

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924

AUTO CLASSICHE

FIRENZE

29 MAGGIO 2018









Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924

AUTO CLASSICHE

Firenze

29 MAGGIO 2018



Pantofletini
CASH ON HAND

DIREZIONE

Pietro De Bernardi

RESPONSABILE OPERATIVO

Elena Capannoli
elena.capannoli@pandolfini.it

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

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

RITIRI E CONSEGNE

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

MAGAZZINO E TRASPORTI

Tel. +39 055 2340888
logistica@pandolfini.it

INFORMAZIONI E ABBONAMENTI CATALOGHI

Silvia Franchini
info@pandolfini.it

SEDI

FIRENZE

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

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

MILANO

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

ROMA

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



AUTO CLASSICHE

ESPERTI PER QUESTA VENDITA

AUTO CLASSICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Marco Makaus
marco.makaus@pandolfini.it



ESPERTO
Luca Gambarini
luca.gambarini@pandolfini.it



ASSISTENTE
Anna Paola Bassetti
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

Auto classiche
29 maggio 2018
ore 17.30
Lotti: 1-31

ESPOSIZIONE

FIRENZE - VILLA LA MASSA
Via della Massa, 24 - Candeli (FI)

Sabato	26 maggio	ore 10-18
Domenica	27 maggio	ore 10-18
Lunedì	28 maggio	ore 10-18
Martedì	29 maggio	ore 10-12,30

Per informazioni e commissioni scritte e telefoniche dal 26 al 30 maggio 2018:
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







A close-up photograph of a classic car's side mirror and window frame. The mirror is highly reflective, showing a distorted view of the surroundings. The car's body is light-colored with prominent racing stripes in red, blue, and white. The text is overlaid in the upper right corner.

AUTO CLASSICHE

FIRENZE

29 MAGGIO 2018

ore 17.30

Lotti 1-31

1

AUTOBIANCHI BIANCHINA PANORAMICA (1962)

LA PICCOLA ED ELEGANTE STATION WAGON DA CITTÀ
A SMALL AND ELEGANT CITY WAGON

TELAIO/CHASSIS: N° 126442

MOTORE/ENGINE: **2 CILINDRI/2 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **500 CM³**

POTENZA/POWER: **22 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **STATION WAGON/STATION WAGON**

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





La F.I.V Edoardo Bianchi fu una Casa milanese di grande qualità che ha prodotto biciclette, motociclette, automobili e mezzi commerciali dal 1885. L'azienda formalmente esiste ancora, come produttrice delle famosissime biciclette, mentre la produzione automobilistica cessò nei primi anni '50. Nel 1955 un accordo tra Bianchi, Fiat e Pirelli diede vita all'Autobianchi, ed una nuova fabbrica venne costruita a Desio. La divisione auto della Bianchi confluì nella nuova società, che poi nel 1968 divenne totalmente posseduta dalla Fiat, e fu poi liquidata nel 1995.

Concepita come versione lussuosa della Fiat 500, della quale utilizzava l'autotelaio e la meccanica, la "Bianchina" fu presentata al pubblico il 16 settembre 1957 al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Dato che nel primo periodo la vettura non ebbe un grande successo, come per la Fiat Nuova 500 l'Autobianchi decise d'ampliare la gamma e migliorare le caratteristiche tecniche. Nel 1959 la potenza del motore crebbe a 17 CV, mentre nel 1960 vennero lanciate le versioni Cabriolet e Panoramica.

La versione Panoramica basata sulla meccanica della Fiat 500 Giardiniera, era senz'altro quella che richiese il maggior sforzo tecnico: il passo era stato allungato di 10 cm, mentre il motore bicilindrico venne ruotato di 90° assumendo la posizione orizzontale detta a sogliola. In un momento in cui si stava affermando la motorizzazione per tutti, la Bianchina andava ad occupare una posizione del tutto nuova nel mercato: quella di "seconda auto" per le famiglie con capacità di spesa più elevata.

La Panoramica era una vettuolina simpatica e pratica (grazie al portellone posteriore e al buon vano bagagli), abitabile e non priva di una certa eleganza, ed era quindi adatta per l'uso cittadino delle signore eleganti, o quello nelle località di vacanza. Questo modello venne prodotto fino al 1969. L'esemplare che vi proponiamo oggi è stato custodito nella collezione privata di un cliente di Milano che ha acquistato l'auto anni fa da un restauratore professionista di Lucca. L'auto è stata conservata e mai restaurata ed usata per giretti di piacere dai due proprietari precedenti ed è in ottime 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.

F.I.V Edoardo Bianchi was a high quality manufacturer based in Milano which produced bicycles, motor cycles, motor cars and commercial vehicles since 1885. Formally this company still exists, as the producer of the most famous Italian bicycles, while the automotive production stopped in the 1950s.

Then in 1955 a new factory was built in Desio, near Milano, and a new company formed by Bianchi, Fiat and Pirelli, to build luxury versions of the diminutive Fiat economy cars. The Panoramica had a stretched Fiat 500 floorpan, with a horizontal twin cylinder engine. It was a practical and stylish little car, for those who needed and could afford a second car. This specimen comes from a Milano collection, and before that it was owned by a Lucca restorer. It has never been apart, but just maintained and improved.

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.



2

FIAT 1100 FAMILIARE (1961) PANORAMICA

UNA ELEGANTE GIARDINETTA ITALIANA
AN ELEGANT ITALIAN STATION WAGON

TELAIO/CHASSIS: N° 103H108-772510

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI IN LINEA/4 CYLINDER IN LINE**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1089 CM³**

POTENZA/POWER: **50 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **FAMILIARE/STATION WAGON**

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



La capostipite di tutte le "1100" fu la Fiat 508C "Nuova Balilla", uscita nel giugno del 1937, la cui evoluzione stilistica, presentata alla fine del 1939 e subito ribattezzata popolarmente "musone", fu la prima vettura della marca torinese a fregiarsi della denominazione Fiat 1100. Nell'immediato dopoguerra (settembre 1948), la 1100, lievemente modificata, assunse la designazione di 1100 B, poi, alla fine dell'estate del 1949, uscì la 1100 E caratterizzata esteriormente dall'adozione di un vano posizionato nella coda, che era destinato all'alloggiamento dei bagagli e della ruota di scorta.

La 1100 E rimase a listino fino alla primavera del 1953 quando nacque la 1100/103, che era un'automobile totalmente nuova e

That of the Fiat 1100 is a long family line, going back to the 508C of 1937. This car was mildly adapted and proposed in the post-war years, but a whole new model was created and launched in 1953.

The 1100/103 had a brand new monocoque motor car, but the engine was still strongly related to the pre-war 1100, which was so good that it lasted for a quarter century.

The new model had a three-box saloon body, to which a station wagon version was added after a few months.

The 103 had a successful run from 1953 to 1962 and more than a million



dotata di scocca portante. Grazie alla sua abitabilità, la 1100 ebbe in quegli anni di grande sviluppo economico un notevole successo.

La 103, messa sul mercato nell'aprile 1953 in due versioni, la Tipo A, più economica, e la Tipo B, maggiormente rifinita, si caratterizzava per una moderna linea a 4 porte e 3 volumi; pochi mesi dopo il debutto fu presentata anche la 103 Familiare, ovvero la versione giardinetta. La Familiare era apprezzata da artigiani e commercianti. Tutte le 103, comunque, grazie anche alla leva del cambio al volante ed al sedile anteriore a panchetta, potevano ospitare 6 persone.



La 1100/103, attraverso varie serie (E, D e H), via via migliorate ed adeguate alle richieste del mercato, fu prodotta dal 1953 al 1962 in più di un milione di esemplari, il che dimostra l'importanza di questo modello nella storia della industrializzazione e della motorizzazione italiane.

La cilindrata inferiore ai 1100 cm³ presentava alcuni vantaggi fiscali, ed è per questo motivo che in quel periodo le case producevano anche delle versioni arricchite sulla meccanica di piccola cilindrata. Una di queste fu appunto la 1100/103 H, a sua volta declinata nelle versioni Lusso, Export e Special, rifinite con cura e spesso con livrea bicolore.

La familiare che vi proponiamo oggi fa parte di queste vetture, e si presenta con una elegantissima verniciatura bianca con tetto verde scuro, che richiama la tappezzeria interna verde. Sicuramente non era, come molte 1100 Familiari delle serie precedenti, adibita ad uso promiscuo o commerciale, ma prettamente turistico, il che spiega anche il suo basso chilometraggio (circa 74,000 km) dai suoi quattro proprietari. La vettura è stata acquistata dal venditore circa quindici anni or sono e sottoposta ad un restauro di carrozzeria e rinnovamento radicale della meccanica: ed infatti ha un gruppo motore/cambio efficientissimo, silenzioso e perfettamente efficiente. Recentissimamente sono stati rifatti i freni e sostituiti i pneumatici.

La vettura si presenta con targhe e libretto originali ed una serie di documentazione dell'epoca, ed è in perfetta efficienza. Chi scrive ha avuto il piacere di condurla da Rimini a Firenze e può testimoniarlo. Questa vettura rappresenta un'ottima opportunità per chi ama le auto italiane degli anni '50 e cerca una vettura dotata di un suo stile con cui affrontare gite o raduni in compagnia. Sarebbe sicuramente tra le più ammirate nel paddock di Goodwood!

