribution to this sector by proposing to the Italian market of classic cars new lots with high qualitative and selective standards that have always characterized the success of our auction house in all other art sectors and have brought us to gain a leading role in Italy since 2014.

Held in conjunction with the International Biennial of Contemporary Art and in a period of great internationality for the city of Florence, this sale aims at creating a bridge between the "traditional" art works and the Classic Cars. This connection will reinforce the concept of Cars as Art that will be the basis of our future efforts in this sector.

Our Department has carefully and accurately selected the cars of this catalogue to offer to our customers in the occasion of the next auction that, according to us, has no equal at the Italian level.

Stefano B.S.



A close-up photograph of a classic car's interior. The top portion shows a leather-wrapped steering wheel with visible stitching. Below it, the dashboard features four round gauges with chrome bezels. In the center of the dashboard, there are two black control knobs with chrome accents. At the bottom of the frame, a white panel contains several rectangular buttons with labels in Italian: 'LUCI ESTERNE', 'LUCI INTERNE', 'LUCI', 'MOTORI A 1200', and 'LUCI ACCENDI'. Below this panel, a row of five round knobs is visible.

AUTO CLASSICHE

FIRENZE

27 SETTEMBRE 2017

ore 17.00

Lotti 1-48





Auto come Arte

Automobiles as Art



I molti anni passati a promuovere, comunicare, vendere, acquistare, utilizzare automobili di lusso e da collezione mi hanno permesso di incontrare e conoscere moltissimi collezionisti e cultori dell'Automobile.

L'esperienza personale e la frequentazione di molti appassionati mi hanno portato al convincimento che, per molti di noi, quella per l'automobile fosse solo una delle passioni che stanno dietro al nostro desiderio di conoscere e collezionare: ogni persona curiosa e appassionata coltiva interessi diversi, dagli orologi all'arte antica, dagli incunaboli ai vini pregiati.

Per questo motivo ho cercato per anni un partner con cui approfondire e sviluppare questa tematica, ed è stato per me un grande piacere trovare in Pandolfini esattamente quello che stavo cercando.

Sono convinto che insieme riusciremo a dare un piccolo contributo per elevare il collezionismo automobilistico ed avvicinarlo agli altri settori che da più tempo vengono gestiti in modo competente, professionale ed organizzato.

Infine, potendo assicurare al cliente un servizio a 360°, saremo in grado di dare nuovo impulso a questo settore, sia avendo accesso a vetture che sono al di fuori dei normali circuiti degli eventi per Auto Classiche, sia sviluppando l'interesse di collezionisti di altri settori che potrebbero entrare nel mondo delle automobili.

Auto come Arte quindi significa non solo che le automobili verranno trattate come le altre opere d'arte, ma anche la presa d'atto del fatto che ormai il frutto della creatività degli stilisti, degli ingegneri e degli artigiani che hanno creato le automobili del passato è ormai paragonabile a quello dei grandi Maestri.

Marco Makaus

Having spent many years promoting, communicating, selling, buying and using luxury and classic Automobiles, I have had the opportunity of meeting and knowing many enthusiasts, collectors and historians.

My personal experience and the relationship with many of these have convinced me that, for many of us, the automotive passion is just one of those that fuel our desire to know and collect: every passionate and curious person develops many different interests, from watches to antique art, from stamps and coins to vintage wine.

For these reasons I have been looking for a partner with whom to develop this concept for many years, and it was a great pleasure to find exactly that in Pandolfini.

I am convinced that together we will give a small contribution to raise the profile of Automotive Collecting closer to the other specialities which have been managed in a more competent, professional and organized way for a long time.

Finally, being able to offer our clients a complete service, we will be able to create a healthy growth for this sector, by having access to some motor cars which are out of the normal motoring events circuit, as well as developing the interest of some art or antiques collectors who may get interested in Automobiles.

Automobiles as Art therefore means that the cars will be managed like all the other 'Oeuvres d'Art', and that at last the work of the stylists, the engineers and the artisans who have created the great Automobiles of the past is now at the same level as that of the old Masters.

Marco Makaus

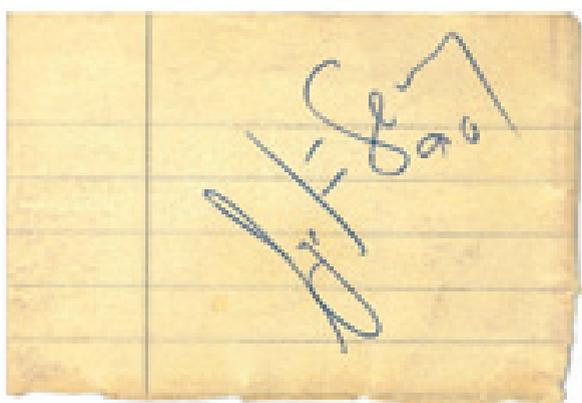
1

AUTOGRAFO AYRTON SENNA

AYRTON SENNA AUTOGRAPH

Offerta libera / *This lot is offered without reserve*

FRONTE



RETRO



Ayrton Senna da Silva (1960-1994): uno dei più amati piloti di Formula Uno degli ultimi decenni, Campione del mondo nel 1988, 1990 e 1991.

Senna incantava i tifosi per la sua capacità di interpretare la vettura e per la sua umanità: in un periodo che vide i piloti trasformarsi quasi in robot, sempre lontani dal pubblico, Senna riusciva ad essere freddo alla guida ma molto passionale quand'era fuori dall'abitacolo.

La sua morte drammatica nel weekend maledetto di Imola nel maggio '94 l'ha reso ancora più indimenticabile e vicino al pubblico italiano.

L'autografo che presentiamo oggi in asta fu raccolto a Monza nel 1993 da un giovanissimo tifoso.

Ayrton Senna da Silva (1960-1994) was one of the best-loved Formula One drivers of past decades, World Champion in 1988, 1990 and 1991.

Senna enchanted his fans with his ability to interpret the vehicle and for his humanity: at a time that saw drivers almost being transformed into robots, always far removed from the public, Senna managed to be cold and intense at the wheel yet very passionate when he was outside the cockpit.

His dramatic death on that cursed weekend in Imola in May '94 brought him even closer to the Italian public.

The autograph that we are presenting for auction today was obtained in Monza in 1993 by a very young fan.



2

FIAT 500 D (1965) *FIAT 500 D SECOND SERIES (1965)*

TELAIO/CHASSIS N° 777126

MOTORE/ENGINE: **2 CILINDRI IN LINEA/IN LINE 2 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **499,5 CM³**
POTENZA/POWER: **17,5 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **TRASFORMABILE**

€ 12.000/15.000 - \$ 14.400/18.000 - £ 10.800/13.500



La vettura che ha trasformato l'Italia, sfruttando l'onda del 'boom economico' ma anche dandovi il suo contributo, la "Nuova 500", fu presentata nel 1957, esattamente sessant'anni fa. Nei primi tre anni di vita essa raggiunse la sua maturità sia dal punto di vista tecnico che da quello del mercato, e raggiunse più di 181.000 clienti.

Ma la crescita era esponenziale, e, come avvenuto con la Topolino, più se ne producevano e più facile e meno costoso era produrle

The vehicle that transformed Italy, taking advantage of the wave of the 'economic boom' but also contributing to the same, the "Nuova 500", was presented in 1957, exactly sixty years ago. In the first three years of its life it reached maturity both from a technical point of view as well as in terms of the market, and had over 181,000 customers.

Its growth was exponential and, as happened with the "Topolino", the more were produced the easier and cheaper it became to produce them: 642,000 of the second series (500 D) were built and then, with



di più: con la seconda serie (500 D) sarebbero state 642.000 e poi con quelle successive... qualche milione!

La 'Cinquecento' fu per quasi un trentennio la protagonista assoluta di molti aspetti della storia italiana: dall'economia, che contribuì a far crescere, allo sviluppo sociale, all'arte e al cinema: la Cinquecento ancora oggi è una parte centrale dell'immagine che innumerevoli amanti dell'Italia nel mondo hanno del nostro Paese. Con la 500 D, un esemplare della quale proponiamo nell'asta odierna, il motore della Nuova 500 era passato da 479 a 499,5 cm³ e la potenza da 15 a 17,5 cavalli. Il prezzo era sceso da 465.000 lire a 450.000: si ripeteva il fenomeno inventato da Henry Ford, secondo il quale più alta era la produzione e più bassi i costi, per cui era possibile abbassare il prezzo al cliente finale pur aumentando il margine della fabbrica.

Nell'ambiente del collezionismo odierno, la "D" è senz'altro tra i modelli più ricercati, in quanto ha ancora le portiere incernierate posteriormente – che fanno molto *anni '50* – ma ha già la meccanica più collaudata.

La vettura proposta oggi è ancora più interessante avendo la rara carrozzeria trasformabile: il tetto apribile cioè scende fino al vano motore, creando un'apertura quasi da spider. La Trasformabile era stata prevista sin dal lancio della Nuova 500 nel 1957, ma dal 1959 essa aveva ceduto il passo alla versione 'Tetto Apribile', più pratica e meno delicata. La 'Tetto Apribile' divenne in pratica la 500 classica che tutti abbiamo conosciuto e forse posseduto, dato che la

the subsequent ones, a few million!

For almost thirty years the 'Cinquecento' was the absolute protagonist of many aspects of Italian history: from the economy, which it helped to grow, to social development, to art and cinema: today the Cinquecento is still a central part of the image countless lovers of Italy around the world have of our country.

With the 500 D, an example of which we are proposing at today's auction, the engine of the Nuova 500 was increased from 479 to 499.5 cc and from 15 to 17.5 horsepower. The price had gone down from 465,000 Lire to 450,000: the phenomenon invented by Henry Ford was repeated according to which the higher the production the lower the costs, so it was possible to reduce the price for the end consumer whilst increasing the factory's margin.

In the collectors' world today, the "D" is undoubtedly one of the most sought-after models as it still has the rear hinged doors – which are very 1950s – but the mechanics are already more tried and tested.

The vehicle offered today is even more interesting as it features the rare transformable bodywork: i.e. the sun roof goes right down to the engine compartment, creating an almost spider-like opening. The Trasformabile had been planned ever since the launch of the Nuova 500 in 1957, but from 1959 it gave way to the more practical and less delicate 'Sunroof' version. The 'Sunroof' basically became the classic 500 that we all know and maybe even owned, given that the 'Trasformabile' was soon abandoned and the mass produced versions, after 1965, were all 'Sunroofs'.

'Trasformabile' fu presto abbandonata e le versioni di grandissima produzione, posteriore al 1965 erano tutte 'Tetto Apribile'.

La 500 qui presentata è quindi una delle ultime 'trasformabili' costruite prima del passaggio alle portiere incernierate anteriormente, è stata appena restaurata totalmente da una officina specializzata. Partendo da un esemplare in buone condizioni essa è stata completamente smontata, ed ogni parte è stata controllata e dove possibile revisionata e riutilizzata. Il motore e il cambio sono stati rifatti a nuovo, come pure l'impianto elettrico e tutti gli altri sistemi del veicolo. Si tratta in tutto e per tutto di una automobile nuova, avendo percorso solo poche centinaia di chilometri per la messa a punto ed il rodaggio.

Nell'anno del sessantesimo di quella che forse è la più importante automobile italiana, vi si presenta oggi l'occasione di acquistare un esemplare fantastico della serie più ricercata, nella sua versione di carrozzeria più rara e richiesta: un'occasione imperdibile!

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

The 500 presented here is therefore one of the very last produced with suicide doors, and has just been fully restored by a specialist workshop. They started with a car that was in good condition and completely took it apart. Each element was checked and, where possible, overhauled and reused. The engine and gearbox were totally renovated, as were the electrical system and all the vehicle's other systems. All in all this is a new car having only been driven a few hundred kilometres for adjustment and running in.

In the year of the sixtieth anniversary of possibly the most important Italian car ever, today you have an opportunity to purchase a fantastic example of the most popular series in the rarest and most highly requested body style version: an unmissable occasion!

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over.



3

FIAT 1500 SPIDER (1960)

TELAIO/CHASSIS N° 006414

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI IN LINEA/IN LINE 4 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1491 CM³**
POTENZA/POWER: **80 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **SPIDER**

€ 35.000/45.000 - \$ 42.000/54.000 - £ 31.500/40.500

La 1500 Spider fa parte di una bella storia che vide il massimo costruttore nazionale ricoprire un ruolo da protagonista nel piccolo ma crescente mercato delle vetture sportive economicamente abbordabili.

Iniziando con una versione Spider della 1100TV nel 1955, passando poi per la 1200 Trasformabile prodotta nel 1958 e '59, le prime

The 1500 Spider is part of a wonderful story in which our top national car manufacturer played a starring role on the small but growing market of affordable sports vehicles.

Starting with the 1100 TV Spider version in 1955, moving on to the 1200 Trasformabile produced in 1958 and 1959, the first Fiat Spiders were not a great success. Possibly because they were too ornate, with



spider Fiat non ebbero un grande successo. Forse perché troppo ornate, con dettagli americaneggianti, e dotate di una meccanica non troppo generosa, o forse perché il 'boom economico' non era ancora partito e la clientela aveva il problema delle cambiali per la 500 e la 600, e non poteva pensare quindi a un modello frivolo come la Spider. In più, su questi segmenti di mercato la Fiat doveva vedersela con dei concorrenti molto agguerriti.

Per cercare di ovviare almeno in parte a questa situazione, nel 1959 la Casa torinese acquistò la licenza di produzione di un brillante motore bialbero dalla OSCA, la Casa fondata dai fratelli Maserati dopo che avevano venduto la omonima fabbrica. Questo motore fu ampiamente rivisto dai tecnici della Fiat per adattarlo ad un uso stradale, ad esempio sostituendo la lubrificazione a carter secco con una più tradizionale con la coppa dell'olio, ed eliminando l'accensione a magnete. Malgrado ciò, rimaneva un motore molto generoso, con una potenza di 80 cavalli, pari a 53 cavalli/litro, confrontabili con i 35 della 500, i 38 della 600 e i 41 della 1100D. Il risultato di questo lavoro fu installato in una spider elegantissima

American-style details and mechanics that were not very generous, or perhaps because the 'economic boom' had not yet started and the clientele had to deal with the problem of paying for their 500s and 600s and could not, therefore, think about getting a frivolous model like the Spider. Plus Fiat had some very fierce competitors in these market segments.

In order to try and partly get around this situation, in 1959 the Turin-based company purchased the production licence for a brilliant twin-cam engine by OSCA, the company founded by the Maserati brothers after they had sold their factory of the same name. This engine was broadly revised by Fiat engineers in order to adapt it for road use, for example by replacing the dry sump lubrication with a more traditional wet sump, and eliminating the magneto ignition. Notwithstanding this it remained a very generous engine, with 80 horsepower, equal to 53 horsepower/litre, compared to the 35 of the 500, the 38 of the 600 and the 41 of the 1100 D.

The result of this work was installed inside a very elegant Spider designed by Pinin Farina which removed the excessive frills from the

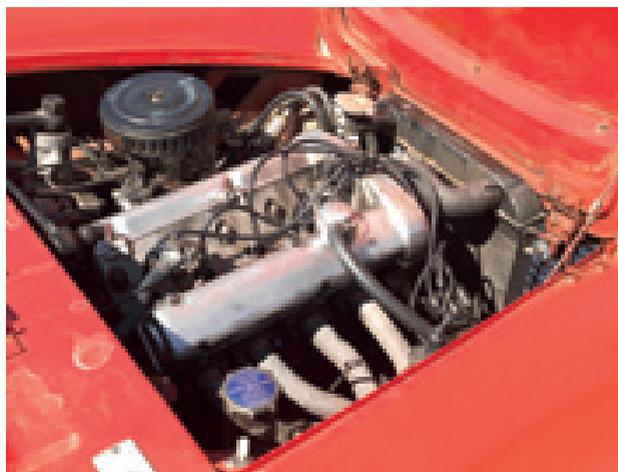


disegnata da Pinin Farina, che ripulì la carrozzeria della 1200 dai troppi orpelli e propose una vettura pulita ed elegante, nel solco della propria inimitabile tradizione.

La versione 1500 Spider dotata di un solo carburatore –come la splendida vettura proposta in asta oggi- fu prodotta nel 1959 e 1960, e fu sostituita da una versione ancor più spinta, la 1500S con due carburatori e 90 cavalli, prodotta tra il 1969 e il 1962. La versione finale di questa linea fu la 1600S del 1963-'66... più avanti la Fiat avrebbe occupato questa nicchia con la 124 Spider, vettura dal successo planetario.

bodywork of the 1200 and proposed a cleaner, more elegant vehicle, in its own inimitable tradition.

The 1500 Spider version with a single carburettor – like the splendid vehicle offered for auction today - was produced in 1959 and 1960 and was replaced by a more powerful version, the 1500 S with two carburettors and 90 horsepower, produced between 1969 and 1962. The final version of this line was the 1600 S produced from 1963-1966... later Fiat would occupy this niche with the 124 Spider, a vehicle which enjoyed planetary success.





La 1500 Spider qui proposta è stata appena restaurata da una officina specializzata che ha ricondizionato ogni sua parte, riportando la macchina in condizioni quasi pari al nuovo. Essa rappresenta una valida alternativa alle più diffuse spider milanesi, ed ha una meccanica d'alto lignaggio e dalle ottime prestazioni. Siamo certi che rappresenti una fantastica occasione per chi desidera una spider italiana godibile, dalla storia importante, con Targa Oro ASI, senza investire delle cifre elevate.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

The 1500 Spider presented here has just been fully restored by a specialist workshop that reconditioned every part, bringing the car to almost new condition. It represents a valid alternative to the most prevalent Milanese Spiders and features high lineage excellent performing mechanics. We are certain that it represents a fantastic occasion for anyone wishing to own a practical Italian Spider, with an important history, without having to make a large investment.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.

4

AUSTIN HEALEY V8 SPECIAL (1962)

N° DI TELAIO ORIGINALE N° H-BJ7-L/20858,
RIPUNZONATO NEL 2012 PT00429112PT
DALLA MOTORIZZAZIONE CIVILE DI PISTOIA

*ORIGINAL CHASSIS NO. H-BJ7-L/20858,
RE-PUNCHED IN 2012 PT00429112PT
BY THE CIVIL VEHICLE LICENSING AUTHORITY OF PISTOIA*

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI A V/V 8** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **4700 CM³**
POTENZA/POWER: **200 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **SPIDER/ROADSTER**

€ 20.000/30.000 - \$ 24.000/36.000 - £ 18.000/27.000



Come risulta dal Certificato del British Motor Heritage Trust, questa Austin Healey 3000 MkII fu prodotta, con il motore N° 29F-RU-H/1656 e la carrozzeria N° 56353, il 17 agosto 1967, esattamente 55 anni prima che questa descrizione venisse redatta. Il 23 agosto fu spedita verso gli Stati Uniti, precisamente al concessionario Inskip di New York. Inskip aveva un lungo rapporto con le automobili inglesi, essendo stato –prima della guerra- legato alla Rolls-Royce of America ed essendo anche importatore della Austin.

La vettura era verniciata in Bianco Avorio, con interno e capote neri. La storia di questa vettura non è conosciuta, ma la ritroviamo in Gran Bretagna con la targa YSU198. Probabilmente è stata importata dagli USA negli anni '80 o '90 e restaurata. In tale occasione è stata intrapresa anche la trasformazione che rende questa vettura unica tra le Austin Healey: al posto del sei cilindri da tre litri fu montato un V8 americano da 4,7 litri!

Il risultato è sorprendente, in quanto il V8 pesa più o meno quanto il sei cilindri in ghisa, mentre la potenza e la coppia risultano molto

As shown on the Certificate of the British Motor Heritage Trust, this Austin Healey 3000 MkII was produced with engine no. 29F-RU-H/1656 and bodywork No. 56353, on 17 August 1967, exactly 55 years before this description was drafted. On 23 August it was sent to the United States, more precisely to the Inskip dealership in New York. Inskip had a long-standing relationship with British cars, having been – before the war – linked to Rolls-Royce of America and also being an Austin importer.

The vehicle was painted Ivory White with a black interior and top. The story of this vehicle is unknown but we find it in Great Britain with the registration plate YSU198. It was probably imported from the USA in the 1980s or 1990s and restored. On that occasion the transformation was also carried out that makes this vehicle unique among Austin Healeys: an American V8 4.7 litre engine was mounted in the place of the six cylinder three litre one!

The result is very surprising since the V8 weighs more or less the same as the cast iron six cylinder engine, whilst the power and torque are much greater. In practice this is the same recipe followed by Bristol



più elevate. In pratica, è stata seguita la stessa ricetta della Bristol e della Rover che hanno adottato i generosi V8 americani.

Nel 2012 la vettura è stata importata in Italia e regolarmente collaudata e immatricolata presso la Motorizzazione Civile di Pistoia. Questa, rilevando che il numero di telaio era presente solo sulla targhetta, ha ripunzonato d'ufficio la vettura, come risulta dalla documentazione.

Questa 'Special' offre il fascino di una classica spider inglese con le prestazioni garantite da un poderoso V8 da 4.700 cm³: forse non è la macchina ideale per un purista, ma sicuramente essa permetterà al suo futuro proprietario una guida divertentissima, con un investimento molto inferiore di quello che sarebbe necessario per una Austin Healey originale!

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

and Rover which adopted the generous American V8s.

In 2012 the vehicle was imported to Italy and duly tested and registered at the Civil Vehicle Licensing Authority of Pistoia. This body, noting that the chassis number was only present on the data plate, officially re-punched the vehicle, as shown by the documentation.

This 'Special' offers the charm of a classic British roadster with the guaranteed performance of a powerful 4,700 CC V8: it is possibly not the ideal car for a purist, but it will definitely be very fun to drive for its future owner, for a much lower investment than would be necessary for an original Austin Healey!

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





5

ALFA ROMEO 2000 SPIDER VELOCE NIKI LAUDA (1978)

TELAIO/CHASSIS N° AR115410003801

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI BIALBERO/4 CYLINDER TWIN CAM** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2000 CM³**
POTENZA/POWER: **125 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **SPIDER/SPIDER PININFARINA**

€ 30.000/50.000 - \$ 36.000/60.000 - £ 27.000/45.000



Dopo il grande successo della Giulietta e della Giulia Spider, nel 1966 venne presentata la nuova Alfa Romeo Spider basata sul pianale 'tipo 105' con la denominazione "Duetto", più tardi anche chiamata ufficiosamente "Osso di Seppia" o "Coda Tonda" per differenziarla dalle versioni successive. Disegnata da Aldo

After the great success of the Giulietta and Giulia Spider, in 1966 Alfa Romeo launched a new spider based on the '105' chassis, called "Duetto". Incidentally, this name was decided with an open contest and a car was given to the entrant whose proposal had been chosen. The design was due to Aldo Brovarone and Franco Martinengo

Brovarone e Franco Martinengo per Pininfarina, sarebbe rimasta in produzione per 28 anni con varie modifiche stilistiche e meccaniche nel corso della sua vita.

In occasione del debutto furono concentrate grandi risorse economiche e di comunicazione per eventi che coinvolgevano personaggi politici, dello spettacolo, della cultura, della moda e dello sport; si narra che per la presentazione negli Stati Uniti fossero stati caricati 3 esemplari (uno verde, uno bianco ed uno rosso) e molti giornalisti sulla motonave Raffaello, ammiraglia della flotta di transatlantici di lusso, per una crociera dall'Italia agli Stati Uniti. Nei mesi precedenti al lancio, una vettura era stata messa in palio con un concorso volto a scegliere il nome da dare alla macchina.

Durante questa lunga militanza sul mercato, la casa di Arese decise di fare 3 versioni speciali ufficialmente riconosciute: due per il mercato americano ed una per quello francese: l'esemplare del 1978 qui presentato appartiene alla prima serie speciale per il mercato americano, denominata **"Niki Lauda special edition"**, prodotta in 350 esemplari perfettamente identici e numerati. Era basata sulla "2000 Spider Veloce America" ad iniezione Spica

of Pininfarina, and was to remain in production for 28 years, with constant upgrades and modifications.

For its launch Alfa Romeo let no stone unturned, and it even loaded three Spiders (white, red and green) on the Raffaello, Italy's flagship cruiser at the time, for a sail to the US with a group of journalists.

*During its long career, the Duetto was to have three official special series made: two for the American market and one for the French. The 1978 car we are showing today belongs to one of the American series, the **"Niki Lauda Special Edition"**, produced in just 350 numbered examples, and based on the "2000 Spider Veloce America" with Spica fuel injection (as in the Montreal).*

The series was dedicated to Niki Lauda, Formula One world Champion, who in '78-'79 was driving a Brabham BT46/B/C with the Alfa Romeo 12 cylinder designed by Carlo Chiti. The car had a special red and blue livery with the Team Parmalat logos and the writing "Niki Lauda F1" on the front and the back, plus the Green Cloverleaves which have been present on every special and racing Alfa since the 1920s. A special spoiler was mounted on the rear, which was to be carried over to the Third Series of the Duetto production. Finally, a metal plaque with the





(come la Montreal).

Fu appunto dedicata a Niki Lauda già Campione del Mondo di Formula Uno, che nel '78-'79 correva con una Brabham BT46/B/C spinta dal 12 cilindri Alfa Romeo disegnato dall'ing. Carlo Chiti. La speciale colorazione rosso/azzurro ed i fregi del team Parmalat con la scritta "Niki Lauda F1" sulla parte frontale e sulla coda, oltre al quadrifoglio verde sui parafranghi anteriori davano a questa versione una particolare identità. Sul cofano posteriore è alloggiata un'importante appendice aerodinamica, che ritroveremo sulla terza serie della "Duetto".

Un altro fondamentale segno di autenticità di questa vettura è la targhetta metallica che registra il numero dell'esemplare con la riproduzione dell'autografo di Niki Lauda, il logo Alfa Romeo a sinistra e il Quadrifoglio verde a destra. L'altra caratteristica estetica visibile sono i cerchi Campagnolo (millerighe), gli stessi montati sulla Montreal.

L'auto, nelle condizioni in cui si trova non essendo stata utilizzata per molti anni, è pronta a dare al prossimo collezionista una grande soddisfazione anche durante il restauro.

La vettura, inutilizzata per molti anni, richiede un intervento di restauro.

serial edition number and Niki Lauda's autograph, and the 'Millerighe' alloy wheels, just like the Montreal's, set these cars apart.

This car has not been used for many years, and it is complete and ready for a restoration that will give the next owner the pleasure of bringing a very rare modern Alfa Romeo back to life.

6

AUSTIN HEALEY 3000 (1959)

TELAIO/CHASSIS N° H-BT7-L/3862

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/6 CYLINDER**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3000 CM³** POTENZA/POWER: **190 CV**
CARROZZERIA/BODY STYLE: **SPIDER CON HARD-TOP**

€ 50.000/60.000 - \$ 60.000/72.000 - £ 45.000/54.000



Dopo il notevole successo delle Austin Healey 100, nel 1959 fu presentato il nuovo modello con il sei cilindri da 3,0 litri e i freni a disco. La gamma rimase invariata, con la BN7 biposto e la BT7 2+2: la carrozzeria rimase praticamente la stessa: una roadster molto sportiva, con una semplice capote in plastica da stendere su un telaio separato, priva di finestrini laterali e con solo due protezioni laterali in plastica... La prima serie delle BT7, a cui la vettura presentata appartiene, fu prodotta in 10.825 esemplari, tra il 1959 e il 1961. Con la successiva MkII, dotata di allestimenti più lussuosi –tra cui perfino i finestrini laterali!- sarebbe terminata la linea delle spider 'dure e pure' Austin Healey.

La Austin Healey 3000 non sorprendentemente fu sin da subito impiegata nelle competizioni: sia in pista, dove ottenne lusinghieri risultati a Sebring e Le Mans, e soprattutto nei rally: la Squadra Corse della BMC (British Motors Corporation, la holding a cui faceva capo anche la Austin Healey) si mise subito all'opera per preparare la 3000 per i rally, dove essa ebbe molto successo fino al 1965, quando tutti gli sforzi si concentrarono sulla Mini Cooper 'S'.

I più importanti successi delle Austin Healey furono:

- Liegi-Roma-Liegi 1960 e 1964
- Rally dei Tulipani 1962, 1963, 1964 e 1965
- Rally delle Alpi 1961 e 1962

Alcuni piloti destinati a grande fama, come Timo Makinen, si fecero le ossa su queste vetture. Va ricordato anche, come equipaggio femminile di grandissimo successo, quello di Pat Moss (sorella di un certo Stirling...) e Ann Wisdom.

Molte delle modifiche pensate e realizzate durante la carriera sportiva delle Austin Healey sono state sviluppate ed affinate negli anni successivi, ed utilizzate nelle corse storiche.

La vettura proposta, importata anni fa dagli Stati Uniti, è stata accuratamente restaurata in Italia e contemporaneamente trasformata in una replica delle famose Healey da rally, utilizzando tutte le parti di ricambio ancora oggi prodotte dagli specialisti inglesi. Dal punto di vista meccanico, il motore è stato elaborato con una batteria di carburatori Weber e una serie di modifiche interne che hanno portato la potenza vicina ai 200 cavalli, mentre la trasmissione e la ciclistica sono state rimesse a nuovo adottando misure per rafforzarle.

Per quanto riguarda la carrozzeria, è stato montato un rollbar e un hard-top 'racing', l'interno è stato alleggerito, sono stati utilizzati nuovi pannelli laterali comprendenti le uscite d'aria calda dal vano motore, ed infine la griglia anteriore è stata sostituita con quella da corsa, con prese d'aria particolari.

Tutti i componenti originali sono naturalmente stati conservati in modo da rendere possibile e molto semplice riportare la macchina nella configurazione di serie.

After the remarkable success of the Austin Healey 100, in 1959 the new six cylinder 3.0 litre model with disk brakes was presented. The range remained unchanged, with the two-seater BN7 and the BT7 2+2. The bodywork remained essentially the same: a very sporty roadster with a simple plastic top to be spread out over a small separate frame, without side windows and with just two plastic side curtains...

Between 1959 and 1961 10,825 examples were produced of the first series of the BT7 to which the vehicle presented belongs. With the subsequent MkII, which had more luxurious fittings – even including side windows! – the line of 'hard and pure' Austin Healey spiders came to an end.

Unsurprisingly the Austin Healey 3000 was immediately used in competitions: both on the track, where it obtained glowing results at Sebring and Le Mans and especially in rallies: the Racing Team of the BMC (British Motors Corporation, the holding to which Austin Healey also belonged) got to work straight away to prepare the 3000 for rallies where it enjoyed great success until 1965 when all efforts were concentrated on the Mini Cooper 'S'.

Austin Healey's most important successes were:

- Liège-Rome-Liège 1960 and 1964*
- Tulip Rallies 1962, 1963, 1964 and 1965*
- Alpine Rallies 1961 and 1962*

Some drivers destined for great fame like Timo Makinen got their early experience in these vehicles. We should also remember the very successful women's team of Pat Moss (sister of a certain Stirling...) and Ann Wisdom.

Many of the modifications devised and realized during Austin Healey's sports career were developed and refined in subsequent years and used in historic races.

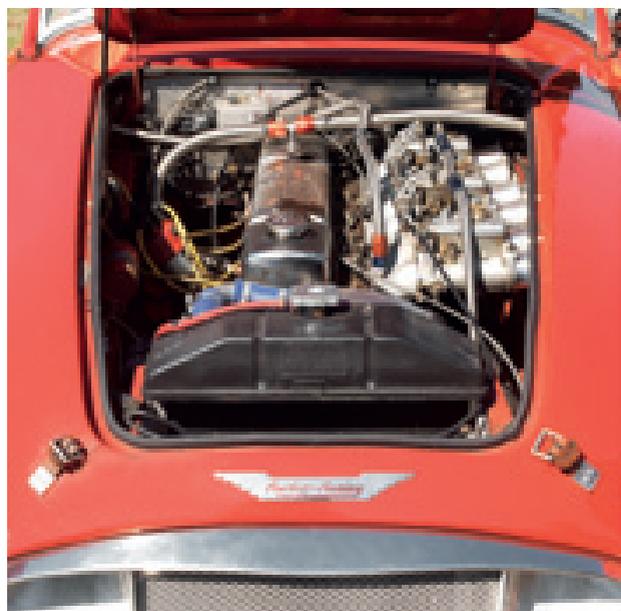
The vehicle proposed, imported years ago from the United States, was carefully restored in Italy and, at the same time, transformed into a replica of the famous rally Healeys using all the spare parts still produced today by British specialists.

From a mechanical point of view, the engine has been fine-tuned with Weber carburetors and a series of internal modifications that have brought it to nearly 200 horsepower, whilst the transmission and the chassis parts have been renewed adopting methods to reinforce them. With regard to the bodywork, a rollbar and 'racing' hard-top have been mounted, the interior has been made lighter, new side panels have been used including the hot air outlets from the engine compartment and, finally, the front grille has been replaced with a racing one, with special air inlets.

All the original components have, naturally, been preserved in order to make it possible and very simple to bring the car back to its standard configuration.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



7

JAGUAR XK 120 OTS (1953)

TELAIO/CHASSIS N° 57437

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI IN LINEA, BIALBERO/IN LINE 6 CYLINDER, TWIN-CAM**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3400 CM³**

POTENZA/POWER: **180 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **ROADSTER**

€ 80.000/120.000 - \$ 96.000/144.000 - £ 72.000/108.000



Prima della guerra, la SS Cars Ltd (come allora si chiamava la Jaguar) era una azienda molto piccola con una produzione estremamente limitata di vetture basate su telai prodotti dalla Standard. Era già caratterizzata da due qualità che l'avrebbero fatta grande: una linea eccezionale e un prezzo molto più basso dei concorrenti.

Nei primi anni '40 William Lyons, il proprietario della SS, mise insieme un team di tecnici ed ingegneri per perseguire l'obiettivo di realizzare una vettura che fosse integralmente sua. Questa squadra, mentre faceva i turni notturni di guardia contro gli

Before the war, SS Cars Ltd. (as Jaguar was then called) was a very small company with an extremely limited production of vehicles based on the chassis produced by the Standard car company. It was already characterized by two qualities which would make it big: an exceptional line and a lower price than that of its competitors.

In the early 1940s William Lyons, the owner of SS, put together a team of technicians and engineers in order to pursue the objective of realizing a vehicle that would be integrally their own. This team worked on the specifics of the new car whilst carrying out night shifts



attacchi aerei, lavorava alle specifiche della nuova macchina.

Il cuore di questa auto, una berlina elegante e velocissima, sarebbe stato un motore all'avanguardia: un sei cilindri in linea di grande cilindrata con una distribuzione a doppio albero a camme in testa: una soluzione che fino ad allora era stata adottata solo da macchine da corsa o sportive costosissime, come le Alfa Romeo e le Bugatti.

Finita la guerra, il progetto fu finalizzato per il lancio previsto al Salone di Londra del 1948. Ma la grande berlina MkVII non era pronta e quindi Lyons mise a punto un telaio accorciato e lo vestì con una carrozzeria sportiva a due posti. Cercando una soluzione di compromesso, in due sole settimane creò un capolavoro.

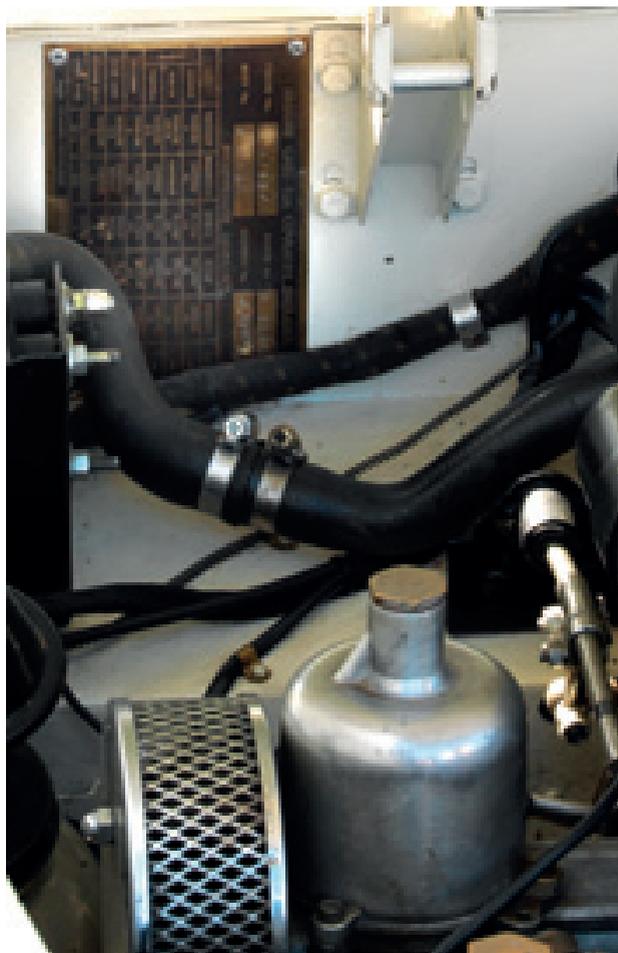
Presentata come XK 120 (unendo la sigla del motore e la velocità dell'auto) la vettura ebbe un successo inaspettato, e l'Azienda – che nel frattempo aveva assunto il nome *Jaguar* – si organizzò alla bell'e meglio per produrre le vetture. Una prima serie di 244 esemplari fu fabbricata artigianalmente con carrozzeria in alluminio, mentre la fabbrica si attrezzava per la produzione in serie della versione

in order to guard against air raids.

The heart of this future car, an elegant and very fast saloon, would be the cutting edge engine: an in-line six cylinder engine with a large displacement and double overhead cam distribution. This was a solution which, up until then, had only been adopted by very expensive racing or sports cars, like Alfa Romeos and Bugattis.

After the war ended, and pre-war production recommenced, the project was finalized for the planned launch at the 1948 London Motor Show. But the large Mk VII saloon was not ready so Lyons developed a shortened chassis and dressed it with a two seater sporty body. Looking for a compromise solution, in just two weeks he managed to create a masterpiece.

Presented as the XK 120 (combining the engine project code with the speed of the car) the vehicle was an unexpected success and the Company – which in the meantime had taken on the name Jaguar – organized itself to produce the vehicles on a wing and a prayer. A first series of 244 examples was craft-produced with aluminium bodywork while the factory equipped itself for the mass-production of the





definitiva con i pannelli della carrozzeria stampati in acciaio. Fu favorita la produzione per l'estero in quanto la Gran Bretagna aveva bisogno di esportare per ottenere valuta pregiata per riprendersi dallo stress della guerra, e fu per questo che la maggior parte delle XK 120 finirono negli Stati Uniti, dove le vetture sportive europee stavano vivendo un periodo di grande successo. Molti clienti americani usarono le loro piccole e sportive vetture europee per turismo ma anche per gareggiare, e molti club e circuiti furono creati per questo. Un'intera generazione di piloti

definitive version with the steel-pressed bodywork panels. Overseas production was favoured since Great Britain needed to export in order to obtain valuable currency so that it could recover from the stress of the war, and it was for this reason that the majority of the XK 120s ended up in the United States where European sports cars were enjoying a period of great success. Many American clients used their small sporty European vehicles for touring as well as for racing, and many clubs and circuits were created for this reason. An entire generation of US drivers began to gain

americani iniziò a farsi le ossa in queste gare, come ad esempio Phil Hill.

La vettura proposta oggi, una splendida roadster (chiamata ufficialmente Open Two Seater) con guida a sinistra, è stata venduta negli Stati Uniti ed ha probabilmente avuto nel suo passato americano un periodo sportivo: presenta ancora, infatti, una barra anteriore per il sollevamento veloce dell'avantreno che fa pensare appunto ad un uso corsaiolo.

La vettura è stata restaurata qualche anno fa e si presenta molto bene, con le tipiche ruote a disco ed i copriruota posteriori, tipici delle prime XK costruite. Molto spesso le vetture venivano ordinate con le ruote a raggi, o modificate in seguito, perdendo quindi i copriruota che danno alla XK 120 un aspetto da grande fuoriserie degli anni '30.

Utilizzata dal proprietario in una serie di raduni e gare di regolarità, la XK 120 offerta oggi è una vettura in perfetta efficienza e pronta per dare al suo nuovo proprietario grandi soddisfazioni di guida come di ammirazione estetica.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

experience at these competitions like, for example, Phil Hill.

The vehicle proposed today, a splendid roadster (officially called an Open Two Seater) with left-hand drive, was sold in the United States and probably has a sporting period in its American past: in fact it still has a front bar for rapid lifting, which leads us to think it was used for racing.

The vehicle was restored a few years ago and presents itself very well with the characteristic disc wheels and rear wheel spats typical of the first XKs built. The vehicles were often ordered with wire wheels, or the wheels were subsequently modified, thus losing the wheel covers which give the XK 120 the appearance of a large 1930s custom-built car.

Used by the owner for a series of events and regularity rallies, the XK 120 offered today is a perfectly efficient vehicle ready to give its new owner great satisfaction in terms of the driving experience as well as the admirable overall appearance.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





8

PORSCHE 911 SPEEDSTER (1989)

TELAIO/CHASSIS N° WPOZZZ91ZKS 152114

MOTORE/ENGINE: **POSTERIORE 6 CILINDRI CONTRAPPOSTI/REAR MOUNTED 6 CYLINDER BOXER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3200 CM³** POTENZA/POWER: **231 CV**

CARROZZERIA/BODY STYLE: **APERTA TURBO LOOK/OPEN TURBO LOOK**

€ 170.000/200.000 - \$ 204.000/240.000 - £ 153.000/180.000

Questa versione dell'intramontabile Porsche 911 venne presentata al Salone di Francoforte nel 1987 ma commercializzata nel 1989.