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.

units, produced in a host of series, such as the E, the D and finally the H. It played an important role in this country's industrialization and motorization process.

The displacement under 1100 cm³ was fiscally advantageous, and some versions were created with more luxury even if the car was small: one such car was the 1100/103H, often produced with a duo-tone livery. The "Familiare" shown here today is such a car, with its elegant white with dark green roof color scheme, which goes perfectly with the green upholstery.

It had a good life, with just four owners and around 74,000 kms, and has been bought by the seller around fifteen years ago. He then restored the bodywork and renewed the mechanics: that's why the car drives so well, as I can testify having driven it from Rimini to Florence! The brakes and tyres have just been renewed.

This pampered 1100 still has its original number plate and libretto, as well as a number of period documents and paperwork. It would be a perfect car for someone who loves Italian cars of the '50s and plans to drive with friends, or a dog.

It surely would be one of the most admired motor cars in the Goodwood paddock!

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.



3

DAIMLER SIX 4.0 PASSO LUNGO (1996)

UNA BERLINA DEGNA DELLA CASA REALE
A LUXURY SALOON FIT FOR THE ROYALS

TELAIO/CHASSIS: N° SAJDKAND4BJ768833

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI IN LINEA/IN LINE 6 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3980 CM³**

POTENZA/POWER: **219 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA A PASSO LUNGO/LONG WHEELBASE SALOON**

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



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, 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.

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 garage of the same name into the United Kingdom. Today, however, the Daimler name is still used for the German parent 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.

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.

Tecnicamente, la Daimler anteguerra era una macchina eccellente, certo mai sportiva e sempre piuttosto formale. Nell'immediato dopoguerra essa confluì, insieme ad una serie di altre aziende del settore, nella Holding "British Small Arms", il cui acronimo era ben conosciuto dai motociclisti. 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 berline Jaguar si sarebbero chiamate Daimler. Fino agli anni '90, anche grazie alle richieste del Governo di Sua Maestà e a vari enti pubblici del Regno, le berline Jaguar delle serie XJ, XJ40 e X300 ricevettero una versione marchiata Daimler.

Technically, the pre-war Daimler was an excellent car, certainly never sporty and always rather formal. In 1960 it was taken over by Jaguar and since then some particularly luxurious versions of the their saloons were called Daimlers. The X300 series was designed from 1991 onwards, thus when Jaguar had already been purchased by Ford. The AJ6 six cylinder engine was completely revamped and rechristened the AJ16. The X330 - i.e. the long wheelbase version of which we are today offering an excellent example - went on sale in summer 1995. The wheelbase was lengthened by 125 mm which made it possible to offer excellent interior comfort for the rear passengers since these versions were mainly used with a chauffeur.

The vehicle proposed here belongs to a very limited series (especially with left-hand drive), particularly luxuriously fitted out and much more expensive than the normal version. It has around 96,000 kilometers on the clock and is in excellent condition, being sold by its second owner.

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.



La serie X300 fu progettata a partire dal 1991, quindi quando la Jaguar era già stata acquistata dalla Ford. Il motore sei cilindri AJ6 era stato profondamente rinnovato, e ribattezzato AJ16, mentre il V12 fu offerto solo fino al 1997. Nell'estate 1995 fu messa in commercio la X330, cioè la versione con passo allungato di cui oggi offriamo qui un esemplare eccellente. Il pianale era stato allungato di 125 mm, il che permise di creare un'abitabilità eccezionale per i passeggeri posteriori, visto che queste versioni sarebbero state usate prevalentemente con autista.

La vettura qui proposta fa parte quindi di una serie molto limitata (soprattutto con la guida a sinistra) allestita in modo particolarmente lussuoso e molto più costosa della versione normale. Ha percorso circa 96.000 chilometri ed è in condizioni eccellenti.

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.



4

FERRARI MONDIAL (1988)

MONOPROPRIETARIO E CON BASSISSIMO CHILOMETRAGGIO
SINGLE OWNERSHIP AND EXTREMELY LOW MILEAGE

TELAIO/CHASSIS: N° ZFFWD21B000075832

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI/8 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3200 CM³**

POTENZA/POWER: **270 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ 2+2**

€ 30.000/40.000 - \$ 36.000/48.000 - £ 27.000/36.000



Agli albori della Casa che porta il suo nome, Enzo Ferrari dichiarò senza mezzi termini che aveva deciso di costruire vetture stradali solo per sostenere l'attività delle corse. Dopo le supersportive nacquero le granturismo di lusso e perfino le "Ferrari da famiglia": la prima vettura veramente prodotta in serie –la 250- ebbe infatti una versione leggermente più lunga e in grado di trasportare quattro passeggeri.

Era una vettura per l'appassionato maturo, con una famiglia in crescita o con l'esigenza di più spazio e comodità. La linea delle V12 2+2, iniziata con la 250 GTE, continuò con la 330, con le splendide 365/400/412 ed è presente ancora oggi con la GT4 Lusso.

Alla fine degli anni '60 Ferrari lanciò una nuova linea di vetture più piccole e meno costose, con motore centrale: le Dino. Il successo della Dino e le richieste dei clienti –che spesso le paragonavano con le Porsche 911- obbligò la Casa di Maranello a realizzarne una versione 2+2. Nacque così la 308 GT4 prima e poi la Mondial, presentata al Salone di Ginevra del 1980.

Disegnata da Pininfarina, la Mondial stilisticamente rappresentava un anello di congiunzione tra la Testarossa e la 308 GTB, da cui peraltro era derivato l'autotelaio. Questo, basato su un traliccio tubolare, si prestava infatti ad una versione col passo allungato di oltre 300 mm. necessario per la 2+2.

Nel 1985 la Mondial ottenne il 3,2 litri. Questo generoso motore era caratterizzato dalle quattro valvole per cilindro, quattro alberi a cam

Ferrari's first 'production' model – the 250 – featured a slightly longer version which was able to transport four passengers. It was a vehicle for the slightly more mature enthusiast with a growing family or the need for more space and comfort.

The V12 2+2 line, which started with the 250 GTE, continued with the 330 and the splendid 365/400/412, and is still present today with the GT4 Lusso. At the end of the 1960s Ferrari launched the mid-engined Dino, and started working on a 2+2 version.

This led first to the birth of the 308 GT4 and subsequently of the Mondial which was presented at the Geneva Motor Show in 1980.

Designed by Pininfarina, stylistically the Mondial represented a link between the Testarossa and the 308 GTB, from which the vehicle's chassis is in fact derived.

This, based on a tubular frame, lent itself to a version with a long wheel-base of over 300 mm - necessary for the 2+2. In 1985 the Mondial went up to 3.2 liters.

This generous engine was characterized by its four valves per cylinder, the four camshafts and the Bosch K-Jetronic fuel injection, and it was coupled with a longitudinal gearbox.

Built with great care and provided with a very luxurious interior – entirely upholstered in leather – the Mondial was a great luxury vehicle of the period.



me e dall'alimentazione a iniezione Bosch K-Jetronic, ed accoppiato ad un cambio longitudinale. Costruite con grande cura e dotate di un interno molto lussuoso rivestito interamente in pelle, le Mondial erano vetture di grandissimo lusso all'epoca.

L'esemplare che oggi vi proponiamo fu immatricolato il 5/12/1988, data che ci fa subito capire quanto poco il primo proprietario si preoccupasse dei problemi dei normali automobilisti, che avrebbero aspettato il gennaio successivo per immatricolare la nuova Punto per non perdere un anno di valutazione dell'usato! La vettura entrò a far parte del garage di famiglia, particolarmente ben fornito, e per questo ha percorso pochissimi chilometri (appena 16.300!) ed è stata curata in modo maniacale.

La macchina è praticamente nuova, e persino l'interno chiaro, che sulle Ferrari di questo periodo solitamente presenta segni di cedimento, è pari al nuovo. C'è persino uno splendido auto-telefono SIP, uno dei simboli degli anni '80. È sempre stata mantenuta e utilizzata, per quanto per pochi chilometri: la prova sta nel fatto che le revisioni biennali sono regolari sino ad oggi.

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 example that we are proposing today was registered on 5/12/1988, and joined the family garage. This was particularly well stocked, which is the reason for the very low mileage (just 16,300 KM!).

The car is practically new and even the light-colored interior, which usually shows signs of wear on Ferraris from this period, is as good as new. There is even a splendid SIP car-phone, one of the symbols of the 1980s. The vehicle has always been maintained and used, albeit for only a few kilometers.

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, cambelts and perishable elements.



5

PORSCHE 993 TURBO (1995)

IL TOP DELLA 993, L'ULTIMA PORSCHE RAFFREDDATA AD ARIA
THE ULTIMATE 993, THE LAST AIRCOOLED PORSCHE

TELAIO/CHASSIS: N° WPOZZZ99ZTS371219

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI BOXER BITURBO/6 CYLINDER BOXER TWIN TURBO**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3.600 CM³**

POTENZA/POWER: **430 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ**

€ 100.000/130.000 - \$ 120.000/156.000 - £ 90.000/117.000

L'ultima 911 con motore raffreddato ad aria fu la serie 993 lanciata nel settembre 1993. La 911 Turbo nella serie 993 venne notevolmente modificata e potenziata, e dotata di trazione integrale permanente. La nuova 993 Turbo introdusse alcune varianti stilistiche rispetto alla 993 aspirata: passaruota posteriori allargati di 3 cm, nuovo spoiler anteriore con tre aperture frontali maggiorate, più un'ulteriore apertura inferiore integrata nei passaruota anteriori, nuovo spoiler posteriore di inedito design.

Il motore M64/60 di 3.6 litri (due valvole ed una candela per cilindro) adottava una doppia sovralimentazione mediante due turbocompressori KKK K16, ognuno con valvola waste-gate integrata, e due interco

The last 911 with air cooled engine was the 993 series launched in September 1993. The 911 Turbo in the 993 series was considerably modified and boosted, equipped with permanent four wheel drive. The new 993 Turbo introduced some stylistic variations compared to the aspirated 993: rear wheel arches widened by 3 cm, new front spoiler with three increased frontal apertures, plus an additional lower aperture integrated in the rear wheel arches, new rear spoiler with an original design.

The M64/60 3.6 liter engine (two valves and a spark plug per cylinder) adopted dual turbocharging by means of two KKK K16 turbo compressors, each with an integrated waste-gate valve, and two air-air intercoolers; the configuration with the two small turbos made it possible to have



oler aria-aria; la conformazione con i due piccoli turbo permetteva di avere una coppia di 450 Nm già disponibile a 2.500 giri/min, offrendo quindi un'elasticità di marcia mai vista in un'auto sovralimentata.

Il sistema di trazione integrale ripartiva la trazione con un rapporto 20/80 con un differenziale autobloccante (25%-40%) che entrava in azione a partire dai 70Km/h e che, connesso con il sistema ABD, garantiva un'ottima aderenza. Le prestazioni dichiarate erano 290 Km/h di velocità massima ed un'accelerazione da 0 a 100Km/h di 4,5 secondi. A partire dalla produzione destinata al 1996 venne messo a disposizione un kit di potenziamento fino a 430 CV che la nostra vettura ha in dotazione. La vettura qui proposta è da circa dieci anni di proprietà di un appassionato porschista, che l'ha guidata e curata con l'inconfondibile stile di chi ama questo genere di motori. L'auto ha 96700 km ed ha avuto solo tre proprietari.

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

a torque of 450 Nm already available at 2,500 revs/min, thus offering a driving flexibility never seen before in a turbocharged car.

The four wheel drive system divided the drive with a 20/80 ratio and limited slip differential (25%-40%) that entered into action starting from 70 Km/h and that, connected with the ABD system, guaranteed excellent adherence. The declared performance was 290 Km/h at maximum speed and acceleration from 0 to 100 Km/h in 4.5 seconds. Starting from the 1996 production a booster kit of up to 430 CV was made available that is provided with our vehicle. The vehicle proposed here has been owned for around ten years by a Porsche enthusiast who has driven and cared for it with the unmistakable style of one who loves this type of motor. The car has a mileage of 96700 km and has only had three 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.





6

LANCIA APRILIA CABRIOLET (1939)

L'ULTIMO CAPOLAVORO DI VINCENZO LANCIA E BATTISTA FARINA
THE LAST JOINT MASTERPIECE OF LANCIA AND FARINA

TELAIO/CHASSIS: N° 39-3750

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI A V STRETTO/4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1350 CM³**

POTENZA/POWER: **47 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIOLET PININ FARINA/SALOON**

€ 150.000/200.000 - \$ 180.000/240.000 - £ 135.000/180.000





Vincenzo Lancia fu buon pilota per la Fiat e nel 1906 diede vita alla Casa automobilistica che porta il suo nome.

Vincenzo Lancia had been a Fiat racing driver and then in 1906 founded his car company.

Pur non essendo un ingegnere, seppe dar vita ad una serie di vetture tra le più innovative del loro tempo: tra tutte spicca la Lambda che, nel 1923, fu la prima automobile a struttura portante, freni idraulici e sospensioni anteriori indipendenti.

Though he was no engineer, he created a host of motorcars among the most innovative of their times, such as the 1923 Lambda with its monocoque body, hydraulic brakes and independent front suspension. In the mid '30s, as the angular and serious-looking Augusta was establishing new standards, Lancia started thinking about a new and innovative model.

La Lambda fu seguita da vari modelli che, pur adottando le soluzioni tecniche d'avanguardia, avevano spesso un aspetto ancora molto legato alla tradizione.

The new car was to be very roomy and sporty even with a small engine: lightness and aerodynamics were to be its key points, while all round independent suspensions would give it unparalleled road manners and comfort.

Alla metà degli anni '30, mentre la angolosa e severa Augusta stabiliva un nuovo standard per una piccola vettura da un litro, Lancia iniziò a pensare ad un nuovo modello che avrebbe innovato drasticamente lo stile e la tecnica automobilistica.

Thus the Aprilia was born with a body/structure unit studied and perfected in the Turin University. For many Lancia it was Vincenzo Lancia's masterpiece, launched in 1937 just a few months after his sudden passing.

La vettura che stava prendendo forma avrebbe avuto una eccellente abitabilità e prestazioni al top: avrebbe utilizzato la leggerezza e l'aerodinamica per ottenere il massimo da un piccolo ma sofisticato quattro cilindri a V stretto con camere emisferiche. Le sospensioni integralmente indipendenti le conferirono tenuta di strada e confort mai visti prima: il che permetteva di tenere medie più alte di quelle delle automobili più grosse.

Vincenzo Lancia and Battista "Pinin" Farina were old friends, and the relationship was very strong between the two companies as well. One can say that nobody like Farina has been able to interpret the spirit of Lancia, before and after the war.

Così nacque l'Aprilia, la cui struttura/carrozzeria fu studiata presso l'Università di Torino. Per molti fu il capolavoro di Vincenzo Lancia, sicuramente fu la sua ultima creatura, lanciata sul mercato nel 1937 pochi mesi dopo la sua scomparsa improvvisa.



Vincenzo Lancia e Battista "Pinin" Farina erano vecchi amici, e pure a livello aziendale il rapporto era molto stretto. Si può dire senza tema di smentita che nessuno come Farina seppe interpretare lo spirito della Lancia, sia prima che dopo la guerra.

Di conseguenza, anche l'Aprilia, che pure nella sua versione di serie aveva una linea così caratterizzata, ebbe delle versioni speciali, ed in particolare la Cabriolet Pinin Farina, di cui oggi siamo orgogliosi di presentarvi un eccezionale esemplare, fu tra le più riuscite.



Le proporzioni del pianale Aprilia –prodotto come da tradizione parallelamente alla vettura completa per dare ai Carrozzeri la possibilità di creare versioni fuoriserie- permisero a Pinin Farina di creare una vettura spaziosa ma compatta, in grado di dare il piacere della guida all'aria aperta anche a coloro che si erano innamorati delle qualità tecniche della Aprilia.

La rarissima vettura qui proposta è appartenuta per molti anni ad uno dei più importanti collezionisti Lancia italiani. E' stata riverniciata anni fa e sempre mantenuta in condizioni perfette. L'interno ha subito un leggero restauro circa cinque anni fa.

Le Aprilia Cabriolet, che già all'epoca erano molto poche, anche per il loro prezzo elevato, oggi si trovano sul mercato molto di rado: un'esemplare anteguerra, in particolare, è praticamente introvabile.

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.

Even the Aprilia, which had a unique line, had its special versions. One of the best was the Pinin Farina Cabriolet, of which we are proud to show an example today.

The proportions of the Aprilia platform chassis, produced just for the coachbuilders, gave them the possibility to create a spacious yet compact Drophead Coupé, for those customers who wanted the thrill of open-air driving and the pleasure only an Aprilia could grant. The very rare car we propose today has been owned for many years by one of the main Italian Lancia collectors. He had it repainted many years ago and the upholstery has been revamped about five years ago: the car is just perfect.

The Aprilia Cabriolet was a very rare car even when new, and today it is very hard to find one for sale. A prewar example is practically impossible to find, thus this car represents an unique 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.



7

MG TD (1953)

TELAIO/*CHASSIS*: N° A 6243248

MOTORE/*ENGINE*: **4 CILINDRI/4 CYLINDER**

CILINDRATA/*DISPLACEMENT*: **1250 CM³**

POTENZA/*POWER*: **55 CV** CARROZZERIA/*BODY STYLE*: **ROADSTER/ROADSTER**

€ 28.000/35.000 - \$ 33.600/42.000 - £ 25.000/31.000



Il Marchio MG fu fondato negli anni '20 da Cecil Kimber, che dirigeva i "Morris Garages" di Oxford, un gruppo di Concessionari appartenente a William Morris, Lord Nuffield, fondatore e proprietario della Morris Motors Ltd.

Lo scopo dichiarato era quello di costruire vetture più sportive e esclusive basate sulle berline Morris, strategia che continuò per più di cinquant'anni.