This version of the timeless Porsche 911 was presented at the Frankfurt Motor Show in 1987 but marketed in 1989.

La Speedster ricalcava altre versioni prodotte negli anni in serie limitate, con le quali la Porsche ricercava la massima semplicità e leggerezza, offrendo vetture più sportive e prive di una serie di accessori di lusso.

The Speedster imitated other versions produced over the years in limited series with which Porsche sought the maximum simplicity and lightness, offering more sporty vehicles without a series of luxury accessories.

Interni semplificati e privi di servomeccanismi, di aria condizionata e di radio, vetri dallo spessore ridotto, perfino la riduzione dei materiali termo- e fono-assorbenti: tutto era lecito per ottenere una Porsche ancora più diretta nella sua guida. In particolare, con la Speedster, si riprendeva una strada iniziata con la omonima versione della 356 e dedicata agli appassionati californiani.

With simplified interiors and no servomechanisms, air conditioning or radio, windows with reduced thickness, even a reduction of the heat and sound absorbing materials, anything was allowed in order to obtain a Porsche that was even more direct to drive. In particular, the Speedster returned to the direction started with the homonymous version of the 356 dedicated to Californian enthusiasts.

Essa si differenziava sostanzialmente dalla cabriolet per il sostanziale ribassamento del tetto, per la sostituzione della capote con una capottina molto semplificata e per l'alleggerimento della carrozzeria e dell'allestimento grazie alla rinuncia del sistema elettrico di apertura della capote stessa e dei finestrini, l'assenza dei deflettori laterali e di altri particolari che la resero molto leggera (1.160 Kg. a vuoto) e ne migliorarono notevolmente le prestazioni rispetto alla versione tradizionale.

This differed substantially from the Cabriolet due to the considerable lowering of the roof, the replacement of the top with a much simplified smaller top and the reduction of the weight of the bodywork and the fittings by foregoing the electrical system for opening the top and the windows, the absence of side quarter lights and other details that made it very lightweight (1.160 Kg. when empty) and considerably improved the performance compared to the traditional version.

La Speedster infatti fece segnare dei tempi di accelerazione di 6.1 sec. da 0 a 100 Km/h e 27.1 da 0 a 200 Km/h, tempi degni di vetture con propulsori di cilindrata e potenza ben maggiori. Ne furono prodotti 2.065 esemplari, più 63 con guida a destra.

In fact the Speedster recorded acceleration times of 6.1 sec. from 0 to 100 Km/h and 27.1 from 0 to 200 Km/h, times worthy of vehicles with engines with a much greater displacement and higher power. 2,065 examples were produced, plus 63 right-hand drive models.

As usual at Porsche, even the lowest level fittings resulted in a heavy





Come sempre in casa Porsche, l'allestimento più povero portava un corposo sovrapprezzo, ed oggi –vista la produzione limitata- questa equazione rimane valida.

La nostra vettura è di proprietà di un appassionato possessore di Porsche che ne ha curato periodicamente la manutenzione guidandola con inconfondibile stile di chi ama questo genere di motori. L'auto ha la regolazione elettrica dei sedili, il che rappresenta una rarità ed è pure in contrasto con la ricerca della semplicità e della leggerezza.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

overcharge and today – given the limited production - this equation remains valid.

Our vehicle is the property of an enthusiastic Porsche owner who has carried out the periodic maintenance of the car, driving it with the unmistakable style of those who love this type of motor. It has electrically adjustable seats which are rare and also contrast with the search for simplicity and lightness.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements





9

ALFA ROMEO 6C 2300 TURISMO (1935)

TELAIO/CHASSIS N° 710566

MOTORE/ENGINE: 6 CILINDRI IN LINEA BIALBERO / IN LINE 6 CYLINDER TWIN-CAM

CILINDRATA/DISPLACEMENT: 2309 CM³ POTENZA/POWER: 68 CV

CARROZZERIA/BODY STYLE:

BERLINA "SOFFIO DI SATANA" TOURING / SALOON "SOFFIO DI SATANA" BY TOURING

€ 500.000/700.000 - \$ 600.000/840.000 - £ 450.000/630.000



L'ALFA ROMEO

Il Cav. Vittorio Jano (1891-1965) fu una figura centrale nella storia dell'Automobile italiana: fu protagonista della grande stagione di vittorie Fiat degli anni '20, plasmò l'Alfa Romeo rendendola il Marchio italiano più amato, invidiato e desiderato al mondo negli anni tra le due guerre, rese possibile la rinascita della Lancia dopo la morte del Fondatore e la portò ai più alti allori sportivi, contribuì in modo importante alla creazione del mito Ferrari.

Nei primi anni '20 la responsabilità tecnica dell'Alfa Romeo era dell'Ing. Giuseppe Merosi. Nel 1920 entrò a far parte della squadra un giovane pilota, tale Enzo Ferrari da Modena.

Fu proprio Ferrari a contattare Jano e a convincerlo a lasciare la Fiat per entrare in Alfa Romeo. Di lui avrebbe più tardi detto: " - ... era un uomo di grandi capacità e con una grandissima intuizione tecnica. Non era un matematico, non aveva una grande cultura, essendosi formato come semplice perito industriale. Ma aveva l'umiltà di rivolgersi ... ad un professore di matematica di Milano che lo teneva aggiornato di tutte le calcolazioni che potevano essergli necessarie..." (Le Alfa Romeo di Vittorio Jano, A.T. Anselmi e V. Moretti, Autocritica, 1982)

La fabbrica del Portello era una delle realtà più avanzate dell'industria soprattutto nella fonderia, nella meccanica di precisione, e nell'utilizzo di leghe e lavorazioni speciali. Appena giuntovi, nel 1922, Jano si mise al lavoro e la sua prima realizzazione

ALFA ROMEO

Cavaliere Vittorio Jano (1891-1965) was a pivotal figure in Italian Motoring history: the protagonist of the great season of Fiat victories in the 1920s, he shaped Alfa Romeo and made it the most loved, envied and desired Italian brand in the world in the years between the two world wars. He also made the rebirth of Lancia possible after the death of the Founder and brought it the highest sporting honours, and made an important contribution to the creation of the Ferrari legend. Dr. Giuseppe Merosi was Alfa Romeo's technical manager in the early 1920s. In 1920 a young driver joined the team, a certain Enzo Ferrari from Modena.

It was Ferrari who contacted Jano and convinced him to leave Fiat and join Alfa Romeo. Later he would say of him: " - ... he was a man of great ability with great technical intuition. He was not a mathematician but he was particularly cultured having trained as a simple high-school technician. But he had the humility to contact ... a professor of mathematics in Milan who kept him up-to-date on all the calculations that might be necessary to him ..." (Le Alfa Romeo di Vittorio Jano, A.T. Anselmi e V. Moretti, Autocritica, 1982).

The Portello plant was one of the most advanced factories in the industry particularly with regard to the foundry, the precision mechanics and the use of alloys and special processing. As soon as he arrived there, in 1922, Jano got to work and the first thing he produced was immediately a masterpiece: the P2 which, by winning





fu subito un capolavoro: quella P2 che, vincendo il Campionato d'Europa e del Mondo, determinò l'aggiunta della corona d'alloro intorno al Marchio visconteo dell'Alfa Romeo. Poco dopo venne alla luce il modello 6C 1500, che diede inizio a una riuscitissima famiglia di vetture da turismo, sportive e da corsa, che sarebbe durata fino ai primi anni '50 con la 6C 2500, e della quale la 6C 2300 che presentiamo oggi in asta fa parte.

LA 6C 2300

La 1500 fu sviluppata su varie versioni e si trasformò in 1750, 1900, 2300 ed infine 2500. In parallelo, le favolose 8C 2300 e 2900 nascevano e venivano riconosciute come le migliori automobili sportive del mondo. Il modello 6C 2300 di cui ci occupiamo vide la luce al Salone di Milano del 1934, dopo molti anni di successi sportivi e commerciali delle serie precedenti. Pur derivando dalle 6C precedenti, essa nasceva da un progetto totalmente nuovo, in cui la distribuzione, sempre dotata di due alberi a camme in testa,

the European and World Championships, resulted in the laurel wreath being added to the Alfa Romeo viscount Brand logo. Soon afterwards the 6C 1500 model was born, starting the highly successful family of touring, sports and racing vehicles that would continue until the early 1950s with the 6C 2500, to which the 6C 2300 we are auctioning today belongs.

THE 6C 2300

Various versions of the 6C 1500 were developed and it was transformed into the 1750, 1900, 2300 and, finally, the 2500. In parallel, the fabulous 8C 2300 and 2900 were born and recognized as the best sports cars in the world.

The 6C 2300 model that we are looking at first saw the light at the Milan Motor Show in 1934, following the many years of sporting and commercial success of the previous series. Whilst originating from the previous 6C vehicles, this version arose from a totally new design in which the distribution, still moved with double overhead



era comandata a catena e non più a ingranaggi, per una migliore silenziosità e affidabilità. Il cambio aveva la terza e la quarta sincronizzate e un interessante meccanismo di 'ruota libera' che era stato sperimentato sulla 1900. L'avantreno era uguale a quello della prestigiosa 8C 2300. Fu l'ultima Alfa Romeo con sospensioni ad assali rigidi e balestre, abbandonati sulla successiva versione 6C 2300B.

LA CARROZZERIA

La 6C 2300 era stata concepita in modo meno sportivo rispetto ai precedenti modelli, e fu spesso equipaggiata con carrozzerie comode e spaziose, piuttosto che corsaiole. Molti esemplari furono carrozzati in casa, mentre altri furono vestiti dai migliori specialisti del tempo, come Castagna, Pinin Farina, o Touring. Grazie a queste carrozzerie, la 6C 2300 ottenne moltissimi prestigiosi premi ai Concorsi d'Eleganza del tempo, tra i quali quello del Pincio a Roma, al Valentino a Torino, e naturalmente a Villa d'Este.

La Carrozzeria Touring era stata fondata a Milano nel 1926 da Felice Bianchi Anderloni e Gaetano Ponzoni, due professionisti della buona borghesia milanese, le cui caratteristiche di eleganza riservata ma sicura di sé avrebbero interpretato meglio di chiunque altro. Fu quindi la più giovane impresa carrozziere del periodo anteguerra, ed infatti nel 1934, quando realizzò la vettura qui presentata, aveva solo otto anni di vita: ma in quegli otto brevi anni si era imposta come uno dei più importanti stilisti italiani e mondiali, capaci di innovare sia nel campo estetico che in quello tecnologico.

Per Bianchi Anderloni linea e tecnica andavano sempre insieme: fu infatti tra i primi a studiare gli effetti dell'aerodinamica sulla efficienza di un veicolo, ma anche sulla moda e i gusti del pubblico, come è evidente dallo studio della inconsueta carrozzeria, battezzata "Soffio di Satana" che caratterizza la vettura in oggetto. In essa si possono scorgere anche ispirazioni provenienti dall'estero, dalla Francia e perfino dalla Chrysler Airflow, ma la riuscita di questa carrozzeria sta nella perfezione dei volumi e nella semplice eleganza, priva di orpelli inutili. Essa rappresenta un precoce esempio di 'Berlina Sportiva', una via di mezzo cioè dalle ponderose berline a sei luci del tempo e le coupé, e interpreta alla perfezione il telaio Alfa Romeo 6C 2300 Turismo. Ne furono costruite solo due, una delle quali è qui oggi davanti a voi.

LA 6C 2300 N°710.556 E LA SUA STORIA UNICA

Questo esemplare era conosciuto, ma ritenuto scomparso dagli storici, tra gli altri Angelo Tito Anselmi e Carlo Felice Bianchi Anderloni, che ne hanno parlato in vari volumi da loro curati,

cams, was chain-driven and no longer gear-driven in order to offer greater silence and reliability. The gearbox had a synchronized third and fourth gear and an interesting 'free wheel' mechanism that had been tested on the 1900. The front suspension was the same as on the prestigious 8C 2300. It was the last Alfa Romeo to have rigid axles and leaf spring suspensions which were abandoned on the subsequent 6C 2300B version.

THE CARROZZERIA

The 6C 2300 was conceived with a less sporty manner compared to the previous models and often featured comfortable, spacious bodywork rather than being racy. The bodywork of many of the cars was fitted in-house, whilst others were "dressed" by the top specialists of the time such as Castagna, Pinin Farina, or Touring. Thanks to this coachbuilders, the 6C 2300 received many prestigious awards at the Concours d' Elegance of the time, including the Pincio in Rome, the Valentino in Turin and, naturally, at Villa d'Este.

Carrozzeria Touring was founded in Milan in 1926 by Felice Bianchi Anderloni and Gaetano Ponzoni, two professionals from the upper Milanese bourgeoisie, who managed to interpret the town's characteristics of reserved yet self-assured elegance better than anyone. It was the youngest bodywork company in the post-war period: in fact, in 1934, when it realized the vehicle presented here, it was only eight years old. However in those eight short years it had already established itself as one of the most important Italian and global designers, capable of offering innovation in terms of both aesthetics and technology.

For Bianchi Anderloni line and technique always went hand in hand: in fact he was one of the first people to study the effects of aerodynamics on vehicle efficiency, as well as on fashion and public tastes, as is evident from a study of the unusual bodywork, christened "Soffio di Satana" (Devil's Breath) that characterizes this car. It offers a glimpse of foreign inspiration from France and even from the Chrysler Airflow, however the success of this body style lies in the perfection of the volumes and in the simple elegance, without any pointless frills.

This is an early example of the 'Sports Saloon', halfway between the heavy six light saloons of the time and the coupé models, and perfectly interprets the Alfa Romeo 6C 2300 Turismo chassis. Only two of these cars were built, one of which is here in front of you today.

THE 6C 2300 NO.710.556 AND ITS UNIQUE STORY

This example was known about but believed to have disappeared according to historians featuring, amongst others, Angelo Tito Anselmi and Carlo Felice Bianchi Anderloni, who discussed it in various books they curated including "Le Alfa Romeo di Vittorio Jano" and "Carrozzeria

tra cui “Le Alfa Romeo di Vittorio Jano” e “Carrozzeria Touring”, entrambi del 1982. La vettura si ritenne scomparsa solo perché il suo proprietario non l’ha mai utilizzata per raduni, manifestazioni e concorsi d’eleganza, ma l’ha gelosamente conservata per più di cinquant’anni.

Avendo descritto l’oggetto e le sue caratteristiche tecniche e stilistiche, ed il suo lignaggio, siamo ora obbligati all’ingrato compito di scrivere qualche nota sul primo proprietario di questa vettura, un uomo che ha avuto un’influenza seconda a nessuno non solo nella piccola storia di questa automobile, ma nella Storia di questo Paese, per non parlare della Letteratura. I documenti di circolazione originali che accompagnano questa Alfa Romeo certificano che essa fu venduta dalla Casa, in data 12/4/1935, al Comandante Gabriele d’Annunzio, Principe di Montenevoso.

Non sta certo a noi descrivere l’Uomo e la sua vita, basti dire che nel 1935 egli era un reduce di mille battaglie – alcune vere alcune solo raccontate, che viveva nel suo castello-mausoleo di Gardone Riviera ricevendo personaggi di tutti i generi come un Regnante. Un uomo di 72 anni, una bella età a quel tempo soprattutto per chi nella vita non si era risparmiato.

D’Annunzio aveva sempre amato le belle automobili e le Alfa Romeo in particolare, si intratteneva talvolta col vicino mantovano Nuvolari e parlavano di motori... e forse anche d’altro. Fu D’Annunzio, molti anni prima, a decretare che “L’automobile è femmina”. Oltre che alle Alfa Romeo, egli amò e utilizzò spesso vetture Isotta Fraschini, una delle quali è ancora conservata al Vittoriale, e molte delle quali furono vendute da suo figlio Gabriellino, che rappresentava la Casa milanese negli Stati Uniti. Diciamo quindi che, diversamente da molti altri artisti più ascetici di lui, egli – amante del bello e del lusso – conosceva ed amava le belle automobili, e le utilizzava sicuramente come una parte di tutto quell’apparato simbolico che accresceva la sua aura e la sua fama.

L’Alfa Romeo che vi presentiamo oggi fu dunque in uso al Vittoriale negli ultimi tre anni di vita del Vate, utilizzata per suoi viaggi personali e per ricevere alcuni ospiti alla stazione di Desenzano. Dei primi, pochi sono stati registrati in quanto spesso clandestini, ma molti portarono d’Annunzio a Verona per incontrare Arnoldo Mondadori, controllare la produzione dei suoi libri e chiedere pagamenti anticipati; Piero Chiara, nella sua “Vita di Gabriele d’Annunzio” (Mondadori, 1978) riporta ad esempio che il 26 Agosto del 1937 andò a prendere Ugo Ojetti (giornalista, letterato, Accademico d’Italia), ma anche che il progettato viaggio per il giorno dopo a Venezia fu cancellato a causa della sua debolezza. Forse uno degli ultimi viaggi fu quello che, a fine luglio del 1937, sei mesi circa prima della morte, portò il Vate, accompagnato dal suo stretto collaboratore Moroni, a Parma e a Verona.

Touring”, both published in 1982.

People only believed that the vehicle had disappeared because its owner never used it for rallies, shows and elegance contests, but rather kept it jealously to himself for over fifty years.

Having described the car, its technical and stylistic features and its lineage, we now have the thankless task of writing a few notes about this vehicle’s first owner, a man whose influence was second to none not just in the small history of this automobile, but in the History of this entire Country, not to mention of Literature.

The original registration documents that accompany this Alfa Romeo certify that it was sold by the Company, on 12/4/1935, to Commander Gabriele d’Annunzio, Prince of Montenevoso.

It is certainly not up to us to describe the Man and his life, it is enough to say that in 1935 he had experienced very many battles – some real and others just described by him, and that he lived in his castle-mausoleum in Gardone Riviera receiving all types of personalities, just like a Ruler. A 72 year old man, which was a good age at that time, especially for someone who had always lived life to the full.

D’Annunzio had always loved beautiful cars and Alfa Romeos in particular. At times he entertained his neighbour from Mantova, Nuvolari, and they talked about engines... and possibly about other things as well. It was D’Annunzio who, many years earlier, decreed that “Cars are female”.

In addition to Alfa Romeos, he loved and often used Isotta Fraschini vehicles, one of which is still preserved at the Vittoriale. Many of them were sold by his son, Gabriellino, who represented the Milanese Company in the United States. Therefore we can say that, unlike many other more ascetic artists, he – a lover of beauty and luxury - knew and loved beautiful cars, and definitely used them as part of that whole symbolical display that increased his aura and fame.

The Alfa Romeo we are presenting today was therefore in use at the Vittoriale in the last three years of the Bard’s life. It was used for personal trips and for welcoming some guests at the Desenzano station. With regard to the former, very few of these have been recorded since they were often clandestine, but many took d’Annunzio to Verona to meet the publisher Arnoldo Mondadori in order to check on the production of his books and ask for advance payments; Piero Chiara, in his “Vita di Gabriele d’Annunzio” (Mondadori, 1978) recounts as an example that, on 26 August 1937, d’Annunzio went to collect Ugo Ojetti (a journalist, scholar and Italian Academic), but also that the planned trip to Venice the next day was cancelled due to his weakness. Possibly one of the last journeys was the one at the end of July 1937, around six months before his death, which took the Bard, accompanied by his close collaborator Moroni, to Parma and to Verona.

The copious documentation accompanying the vehicle includes an extremely valuable notebook, the “Ruolino di Marcia” [Route Log]



Nella copiosa documentazione che accompagna la vettura, c'è un preziosissimo taccuino "Ruolino di Marcia" nel quale sono annotati i chilometri percorsi e gli interventi di manutenzione effettuati.

Risultano:

| | | |
|---|----------|--------|
| - | 2/7/36 | 13.625 |
| - | 11/8/36 | 15.974 |
| - | 14/9/36 | 17.629 |
| - | 23/12/36 | 21.254 |
| - | 8/2/37 | 24.290 |
| - | 20/4/37 | 27.259 |
| - | 22/6/37 | 30.008 |
| - | 17/8/37 | 33.024 |
| - | 7/9/37 | 35.305 |
| - | 15/10/37 | 37.740 |
| - | 9/11/37 | 40.760 |
| - | 15/1/38 | 43.090 |
| - | 1/5/39 | 47.120 |

Considerando le condizioni di salute del Vate, è lecito pensare che gran parte della percorrenza, invero non indifferente, fosse determinata –più che da spostamenti del Vate stesso- da commissioni, trasporto di ospiti, recapito di messaggi che l'illustre proprietario produceva e riceveva in grande quantità, e che spesso non era prudente affidare ai servizi delle Regie Poste.

Questo "Ruolino di Marcia" ci dà però anche la percezione di come la Alfa Romeo fosse usata con regolarità e seguita con attenzione: ad ogni data corrisponde un cambio d'olio ed in una occasione

where the kilometres driven and the maintenance work carried out are all noted down.

The following information is provided:

| | | |
|---|----------|--------|
| - | 2/7/36 | 13,625 |
| - | 11/8/36 | 15,974 |
| - | 14/9/36 | 17,629 |
| - | 23/12/36 | 21,254 |
| - | 8/2/37 | 24,290 |
| - | 20/4/37 | 27,259 |
| - | 22/6/37 | 30,008 |
| - | 17/8/37 | 33,024 |
| - | 7/9/37 | 35,305 |
| - | 15/10/37 | 37,740 |
| - | 9/11/37 | 40,760 |
| - | 15/1/38 | 43,090 |
| - | 1/5/39 | 47,120 |

Considering the state of the Bard's health, it would be reasonable to think that most of the driving, or a significant part of the same, involved – more than travel by the Bard himself - errands, the transporting of guests and the delivering of messages that the illustrious owner produced and received in great quantities and that it was often not prudent to entrust to the services of the Italian Royal Mail.

However this "Ruolino di Marcia" also gives us an idea of how the Alfa Romeo was used quite regularly and carefully looked after: each date corresponds to an oil change and, on one occasion, the grinding of the valves.

la smerigliatura delle valvole. Nella primavera del 1937 venne costituita la "Fondazione del Vittoriale degli Italiani", con l'accordo del Vate che la volle "- per salvare il Vittoriale dalle branche degli eredi ingordi e cinici-" (Chiara, op. cit.), e fu a questa Fondazione che la proprietà della Alfa Romeo fu trasferita il 17/2/1940. Il cinque agosto 1946 invece l'Alfa Romeo fu acquistata dalla Società Autotrasporti Industriali di Busto Arsizio, perdendo quindi la sua originale targa BS 10764 ed acquistando la VA 18580 che porta ancora oggi.

Nell'Aprile del 1963 la 6C 2300 viene acquistata da due giovani fratelli di Castellanza, in provincia di Varese, che l'avrebbero tenuta e curata fino ad oggi. Questa macchina ha fatto parte della vita della loro famiglia ed è stata usata solo rarissimamente in occasione di qualche occasione speciale o cerimonia famigliare: per questo non è mai stata avvistata dai radar dei commercianti e dei collezionisti e oggi si ripresenta ad un mondo che nel frattempo ha consegnato alla Storia il suo primo proprietario, e ha riconosciuto il valore delle grandi automobili, e soprattutto di quelle che, come questa, hanno mantenuto la loro totale originalità e sono quindi in grado di tramandare ai posteri il lavoro e la genialità di coloro che le hanno create.

La vettura è totalmente originale, fatta eccezione per il tachimetro che è stato sostituito molti anni fa con un Jaeger simile ma a fondo bianco anziché nero, non è mai stata riverniciata o rifinita, ma ha quattro porte che si aprono ad armadio, senza montante centrale, e che dopo ottantatré anni funzionano perfettamente e sono impeccabilmente allineate: una medaglia al valore dei tecnici della Carrozzeria Touring.

Questa Alfa Romeo 6C 2300 Turismo, con la sua meravigliosa carrozzeria "Soffio di Satana" di Touring, le sue condizioni di originalità e la sua storia irripetibile, è un pezzo più unico che raro e può arricchire qualsiasi collezione. Si tratta di una vettura che può essere proiettata immediatamente nei livelli più alti ed esclusivi del collezionismo e degli eventi ad esso dedicati, assicurando al suo prossimo fortunato proprietario un posto di primo piano ovunque voglia cimentarsi, dalla Mille Miglia, a Pebble Beach, per non parlare di Villa d'Este.

Per un cultore e collezionista di *memorabilia* dannunziane poi, essa rappresenta una occasione unica di possedere un'auto del Comandante – dato che quelle esposte al Vittoriale ben difficilmente potranno uscire dalla Fondazione- e di utilizzare un automezzo che ha trasportato il Vate e molte delle persone, alcune passate alla storia ed altre accuratamente occultate, che hanno fatto compagnia a d'Annunzio nella parte finale della sua vita. Una vita che fu progettata e vissuta come un'Opera d'Arte, come l'Alfa Romeo che avete davanti.

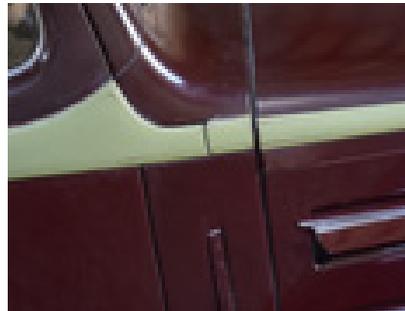
In the spring of 1937 the "Fondazione del Vittoriale degli Italiani", was set up in agreement with the Bard who intended it "to save the Vittoriale from the clutches of greedy and cynical heirs" (Chiara, op. cit.), and the ownership of the Alfa Romeo was transferred to this Fondazione on 17/2/1940. However on 5th August 1946 the Alfa Romeo was purchased by the Società Autotrasporti Industriali of Busto Arsizio, thus losing its original number plate - BS 10764 - and acquiring the VA 18580 number plate that it still has today.

In April 1963 the 6C 2300 was purchased by two young brothers from Castellanza, in the province of Varese who have kept and looked after the vehicle until now. This car became part of their family life and was used rarely for special occasions or family ceremonies: for this reason it remained off the radar to traders and collectors and today is being presented again to a world which, in the meantime, had consigned its first owner to history and has recognized the value of great cars and, in particular, those like this one that have maintained their total originality and are, therefore, able to convey the work and brilliance of the people who created them to future generations.

The vehicle is completely original except for the speedometer which was replaced many years ago with a similar Jaeger one that has a white rather than black dial. It has never been resprayed or refinished, but the pillarless 'suicide' rear doors still work perfectly after eighty-three years and are impeccably aligned: recognition of the high value of the work of the Carrozzeria Touring engineers.

This Alfa Romeo 6C 2300 Turismo, with its wonderful "Soffio di Satana" Touring bodywork, original condition and exclusive history, is a uniquely rare car that would enrich any collection. It is a vehicle which can be immediately projected to the highest and most exclusive levels of collecting and events dedicated to the same, guaranteeing the next future lucky owner a place in the limelight anywhere, from the Mille Miglia to Pebble Beach, not to mention Villa d'Este.

For an enthusiast and collector of D'Annunzio memorabilia, this offers a unique occasion to own a car that belonged to the Commander – seeing as it is unlikely that the vehicles displayed at the Vittoriale will ever leave the Fondazione - and to use a vehicle that once transported the Bard and many other people, some of whom have passed into history and others who have been carefully concealed, people who kept d'Annunzio company at the end of his life. A life that was planned and lived like a Work of Art, just like the Alfa Romeo you have before you.



La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.

10

FERRARI TESTAROSSA (1988)

TELAIO/CHASSIS N° ZFFSG17A5K0079436

MOTORE/ENGINE: **12 CILINDRI BOXER/12 CYLINDER BOXER**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **4942 CM³** POTENZA/POWER: **380 CV A 8250 G/M**
CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINETTA PININFARINA - SCAGLIETTI**

€ 80.000/120.000 - \$ 96.000/144.000 - £ 72.000/108.000







Questa auto, disegnata da Leonardo Fioravanti per la Pininfarina e carrozzata negli stabilimenti Scaglietti, rappresentò una grandissima novità stilistica, mentre tecnicamente era una evoluzione estrema del progetto della berlina a motore boxer centrale, iniziato con la BB512.

Con la Testarossa vennero cambiati i fondamenti stessi che stavano alla base del disegno e delle volumetrie della carrozzeria: infatti, lo spostamento dei radiatori dal muso alla parte centrale-posteriore della macchina, determinato dal desiderio di concentrare le masse il più possibile verso il centro del veicolo (oltre a considerazioni legate all'efficienza della meccanica e all'isolamento termico dell'abitacolo), cambia radicalmente l'importanza del muso e della sua griglia, e determina la necessità di grandi prese d'aria laterali. La novità introdotta da Pininfarina fu la trasformazione della presa d'aria in un elemento stilistico: e le griglie orizzontali divennero un *must* assoluto per quegli anni, tanto da essere poi riutilizzate in infiniti prodotti, automobilistici ma non solo.

La Testarossa fu prodotta, in varie versioni, dal 1984 e fino al 1996 e quindi non solo fu una vera rivoluzione nell'ambito del design delle 'rosse', ma rimarrà per sempre l'ammiraglia che ha traghettato Maranello dal periodo di Enzo Ferrari, attraverso la breve ma difficile transizione della fine degli anni '80, nel periodo di grande rinascita commerciale e sportiva della gestione Montezemolo.

La Testarossa che vi presentiamo oggi fa parte di una serie di vetture che nel 1984 erano state aggiornate rispetto alle primissime, e si riconoscono immediatamente per la presenza di un doppio specchietto esterno e per le ruote a cinque bulloni in luogo del gallettone centrale. Tutta la carrozzeria è realizzata in lega d'alluminio, eccezion fatta per le portiere e il padiglione, realizzati in acciaio per aumentare la sicurezza passiva.

Tecnicamente la Testarossa, come la BB prima di lei, si ispirava alle Formula Uno, montando il motore centralmente e utilizzando il sofisticato schema in cui i dodici cilindri erano disposti a V di 180°, ovvero 'boxer': nessun altro costruttore ha osato tanto su una vettura di normale produzione.

Con la Testarossa, gli interni Ferrari iniziavano ad arricchirsi, tanto che il catalogo dichiarava: "*... dotata di un'eccellente confort e con una ricchezza di dotazioni paragonabile solo a quella delle più prestigiose berline. ... L'abitacolo è totalmente rivestito in pelle: completissima la dotazione degli accessori, tra i quali non mancano il condizionatore d'aria con regolazione automatica della temperatura e un ottimo impianto radio-*"

This car represented a ground breaking style novelty, while technically it was an evolution of the BB512. It had been designed by Leonardo Fioravanti for Pininfarina.

With the Testarossa the fundamental rules of design had been changed, starting from the repositioning of the radiators from the front to their middle-side locations. This was due to the desire to concentrate the masses in the central part of the car, to help its dynamics and to avoid long passages of warm water along the car: as a result it changed completely the importance of the front grille and created the need for big lateral ones.

The Pininfarina breakthrough was to transform the air intake into a styling statement: the Testarossa's horizontal side grilles became a must of the '80s.

This model, in its various versions, was produced from 1984 to 1996, and therefore it will always remain in the Ferrari Pantheon as the top car that spanned the period of the change in leadership from Enzo Ferrari to Luca di Montezemolo.

The car we are presenting today is part of the second series produced from 1984, with two outside rear view mirrors and the five-stud wheels. The whole body is made in aluminium, apart from the doors and roof, which were in steel to enhance passive safety.

Technically the Testarossa, like the previous BB, was Formula One inspired, with a central flat-12: no other manufacturer has ever made something like that.

With this car Ferrari started to give its cars richer interiors, as the catalogue said: "...with an excellent comfort and a richness of features similar to that of the most prestigious saloons... The passenger compartment is entirely lined in leather: the list of accessories is very complete, among which the automatic air conditioner and a top level radio set -*"*

The production ended in 1996, and with it the line of 12 cylinder mid engine Ferraris: the following GTs went back to a front-central engine position, with meant also the end for the very special 180° boxer engine.

For sure, there will never be another car like the Testarossa, with its uncompromised technical specification and its unique line.

The car on offer today was built for the American market and therefore it already has a catalytic converter: it is a very interesting and tempting





La serie terminò nel 1996, e così ebbe fine la linea delle sportive di alta gamma Ferrari a motore centrale: alla ricerca di una migliore diffusione la Ferrari decise che le successive Coupé a dodici cilindri sarebbero tornate al vecchio schema del motore anteriore-centrale. Questa decisione portò con sé anche la fine del motore boxer, per forza di cose più largo di un V12, e quindi, apparentemente, con la 550 Maranello si fece un passo indietro.

Ciò che è certo, è che non ci sarà mai più una automobile come la Testarossa, con la sua tecnica senza compromessi e la sua linea unica al mondo.

La vettura qui raffigurata è stata costruita per il mercato americano e pertanto è già dotata di marmitta catalitica; questo esemplare inoltre risulta particolarmente interessante dato che ha avuto soltanto 2 proprietari ed in totale ha percorso meno di 20.000 chilometri, pur essendo sempre stato sottoposto a tutti gli interventi di manutenzione.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

specimen as it only had two owners and was driven but 20,000 kms. It has always received the very important mechanical checks and upgrades and it is therefore in very good condition.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.

11

DAIMLER DB 18 SPECIAL SPORTS (1951)

TELAIO/CHASSIS N° D59029

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/6 CYLINDERS** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2500 CM³**
POTENZA/POWER: **85 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIOLET BARKER**

€ 22.000/30.000 - \$ 26.400/36.000 - £ 19.800/27.000



Gli appassionati ricordano questo Marchio dal suono tedesco per via di una delle più britanniche automobili inglesi. Infatti agli albori dell'automobile, una società chiamata Daimler fu fondata per importare in Gran Bretagna le prime vetturette costruite dall'omonima officina tedesca. Passando per alterne vicende, la società inglese crebbe, mentre quella tedesca confluì con la Benz,

Enthusiasts will remember this German-sounding Brand because of one of the most British of English cars. In fact in the early days of motoring, a company called Daimler was established in order to import the first small cars built by the German works of the same name into the United Kingdom. Following a series of vicissitudes, the British company grew whilst the German one joined Benz and subsequently

per poi scomparire quando fu adottato il marchio Mercedes-Benz. Oggi rimane però la denominazione Daimler per la capogruppo tedesca, una delle più importanti industrie europee.

A parte queste complicazioni societarie, la Daimler inglese diventò presto la vettura di prima scelta per la Casa reale, e fu usata in esclusiva da ben quattro Sovrani. Avrebbe perso questo primato prima della guerra, quando una Casa meno antica, ma più organizzata, iniziò a proporre le sue limousine a Buckingham Palace.

Tecnicamente, la Daimler anteguerra era una macchina eccellente, certo mai sportiva e sempre piuttosto formale: si pensi però che nel 1926 fu la prima europea a montare un motore V12. In ogni caso, per molti anni, Daimler produsse imponenti automobili a otto

disappeared when the Mercedes-Benz brand was adopted. Today, however, the Daimler name is still used for the German Group's Holding Company, one of the most important European industrial concerns.

Apart from these company complications, British Daimler soon became the vehicle of choice for the Royal Family and was used exclusively by four monarchs. It lost this privilege before the war when a Company that was not as old but was better organized began to propose its limousines to Buckingham Palace.

Technically, the pre-war Daimler was an excellent car, certainly never sporty and always rather formal: it should, however, be noted that in 1926 it was the first European automobile to mount a V12 engine. In any case, for many years, Daimler produced impressive in-line eight



cilindri in linea. Nell'immediato dopoguerra essa confluì, insieme ad una serie di altre aziende del settore (tra cui i gloriosi carrozzieri Hooper e Barker) nella Holding "British Small Arms": il progetto di rilancio non si realizzò, e nel 1960 essa fu rilevata dalla Jaguar che aveva bisogno del suo stabilimento per espandere il proprio, adiacente. Da allora alcune versioni particolarmente ricche delle

cylinder cars. Immediately after the war, along with a series of other companies in the sector (including the glorious Hooper and Barker coachbuilders), Daimler joined the "British Small Arms" Holding: however the relaunch project did not come about and, in 1960, it was taken over by Jaguar that needed the plant in order to expand its own, neighbouring one. Since then some particularly luxurious versions of

berline Jaguar si sarebbero chiamate Daimler.

La vettura offerta è un esemplare di una innovativa serie di medie dimensioni dotata di un sei cilindri di soli 2500 cm³, presentata subito prima della guerra, ma praticamente presente sul mercato solo nel dopoguerra.

La versione Special Sports aveva due carburatori che portavano la potenza da 60 a 85 cavalli; era anche dotata di un sofisticato cambio di velocità Wilson a preselettore e sistema di ruota libera. Ciò che rendeva uniche queste vetture era la carrozzeria, che stilisticamente e tecnologicamente era ancorata ai fasti degli anni '30: realizzata da Barker, uno dei più antichi specialisti, era come un vestito su misura di Savile Row. Costruita in soli 608 esemplari, essa era arricchita da una capote che poteva essere aperta solo in parte, sopra i passeggeri anteriori, mentre la parte posteriore rimaneva eretta.

Tra le sue particolarità, il terzo sedile posteriore trasversale, che poteva essere posizionato verso destra o verso sinistra a seconda del panorama...

La vettura oggi proposta è stata acquistata ed importata da un collezionista italiano a Londra nel 2000.

Restaurata negli anni '70 e poi ancora all'inizio del terzo millennio, questa bella e tradizionale "Cabriolet tre posizioni" è una vettura molto rara – forse unica in Italia- e con una storia ben documentata. Porta ancora la targa inglese ma ha tutta la documentazione per ottenere l'immatricolazione italiana. Si presenta in buono stato anche se, naturalmente, andrebbe migliorata nel caso il nuovo proprietario volesse utilizzarla per partecipare a raduni e Concorsi d'Eleganza nei quali potrebbe sicuramente ben figurare.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

the Jaguar saloons were called Daimlers.

The vehicle presented is an example of an innovative series of medium-sized cars fitted with a six cylinder engine of just 2500 cc, presented just before the war, but practically only available on the market after the hostilities were over.

The Special Sports version had two carburetors that increased the power from 60 to 85 horsepower; it also had a sophisticated Wilson pre-selector gearbox and free wheel system. What made these vehicles unique was the bodywork that, stylistically and technologically, was still anchored in the splendour of the 1930s: realized by Barker, one of the oldest specialists, it was like a bespoke suit from Savile Row. Only 608 examples were built and it was enhanced by a folding top which could only be opened completely, or partially above the front passengers, whilst the rear part stayed in place.

Some curious details include the third transverse rear seat that could be positioned to the right or the left according to the panorama...

The vehicle proposed today was purchased and imported by an Italian collector in London in 2000.

Restored in the 1970s and then again at the beginning of the third millennium, this beautiful, traditional "three position Cabriolet" is a very rare vehicle – possibly unique in Italy- with a very well-documented history. It is in excellent condition although, naturally, it will need improvements if the new owner wishes to use it to take part in meetings and Elegance Competitions where it would certainly cut a very fine figure.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





12

ISO RIVOLTA 300GT 1° SERIE (1964)

TELAIO/CHASSIS N° 410510

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI A V/V 8 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **5300 CM³**
POTENZA/POWER: **300 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPE' 2+2**

€ 120.000/160.000 - \$ 144.000/192.000 - £ 108.000/144.000







Quella della Iso Rivolta è la tipica storia imprenditoriale dell'Italia degli anni Cinquanta e Sessanta. In un mercato ancora sostanzialmente libero c'era lo spazio per chi avesse le possibilità e l'imprenditorialità per lanciarsi nella costruzione di automobili di gran lusso. Renzo Rivolta, con una solida storia alle spalle nel settore tessile, aveva fondato un'azienda meccanica che prima aveva prodotto impianti termoidraulici e poi motoleggere e la famosa Isetta.

Nei primissimi anni '60 fu tra coloro che, notando le grandi prestazioni dei motori americani costruiti in grande serie, pensò di abbinarli alla linea italiana creando un ibrido di gran classe. La Iso Rivolta fu lanciata nel 1962 con una riuscita carrozzeria realizzata da Bertone, con il contributo sostanziale del giovane Giorgetto Giugiaro: fu infatti la prima macchina da lui interamente disegnata. Tecnicamente, si avvaleva di un brillante autotelaio, realizzato col contributo di Giotto Bizzarrini, con sospensione anteriore indipendente e ponte De Dion al posteriore.

Il motore era un V8 Chevrolet da 5300 cm³, lo stesso montato sulle Corvette, disponibile in versione da 300 o 340 cavalli. Naturalmente i motori prima di essere montati venivano controllati e modificati con bielle, pistoni e canne specifici, con la supervisione di Bizzarrini.

Proprio questo motore, che garantiva prestazioni assolute, permise alla Iso di ottenere un posizionamento prezzo molto vantaggioso. In Italia la Iso Rivolta costava quasi 5,550,000 di lire, un buon milione in meno rispetto alla paragonabile Ferrari 250 GTE.

La Iso Rivolta offriva un compromesso riuscitissimo tra abitabilità e confort da berlina di gran lusso e vettura sportiva senza compromessi, con una meccanica affidabilissima che non aveva bisogno delle continue cure a cui erano abituati i proprietari degli altri purosangue italiani.

Per questi motivi ebbe subito un buon successo sia in Europa che negli Stati Uniti, dove il fatto di avere un motore 'locale' la rendeva di più facile gestione. Anche in Italia essa trovò molti affezionati clienti che desideravano una vettura al top che però non fosse riconoscibile come una Ferrari. Molti capitani d'industria la scelsero, tra i quali uno in particolare, Giannino Marzotto, se ne intendeva avendo vinto due Mille Miglia.