Dopo una serie di vetture anteguerra, che tra l'altro ottennero lusinghieri risultati sportivi, tra cui una vittoria di classe alla Mille Miglia del 1933 con Giovannino Lurani, a partire dal 1945 la MG studiò la ripresa della produzione, basandosi sul modello 'Midget' TA del 1936. La prima MG postbellica fu infatti la TC.

The MG brand was founded in the '20s by Cecil Kimber, who managed the "Morris Garages" in Oxford. This was a group of Dealerships owned by William Morris, Lord Nuffield, the founder and owner of Morris Motors Ltd.

The new company's scope was the production of sporting variants of the normal Morris motor cars: a strategy that was to last for half a century. After a number of prewar cars, some of which were quite successful in racing (among others a class win at the 1933 Mille Miglia with Count Johnny Lurani and Lord Howe), after the war MG launched the TC, based on the 'Midget' TA of 1936.

Great Britain was aiming for more and more exports and, for some reasons, many American enthusiasts who spent part of the war years in



La Gran Bretagna, stremata dallo sforzo bellico, cercò di spingere al massimo le esportazioni, specialmente verso gli Stati Uniti, per ottenere valuta pregiata: per qualche motivo gli appassionati americani, abituati a vetture con grossi motori plurifrazionati, si innamorarono delle spider inglesi spinte da un piccolo quattro cilindri da un litro.

Il grande successo delle Midget convinse la MG a rinnovare la gamma e nel 1949 fu presentata la TD, che era un po' più abitabile ma soprattutto aveva l'avantreno a ruote indipendenti, ed iniziava quindi a discostarsi rispetto alle vetture degli anni '30. La TD aveva perfino la possibilità di essere venduta con la guida a sinistra!

Mentre la TC aveva venduto circa 10,000 esemplari, la TD fu prodotta in quantità tripla, ma fu tenuta in vita troppo a lungo, fino al 1953. Sostituita dalla TF, la TD fu l'ultima MG veramente tradizionale, con la calandra del radiatore verticale e i fari separati. Nel 1953 era praticamente un'auto d'epoca nuova.

La vettura che oggi vi proponiamo in asta appartiene quindi all'ultimo anno della produzione, e quindi è sicuramente una delle ultime MG tradizionali costruite.

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.

Britain brought back with them a passion for these small sport cars, and bought them by the thousands.

The Midget's success convinced MG to modernize their products and in 1949 the TD was launched. More comfortable due to its wider cockpit and independent front suspension, it was even available in left hand drive! While the TC sold around 10,000 units, the TD reached three times as much, and was superseded by the TF.

The TD was therefore the last MG with a traditional vertical radiator and external headlamps, which gave it that prewar look. In 1953, it was practically a new vintage car. The car on sale today comes from the TD's last year of production, and as such is one of the very last traditional MGs.

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

FIAT 500 F (1968)

IRRIPETIBILE ESEMPLARE MONOPROPRIETARIO
AN UNREPEATABLE SINGLE-OWNER 500

TELAIO/CHASSIS: N° 110F - 1745565

MOTORE/ENGINE: **2 CILINDRI/2 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **500 CM³**

POTENZA/POWER: **18,2 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA DUE PORTE/TWO DOOR SALOON**

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



Costruita in 5.200.000 esemplari circa, la Fiat Nuova 500 con le sue derivate ha un posto da protagonista nella storia del nostro paese. Coeva e parte in causa del boom economico degli anni '50, la piccola utilitaria a motore posteriore è stata prodotta sino al 1975, ma dopo più di quarant'anni fa ancora parte del nostro panorama cittadino.

Figlia anch'essa del genio di Dante Giacosa, della visione di Vittorio Valletta, e del sudore di migliaia di operai accorsi a Torino con una migrazione notevole, la 500 inizialmente fu lanciata a due soli posti, e con prestazioni particolarmente limitate, per non disturbare il successo della 600.

Sviluppata, aggiornata e migliorata, raggiunse il suo pieno successo a partire dagli anni '60. Con il 1965 viene presentata la 500 F, un eccezionale esemplare della quale abbiamo oggi in asta. Rispetto alla precedente D, la F presenta le porte incernierate anteriormente, il che ha richiesto una profonda rivisitazione dell'intera scocca, il motore viene portato a 18 cavalli e la ciclistica e i freni sono migliorati. Come sempre in questi casi, le modifiche sono fatte in parte per dare vantaggio ai clienti, e in parte per rendere più facile la fabbricazione e abbassare quindi il costo industriale.

Gli storici ci dicono che a partire dall'Ottobre 1968 sul cofano motore appare la nuova scritta FIAT 500 che sostituisce la scritta "Nuova 500": infatti la vettura qui presentata, immatricolata il 27/3/1968 (ha quindi da poco compiuto cinquant'anni!) porta ancora la scritta vecchia. Ci sono ancora innumerevoli Cinquecento sulle strade e sul mercato italiano.

With around 5,200,000 examples built, the Fiat Nuova 500 and its spin-offs have played a leading role in the history of our country.

Developed, updated and improved, it reached the height of its success from the 1960s onwards. In 1965 the 500 F was presented, of which we have an exceptional example on auction today. Compared to the previous D, the F has front hinged doors which necessitated a review of the whole body, while the power was increased to 18 horsepower and the chassis parts and brakes were improved.

There are countless Cinquecento cars still to be found on Italian roads and on the market. However the one we are offering today is simply unique since it has belonged to the same person since it was new: in fact it was purchased new by the seller. It only has around 36,800 kilometers on the clock and, naturally, it has always been maintained in excellent condition by the owner's son.

It has a sober dark blue livery with beige interior and presents no defects, it works impeccably and has recently received a set of new tyres. This represents a very rare opportunity to purchase a single-owner Cinquecento in unsurpassable conditions of freshness and originality.

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.



Quella che vi proponiamo oggi invece è semplicemente unica in quanto appartiene da nuova alla stessa persona: fu acquistata nuova dalla venditrice. Ha percorso solo 36.800 chilometri circa e naturalmente è sempre stata mantenuta dal figlio in condizioni eccellenti. Presenta una seria livrea blu scuro con interno beige, non ha difetti, funziona impeccabilmente ed ha ricevuto recentemente un treno di gomme nuove.

Essa rappresenta una occasione rarissima di acquistare una Cinquecento monoproprietario in condizioni di freschezza e originalità imbattibili.

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.



9

LANCIA FULVIA COUPÈ 1.3HF (1968)

L'INIZIO DEL MITO RALLISTICO LANCIA
THE START OF THE UNBEATABLE RALLY LANCIAS

TELAIO/CHASSIS: N° 818.340*001354

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI A V/V4**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1215,78 CM³**

POTENZA/POWER: **88 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ/COUPÈ**

€ 56.000/65.000 - \$ 67.200/78.000 - £ 50.400/58.500





Nel 1963, mentre la Fulvia berlina iniziava con successo la sua carriera, veniva impostata e progettata la Fulvia Coupé. Se nel passato i carrozzieri esterni (come Pinin Farina, Vignale e Zagato) si erano occupati di proporre le versioni più sportive dell'Appia, per la Fulvia fu decisa una gamma più razionale, basata su un solo modello 'extra', la Coupé appunto, e per di più realizzato in casa.

La vettura fu disegnata dallo 'stilista interno' Piero Castagnero, la cui creatività era al massimo della grazia: ne risultò una piccola Coupé classica ed elegante ma sportiva, in grado di conquistare le giovani signore chic come le più importanti competizioni mondiali.

Il passo ridotto di 150 mm., la carrozzeria più leggera ed aerodinamica, il motore più potente, permisero immediatamente alla Fulvia Coupé di distinguersi dalla berlina anche sul piano delle prestazioni. Nata nel 1965 con motore da 1215,78 cm³ e 80 cavalli (con un peso di soli 950 kg), la Fulvia Coupé fu seguita nel gennaio del 1966 dalla Fulvia Coupé HF, dotata di motore potenziato a 88 cavalli e allestimento semplificato e peso di soli 825 kg per le corse.

Il motore, portato a 1298,26 cm³ e dotato di due carburatori ed assi a camme più sportivi, aveva anche nuovi collettori di aspirazione e scarico più liberi, mentre la carrozzeria era realizzata in acciaio con spessore ridotto e portiere e cofani in alluminio. La vettura era rifinita in rosso scuro con una linea longitudinale gialla e blu. Solo 425 Coupé HF furono costruite, contro le 20.436 Coupé. Anche il prezzo era 'da amatore': 1.845.000 lire, da confrontarsi con le 1.425.000 della Fulvia Berlina GT o le 1.595.000 dell'Alfa Romeo GT 1300 Junior.

Innumerevoli le vittorie riportate dalle Fulvia HF, tra queste ricordiamo nel 1966 il Rally dei Fiori con Cella/Lombardini, la vittoria di classe alla Targa Florio con Cella/Marzi e alla 1000 km del Nurburgring con Foschi/Malanca, il Rally di San Martino di Castrozza con Cella/Ramoino, le categorie Turismo e Gran Turismo del Campionato Italiano di Velocità con Radec e Foschi, e il Campionato Italiano Rally con Leo Cella.

Nel 1967 si inizia col Rally di Montecarlo con la vittoria di Squadra, la vittoria di classe Turismo di serie e il 2°, 4°, e 5° assoluto, e via elencando il Rally dei Fiori, il Rally di Sardegna, il San Martino, il Tour de Corse...