Anche la vettura qui presentata, che è appena stata sottoposta ad un restauro accuratissimo, fu acquistata da una grande azienda

The story of the Iso Rivolta is a typical one of entrepreneurship in Italy in the Fifties and Sixties. On an essentially still open market (from a technical rather than fiscal point of view) there was space for whoever had the possibility and enterprise to launch themselves into the construction of high luxury cars. Renzo Rivolta, with his solid background in the textiles sector, had founded a mechanical company which at first produced thermo-hydraulic systems and subsequently lightweight motorbikes and the famous Isetta bubble-car.

In the early 1960s he was among the people who, noticing the high performance of the mass-produced American engines, thought of combining them with an Italian line to create a high class hybrid. The Iso Rivolta was launched in 1962 with the successful bodywork realized by Bertone and the essential contribution of the young Giorgetto Giugiaro: in fact it was the first car completely designed by him.

Technically it had a brilliant chassis, realized with the contribution of Giotto Bizzarrini, with independent front suspension and De Dion rear axle. The engine was a 5300 CC V8 Chevrolet, the same as the one mounted on the Corvette, specifically tuned and with special pistons, cylinders and conrods, as per Bizzarrini's brief, available in a 300 or 340 horsepower version.

It was precisely this engine which guaranteed absolute performances, making it possible for Iso to obtain a very advantageous price positioning. In Italy the Iso Rivolta cost almost 5,550,000 Lire, a good one million less than the comparable Ferrari 250 GTE.

The Iso Rivolta offered a highly successful compromise between interior spaciousness and the comfort of a luxury saloon and sports vehicle without any compromises, with extremely reliable mechanics that did not require the constant attention to which the owners of other Italian thoroughbreds were accustomed.

For these reasons it was immediately very successful in both Europe and the United States where the fact of having a 'local' engine made it easier to manage. In Italy it also found some regular clients who wanted a top vehicle but that was not as recognizable as a Ferrari. Many captains of industry had one, and one in particular, Giannino Marzotto, the winner of two Mille Miglia races, really knew his sports cars!

The vehicle presented here, which has just been subjected to very careful restoration, was purchased in 1964 by a big company in the textiles sector which is still a worldwide leader of Italian Style, undoubtedly for the personal use of the owner, and was registered







del settore tessile, ancora oggi leader mondiale del "made in italy", senza dubbio per l'uso personale del suo Titolare. Essa presenta ancora la sua targa dell'epoca e documenti originali, cosa più unica che rara per un tipo di vettura che, prima che ne venisse riconosciuto il valore, generalmente veniva acquistata da appassionati stranieri.

Non è frequente trovare una Iso Rivolta sul mercato e questo esemplare, restaurato grazie all'intervento di molti specialisti che in origine avevano lavorato alla Iso (tra i quali l'Iso Restoration – il bottegone del sig. Negri di Clusone, ovvero l'ex collaudatore ufficiale Iso Rivolta), rappresenta una opportunità speciale di acquistare una vettura alla cui gestazione hanno partecipato due tra i più celebrati protagonisti dell'automobile italiana. Con la sua storia e documentazione completa fin dal primo giorno, le sue targhe nere originali e la sua importante provenienza, questa è senz'altro la Iso Rivolta definitiva.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

in the province of Vercelli. The second owner re-registered the car in Milan which is why the number plate is slightly more recent; in any case a "period correct" number plate as well as the original documents is very rare thing for a type of vehicle that, in the years in which it was simply a second-hand car, was generally purchased by foreign enthusiasts.

It is not common to find an Iso Rivolta on the market and this example, restored to perfection thanks to the intervention of many specialists who originally worked at Iso (among which Iso Restoration – the workshop of Mr. Negri the Iso Rivolta test driver), represents a special opportunity to purchase a vehicle whose gestation was accompanied by two of the most celebrated protagonists of Italian motoring. With its history and documentation complete right from the first day, its original black number plates and important provenance, this is without doubt the definitive Iso Rivolta.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.

13

CARBODIES TAXI (1989)

TELAIO/CHASSIS N° FX4N/DR/00070689

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI DIESEL NISSAN TD27/4 CYLINDER DIESEL NISSAN TD27**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2664 CM³** POTENZA/POWER: **85 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **LIMOUSINE**

€ 8.000/12.000 - \$ 9.600/14.400 - £ 7.200/10.800



Gli appassionati di automobili che hanno visitato Londra anche solo una volta portano negli occhi il ricordo – oltre che delle belle automobili sportive e di lusso che circolano per il centro- di due mezzi che sono ormai parte del paesaggio urbano: gli autobus a due piani rossi e i tipici Taxi neri.

Il “Black Cab” discende direttamente dalle carrozze pubbliche e per tutta la storia dell’Automobilismo Londra ha avuto un suo ‘Taxi ufficiale’, che doveva sottostare a tutta una serie di regole specifiche: per fare un esempio, un raggio di sterzata molto

Car enthusiasts who have visited London even just once will carry the memory – in addition to the beautiful sports and luxury cars driving around the city centre – of two vehicles that have become part of the urban landscape: the red double-decker bus and the typical black Taxis.

The “Black Cab” is directly descended from the public carriage and throughout motoring history London has had its ‘official Taxis’ that have to adhere to a whole series of specific rules: for example, a very small steering circle, so that it was possible to make a U-turn in even

ridotto, per poter invertire la marcia anche nelle strade strette. Questa evoluzione ha portato a delle vetture progettate e costruite apposta, in quanto il mercato dei taxi è sufficientemente grande per giustificare questo investimento.

La vettura che vi proponiamo oggi appartiene al modello che per più tempo è rimasto in produzione e in servizio per le strade di Londra. Costruito dalla Carbodies, un'azienda che fa parte del grande Gruppo industriale Manganese Bronze, è una macchina costruita per macinare milioni di chilometri con la massima affidabilità e comodità sia per chi la guida che per chi viene trasportato.

Sin dagli anni precedenti alla seconda guerra mondiale, i taxi avevano un solo posto all'anteriore, di fianco al quale c'è un ampio vano per i bagagli, ed un grande abitacolo posteriore con un divanetto per tre passeggeri e due strapuntini ulteriori. Un divisorio permette di mantenere una certa privacy e separazione tra chi lavora davanti, e chi presumibilmente si gode il percorso seduto dietro.

Questo tipo di Taxi iniziò la sua carriera nel 1958 come modello FX3, divenuto poi FX4 e, a partire dal 1982, fu ribattezzato LTI Fairway, e iniziò a montare il motore Nissan TD27 ed il cambio automatico, come la vettura qui proposta.

Il taxi, naturalmente con la guida a destra, si presenta in ottime condizioni e sicuramente ha percorso un chilometraggio modesto, come testimoniato dal perfetto stato dell'interno e di tutti quei punti che normalmente sono usurati.

E' stato immatricolato in Italia e rappresenta una rara opportunità di acquistare una vettura-simbolo, ma anche un potenziale mezzo pubblicitario per attività commerciali di vario tipo.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

in the narrowest street. This evolution led to vehicles being purposely designed and built because the taxi market was big enough to justify such an investment.

The vehicle that we are proposing today is one of the models that remained in production and service for the longest period on the streets of London. Built by Carbodies, a company that is part of the big Manganese Bronze industrial Group, it is a car built to "eat up" millions of kilometres with the maximum reliability and comfort for both the driver and passengers.

Ever since the years preceding the Second World War, taxis only had one seat in the front next to which there was a large space for placing luggage, and a spacious rear compartment with a bench seat for three passengers and two additional jump seats. A glass divider made it possible to maintain a certain amount of privacy and separation between the person working in the front, and the person who was, presumably, enjoying the trip in the back.

This type of Taxi began its career in 1958 as the FX3 model, which then became the FX4 and, from 1982, was rechristened the LTI Fairway and began to mount the Nissan TD27 engine and automatic gear, like the vehicle proposed here.

This taxi which, naturally, is right-hand drive, is in excellent condition and has a modest mileage, as testified by the perfect state of the interior and all the points that are normally subject to wear and tear. It has been registered in Italy and represents a rare opportunity to purchase a symbolic vehicle, but also a potential advertising tool for various kinds of commercial businesses.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



14

DODGE VIPER R/T 10 (1996)

TELAIO/CHASSIS N° IB3BR65E9TV100516

MOTORE/ENGINE: **10 CILINDRI A V/V10** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **8000 CM³**
POTENZA/POWER: **418 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **ROADSTER**

€ 90.000/120.000 - \$ 108.000/144.000 - £ 81.000/108.000



Alla fine degli anni '80 la Chrysler Corporation, a cui facevano capo anche i marchi Jeep, Dodge e Plymouth, attraversava un periodo florido ed era guidata da due veri appassionati dell'Automobile: Lee Iacocca, ex capo della Ford, e Robert 'Bob' Lutz, di origini svizzere, ex Marine, pilota di auto da corsa, motociclette, elicotteri e jet da caccia nel tempo libero.

At the end of the 1980s the Chrysler Corporation, on which the Jeep, Dodge and Plymouth brands also depended, went through a prosperous period led by two true "car guys": Lee Iacocca, the former head of Ford, and Robert 'Bob' Lutz who was of Swiss origin, an ex Marine, a racing car and motorcycle driver, and a helicopter and fighter jet pilot in his free time.





Questo team esperto e appassionato decise di creare un'auto estrema che si sarebbe posizionata al top della gamma di casa, e del mercato delle auto sportive americane.

In quel periodo, Chrysler aveva il controllo della Lamborghini, a cui fu affidata la creazione di un motore esagerato, partendo dalla base esistente di un dieci cilindri utilizzato sulle versioni più alte dei pick up Dodge. Questo motore, dalla architettura piuttosto tradizionale (distribuzione ad aste e bilancieri) era in pratica una versione maggiorata del classico V8 americano, il cui migliore rappresentante era da anni proprio il Chrysler 'Hemi'. Il lavoro di Lamborghini si concentrò sulla realizzazione in lega leggera del blocco motore, e sulla messa a punto in funzione dell'uso sportivo. Dopo il prototipo del 1989, la versione di serie andò in vendita nel 1992 con una previsione di produzione di sole 200 auto: il solo fatto di essere disponibile solo con cambio meccanico (non esisteva un automatico in grado di reggere alla sua coppia prodigiosa) ne faceva una vettura destinata solo a chi di automobili se ne intendeva. Con una accelerazione da zero a cento di circa 4,5 secondi, la Dodge Viper aveva un telaio tubolare e carrozzeria in materiali compositi. Era una macchina che univa tecnologie collaudate con altre molto avanzate, e non cercava di piacere a tutti: nei primi anni, ad esempio, non montava né ABS, né airbag né aria condizionata. Aveva gli scarichi laterali, rumorosi ed ignoranti... anche se nelle versioni destinate al mercato europeo –dove sarebbe stata venduta come Chrysler Viper- essi venivano fatti uscire posteriormente. Non esistevano finestrini, solo delle tendine che erano già obsolete sulle MG Midget di quarant'anni prima, ed un tettuccio in tela abbastanza discutibile; l'interno era spartano, poiché tutta la macchina era pensata per le prestazioni e non per il confort o il lusso...

This expert and enthusiastic team decided to create an extreme car that would be positioned at the top of the company's range and of the US sports car market.

During that period Chrysler had control of Lamborghini which was entrusted with creating an exaggerated engine, starting from the existing ten cylinder base used on the higher version of the Dodge pick up.

This engine, with its rather traditional architecture (pushrod distribution) was in practice a larger version of the classic American V8, the best representative of which had for years been the Chrysler 'Hemi'. Lamborghini's work concentrated on realizing the engine block in a light alloy and developing it for sports use.

After the 1989 prototype, the standard version went on sale in 1992 with a forecast production of just 200 cars: just the fact that it was only available with "stick shift" (no automatic gearbox could cope with its very strong torque), made it a vehicle destined only for people who understood proper sports cars.

With acceleration from zero to a 60 mph in around 4.5 seconds, the Dodge Viper had a tubular chassis and composite material bodywork. It was a car that combined tried and tested technologies with other very advanced ones and that did not attempt to please everyone: in the early years, for example, it did not feature ABS, airbags or air conditioning. It had noisy side exhausts... although on the versions destined for the European market – where it was sold as the Chrysler Viper - these were made to exit at the rear. There were no windows, just the curtains which were already obsolete on the MG Midget forty years earlier, and a rather controversial soft top; the interior was very basic because the whole car had been designed for performance rather than for comfort and luxury...

Things began to change in 1995 with the introduction of air



Nel 1995 le cose iniziarono a cambiare, con l'introduzione dell'aria condizionata e soprattutto di una bellissima versione Coupé, la Viper GTS, che avrebbe offerto quel confort richiesto da chi voleva usare la macchina seriamente.

PRODUZIONE DODGE VIPER

| | |
|------|------|
| 1992 | 162 |
| 1993 | 1043 |
| 1994 | 3083 |

La Viper fu quindi sempre una nicchia nei grandi numeri dell'industria americana, ma la versione che presentiamo oggi, caratterizzata da dettagli cromatici particolari – e conosciuta informalmente come “tomato and mustard” per via dei colori rosso e giallo- e una potenza maggiorata e prodotta per il Model Year 1997, fu dotata di serie di un tetto rigido, capottina in tela e tonneau cover, e realizzata in numeri ancora più ridotti: solo 116. Questo esemplare, unico in Italia, ha percorso circa 13.000 miglia ed è stato messo a disposizione dal suo entusiasta proprietario negli anni 2015, 2016 e 2017 come Pace Car ufficiale nelle corse Nascar tenute in Italia, motivo per il quale esso si presenta con una serie di adesivi degli Sponsor della serie. In perfette condizioni, la vettura può essere riportata agevolmente in versione ‘civile’ ed utilizzata su strada, dove circola senza problemi essendo regolarmente immatricolata. Proprio in questi giorni, a metà agosto 2017, la produzione della Viper è terminata: un motivo in più per assicurarsi un esemplare di una vettura che sicuramente si rivaluterà nel tempo.

conditioning and, above all, a stunning Coupé version, the Viper GTS, which was to offer the comfort required by those intending to seriously use this car.

DODGE VIPER PRODUCTION

| | |
|------|------|
| 1992 | 162 |
| 1993 | 1043 |
| 1994 | 3083 |

The Viper was thus always a niche product within the big numbers of the US industry, but the version we are presenting today, produced in 1997, characterized by its particular chromatic details and increased power, was produced in even smaller numbers: only 116.

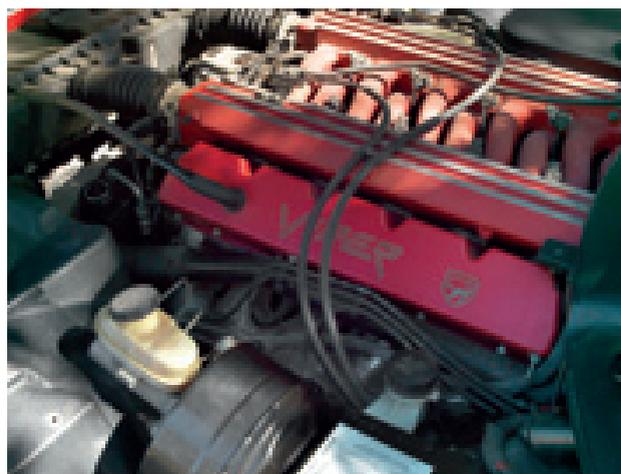
This example, unique in Italy, was made available by its enthusiastic owner as an official Pace Car for the European NASCAR races which is why it now bears a number of stickers from the series Sponsors.

In perfect condition, the vehicle can easily be returned to a ‘civilian’ version and used on the road, where it can be driven without any problem as it has been duly registered with an Italian registration.

As we write, in mid-August 2017, the Viper production has come to an end: one more reason to purchase one of these motor cars which will surely rise in value in the future.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



15

FERRARI 308 GTSi (1981)

TELAIO/CHASSIS N° ZFFHA02B000038019

MOTORE/ENGINE: **CENTRALE/TRASVERSALE 8 CILINDRI A V DI 65°/CENTRAL/TRANSVERSAL V 65° 8 CYLINDER**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2926 CM³** POTENZA/POWER: **240 CV A 7.500 G/M**
CARROZZERIA/BODY STYLE: **APERTA PININFARINA/SCAGLIETTI**

€ 70.000/100.000 - \$ 84.000/120.000 - £ 63.000/90.000

La Ferrari 308 nacque nel 1975: la sua carrozzeria era opera di Pininfarina con a capo Leonardo Fioravanti, anche se sarebbe stata fabbricata dalla carrozzeria Scaglietti di Modena. Il primo modello fu la Berlinetta e venne presentato come da tradizione al Salone di Parigi: fu subito un successo, il motore con doppio albero a

The Ferrari 308 was created in 1975: the body style was the work of Pininfarina led by Leonardo Fioravanti, even though it was manufactured by the Scaglietti coachbuilder in Modena. The first model was the Berlinetta and was presented, according to tradition, at the Paris Motor Show: it was an immediate success, the double





camme in testa e 4 carburatori Weber DC40CNF aveva oltre 250 HP e accelerava da 0 a 100 Km/h in 6,5 sec. per una velocità massima di oltre 250 Km/h.

Nel 1977, al Salone di Francoforte, fu presentata la versione aperta che si differenziava dalla precedente per il tettuccio asportabile ed i rinforzi della struttura ovviamente meno rigida della berlina. Nel 1980 fu introdotta la lubrificazione a carter umido in luogo di quella a carter secco ed un sistema di iniezione Bosch K-Jetronic per ridurre i consumi e le emissioni inquinanti, la stessa motorizzazione dell'esemplare che qui presentiamo.

La serie 308, in tutte le sue versioni, cavalcò l'onda degli anni '80 sviluppando appieno, sia dal punto di vista dell'immagine che da quello commerciale, la linea delle Ferrari 'piccole', introdotta con le Dino a sei cilindri. Fu tale il suo successo, che la linea delle 8 Cilindri divenne, come è tutt'ora, quella più importante per la fabbrica di Maranello rispetto a quella delle 12 cilindri.

Il suo successo fu dovuto, oltre naturalmente all'ottimo progetto tecnico ed alla splendida linea, anche da un buon mix di risultati sportivi e di visibilità mediatica.

overhead cam 4 carburettor Weber DC40CNF engine had over 250 HP, and could accelerate from 0 to 100 Km/h in 6.5 sec. for a maximum speed of more than 250 Km/h.

In 1977, at the Frankfurt Motor Show, the open version was presented. This differed from the previous one because it had a removable roof and reinforcements to the structure which was obviously less rigid than the Berlinetta. In 1980 the wet sump lubrication was introduced in the place of the dry sump as well as a Bosch K-Jetronic injection system to reduce consumption and polluting emissions, the same motorisation as the example we are presenting here.

The 308 series, in all its versions, spanned the wave of the 1980s, fully developing, from both an image as well as a commercial viewpoint, the line of 'small' Ferraris introduced with the six cylinder Dino. It was such a success that the 8 Cylinder line became – and continues to be – the Maranello plant's most important line compared to the 12 cylinder one.

Its success was due, naturally to the excellent technical design and splendid line, as well as the good mix of sporting results and media visibility.



Nel 1982 il preparatore Michelotto realizzò una versione GTB (chiusa) da rally per l'importatore francese Charles Pozzi che vinse il Tour de France Auto mentre l'equipaggio Facetti /Finotto con una vettura biturbo gruppo 5 partecipò alla 24 ore di Daytona ottenendo il record sul giro. Per quanto riguarda la notorietà la vettura divenne popolare in tutto il mondo grazie alla serie televisiva Magnum P.I. dove veniva usata dal protagonista Tom Sellek.

L'esemplare proposto oggi in asta è stato gelosamente conservato ed utilizzato col contagocce dal suo appassionato proprietario. E' stato costantemente sottoposto a tutti gli interventi di manutenzione necessari e si presenta in modo perfetto.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

In 1982 the tuner Michelotto realized a GTB rally version for the French importer Charles Pozzi which won the Tour de France Auto whilst the Facetti /Finotto crew took part with a twin-turbo group 5 vehicle in the 24 hours of Daytona, which set a record lap. In terms of notoriety, the vehicle became very popular all over the world thanks to the TV series "Magnum P.I." in which it was used by the star Tom Sellek.

The example proposed today has been jealously preserved and sparingly used by its enthusiast owner. It has been constantly subjected to all the necessary maintenance interventions and is presented in perfect condition.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





16

FIAT 509 (1929)

TELAIO/CHASSIS N° 253474

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI IN LINEA/IN LINE 4 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **990 CM³**
POTENZA/POWER: **22 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **TORPEDO/TOURER**

€ 10.000/15.000 - \$ 12.000/18.000 - £ 9.000/13.500



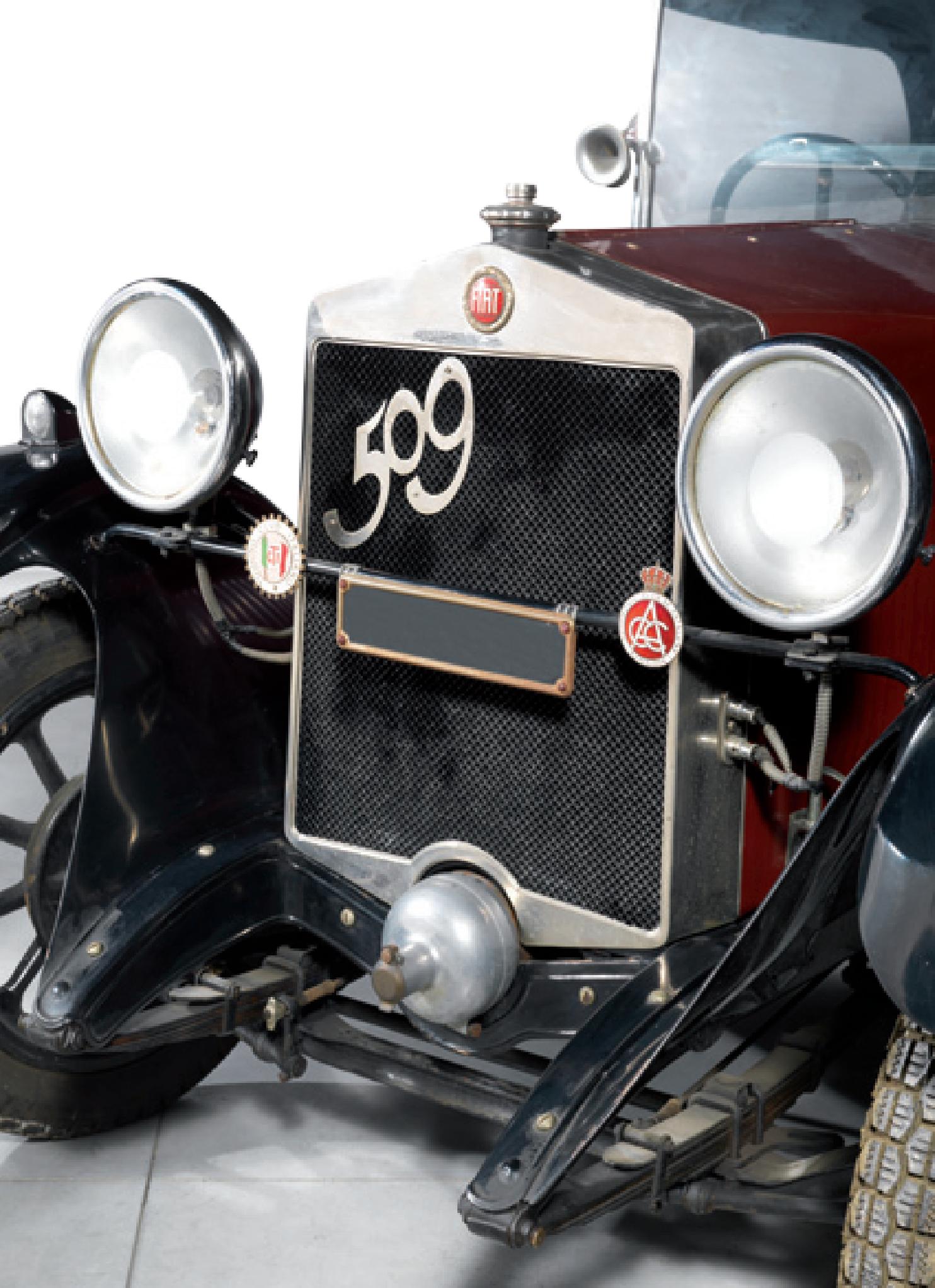
La 509 ebbe il difficile compito di succedere alla 501, forse la prima vera Fiat popolare, prodotta in quasi 67.000 esemplari tra il 1919 e il 1926. Solidissima, semplice e generosa la 501 interpretò e contribuì alla ripresa dopo la prima Guerra Mondiale, avvicinando molti italiani della classe medio-alta all'automobile.

Uno dei molti meriti della 501 fu quello di permettere alla Fiat di coprire tutto il territorio nazionale con una rete capillare di Concessionari e Officine, e di iniziare a considerare una serie di strategie commerciali moderne, che sarebbe stata utile per la diffusione della 509.

The 509 had the difficult task of succeeding the 501, possibly the first real popular Fiat, almost 67,000 examples of which were produced between 1919 and 1926. Very solid, simple and generous the 501 interpreted and contributed to the recovery after the First World War, bringing many middle to high class Italians closer to motoring.

One of the many merits of the 501 was that it permitted Fiat to cover the whole national territory with a rich network of Dealers and Workshops and to start considering a series of modern commercial strategies.

Designed based on the experience with the 501, already in 1925 the 509 was equipped with a four cylinder engine with overhead camshaft



Questa si presentò già nel 1925 dotata di un motore a quattro cilindri con albero a camme e valvole in testa, abbastanza moderno per l'epoca. Con cilindrata di soli 990 cm³, contro i 1500 della 501, la 509 erogava la stessa potenza, soprattutto grazie al regime di rotazione, che era passato da 2600 a 3400 giri al minuto: un motore quindi più moderno, mentre il precedente era ancora molto legato alla realtà pionieristica dell'anteguerra.

La 509 fu prodotta naturalmente con una serie di carrozzerie, ma quelle più numerose furono la Torpedo e la Berlina, entrambe a due porte. Con un peso di soli 1085 kg., la Torpedo raggiungeva la velocità di 78 km/h. Per facilitare la diffusione del nuovo modello, la Fiat mise a punto un'organizzazione per il finanziamento all'acquisto: la SAVA, che avrebbe avuto un grande successo e sarebbe durata fino a pochissimi anni fa, confluendo poi nella attuale FCA Bank.

La 509 Torpedo che presentiamo in asta oggi appartiene da quarantun anni ad un collezionista fiorentino ed è stata completamente restaurata una ventina d'anni fa. Negli ultimi anni è stata usata pochissimo e quindi si presenta nelle condizioni ideali di una vettura restaurata ma non troppo 'scintillante', ed è pronta ad offrire al nuovo proprietario –per un investimento molto modesto- le impagabili gioie dell'automobilismo *Vintage*.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

and valves which was quite modern for the time. With a displacement of just 990 cc, versus the 1500 of the 501, the 509 supplied the same power mainly thanks to its higher revs, increased from 2600 to 3400 revolutions per minute: thus it was a more modern engine, whereas the previous one was still very much tied to the pioneering pre-war model.

Naturally the 509 was produced with a series of body styles, but the most popular ones were the Tourer and the Saloon, both with two doors. Weighing just 1085 Kg, the Tourer reached a top speed of 78 km/h. In order to facilitate the diffusion of the new model, Fiat set up an organization for financing purchases: the SAVA, which was very successful and continued until just a few years ago, later coming together with the FCA Bank.

*The 509 Tourer that we are presenting for auction today has belonged for forty-one years to a Florentine collector and was completely restored twenty or so years ago. It has been used very little in recent years and is, therefore, presented in the ideal condition of a vehicle that has been restored but is not too 'sparkling', and is ready – for a very modest investment – to offer its new owner the chance to experience the priceless joy of *Vintage* motoring.*

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



17

FIAT 500 C GIARDINIERA BELVEDERE (1953)

TELAIO/CHASSIS N° 434557

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI IN LINEA/IN LINE 4 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **569 CM³**
POTENZA/POWER: **22 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **GIARDINETTA/STATION WAGON**

€ 14.000/18.000 - \$ 16.800/21.600 - £ 12.600/16.200



Lanciata nell'Agosto 1936, la Fiat 500, subito chiamata confidenzialmente "Topolino" per via dei suoi fari che ricordavano le orecchie del personaggio di Walt Disney, fu prodotta in ben 83.266 esemplari prima della guerra e altri 38.750 tra la fine delle ostilità e il 1948. Modificata e migliorata, e battezzata "500 B" fu prodotta nel biennio 1948-49 in altri 21.262 esemplari. Quando nel 1949 fu lanciata la 500 C, si trattava quindi di un modello già molto collaudato, prodotto per circa dieci anni

Launched in August 1936, 83,266 examples of the Fiat 500, immediately privately nicknamed the "Topolino" (Mickey Mouse) because of its headlights that recalled the ears of the Walt Disney character, were produced before the war and another 38,750 between the end of hostilities and 1948. Modified, improved and renamed the "500 B", another 21,262 examples were produced over the two year period 1948-'49.

Therefore when the 500 C was launched in 1949 it was already a tried

pieni in più di 140.000 esemplari: senz'altro il maggior successo automobilistico italiano fino ad allora.

Ma l'autore del progetto, il geniale Dante Giacosa, aveva ancora in serbo una serie di miglioramenti che avrebbero visto la luce nella versione definitiva e più moderna, la 500 C appunto, che calcò il palcoscenico automobilistico italiano dal 1949 al 1954 e fu prodotta in ben 376.368 esemplari, un volume fino ad allora neanche immaginabile. Questo risultato fu dovuto al miglioramento del prodotto, e soprattutto al suo processo produttivo. Nei primi anni del dopoguerra, infatti, le grandi Case americane fornirono consigli e tecnologia alla Fiat, per non parlare dei finanziamenti del Piano Marshall. Così le carrozzerie furono semplificate senza che questo le rendesse più brutte, con molte più parti in comune tra le varie versioni. La "Giardiniera Belvedere", che aveva visto la luce come "B" nel 1948, abbandonò le complesse e delicate fiancate miste in metallo legno e masonite per adottare un pannello metallico stampato integralmente, il che rendeva molto più veloce e semplice la realizzazione della scocca e il prodotto finito molto più solido, sicuro e durevole. La Giardiniera, che era nata per ovviare al principale inconveniente della berlina, lo spazio esiguo dell'abitacolo, poteva ospitare quattro persone e un po' di bagaglio: per fortuna gli italiani di allora erano più bassi e magri di noi ed erano abituati a viaggiare leggeri! In questo modo la Giardiniera poteva risolvere le necessità delle giovani famiglie ed anche quelle professionali delle moltissime piccole imprese che andavano formandosi in quegli anni. In sintesi, la 500C Giardiniera era riuscita a colpire perfettamente un punto del mercato dove la richiesta era altissima e la concorrenza inesistente.

Meccanicamente la Topolino è sempre stata un gioellino, con la sua distribuzione a valvole in testa, la struttura leggera (600 kg!), i freni idraulici e tanti particolari che fino ad allora si erano visti solo sulle vetture di classe superiore. Essa si prestava anche all'uso sportivo e alle elaborazioni: sono infatti innumerevoli le Topolino che presero parte alla Mille Miglia e quelle che donarono la propria meccanica per la realizzazione di quelle 'special' da corsa realizzate da molti meccanici, garagisti o ingegneri in tutta Italia e non solo. La 500 che proponiamo nell'asta odierna è stata posseduta a lungo da un Funzionario Fiat toscano, ed ha subito un accurato restauro meccanico e di carrozzeria qualche anno fa. Di seguito è stata usata pochissimo e quindi oggi si presenta in modo ottimale, essendo appena restaurata ma avendo già sviluppato un po' di patina.

Questa Topolino Giardinetta offrirà all'acquirente la possibilità di godersi una protagonista dell'automobilismo italiano e anche della nostra cronaca: innumerevoli le comparse di queste macchine nei grandi film italiani degli anni '50 e '60.

Inoltre, essa è ammessa a tutte le più importanti manifestazioni, a

and tested model of which over 140,000 examples had been produced for around a full ten years: it was undoubtedly the greatest Italian motorcar success to date.

However the project's creator, the brilliant Dante Giacosa, still had a series of improvements in store that would see the light in the definitive and more modern version - the 500 C - which joined the Italian motorcar stage from 1949 to 1954, 376,368 examples of which were produced, a volume hitherto unimaginable. This result was due to the improvements made to the product and, above all, to the manufacturing process. In fact, immediately after the war the big American manufacturers gave Fiat advice and technology, without forgetting the funding provided by the Marshall Plan.

Thus the bodywork was simplified without making it uglier, with many more common parts shared between the various versions. The "Giardiniera Belvedere", which was born as the "B" in 1948, abandoned the complex and delicate sides in a mixture of metal, wood and Masonite in order to adopt a one-piece pressed steel panel that made the production of the body much quicker and simple and the finished product more solid, safe and durable.

The Giardiniera, which was created to get around the main drawback of the saloon, the tiny space inside the passenger compartment, could accommodate four people and a bit of luggage: luckily the Italians of the time were shorter and thinner than us and were used to traveling light! In this way the Giardiniera was able to satisfy the requirements of young families as well as the professional needs of the many small companies being set up in those years.

In all the 500C Giardiniera managed to perfectly fill a segment of the market where demand was very high and competition inexistent.

Mechanically speaking the Topolino has always been a jewel with its overhead valve distribution, lightweight structure (600 kg!), hydraulic brakes and many features which, until then, had only been seen on vehicles of a superior class. It could easily be adapted and tuned for racing: in fact, many a Topolino car has taken part in the Mille Miglia or donated its mechanical parts in order to produce those 'Specials': racing cars realized by many mechanics, garage owners and engineers all over Italy and beyond.

The 500 that we are offering at today's auction was owned for many years by a Tuscan Fiat employee and underwent careful restoration of the mechanics and bodywork a few years ago. It was subsequently used very little and, therefore, today is in optimal condition having just been restored but already having developed a light patina.

This Topolino will offer the purchaser the chance to enjoy a protagonist of Italian motoring and lifestyle: in fact numerous examples of these cars appeared in the great Italian movies of the 1950s and 1960s.

Moreover it is also admitted to all the most important events, starting

partire dalla mitica Mille Miglia, e quindi potrà dare anche delle soddisfazioni più esclusive.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma essendo stata ferma a lungo per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

with the legendary Mille Miglia and is, therefore, able to also offer very exclusive satisfaction.

The vehicle is in excellent mechanical condition but since it has not been used for a long time, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



18

JAGUAR XK 140 OTS (1956)

TELAIO/CHASSIS N° 813056

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI IN LINEA, BIALBERO/IN LINE 6 CYLINDER, TWIN-CAM**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3400 CM³** POTENZA/POWER: **210 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **ROADSTER**

€ 80.000/120.000 - \$ 96.000/144.000 - £ 72.000/108.000



Al Salone di Londra del 1948 la Jaguar presentò un prototipo di vettura sportiva –la XK120- che era destinato a creare attenzione soprattutto al nuovo motore bialbero che sarebbe stato montato su una berlina destinata ad essere lanciata di lì a poco.

Le esperienze accumulate durante la produzione della 120, e tutti i miglioramenti da cui la vettura avrebbe giovato in termini di comodità, guidabilità ma anche semplicità di produzione e manutenzione, furono concentrati sul modello successivo, la

At the 1948 London Motor Show Jaguar presented the prototype of a sports vehicle that was destined to arouse a lot of interest, particularly in its new twin-cam engine, to be mounted on a saloon car that was scheduled to be launched soon after.

The prototype XK120 was so successful that Jaguar was forced to hurriedly put it into production without being able to develop and improve a project that had been prepared and designed for just a very small series.



XK140 appunto di cui oggi siamo orgogliosi di proporre un ottimo esemplare. Costruita tra il 1954 e il 1957 in soli 3281 esemplari con guida a sinistra, la XK 140 OTS (che sta per *Open Two Seater*, o biposto aperta, in pratica Roadster) è molto più rara della XK 120 con guida a sinistra, che fu realizzata in 6437 pezzi.

La vettura qui proposta, telaio N° 813056, fu fabbricata il 6/12/56 e spedita al Concessionario Jaguar Arnolt di Chicago. È importante notare che con la macchina vengono forniti alcuni documenti originali tra cui il certificato di Origine del Jaguar Heritage Trust, la bolla di spedizione, una serie di cartellini presenti sulla macchina al momento della consegna, e la fattura di acquisto.

‘Wacky’ Arnolt era un personaggio famoso nel mondo delle auto sportive e delle corse della East Coast americana: fu tra l’altro l’ispiratore di una serie di macchine con meccanica inglese e carrozzeria realizzata a Torino dalla Bertone, che ancora oggi ne fanno un protagonista del mondo delle auto da collezione. Questa Jaguar quindi è valorizzata dalla sua provenienza documentata.

Meccanicamente, la XK 140 era molto simile alla 120, ma la vettura qui offerta fa parte del novero delle XK 140 ordinate con la testata “Tipo C”, derivata direttamente da quelle utilizzate sulle Jaguar C Type plurivittoriose a Le Mans. Queste testate permettevano una migliore respirazione al motore, accrescendo la potenza da 190 a 210 cavalli e rendendo il classico sei cilindri XK molto vicino a quello delle macchine da corsa, pur se dotato di due soli carburatori. Lo sterzo fu completamente rinnovato dando una guidabilità più moderna. Gli ammortizzatori posteriori a leva furono sostituiti con due unità telescopiche, molto più moderne e performanti.

Dal punto di vista della carrozzeria, la XK 140 aveva dei paraurti più grossi e un abitacolo decisamente più accogliente, anche grazie al

During the production of the XK120, all the improvements from which the vehicle would have benefitted in terms of comfort, drivability or even simplicity of production and maintenance, were concentrated on the subsequent model - the XK140 - of which we are today proud to propose an excellent example. Built between 1954 and 1957, the XK 140 OTS (Open Two Seater) of which just 3281 were left-hand drive models, is much rarer than the XK 120 with left-hand drive, of which 6437 were built.

The vehicle proposed here, chassis N° 813056, was manufactured on 6/12/56 and sent to the Jaguar Arnolt dealership in Chicago. It is important to note that some of the original documents are also supplied with the car including the certificate of Origin from the Jaguar Heritage Trust, the shipping bill, a series of tags present on the car upon delivery and the purchase invoice.

‘Wacky’ Arnolt was a famous character in the world of sports cars and racing on the East Coast of America: amongst other things he inspired a series of cars with English mechanics and bodywork realized in Turin by Bertone, which still today make him a protagonist in the auto collectors’ world. Therefore the documented origins increase the value of this Jaguar.

Mechanically speaking, the XK 140 was very similar to the 120, but the vehicle offered here is part of the group of XK 140 cars ordered with the “Type C” head derived directly from those used on the Jaguar C Type cars – multi-winners at Le Mans. These heads gave the engine better breathing, increasing the power from 190 to 210 horsepower and bringing the classic six cylinder XK closer to that of a racing car, even though it has only two carburetors. The steering was completely revamped to give a more modern level of drivability. The rear lever arm shock absorbers were replaced by two telescopic units: much





riposizionamento del motore e alle modifiche fatte allo sterzo ed ai sedili.

La vettura offerta è stata importata in Italia molti anni fa, ed acquistata dall'attuale proprietario circa sei anni fa. E' sempre tenuta in ottimo stato, e dotata di qualche modifica volta a renderla più performante e sicura, tra le quali un impianto di scarico diretto in inox con collettore 'bunch of bananas'. Utilizzata per svago e in occasione di qualche gara di regolarità, la vettura si presenta molto bene, con un interno in pelle rossa che –essendo stato rinnovato anni fa- si presenta ora con la giusta 'patina'. Possiede una serie di

more cutting edge and high performing. With regard to the bodywork, the XK 140 had bigger bumpers and a decidedly more comfortable passenger compartment also thanks to the repositioning of the engine and the modifications to the steering wheel and seats.

The vehicle offered was imported to Italy many years ago and purchased by the current owner around six years ago. It has always been kept in excellent condition and has undergone some modifications to increase performance and safety including a direct stainless steel exhaust system with 'bunch of bananas' manifold. Used for leisure purposes and on the occasion of some regularity rallies, the vehicle



documenti storici, tra cui la fattura di vendita al primo proprietario e il Certificato d'Origine del Jaguar Heritage Trust, ed è iscrivibile alla Mille Miglia.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

presents itself very well and has a red leather interior that – having been renewed some years ago – now offers the right 'patina', this car is eligible for the Mille Miglia.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



19

JAGUAR 340 (1968)

TELAIO/CHASSIS N° 1J/80195DN

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI IN LINEA, BIALBERO/IN LINE 6 CYLINDER, TWIN-CAM**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3400 CM³** POTENZA/POWER: **210 CV**
CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SPORTS SALOON**

€ 20.000/30.000 - \$ 24.000/36.000 - £ 18.000/27.000

Nei primi anni '50 la Jaguar –sotto l'abile guida di Sir William Lyons- si trasformò da piccolo specialista in una vera e propria industria automobilistica.

La chiave di questo sviluppo fu il formidabile motore XK, progettato durante la guerra e lanciato nel 1948, e la linea di berline compatte. Questa linea fu inaugurata dalla "2,4 litri" del 1955 poi chiamata retroattivamente 'Mk I' dopo l'uscita della 'MK II' nel 1959.

La MkII, prodotta con motorizzazioni da 2400, 3400 e 3800 cm³,

In the early '50s, Jaguar – under the skilful direction of Sir William Lyons - transformed itself from a small specialist company into a regular motorcar industry.

Key to this development was the remarkable XK engine designed during the war and launched in 1948, and the line of compact saloons. This line was inaugurated by the "2.4 litre" version in 1955 which was then retroactively called the 'Mk I' following the release of the 'MK II' in 1959.



ebbe un grande successo, tanto da essere prodotta in totale in 82.208 esemplari.