Nel 1968 Pat Moss, sorella di Stirling, rallyista di successo, si classificò seconda al Montecarlo, mentre la lista delle vittorie si allungava con il Rally dell'Elba, le Alpi Orientali, la Sardegna, il Portogallo, e chissà quanti altre prove minori... Basti dire che la Fulvia Coupé 1.3 HF rappresentò l'inizio di una stagione di successi planetari, principalmente

In 1963, while the Fulvia saloon started its career, Piero Castagnero was working on the Coupé version. The result was a classic and elegant, yet sporting little car which was to become the darling of sophisticated city ladies as well as strong racing drivers.

With a shorter wheelbase and a lighter and more slippery bodywork, plus stronger engines, the Fulvia Coupé had an immediate advantage on the boxy saloon.

Born in 1965, the Fulvia Coupé had a 1215,78 cm³ and 80 bhp engine and a weight of only 950 kg. It was followed in January 1966 by the Fulvia Coupé HF, with 88 bhp and a simpler and lighter finish, with a weight of just 825 kg.

The engine had grown to 1298,26cm³, with two carburetors and sportier camshafts, free flow intake and exhaust manifolds, while the body was made with thinner gauge steel, and aluminium doors and bonnets.

This special version, which was destined to race, had a dark red livery with a longitudinal yellow and blue strip. The cockpit was simpler and lighter too.

Only 425 Coupé HF were built, compared to the 20,436 normal Coupés. The price was higher too: 1,845,000 lire, compared to the 1,425,000 of the Berlina GT or the 1,595,000 of the Alfa Romeo GT 1300 Junior.

The victories of the Fulvia HF are too numerous to mention, let's just remember the Rally dei Fiori with Cella/Lombardini, class wins at Targa Florio with Cella/Marzi and at the Nurburgring 1000 km with Foschi/Malanca, the Rally di San Martino di Castrozza with Cella/Ramoino, the Turismo and Gran Turismo categories in the Italian Speed Championship with Radec e Foschi, and the Italian Rally Championship with Leo Cella... all this in 1966 alone.

1967 started with a Team Prize at the Montecarlo, plus a Production Touring Class victory and 2°, 4°, e 5° overall, and continued with Rally dei Fiori, Rally di Sardegna, San Martino, Tour de Corse and many more...

In 1968 Pat Moss was second at the Monte, and the list of Fulvia HF wins went on with the Rally dell'Elba, West Alps, Sardinia, Portugal, and who knows how many others.

It is easier to say that the Fulvia Coupé 1.3 HF kick started an irrepealable season of world successes for Lancia, mainly in Rallies but also on hillclimbs and long distance circuit racing, which gave the factory more glory that it ever had in the previous speed and F1 racing under Gianni Lancia.



nei Rally ma anche nelle gare in salita e prove di durata, che portò la Lancia a vertici mai visti prima, neanche nel periodo delle corse in pista e in Formula Uno ai tempi di Gianni Lancia.

Su questa vettura poggia il successo dei modelli successivi come Stratos, Delta Integrale, 037, S4, che ancora oggi rappresentano per le generazioni più recenti l'Heritage della Lancia. La vettura che vi presentiamo in asta è stata completamente restaurata ed è dotata di omologazione FIVA A3 e ASI Targa Oro.

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.

This model represents the start of a line of cars like the Stratos, Delta Integrale, 037, S4, which today form the core of Lancia's Heritage for the younger generations.

The 1.3 HF on offer here today is a very rare and pristine restored example of this small number of special Fulvias.

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

MERCEDES BENZ 450 SEL 6.9 (1975)

LA PIÙ PERFORMANTE BERLINA MERCEDES: LA MITICA 6.9
THE WOLF-IN-SHEEP-CLOTHING FROM STUTTGART

TELAIO/CHASSIS: N° 116036 12 000267

MOTORE/ENGINE: **8 CILINDRI/V8**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **6834 CM³**

POTENZA/POWER: **286 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SALOON**

€ 20.000/25.000 - \$ 24.000/30.000 - £ 18.000/22.500



Quella che oggi chiamiamo "Classe S" nasce con la 220S del 1956, una versione allungata e arricchita della classica berlina "Ponton": da allora la S è sempre stata la berlina di serie di più alto livello della gamma Mercedes-Benz. Nel 1968 la bellissima S disegnata dal francese Paul Bracq, che in versione a passo lungo e dotata di iniezione diventava SEL, fu proposta anche con un motore esagerato da 6,3 litri, derivato da quello della 600.

Questa vettura assommava la comodità, lo spazio e la sicurezza della grande berlina di Stoccarda con le prestazioni da vera sportiva: gli americani la definirono un vero "Hot Rod".

In 1968 the beautiful S Klasse designed by Frenchman Paul Bracq which in the long wheelbase version with injection became the SEL, was also proposed with an extreme 6.3 liter engine, derived from that of the 600. This vehicle combined the comfort, space and safety of the great saloon from Stuttgart with the performance of a true sports car: the Americans classed it as a real "Hot Rod".

With the release of the new Class S in 1972 (known by enthusiasts by its design number, W116), the 6.3 went out of production and was not replaced. But the Stuttgart engineers later transplanted an even bigger engine - up from 6300 cm³ to 6900 - into the new body.



Con l'uscita della nuova Classe S nel 1972 (conosciuta dagli appassionati con la sua sigla di progetto, W116), la 6.3 uscì di produzione e non fu sostituita, a causa del momento caratterizzato dagli shock petroliferi del 1973. Ma il lupo di Stoccarda non aveva perso il vizio, e nella nuova scocca i tecnici trapiantarono un motore ancora più grosso, portato da 6300 a 6900.

Questo motore era dotato di iniezione elettronica, monoalbero a camme in testa, e una particolarità degna di una macchina da corsa: il carter secco che ne permetteva un montaggio più basso in vettura. Esso sviluppava ben 286 cavalli a 4250 giri, e una coppia di 56 mkg a soli 3000 giri. Era il motore più grosso in vendita sul mercato. Anche

This engine had electronic ignition, overhead single camshafts and a detail worthy of a racing car: a dry sump that made a lower mounting on the vehicle possible. It developed a good 286 horsepower at 4250 revs, and a torque of 56 mkg at just 3000 revs. It was the biggest engine on sale on the market. The chassis parts were also revised with a new hydraulic suspension that improved the already excellent standards of the normal S saloons.

Weighing two tons, the 6.9 reached a speed of almost 230 km/h. Its refined technology and low production numbers, made it a gem for the very few: in fact the vehicle's list price was 29,900,000 Italian Lire, compared to the 15 million Lire of the rather self-indulgent 450 SE, and the 9.6



la ciclistica fu rivista con una nuova sospensione idraulica che andava a migliorare gli standard già eccellenti delle berline S normali.

Con un peso di due tonnellate, la 6.9 raggiungeva quasi 230 kmh. La sua tecnica raffinata e i numeri di produzione bassi ne fecero una chicca per pochi: infatti la vettura aveva un prezzo di listino di 29.900.000 lire, contro i soli 15 milioni della pur sibaritica 450 SE, e i 9.6 della 280 a sei cilindri. A titolo di esempio, una Porsche Carrera costava 16.400.000 lire, una Aston Martin DBS V8 ne costava 22, e una Ferrari BB costava solo 24.235.000 lire. Il grande pilota e giornalista Paul Frère, sul fascicolo di Marzo 1976 di Quattroruote, concluse la sua prova dicendo semplicemente: “- Un solo aggettivo può descrivere questa straordinaria vettura: è favolosa!”. La vettura proposta è in ottime condizioni originali. Ha percorso 181.000 chilometri e meccanicamente funziona perfettamente in ogni suo aspetto, tanto che è stata portata via strada da Ferrara a Firenze senza problemi.

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.

million of the six cylinder 280. By way of an example, a Porsche Carrera cost 16,400,000 Lire, an Aston Martin DBS V8 cost 22 million, and a Ferrari BB cost just 24,235,000 Lire.

The great driver and journalist Paul Frère, in the March 1976 issue of Quattroruote magazine, concluded his test drive simply saying: “Just one adjective can describe this extraordinary vehicle: it's fabulous!” The vehicle proposed is in excellent original condition. It has 181,000 kilometers on the clock and mechanically it functions perfectly from every aspect, to the extent that it was brought by road from Ferrara to Florence with no problems.

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

FIAT 1800 B (1966)

UNA GRANDE BERLINA FIAT IN ECCEZIONALI CONDIZIONI
A GRAND FIAT SALOON IN EXCEPTIONAL CONDITION

TELAIO/CHASSIS: N° 188636

MOTORE/ENGINE: 6 CILINDRI IN LINEA/IN LINE 6 CYLINDER

CILINDRATA/DISPLACEMENT: 1795 CM³

POTENZA/POWER: 86 CV CARROZZERIA/BODY STYLE: BERLINA/SALOON

€ 6.000/10.000 - \$ 7.200/12.000 - £ 5.400/9.000



Nella seconda metà degli anni cinquanta la casa torinese avviò lo studio di una nuova vettura di grandi dimensioni che potesse prendere il posto delle FIAT 1400 e 1900, sul mercato dal 1950. Anche a Torino, come in tutte le altre città automobilistiche del continente europeo, in quel periodo si guardava con molta attenzione, soprattutto per i modelli di punta, alla produzione americana.