La vettura qui proposta fa parte della serie finale delle MkII, ed era denominata più semplicemente '340': prodotta solo dal 1967 al 1969, la 340 si fermò a 2.655 esemplari, ed è quindi una delle più rare versioni della berlina compatta di Coventry.

La MkII rappresenta senz'altro uno dei più amati capolavori di Sir William Lyons. Con questa macchina, Lyons aveva reinventato la Berlina Sportiva. Certo c'erano già state molte vetture degne di questa definizione, ma la MkII riuscì a coniugare le piccole dimensioni (era lunga 4,59 metri) con una buona abitabilità e prestazioni per l'epoca eccezionali, grazie ai suoi poderosi motori a sei cilindri e doppio albero. Grazie a queste qualità, la MkII si fece onore in tantissime competizioni stradali, il Rally di Monte Carlo e il Tour de France tra tutte, e in pista.

La serie finale, di cui questa vettura fa parte, fu proposta solo con le cilindrata 2400 e 3400, con la denominazione appunto 240 e

The Mk II, produced with 2400, 3400 and 3800 cc. engines, was a great success, to the extent that a total of 82,208 examples were produced.

The vehicle proposed here is part of the final series of the Mk II, and was more simply called the '340'. Only produced from 1967 to 1969, the 340 stopped at 2,655 units and is therefore one of the rarest versions of the compact saloon from Coventry.

The Mk II undoubtedly represents one of the best-loved masterpieces of Sir William Lyons. With this car, Lyons had reinvented the Sport Saloon. There had certainly been many vehicles worthy of this definition, but the Mk II managed to combine the small dimensions (it was 4.59 meters long) with good interior comfort and a performance that was exceptional for the period thanks to the powerful six cylinder twin-cam engine. As a result of these qualities, the Mk II distinguished itself in many competitions on the road - the Monte Carlo Rally and Tour de France amongst others - and on the track.

The final series, of which this vehicle is part, was only offered with displacements of 2400 and 3400, and thus called the 240 and 340.



340. Nella migliore tradizione di tutte le Case automobilistiche, quando un modello sta avvicinandosi alla fine della produzione, si cerca di dare uno stimolo alle vendite offrendo una versione di fine serie ad un prezzo più conveniente. Nel caso della MkII questo fu ottenuto semplificando alcune finiture come i paraurti e l'ebanisteria interna, e soprattutto dotando le vetture di un interno in finta pelle. Queste caratteristiche però rimasero in pratica limitate al mercato inglese delle vendite a flotte: nei mercati di esportazione come l'Italia, dove i numeri erano bassi e la distribuzione era gestita privatamente, venne mantenuto lo stesso livello di prezzo e le vetture venivano ordinate con tutti gli optional, riportandole praticamente al livello di allestimento precedente. Questa vettura, oltre all'interno in pelle, ha perfino l'Overdrive e l'aria condizionata!

Negli anni '60 la Jaguar in Italia era una vettura rarissima: per capirci nel 1965, '66 e '67 si vendettero circa 260 Jaguar all'anno, nel 1968 solo 190 e nel 1969 561. Quindi la vettura qui proposta fa parte dell'anno in cui le Jaguar vendute in Italia toccarono il minimo storico, dopo il 1960.

In the best tradition of all car manufacturers, towards the end of production, an attempt is made to boost sales by offering an end of series version at a more economic price. In the case of the Mk II this was achieved by simplifying some of the finishes like the bumpers and interior woodwork and, above all, by equipping the vehicles with an imitation leather interior. However, in practice, these characteristics were limited to the British market of fleet sales: in export markets like Italy, where the numbers were lower and the distribution was managed privately, the vehicles were ordered with all the options, basically bringing them back to the previous level of finishing. This vehicle, in addition to the leather interior, even has the Overdrive and air conditioning!

Jaguars were very rare in Italy in the 1960s: just think that in 1965, 1966 and 1967 around 260 Jaguars were sold per year, in 1968 just 190, and 561 in 1969. So the vehicle proposed here belongs to the year in which the number of Jaguars sold in Italy was at a historic low, after 1960.

This fact already makes it very special and rare, but the story of this





Già questo fatto la rende molto particolare e rara, ma la storia di questa vettura ne fa un oggetto veramente unico: essa fu acquistata da un giovanotto milanese che la usò e la mantenne per più di quarant'anni, per poi cederla ad un amico che l'aveva ammirata a lungo. Trasferita in una splendida tenuta nel Chianti, la Jaguar veniva usata saltuariamente in occasioni speciali. In tutti questi anni, e con due soli proprietari, essa ha percorso meno di 68.000 chilometri.

Si tratta quindi di una opportunità unica di aggiudicarsi una vettura totalmente originale, avendo avuto solo due proprietari ed essendo sempre stata mantenuta impeccabilmente.

E' stata portata a Firenze da chi scrive e la vettura ha dimostrato di essere in gran forma: il motore gira benissimo, il cambio è perfetto (è il 4 marce Jaguar con sincronizzatori e Overdrive a comando elettrico) e i freni rispondono bene. Si tratta di una vettura che, dopo un accurato tagliando, sarà pronta per affrontare qualsiasi prova.

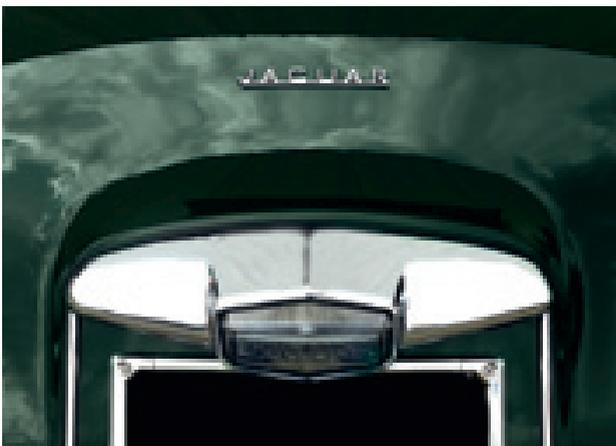
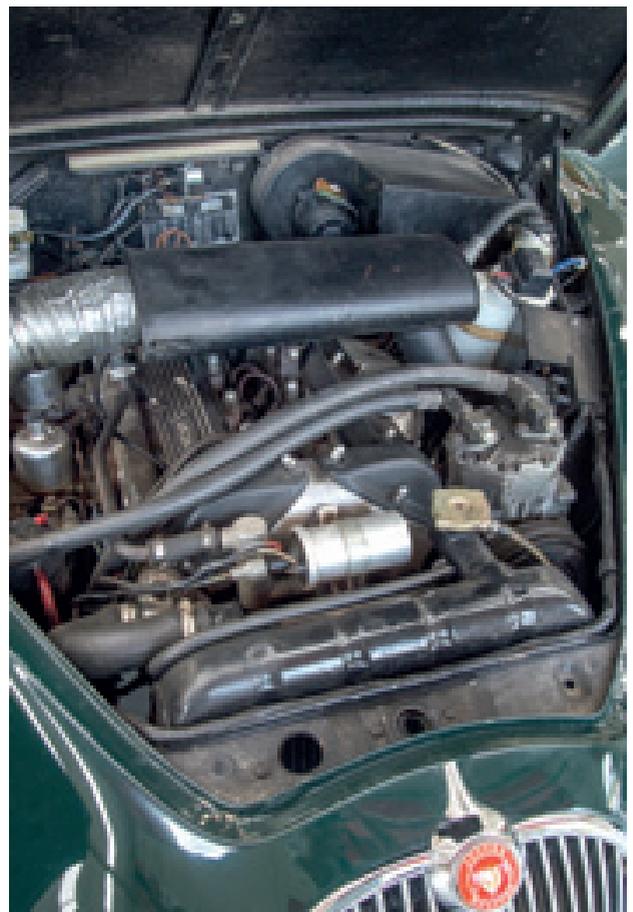
La vettura è in ottime condizioni meccaniche ma, non essendo stata usata negli ultimi tre anni, per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

vehicle makes it a truly unique object: it was purchased by a young man from Milan who used and maintained the car for over forty years and then sold it to a friend who had long admired it. After moving to a splendid estate in the Chianti district, the Jaguar was only used on special occasions.

It therefore represents a unique opportunity to obtain a totally original car which has only had two owners and has always been impeccably maintained.

I myself drove it to Florence and the vehicle was in great shape: the engine turns over very well, the gearbox is perfect (it is the 4 gear Jaguar box with synchro and Overdrive) and the brakes respond well. It is a vehicle that, after an attentive service, will be ready to face any test.

The vehicle is in excellent mechanical condition but since it has not been used for the last three years, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



20

CADILLAC ELDORADO CONVERTIBLE (1973)

TELAIO/CHASSIS N° 6L67530424258

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI A V/V8** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **8200 CM³**
POTENZA/POWER: **335 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIOLET**

€ 22.000/28.000 - \$ 26.400/33.600 - £ 19.800/25.200



Il marchio di lusso della General Motors fu fondato nel 1902, prendendo il nome dall'esploratore francese che 200 anni prima aveva fondato la Città sullo Stretto, cioè la "Ville d'Étroit", ovvero la odierna Detroit. Nel 1908 entrò a far parte della General Motors, dove andò a ricoprire il segmento più alto della gamma.

Se negli anni prima della guerra Cadillac produceva principalmente autotelai (spesso mossi da poderosi motori a dodici e financo 16 cilindri) che venivano poi carrozzati dagli specialisti, negli anni '50 – a seguito dello sviluppo del Cento Stile della GM- anche le Cadillac venivano realizzate in casa.

Le versioni più esclusive, e costose, sin dagli anni '50 presero il nome di Eldorado, che da noi ricordava un gelato, ma in America la infinita ricchezza delle civiltà precolombiane del centroamerica.

A partire dagli anni '70, anche la Cadillac, per sfruttare al massimo lo spazio dell'abitacolo, passò alla trazione anteriore, producendo forse le 'tutto avanti' più grosse della storia.

La Cadillac Eldorado che vi presentiamo oggi, che risale al 1973, ha infatti un motore otto cilindri da ben 8.200 cm³: senz'altro la cilindrata più alta vista in una automobile di serie di quel periodo.

Si tratta di una vettura che è sempre stata tenuta con grande

General Motors' luxury brand was founded in 1902, and it was given the name of the French explorer who, 200 years before, had founded the City on the Strait, or "la Ville d'Étroit", which was to become the hub of the automotive industry: Detroit.

In 1908 Cadillac became part of the growing GM empire.

Before the war, Cadillac mainly produced high end chassis (often with 12- and even 16-cylinder engines) bound to be clothed by the specialist coachbuilders, but in the 1950s –after the establishment of GM's Styling Centre- even Cadillacs were completely built in house.

The most expensive versions were called Eldorado, which reminded the infinite richness of the pre-Columbian centro-american civilizations.

In the early '70s even Cadillac adopted front wheel drive, in order to create the roomiest possible passenger compartment, building what probably were the biggest fwds in history.

The 1973 Cadillac Eldorado that we show you today has a huge eight-liter V8: probably the highest displacement seen in that period on a series production motor car. This car has been kept with great care, being driven just 40,000 miles, which for a car like this is practically the run-in mileage.

It belongs to a small series of cars that were built with the same specs



cura ed infatti ha percorso solo 40.000 miglia, pari a circa 64.000 chilometri, che per una meccanica surdimensionata come questa si può dire corrispondano appena appena alla percorrenza di rodaggio.

Essa fa parte di una piccola serie di vetture costruite con le stesse finiture della Eldorado che era stata usata come Pace Car alla 500 miglia di Indianapolis del 1973.

Oltre alla presenza in innumerevoli film americani, le grandi Cabriolet americane sono entrate a far parte anche del nostro immaginario collettivo grazie alle cronache della *Dolce Vita*: nessuna meglio di questa Cadillac Eldorado riesce a esprimere appieno questo ruolo, ed ancora oggi viaggiare senza fretta su una automobile come questa, godendosi il panorama, il tramonto e il profumo del mare, rappresenta una delle massime esperienze automobilistiche.

Costruita senza risparmio, e venduta in America più cara di una Rolls-Royce, questa Cadillac darà al suo futuro proprietario il piacere di possedere un oggetto esclusivo, e la più alta espressione dell'Automobile americana.

La vettura porta ancora la targa americana, ma è sdoganata ed ha tutti i documenti per essere immatricolata senza difficoltà.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

as the Eldorado used as a Pace Car at the 1973 Indy 500.

The big American Cabriolets have a place in our culture due to the many American films as well as the Dolce Vita appearances: none is better than this sumptuous Cadillac Eldorado to recreate those experiences. Still today, one of the ultimate automotive experiences must be driving a car like this without any hurry, taking the views, the sea's smell and the sunset light in.

This Cadillac, which was built regardless of cost and sold more expensive than a Rolls-Royce, will give its next owner the pleasure to own something exclusive, and the highest expression of the American Automobile.

The car still has its American plate, but is regularly imported and duty-paid in Europe and can be easily registered.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





21

LANCIA ARDEA (1938)

TELAIO/CHASSIS N° 250.23770

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI A V STRETTO/NARROW-ANGLE V 4 CYLINDER**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **903 CM³** POTENZA/POWER: **28,8 CV**
CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA AERODINAMICA/AERODYNAMIC SALOON**

€ 8.000/12.000 - \$ 9.600/14.400 - £ 7.200/10.800

Dopo il successo dell'Aprilia, l'ultimo capolavoro di Vincenzo Lancia lanciato nel 1937, la Lancia si preparò a mettere in produzione una vettura più piccola e meno costosa: una 900 per chi non aveva necessità di fare viaggi lunghi ma nondimeno non intendeva transigere sulla qualità di progetto e di fabbricazione della Lancia.

La Ardea riprendeva la linea e lo schema tecnico della sorella maggiore, ma era semplificata: ad esempio non aveva lo sportello esterno per il portabagagli e aveva un assale posteriore rigido anziché la sofisticata sospensione indipendente.

Il motore era anch'esso un quattro cilindri a V stretto (20°) con albero a camme centrale.

L'esemplare che presentiamo oggi è della prima serie, che per ovi motivi fu prodotta in pochi esemplari, molti dei quali non sarebbero sopravvissuti alla guerra. Le serie successive sarebbero state arricchite con lo sportello per il vano bagagli e addirittura un avveniristico cambio a cinque marce!

La vettura si presenta in condizioni piacevolmente conservate e la meccanica è in ottima efficienza, essendo stata curata dagli ultimi proprietari, collezionisti di grande passione e cultura automobilistica.

Questa piccola berlina, che a suo tempo fu un capolavoro di 'packaging' – come direbbero oggi i tecnici di una casa automobilistica, non poteva offrire certo le prestazioni di vetture più grandi, ma come tutte le Lancia offriva una guida piacevolissima

After the success of the Aprilia, Vincenzo Lancia's last masterpiece launched in 1937, Lancia got ready to put a much smaller and cheaper vehicle into production: a 900 for people who did not need to take long journeys but still did not want to compromise on the quality of Lancia's design and manufacture.

The Ardea took up the line and technical outline of its older sister, but was simpler: for example it did not have the external door for the boot and had a rigid rear axle instead of the Aprilia's sophisticated independent suspension.

It also had a narrow-angle V (20°) four cylinder engine with central camshaft.

The example that we are presenting here today is from the first series of which, for obvious reasons, only a few examples were produced, many of which did not survive the war. The successive series were enriched with a door for the boot and even futuristic five ratio gearbox!

The vehicle has been pleasantly preserved and the mechanics are in excellent condition as it was well looked after by the last owners - collectors with a great passion and motoring culture.

This small saloon which, in its time, was a masterpiece of 'packaging' – as motor manufacturing marketers would say today - was certainly not able to offer the same performance as a bigger vehicle but, like all Lancia cars, it is pleasant to drive and offers a perfect balance between the engine, steering, brakes and road holding, to the extent that it was often used in big on-road races.





e un ottimo equilibrio tra motore, sterzo, freni e tenuta di strada, tanto che fu spesso utilizzata nelle grandi gare su strada. In particolare, oltre ad essere una piacevole aggiunta ad ogni collezione, questa Ardea rappresenta forse il migliore e più economico biglietto di entrata nella Mille Miglia, manifestazione in cui negli ultimi due anni proprio una Ardea è stata portata con successo dalla nota attrice Kasia Smutniak.

La vettura qui offerta, una delle pochissime Ardea anteguerra, ha bisogno solo di un controllo e di una leggera preparazione per affrontare con successo la Mille Miglia 2018 (le cui iscrizioni si apriranno pochi giorni dopo l'asta), dando al proprietario la sicurezza di partecipare al più importante evento del mondo con la comodità di una berlina sofisticata e un investimento minimo...

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

In particular, in addition to being an agreeable addition to any collection, this Ardea possibly represents the best and most economical admission ticket to the Mille Miglia, an event in which the famous actress Kasia Smutniak has successfully participated in the past two years in an Ardea.

The vehicle offered here, one of the very few pre-war Ardea models, only needs a check-up and a small amount of preparation to successfully take part in the 2018 Mille Miglia (registration for which begins just a few days after the auction), guaranteeing that the owner can take part in the most important event in the world in the comfort of a sophisticated saloon for a minimum investment...

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.

22

LANCIA GAMMA 2000 COUPE' (1979)

TELAIO/CHASSIS N° 002843

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI BOXER/4 CYLINDER BOXER** CILINDRATA/DISPLACEMENT:
2000 CM³ POTENZA/POWER: **120 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPE' PININFARINA**

€ 9.000/12.000 - \$ 10.800/14.400 - £ 8.100/10.800

Dopo l'acquisizione della Lancia da parte della Fiat nel 1969, esaurita la produzione dei modelli preesistenti –la Flavia e la Fulvia- l'impegno della Casa torinese si era concentrato sulla Beta in tutte le sue versioni. Mancava una vettura al top della gamma, ma già dal 1970 in Lancia era iniziata la gestazione della nuova berlina di classe superiore, che inizialmente avrebbe dovuto condividere alcuni particolari con la Citroën CX, visto che erano in corso trattative per l'acquisizione del marchio transalpino.

After Lancia was acquired by Fiat in 1969, once production of the existing models—the Flavia and the Fulvia - was exhausted, the commitment of the Turin-based Company was concentrated on the Beta in all its versions. They lacked a top of the range vehicle but, by 1970, the gestation had already begun at Lancia of the new premium class saloon that was initially supposed to share some features with the Citroën CX since negotiations were underway for the acquisition of the French brand.



La nuova vettura si sarebbe chiamata Gamma, e sarebbe stata molto innovativa grazie alla modernissima carrozzeria a due volumi studiata insieme alla Pininfarina ed al suo motore boxer a quattro cilindri, molto equilibrato e dotato di grande coppia.

In modo assolutamente indipendente rispetto alle istruzioni della Lancia, in Pininfarina si decise di studiare anche la proposta di una versione Coupé, e il lavoro fu portato avanti quasi in segreto.

Fu così che si aggiunse un ulteriore capitolo al catalogo delle meravigliose 2+2 di Pininfarina, e la Gamma Coupé da allora fa parte di un numero ridottissimo di vetture-capolavoro come la Ferrari 365 GT 2+2, poi evoluta in 400 e 412, la Fiat 130 Coupé e la Rolls-Royce Camargue. Quattro vetture che in certo modo sono tutte figlie della Lancia Florida II e della sua versione di serie, la Flaminia Coupé, le ultime vetture nate sotto l'occhio attento del Maestro Pinin.

Quando la Pininfarina presentò la Gamma berlina, e a sorpresa anche la Coupé, la versione aggiuntiva fu immediatamente approvata. Proposta con motorizzazione da due litri o due litri e mezzo, la Gamma in Italia fu acquistata quasi esclusivamente col motore più piccolo, che permetteva di rimanere sotto la soglia fiscale dei due litri.

La vettura che oggi proponiamo fa parte delle 1.265 Coupé due litri prodotte: un numero non lontano da quello, ad esempio, della Ferrari Daytona o F40. Modello già raro di per sé quindi, che diventa praticamente unico se consideriamo che viene oggi posto in vendita dal primo proprietario, e che non è mai stato sottoposto a restauro, ma solo ad una costante ed attenta manutenzione. La meccanica è stata curata in modo maniacale, come la carrozzeria e il sofisticato interno in pelle nera, che presenta soltanto i minimi segni del passaggio del tempo.

Per chi cerca questo tipo di automobile, che ancora gode di una valutazione molto bassa, la vettura proposta oggi rappresenta una occasione unica di acquistare un esemplare di prima mano in condizioni eccezionali, ad un prezzo irrisorio, considerando l'importanza dei Marchi che porta, la rarità e le condizioni.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

The new vehicle would be called the Gamma and would be very innovative thanks to the extremely modern two box bodywork designed together with Pininfarina and its four cylinder boxer engine, i.e. a 180° vee, which was very balanced and supplied with a great torque.

In a completely independent way with respect to Lancia's instructions, Pininfarina decided to also study the proposal of a Coupé version, and work was brought forward almost in secret.

This is how another chapter was added to the catalogue of the marvellous Pininfarina 2+2s. The Gamma Coupé joined a very small number of masterpiece-vehicles like the Ferrari 365 GT 2+2, which then evolved into the 400 and 412, the Fiat 130 Coupé and the Rolls-Royce Camargue. Four vehicles that in a certain way are all the children of the Lancia Florida II and of its standard version, the Flaminia Coupé, the last vehicles born under the attentive eye of Maestro Pinin.

When Pininfarina presented the Gamma saloon and, as a surprise, the Coupé as well, the additional version was immediately approved. Proposed with a two litre or two and a half litre engine, in Italy the Gamma was almost exclusively purchased with the smaller engine which made it possible to remain below the two litre fiscal threshold.

The vehicle we propose today is part of the 1,265 two litre Coupés produced: a volume not far from that, for example, of the Ferrari Daytona or F40. A model that was thus already rare in itself, which became practically unique if we consider that today it is being put up for sale by the first owner and that it has never been restored, just subjected to constant and careful maintenance. The mechanics have been looked after with fanatical care as has the bodywork and the sophisticated black leather interior that presents only minimum signs of the passage of time.

For anyone looking for this type of car that still has a very low valuation, the vehicle proposed today represents a unique opportunity to purchase a first hand example in exceptional condition, at a risible price, considering the importance of the Brands it carries, its rarity and condition.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



23

FIAT CAMPAGNOLA (1967)

TELAIO/CHASSIS N° 022655



MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI IN LINEA/IN LINE 4 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1900 CM³**
POTENZA/POWER: **65,5 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **STATION WAGON**

€ 4.000/6.000 - \$ 4.800/7.200 - £ 3.600/5.400

Come quasi tutte le grandi Case automobilistiche, anche la Fiat negli anni Quaranta mise allo studio una vettura spartana e versatile, in grado di marciare fuoristrada ed in condizioni climatiche avverse, adatta sia per l'uso agricolo che per quello militare. Questo filone di mercato era stato aperto dalla gloriosa Jeep americana,

Like almost all the big car manufacturers, in the 1940s Fiat also worked on designing a basic, versatile vehicle which could be used for off-road driving and in adverse weather conditions, that was suitable for agricultural as well as military use. This market segment had been opened up by the glorious American Jeep, many examples of which

moltissimi esemplari della quale rimasero in Europa e furono ricondizionati e venduti ai privati. Da esse sarebbero nate tutte le successive 'fuoristrada' dalla Land Rover alla Campagnola e fino alle giapponesi.

La Campagnola, o "AR51" come molte generazioni di soldati di leva avrebbero imparato a chiamarla, fu messa in produzione nel 1951 ed era destinata a diventare un classico a livello nazionale.

had remained in Europe and were reconditioned and sold to private individuals. These led to the production of all the subsequent 'off-road vehicles' from the Land Rover to the Campagnola to the Japanese models.

The Campagnola, or "AR51" as many generations of Italian conscripted soldiers would learn to call it, entered into production in 1951 and was destined to become a classic on a national level.



Essa fu principalmente adottata –oltre che da vari autoparchi militari- da aziende che avevano bisogno di vetture in grado di marciare ovunque, per seguire i cantieri che stavano ricostruendo l'Italia e le sue infrastrutture, e da chi, in campagna o in montagna, aveva delle esigenze di mobilità particolari.

Questa era garantita dalle sospensioni a lunga escursione e soprattutto dalla trazione posteriore alla quale poteva essere aggiunta –in marcia- anche l'anteriore, e dal riduttore. La Campagnola era quindi una vettura leggera (circa 1250 kg.) con trazione integrale e cambio a otto rapporti. Aveva una

It was mainly used – in addition to the various military transport fleets – by companies that needed vehicles that could be driven anywhere in order to follow the work sites that were rebuilding Italy and its infrastructures, and by people in the countryside or in the mountains who needed the ability to drive almost anywhere.

The Campagnola allowed this thanks to its long-travel suspensions and, more importantly, due to its low-gear transfer case and the fact that it could be turned from rear-wheel-drive to all-wheel-drive while in motion. So the Campagnola was a lightweight vehicle (around 1250 Kg) with four wheel drive and eight speed transmission. It had an



carrozzeria torpedo aperta con telone e mezze portiere, leggera ma forzatamente molto spartana: all'interno a malapena c'erano i sedili!

Pur non essendo un modello destinato ad ampia diffusione, anche la stampa 'generalista' riportò la presentazione: il settimanale "Epoca" del 8/12/51 dedicò due pagine a colori alla Campagnola scrivendo: "-La Campagnola rappresenta un passo in avanti nella evoluzione dell'automezzo come varietà di impieghi.-" e continuava sottolineando giustamente la sua vocazione professionale. Nessuno, in quegli anni, poteva immaginare la nascita e lo sviluppo del 'fuoristrada': un settore specifico dell'automobile che sarebbe diventato moda.

Ma c'è sempre qualcuno che vede più lontano di altri: il primo proprietario della Campagnola che oggi presentiamo in asta – uno dei grandi Editori italiani del XX Secolo- sentì il bisogno di un'automobile privata che fosse in grado di raggiungere una sua casa in montagna particolarmente isolata. Non voleva però rinunciare ad un minimo di comodità e quindi fece modificare la sua Campagnola da un carrozziere rimasto anonimo.

Dotata di tetto rigido e portiere complete, con l'interno arricchito e rifinito in finta pelle, la rustica Campagnola si era trasformata, senza saperlo, nell'antesignana dei moderni SUV di lusso!

La trasformazione fu fatta con cura e materiali di qualità: da notare, per esempio, l'adozione delle maniglie interne della Lancia Flavia. Acquistata nel 1978 dall'attuale proprietario, la vettura è stata usata da questi e dalla sua famiglia per più di quarant'anni per esplorare le zone più selvagge della Valle d'Aosta.

open torpedo body style with a simple soft top and suicide half doors, light but forcedly very basic: it barely had seats inside!

Despite not being a model destined for wide circulation, even the 'general-interest' press covered the presentation: the weekly magazine "Epoca" dated 8/12/51 dedicated two colour pages to the Campagnola, writing: "The Campagnola represents a step forward in the evolution of the multi-purpose motor vehicle" and continued by rightly highlighting its professional vocation. Nobody, in those years could imagine the birth and development of the 'off-road vehicle': a specific motoring sector that was to become a fashion.

However there is always someone who sees farther ahead than everyone else: the first owner of the Campagnola we are offering for auction today – one of the great Italian publishers of the XX century – needed a private car that was able to reach his rather isolated mountain cabin. He was not, however, willing to renounce the minimum of comfort so he had his Campagnola modified by an anonymous coachbuilder.

Fitted with a rigid roof and full doors, with an enriched interior and imitation leather finish, the rustic Campagnola was transformed, without even knowing it, into the forerunner of the modern luxury SUV! The transformation was carried out with care and using quality materials: please note, for example, the adoption of the internal handles of the Lancia Flavia.

Purchased by the current owner in 1978, the vehicle was used by the same and his family for over forty years to explore the wildest areas of the Valle d'Aosta.

Unused for some years, the family has decided to put the vehicle up

Inutilizzata per alcuni anni, la famiglia ha deciso di porre in vendita la vettura e di passarla ad un nuovo proprietario che possa continuare a prendersene cura.

Non è raro trovare sul mercato una Campagnola, ma questo esemplare, oltre ad essere in condizioni meccaniche freschissime avendo percorso pochi chilometri di uso non gravoso, rappresenta un unicum rispetto alla tipica AR51 telonata, e sarebbe perfetta per un collezionista di auto classiche con una casa in montagna...

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

for sale and to pass it on to a new owner who can continue to take care of it.

It is not rare to find a Campagnola on the market, but this example, in addition to being in very fresh mechanical condition, having a low mileage and not subjected to heavy use, represents a unique specimen compared to the typical ragtop AR51, and would be perfect for a collector of classic vehicles with a house in the mountains...

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



24

JAGUAR XJS (1992)

TELAIO/CHASSIS N° SAJJNAEW4EN180068

MOTORE/ENGINE: **12 CILINDRI a V/V12** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **5345 CM³**
POTENZA/POWER: **280 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPE' 2+2**

€ 18.000/25.000 - \$ 21.600/30.000 - £ 16.200/22.500

Dopo un modello così importante come la E Type, ed il passaggio della Jaguar da piccolo costruttore indipendente a parte di una grande organizzazione (la British Leyland), non fu facile mettere a punto una nuova granturismo...

Partendo però dal favoloso motore a dodici cilindri – allora e per molti anni ancora l'unico prodotto in serie da un Costruttore non di nicchia- e da innovativi concetti di design, la Jaguar presentò nel 1975 la nuova ammiraglia sportiva. Avendo un carattere meno estremo e una comodità vicina a quella delle grandi berline, venne abbandonata la sequenza delle C-, D- ed E-Type, e il nuovo modello fu chiamato XJ-S.

After such an important model as the E Type and Jaguar's move from being a small independent manufacturer to part of a big organization (British Leyland), it was not easy to develop a new Grand Tourer...

However, starting with the fabulous twelve cylinder engine – then, and for many years afterwards, the only one mass-produced by a non-niche manufacturer – with innovative design concepts, in 1975 Jaguar presented its new flagship sports car. With its less extreme character and comfort similar to that of the large saloon cars, the C-, D- and E-Type sequence was abandoned and the new model was called the XJ-S.



Inizialmente, questo modello fece fatica a farsi accettare dagli appassionati Jaguar, ma con l'andare del tempo, le migliorie che via via venivano introdotte, e il cambiamento dei gusti del pubblico, la XJ-S seppe guadagnarsi un notevole seguito.

La sua rivincita fu quella di essere diventata la sportiva più longeva di tutta la gamma Jaguar.

Agli albori degli anni '90 fu presentata una nuova serie – a cui appartiene la vettura qui proposta – che era il risultato di un importante programma di miglioramento ed ammodernamento della gamma, che coinvolse ben 1200 modifiche rispetto alla versione precedente. Gli aggiornamenti interessarono la meccanica, l'elettronica, i sistemi anti inquinamento, la linea (il 40% dei pannelli era nuovo) e l'interno: in pratica, era una macchina nuova, ed anche la fabbrica e i metodi di produzione erano stati ammodernati per essere in grado di fornire un prodotto qualitativamente di classe molto elevata. Ad esempio, i pannelli della carrozzeria erano più grandi: il parafrangente posteriore era formato da uno stampaggio unico al posto dei cinque precedenti, con ovvi vantaggi in termini di produzione e di qualità.

Pur essendo completamente diversa dalle serie precedenti, le nuove XJS si riconoscono facilmente solo osservando le luci posteriori.

L'interno è stato completamente rinnovato avvicinando ancora di più la XJS al mondo delle vetture di gran lusso piuttosto che alle sportive. E' da ricordare che nello stesso periodo anche Ferrari

Initially this model found it hard to become accepted by Jaguar enthusiasts but, over time, with the improvements that were gradually introduced and the changes in public tastes, the XJ-S managed to earn itself a considerable following. Its revenge has been to become the most long-lived sports car of the whole Jaguar range.

A new series was presented in the early 1990s to which the vehicle proposed here belongs. This was the result of a significant improvement and modernization program for the range that involved 1200 modifications compared to the previous version. The updates referred to the mechanics, the electronics, the anti-pollution systems, the line (40% of the panelling was new) and the interior: in practice, it was a new car, and the factory and production methods had also been modernized to be able to supply a product that was qualitatively of a very high class. For example, the bodywork panels were bigger: the rear wing was made from a single pressing instead of the previous five, with obvious advantages in terms of production and quality.

Despite being completely different from the previous series, the new XJS cars could be easily recognized just by looking at the rear lights.

The interior was totally revamped, bringing the XJS even closer to the world of big luxury rather than sports vehicles. It should be remembered that in the same period Ferrari and Aston Martin, for example, were also increasingly enriching the interior furnishing of their vehicles.

The powerful twelve cylinder engine was also revamped and fitted with a new fuel supply system and with Magneti Marelli digital ignition.



e Aston Martin, per esempio, stavano arricchendo sempre più l'arredamento interno delle loro vetture.

Il poderoso motore a dodici cilindri fu anch'esso rinnovato, dotandolo di un nuovo sistema di alimentazione con accensione digitale Magneti Marelli. L'introduzione dei catalizzatori, grazie a questi miglioramenti, fece perdere solo otto cavalli al V12. Grazie a tutte le modifiche apportate, la XJS entrò nel suo ultimo decennio con rinnovato successo, e mantenne una produzione elevata sino al 1996.

La vettura in asta, in condizioni pari al nuovo malgrado una percorrenza di circa 131.000 chilometri, si presenta con una elegantissima livrea in Dorchester Grey con interno in pelle Doeskin. E' omologata ASI con targa oro. E' una vettura pronta per continuare il suo servizio di GT di lusso in uso quasi quotidiano con il fortunato acquirente che se l'aggiudicherà.

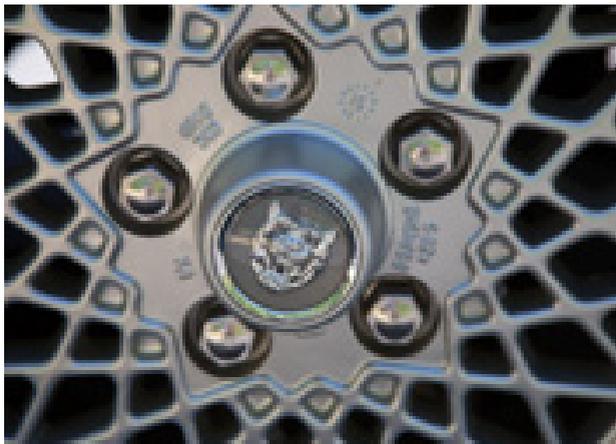
La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

Thanks to these improvements the introduction of catalytic converters resulted in the V12 losing only eight horsepower. Thanks to all the modifications made, the XJS entered its last decade with renewed success and maintained high production levels until 1996.

The vehicle being auctioned is in as-new condition despite having around 131,000 kilometres on the clock and features a very elegant Dorchester Grey livery with the interior in Doeskin leather.

This vehicle is ready to continue its luxury GT service with almost daily use for the lucky purchaser that acquires it.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





25

MG C ROADSTER (1968)

TELAIO/CHASSIS N° TV24258300TV

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/6 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2912 CM³**
POTENZA/POWER: **145 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **ROADSTER**

€ 25.000/35.000 - \$ 30.000/42.000 - £ 22.500/31.500

Il Marchio MG è stato per molti anni uno dei più famosi, tra quelli specializzati nelle automobili sportive, ma è oggi quasi del tutto dimenticato. Creata nel 1922, dall'acronimo di Morris Garages, la MG infatti nacque come piccola azienda dedita alla modifica in chiave sportiva delle vetture di grande serie Morris.

Attraverso una successione di serie (dalla TA alla TF), negli anni '40 del secolo scorso la MG ottenne un grande successo in molti mercati, soprattutto negli Stati Uniti. Queste arcaiche 'Midget' delle serie "T" vennero sostituite con la "A" del 1955 e poi con la "B" del 1962. Questa era una buona automobile biposto, costruita in versione spider e coupé, che però non poteva sviluppare appieno il suo potenziale a causa del piccolo motore quattro cilindri.

Per questo, nel 1967 fu approntata una nuova versione dotata di un motore a sei cilindri e tre litri derivato da una unità Austin. L'industria automobilistica inglese in quel periodo stava

MG was for many years one of the most famous brands among those specializing in sports cars, but it has been almost completely forgotten today. Created in 1922, as an acronym of Morris Garages, in fact MG started out as a small company dedicated to modifying the mass production Morris vehicles in a sporty style.

Through a succession of series (from the TA to the TF), in the 1940s MG was very successful on many markets, particularly in the United States. These archaic 'Midget' "T" series were replaced by the "A" in 1955 and then the "B" in 1962. This was a good two-seater car, built in a spider and coupé version that was unable, however, to fully develop its potential because of the small four cylinder engine.

For this reason, in 1967 a new version was prepared with a six cylinder three litre engine derived from an Austin unit. In that period the British motoring industry was going through a far-reaching process of reorganization and almost all the brands were flowing in to one big



riorganizzandosi profondamente e quasi tutti i marchi stavano confluendo all'interno di una grande Holding: la British Motor Holdings appunto, poi diventata British Leyland. In quel contesto, le collaborazioni o contaminazioni tra i vari marchi erano all'ordine del giorno, e per questo fu possibile che la stessa nicchia di mercato potesse essere sfruttata da due vetture di marchio diverso come la Austin Healey prima e la MG C poi, accomunate dallo stesso motore.

Rispetto alla MG B, la C ricevette qualche aggiornamento per adeguare la parte ciclistica (freni e sospensioni) alle aumentate prestazioni, mentre l'interno fu leggermente arricchito, considerando che la vettura avrebbe avuto un prezzo più alto.

Questo modello, nato con un espediente per sfruttare una piccola nicchia di mercato, ha saputo comunque crearsi un grande seguito tra gli appassionati di spider inglesi, e con i suoi 4544 esemplari ha rappresentato un buon affare per la MG, che avrebbe poi chiuso i battenti alla fine degli anni '70.

Oggi una MG C spider con guida a sinistra è una vettura poco diffusa, in grado di dare grandi soddisfazioni a chi ama le vetture sportive aperte di scuola inglese. La sua ridotta diffusione ne fa un oggetto molto particolare che riscuote sempre molto interesse da parte degli appassionati.

La vettura qui proposta è stata recentemente restaurata e si presenta in ottime condizioni. Rappresenta una buona occasione per entrare in possesso di una classica spider inglese, per di più in una versione particolare, più performante e rara.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.



Holding: British Motor Holdings which later became British Leyland. In this context, collaborations or contaminations between the various brands were the order of the day and, for this reason, it was possible for the same engine to be moved from an Austin Healey to the MG C. Compared to the MG B, the C received some updates in order to adapt the chassis parts (brakes and suspensions) for the increased performance, whilst the interior was slightly enriched considering the fact that the vehicle would have a higher price.

This model, developed as an expedient for exploiting a small market niche, still managed to create itself a large following amongst enthusiasts of British sportscars, and the 4544 examples produced represented good business for MG, which subsequently closed down at the end of the 1970s.

Today a left-hand drive MG C Spider is a rather unusual vehicle that is capable of giving great satisfaction to anyone who loves open-top British sports vehicles. The fact that it is not very common makes it a very special object that always arouses a lot of interest among enthusiasts.

The vehicle proposed here has been recently restored and is therefore in very good condition. It represents a rare opportunity of purchasing a special British sportscar with a real-world price.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



26

JEEP GPW 1943

TELAIO/CHASSIS N° 416228

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2199 CM³**
POTENZA/POWER: **60 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **TORPEDO/TOURER**

€ 18.000/25.000 - \$ 21.600/30.000 - £ 16.200/22.000



La "Jeep" è semplicemente una delle automobili più importanti mai costruite, un'auto che ha creato un genere al punto che il suo nome ne è diventato sinonimo. Praticamente tutte le Fuoristrada del mondo sono nate da lei.

È anche l'unica auto veramente Storica, perché ha dato un contributo essenziale alla vittoria degli Alleati nella Seconda Guerra Mondiale ed ancora oggi fa parte della iconografia di quel periodo.

Nell'estate del 1940, quando ormai la guerra in Europa era già completamente sviluppata, l'Esercito degli Stati Uniti iniziò ad interessarsi ad una serie di nuovi equipaggiamenti che sarebbero serviti quando anche essi sarebbero entrati in guerra. Fra questi, una piccola e leggera vettura in grado di andare dappertutto e dare

The "Jeep" is simply one of the most important cars ever built, a car that led to the creation of a genre to such an extent that its name has become its synonym. Practically all the off-road vehicles in the world are derived from the Jeep.

It is also the only truly historic car because it made a vital contribution to the victory of the Allies in the Second World War and is still part of that period's iconography today.

In the summer of 1940, when the war in Europe was already fully developed, the United States Army began to interest itself in a series of new equipment that it could use when it entered the war. Amongst these was a small, lightweight vehicle capable of going anywhere and guaranteeing the troops' mobility. Within the space of around



mobilità alle truppe. In un anno circa, coinvolgendo varie industrie automobilistiche e meccaniche, il nuovo veicolo fu pronto, e ne iniziò la produzione a cura della Willys Overland Corporation e della Ford Motor Co.

Costruite in più di 361.000 esemplari e portate in tutti i teatri di guerra, le Jeep furono poi lasciate dagli Americani quando questi tornarono a casa. Riconvenzionate e vendute ai privati, migliaia di esse sono state assorbite dal mercato europeo degli anni '50: una serie di economie distrutte per le quali una vettura tutto fare ed economica era molto utile.

La Jeep che vi presentiamo oggi è sicuramente stata acquistata privatamente nel primo dopoguerra, utilizzata in campagna, magari come trattore agricolo, prima di diventare un oggetto da collezione.

Il suo proprietario l'ha recentemente sottoposta ad un accurato restauro meccanico ed estetico, reperendo anche una congerie

one year, with the involvement of all the various car and mechanical industries, the new vehicle was ready, and production of the same by Willys Overland Corporation and the Ford Motor Co commenced.

Over 361,000 examples were built and brought to all theatres of war. The Jeeps were subsequently left behind when the Americans went home. Reconditioned and sold on to private individuals, thousands of them were absorbed by the European market in the 1950s: a series of ruined economies for which a cheap multi-purpose vehicle was very useful.

The Jeep that we are presenting today was certainly purchased privately in the early post-war years and used in the countryside, possibly as a farm tractor, before becoming a collector's item.

Its owner has recently subjected the vehicle to careful restoration in terms of the mechanics and appearance, also sourcing many accessories and equipment that make it possible to recreate the





di accessori e equipaggiamenti che permettono di ricreare le condizioni di una tipica Jeep dell'Esercito Americano. Da notare che, non esistendo degli archivi appositi, non è possibile ricostruire in che reparto o zona una specifica Jeep abbia operato durante la guerra: per questo è normale che, in occasione di un restauro, il proprietario scelga la livrea di suo piacimento.

La Jeep presentata oggi è in ottime condizioni ed è una testimonianza reale di un periodo di liberazione e rinascita: è pronta ad entrare in un museo o ad essere utilizzata sia per svago che per partecipare con successo alle manifestazioni dedicate ai mezzi militari.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

conditions of a typical US Army Jeep. It should be noted that, since no specific archives exist, it is not possible to reconstruct the unit or zone in which a specific Jeep operated during the war: for this reason it is normal that, during restoration work, the owner chooses the livery of their own preference.

The Jeep presented today is in excellent condition and offers real testimony of a period of liberation and rebirth: it is ready to enter a museum or to be used for leisure purposes or for successfully taking part in events dedicated to military vehicles.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.

27

PORSCHE CARRERA 2 993 CABRIOLET (1995)

TELAIO/CHASSIS N° WPOCA299299342256

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/6 CYLINDER BOXER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3200 CM³**
POTENZA/POWER: **272 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIOLET**

€ 60.000/80.000 - \$ 72.000/96.000 - £ 54.000/72.000





NOTE: Cambio Tiptronic 4 marce al volante, Impianto HI-FI con CD originale Porsche, Scarichi in acciaio Best Sound, Capote e sedili completamente restaurati e batteria nuova, antifurto satellitare, chiusure centralizzate

NOTE: 4 speed Tiptronic gearbox, Porsche HI-FI with CD, Best Sound steel exhaust, completely reconditioned Seats and Sof Top, new battery, satellite burglar alarm, central locking

Questo modello, prodotto dal 1993 all'inizi del 1998, è l'ultima auto con ancora le caratteristiche originali del concetto motoristico Porsche: il famoso e leggero propulsore a sogliola raffreddato ad aria, sempre molto generoso nelle potenze e affidabile quasi all'infinito. Si tratta di un mezzo con una tecnologia ed una veste rinnovata rispetto alla 964, che adotta linee molto morbide e sospensioni completamente ridisegnate a quadrilateri indipendenti grazie alle quali i tecnici di Stoccarda sono riusciti a limitare il rollio e il sovrasterzo, aumentando così la piacevolezza e la facilità di guida anche per coloro che si avvicinavano ad una sportiva dal carattere vivace senza una esperienza specifica.

Questa caratteristica fondamentale ha fatto sì che la vettura fosse desiderata da un pubblico eterogeneo ma allo stesso tempo molto esigente. All'epoca fu introdotto un cambio Tiptronic S a cinque

This model, produced from 1993 to 1998, is the last one to have the original Porsche engine concept: the famous flat six air cooled engine, which is light, powerful and reliable.

With this series, the 911 had been modernized from the 964, with softer lines and redesigned suspension which limited roll and oversteer, making the car easier to drive for those who did not have a specific Porsche driving experience.

These features opened a wider public to Porsche and made it possible for them to grow the production, thus ensuring the survival of this seminal German Brand.

With this series the new Tiptronic S gearbox was introduced which also contributed in giving the choice between a relaxed drive and a sporty one.

The car we are offering today is in very good condition, with as new

velocità che compensava quasi completamente l'aumento dei pesi senza intaccare quindi l'agilità e le prestazioni del veicolo.

La vettura si presenta in ottime condizioni, con interno in pelle blu e capote blu come nuove, ed avendo percorso soltanto 55mila chilometri. Ciononostante prima della vendita essa ha subito una revisione capillare ed i pneumatici con cerchi in lega da 16 pollici con al centro il logo Porsche hanno percorso meno di 500 km.

Questa elegante Porsche Cabriolet dà piena soddisfazione in qualsiasi tipo di percorso: anche le prove dei giornali specializzati dell'epoca riportarono commenti molto positivi sulla facilità di guida sia per i neofiti, che per i piloti più esigenti che richiedevano prestazioni molto sportive. Certo è che un collezionista che desidera una Porsche aperta non può farsi mancare questo modello in quanto ultimo della vecchia generazione e primo della nuova oggetto di sicuro rivalutazione nel futuro. La vettura, pur mantenendo la classicità della 911 degli anni '60 assume la modernità delle versioni oggi presenti sul mercato, tant'è che la 997 ha di nuovo adottato i medesimi gruppi ottici anteriori.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

blue leather seats and convertible top, and only 55,000 kms on the odometer. Before being offered, it has received a very thorough service and four new tyres.

This elegant Porsche Cabrio can be a comfortable tourer or an accomplished sports car, always ready for the driver's wish.

For someone who is looking for an open Porsche this motor car represents a very good opportunity, belonging to a series that bridged the past and the future, and having a sure potential in the market.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





28

MERCEDES-BENZ SL 320 R129 (1993)

TELAIO/CHASSIS N° WDB1290631F089625

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/6 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3199 CM³**
POTENZA/POWER: **231 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **ROADSTER, AMG LOOK**

€ 12.000/15.000 - \$ 14.400/18.000 - £ 10.800/13.500

NOTE: Iscrizione ASI 19/02/2013

**Certificato di Rilevanza Storica 85635
del 19/02/2013**

NOTES: ASI registration 19/02/2013

**Certificate of Historic Relevance 85635
dated 19/02/2013**



Questo modello rappresenta l'evoluzione della intramontabile R107 rimasta sul mercato per 18 anni senza perdere il proprio fascino e mantenendo la consueta affidabilità delle Mercedes. Nel 1989 venne presentato al Salone di Ginevra il modello W129 con un design molto contemporaneo uscito dalle mani di Bruno Sacco.

This model represents the evolution of the timeless R107 which remained on the market for 18 years without ever losing its charm and preserving the usual Mercedes reliability. In 1989 the W129 model was presented at the Geneva Motor Show with a very contemporary design created by the hands of Bruno Sacco. In 1995 a 3.2 lt. engine





Nel 1995 fu adottato un motore 3.2 lt. con un cambio automatico a 5 marce e una potenza di 231 CV, pari a quella della precedente Mercedes 500 SE: vale a dire un motore più performante che si addiceva perfettamente alla vettura caratterialmente molto sportiva. Adottava una capote elettrica a scomparsa, non fu peraltro tralasciata la sicurezza adottando un rollbar automatico a protezione dei passeggeri in caso di urto. Questo esemplare esteriormente appare come una SL 320 AMG ovvero con cerchi in lega leggera originali AMG.

Lista accessori:

Vernice CANADA Special Edition
Interno Pelle Antracite
Differenziale Autobloccante
Sedile Multiprofilo sinistro
Tempomat
Impianto Antiscasso Antifurto
Sedili posteriori per tipi SL
Climatizzatore automatico
Impianto lavafari
Autoradio Becker Gran Prix 2000 VK RDS
Cambiadischi CD
Sedili Riscaldati

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

was adopted with 5 speed automatic gear and a power of 231 CV, equal to that of the previous Mercedes 500 SE: i.e. a higher performing engine that perfectly suited this car with a very sporty character. It had a retractable electric top, and safety was not neglected as it adopted an automatic rollbar to protect passengers in the event of a crash. Externally this example looks like a SL 320 AMG i.e. with original AMG alloy wheels.

List of accessories:

*CANADA Special Edition paint
Anthracite leather interior
Limited slip differential
Left multi-profile seat
Cruise control
Burglar-proof/tamper-proof system
Rear seats for SL types
Air conditioning
Headlamp washer
Becker Gran Prix 2000 VK RDS car radio
CD player
Heated seats*

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



29

FERRARI 599 GTO (2010)

TELAIO/CHASSIS N° 174806

MOTORE/ENGINE: **12 CILINDRI A V DI 65°/V 65° 12 CYLINDER**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **5999 CM³** POTENZA/POWER: **670 CV A 8250 G/M**
CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINETTA SCAGLIETTI**

€ 550.000/650.000 - \$ 660.000/780.000 - £ 495.000/585.000

Questa vettura si fregia della sigla che in casa Ferrari è sempre stata il simbolo del top di gamma fin dalla 250 GTO del 1962, passando per la 288 GTO degli anni '80 che mise in moto il fenomeno delle Supercar a tiratura limitata, delle quali sarebbe sempre stata prevenduta l'intera produzione. Dopo quasi 30 anni quindi lo stesso nome campeggia ancora su una versione speciale prodotta in 599 esemplari ed anch'essa destinata esclusivamente all'élite della clientela del Cavallino.

Lo sviluppo di questa vettura costruita dal 2010 al 2013, partendo dalla 599 di serie, ha adottato la stessa filosofia della Formula 1 aumentandone notevolmente le prestazioni grazie a sistemi di controllo elettronici sempre più sofisticati, riducendo il peso

This vehicle is the proud bearer of the initials that at Ferrari have always been the symbol of the top of the range since the 250 GTO in 1962, passing through the 1980 288 GTO that started the phenomenon of the limited edition Supercar, the entire production of which would be pre-sold. So, after nearly 30 years, the same name stands out on a special version of which 599 examples were built, that was also destined exclusively for the Cavallino's elite clientele.

The development of this vehicle, built from 2010 to 2013, starting with the 599, adopted the same philosophy as Formula 1, considerably increasing the performance thanks to the ever more sophisticated electronic control systems, reducing the dry weight to 1495 Kg with a ratio of 2.23 Kg/HP, and giving it a performance that would lead the



a secco a 1495 Kg con un rapporto di 2,23 Kg/CV, e dandole prestazioni tali da essere definita dalla casa di Maranello come la vettura più performante nella storia della Ferrari fino a quella data: da 0 a 100 in 3,35 secondi mentre per arrivare a 200 Km/h soltanto qualche decimo in più di 9 secondi, velocità di punta oltre i 335 Km/h.

Una delle innovazioni più significative è la stretta connessione tra l'assetto meccanico, portato "al limite", e i sistemi elettronici, la cui

company from Maranello to define it as the highest performing vehicle in the history of Ferrari until that time: from 0 to 100 in 3.35 seconds, whereas to reach 200 Km/h it took just a few tenths over 9 seconds, with a top speed of over 335 Km/h.

One of the most significant innovations was the close connection between the mechanical arrangement, which was brought "to the limit", and the electronic systems, the function of which was, first and foremost, directed towards improving performance. From the very



funzione è rivolta innanzitutto al miglioramento della prestazione. Fin dalle primissime fasi dello sviluppo, i tecnici di Maranello hanno lavorato perché queste due aree della vettura fossero totalmente integrate, estremizzando così la reattività della vettura a tutto vantaggio del divertimento di guida e con evidenti effetti positivi riscontrabili al cronometro.

Insieme a nuove molle e barra posteriore antirollio più rigida, l'assetto elasto-cinematico si caratterizza per l'adozione di sospensioni a controllo magnetoreologico di seconda generazione (SCM2). Le componenti meccaniche lavorano insieme al controllo di stabilità VDC (Vehicle Dynamic Control) e al controllo di trazione

early stages of development the engineers at Maranello worked to ensure that these two areas of the vehicle would be totally integrated, thus taking the reactivity of the vehicle to the extreme, all to the advantage of the driving pleasure and with evident positive effects that were detectable on the chronometer.

Together with new springs and a more rigid rear anti roll bar, the suspension layout was characterized by the adoption of second generation magnetorheological controlled suspensions (SCM2). The mechanical components worked together with the VDC (Vehicle Dynamic Control) stability control and the F1-developed traction control, making



F1-Trac evoluto, rendendo la vettura estremamente reattiva ai comandi del pilota, anche grazie all'adozione di un rapporto sterzo molto diretto, quindi stabile in frenata, rapida nell'inserimento e nella percorrenza di curva, pronta in uscita. (fonte Ferrari)

Sono stati costruiti solo 599 esemplari e possiamo dire che non esiste una vettura identica all'altra in quanto ciascuno dei fortunati possessori poteva decidere un allestimento super personalizzato da vera auto artigianale con le più elevate soluzioni tecnologiche che la rendono docile, ma se esclusa l'elettronica la trasformano in un mezzo adatto soltanto ad esperti frequentatori dei circuiti. Per la realizzazione di questa auto sono stati usati materiali compositi sofisticati e ridotte le masse vetrate per arrivare ad un peso poco superiore a quello di una piccola utilitaria, ma con una potenza da Formula 1. L'aerodinamica, derivata direttamente dalla sperimentale 599 XX, fa registrare un coefficiente di penetrazione di 1,44 concedendo l'aumento di carico aerodinamico, migliorando i raffreddamenti dei liquidi e favorendo l'estrazione dell'aria. Sulla pista di Fiorano la 599 GTO ha fatto fermare i cronometri su 1 minuto e 24 secondi, facendo dimenticare al pilota di essere su una vettura nata per circolare regolarmente sulle strade e per essere ammirata da tutti gli appassionati del Cavallino.

Questa vettura appartenuta ad un grande collezionista Ferrari attentissimo alla manutenzione periodica ha percorso meno di 10.000 Km. In fase di acquisto la personalizzò con i seguenti accessori:

Verniciatura bicolore

Pinze freni colore rosso corsa

Rivestimento sottoporta in fibra di carbonio a vista

Vasca faro in carbonio

Sistema di navigazione satellitare

Sistemi Hi fi Bose

Pellicola protettiva

Maniglie porta in carbonio opaco

Sportello carburante in carbonio opaco con Cavallino satinato

Targhetta dedica Campione del Mondo in argento

Rollbar rivestito in alcantara nero

Si presenta naturalmente in condizioni perfette.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

the vehicle extremely responsive to the driver's commands, also thanks to the adoption of a very direct steering ratio, thus it was very stable and reactive under braking and steering (source Ferrari).

Only 599 examples were built and it can be said that no two vehicles are identical since each one of the lucky owners could choose personalized fittings like a truly artisanal car with the highest technological solutions that make it docile but, excluding the electronics, turn it into a vehicle only suitable for expert circuit pilots.

Sophisticated composite materials were used to realize this car and the glass parts were reduced to arrive at a weight of just slightly more than that of a small economy car, but with Formula 1 power. The aerodynamics, derived directly from the experimental 599 XX, mean that it registers a penetration coefficient of 1.44 increasing the aerodynamic load, improving the liquid cooling and enhancing air extraction. On the track at Fiorano the 599 GTO stopped the chronometers at 1 minute 24 seconds, making the driver forget he was in a vehicle created to be driven normally on the road and to be admired by all Cavallino enthusiasts.

This vehicle belonged to a great Ferrari collector who was very fastidious in carrying out periodic maintenance, and has less than 10,000 Km on the clock. During the purchase phase it was personalized with the following accessories:

Two-tone paint

Racing red brake calipers

Carbon fibre sill panels

Carbon fibre headlight housing

Satellite navigation system

Bose Hi fi system

Protective film

Matte carbon door handles

Matte carbon fuel cover with satin finish Cavallino prancing horse

Silver World Champion plate

Roll bar covered in black Alcantara fabric

It is, naturally, in perfect condition.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





ROLLS-ROYCE

Dalla collezione di un gentiluomo *A gentleman's collection*

E' quasi fisiologico che un grande appassionato di Automobili, che possiede ed ha posseduto vetture importanti, con alcune delle quali ha corso per decenni, ad un certo punto della sua vita desideri assaporare il piacere delle macchine che per più di cent'anni hanno rappresentato il massimo del lusso.

Questo collezionista ha quindi accuratamente selezionato ed acquistato alcune berline Rolls-Royce, ma le ha volute con qualcosa di particolare...

Le automobili di lusso, sin dagli albori del secolo scorso, erano anche in Italia con la guida a destra.

Inizialmente perché l'immane Chauffeur aveva più facilità a scendere dal lato del marciapiede per aprire la porta ai passeggeri, poi in seguito per consuetudine.

Solo quando l'intensificarsi del traffico e la domanda di altri mercati iniziarono a spingere per la guida a sinistra, i costruttori e i clienti si abituarono.

Ma fino agli anni '50 la Casa italiana che meglio interpretava i desideri delle classi alte, non ancora malate di esterofilia, la Lancia, offriva le sue vetture con la guida a destra – la guida a sinistra era una opzione a richiesta.

Fino agli anni '60, non era raro vedere nelle nostre città qualche signore maturo –forse ex proprietario di Astura o Dilambda!- guidare una Flavia o una Fulvia con la guida a destra.

Per questo vezzo, il nostro appassionato ha scelto questa caratteristica per le sue Rolls-Royce: ma ognuna di esse ha molto di più da offrire, in termini di rarità, allestimento e condizioni generali.

Vi invitiamo ad esaminare con attenzione questi autentici capolavori che offrono un rapporto qualità-prezzo veramente ineccepibile.

It is to be expected that a thorough 'car guy', who owns and has owned many important motor cars, with some of which he has raced for many years, may get to a point where he wants to experience the pleasure of those motor cars that, for more than a hundred years, have been the epitome of luxury.

This collector therefore has carefully selected and purchased some Rolls-Royce saloons, but he wanted them with something special...

Since the beginning of last century, luxury cars –even in Italy- had right hand drive.

Initially this was to give the Chauffeur more ease to quickly open the passengers' right door to let them step down on the walkway, then it just became a custom.

The customers and Manufacturers began to get used to left hand drive later, as the traffic was getting busier and other markets were pushing in that direction.

Until the 1950s many Italian luxury car buyers were looking at Lancia, the national brand that best catered for their needs, and at Lancia's left hand drive was still an option.

It was quite common, up to the '60s, to see a not-so-young driver – probably previously an Astura or Dilambda owner!- driving a Flavia or Fulvia with rhd and Italian registration.

For this reason, our enthusiastic Gentleman has chosen this feature for his Rolls-Royce motor cars: but each of them has so much more to offer, in terms of rarity, finish, and condition...

We invite you to examine with care and attention these masterpieces, which offer an unbelievable value for money!

UNA QUALITÀ FATTA DI TRADIZIONE

La tradizione è un patrimonio che si trasmette di generazione in generazione. È un valore che si costruisce nel tempo, attraverso l'esperienza e la passione. È un valore che si vive, che si sente, che si respira. È un valore che si trasforma in qualità, in un'abilità che si affina con la pratica e la dedizione. È un valore che si esprime in un'opera d'arte, in un'opera che è il frutto di una lunga e paziente lavorazione. È un valore che si rivela in un'emozione, in un'emozione che si vive, che si sente, che si respira. È un valore che si trasforma in qualità, in un'abilità che si affina con la pratica e la dedizione. È un valore che si esprime in un'opera d'arte, in un'opera che è il frutto di una lunga e paziente lavorazione. È un valore che si rivela in un'emozione, in un'emozione che si vive, che si sente, che si respira.



Conoscere la tradizione è un dovere. È un dovere che si vive, che si sente, che si respira. È un dovere che si trasforma in qualità, in un'abilità che si affina con la pratica e la dedizione. È un dovere che si esprime in un'opera d'arte, in un'opera che è il frutto di una lunga e paziente lavorazione. È un dovere che si rivela in un'emozione, in un'emozione che si vive, che si sente, che si respira.



La tradizione è un patrimonio che si trasmette di generazione in generazione. È un valore che si costruisce nel tempo, attraverso l'esperienza e la passione. È un valore che si vive, che si sente, che si respira. È un valore che si trasforma in qualità, in un'abilità che si affina con la pratica e la dedizione. È un valore che si esprime in un'opera d'arte, in un'opera che è il frutto di una lunga e paziente lavorazione. È un valore che si rivela in un'emozione, in un'emozione che si vive, che si sente, che si respira.



30

ROLLS-ROYCE SILVER SHADOW II (1977)

TELAIO/CHASSIS N° SRH31603

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI A V/V8 90°** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **6750 CM³**
POTENZA/POWER: **SUFFICIENTE/ADEQUATE** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SALOON**

€ 16.000/20.000 - \$ 19.200/24.000 - £ 14.400/18.000



La Silver Shadow, lanciata nel 1965 con il V8 da 6230 cm³, fu il più sofisticato nuovo modello lanciato dalla Rolls-Royce, e quello con la più lunga carriera. Fu la prima Rolls-Royce costruita intorno ad una monoscocca portante, il che permise di limitarne il peso e soprattutto di darle una linea più bassa e moderna, mantenendo

The Silver Shadow launched in 1965 with the 6230 CC V8 model was the most sophisticated new car presented by Rolls-Royce, and the one with the longest career. It was the first Rolls-Royce to be built around a monocoque which made it possible to limit the weight and, above all, gave it a lower and more modern line without altering the interior

invariata l'abitabilità e la leggendaria comodità di cui le vetture con la doppia R erano divenute il simbolo.

Nel 1970 fu aggiornata con un motore portato a 6750 cm³, una cilindrata che sarebbe rimasta invariata per decenni, anche quando a seguito di una cessione del Marchio al Gruppo BMW il propulsore sarebbe stato portato a dodici cilindri.

Nel contesto del continuo aggiornamento e miglioramento, nel 1977 fu lanciata la Seconda Serie della Silver Shadow, di cui oggi abbiamo qui un esemplare meraviglioso.

Con un cruscotto più moderno, un impianto di climatizzazione completamente nuovo e sofisticatissimo (che ai tempi si favoleggiava costasse quanto una Fiat 500...) e i nuovi paraurti ad assorbimento di energia, la Silver Shadow II prese il posto del modello precedente ed avrebbe calcato le scene per soli tre anni, nei quali fu prodotta in 8,422 esemplari.

Pur essendo il "modello base" della gamma Rolls-Royce, secondo la tradizione anche la Silver Shadow II veniva spesso ordinata con finiture particolari: l'esemplare qui presentato ne è un esempio molto interessante, essendo stato prodotto con il tetto in vinile e con l'interno in velluto.

Di regola, le vetture prodotte dalla Rolls-Royce nel dopoguerra avevano sempre l'interno rifinito in pelle, e una grande attenzione veniva posta nella ricerca delle migliori pelli fornite dalla ditta secolare Connolly di Londra. I casi in cui il cliente richiedeva la finitura in un materiale diverso erano rarissimi e la scelta era tra il panno chiamato "West of England Cloth" ed il velluto. Quest'ultimo rende questa vettura un esemplare quasi unico e differente da tutte le altre Silver Shadow: inoltre, l'interno in velluto determina una silenziosità ancora maggiore di quella, già straordinaria, offerta da qualsiasi Rolls-Royce.

La vettura che qui presentiamo fu acquistata nell'estate 1977 dal suo primo proprietario, e sia lui che i proprietari successivi avrebbe tenuto un file con tutta la documentazione relativa alla manutenzione. In tal modo, abbiamo la certezza che la vettura sia sempre stata mantenuta da rinomati specialisti ed abbiamo anche la prova del chilometraggio, oggi pari a circa 59.000 miglia, cioè poco più di 94.000 chilometri.

L'attuale proprietario acquistò la Silver Shadow II nell'Aprile 2011: un appassionato collezionista di automobili importanti, l'affidò

comfort and the legendary luxury of which vehicles bearing the double R logo had become the symbol.

In 1970 it was updated with a engine increased to 6750 cc, a displacement that was to remain unchanged for decades, up to the twelve cylinder Phantom VIII presented just a few weeks ago.

Within the context of ongoing updating and improvement, in 1977 the Second Series of the Silver Shadow was launched, of which we have a marvellous example today.

With a more modern dashboard, a completely new and sophisticated air conditioning system (which at the time was said to cost as much as a Fiat 500...) and the new energy-absorbing bumpers, the Silver Shadow II took the place of the previous model, treading the boards for just three years during which 8,422 vehicles were produced.

Despite being the "base model" of the Rolls-Royce range, according to tradition the Silver Shadow II was often ordered with special finishes: the example presented here is a very interesting case in point, having been built with a vinyl roof and a velvet upholstery.

As a rule, the interior of the vehicles produced by Rolls-Royce in the post-war years was always finished in leather and great attention was paid to sourcing the finest hides supplied by the historic Connolly firm of London. It was very rare for the client to request a finish in a different material and the choice was between "West of England Cloth" and velvet. The latter makes this vehicle an almost unique example which is different from all the other Silver Shadows: moreover, the velvet interior offers a silence which is even greater than the already extraordinary levels offered by any Rolls-Royce.

The vehicle we are presenting here was purchased in the summer of 1977 by its first owner who, like the subsequent custodians kept a file with all the documentation related to the maintenance of the vehicle. In this way, we have the certainty that the vehicle has always been maintained by well-known specialists and we also have proof of the mileage, which today amounts to around 59,000 miles, i.e. just over 94,000 kilometres.

The current owner purchased the vehicle in April 2011: a passionate collector of important automobiles, he immediately entrusted it to the care of the Officina Sauro, very well known for many years in Bologna and specialized in Ferrari and Rolls-Royce cars. During the period of his ownership he commissioned maintenance work and improvements – especially to the hydraulic system – amounting to around € 20,000.

31

ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH II (1980)

TELAIO/CHASSIS N° LRH40265

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI A V/V8 90°** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **6750 CM³**
POTENZA/POWER: **SUFFICIENTE/ADEQUATE**
CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA A PASSO LUNGO/LONG WHEELBASE SALOON**

€ 18.000/25.000 - \$ 21.600/30.000 - £ 16.200/22.500



La Silver Shadow, lanciata nel 1965 con il V8 da 6230 cm³, fu il più sofisticato nuovo modello lanciato dalla Rolls-Royce, e quello con la più lunga carriera. Fu la prima Rolls-Royce costruita intorno ad una monoscocca portante, il che permise di limitarne il peso e soprattutto di darle una linea più bassa e moderna, mantenendo

The Silver Shadow was the first Rolls-Royce to be built around a monocoque which made it possible to limit the weight and, above all, gave it a lower and more modern line without altering the interior comfort and the legendary luxury of which vehicles bearing the RR logo had become the symbol.

invariata l'abitabilità e la leggendaria comodità di cui le vetture con la doppia R erano divenute il simbolo.

Nel 1970 fu aggiornata con un motore portato a 6750 cm³, una cilindrata che sarebbe rimasta invariata per decenni, fino alla Phantom VIII a dodici cilindri presentata appena poche settimane fa.

Nel contesto del continuo aggiornamento e miglioramento, nel 1977 fu lanciata la Seconda Serie della Silver Shadow, di cui oggi abbiamo qui un esemplare meraviglioso nella versione a passo lungo.

Con un cruscotto più moderno, un impianto di climatizzazione completamente nuovo e sofisticatissimo e i nuovi paraurti ad assorbimento di energia, la Silver Wraith II prese il posto della precedente Silver Shadow Long Wheelbase.

Quasi tutti i modelli prodotti dalla Rolls-Royce nei suoi 113 anni di storia sono stati proposti anche in versione 'lunga'. In pratica, una versione in cui veniva privilegiato lo spazio dedicato ai passeggeri posteriori e spesso dotato di un vetro divisorio.

Negli anni 70 e '80 le versioni a passo allungato delle serie Silver Shadow erano numericamente molto rare, dato che l'uso dell'autista andava scomparendo. Ancora più rari gli esemplari, come quello qui proposto, privi di vetro divisorio. Queste vetture infatti, erano preferite da chi - a seconda della situazione - guidava direttamente la macchina oppure si faceva portare dall'autista. In pratica, poca differenza rispetto alla versione di serie, contro una marcata differenza nel prezzo d'acquisto!

La vettura qui presentata appartiene alla seconda serie delle Silver Shadow, per la quale fu rispolverata la denominazione di un modello degli anni '50. La Silver Wraith II fu prodotta solo in 2144 esemplari, la maggioranza dei quali per usi ufficiali, in livrea nera o blu scuro e con divisorio. Questa vettura rappresenta quindi un rarissimo esempio di Silver Wraith II 'privata': fu infatti acquistata nel 1980 da una signora che se la fece consegnare ad Hong Kong, e la usò fino al 1989.

La copiosa documentazione che accompagna la macchina - che comprende le "Chassis Cards" che testimoniano tutte le fasi della sua produzione - permette infatti di ricostruire tutti i suoi passaggi e chilometraggi, garantiti dai documenti delle revisioni (MOT) annuali. La vettura fu inutilizzata dal 1989 al 1996 e poi percorse pochi chilometri, tanto che oggi, a trentasette anni d'età, lo stru-

Within the context of ongoing updating and improvement, in 1977 the Second Series of the Silver Shadow was launched, of which today we have a marvellous example in the long wheelbase version.

With a more modern dashboard, a completely new and sophisticated air conditioning system and the new energy-absorbing bumpers, the Silver Wraith II took the place of the previous Silver Shadow Long Wheelbase.

Almost all the models produced by Rolls-Royce in its 113 year history were also proposed in a 'long' version. Practically speaking this version provided more space and privacy for the rear passengers and was often fitted with a glass partition between the chauffeur's front compartment and the rear one. "Back-Front" instead of "Upstairs-Downstairs"! They were also different from the 'normal' Silver Shadows by having a vinyl-covered roof and a smaller rear window.

In the 1970s and 1980s the long wheelbase versions of the Silver Shadow series were numerically very rare given that the use of chauffeurs was disappearing. Even rarer were the examples like the one proposed here without a glass divider. These vehicles were, in fact, preferred by people who - according to the circumstances - drove the car themselves or had themselves driven by a chauffeur. In practice, there was little difference compared to the standard version, versus a marked difference in the purchase price!

The vehicle presented here belongs to the second series of Silver Shadows, for which the name of a model from the 1950s was brought back. Only 2144 examples of the Silver Wraith II were produced, the majority of which were used for official purposes, in black or dark blue livery and with a glass partition. Therefore this vehicle represents a very rare example of a 'private' Silver Wraith II: it was, in fact, purchased in 1980 by a lady who had it delivered to Hong Kong and used it until 1989.

The copious documentation that accompanies the car - which includes the "Chassis Cards" certifying all the phases of its production - in fact make it possible to reconstruct all the various passages and mileages guaranteed by the documents regarding the annual MOTs. The vehicle was not used from 1989 to 1996 and then was only driven for a few kilometres, so that today, at the age of thirty-seven, it has clocked up less than 40,000 miles, equal to around 64,000 kilometres, perfectly in line with the information provided in the documentation.



CARATTERISTICHE TECNICHE

Bentley Continental T

Bentley è stata per la qualità della sua produzione. Bentley è un'azienda che si è sempre distinta per la sua serietà e la sua competenza. Bentley è un'azienda che ha sempre avuto un'idea chiara del suo futuro. Bentley è un'azienda che ha sempre avuto un'idea chiara del suo futuro. Bentley è un'azienda che ha sempre avuto un'idea chiara del suo futuro.

Motori
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Chassis
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Equipaggiamenti
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Trasmissione
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Sospensioni
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Motori
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Equipaggiamenti
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Trasmissione
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Sospensioni
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Equipaggiamenti
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

Apparecchiatura audio
Bentley Continental T, Bentley Continental T.

| Dimensioni | | | |
|------------|-------|---|-------|
| A | 1.520 | B | 1.570 |
| C | 2.710 | D | 1.410 |
| E | 1.410 | F | 1.410 |
| G | 1.410 | H | 1.410 |
| I | 1.410 | J | 1.410 |
| K | 1.410 | L | 1.410 |
| M | 1.410 | N | 1.410 |
| O | 1.410 | P | 1.410 |
| Q | 1.410 | R | 1.410 |
| S | 1.410 | T | 1.410 |
| U | 1.410 | V | 1.410 |
| W | 1.410 | X | 1.410 |
| Y | 1.410 | Z | 1.410 |



Bentley Continental T, Bentley Continental T.

mento segna meno di 40,000 miglia, pari a circa 64,000 chilometri, perfettamente in linea con quanto riportato dalla documentazione.

Acquistata dal presente proprietario nel 2011, questa Silver Wraith II è stata usata pochissimo ed è stata affidata all'Officina Sauro di Bologna per tutti i controlli e le manutenzioni del caso, tra cui la revisione completa dell'impianto idraulico. Si presenta quindi oggi in condizioni eccellenti, come testimoniato dall'ambita Targa Oro ASI.

Anche questa Silver Wraith II rappresenta un'eccezionale opportunità di aggiudicarsi una automobile molto rara, dal chilometraggio bassissimo, sicuramente unica con questa livrea e questo splendido interno verde in pelle Connolly, al prezzo di una berlina economica.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

Purchased by the current owner in 2011, this Silver Wraith II has been used very little and has been entrusted to the care of the Officina Sauro in Bologna for all the necessary checks and maintenance including a complete overhaul of the hydraulic system. Today it is in an excellent condition.

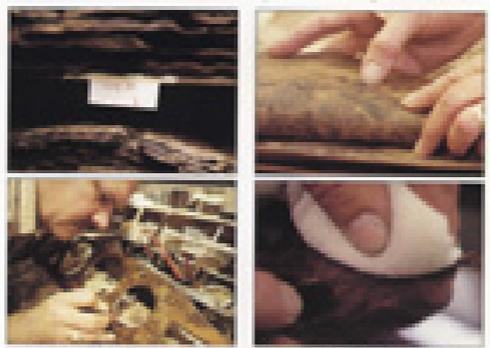
This Silver Wraith II also represents an exceptional opportunity to obtain a very rare car - with low mileage and that is certainly unique with its livery and splendid green Connolly leather interior - at the price of a mass produce economy car..

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.

UNA CHE NE ARABICO questo divano verde è stato realizzato da un artigiano di nome M. Sauro e il lavoro è stato fatto con il massimo rispetto per la materia prima e per la persona che lo ha creato. È un pezzo di storia e di tradizione che non si ripeterà mai.

Questo divano è stato realizzato in un unico pezzo di cuoio verde Connolly e il lavoro è stato fatto con il massimo rispetto per la materia prima e per la persona che lo ha creato. È un pezzo di storia e di tradizione che non si ripeterà mai.

Questo divano è stato realizzato in un unico pezzo di cuoio verde Connolly e il lavoro è stato fatto con il massimo rispetto per la materia prima e per la persona che lo ha creato. È un pezzo di storia e di tradizione che non si ripeterà mai.



Questo divano è stato realizzato in un unico pezzo di cuoio verde Connolly e il lavoro è stato fatto con il massimo rispetto per la materia prima e per la persona che lo ha creato. È un pezzo di storia e di tradizione che non si ripeterà mai.

Questo divano è stato realizzato in un unico pezzo di cuoio verde Connolly e il lavoro è stato fatto con il massimo rispetto per la materia prima e per la persona che lo ha creato. È un pezzo di storia e di tradizione che non si ripeterà mai.

Questo divano è stato realizzato in un unico pezzo di cuoio verde Connolly e il lavoro è stato fatto con il massimo rispetto per la materia prima e per la persona che lo ha creato. È un pezzo di storia e di tradizione che non si ripeterà mai.

Questo divano è stato realizzato in un unico pezzo di cuoio verde Connolly e il lavoro è stato fatto con il massimo rispetto per la materia prima e per la persona che lo ha creato. È un pezzo di storia e di tradizione che non si ripeterà mai.



32

ROLLS-ROYCE SILVER SPIRIT (1981)

TELAIO/CHASSIS N° ZCAZS0004DCH07649

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI A V/V8 90°** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **6750 CM³**
POTENZA/POWER: **SUFFICIENTE/ADEQUATE** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SALOON**

€ 12.000/15.000 - \$ 14.400/18.000 - £ 10.800/13.500

Agli inizi degli anni '90 venne messa a punto e presentata ai mercati la Silver Spirit, dopo il grande successo della Silver Shadow, che aveva rivoluzionato tecnicamente l'offerta della Rolls-Royce, e aveva permesso a quella che fino al 1971 era solo una piccola divisione della grande azienda meccanica di staccarsi e crescere da sola come casa automobilistica.

Da sempre, la regola della Rolls-Royce è stata la ricerca dell'evoluzione

In the early 1990s, Rolls-Royce developed and launched the Silver Spirit on the market following the great success of the Silver Shadow, which had completely changed the technical basis of the Brand and made it possible for what, until 1971, had been just a small division of a big engineering company to detach itself and grow independently as a successful motor manufacturer.

From the beginning Rolls-Royce had always focused on the evolution



e dell'affinamento di un progetto fino a raggiungere il suo livello più alto di perfezione, piuttosto che la rivoluzione. Così è stato per esempio per il periodo 1946-1965, nel quale i vari modelli (Silver Dawn e Silver Wraith, Silver Cloud I, II e III) mantennero una base tecnologica comune. Con la rivoluzione portata nel 1965 dalla Silver Shadow (passaggio alla scocca portante, sistemi idraulici integrati, eccetera) aveva invece avuto inizio un nuovo periodo di evoluzione, che sarebbe durato fino al 2000. La Silver Spirit era quindi una evoluzione della Silver Shadow: il pianale e la base meccanica era molto simile a parte qualche aggiornamento a vari sistemi di sicurezza, antinquinamento e climatizzazione, mentre la carrozzeria era totalmente nuova.

Pur mantenendo l'impostazione classica della grande berlina di lusso, la Silver Spirit era più moderna e meno squadrata, anche per ricercare una migliore resistenza aerodinamica.

La vettura qui presentata fa parte della prima parte della produzione, e per questo è abbastanza rara. Essendo il "modello base" della gamma Rolls-Royce, e per di più come detto uno dei primi, essa presenta una finitura meno opulenta di quelle adottate successivamente: le ebanisterie delle porte sono più ridotte, i cerchi ruota sono ancora in lamiera con i coprimozzo, ed altri particolari

and development of a project until it achieved the highest possible level of perfection, rather than revolution. This was the case, for instance, in 1946 – 1965, when various models (Silver Dawn and Silver Wraith, Silver Cloud I, II and III) were developed from a common technical base. With the big change brought by the Silver Shadow in 1965 and its monocoque, integrated hydraulic systems, and so on, a new period of evolution had started that was to continue until 2000.

The Silver Spirit was thus an evolution of the Silver Shadow: the platform and the mechanics were very similar apart from some updates to the safety, antipollution and climate control systems, whilst the bodywork was completely new.

Whilst remaining faithful to the classic grand luxury saloon genre, the Silver Spirit was more modern and less angular, also in order to create a more aerodynamic shape.

The motor car we present here today comes from the first part of the production, which makes it quite rare. Being the 'basic model' of the Rolls-Royce line-up, it has a less opulent finish with respect to the later cars: the woodwork on the doors has smaller parts, the wheels are still steel discs - many other details were modified and enriched later. Everything in this car seems to have been designed to create a homogeneous and not too showy image: the sophisticated combination of the sober metallic medium blue paintwork and the blue leather upholstery, the absence of a vinyl roof and contrasting finishes make this Rolls-Royce a very elegant motor car. The only quirk is the "Silver Spirit II" badge applied to the lid of the boot by one of its previous owners: a mistake as this car is from the very first Series.

This car, like the other two Rolls-Royces shown here, has been very well cared for by its owners and is in very good condition in terms of the body work, interior and mechanics. All the potentially problematic areas have been checked by British Motors in Verona, well known as one of the best specialized workshops for this type of car, as well as the Bentley Motors official Service Point. As is commonly known, after the two Brands split, Bentley Motors continues to provide spare parts and assistance for all the Rolls-Royce motor cars built in Crewe before 2000.

The market value of the Silver Spirit is now at its lowest point, therefore this vehicle represents a very attractive opportunity.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.





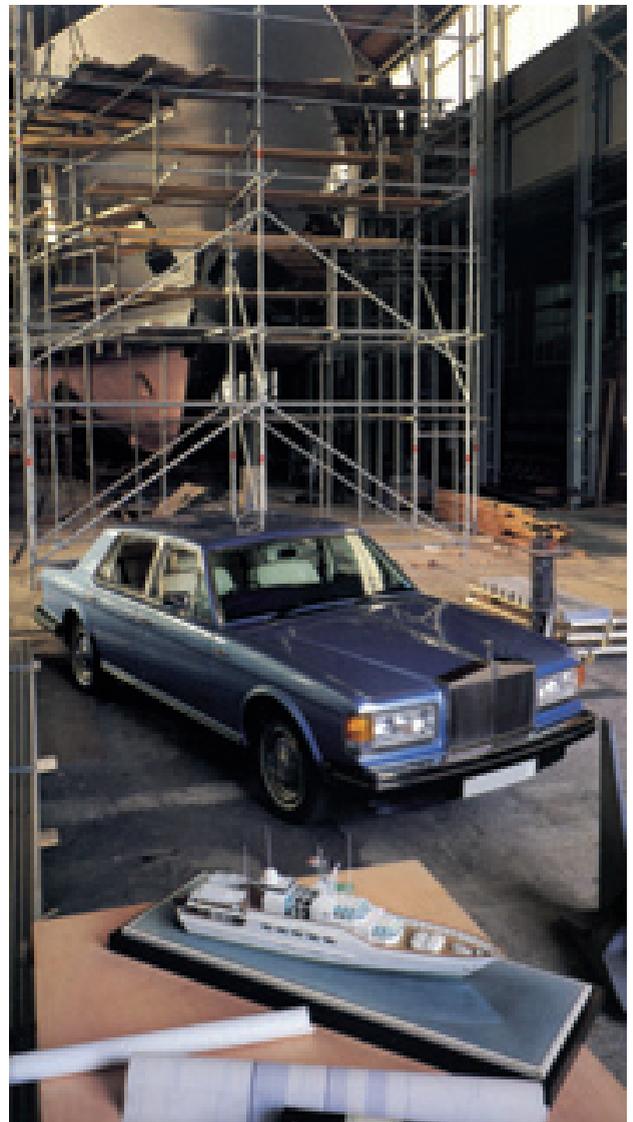
sarebbero poi stati modificati ed arricchiti.