Ma Torino aveva una marcia in più, quella dei carrozzieri che permettevano la generazione e la trasmissione delle idee innovative che a Colonia, Stoccarda o Monaco arrivavano con ritardo. Per questo, in questo scorcio di metà secolo, a Torino ebbe luogo il passaggio dalle linee tondeggianti a quelle molto più moderne a spigolo, inaugurate dalla Lancia Flaminia e arrivate vent'anni dopo al loro massimo fulgore con la Fiat 130 Coupé.

In the mid '50s Fiat started to work on a new series of full size saloons, to supersede the 1400 and 1900, launched back in 1950. In that period in Turin the style was changing from the round lines to the straight and angular ones. The pioneer was once again Battista Pinin Farina with his Florida and Flaminia Lancias. The new Fiat flagship was to reach much bigger volumes and therefore had stronger American influences in its style.

While the new models were designed, the engineers worked on traditional in line engines but also on a detuned version of the 8V. In the end the in line six was chosen, but it received a brand new performance SOHC head designed by a newly hired Aurelio Lampredi, fresh from Ferrari. The new car was launched at the Geneva Show of 1959 with 1800 and 2100 engines. The lineup also sported a Station Wagon and a long



La nuova ammiraglia Fiat, destinata ad una ben maggiore diffusione, ebbe una carrozzeria d'impronta americaneggiante con linee tese, grosse pinne e abbondanza di cromature.

Questa carrozzeria rappresentava una rottura col passato di tale portata che, prima di deliberarla, i vertici Fiat la sottoposero all'esame di Battista Pinin Farina.

Durante la gestazione del nuovo modello, furono considerati motori tradizionali a sei cilindri, ma anche un nuovo otto cilindri a V derivato da quello della sportiva 8V. Alla fine si decise per il sei cilindri, a cui però fu donata una nuova e performante testata messa a punto da un neo assunto: l'Ing. Aurelio Lampredi, che proveniva dalla Ferrari. La nuova vettura, in versione 1800 e 2100, fu presentata al Salone

wheelbase luxury version, the 2100 Special. The best news came in 1961 with the 1800B, which had disc brakes, a stronger 86 bhp engine and a new rear axle.

The 1800B you see here today had but two owners: the first registered it in Italy then brought it abroad, where the second owner bought it due to its exceptionally original condition. Everything on the car is original, and a few years ago a light conservative restoration has been carried out. The upholstery has been renewed with new old stock materials. The seller is a collector of unique pieces which puts great value in originality.

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.



di Ginevra del 1959. Fu preparata anche una bella Familiare e una versione arricchita ed allungata, la 2100 Special. Le novità più succose arrivarono però nel 1961, quando la 1800 lasciò il posto alla 1800 B (con quattro freni a disco e motore potenziato a 86 CV) e un nuovo retrotreno con balestre semiellittiche. Contemporaneamente la 2100 divenne 2300 e fu lanciata anche la 2300S Coupé.

La vettura che qui presentiamo ha avuto solo due proprietari, l'auto è stata immatricolata da nuova in Italia poi portata all'estero dove il secondo proprietario l'ha comperata per lo stato di conservazione in cui si trovava.

Tutti i particolari dell'epoca sono ancora originali e pochi anni fa è stato fatto un restauro conservativo leggero. La selleria e gli interni sono stati rinnovati con materiali originali marchiati come da data di fabbricazione. Il cliente che la possiede è un collezionista di pezzi unici e meticoloso nell'aver auto in uno stato di conservazione pari al nuovo.

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.



12

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT

3° SERIE (1962) 3RD SERIES (1962)

LA PIÙ CLASSICA COUPÈ ITALIANA DEGLI ANNI '50
THE CLASSIC ITALIAN COUPÈ OF THE '50s

TELAIO/CHASSIS: N° AR162239

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1.290 CM³**

POTENZA/POWER: **80 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ DUE POSTI/TWO SEATER COUPÈ**

€ 55.000/65.000 - \$ 66.000/78.000 - £ 49.500/58.500





L'Alfa Romeo fino ai primi anni '50 era una grande azienda meccanica che produceva anche un piccolo numero di autotelai di grande lusso, costruiti a mano e poi carrozzati esternamente.

Già con la 1900 iniziò a cambiare pelle trasformandosi in un'azienda automobilistica vera e propria, con produzione in serie di vetture complete.

Ma il modello che ne consacrò la trasformazione fu la Giulietta di soli 1300 cm³.

Con la Giulietta l'Alfa Romeo entrava in un segmento nuovo del mercato, quello delle vetture sportive di cilindrata medio-piccola: un segmento che praticamente coincide col marchio del Portello per tre decenni.

Essa è dunque forse la più importante di tutte le Alfa Romeo, la capostipite di una serie infinita di modelli che hanno conquistato i mercati di tutto il mondo: pur basandosi su una solida tradizione precedente, è il modello su cui poggia il successo dell'Alfa.

Lanciata nel 1954 nella versione Coupé, essa fu poi prodotta in versione Spider e Berlina. La carrozzeria della Coupé era stata disegnata da Bertone, che ne curava anche l'allestimento: le scocche venivano poi trasportate a Milano per il montaggio della meccanica e la finitura.

Derivata da alcune vetture che stavano tra la macchina da corsa e il prototipo, la Giulietta Coupé era ed è un capolavoro del genere: raccolta e filante, con una linea pulita e perfettamente proporzionata che fece scuola. Era talmente riuscita che sarebbe stata prodotta invariata per più di un decennio, passando anche al modello successivo, la Giulia. Fu replicata, in varie serie, in 24.084 esemplari, pochissimi dei quali sono sopravvissuti.

Until the early 1950s Alfa Romeo was a large engineering company that also produced a small number of high luxury motor vehicle chassis, practically made by hand, with the bodywork fitted externally.

The company already began changing skin with the 1900, turning itself into a regular automobile manufacturer with the mass production of complete vehicles.

However the model that truly established the transformation was the Giulietta with just 1300 cm³.

With the Giulietta, Alfa Romeo entered a new market segment - that of sports vehicles with medium-small displacement: a segment that practically concurred with the Portello brand for three decades.

The Giulietta is, therefore, possibly the most important of all the Alfa Romeo vehicles, the progenitor of an infinite series of models that have conquered markets all over the world: despite being based on a solid prior tradition, it is the model on which Alfa's success rests.

Launched in 1954 in the Coupé version, it was then produced in a Spider and Saloon version.

The bodywork of the Coupé was designed by Bertone, who also took care of the fittings: the body shells were then transported to Milan for the assembly of the mechanical parts and finishings.

Derived from vehicles that were between a racing car and the prototype, the Giulietta Coupé was and is a masterpiece of its genre: snug and streamlined, with a clean and perfectly proportioned line that was a trailblazer. It was so successful that it was produced without variation for more than a decade, even passing on to the subsequent model, the Giulia. It was replicated, in various series, in 24,084 examples, very few of which have survived.





La magnifica Giulietta che oggi vi presentiamo è largamente conservata, con una parziale riverniciatura. Essa mantiene tutte le sue componenti originali, ed è stata mantenuta con grande cura dai suoi proprietari. Si presenta con libretto originale e targhe dell'epoca, essendo stata immatricolata a Trieste e spostata a Padova dopo pochi mesi.

La meccanica e l'interno sono stati accuratamente controllati e rinnovati mantenendo però tutti i componenti originali: la macchina quindi presenta quella rara qualità che nessun restauro totale riesce a replicare.

Su strada la vettura si comporta perfettamente, a testimonianza delle cure dei suoi proprietari ed anche della recente sostituzione di una serie di materiali di consumo, tra cui i pneumatici.

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 magnificent Giulietta we are proposing today has been mainly preserved with some partial repainting. It still has all its original components and has been maintained with great care by its owners. It is presented with the original registration documents and period number plates, having been registered in Trieste and moved to Padua after a few months.

The mechanics and interior have been carefully checked and renewed whilst maintaining the original components: the car thus presents that rare quality that no total restoration is able to replicate.

On the road the vehicle behaves perfectly, proof of the care afforded by its owners as well as the recent replacement of a series of consumable materials including the tyres.

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

SIATA 1500 (1962)

UNA RARISSIMA FUORISERIE
A VERY RARE "FUORISERIE"

TELAIO/CHASSIS: N° 0108103

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1481 CM³**

POTENZA/POWER: **94 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ/COUPÈ**

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



La Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche fu fondata a Torino nel 1926, e nella sua ragione sociale c'è già la sua dichiarazione d'intenti, a cui sarebbe rimasta fedele per quasi cinquant'anni.

La SIATA fu infatti una delle prime, e sicuramente una delle più longeve, aziende specializzate nella produzione di parti staccate destinate ad aumentare le prestazioni di vetture esistenti, principalmente di marchio Fiat.

Nei primi anni, la sua specialità erano le testate con distribuzione più sportiva che andavano a sostituire quelle di serie, ed in alcuni casi anche i compressori da applicare all'aspirazione. Vetture così elaborate parteciparono anche a varie competizioni, spesso guidate dal fondatore Giorgio Ambrosini.

Al 1948 risale il primo studio di una vettura completa, che uscì nel 1949 con il nome di "Amica": era dotata di un telaio tubolare e motore elaborato della Topolino. Nel 1950 uscì la Daina, una splendida

The "Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche" (SIATA) was founded in Turin in 1926, and the name already contains a statement of intent to which it has remained faithful for almost fifty years.

The first study of a complete SIATA vehicle dates back to 1948 and it was launched in 1949 with the name of "Amica": it had a tubular chassis and the tuned engine of the Topolino. The Daina came out in 1950, a splendid two seater spider and, in 1952, things got more intent with the 208 that was fitted with a Fiat 8V engine which was, however, equipped with a specific five gear transmission.

In the meantime, SIATA placed a small series of vehicles on the market that were directly derived from the Fiat 600 and 1100 models.

Encouraged by these experiences, with the launch of the Fiat 1300/1500 medium saloon, SIATA prepared a streamlined coupé derived from this car, the bodywork of which was the work of Michelotti and was inspired by one of his "fuoriserie" built on a Jaguar XK140 chassis. The 1300TS



spider biposto, e nel 1952 le cose si fecero più serie con la 208, dotata di motore Fiat 8V, dotato però di un cambio specifico a cinque marce. Nel frattempo, SIATA mise in commercio piccole serie di vetture direttamente derivate dai modelli Fiat 600 e 1100. La SIATA chiuse i battenti nel 1970 dopo l'ultimo modello a cui arrise un certo successo: la Spring, una piccola spider due posti dalla linea retrò basata sulla 850.

Con l'uscita della berlina media Fiat 1300/1500, la SIATA mise a punto una filante coupé da questa derivata, la cui carrozzeria era opera di Michelotti, ispirata a quella di una sua fuoriserie su telaio Jaguar XK140. Le 1300TS e 1500TS avevano naturalmente un motore potenziato rispetto a quello di serie e finiture decisamente più sportive: la 1500 passava da 73 a 94 cavalli. Questo modello fu costruito in quantità molto limitate e sicuramente oggi ne sopravvivono pochissimi esemplari.

La vettura qui offerta, ancora dotata delle sue targhe originali a cinque cifre, è caratterizzata da un allestimento sportivo che comprende anche due preziosi strumenti Jaeger dello stesso tipo di quelli utilizzati sulle Ferrari dell'epoca. La 1500 TS costava 1.850.000 lire: esattamente come una berlina di classe superiore come la Lancia Flavia 1800. In confronto, la Fiat 1500 berlina da cui derivava costava solo 1.250.000 lire, e la Flavia Coupé ben 2.560.000.

La vettura è priva di paraurti, che però, essendo quelli della berlina di serie, sono facilmente reperibili. Si presenta con una sportivissima livrea rossa con interno nero, e meccanicamente è molto in ordine ed è stata controllata in ogni sua parte.

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 1500TS naturally had an upgraded engine compared to the standard one and decidedly sportier finishings: the 1500 went from 73 to 94 horsepower. Very limited quantities of this model were built and certainly only a very few examples survive today.

The vehicle proposed here, which still has its original five figure number plates, is characterized by the sporty fittings that also include two valuable Jaeger instruments of the same type as those used on the Ferraris of the period.

The 1500 TS cost 1,850,000 Lire: exactly the same as a saloon of a superior class like the Lancia Flavia 1800. In comparison the Fiat 1500 saloon from which it was derived only cost 1,250,000 Lire and the Flavia Coupé 2,560,000 Lire.

This 1500TS has no bumpers which, in any case, are easy to find as they are the same ones used on the standard Fiat saloon. It has a very sporty red livery with black interior and is in very good order mechanically as every part has been checked.

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

JAGUAR XK 140 DHC (1961)

TELAIO/CHASSIS: N° S817705

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3400 CM³**

POTENZA/POWER: **190 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIOLET/CABRIOLET**

€ 85.000/120.000 - \$ 102.000/144.000 - £ 76.500/108.000

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 XK140 di cui oggi presentiamo un ottimo esemplare.

At the 1948 London Motor Show Jaguar launched the prototype of a sports vehicle, the XK120, 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.

During the production of the XK120, all the improvements from which the car 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.





Costruita tra il 1954 e il 1957 in soli 2310 esemplari con guida a sinistra, la XK 140 DHC (che sta per Drop Head Coupé, o Coupé con Capote Apribile, in pratica Cabriolet) è molto più rara della OTS, che fu realizzata in 3281 pezzi.

La vettura qui proposta, telaio N° 817705, fu fabbricata nei primi mesi del 1955. La Cabriolet era la versione di lusso della XK140, un po' per la maggiore abitabilità rispetto alla Roadster, un po' per via delle finiture. Mentre la OTS era dotata di una capote spartana, e finiture interne adatte a subire acquazzoni improvvisi, la Cabriolet era una degna erede della grande tradizione inglese delle carrozzerie di lusso.

I rivestimenti dei sedili erano interamente in pelle, ma era soprattutto l'ebanisteria che colpiva per la sua opulenza. Il legno rifinito con preziosa radica arricchisce i pannelli delle portiere, i ferri della capote e domina la vista grazie al cruscotto veramente sontuoso. Non per niente queste vetture sono coeve delle berline Jaguar w VII, VIII e IX, che avevano un abitacolo degno di vetture molto più costose.

Anche la capote era più grande, rifinita ed imbottita, in modo da eliminare spifferi e rumorosità e di assicurare un buon isolamento termico.

Meccanicamente, la XK 140 era molto simile alla 120, ma lo sterzo era stato completamente rinnovato dando una guidabilità più moderna. Gli ammortizzatori posteriori a leva furono sostituiti con due unità telescopiche, molto più moderne e performanti, e l'impianto elettrico era passato da sei a dodici volt.

Dal punto di vista della carrozzeria, la XK 140 aveva dei paraurti più grossi e un abitacolo decisamente più accogliente, anche grazie al 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 20 anni fa. È sempre tenuta in ottimo stato, usata poco e si presenta con una classica livrea verde inglese con interno beige.

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.

Built between 1954 and 1957, the XK 140 DHC (Drop Head Coupé) of which just 2310 were left-hand drive models, is much rarer than the OTS, of which 3281 were built.

The vehicle proposed here, chassis N° 817705, was manufactured in early 1955. The Drophead Coupé was a luxury version of the XK140, due to its more generous interior space and its more sophisticated finish. Leather and walnut was the name of the game here, just like in the Jaguar luxury saloons of the period.

Mechanically speaking, the XK 140 was very similar to the 120, but the steering was completely revamped to give a more modern level of drive-ability. The rear lever arm shock absorbers were replaced by two telescopic units: much more cutting edge and high performing. The electrics also passed from six volts to twelve.

With regard to the bodywork, the XK 140 had bigger bumpers and a 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 20 years ago. It has always been kept in excellent condition and 'on the button'.

Used for leisure purposes and on the occasion of some regularity rallies, the vehicle presents itself very well and has a classic BRG/tan livery with the right 'patina'.

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

JAGUAR MK IX (1951)

UNA SONTUOSA BERLINA SPORTIVA
A MAJESTIC SPORT SALOON

TELAIO/CHASSIS: N° 793639BW

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/6 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3800 CM³**

POTENZA/POWER: **220 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SALOON**

€ 35.000/55.000 - \$ 42.000/66.000 - £ 31.500/49.500





La Jaguar lanciò la prima automobile interamente auto costruita al Salone di Londra del 1948: le precedenti infatti utilizzavano parti meccaniche fornite dalla Standard. Quella prima vettura fu l'immortale XK120, che a sua volta era stata realizzata all'ultimo momento per pubblicizzare in nuovo motore a sei cilindri e doppio albero a camme in testa, pensato per la nuova berlina.

Questa grande berlina sportiva, su cui si basavano tutte le ambizioni di crescita e di successo di William Lyons e della sua Jaguar, fu lanciata nel 1950 e prese il nome di "Jaguar Mk VII". Pur venendo dopo la MkV, si tenne conto del fatto che la Bentley aveva nel frattempo presentato la sua MkVI...

La Mk IX che oggi vi presentiamo rappresenta l'ultima evoluzione di questa stirpe di grandi berline con telaio separato, concepite durante la guerra e poste in vendita a partire dal 1950. Nelle sue tre versioni, MkVII, MkVIII e MkIX, queste vetture avevano avuto un buon successo, surclassando sia le Bentley MkVI (che costavano quasi il triplo) sia modelli più confrontabili come le Armstrong-Siddeley ed altre che infatti scomparirono dal mercato insieme ai loro marchi. Questi modelli, insieme alle sportive XK ed ai successi nelle competizioni, avevano posto le basi per il successo della Jaguar. Furono le ultime berline Jaguar a telaio separato e dopo di loro venne la MkX, poi trasformata in 420G, e la lunga stirpe delle XJ, il modello di maggior successo della Jaguar di Sir William Lyons.