Tutto in questa vettura sembra essere stato pensato per creare un insieme omogeneo e non vistoso: il sofisticato abbinamento tra un sobrio azzurro medio metallizzato e l'interno in pelle blu, l'assenza del tetto in vinile e di finiture a contrasto rendono questa Rolls-Royce una vettura molto elegante. L'unico vezzo, applicato da uno dei proprietari precedenti, è la targhetta sul baule che recita "Silver Spirit II": errata in quanto questa è una macchina della primissima serie.

La vettura, come le altre qui presentate, è stata tenuta con grande cura dai suoi proprietari e si presenta in ottime condizioni di carrozzeria, interno e meccanica. Tutte le zone delicate o potenzialmente problematiche di questa vettura sono state accuratamente controllate dalla British Motors di Verona, conosciuta come una delle migliori officine specializzate in queste vetture, nonché Officina Autorizzata della Bentley Motors, che come noto dopo la divisione dei due marchi ha continuato ad assicurare i ricambi e l'assistenza a tutte le Rolls-Royce costruite prima del 2000.

Il valore delle Silver Spirit è forse nel suo punto più basso, e quindi questa vettura rappresenta un'eccezionale opportunità.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.



33

MASERATI BITURBO (ANNO 1983)

TELAIO/CHASSIS N° ZAM331B00XB106913

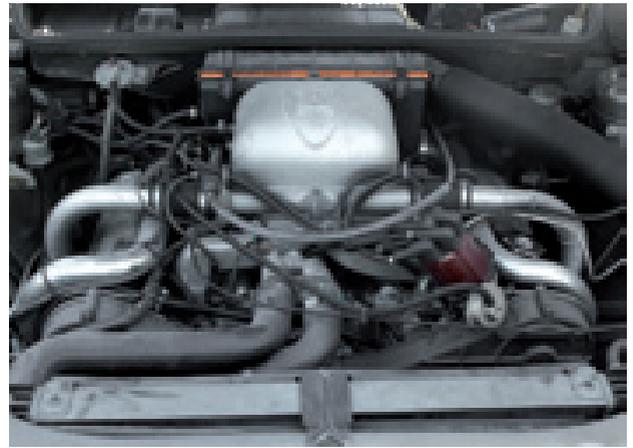
MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI A V/TWIN-TURBO V6** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1996 CM³**
POTENZA/POWER: **180 CV A 7.500 G/M** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPE'**

€ 6.000/8.000 - \$ 7.200/9.600 - £ 5.400/7.200

Possedere una vettura con marchio Maserati ha sempre avuto un forte significato meccanico e storico: va ricordato infatti che nel 1914 un signore bolognese di nome Alfieri Maserati fondava un'officina per la produzione di candele e batterie, e la trasformazione delle più preziose vetture dell'epoca: le Isotta Fraschini. Per questo motivo su tutte le Maserati compare il Tridente della Statua di

To own a Maserati has always had a strong mechanical and historical significance: in fact, back in 1914 a gentleman from Bologna, Alfieri Maserati, established a workshop for the production of spark plugs and batteries, and for transforming the most valuable motorcars of the time: the Isotta Fraschini. For this reason, all Maserati cars bear the image of the Trident on the Statue of Neptune in Piazza Maggiore





Nettuno di Piazza Maggiore che esprime nobiltà e prestigio e sottolinea la provenienza bolognese.

Nel 1937 la Famiglia Orsi da Modena acquistò l'azienda, dando il via ad un periodo di grandi glorie sportive e soprattutto all'inizio della produzione in piccola serie di vetture stradali. Dopo varie vicissitudini, nel 1968 la compagnia fu acquisita dalla Citroën (ricordiamo la creazione della performante SM), e nel 1973 per scarsi risultati l'azienda che nel passato aveva fatto salire l'adrenalina ai più grandi piloti, venne posta in liquidazione con il disappunto del mondo dello sport e della finanza.

Nel 1976 l'uomo d'affari, sportivo e avventuriero argentino Alejandro De Tomaso rilevò il Marchio, e diede al designer Michele Spera l'incarico di iniziare un percorso di recupero dell'intramontabile marchio ormai divenuto modenese.

Nel 1982 esce il modello di cui vi proponiamo un bellissimo esemplare: progettata da Pierangelo Andreani –titolare del Centro Stile Maserati- su ispirazione della Quattroporte di Giugiaro, a causa delle crisi energetiche e fiscali, dovette ridurre le dimensioni e la cilindrata pur mantenendo finiture in pelle e radica con buone prestazioni.

In quel periodo, in Italia fiscalmente era praticamente impossibile acquistare una vettura con cilindrata maggiore di due litri: quando uscì la Biturbo fece sensazione perché per la prima volta si poteva acquistare una Maserati senza incorrere nell'interesse del Fisco e

that expresses nobility and prestige and underlines the provenance from Bologna.

In 1937 the Orsi family from Modena purchased the company, launching a period of great sporting glory and, above all, the beginning of the small series production of road vehicles. After various vicissitudes, in 1968 the company was purchased by Citroën and in 1973, due to bad results, the company that had, in the past, got the adrenalin of the greatest drivers flowing, was placed in liquidation, to the dismay of the world of sport and finance.

In 1976 the Argentinian businessman, sportsman and adventurer Alejandro De Tomaso took over the Brand and entrusted the designer Michele Spera with initiating a recovery process for the timeless brand which was now based in Modena.

In 1982 the model of which we are proposing a beautiful example was released: designed by Pierangelo Andreani of Centro Stile Maserati, and inspired by Giugiaro's Quattroporte. Due to energy and fiscal crises Maserati was forced to reduce the size and displacement whilst maintaining the leather and wood finishes and good performance.

At that time in Italy it was fiscally almost impossible to purchase a vehicle with a displacement of more than two litres: when the Biturbo came out it caused a sensation because, for the very first time, it was possible to buy a Maserati without arousing the interest of the Inland Revenue and the Finance Police, but even more shocking was the fact that it cost the same as an Alfetta 2000!

della Guardia di Finanza, ma ancor più scalpore fece il fatto che la si poteva acquistare per il prezzo di una Alfetta 2000!

Tecnicamente, la Biturbo era caratterizzata dal motore anteriore longitudinale, a sei cilindri a V e con due turbo, trazione posteriore, sospensioni anteriori indipendenti e a bracci oscillanti posteriori, 4 freni a disco assicuravano una frenata efficiente. Nel momento che BMW, SAAB e perfino la Volvo avevano osato commercializzare automobili con il turbocompressore, un personaggio esagerato in tutto come De Tomaso deve aver pensato: "Noi ne metteremo due!".

La vettura qui proposta è del primissimo periodo di produzione, è in buono stato di conservazione, ed ha solo bisogno di un nuovo appassionato proprietario che la riporti a correre su strada.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

Technically, the Biturbo was characterized by the V six cylinder twin turbo longitudinal front engine, rear-wheel-drive, independent front suspensions and rear oscillating arms, plus 4 disc brakes that guaranteed efficient braking. At a time when BMW, SAAB and even Volvo had dared to market cars with a turbocharger, a larger than life character like De Tomaso must have thought: "We'll put in two!".

The vehicle proposed here comes from the very early period of production, it is in a good state of preservation and only needs a new enthusiastic owner to get it back on the road.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



34

URBANINA (1967)

MOTORE/ENGINE: **ELETTRICO/ELECTRIC**
CARROZZERIA/BODY STYLE: **LAUNDAULET DA CITTÀ/CITY LAUNDAULET**

€ 9.000/12.000 - \$ 10.800/14.400 - £ 8.100/10.800



Sin dagli inizi della storia dell'Automobile, la trazione elettrica era presente come credibile alternativa ai motori a combustione interna o esterna. Specialmente per l'uso cittadino, che impone frequenti fermate e ripartenze, e che richiederebbe mezzi più si-

Ever since the beginning of the motor car, electric power has been a credible alternative to the internal or external combustion engines. This was particularly true for city use, where the stop-and-go driving and the need for quietness and cleanliness points specifically in the

lenziosi e puliti, sin da subito l'elettrico si impose: un esempio su tutti fu la Detroit Electric che ebbe una buona diffusione.

Dopo i primi anni pionieristici, però, la trazione elettrica –come quella a combustione esterna- scomparve totalmente. Si ricominciò a parlarne, almeno in Europa, negli anni '60, quando iniziarono a farsi sentire le avvisaglie dei problemi legati alla estrazione, trasporto e stoccaggio dei prodotti petroliferi.

Tra i primissimi ad occuparsene furono il Marchese Piero Girolamo Bargagli Bardi Bandini e il tecnico Narciso Cristiani. Il primo, stanco delle difficoltà della circolazione e del parcheggio romani (negli anni '60!) concepì una vetturetta biposto basata su una piattaforma, sulla quale veniva montato un abitacolo di forma ovoidale che poteva ruotare a 360° per permettere l'accesso da ogni parte. Perché questo fosse possibile, era necessario utilizzare un motore elettrico, e rendere indipendente l'abitacolo dalla parte meccanica.

Il progetto prevedeva la produzione in serie, tanto che l'Urbanina fu presentata al Salone di Torino del 1965 e del 1966, in due versioni: una spinta da un motore monocilindrico a due tempi da 198 cm³, ed uno con un motore elettrico Bosch. Scrisse "Quattroruote", nel fascicolo del Novembre 1966: "- Caratteristiche principali sono l'abitacolo a sviluppo verticale e la possibilità di far ruotare la cabina, costruita in materia plastica, per uscire dalla parte più comoda.-"

Dopo questi primi prototipi, l'idea dell'abitacolo girevole fu ritenuta troppo complessa e abbandonata, e la vettura ricevette una carrozzeria più tradizionale.

La vettura che proponiamo oggi fa parte della primissima serie prodotta, e fu messa in circolazione con buon anticipo rispetto alle crisi petrolifere del 1973 e 1976. Ciò nonostante, il progetto non ebbe il successo sperato, e esso fu ceduto alla Zagato, che, modificando la carrozzeria, ripropose la vettura con la denominazione "ZeZe", e ne produsse un certo numero.

La Urbanina qui proposta è quindi una vettura assolutamente unica, probabilmente la sola sopravvissuta di una piccolissima produzione pionieristica: basti pensare che negli anni 2000 grandi Case giapponesi riproposero il concetto di microcar elettrica con abitacolo girevole...

direction of the electric runabout.

After the first pioneer years, as we know, the gasoline engine won the battle and everything else was more or less forgotten until the late 1960s, when the first problems in the oil production, transport and distribution started to develop.

Among the very first to study a modern electric small car were Tuscans Marquis Piero Girolamo Bargagli Bardi Bandini and his engineer Narciso Cristiani. The Marquis had had enough of the '60s hectic Roman traffic and devised a little car based on a platform carrying the mechanical parts on which a separate passenger compartment was mounted in such a way that it could rotate through 360° to allow ease of entry from every side.

A series production was planned, and the car, named "Urbanina" was shown at the Turin Motor Show in 1965 and 1966. Two versions were envisaged: one with a two-stroke single cylinder scooter engine, and one with a Bosch electric motor.

On its November 1966 issue, "Quattroruote" commented: "- Main features are the vertical passenger plastic cabin and its ability to rotate...-"

After the first prototypes, the rotating cabin was considered too complicated, and the car received a more traditional body.

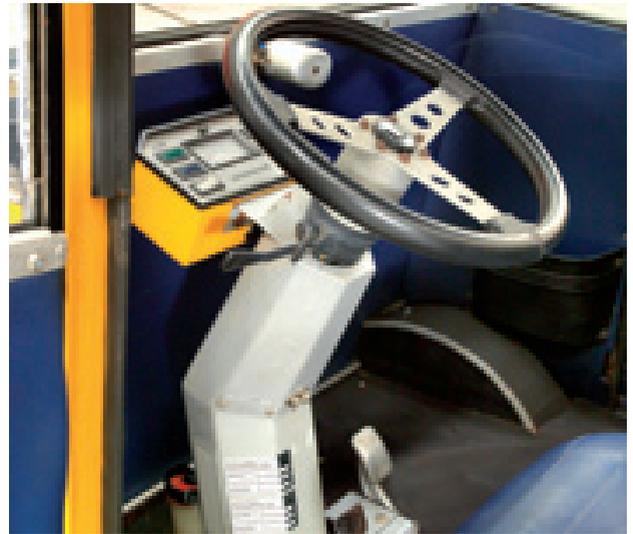
The car we show today comes from the very first batch produced, and was registered long before the oil crisis of 1973 and 1976.

This notwithstanding, it did not have the hoped for success, and the project was sold to Zagato who, modifying the body work, produced and sold a number of them, under the new name of "ZeZe".

The Urbanina you see today is therefore a unique car, possibly the only surviving example of a very small ground-breaking production: just consider that in the years 2000s some of the Japanese majors showed a concept of small electric citycar with rotating cabin...

It sports a pleasing body, whose rear part can be open as in a latter day "Laundaulet de Ville", as they would have described it in the early XX Century.

With its inimitable mix of ancient and modern, fifty years old but utterly contemporary at the same time, this Urbanina is a unique



Essa ha una gradevole carrozzeria, la cui parte posteriore si può aprire in modo da creare una specie di "Laundaulet de Ville", come l'avrebbero chiamata all'inizio del XX secolo.

Con il suo inimitabile mix di antico e moderno, vecchia di cinquant'anni ma al contempo modernissima, la Urbanina rappresenta un'occasione unica per un collezionista attento. La vettura è regolarmente immatricolata e può essere usata usufruendo di tutte le agevolazioni previste per le auto d'epoca e quelle per le auto elettriche; sviluppa una velocità di 60 km/h con una autonomia di circa 200 km.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i particolari deperibili.

opportunity for a shrewd collector. The car is road registered and it can be used, taking advantage of all the rules dedicated to vintage cars and those for electric cars.

It has a speed of about 60 kmh and a range of roughly 200 kms.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



35

VOLKSWAGEN MAGGIOLINO (1956)

VOLKSWAGEN 1200 BEETLE (1956)

TELAIO/CHASSIS N° 1226866



MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI BOXER/4 CYLINDER BOXER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1200 CM³**
POTENZA/POWER: **36 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SALOON**

€ 22.000/30.000 - \$ 26.400/36.000 - £ 19.800/27.000

La Volkswagen Maggiolino è sicuramente una delle automobili più importanti della storia. Lanciata nel 1938 come 'Auto del Popolo' e destinata a motorizzare la classe media tedesca, essa fu uno dei primi successi tecnici del suo progettista, Ferdinand Porsche.

The Volkswagen Beetle is certainly one of the most important cars in history. Launched in 1938 as the 'People's car' and destined to motorize the German middle class, it was one of the first technical successes of its designer, Ferdinand Porsche.

Prodotta in varie versioni e in molte fabbriche e paesi diversi per quasi un sessantennio, pur ricevendo quasi 70.000 modifiche nel

Produced in various versions and in many factories and different countries, for almost sixty years, despite receiving almost 70,000

corso degli anni, essa rimase sempre fedele al suo schema tecnico originario, fondato su un telaio a pianale, motore posteriore boxer a quattro cilindri, grande semplicità e qualità di costruzione.

Non solo essa, sopravvissuta alla fine rovinosa del Terzo Reich che l'aveva voluta, e salvata da un ufficiale inglese che fu posto a capo della fabbrica di Wolfsburg per chiuderla ed invece ne mise in moto il successo, ottenne lo scopo che le era stato affidato, ma pose anche le basi di quelle vetture sportive chiamate col nome del suo progettista, che per molti rappresentano il massimo nel loro settore. Per molti anni detenne il record di vettura prodotta nel più alto numero di esemplari, ma negli anni cinquanta, a quasi vent'anni dalla sua nascita, essa stava ancora faticosamente crescendo nei vari mercati del mondo. Questo era dovuto più alle condizioni delle economie locali ed ai complessi e costosi sistemi fiscali, che imponevano alti dazi alle importazioni, che non alle qualità delle vetture.

Per questo, acquistare una Volkswagen in Italia nel 1956 non deve essere stata una cosa banale. L'industria nazionale aveva già iniziato a produrre automobili moderne ed efficienti, anche se con uno schema tecnico tradizionale, ed anche a livello di costi

modifications over the years, it always remained faithful to its original technical layout based on a platform chassis, rear flat four cylinder engine, great simplicity and construction quality.

That is not all, as after surviving the ruinous end of the Third Reich that created it and being saved by an English officer who was put in charge of closing down the Wolfsburg plant but instead launched its success, it achieved the purpose it had been assigned and also laid the foundations for the sports vehicles named after the designer which, for many people, remain at the top of their sector. For many years it held the record for the highest number of vehicles produced but, in the 1950s, almost twenty years after its birth, it was still growing laboriously on the various world markets. This was due more to the conditions of the local economies and the complex and costly tax regimes that imposed duties on imports, rather than the quality of the vehicles.

For this reason, in 1956 buying a Volkswagen in Italy was not very commonplace. The national industry had already started to produce modern, efficient cars albeit with a traditional technical design, and also on a cost level the comparison was not easy because the importer had adopted a policy of containment of margins in order to privilege



il confronto non era facile, anche perché l'importatore aveva adottato una politica di contenimento dei margini per privilegiare la diffusione.

A titolo di esempio, nel 1960 la VW 1200 costava 1.097.000 lire, mentre la Fiat paragonabile, la 1100, ne costava 1.013.000. Per di più, nella provincia di Pisa, dove la vettura proposta fu immatricolata, venivano a mancare alcune motivazioni come la grande efficienza della Volkswagen in montagna, dovuta al suo raffreddamento ad aria e al motore posto sopra l'asse motore posteriore, che garantiva un'ottima trazione su ghiaccio e neve. Azzardiamo dunque l'ipotesi che il primo proprietario della vettura desiderasse qualcosa di diverso dalle auto che normalmente si

circulation. For example, in 1960 the VW 1200 cost 1,097,000 lire, whereas a comparable Fiat, the 1100, cost 1,013,000.

Plus, in the province of Pisa, where the vehicle proposed was registered, there was an absence of many of the motivations such as the Volkswagen's great efficiency in the mountains due to its air cooling system and the engine located above the rear axle that guaranteed excellent traction on ice and snow.

We can, therefore, hazard a guess that the first owner of the vehicle wanted something different from the cars he normally saw on the road which would also explain the beautiful gold metallic colour, instead of the more common black, grey, beige and white that were to be seen at the time.



incontravano per strada, il che spiegherebbe anche il bellissimo colore oro metallizzato, al posto dei più usuali nero, grigio, beigliolino e bianco che si vedevano in quegli anni.

La vettura è appena stata sottoposta ad un restauro maniacale e rappresenta certamente una opportunità quasi unica di aggiudicarsi una 'ovalino' (così chiamata per la forma del lunotto) originale italiana, con tutti i documenti dell'epoca intatti ed in condizioni da concorso.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

The vehicle has recently been subjected to fanatical restoration work and certainly represents an almost unique opportunity to obtain an original Italian 'oval rear window', with all the documents of the period intact and in concours condition.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



36

VOLKSWAGEN T2 (1973)



MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI BOXER/4 CYLINDER BOXER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1285 CM³**
POTENZA/POWER: **44 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **FURGONE/VAN**

€ 18.000/25.000 - \$ 21.600/30.000 - £ 16.200/22.500

La Volkswagen Maggiolino fu sicuramente una delle automobili più importanti della storia. Lanciata nel 1938 come 'Auto del Popolo' e destinata a motorizzare la classe media tedesca, essa fu uno dei primi successi tecnici del suo progettista, Ferdinand Porsche.

Prodotta in varie versioni e in molte fabbriche e paesi diversi per quasi sessant'anni, nel 1949 essa diede vita ad una serie di veicoli commerciali. Poco importava che il motore fosse fiacco e montato posteriormente, dove normalmente sarebbe stato il piano di ca-

The Volkswagen Beetle was certainly one of the most important cars in history. Launched in 1938 as the 'People's car' and destined to motorize the German middle class, it was one of the first technical successes of its designer, Ferdinand Porsche.

Produced in various versions and in many factories and different countries for almost sixty years, in 1949 it gave life to a series of commercial vehicles. It did not matter if the engine was weak and mounted at the rear where the loading surface would normally have been. Its

rico. La sua prodigiosa affidabilità più che equilibrava la carenza di prestazioni, soprattutto in un periodo in cui le strade non permettevano alte velocità, e le necessità della ricostruzione invece generavano un crescente mercato per mezzi da lavoro compatti. La stessa conformazione 'boxer' del motore lo rendeva molto piatto e permise di realizzare un piano di carico accettabile. Nei furgoni, questo veniva comunque utilizzato principalmente attraverso delle grandi porte laterali ad armadio oppure scorrevoli. Da notare che il meccanismo di queste porte scorrevoli era utilizzato su licenza della carrozzeria di gran lusso inglese James Young che le aveva adottate prima della guerra per alcune splendide e costosissime Bentley!

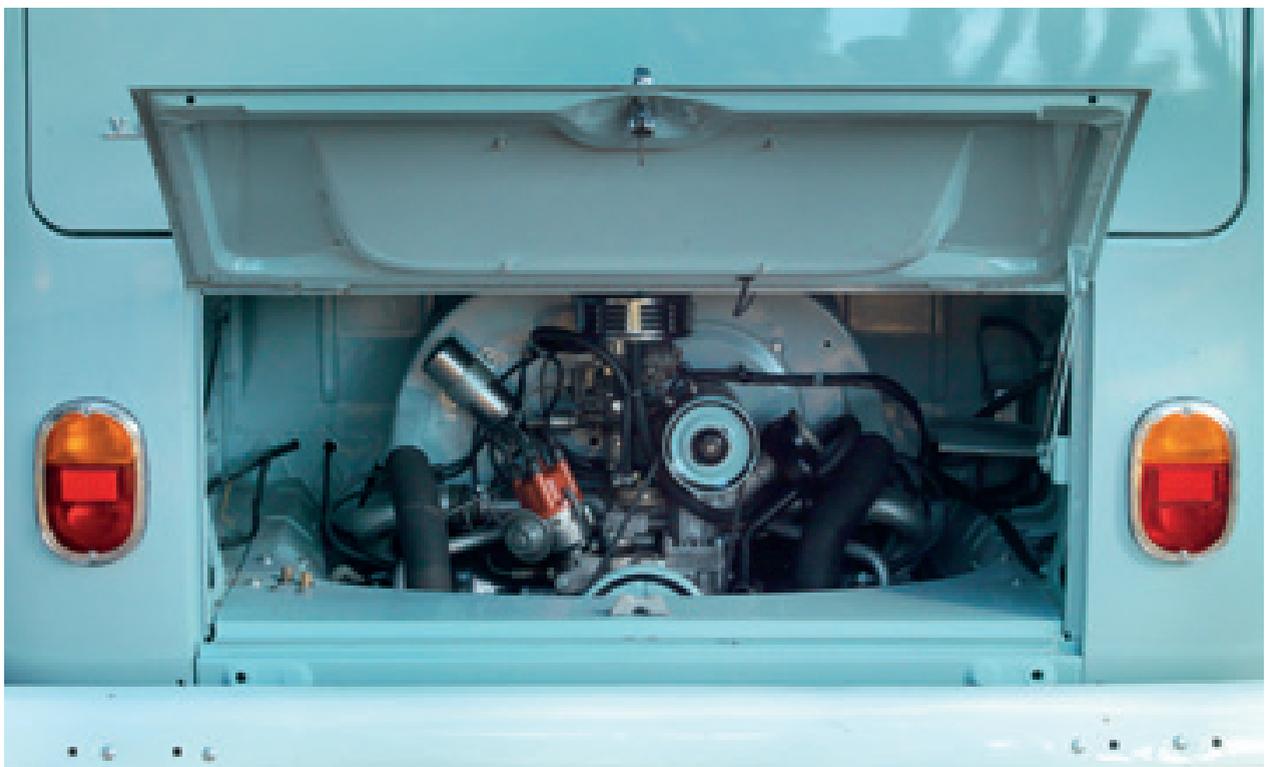
Dopo le prime T1, caratterizzate dal parabrezza in due pezzi, le T2 proseguirono e aumentarono il successo del 'pulmino' Volkswagen, che uscì dall'ambito prettamente professionale per entrare a far parte del ristretto novero dei veicoli ricreativi. Soprattutto in California esso diventò l'auto di culto della generazione del surf, e degli Hippy della fine degli anni '60. La Volkswagen fu lesta ad accorgersene e mise in produzione una serie infinita di allestimenti che potevano trasformare un umile furgone quasi in una limousine di lusso: interni a sei o nove posti, selleria ricercata, accessori, persino un grandissimo tetto apribile erano disponibili. Una serie

prodigious reliability more than balanced out the lack of performance, especially at a time when the roads did not permit fast speeds and reconstruction requirements instead generated a growing market for compact work vehicles.

The 'boxer' conformation of the engine made it very flat and it was possible to realize an acceptable loading surface. In the vans this was, in any case, principally accessed through the large hinged, or sliding, side doors. It should be noted that the mechanism of these sliding doors was used on license from the high luxury English coach-builder James Young who developed them before the war for some splendid and very expensive Bentleys!

After the first T1s, characterized by the split windshield, the T2s continued and increased the success of the Volkswagen 'little van', which left the purely professional sphere to become a member of the limited group of leisure vehicles.

In California, in particular, it became the cult vehicle of the surf generation and the Hippies in the late 1960s. Volkswagen was quick to notice this and put an infinite series of fittings into production that could transform a humble van into an almost luxury limousine: six or nine seater interiors, sophisticated upholstery, accessories, even a huge sunroof were all available. A series of external specialists, including the famous Westfalia company, offered special fittings for





di specialisti esterni, tra cui la notissima Westfalia, offrivano allestimenti particolari come uffici mobili, Camper, o qualsiasi cosa il cliente desiderasse.

Il T2 che vi presentiamo oggi è appena stato sottoposto ad un restauro maniacale di meccanica e di carrozzeria. L'interno è stato volutamente lasciato com'era, per permettere all'acquirente di restaurarlo a piacimento oppure di modificarlo secondo il suo gusto o le sue eventuali esigenze commerciali. Questo tipo di veicolo infatti si presta magnificamente anche per essere utilizzato come negozio mobile per catene di street food, gelaterie o quant'altro. Tutti i particolari ed i componenti sono forniti col veicolo, che potrà essere finito com'era in origine o modificato secondo i desideri del nuovo proprietario.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

mobile offices, camper vans, or whatever the client wanted.

The T2 we are presenting today has recently been subjected to a fanatical renovation of the mechanics and bodywork. The interior has been purposely left unfinished to allow the purchaser to finish it as they choose or to modify it according to their tastes or commercial requirements. This type of vehicle, in fact, lends itself magnificently even to being used as a mobile shop for street food chains, ice-cream parlours and such forth. All the interior components and details and components are supplied with the vehicle which can therefore be finished in its original state or modified as the new owner requires.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over.

37

VOLVO 1800E (1970)



MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1986 CM³**
POTENZA/POWER: **118 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPE'**

€ 10.000/15.000 - \$ 12.000/18.000 - £ 9.000/13.500

Costruita sulla base della 120 Amazon, la P1800S rappresentò un tentativo della Volvo di realizzare un prodotto diverso da quello per cui era diventata famosa: una piccola vettura a due posti, sportiva ma non esasperata, ed in grado di mantenere le caratteristiche di sicurezza e affidabilità che ormai erano diventate un sinonimo della casa svedese. Una 1800S acquistata da un cliente americano nel 1966 e da lui utilizzata costantemente e quotidianamente, ha percorso quasi cinque milioni di chilometri e detiene un record registrato nel Libro dei Primati Guinness.

Disegnata da Piero Frua, la P1800S venne inizialmente assemblata dalla Jensen a Londra, ma poi nel 1963 la produzione fu spostata in Svezia e la denominazione divenne semplicemente 1800S. Si tratta di una piacevole coupé con due piccole pinne posteriori,

Built on the base of the 120 Amazon, the P1800S represented an attempt by Volvo to realize a product that was different from the one for which they had become famous: a small two-seater vehicle that was sporty but not exaggerated, and was able to maintain the features of safety and reliability which had become synonymous with the Swedish manufacturer. A 1800S purchased by an American client in 1966 and used by him constantly and daily, that had driven almost five million kilometres, is featured in the Guinness Book of Records.

Designed by Piero Frua, the P1800S was initially assembled by Jensen in London, but then, in 1963, production was moved to Sweden and it was simply named the 1800S. It is a pleasant coupé with two small rear fins that then paved the way for a beautiful shooting brake, or "Break de Chasse" as the French would say: halfway between a



che poi diede vita anche a una splendida versione a due volumi, una "Shooting Brake" per dirla all'inglese, o "Break de Chasse" per stare sul francese: una via di mezzo tra un coupé e una station-wagon: la 1800ES. Nel 1969 la 1800S ricevette un aggiornamento e una serie di miglione tra le quali l'adozione del motore B20E, con una cilindrata leggermente maggiore e la iniezione al posto dei carburatori. Ancora una volta fu cambiata la denominazione ufficiale, che divenne 1800E.

Nel suo intero periodo di produzione, tra il 1961 e il 1973, fu prodotta in più di 47,000 esemplari, mentre le 1800E prodotte nel 1970 furono solo 2799. La vettura qui proposta appartiene all'ultimo periodo di produzione, essendo stata immatricolata nel 1970 in Gran Bretagna, motivo per il quale presenta la guida a destra. E' poi stata importata e regolarmente immatricolata in Italia nel 2015. Si tratta di una vettura ottimamente conservata dai suoi precedenti appassionati proprietari.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

coupe and a station-wagon: the 1800ES. In 1969 the 1800S received an update and a series of improvements including the adoption of the B20E engine with slightly greater displacement and an injection system instead of carburetors. Once again the official name was changed and it became the 1800E.

Throughout the period of its production, between 1961 and 1973, over 47,000 examples were produced, whilst only 2799 of the 1800E were produced in 1970. The vehicle proposed here belongs to the last period of production having been registered in 1970 in the United Kingdom, which is why it is right-hand drive. It was then imported and duly registered in Italy in 2015. It is a vehicle that has been excellently preserved by its previous enthusiastic owners.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



38

ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600 (1963)

TELAIO/CHASSIS N° AR376411

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI IN LINEA BIALBERO/IN LINE 4 CYLINDER TWIN-CAM**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1570 CM³** POTENZA/POWER: **92 CV**

CARROZZERIA/BODY STYLE: **SPIDER PININFARINA**

€ 50.000/60.000 - \$ 60.000/72.000 - £ 45.000/54.000



Dopo le grandi 6C e 8C degli anni '30, e lo sviluppo esponenziale della parte dedicata alla produzione di motori aeronautici per lo sforzo bellico, dopo il 1945 l'Alfa Romeo – che già da tre lustri era confluita nell'IRI e era quindi di proprietà statale- dovette pianificare un deciso cambio di direzione per poter sopravvivere. Ridottesi al minimo le commesse del settore avio, la grande azienda non poteva reggersi sulla produzione di pochi esemplari di vetture di lusso, ma doveva espandersi verso fasce più accessibili, e numericamente più importanti del mercato automobilistico. Dalle 6C 2500 passò quindi alle quattro cilindri 1900, mentre preparava –anche da un punto di vista organizzativo e industriale- l'ingresso nel mercato delle vetture medie. Questo avvenne nel 1955 con la Giulietta, una agile e scattante vettura mossa da un moderno motore a quattro cilindri da 1300 cm³ con distribuzione a doppio albero a camme. L'Alfa Romeo

Following the big 6C and 8C of the 1930s, and the exponential development of the sector dedicated to the production of aero engines for the war effort, after 1945 Alfa Romeo – which had already joined the IRI fifteen years earlier and was therefore state-owned - had to plan a decisive change of direction in order to survive.

With orders in the air sector reduced to a minimum, the large company could not get by just producing a few examples of luxury vehicles but had to expand towards more accessible ranges that were numerically more important on the motorcar market.

So from the 6C 2500 it moved on to the four cylinder 1900, whilst it prepared –also from an organizational and industrial viewpoint – its entrance onto the medium-sized vehicle market.

This happened in 1955 with the Giulietta, an agile and nippy vehicle powered by a modern four cylinder 1300 CC engine with double overhead cam distribution. Alfa Romeo demonstrated that, even by



dimostrava che, anche scendendo di segmento, non avrebbe rinunciato a quelle caratteristiche tecniche, meccaniche e di brillantezza di guida che ne avevano fatto un punto di riferimento dell'automobile mondiale.

Alla berlina quattro porte furono affiancate una Coupé e una Spider, firmate da due grandi Maestri all'apice della loro creatività: Nuccio Bertone e Battista 'Pinin' Farina rispettivamente. La Giulietta, più ancora delle altolocate progenitrici, sarebbe stata la base del successo del Marchio Alfa Romeo che vediamo ancora oggi.

La Giulia fu la logica evoluzione della Giulietta: più moderna, più veloce, e anche più facile da costruire. Mentre la berlina fu rivoluzionata, con una linea molto aerodinamica, la Giulia Spider fortunatamente fu mantenuta quasi identica alla Giulietta, con qualche piccola modifica come la presa d'aria sul cofano, le luci posteriori più grandi, e soprattutto il motore da 1600 cm³ e circa 92 cavalli. Mentre la Giulietta Spider fu costruita in 14,300 esemplari, le Giulia Spider furono solo 9,250.

Queste vetture furono tra le protagoniste assolute del 'boom economico' italiano degli anni '60, e comparvero in moltissimi film, alla guida dei divi dell'epoca. Ebbero anche un buon risultato all'estero, soprattutto in America, dove avrebbero posto le basi

dropping down a segment, it did not intend to forgo the technical, mechanical and brilliant driving characteristics that had made it a point of reference in the motoring world. The four door saloon was soon joined by a Coupé and a Spider, designed by two great Maestros at the peak of their creativity: Nuccio Bertone and Battista 'Pinin' Farina respectively. The Giulietta, even more than its high-ranking ancestors, was the basis of the success of the Alfa Romeo Brand we see today.

The Giulia was the logical evolution of the Giulietta: more modern, faster, and also easier to build. Whilst the saloon was revolutionized, with a very aerodynamic line, the Giulia Spider was luckily kept almost identical to the Giulietta, with small modifications such as the air inlet on the bonnet, the bigger rear lights and, above all, the 1600 CC engine and approximately 92 horsepower.

Whilst 14,300 examples of the Giulietta Spider were built, there were only 9,250 Giulia Spiders.

These vehicles were among the absolute protagonists of the Italian 'economic boom' of the 1960s, and appeared in many movies driven by the film stars of the time. They enjoyed good results abroad, especially in the United States, where they laid the foundations for the success that was subsequently embodied by the next model, the Duetto.





di quel successo che fu poi incarnato dal modello successivo, il Duetto. Con la Giulietta e la Giulia Spider nasceva il segmento delle spider sportive di cilindrata media che ancora oggi sopravvive. Questa vettura fu immatricolata a Como il 26/7/63, e poi in seguito, il 1/9/66, fu venduta in provincia di Milano, ottenendo quindi la targa che porta ancora oggi.

È in ottime condizioni e rappresenta una buona opportunità per chi volesse aggiudicarsi una vettura iconica, molto divertente da guidare, supportata da Club, specialisti e ricambisti, e molto ricercata dai collezionisti di tutto il mondo.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

With the Giulietta and the Giulia Spider the segment of sporty Spiders with medium displacement was born that still survives today.

This vehicle was registered in Como on 26/7/63, and then later, on 1/9/66, it was sold in the province of Milano when it obtained the registration plate it still carries today.

It is in excellent condition and represents a good opportunity for anyone who would like to obtain an iconic vehicle that is great fun to drive, supported by Clubs, specialists and spare parts dealers, and highly sought-after by collectors all over the world.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.

39

PONTIAC FIREBIRD TRANS-AM KITT REPLICA (1982)

TELAIO/CHASSIS N° IG2AV8773CL547310

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI A V/V8** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **5000 CM³**
POTENZA/POWER: **190 HP** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPE' "T-ROOF"**

€ 100.000/150.000 - \$ 120.000/180.000 - £ 90.000/135.000

La prima versione della Firebird nacque nel 1967. Trans-Am da cui deriva l'appellativo, è una gara di velocità creata dalla Pirelli alla quale partecipavano tutti i principali marchi di vetture sportive americane guidate dai più grandi nomi dello sport motoristico.

Il Campionato Trans-Am odierno, pur rispettando le proprie origini, è composto da quattro categorie alle quali partecipano vetture con notevoli differenze meccaniche fra loro.

La seconda generazione della Firebird, costruita dal 1970 al 1981, subì un profondo restyling incrementando le potenze e intervenendo pesantemente sull'aerodinamica. La terza generazione, a cui appartiene la vettura che presentiamo, adottò le stesse migliorie della Chevrolet Camaro della quale già utilizzava la meccanica ed altri particolari di finiture e carrozzeria. (entrambi i marchi erano infatti di proprietà della General Motors).

La vettura adotta un propulsore da 8 cilindri a V di 5 Litri con trasmissione automatica a 3 rapporti ed una potenza di 190 HP.

Questo esemplare è stato completamente restaurato e modificato come replica della famosa K.I.T.T. negli anni 2013/2014, appositamente per partecipare alla "Las Vegas Cars Stars 2014" come special guest. Spedita dall'Italia con un container speciale e sbarcata a New York ha attraversato tutti gli Stati Uniti per dare inizio a questa manifestazione con un successo strepitoso.

The first version of the Firebird was born in 1967. Trans-Am, from which the name derives, is a speed race devised by Pirelli in which all the main American sports vehicle brands participated driven by the biggest names in motoring sport.

Today the Trans-Am Championship, whilst respecting its origins, consists of four categories in which vehicles with considerable mechanical differences between them take part.

The second generation Firebird, built from 1970 to 1981, underwent extensive restyling, increasing the power and heavily intervening on the aerodynamics. The third generation, to which the vehicle we are presenting belongs, adopted the same improvements as the Chevrolet Camaro of which it already used the mechanics and other details regarding the finishes and bodywork (both brands were owned by General Motors).

The vehicle adopts a 5 litre V8 cylinder engine with 3 speed automatic transmission and power of 190 HP.

This example was completely restored and modified to be a replica of the famous K.I.T.T. in 2013/2014 purposely to take part as a special guest in "Las Vegas Cars Stars 2014". Sent over from Italy in a special container it arrived in New York and crossed the whole of the United States in order to launch the event with astounding success. In Italy it took part in an event in Monza called "Acceleration" on





In Italia ha partecipato a Monza all'evento "Acceleration", su richiesta dell'attore David Hasselhoff, protagonista della serie "Supercar". L'anno successivo ha partecipato ad un'altra importantissima manifestazione in Francia, la "Reencontre European Cars stars" dove è stata ammirata e autografata da Michael Scheffe, il progettista originale, come pure dall'attore, produttore e personaggio televisivo David Hasselhoff.

Sembra che sia in preparazione una nuova serie di questi telefilm, il che rinnoverebbe l'interesse su questa vettura ed evidentemente il suo valore.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo e di sostituire i fluidi, i filtri e particolari deperibili.

the express request of actor David Hasselhoff, star of the "Supercar" series. The following year it participated in another very important event in France called "Reencontre European Cars stars" where it was admired and autographed by "Michael Scheffe", the original designer, as well as the actor, producer and TV personality David Hasselhoff.

It appears that a new series of these TV films is in preparation which would renew interest in this vehicle and, evidently, its value.

The vehicle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over and to replace the fluids, filters and perishable elements.



40

AERMACCHI CIGNO 125N (1953)

TELAIO/CHASSIS N° 125.05297



MOTORE/ENGINE: **MONOCILINDRICO DUE TEMPI/TWO-STROKE SINGLE CYLINDER**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **123 CM³** POTENZA/POWER: **5,5 CV**

€ 1.500/2.500 - \$ 1.800/3.000 - £ 1.350/2.250

L'Aermacchi era un'azienda dalla lunga tradizione, essendo stata fondata (come "Fratelli Macchi") a Varese nel XIX Secolo ed avendo prodotto carrozze, ruote, materiale rotabile, carrozzerie, motociclette e aeroplani. Avessero avuto anche un cantiere nautico, i fratelli Macchi avrebbero potuto coprire ogni mezzo meccanico! Nel dopoguerra, con il Cigno, l'Aermacchi cercò di ricavarci una quota del crescente mercato degli scooter, offrendo ad una clientela attenta un mezzo più sofisticato. Tanto per cominciare, decise di dotarlo di ruote alte, per evitare tutti i problemi noti agli scooteristi. Ciò nondimeno, la struttura telaio-carrozzeria

Aermacchi was a company with a long tradition. Established (as "Fratelli Macchi") in Varese in the XIX century, it had produced coaches, wheels, rolling stock, bodywork, motorcycles and aeroplanes. If they had had a shipyard the Macchi brothers would have been able to cover every type of mechanical vehicle!

With the Cigno, Aermacchi attempted to reserve itself a share of the growing postwar scooter market, offering an attentive clientele a more sophisticated vehicle. As a start they decided to give it high wheels in order to avoid all the problems scooter riders know so well. Nevertheless the pressed sheet metal chassis-bodywork structure

in lamiera stampata era tipica degli scooter. La meccanica era ricercata, col monocilindrico orizzontale oscillante col retrotreno ed il cambio a tre marce, e l'avantreno a braccio oscillante.

Proprio questo particolare testimonia la grande esperienza della Aermacchi nel campo aeronautico: esso infatti derivava concettualmente dai bracci dei carrelli degli aeroplani.

Il principale progettista del Cigno fu nientemeno che l'Ing. Lino Tonti, uno dei massimi tecnici motociclistici italiani del dopoguerra.

Il Cigno qui presentato appartiene all'ultimo anno della produzione ed è stato recentemente completamente restaurato. Il motore è stato rifatto a zero come pure la carrozzeria. Dotato di regolari documenti di circolazione, esso rappresenta un interessante aggiunta ad ogni collezione di motoleggere o di scooter italiani.

Il motociclo è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporlo a un controllo prima della guida.

was typical of scooters. The mechanics were sophisticated, with the horizontal single cylinder oscillating with the rear suspension, the three speed gearbox and front suspension with oscillating arm.

This particular detail testifies to Aermacchi's great experience in the field of aeronautics: in fact this was conceptually derived from the arms on the undercarriage of an aeroplane.

The main designer of the Cigno was no other than Lino Tonti, one of the top Italian motorcycle engineers of the post-war period.

The Cigno presented here came from the last year of production and has been completely restored. The engine has been rebuilt from scratch as has the bodywork. Supplied with all the standard driving documents, it represents an interesting addition to any collection of Italian lightweight motorcycles or scooters.

The motorcycle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.



41

GILERA VL 500 SEI GIORNI (1934) *GILERA VL 500 SIX DAYS (1934)*

TELAIO/CHASSIS N° 5701

MOTORE/ENGINE: **MONOCILINDRICO/SINGLE CYLINDER**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **498,76 CM³** POTENZA/POWER: **13,5 CV**

€ 15.000/20.000 - \$ 18.000/24.000 - £ 13.500/18.000

Fondata a cavallo della prima guerra mondiale, la Gilera divenne presto una delle stelle del firmamento motociclistico italiano.

La 500VL era una motocicletta di alta qualità, caratterizzata dal motore monocilindrico verticale a valvole laterali. La sua affidabilità era tale che la VL veniva utilizzata nelle gare di regolarità – una specialità che avrebbe dato alla Gilera grandi soddisfazioni fino agli anni '70.

Gilera, the establishment of which straddled the First World War, soon became one of the stars in the Italian motorcycling firmament.

The 500VL was a high quality motorcycle, characterized by a vertical single cylinder engine with side valves. It was so reliable that the VL was used in regularity rallies – a speciality that offered Gilera a lot of satisfaction until the 1970s.

In particular, in 1930 Gilera came second in the Grenoble Six Day Race



In particolare nel 1930 Gilera ottenne il secondo posto alla Sei Giorni di Grenoble, e per questo fu deciso di mettere in commercio una versione 'replica' della VL. Da notare anche che la 500VL formò la base su cui venne sviluppata una delle Gilera classiche di maggior successo: la immortale Saturno.

La motocicletta offerta oggi è proprio una di queste "VL Sei Giorni" ed è stata prodotta nel 1934. Probabilmente in origine era dotata di sidecar, dato che una annotazione del 1952 sul libretto dice che può circolare anche a solo...

E' stata completamente restaurata recentemente e si presenta in eccellenti condizioni.

Il motociclo è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporlo a un controllo prima della guida.

and, for this reason, it was decided to place a 'replica' version of the VL on the market.

It is also worth noting that the VL was the start point for the development of one of Gilera's masterpieces: the immortal "Saturno". The motorcycle offered here today is exactly one of these and was produced in 1934, and it probably originally had a sidecar, given that a note made in 1952 on the registration document states that it can also be ridden solo...

It has recently been completely restored and is in excellent condition.

The motorcycle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.



42

HARLEY DAVIDSON WLA (1942)

TELAIO/CHASSIS N° 42WLA288801

MOTORE/ENGINE: **2 CILINDRI A V DI 45° FLATHEAD/V TWIN 45° "FLATHEAD"**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **740 CM³** POTENZA/POWER: **23 CV**

€ 15.000/20.000 - \$ 18.000/24.000 - £ 13.500/18.000



In preparazione dell'entrata in guerra delle Forze Armate americane, la Harley-Davidson si dette da fare per contrastare la forte concorrenza della Indian, mettendo a punto un modello specifico, basato sul modello WL, che a sua volta derivava dal modello D della metà degli anni '30, il primo a montare il motore *Flathead* a valvole laterali. La moto fu riprogettata in funzione delle richieste dell'Esercito ed anche la sua denominazione divenne appunto WLA, dove la A stava per *Army*.

William Harley si concentrò molto sulla realizzazione di una moto che avesse tutte le caratteristiche di maneggevolezza (riduzione e distribuzione dei pesi), affidabilità, versatilità e bassi consumi talvolta come nel nostro caso, a discapito della potenza.

Il motore bicilindrico di 45° a valvole laterali sviluppava una potenza di 23 Cv mentre il telaio tubolare alloggiava il motore sotto il quale era fissata una piastra per meglio affrontare gli ostacoli; la velocità massima superava i 100 Km/h.

Il successo commerciale fu indubbio dato che queste moto furono adottate anche dai governi sovietico e canadese.

La tipicità di questo modello era la struttura della frizione con congegno a pedale con doppia leva sul lato sinistro: in avanti si attivava la frizione e pertanto si poteva cambiare marcia, indietro si ripristinava la trazione. Anche se il meccanismo sembrerebbe complesso, possiamo garantire che per un rider curioso, la guida è molto piacevole.

Il mezzo qui raffigurato è stato oggetto di riconversione civile nel dopoguerra e di restauro negli anni '80, successivamente tenuto in custodia dall'attuale proprietario fino ad oggi che lo propone con caratteristiche "beat" tipiche di quegli anni.

As the US Army was getting ready for WW2, Harley Davidson was very active in order to fight the competition of Indian Motorcycles. HD was working on a specific model, based on the WL model, itself derived from the D model of the mid-1930s, and the first to feature the 'Flathead' engine. The new motorcycle's design was based on the Army's requests, and its definition was to be "WLA", where the A was for Army.

William Harley worked hard to create a motorcycle with good manoeuvrability (thanks to a reduction and careful distribution of the masses), reliability, versatility and low fuel consumption, even if these goals meant a lower power.

The 45° twin with side valves had a power of 23 HP and was mounted in a tubular frame with lower engine protections to better cope with offroad riding; the speed was over 60 mph.

The WLA was a commercial success, a lot was also used by the Canadian and Russian Armies.

A specific feature of this model was the pedal clutch on the left side, which had a double pedal: pressing the front part drive was disconnected, pressing the rear it was resumed.

As many WLAs, the motorcycle we are offering today has been left by the Army and sold to a private rider, it has been then restored in the 1980s and lovingly kept and used sparingly by the seller.

The motorcycle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.



43

INNOCENTI LAMBRETTA 150 LD (1957)

TELAIO/CHASSIS N° LD 292938

MOTORE/ENGINE: **MONOCILINDRICO DUE TEMPI/TWO-STROKE SINGLE**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **149 CM³** POTENZA/POWER: **6 CV**

€ 4.000/6.000 - \$ 4.800/7.200 - £ 3.600/5.400



Ferdinando Innocenti fondò, prima della guerra, una fiorente industria metalmeccanica che fabbricava tubi e giunti per costruire strutture e ponteggi. Tale fu il successo, che ancora oggi si chiamano "Tubi Innocenti". Nel primo dopoguerra vide l'opportunità per un mezzo di trasporto economico e diede vita alla Lambretta, così chiamata per via del fatto che la sede della sua industria era a Lambrate, nella periferia est di Milano.

Before WW2, Ferdinando Innocenti founded a successful engineering company making steel pipes and joints still used today for scaffolding, and named "Tubi Innocenti".

Just after the war he saw the potential for an economic means of transport and created the Lambretta, so called because its factory was in the east suburb of Milan, Lambrate.

Innocenti though was born in Pescia, a small town in Tuscany not far

Ma Innocenti era nativo di Pescia, il che ci fa pensare, dato che la grande antagonista della Lambretta prese vita nella non lontana Pontedera...

La Lambretta aveva un telaio tubolare, a cui era fissata la carrozzeria, ed un motore monocilindrico a due tempi.

Lo scooter che qui presentiamo fa parte della serie finale del modello 150 LD. Con il 1957, la Lambretta, che fino ad allora era stata sempre e solo grigia, fu arricchita da una verniciatura bicolore, con i cofani, il frontale e la carenatura del manubrio che potevano essere verniciati in Azzurro, Verde Smeraldo, Blu Inghilterra o Rosso Amaranto, come quella che oggi presentiamo in asta. Questa Lambretta è stata di recente completamente restaurata: è quindi in perfetto stato e presenta ancora la sua targa e i documenti originali.

Si tratta di un esemplare di grande qualità del classico scooter italiano degli anni '50, peraltro dotato di buone prestazioni vista la cilindrata relativamente elevata, e rappresenta una perfetta aggiunta ad una collezione di belle automobili italiane di quel periodo.

Il motociclo è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporlo a un controllo prima della guida.

from Pontedera, where the Lambretta's rival Vespa was produced by Piaggio.

Lambretta had a tubular frame, to which the body panels were fixed, and the engine was a small single cylinder two stroker.

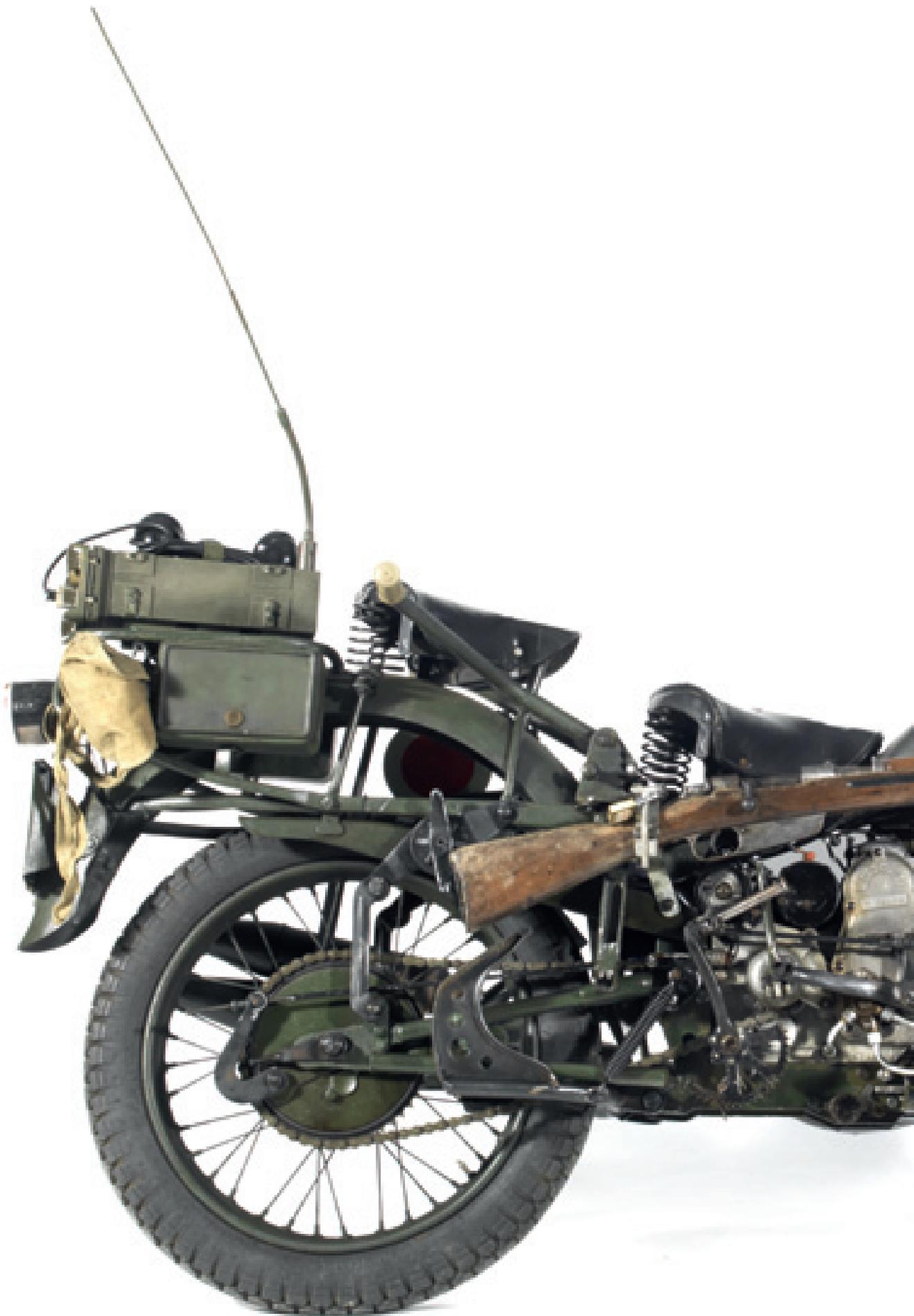
The scooter we are proposing today comes from the final series of the 150 LD model.

In 1957, the Lambretta, which up to then was always grey, was enriched with a two-tone finish: the two rear lids, the front and the handlebar nacelle could be painted in Light Blue, Emerald Green, English Blue or Deep Red, like the one we are selling today. It has recently been completely restored: it is therefore in perfect condition and still has its original number plate and paperwork.

It is a very high quality example of a classic Italian scooter from the 1950s, with relatively good performance due to its displacement. It would be a perfect addition to any collection of 1950s Italian automobiles!

The scooter is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.





44

MOTO GUZZI SUPER ALCE 500 (1951)

TELAIO/CHASSIS N° 29451

MOTORE/ENGINE: **MONOCILINDRICO/HORIZONTAL SINGLE CYLINDER**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **498,4 CM³** POTENZA/POWER: **18,5 CV**

€ 7.000/10.000 - \$ 8.400/12.000 - £ 6.300/9.000



La Moto Guzzi, una delle protagoniste assolute del successo mondiale della moto italiana, fu fondata nel 1921 da Carlo Guzzi e Giorgio Parodi.

Negli anni '30 mise a punto una serie di motociclette spinte da un motore da mezzo litro molto particolare dotato di un solo cilindro orizzontale. Sviluppato in varie versioni questo motore fu usato su moto da turismo, da corsa, da lavoro, motocarri e motocarrozzette e naturalmente, visti i tempi, moto militari.

La Superalce era una versione aggiornata postbellica della motocicletta militare Alce utilizzata anche nella seconda guerra mondiale. La Superalce venne invece prodotta per le Forze Armate italiane, dal 1948 al 1958. La motocicletta qui presentata fu prodotta nel 1951 e ceduta dalle FFAA per essere immatricolata privatamente nel 1969. Si trattava di una versione specifica del Falcone e come quello aveva il classico motore monocilindrico orizzontale con valvole in testa, molle esposte e anticipo manuale.

E' stata completamente restaurata recentemente nella sua versione originale 'Esercito' e dotata di una serie di accessori che la rendono ancor più vicina a come si presentava sotto le armi. E' dotata di certificato d'origine della Moto Guzzi che attesta la sua identità, e si presenta in eccellenti condizioni.

Il motociclo è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporlo a un controllo prima della guida.

Moto Guzzi, one of the absolute protagonists of the global success of Italian motorcycling, was established in 1921 by Carlo Guzzi and Giorgio Parodi.

In the 1930s they developed a series of motorcycles powered by a very special half litre engine with just one horizontal cylinder. Developed in various versions this engine was used on touring, racing, working motorcycles, three-wheelers and sidecars and naturally, given the times, military motorcycles.

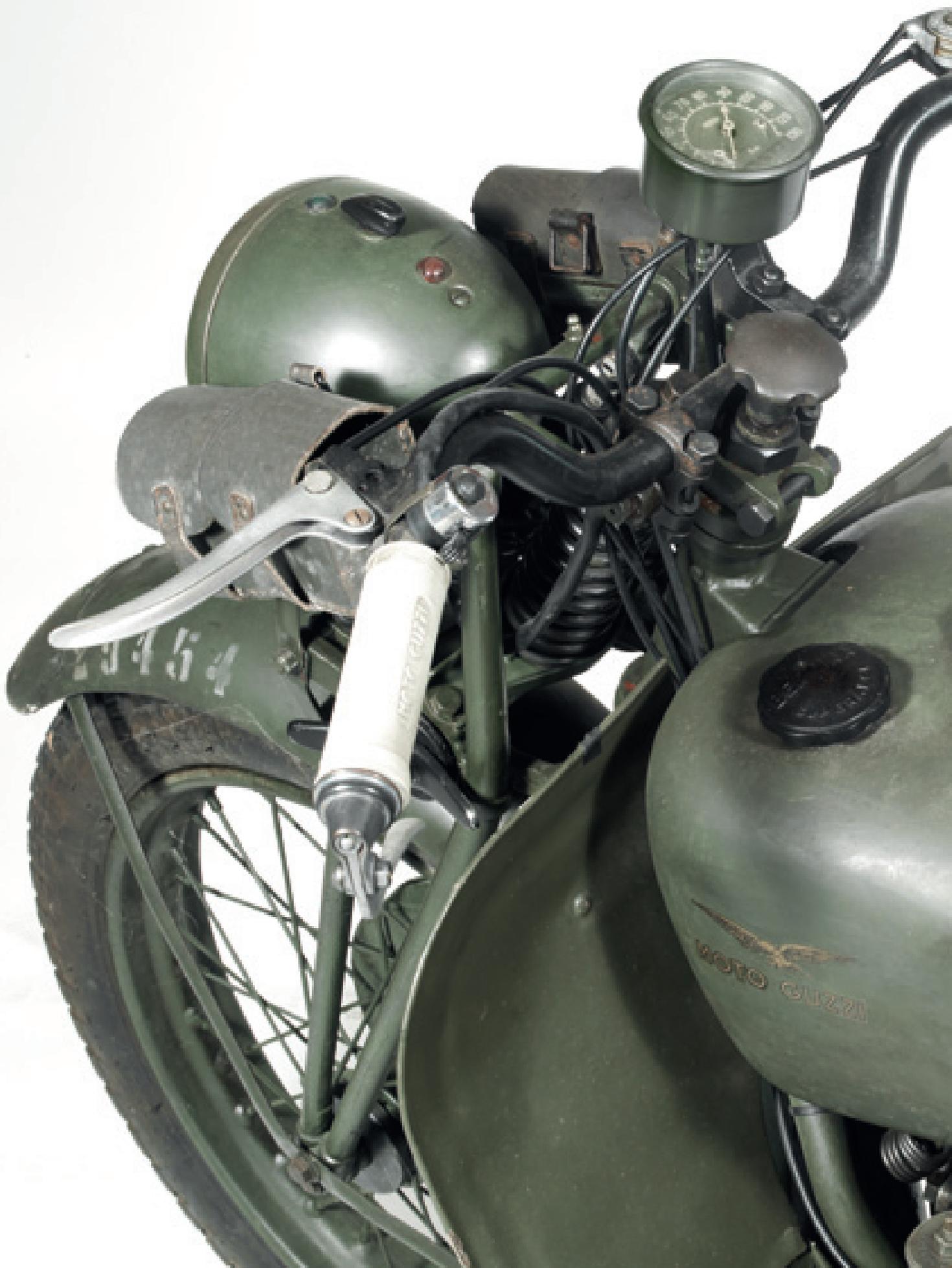
The motorcycle had established itself as a light and versatile vehicle that was very useful in wartime because it permitted fast movement and was difficult to intercept.

The Superalce was an updated post-war version of the Alce military motorcycle used in the Second World War. The Superalce instead was produced for the Italian Armed Forces from 1948 to 1958. The motorcycle presented here was made in 1951, and in 1969 it was sold by the Armed Forces in order to be registered privately. It was a specific version of the Falcone and as such had the classic horizontal single cylinder engine with overhead valves, exposed valve springs and manual advance.

It has recently been completely restored in its original 'Army' version and provided with a series of accessories that bring it even closer to the way it appeared in the armed forces. It has a certificate of origin from Moto Guzzi attesting to its identity, and is in excellent condition.

The motorcycle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.





45

HARLEY DAVIDSON FXEF SUPER GLIDE "FAT BOB" 1985

TELAIO/CHASSIS N° 1HD1BBL13FY017091

MOTORE/ENGINE: **BICILINDRICO A V DI 45°/V TWIN 45°**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1340 CM³** POTENZA/POWER: **46 KW A 5800 G.M.**

€ 7.000/10.000 - \$ 8.400/12.000 - £ 6.300/9.000

La Super Glide nasce nel lontano 1971 come prima moto da personalizzare: il che poi è diventata la principale caratteristica di questo marchio: oggi la maggior parte delle Harley sono ordinate dai clienti con particolari diversi l'una dall'altra rendendo la moto più artigiana e nel contempo più preziosa.

Monta un motore 1340 cc. Evoluzione che sostituisce il precedente shovelhead, con alberi a camme azionati da una catena e trasmissione secondarie a cinghia.

Anche l'adozione del motore Evo "Screamin' Eagle" sarà una esclusiva soltanto di questo modello per il solo anno 1985, l'anno successivo sarà sostituita dal modello SXR con telaio in lega leggera ed un aspetto più moderno sempre nel rispetto dello stile Harley.

Questo esemplare mantiene il serbatoio Fat Bob ma con un alloggiamento centrale per il contachilometri. Nonostante il modello molto popolare questa versione FXEF è stata costruita in un numero di esemplari limitato, è una moto adatta sia ad un collezionista per qualcuno che vuole entrare nel mondo Harley Davidson facendo un investimento minimo e con l'opportunità che si possa rivalutare nel tempo. La moto ha percorso 18.497 miglia, pari a poco meno di 30,000 km.

Il motociclo è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporlo a un controllo prima della guida.

The first Super Glide came out in 1971 as the first HD model specifically designed to be customized: today most Harley Davidsons are unique, and precious rather than series-produced.

The motorcycle on offer has an Evolution 1340 motor which superseded the previous "Shovelhead", with chain driven distribution and belt secondary transmission. It still has a FatBob tank, but with the central mounted speedometer. It only has 18,497 miles on the odometer.

Only for 1985 this model had the Evo "Screamin' Eagle" engine, as later on it was to be superseded by the SXR with light alloy frame and a more modern look.

The FXEF has been built in a very limited volume, which makes it very interesting for the seasoned collector and also for someone who wants to enter the magic HD world with a low investment and a high potential.

The motorcycle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.



46

HARLEY DAVIDSON FATBOY (1990)

TELAIO/CHASSIS N° 1HD1BML13LY018281

MOTORE/ENGINE: **BICILINDRICO A V DI 45°/V TWIN 45°**
CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1340 CM³** POTENZA/POWER: **56 CV**

€ 14.000/16.000 - \$ 16.800/19.200 - £ 12.600/14.400

NOTE: Esempari costruiti 4400, Ideata da Willie G. Davidson and Louie Netz, Cambio a 5 marce

NOTE: 4400 units built, created by Willie G. Davidson and Louie Netz, 5 speed gearbox

Questa tipo di moto apparve sul mercato nel 1990, dopo essere stata sperimentata nel biennio precedente, durante le manifestazioni di Daytona Beach. Era una moto che appena uscita era già destinata ad avere un grande successo, lo si capiva dall'accuratezza che i tecnici le avevano dedicato.

This model was launched in 1990, after having been tested in the two previous years. Even before being launched it was developing a great attention, thanks to its novelty and no-expense-spared design.

Quality, power, comfort and exclusiveness: the Fatboy was a mechanical triumph built in a fascinating motorcycle, set out by its disc light



Ricercatezza, qualità, potenza, comfort e opulenza, un trionfo di meccanica in una mastodontica due ruote che affascinava anche lo spettatore meno preparato e come se non bastasse, per sottolineare tutto ciò, montava gli avveniristici cerchi lenticolari in lega leggera, che richiamavano gli stessi usati sui Boeing B-29s.

Basata su un telaio Softail di derivazione 1984 alleggerito e irrobustito con la classica ingegneria dell'ammortizzatore nascosto, è un modello senza tempo con una tradizionale classicità e al contempo con una modernità volutamente esibita, per conquistarsi una ricca fascia di mercato; infatti al tempo il costo era superiore a 20,000\$. Questo esemplare è alimentato come da tradizione a carburatori ed esprime un sound unico e inconfondibile al quale il vero amante di una Harley non può resistere.

La moto è iscritta ASI in virtù del suo perfetto stato di conservazione, grazie anche al ridotto numero di chilometri percorsi (quasi 17mila km).

Il nostro esemplare è un "teste gialle", costruito in 4400 esemplari. Questo ambitissimo modello, con qualche modifica, sarebbe rimasto sul mercato per oltre 20 anni.

Il motociclo è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporlo a un controllo prima della guida.

alloy wheels, whose design was based on those of the Boeing B-29.

Its carburetted engine had a typical and unmistakable sound which is irresistible to a real Harley Davidson aficionado.

It was based on a 1984 Softail frame, which had been made lighter and stiffer and had the 'hidden shock' rear suspension: it is a timeless model with a unique blend of Classic and Modern. All this did not come cheap: \$ 20,000 at the time!

This motorcycle is recorded in the Automotoclub Storico Italiano register thanks to its incredible conservation and low mileage – little more than 10,000!

Only 4400 units of this 'Yellow Head' version have been built, which make this 1990 Fat Boy a very sought after motorcycle.

The motorcycle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.



HARLEY DAVIDSON FLT TOUR GLIDE (1980) "KING OF THE HIGHWAY"

TELAIO/CHASSIS N° 5G0077J0

MOTORE/ENGINE: **BICILINDRICO A V DI 45°/V TWIN 45°**
 CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1340 CM³** POTENZA/POWER: **70 CV A 5800 G.M.**

€ 10.000/15.000 - \$ 12.000/18.000 - £ 9.000/13.500

NOTE: motore Shovelhead da 1340, cambio 5 marce e motore su silent block. Doppio freno a disco anteriore e posteriore praticamente il top di gamma per l'Harley Havidson per quegli anni.

NOTE: Shovelhead 1340 engine with silent blocks, 5 speed gearbox. Twin front and single rear disc brakes.

Questa fu la prima Harley Davidson con cambio a 5 marce e motore montato su silent block, il che rende la moto molto più confortevole e meno dura nella guida grazie alla notevole diminuzione delle vibrazioni. Di fatto fu costruita per le grandi crociere sulle interstatale americane e usata al tempo anche dalla *Highway Patrol*. Questo esemplare è il numero 77 di produzione e fu acquistata dall'attuale proprietario da un reduce del Vietnam. Il motore deriva dal precedente Shovelhead di 1200 cc aumentato di cubatura a 1340 cc, e a differenza delle precedenti che ancora usavano il tamburo, come grande innovazione monta doppio freno a disco anteriore e freno a disco posteriore.

La distribuzione a catena è stata completamente coperta da carter per renderla ancor più affidabile e ridurre la rumorosità. Questa moto per ridurre le temperature di esercizio è equipaggiata con un radiatore dell'olio supplementare che nelle lunghe percorrenze rende il lubrificante molto più efficiente.

Un'altra caratteristica fondamentale e inusuale per una Harley Davidson di quel periodo sono i cerchi in lega leggera che ne aumentano la maneggevolezza e la stabilità. In quasi 40 anni di esercizio ha percorso soltanto 16mila miglia.

This model was the first Harley Davidson with a five speed gearbox and the engine mounted on silentblocks: this makes for a more comfortable ride thanks to the reduced vibration.

The Tour Glide was designed for the long rides on the American Interstates and it was also used by the Highway Patrol.

This unit is the 77th built and was bought by the current owner from a Viet Nam Veteran. The engine is an evolution of the previous 1200 Shovelhead, grown to 1340, while there were also big differences in the braking department with the first all-disc system.

The distribution chain has been completely covered to make it more reliable, cleaner and quieter. To control the temperatures, this bike received an oil cooler, which keeps the lubricant in the best working conditions.

Another unusual feature were the alloy wheels, which enhanced the manouvability.

This motorcycle has only been ridden for sixteen thousand miles in almost forty years. It is in excellent condition, and a Harley Davidson



Questa motocicletta si presenta in condizioni e stato d'uso eccellente: un appassionato di Harley non può farsi mancare un'occasione del genere in quanto acquistandola porta a casa un pezzo appena uscito di rodaggio ovvero come nuova e una storia ed un vissuto tecnologico che 40 anni fa ha dato inizio alle nuove generazioni Harley, ed al rinnovato successo mondiale del Marchio.

Il motociclo è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporlo a un controllo prima della guida.

enthusiast cannot miss this opportunity of purchasing an important motorcycle, which has kick-started the recent HD worldwide success, and comes with a very low mileage.

The motorcycle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.



48

HONDA CB 500 FOUR (1976)

TELAIO/CHASSIS N° CB500-2086297

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER** CILINDRATA/DISPLACEMENT: **498,5 CM³**
POTENZA/POWER: **50 CV A 9000 G.M.** TELAIO: **DOPPIA CULLA/DOUBLE CRADLE TUBULAR**

€ 5.000/7.000 - \$ 6.000/8.400 - £ 4.500/6.300

La moto immatricolata in Italia nel 1976 ha percorso 22mila chilometri ed era di proprietà di un anziano signore che negli ultimi 20 anni aveva percorso meno di 1000 chilometri. Questa Honda 500 CB Four Mk3 è stata la moto più equilibrata mai concepita dalla Honda fino a quel momento: la potenza, la frenata, il telaio,

This seminal motorcycle was registered in Italy in 1976 and has done only 22,000 kms. It was owned by an elderly gentleman, who has ridden her just about 1,000 kms in the last 20 years.

The Honda 500 CB Four Mk3 was one of the better balanced motorbikes ever produced by Honda until the late '70s: all its details demon-



le prestazioni, le rifiniture, persino le colorazioni avevano indotto la casa costruttrice a non badare a spese, per esempio ciascuno scarico indipendente e le marmitte ad altissimo rendimento anche se nei primi modelli un po' meno silenziate.

Montava un motore a 4 cilindri e 4 carburatori con doppio albero a camme in testa con frizione in bagno d'olio, cambio sempre in presa a 5 marce, trasmissione a catena, avviamento elettrico ed a pedale, sospensioni idrauliche anteriori con forcella telescopica e posteriori con ammortizzatori idraulici con braccio oscillante; freno anteriore a disco e posteriore a tamburo che rendeva l'equilibrio ciclistico quasi perfetto.

Molti degli utenti preferivano questo modello al più potente 750cc ritenuto esagerato rispetto al resto della moto. Lo testimonia il fatto del successo registrato da questo modello. Un grande esempio di moto conservata da un appassionato per il quale era diventata quasi un mito dati gli episodi positivi che questa gli aveva fatto vivere.

Il motociclo è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporlo a un controllo prima della guida.

strated the care the Honda designers had put in its creation, with little concern for the cost of the project.

Its heart was a four cylinder DOHC motor with four carbs, oil bath clutch and five speed gearbox, chain drive, electric and pedal start, hydraulic front suspension with telescopic forks, and hydraulic shocks at the back. The braking system had one front disc and rear drum and was very well balanced.

Many a rider preferred the 500 to the more powerful 750, as it was judged to be too powerful for the rest of the bike. This, and its obvious price advantage, made the 500 Four a very successful model, and it still is a very enjoyable ride today.

The motorcycle is in excellent mechanical condition but, for safety reasons, we advise the purchaser to have it checked over before driving.



SEDI E DIPARTIMENTI FIRENZE

ARCHEOLOGIA CLASSICA ED EGIZIA

CAPO DIPARTIMENTO

Neri Mannelli

neri.mannelli@pandolfini.it



ARGENTI ITALIANI ED ESTERI

JUNIOR EXPERT

Chiara Sabbadini Sodi

argenti@pandolfini.it



ARTI DECORATIVE DEL SECOLO XX E DESIGN

CAPO DIPARTIMENTO

Alberto Vianello

alberto.vianello@pandolfini.it

ASSISTENTE

Chiara Sabbadini Sodi

artidecorative@pandolfini.it



DIPINTI, DISEGNI E SCULTURE DEL SECOLO XIX

CAPO DIPARTIMENTO

Lucia Montigiani

lucia.montigiani@pandolfini.it

ASSISTENTE

Raffaella Calamini

dipinti800@pandolfini.it



DIPINTI E SCULTURE ANTICHE

ESPERTO

Jacopo Boni

jacopo.boni@pandolfini.it



MOBILI E OGGETTI D'ARTE, PORCELLANE E MAIOLICHE

CAPO DIPARTIMENTO

Alberto Vianello

alberto.vianello@pandolfini.it

ASSISTENTE

Margherita Pini

arredi@pandolfini.it



GIOIELLI

GEMMOLOGA

Maria Vittoria Bignardi

gioielli@pandolfini.it



OROLOGI DA POLSO E DA TASCA

CAPO DIPARTIMENTO

Pietro De Bernardi

orologi@pandolfini.it

CONSULENTE

Mario Acciughi



VINI PREGIATI E DA COLLEZIONE

CAPO DIPARTIMENTO

Francesco Tanzi

francesco.tanzi@pandolfini.it

ASSISTENTE

Carolina Orlandini

vini@pandolfini.it



AUTO CLASSICHE

ESPERTO

Claude Benassai

automobiliana@pandolfini.it



MILANO

ARGENTI ITALIANI ED ESTERI

CAPO DIPARTIMENTO
Roberto Dabbene
roberto.dabbene@pandolfini.it



LIBRI, MANOSCRITTI E AUTOGRAFI

CAPO DIPARTIMENTO
Chiara Nicolini
chiara.nicolini@pandolfini.it



ARTE DELL'ESTREMO ORIENTE

CAPO DIPARTIMENTO
Thomas Zecchini
thomas.zecchini@pandolfini.it



ASSISTENTE
Dan Paola Ye
arteorientale@pandolfini.it

MOBILI E OGGETTI D'ARTE

RESPONSABILE ESECUTIVO
Tomaso Piva
tomaso.piva@pandolfini.it



PORCELLANE E MAIOLICHE

ESPERTO
Giulia Anversa
milano@pandolfini.it



ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

RESPONSABILE ESECUTIVO
Glaucio Cavaciuti
glaucio.cavaciuti@pandolfini.it



ASSISTENTE
Carolina Orlandini
artecontemporanea@pandolfini.it

MONETE E MEDAGLIE

CAPO DIPARTIMENTO
Alessio Montagano
alessio.montagano@pandolfini.it



ASSISTENTE
Margherita Pini
numismatica@pandolfini.it

AUTO CLASSICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Marco Makaus
marco.makaus@pandolfini.it



ROMA

DIPINTI E SCULTURE ANTICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Ludovica Trezzani
ludovica.trezzani@pandolfini.it



ASSISTENTI
Silvia Così

Lorenzo Pandolfini
dipintiantichi@pandolfini.it

Volete guardare e/o partecipare alle nostre aste da qualsiasi parte del mondo vi troviate? È semplice e veloce:

1.

Per partecipare, registratevi nella sezione

PANDOLFINI LIVE

del nostro sito internet www.pandolfini.it. Compilate il modulo con i vostri dati ed i documenti richiesti.

2.

Riceverete una mail che vi confermerà la vostra registrazione per poter partecipare alle nostre aste live.

3.

Il giorno dell'asta, un'ora prima dell'inizio della sessione, come cliente già registrato, riceverete una mail che informa dell'orario di inizio.

4.

Per partecipare ed offrire alle aste LIVE cliccate sul bottone

ENTRA IN SALA

e seguite le indicazioni di offerta.

5.

Per vedere una nostra asta dal vivo come ospite registratevi in

MY PANDOLFINI e cliccate sul link

ENTRA IN SALA

Per informazioni ed assistenza si prega di contattare il nostro ufficio al +39 055 23 408 88 oppure: info@pandolfini.it

Would you like to watch and/or participate at our auctions wherever in the world you may be? It is quick and easy:

1.

To participate, sign up in the

PANDOLFINI LIVE

section of our website www.pandolfini.it. Fill out the form with your personal data and the documents required.

2.

You will receive an e-mail of confirmation that will allow you to participate at our auctions.

3.

On the day of the auction, an hour before the beginning of the session, customers who have already signed up will receive an e-mail that will confirm the starting time.

4.

In order to participate and bid at our auctions click on the button

ENTER THE ROOM

and follow the instructions to offer.

5.

To watch our auctions in real time as a guest sign up in **MY PANDOLFINI** *and click on the button*

ENTER THE ROOM

For any further information or assistance please contact our offices at +39 055 2340888 or via e-mail: info@pandolfini.it.

CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

1. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. è incaricata a vendere gli oggetti affidati in nome e per conto dei mandanti, come da atti registrati all'Ufficio I.V.A. di Firenze. Gli effetti della vendita influiscono direttamente sul Venditore e sul Compratore, senza assunzione di altra responsabilità da parte di Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. oltre a quelle derivanti dal mandato ricevuto.
2. L'acquirente corrisponderà un corrispettivo complessivo di Iva per ciascun lotto pari al 14,64 % per le autovetture, ovvero pari al 20,74% in riferimento a tutti gli altri lotti (incluse le motociclette).
3. Le vendite si effettuano al maggior offerente. Non sono accettati trasferimenti a terzi dei lotti già aggiudicati. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. riterrà unicamente responsabile del pagamento l'aggiudicatario. Pertanto la partecipazione all'asta in nome e per conto di terzi dovrà essere preventivamente comunicata.
4. Le valutazioni in catalogo sono puramente indicative ed espresse in Euro. Le descrizioni riportate rappresentano un'opinione e sono puramente indicative e non implicano pertanto alcuna responsabilità da parte di Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. Eventuali contestazioni dovranno essere inoltrate in forma scritta entro 10 giorni e se ritenute valide comporteranno unicamente il rimborso della cifra pagata senza alcun'altra pretesa.
5. L'asta sarà preceduta da un'esposizione, durante la quale il Direttore della vendita sarà a disposizione per ogni chiarimento; l'esposizione ha lo scopo di far esaminare lo stato di conservazione e la qualità degli oggetti, nonché chiarire eventuali errori ed inesattezze riportate in catalogo. Tutti gli oggetti vengono venduti *come visti*.
6. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. può accettare commissioni d'acquisto (offerte scritte e telefoniche) dei lotti in vendita su preciso mandato, per quanti non potranno essere presenti alla vendita. I lotti saranno sempre acquistati al prezzo più conveniente consentito da altre offerte sugli stessi lotti e dalle riserve registrate. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. non si ritiene responsabile, pur adoperandosi con massimo scrupolo, per eventuali errori in cui dovesse incorrere nell'esecuzione di offerte (scritte o telefoniche). Nel compilare l'apposito modulo, l'offerente è pregato di controllare accuratamente i numeri dei lotti, le descrizioni e le cifre indicate. Non saranno accettati mandati di acquisto con offerte illimitate. La richiesta di partecipazione telefonica sarà accettata solo se formulata per iscritto prima della vendita. Nel caso di due offerte scritte identiche per lo stesso lotto, prevarrà quella ricevuta per prima.
7. Durante l'asta il Banditore ha la facoltà di riunire o separare i lotti.
8. I lotti sono aggiudicati dal Direttore della vendita; in caso di contestazioni, il lotto disputato viene rimesso all'incanto nella seduta stessa sulla base dell'ultima offerta raccolta. L'offerta effettuata in sala prevale sempre sulle commissioni d'acquisto di cui al n.6.
9. Il pagamento totale del prezzo di aggiudicazione dei diritti d'asta potrà essere immediatamente preteso da Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.; in ogni caso lo stesso dovrà essere effettuato entro e non oltre le ore 12.00 del giorno successivo alla vendita.
10. I lotti acquistati e pagati devono essere immediatamente ritirati. In caso contrario spetteranno tutti i diritti di custodia a Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. che sarà esonerata da qualsiasi responsabilità in relazione alla custodia e all'eventuale deterioramento degli oggetti. Il costo settimanale di magazzino ammonterà a euro 26,00.
11. Gli acquirenti sono tenuti all'osservanza di tutte le disposizioni legislative e regolamenti in vigore relativamente agli oggetti sottoposti a notifica, con particolare riferimento alla Legge n. 1089 del 1 giugno 1939. L'esportazione di oggetti è regolata dalla suddetta normativa e dalle leggi doganali e tributarie in vigore. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. declina ogni responsabilità nei confronti degli acquirenti in ordine ad eventuali restrizioni all'esportazione dei lotti aggiudicati. L'aggiudicatario non potrà, in caso di esercizio del diritto di prelazione da parte dello Stato, pretendere da Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. o dal Venditore alcun rimborso od indennizzo.
12. Il Decreto Legislativo del 22 gennaio 2004 disciplina l'esportazione dei Beni Culturali al di fuori del territorio della Repubblica Italiana, mentre l'esportazione al di fuori della Comunità Europea è altresì assoggettata alla disciplina prevista dal Regolamento CEE n. 3911/92 del 9 dicembre 1992, come modificato dal Regolamento CEE n.2469/96 del 16 dicembre 1996 e dal Regolamento CEE n. 974/01 del 14 maggio 2001. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. non risponde del rilascio dei relativi permessi previsti né può garantirne il rilascio. La mancata concessione delle suddette autorizzazioni non possono giustificare l'annullamento dell'acquisto né il mancato pagamento. Si ricorda che i reperti archeologici di provenienza italiana non possono essere esportati.
13. Le seguenti forme di pagamento potranno facilitare l'immediato ritiro di quanto acquistato:
 - a) contanti fino a 2.999 euro;
 - b) assegno circolare soggetto a preventiva verifica con l'istituto di emissione;
 - c) assegno bancario di conto corrente previo accordo con la direzione amministrativa della Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.;
 - d) bonifico bancario intestato a Pandolfini Casa d'Aste
MONTE DEI PASCHI DI SIENA Via Sassetti, 4 - FIRENZE
IBAN IT 25 D 01030 02827 000006496795 - Swift BIC PASCITM1W40
14. Il presente regolamento viene accettato automaticamente da quanti concorrono alla vendita all'asta. Per tutte le contestazioni è stabilita la competenza del Foro di Firenze.
15. I lotti contrassegnati con (*) sono stati affidati da soggetti I.V.A. e pertanto assoggettati ad I.V.A. come segue: 22% sul corrispettivo netto d'asta e 22% sul prezzo di aggiudicazione.
16. I lotti contrassegnati con (λ) s'intendono corredati da attestato di libera di circolazione o attestato di avvenuta spedizione o importazione.
17. I lotti contrassegnati con ● sono assoggettati al diritto di seguito.

COME PARTECIPARE ALL'ASTA

Le aste sono aperte al pubblico e senza alcun obbligo di acquisto. I lotti sono solitamente venduti in ordine numerico progressivo come riportati in catalogo. Il ritmo di vendita è indicativamente di 90 - 100 lotti l'ora ma può variare a seconda della natura degli oggetti.

Offerte scritte e telefoniche

Nel caso non sia possibile presenziare all'asta, Pandolfini CASA D'ASTE potrà concorrere per Vostro conto all'acquisto dei lotti.

Per accedere a questo servizio, del tutto gratuito, dovrete inoltrare l'apposito modulo che troverete in fondo al catalogo o presso i ns. uffici con allegato la fotocopia di un documento d'identità. I lotti saranno eventualmente acquistati al minor prezzo reso possibile dalle altre offerte in sala.

In caso di offerte dello stesso importo sullo stesso lotto, avrà precedenza quella ricevuta per prima. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. offre inoltre ai propri clienti la possibilità di essere contattati telefonicamente durante l'asta per concorrere all'acquisto dei lotti proposti.

Sarà sufficiente inoltrare richiesta scritta che dovrà pervenire entro le ore 12:00 del giorno di vendita. Detto servizio sarà garantito nei limiti della disposizione delle linee al momento ed in ordine di ricevimento delle richieste.

Per quanto detto si consiglia di segnalare comunque un'offerta che ci consentirà di agire per Vostro conto esclusivamente nel caso in cui fosse impossibile contattarvi.

Rilanci

Il prezzo di partenza è solitamente inferiore alla stima indicata in catalogo ed i rilanci sono indicativamente pari al 10% dell'ultima battuta.

In ogni caso il Banditore potrà variare i rilanci nel corso dell'asta.

Ritiro lotti

I lotti pagati nei tempi e modi sopra riportati dovranno, salvo accordi contrari, essere immediatamente ritirati.

Su precise indicazioni scritte da parte dell'acquirente Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. potrà, a spese e rischio dello stesso, curare i servizi d'imballaggio e trasporto.

Per altre informazioni si rimanda alle Condizioni Generali di Vendita.

Pagamenti

Il pagamento dei lotti dovrà essere effettuato, in €, entro il giorno successivo alla vendita, con una delle seguenti forme:

- contanti fino a 2.999 euro

- assegno circolare non trasferibile o assegno bancario previo accordo con la Direzione amministrativa. intestato a:

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.

- bonifico bancario presso:

BANCA MONTE DEI PASCHI DI SIENA

Via Sassetti, 4 - FIRENZE

IBAN IT 25 D 01030 02827 000006496795

intestato a Pandolfini Casa d'Aste

Swift BIC PASCITM1W40

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. agisce per conto dei venditori in virtù di un mandato con rappresentanza e pertanto non si sostituisce ai terzi nei rapporti contabili.

I lotti venduti da Soggetti I.V.A. saranno fatturati da quest'ultimi agli acquirenti.

La ns. fattura, pur riportando per quietanza gli importi relativi ad aggiudicazione ed I.V.A., è costituita unicamente dalla parte appositamente evidenziata.

ACQUISTARE DA PANDOLFINI

Le stime in catalogo sono espresse in Euro (€).

Dette valutazioni, puramente indicative, si basano sui prezzo medio di mercato di opere comparabili, nonché sullo stato di conservazione e sulle qualità dell'oggetto stesso.

Si prega di contattare l'esperto del dipartimento per richiedere un condition report di un lotto particolare. I lotti venduti nelle nostre aste saranno raramente, per natura, in un perfetto stato di conservazione, ma potrebbero presentare, a causa della loro natura e della loro antichità, segni di usura, danni, altre imperfezioni, restauri o riparazioni. Qualsiasi riferimento alle condizioni dell'opera nella scheda di catalogo non equivale a una completa descrizione dello stato di conservazione. I condition report sono solitamente disponibili su richiesta e completano la scheda di catalogo. Nella descrizione dei lotti, il nostro personale valuta lo stato di conservazione in conformità alla stima dell'oggetto e alla natura dell'asta in cui è inserito. Qualsiasi affermazione sulla natura fisica del lotto e sulle sue condizioni nel catalogo, nel condition report o altrove è fatta con onestà e attenzione. Tuttavia il personale di Pandolfini non ha la formazione professionale del restauratore e ne consegue che ciascuna affermazione non potrà essere esaustiva. Consigliamo sempre la visione diretta dell'opera e, nel caso di lotti di particolare valore, di avvalersi del parere di un restauratore o di un consulente di fiducia prima di effettuare un'offerta.

Ogni asserzione relativa all'autore, attribuzione dell'opera, data, origine, provenienza e condizioni costituisce un'opinione e non un dato di fatto.

IMPOSTE E TASSE

L'asta di Auto Classiche è un evento internazionale e sono offerti lotti provenienti da nazioni diverse. Come offerente, è vostra responsabilità essere a conoscenza delle relative imposte e tasse dovute, nonché conoscere le norme di importazione che possono essere applicate al vostro acquisto. Queste norme dipendono da vari fattori, tra cui lo status giuridico dell'acquirente, persona o società, la nazione di residenza nonché le specifiche del veicolo.

Si prega di contattare i nostri uffici per le informazioni di carattere fiscale e gli eventuali documenti di proprietà o di registrazione che accompagneranno il veicolo.

CORRISPETTIVO D'ASTA E I.V.A.

Corrispettivo d'asta

L'acquirente corrisponderà un corrispettivo d'asta calcolato sul prezzo di aggiudicazione di ogni lotto come segue:

12% in riferimento ai lotti di autovetture, ovvero pari al 17% in riferimento a tutti gli altri lotti (includere le motociclette).

A tale corrispettivo dovrà essere aggiunta l'I.V.A. del 22% oltre a quella eventualmente dovuta sull'aggiudicazione (vedere di seguito paragrafo Imposta Valore Aggiunto).

Imposta Valore Aggiunto

L'I.V.A. dovuta dall'acquirente è pari al: 22% sul corrispettivo netto d'asta. Pertanto il prezzo finale sarà costituito dalla somma dell'aggiudicazione e di una percentuale complessiva del 14,64% per le autovetture e del 20,74% per tutti gli altri lotti (includere le motociclette).

Lotti contrassegnati in catalogo

I lotti contrassegnati con (*) sono stati affidati da soggetti I.V.A. e pertanto assoggettati ad I.V.A. come segue:

**22% sul corrispettivo netto d'asta e
22% sul prezzo di aggiudicazione.**

In questo caso sul prezzo di aggiudicazione verrà calcolata una percentuale del 47% sui primi € 100.000 e del 44% sulla cifra eccedente.

VENDERE DA PANDOLFINI

Valutazioni

Presso gli uffici di Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. è possibile, su appuntamento, ottenere una valutazione gratuita dei Vostri oggetti.

In alternativa, potrete inviare una fotografia corredata di tutte le informazioni utili alla valutazione, in base alla quale i ns. esperti potranno fornire un valore di stima indicativo.

Mandato per la vendita

Qualora decidiate di affidare gli oggetti per la vendita, il personale Pandolfini Vi assisterà in tutte le procedure.

Alla consegna degli oggetti Vi verrà rilasciato un documento (mandato a vendere) contenente la lista degli oggetti, i prezzi di riserva, la commissione e gli eventuali costi per assicurazione, foto e trasporto.

Dovranno essere forniti un documento d'identità ed il codice fiscale per l'annotazione sui registri di P.S. conservati presso gli uffici Pandolfini.

Il mandato a vendere è con rappresentanza e pertanto Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. non si sostituisce al mandante nei rapporti con i terzi.

I soggetti obbligati all'emissione di fattura riceveranno, unitamente al rendiconto, elenco dei nominativi degli acquirenti per procedere alla fatturazione.

Riserva

Il prezzo di riserva è l'importo minimo (al lordo delle commissioni) al quale l'oggetto affidato può essere venduto.

Detto importo è strettamente riservato e sarà tutelato dal Banditore in sede d'asta.

Qualora detto prezzo non venga raggiunto, il lotto risulterà invenduto.

Liquidazione del ricavato

Trascorsi circa 35 giorni dalla data dell'asta, e comunque una volta ultimate le operazioni d'incasso, provvederemo alla liquidazione, dietro emissione di una fattura contenente in dettaglio le commissioni e le altre spese addebitate.

Commissioni

Sui lotti venduti Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. applicherà una commissione del 13% (oltre ad I.V.A.) mediante detrazione dal ricavato.

CONDITIONS OF SALE

1. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. is entrusted with objects to be sold in the name and on behalf of the consignors, as stated in the deeds registered in the V.A.T. Office of Florence. The effects of this sale involve only the Seller and the Purchaser, without any liability on the part of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. other than that relating to the mandate received.
2. The purchaser will pay an auction fee including V.A.T., equivalent to 14,64% for automotive lots and 20,74% for all other lots (including motorcycles).
3. The objects will be sold to the highest bidder. The transfer of a sold lot to a third party will not be accepted. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. will hold the successful bidder solely responsible for the payment. Notification of the participation at the auction in the name and on behalf of a third party is therefore required in advance.
4. The estimates in the catalogue are purely indicative and are expressed in euros. The descriptions of the lots are to be considered no more than an opinion and are purely indicative, and do not therefore entail any liability on the part of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. Any complaints should be sent in writing within 10 days, and if considered valid, will entail solely the reimbursement of the amount paid without any further claim.
5. The auction will be preceded by an exhibition, during which the specialist in charge of the sale will be available for any enquiries; the object of the exhibition is to allow the prospective bidder to inspect the condition and the quality of the objects, as well as clarifying any possible errors or inaccuracies in the catalogue. All the objects are "sold as seen".
6. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. may accept absentee and telephone bids for the objects on sale on behalf of persons who are unable to attend the auction. The lots will still be purchased at the best price, in compliance with other bids for the same lots and with the registered reserves. Though operating with extreme care, Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. cannot be held responsible for any possible mistakes in managing absentee or telephone bids. We advise the bidder to carefully check the numbers of the lots, the descriptions and the bids indicated when filling in the relevant form. We cannot accept absentee bids of an unlimited amount. The request of telephone bidding will be accepted only if submitted in writing before the sale. In case of two identical absentee bids for the same lot, priority will be given to the first one received.
7. During the auction the Auctioneer is entitled to combine or to separate the lots.
8. The lots are sold by the Auctioneer; in case of dispute, the contested lot will be re-offered in the same auction starting from the last bid received. A bid placed in the salesroom will always prevail over an absentee bid, as in n. 6.
9. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. may immediately request the payment of the final price, including the buyer's premium; it is due to be paid however no later than 12 p.m. of the day following the auction.
10. Purchased and paid for lots must be collected immediately. Failing this, Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.'s will be entitled to storage charges, and will be exempt from any liability for storage or possible damage to sold objects. The weekly storage fee will amount to €26.00.
11. Purchasers must observe all legislative measures and regulations currently in force regarding notified objects, with reference to Law n. 1089 dated 1st June 1939. The exportation of objects is determined by the aforementioned regulation and by the customs and taxation laws in force. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. refuses any responsibility towards purchasers regarding exportation restrictions on the purchased lots. Should the State exercise the right of pre-emption, no refund or compensation will be due either to the purchaser on the part of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. or to the Seller.
12. The Legislative Decree dated 22nd January 2004 regulates the exportation of objects of cultural interest outside Italy, while exportation outside the European Community is regulated by the EEC Regulation n. 3911/92 dated 9th December 1992, as modified by the EEC Regulation n. 2469/96 dated 16th December 1996 and by the EEC Regulation n. 974/01 dated 14th May 2001. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. shall not be considered responsible for, and cannot guarantee, the issuing of relevant permits. Should these permits not be granted, Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. cannot accept the cancellation of the purchase or the refusal to pay.
13. The following payment methods will facilitate the immediate collection of the purchased lot:
 - a) cash up to € 2.999;
 - b) bank draft subjected to previous verification at the bank which issued it;
 - c) personal cheque by previous agreement with the administrative office of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.;
 - d) bank transfer:
MONTE DEI PASCHI DI SIENA Via Sassetti, 4 - FIRENZE
IBAN IT 25 D 01030 02827 000006496795 - Swift BIC PASCITM1W40
14. Those participating in the sale will be automatically bound by these Terms and Conditions. The Court of Florence has jurisdiction over possible complaints.
15. Lots with the symbol (*) have been entrusted by Consignors subject to V.A.T. and are therefore subject to V.A.T. as follows: 22% payable on the hammer price and 22% on the final price.
16. For lots with the symbol (λ), an export licence or a temporary importation licence is available.
17. Lots with the symbol ● are subjected to the "resale right".

AUCTIONS

Auctions are open to the public without any obligation to bid. The lots are usually sold in numerical order as listed in the catalogue. Approximately 90-100 lots are sold per hour, but this figure can vary depending on the nature of the objects.

Absentee bids and telephone bids

If it's not possible for the bidder to attend the auction in person, Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. will execute the bid on your behalf.

To have access to this free service you will need to send us a photocopy of some form of ID and the relevant form that you will find at the end of the catalogue or in our offices. The lots will be purchased at the best possible price depending on the other bids in the salesroom.

In the event of bids of equal amount, the first one to be placed will have the priority. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. offers its clients the possibility to be contacted by telephone during the auction to participate in the sale. You will need to send a written request before 12 p.m. of the day of the sale. This service is guaranteed depending on the lines available at the time, and according to the order of arrival of the requests.

We therefore advise clients to place a bid that will allow us to execute it on their behalf only when it is not possible to contact them.

Bids

The starting price is usually lower than the estimate stated in the catalogue, and each raising will be approximately 10% of the previous bid.

The raising of the bid during the auction is, in any case at the sole discretion of the auctioneer.

Collection of lots

The lots paid for following the aforementioned procedures must be collected immediately, unless other agreements have been taken with the auction house.

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. may, following the precise, written indications of the Purchaser, attend to the packing and shipping of the lots at the Purchaser's risk and expense.

For any other information please see General Conditions of Sale.

Payment

The payment of the lots is due, in EUR, the day following the sale, in any of the following ways:

- cash up to € 2.999
- non-transferable bank draft or personal cheque with prior consent from the administrative office, made payable to:
Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.
- bank transfer to: BANCA MONTE DEI PASCHI
DI SIENA Filiale 1874 Sede di Firenze:
Via del Corso, 6 Codice
IBAN: IT 25 D 01030 02827 000006496795,
Swift BIC - PASCITM1W40

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. acts on behalf of the Consignor on the basis of a mandate, and does not substitute third parties regarding payments. For lots sold by V.A.T. payers, an invoice will be issued to the purchaser by the seller. Our invoice, though you will find reported the hammer price and the V.A.T., is only made up of the amount highlighted.

BUYING AT PANDOLFINI

The estimates in the catalogue are expressed in Euros (€). These estimates are purely indicative and are based on the mean price of comparable pieces on the market, on the condition and on the characteristics of the object itself.

Please request a condition report of the lot you are interested in from the specialist in charge.

Lots sold in our auctions will rarely be in perfect condition and may show, due to their nature and age, signs of wear, damage, restoration or repair and other imperfections. Any reference to the condition of the object in the catalogue is not equivalent to a complete description of its condition. Condition reports are usually available on request and complete the catalogue entries. In the description of the lots, our staff judges the condition of the object in accordance with its estimate and the kind of auction in which it has been included. Any statement in the catalogue, in the condition report or elsewhere, regarding the physical nature of the lot and its condition, is given honestly and scrupulously. The staff of Pandolfini however does not have the professional training of a restorer: any statement therefore should not be considered exhaustive. Potential purchasers are always advised to inspect the object in person and, in the case of lots of particular value, to ask the opinion of a restorer or of a trusted consultant before placing a bid.

Any statement regarding the author, the attribution of the work, dating, origin, provenance and condition is to be considered a simple opinion and not an actual fact.

DUTIES AND TAXES

The Classic Car auction is an international event and lots are offered that have originated in different countries and jurisdictions. As a bidder, it is your responsibility to be aware of the relevant taxes and duties due and payable, as well as import regulations that may apply to your purchase. These depend on several factors, including your status as a person or a corporation, your residency, and the particulars of the vehicle.

For any information about the tax status of each lot, as well as any ownership or registration papers that will be supplied with it, please contact our offices.

BUYER'S PREMIUM AND V.A.T.

Buyer's premium

The purchaser will pay a buyer's premium that is added to the hammer price of every lot and calculated as follows: 12% for automotive lots and 17% for all other lots (including motorcycles). These rates do not include the 22% V.A.T. in addition also to the V.A.T. that may be due on the hammer price (see the following paragraph Value Added Tax).

Value Added Tax

The purchaser will pay 22%VAT on the buyer's premium. The final price is therefore composed of the hammer price plus a total of 14,64% for automotive lots and 20,74% for all other lots (including motorcycles).

Lots with symbol

Lots with the symbol (*) have been entrusted by Consignors subject to V.A.T. and are therefore subject to V.A.T. as follows:

22% on the hammer price and
22% on the final price.

In this case the percentage will be 47% on the first €100.000 and 44% on any amount exceeding €100.000.

SELLING THROUGH PANDOLFINI

Evaluations

You can ask for a free evaluation of your objects by fixing an appointment at the headquarters of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. Alternatively, you may send us a photograph of the objects and any information which could be useful: our specialists will then express an indicative evaluation.

Mandate of sale

If you should decide to entrust your objects to us, the Pandolfini staff will assist you through the entire process. Upon delivery of the objects you will receive a document (mandate of sale) which includes a list of the objects, the reserves, our commission and possible costs for insurance, photographs and shipping. We will need some form of ID and your date and place of birth for the registration in the P.S. registers in the offices of Pandolfini. The mandate of sale is a mandate of representation: therefore Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. cannot substitute the seller in his relations with third parties. Sellers who have to issue invoices will receive, with our invoice, the list of the purchasers in order to proceed with the invoicing.

Reserve

The reserve is the minimum amount (commission included) at which an object can be sold. This sum is strictly confidential and the auctioneer will ensure it remains so it during the auction. If the reserve is not reached, the lot will remain unsold.

Payment

You will receive payment within 35 working days from the day of the sale, provided the payment on behalf of the purchaser is complete, with the issue of a detailed invoice reporting commissions and any other charges applicable.

Commission

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. will apply a 13% (plus V.A.T.) commission which will be deducted from the hammer price.



Villa La Massa

FIRENZE • CANDELI



On the banks of the Arno river, in the hills of the Chianti and only six miles from Florence Ponte Vecchio lies Villa La Massa. Surrounded by 22 acres of gardens, this Medici Villa is owned by Villa d'Este Hotels, synonymous with elegance and gracious hospitality all over the world.

Its 37 rooms located in the Noble Villa, the Villino and the Mulino are all different from one another. Decorated in the Renaissance style, the rooms enjoy antique furniture, custom-made four poster beds and linens and spacious marble baths.

The unique terrace of Il Verrocchio's restaurant has stunning views of the Chianti-Rufina hills. It's the perfect stage for the Chef's traditional Italian cuisine with Tuscan specialities. Lunches are also served at the Pool Bar during the summer season. The Bar Mediceo with its 19th century frescoes is the ideal place to have an aperitif or sip a signature cocktail after dinner, prepared by the Barman using the exclusive Santa Maria Novella liqueurs. For those looking for an intimate venue for wine tastings, dinners or milestone events there is the 15th century cellar.

The calm running waters of the Arno, the charming melody of the birdsong, the chirping of the crickets, the expanses of olive trees and the endless vineyards, makes the experience at La Massa magical. Relaxation is guaranteed at the Arno SPA with a: Turkish bath, sauna, Roman pool with hydro-massage and sensory showers, two SPA suites for personalized treatments using the Officina Profumo Farmaceutica di Santa Maria Novella cosmetic line, gym equipment, space for yoga and floor exercises. Everything evokes the true Tuscan feel of this residence.



For Hotel reservations please call +39 055 62 61 1

For Restaurant, Bar or cellar reservations please call +09 055 62 61 533

Villa La Massa is owned by Villa d'Este Hotels www.villadeste.com

Via della Massa, 24 - 50012 Firenze, Candeli - Italy
Tel. +39 055 62 61 1 - Fax. +39 055 63 31 02 - Website: www.villalamassa.com - e-mail: info@villalamassa.it
Villa d'Este S.p.A. Capitale Sociale € 2.157.094,16 r.e.a. di Como n° 4720 cod. fisc. e part. Iva 00192900132



Villa La Massa

FIRENZE • CANDELI



Sulle rive dell'Arno, tra le colline del Chianti, a soli otto chilometri da Ponte Vecchio, qui si trova Villa La Massa. Circodanta da nove ettari di parco, questa villa medicea è di proprietà di Villa d'Este Hotels, sinonimo di eleganza e simbolo dell'ospitalità italiana nel mondo.

Le sue 37 camere, situate nella Villa Nobile, nel Villino e nel Mulino, sono tutte diverse l'una dall'altra e decorate in stile rinascimentale con letti a baldacchino, boiserie, soffitti affrescati e bagni in marmo.

Il Ristorante Il Verrocchio ha una splendida terrazza con vista sull'Arno e le colline del Chianti-Rufina. La cucina è tradizionale italiana con specialità toscane. In estate si può pranzare anche a bordo piscina. Il Bar Mediceo con soffitti affrescati risalenti al 1800 è il luogo ideale per prendere un aperitivo o sorseggiare uno dei cocktail speciali creati dal Barman con gli esclusivi liquori di Santa Maria Novella. Per coloro che cercano un luogo intimo per organizzare una degustazione di vini, una cena o festeggiare un evento particolare vi è la cantina del XV secolo, con le volte a botte.

Il calmo sciabordio dell'Arno, il cinguettare degli uccelli, il finire dei grilli, le distese di ulivi e vigneti, tutto è magia a Villa La Massa. Gli ospiti possono concedersi momenti di relax anche all'Arno SPA: bagno turco, sauna, vasca Romana con idromassaggio e docce emozionali, palestra, spazio per lo yoga e due cabine dove farsi inebriare dalle fragranze degli oli ed erbe aromatiche che hanno ispirato l'Officina Profumo Farmaceutica di Santa Maria Novella nella creazione della linea cosmetica utilizzata per i trattamenti personalizzati.



Per prenotazioni in Hotel potete chiamare lo 055 62 61 1

Per prenotazioni al Ristorante, Bar o cantina potete chiamare lo 055 62 61 533

Villa La Massa is owned by Villa d'Este Hotels www.villadeste.com

Via della Massa, 24 - 50012 Firenze, Candeli - Italy
Tel. +39 055 62 61 1 - Fax. +39 055 63 31 02 - Website: www.villalamassa.com - e-mail: info@villalamassa.it
Villa d'Este S.p.A. Capitale Sociale € 2.157.094,16 r.e.a. di Como n° 4720 cod. fisc. e part. Iva 00192900132



COME RAGGIUNGERCI

Aereo

Firenze Peretola - Voli internazionali e voli nazionali.

L'aeroporto dista 30 Km da Villa La Massa.

Pisa Galileo Galilei - Voli internazionali e voli nazionali.

Dista 94 Km ed offre molti collegamenti ad aeroporti internazionali.

Bologna G. Marconi - Voli internazionali e voli nazionali.

Dista 100 Km da Villa La Massa.

Roma Fiumicino - Voli internazionali e voli nazionali

Dista 307 Km da Villa La Massa.

Treno

La stazione ferroviaria di Santa Maria Novella a Firenze è a soli 20 minuti di macchina.

Auto

Percorrendo l'autostrada A1 uscire a Firenze Sud e seguire le indicazioni per Bagno a Ripoli - Pontassieve. Sulla Statale in direzione Pontassieve al semaforo di Candeli svoltare a sinistra in Via Della Massa. L'hotel offre un ampio parcheggio controllato e gratuito.

| Da | km | minuti (in auto) |
|--|-----|---------------------|
| Firenze stazione ferroviaria Santa Maria Novella | 10 | 20 |
| Firenze aeroporto Peretola | 30 | 40 |
| Pisa aeroporto Galileo Galilei | 94 | 60 |
| Bologna aeroporto G. Marconi | 100 | 75 |
| Roma aeroporto Fiumicino | 307 | 180 |

Shuttle Service

La navetta dell'Hotel, per e dal centro di Firenze, vi porterà a destinazione in circa 15 minuti. Il servizio è gratuito e disponibile 7 giorni su 7.

Orari:

| Partenza Villa La Massa | Partenza Ponte Vecchio |
|-------------------------|------------------------|
| 9.00 | 9.30 |
| 10.00 | 10.30 |
| 11.00 | 11.30 |
| 12.00 | 12.30 |
| 15.00 | 15.30 |
| 16.00 | 16.30 |
| 17.00 | 17.30 |
| 18.00 | 18.30 |
| 19.00 | 19.30 |

Gli orari possono subire variazioni.

Navetta salvo disponibilità in relazione alle prenotazioni dei clienti dell'Hotel.

HOW TO REACH US

By plane

Firenze Peretola Airport - International and national flights.

The airport is 30 km from Villa La Massa.

Pisa Galileo Galilei Airport - International and national flights.

It is 94 km from Villa La Massa.

Bologna G. Marconi Airport - International and national flights.

It is 100 km from Villa La Massa.

Roma Fiumicino Airport - International and national flights.

It is 307 km from Villa La Massa.

By train

Santa Maria Novella railway station in Florence is at only a 20 minutes car drive from the hotel.

By car

Driving along the A1 motorway, exit at "Firenze sud" and follow the signposts for Bagno a Ripoli - Pontassieve. On the highway heading towards Pontassieve, at the Candeli traffic-light turn left into Via della Massa. The hotel provides a spacious car-park, attended and free of charge.

| From | km | minutes (by car) |
|------------------------------|-----|---------------------|
| Florence railway station | 10 | 20 |
| Florence Peretola Airport | 30 | 40 |
| Pisa Galileo Galilei Airport | 94 | 60 |
| Bologna G. Marconi Airport | 100 | 75 |
| Roma aeroporto Fiumicino | 307 | 180 |

Shuttle Service

Villa La Massa offers complimentary shuttle service to Florence downtown. This free service is available seven days a week.

Timetable:

| Departure Villa La Massa | Departure Ponte Vecchio |
|--------------------------|-------------------------|
| 9.00 | 9.30 |
| 10.00 | 10.30 |
| 11.00 | 11.30 |
| 12.00 | 12.30 |
| 15.00 | 15.30 |
| 16.00 | 16.30 |
| 17.00 | 17.30 |
| 18.00 | 18.30 |
| 19.00 | 19.30 |

Shuttle schedule subject to change

The shuttle service availability may depend on prior booking of the hotel clients.



Villa La Massa

FIRENZE • CANDELI



50012 Firenze - Candeli

Via della Massa 24 - Tel. +39 055.626.11 - Fax +39 055.633.102

info@villalamassa.it

Cognome | Surname _____

Nome | Name _____

Ragione Sociale | Company Name _____

@EMAIL _____

Indirizzo | Address _____

Città | City _____

C.A.P. | Zip Code _____

Telefono Ab. | Phone _____

Fax _____

Cell. | Mobile _____

Cod. Fisc o Partita IVA | VAT _____

PAGAMENTO | PAYMENT

Assegno intestato a Pandolfini Casa d'Aste | Check to Pandolfini Casa d'Aste

Bonifico Bancario | Bank transfer to
Banca Monte dei Paschi di Siena
IBAN: IT25D0103002827000006496795 - BIC/SWIFT: PASC IT M1W40

VISA MASTERCARD

CARTA # | CARD # _____

Security Code _____

Data scadenza | Expiration Date _____

Firma | Signature _____

NUOVO | NEW RINNOVO | RENEWAL

SEGNARE LE CATEGORIE DI INTERESSE PLEASE CHECK THE CATEGORIES OF INTEREST

ARREDI E MOBILI ANTICHI,
OGGETTI D'ARTE, PORCELLANE E MAIOLICHE € 120
FURNITURE, WORKS OF ART,
PORCELAIN AND MAIOLICA
3 Cataloghi | Catalogues

DIPINTI E SCULTURE DEL SEC XIX € 120
19TH CENTURY PAINTINGS AND SCULPTURES
3 Cataloghi | Catalogues

DIPINTI E SCULTURE ANTICHE € 120
OLD MASTER PAINTINGS AND SCULPTURES
3 Cataloghi | Catalogues

ARTE ORIENTALE | ASIAN ART € 80
2 Cataloghi | Catalogues

ARCHEOLOGIA | ANTIQUITIES € 50
2 Cataloghi | Catalogues

ARGENTI | SILVER € 120
MONETE E MEDAGLIE | COINS AND MEDALS
GIOIELLI E OROLOGI | JEWELRY AND WATCHES
3 Cataloghi | Catalogues

STAMPE E DISEGNI | PRINTS AND DRAWINGS € 60
LIBRI E MANOSCRITTI | BOOKS AND MANUSCRIPTS
2 Cataloghi | Catalogues

VINI | WINES € 80
3 Cataloghi | Catalogues

ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA € 120
ARTI DECORATIVE DEL SEC XX E DESIGN
MODERN AND CONTEMPORARY ART
20TH CENTURY DECORATIVE ARTS AND DESIGN
6 Cataloghi | Catalogues

AUTO CLASSICHE | CLASSIC CARS € 50
2 Cataloghi | Catalogues

TOTALE | TOTAL €

RISPEDIRE ALL'UFFICIO ABBONAMENTI - PLEASE SEND THIS FORM BACK TO THE SUBSCRIPTION OFFICE

PANDOLFINI CASA D'ASTE Palazzo Ramirez Montalvo | Borgo degli Albizi, 26 | 50122 Firenze | Tel. +39 055 2340888-9 | Fax +39 055 244343 | info@pandolfini.it

PROSSIME ASTE

SETTEMBRE FIRENZE

**OPERE DI ECCEZIONALE
INTERESSE STORICO-ARTISTICO**
28 SETTEMBRE

**CAPOLAVORI DA COLLEZIONI
ITALIANE**
28 SETTEMBRE

OTTOBRE FIRENZE

**DA MERCANTE A COLLEZIONISTA:
CINQUANTA ANNI DI RICERCA
PER UNA PRESTIGIOSA RACCOLTA**
11 OTTOBRE

VINI DA COLLEZIONE
19-20 OTTOBRE

**MOBILI, ARREDI ED OGGETTI
D'ARTE DI DECORAZIONE
INTERNAZIONALE**
24 OTTOBRE

**MOBILI, ARREDI
E OGGETTI D'ARTE**
24 OTTOBRE

NOVEMBRE FIRENZE

DIPINTI ANTICHI
14 NOVEMBRE

DIPINTI DEL SECOLO XIX
14 NOVEMBRE

OROLOGI DA POLSO
28 NOVEMBRE

GIOIELLI
28 NOVEMBRE

ARGENTI
29 NOVEMBRE

NUMISMATICA
30 NOVEMBRE

DICEMBRE MILANO

**ARTE MODERNA
E CONTEMPORANEA**
4 DICEMBRE

DICEMBRE FIRENZE

AIRC
6 DICEMBRE

**DIPINTI
DAL SECOLO XIV AL XIX**
18 DICEMBRE

**LIBRI, MANOSCRITTI
E AUTOGRAFI**
19 DICEMBRE

STAMPE E DISEGNI
19 DICEMBRE

ARTE ORIENTALE
20 DICEMBRE

Impaginazione:
Daniele Rettori - Firenze

Stampa:
Cappelli Arti Grafiche - Osmannoro (FI)

Fotografie:
IndustrialFoto - Osmannoro (FI)
Paolo Carlini - Milano
Manuel Bressan - Verona

Traduzioni:
Traduco - Firenze



ART ASSICURAZIONI

L'arte di assicurare l'arte

Agenzia CATANI GAGLIANI
Firenze

Tel. 055.2342717



GARAGE DEL BARGELLO

Via Ghibellina, 170/r
50122 Firenze

Tel. 055 238 1857



ASSOCIAZIONE NAZIONALE CASE D'ASTE

BLINDARTE CASA D'ASTE

Via Caio Duilio 10 – 80125 Napoli
tel. 081 2395261 - fax 081 5935042
e-mail: info@blindarte.com
blindarte.com

ASTE BOLAFFI

via Cavour 17/F – 10123 Torino
tel. 011 0199101 - fax 011 5620456
e-mail: info@astebolaffi.it
astebolaffi.it

CAMBI CASA D'ASTE

Castello Mackenzie – Mura di S. Bartolomeo
16 – 16122 Genova
tel. 010 8395029 - fax 010 879482
e-mail: info@cambiaste.com
cambiaste.com

CAPITOLIUM ART

via Carlo Cattaneo 55 – 25121 Brescia
tel. 030 2072256 - fax 030 2054269
e-mail: info@capitoliumart.it
capitoliumart.it

EURANTICO

S.P. Sant'Eutizio 18 – 01039 Vignanello VT
tel. 0761 755675 - fax 0761 755676
e-mail: info@eurantico.com
eurantico.com

FARSETTIARTE

viale della Repubblica (area Museo Pecci)
59100 Prato
tel. 0574 572400 - fax 0574 574132
e-mail: info@farsettiarte.it
farsettiarte.it

FIDESARTE ITALIA S.R.L.

via Padre Giuliani 7 (angolo via Einaudi)
30174 Mestre VE
tel. 041 950354 – fax 041 950539
e-mail: info@fidesarte.com
fidesarte.com

INTERNATIONAL ART SALE S.R.L.

Via G. Puccini 3 – 20121 Milano
tel. 02 40042385 - fax 02 36748551
e-mail: info@internationalartsale.it
internationalartsale.it

MAISON BIBELOT CASA D'ASTE

corso Italia 6 – 50123 Firenze
tel. 055 295089 - fax 055 295139
e-mail: segreteria@maisonbibelot.com
maisonbibelot.com

STUDIO D'ARTE MARTINI

Borgo Pietro Wuhrer 125 – 25123 Brescia
tel. 030 2425709 - fax 030 2475196
e-mail: info@martiniarte.it
martiniarte.it

MEETING ART CASA D'ASTE

corso Adda 7 – 13100 Vercelli
tel. 0161 2291 - fax 0161 229327-8
e-mail: info@meetingart.it
meetingart.it

PANDOLFINI CASA D'ASTE

Borgo degli Albizi 26 – 50122 Firenze
tel. 055 2340888-9 - fax 055 244343
e-mail: info@pandolfini.it
pandolfini.com

POLESCHI CASA D'ASTE

Via Sant'Agnese 18 – 20123 Milano
tel. 02 89459708 - fax 02 86913367
e-mail: info@poleschicasadaste.com
poleschicasadaste.com

PORRO & C. ART CONSULTING

Via Olona 2 – 20123 Milano
tel. 02 72094708 - fax 02 862440
e-mail: info@porroartconsulting.it
porroartconsulting.it

SANT'AGOSTINO

corso Tassoni 56 – 10144 Torino
tel. 011 4377770 - fax 011 4377577
e-mail: info@santagostinoaste.it
santagostinoaste.it

VON MORENBERG CASA D'ASTE

Via San Marco 3 – 38122 Trento
tel. 0461 263555 - fax 0461 263532
e-mail: info@vonmorenberg.com
vonmorenberg.com

A.N.C.A. Associazione Nazionale delle Case d'Aste

REGOLAMENTO

Articolo 1

I soci si impegnano a garantire serietà, competenza e trasparenza sia a chi affida loro le opere d'arte, sia a chi le acquista.

Articolo 2

Al momento dell'accettazione di opere d'arte da inserire in asta i soci si impegnano a compiere tutte le ricerche e gli studi necessari, per una corretta comprensione e valutazione di queste opere.

Articolo 3

I soci si impegnano a comunicare ai mandanti con la massima chiarezza le condizioni di vendita, in particolare l'importo complessivo delle commissioni e tutte le spese a cui potrebbero andare incontro.

Articolo 4

I soci si impegnano a curare con la massima precisione

i cataloghi di vendita, corredando i lotti proposti con schede complete e, per i lotti più importanti, con riproduzioni fedeli.

I soci si impegnano a pubblicare le proprie condizioni di vendita su tutti i cataloghi.

Articolo 5

I soci si impegnano a comunicare ai possibili acquirenti tutte le informazioni necessarie per meglio giudicare e valutare il loro eventuale acquisto e si impegnano a fornire loro tutta l'assistenza possibile dopo l'acquisto.

I soci rilasciano, a richiesta dell'acquirente, un certificato su fotografia dei lotti acquistati.

I soci si impegnano affinché i dati contenuti nella fattura corrispondano esattamente a quanto indicato nel catalogo di vendita, salvo correggere gli eventuali refusi o errori del catalogo stesso.

I soci si impegnano a rendere pubblici i listini delle aggiudicazioni.

Articolo 6

I soci si impegnano alla collaborazione con le istituzioni pubbliche per la conservazione del patrimonio culturale italiano e per la tutela da furti e falsificazioni.

Articolo 7

I soci si impegnano ad una concorrenza leale, nel pieno rispetto delle leggi e dell'etica professionale.

Ciascun socio, pur operando nel proprio interesse personale e secondo i propri metodi di lavoro si impegna a salvaguardare gli interessi generali della categoria e a difenderne l'onore e la rispettabilità.

Articolo 8

La violazione di quanto stabilito dal presente regolamento comporterà per i soci l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 20 dello Statuto ANCA

Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924



ASTA 28 SETTEMBRE 2017

OPERE DI ECCEZIONALE INTERESSE STORICO-ARTISTICO

GIACOMO FAVRETTO
(Venezia 1849 - Venezia 1887)
EL DIFETO XE NEL MANEGO
olio su tela, cm 125x160

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924

ASTA 28 SETTEMBRE 2017
CAPOLAVORI DA COLLEZIONI ITALIANE

LUCA GIORDANO
(Napoli 1634 - 1705)
APOLLO E MARSIA
olio su tela, cm 125x180

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924



ASTA 28 SETTEMBRE 2017
CAPOLAVORI DA COLLEZIONI ITALIANE

CAPO DIPARTIMENTO
Pietro De Bernardi
orologi@pandolfini.it

**RARO CRONOGRAFO DA POLSO IN ACCIAIO, ROLEX,
QUADRANTE 'PAUL NEWMAN PANDA', 1969 CIRCA**

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



ASTA 11 OTTOBRE 2017

DA MERCANTE A COLLEZIONISTA:

CINQUANTA ANNI DI RICERCA PER UNA PRESTIGIOSA RACCOLTA

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



ASTE 19-20 OTTOBRE 2017
VINI DA COLLEZIONE

CAPO DIPARTIMENTO
Francesco Tanzi
francesco.tanzi@pandolfini.it

Château Haut Brion 1989,
Pessac-Léognan (Graves),
1er Cru Classé,
4 bt, E

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924



ASTA 24 OTTOBRE 2017

MOBILI, ARREDI ED OGGETTI D'ARTE DI DECORAZIONE INTERNAZIONALE

CAPO DIPARTIMENTO
Alberto Vianello
alberto.vianello@pandolfini.it

RESPONSABILE ESECUTIVO
Tomaso Piva
tomaso.piva@pandolfini.it

**PENDULE À L'ÉLÉPHANT, STILE LUIGI XV, FRANCIA,
SECONDA METÀ SECOLO XIX**
in bronzo dorato e patinato, cm 46x37

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



ASTA 28 NOVEMBRE 2017
GIOIELLI

GEMMOLOGA
Maria Vittoria Bignardi
gioielli@pandolfini.it

**ANELLO, BVLGARI, IN PLATINO, ORO GIALLO,
SMERALDO COLOMBIANO E DIAMANTI**
corredato di certificato gemmologico

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

TRASPORTIAMO I VOSTRI SOGNI



rpm
SA LOGISTIC SYSTEM
IMPORT-EXPORT

Esperti nella spedizione internazionale di auto classiche e di lusso

RPM LOGISTIC SYSTEM SA SEDE SVIZZERA

Via Dante Alighieri 7 - CH 6830 CHIASSO

Tel. +41 (0) 91 682.00.71

Fax. +41 (0) 91 682.02.16

francesco@rpm-logistic.ch

info@rpmimportexport.com

RPM DIVISIONE ITALIA SRL

Via Guido da Como, 6 - 22100 COMO (CO)

Tel. +39 031.903429

Fax. +39 031.8858044

rpm@rpmdivisioneitalia.com

info@rpmimportexport.com

www.rpmimportexport.com



BIENNALE
INTERNAZIONALE
DELL'ANTIQUARIATO
DI FIRENZE

LA GRANDE MOSTRA DELL'ARTE ITALIANA

BIENNALE INTERNAZIONALE DELL'ANTIQUARIATO DI FIRENZE
30[^] EDIZIONE PALAZZO CORSINI
L U N G A R N O C O R S I N I , F I R E N Z E

Dal 23 SETTEMBRE al 1° OTTOBRE 2017

info@biennaleantiquariato.it

www.biaf.it

T. +39 055282635 / 282283





ED-599SP

GTO



PANDOLFINI.COM