La vettura appartiene alla produzione dell'ultimo anno, e solo 382 unità sono state costruite dopo di lei. Essa ha una storia molto particolare, poiché fu acquistata da un americano che la tenne meno di un anno, per poi venderla ad un newyorkese che l'avrebbe coccolata dal 1962 fino al 2008. In tutti quegli anni, questa Mk IX prese parte ad innumerevoli manifestazioni, raduni e concorsi, ottenendo centinaia di premi. Fu anche scelta per una campagna pubblicitaria dei noti magazzini di lusso Saks Fifth Avenue.

Nel 2008 fu acquistata dal venditore, un grande appassionato di Jaguar, che la inserì nella sua collezione, usandola poco e mantenendola in perfetta efficienza. Essa si presenta oggi ottimamente, funzionante in ogni suo aspetto, completa di tutte le sue pertinenze



The great sports saloon on which all the ambitions for growth and success of William Lyons and his Jaguar were based, was launched in 1950 and took the name of "Mk VII". The Mk IX we are presenting today represents the last evolution of this line of large saloons with separate chassis. These vehicles were successful in the three versions, MkVII, MkVIII and MkIX.

These models, together with the sporty XKs and the competition successes, laid the foundations for Jaguar's success. They were the last Jaguar saloons with separate chassis, after them came the MkX which was then transformed into the 420G and the long line of XJs, the most successful model of Sir William Lyons' Jaguar.

The vehicle belongs to the last year of production and only 382 cars were built after this one. It has a rather particular story because it was bought by an American who kept it for less than a year, selling it to a resident of New York who looked after it fondly from 1962 until 2008. In all those years, this Mk IX took part in countless events, meetings and competitions, winning hundreds of prizes. It was purchased in 2008 by the vendor, a great Jaguar enthusiast, who added it to his collection, using it very little and maintaining it in perfect efficiency.

ed in perfetta efficienza meccanica. Si tratta di una vettura conservata, quindi naturalmente presenta qualche segno dell'età, che sarebbe accettabile su una vettura con la metà dei suoi anni.

Ha una elegantissima livrea grigia, con l'interno in pelle grigia-azzurra e naturalmente una completissima ebanisteria che era il vanto di queste automobili. L'interno è in ottime condizioni, ma il sedile di guida ha subito una riparazione, con l'inserimento di un nuovo pezzo di pelle. Contrariamente alla norma, che per le Mk IX automatiche prevedeva il sedile anteriore a panchetta, questo esemplare ha i rari sedili separati, mentre quello di destra è addirittura un sedile ribaltabile Reuter, ottenibile a richiesta.

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.

Today the vehicle presented is in excellent condition, functional in every aspect, complete with all its pertinent elements and perfectly mechanically efficient. It is a preserved vehicle therefore it naturally shows some signs of wear which would be acceptable for a vehicle half its age. It has a very elegant grey livery with a grey-blue leather interior and, naturally, very complete cabinetwork which was the pride and joy of these cars.

The interior is in excellent condition, but the driver's seat has been repaired by inserting a new piece of leather. Contrary to the norm which envisaged a bench-style front seat for automatic Mk IXs, this example has rare separate seats, and the one on the right-hand side is actually a folding Reuter seat, obtainable on request.

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

SAAB 96 DELUXE (1964)

UNA BERLINA SPORTIVA UNICA
AN UNCONVENTIONAL SPORT SALOON

TELAIO/CHASSIS: N° 227020

MOTORE/ENGINE: **3 CILINDRI, DUE TEMPI/3 CYLINDER, 2 STROKE**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **841 CM³**

POTENZA/POWER: **46 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SALOON**

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





Svenska Aeroplan Aktie Bolaget: l'acronimo SAAB non lascia dubbi sulla vocazione dell'azienda che, prima dell'IKEA, ci ha insegnato ad apprezzare la creatività pragmatica degli svedesi. Come molte altre aziende aeronautiche, dopo la 2° Guerra Mondiale la SAAB decise di riconvertirsi dedicandosi all'automobile: la produzione di aerei era crollata e nel contempo cresceva il desiderio di indipendenza che solo l'automobile poteva garantire. Ma una fabbrica di aeroplani non è gestita da contabili o da designer, bensì da ingegneri che applicano il loro metodo scientifico ed analitico alla soluzione del problema-automobile. Così facendo, storicamente esse hanno realizzato automobili diverse, interessanti, talvolta estreme, ma mai banali. Nessuno meglio della Bristol e della SAAB ha incarnato questo stereotipo.

Contrariamente ai colleghi inglesi, gli ingegneri svedesi si focalizzano saggiamente su un prodotto semplice e leggero, abbordabile ed affidabile. Una piccola vettura che suppliva con la leggerezza e l'aerodinamica alla carenza di cavalli vapore: le prime SAAB avevano una carrozzeria a goccia, la cui evoluzione andò avanti fino alla fine degli anni '60 con vetture come quella che vedete in queste pagine e il modello successivo. Un semplice telaio a pianale e una carrozzeria a due porte, nella quale tutto il superfluo era stato cancellato. I vetri delle portiere, per esempio, avevano un semplice meccanismo in cui il vetro ruotava su un fulcro posto nel punto più anteriore, molto più semplice e leggero del tradizionale alzacetro.

Il 'pensiero laterale' fu utilizzato anche per il motore: posto che il miglior motore automobilistico è un sei cilindri di cilindrata medio-alta (ai tempi, diciamo il V6 della Lancia Aurelia...), ma considerando che la SAAB non avrebbe potuto permetterselo in termini di ingombro, peso e costo, gli ingegneri decisero di installare un tre cilindri a due tempi! La sua maggiore semplicità e assenza di vibrazioni, con la maggiore potenza specifica, ne facevano un'alternativa perfetta per chi era pronto a guardare oltre le convenzioni. Queste sue caratteristiche,

Svenska Aeroplan Aktie Bolaget: the acronym SAAB leaves no doubt about the vocation of the company that, before IKEA, taught us how to appreciate the pragmatic creativity of the Swedes. The Swedish engineers wisely focused on a simple, light, affordable and reliable product: a small vehicle that used a light weight and aerodynamics to make up for the lack of horsepower, built on a simple chassis frame with a two door body style in which anything superfluous has been eliminated.

'Lateral thinking' was also applied to the engine: given that the best car engine is a six cylinder with medium-high displacement, but considering that the SAAB would not have been able to cope with the bulk, weight and cost, the engineers decided to install a two stroke three cylinder engine! The greater simplicity and absence of vibration, with the high



peraltro, resero possibile l'utilizzo della 96 in gara e soprattutto nei rallies, specialità a lungo dominata dai piloti scandinavi: il più famoso pilota SAAB fu forse Erik Carlsson.

In questo modo SAAB si è costruita negli anni una fedelissima clientela di persone abituate a sfidare l'ovvio, a vivere in modo alternativo e creativo. La sempre più stringente regolamentazione dei mercati e della nostra stessa società a partire dagli anni '70 avrebbe poi costretto la SAAB ad allinearsi prima, a diventare una succursale della Opel poi, ed infine a soccombere. Oggi avete l'occasione di acquistare una rarissima SAAB 96 con motore a due tempi, la vettura su cui si fondò la leggenda di questo marchio scandinavo. Lanciata nel 1960 per sostituire la 93, rimotorizzata con un V4 Ford a quattro tempi nel 1967, uscì di scena nel 1980.

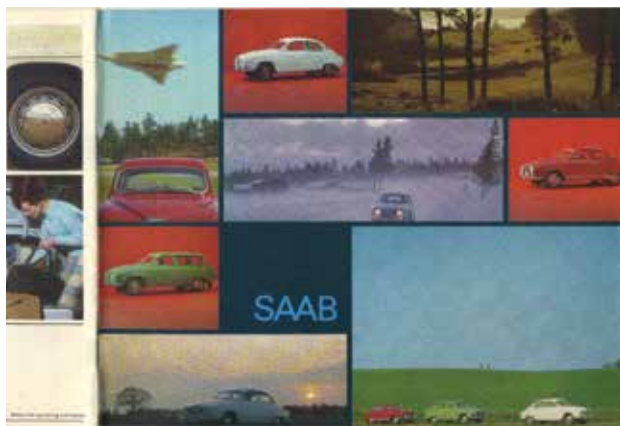
Acquistata in Svezia un decennio fa dall'attuale proprietaria, una signora svedese trasferitasi in Italia, la 96 è stata usata poco e mantenuta con cura. Essa rappresenta un'opportunità pressoché unica in Italia di aggiudicarsi una vettura diversa da tutte le altre, divertente e adattissima alle rievocazioni storiche di gara e rallies degli anni '50 e '60.

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.

specific power, made it a perfect alternative for anyone ready to look beyond the conventional. These characteristics also made it possible to use the 96 in competitions and, above all, in rallies, a specialty long dominated by Scandinavian drivers: the most famous SAAB driver was possibly Erik Carlsson.

In this way, over the years SAAB built up a very faithful clientele of people who were used to challenging the obvious, to living in an alternative and creative way. Today you have an opportunity to purchase a very rare SAAB 96 with a two stroke engine, the vehicle on which the legend of this Scandinavian brand was founded. Launched in 1960 to replace the 93, re-motorized with a four stroke V4 Ford in 1967, it left the stage in 1980. Purchased in Sweden around ten years ago by the current owner, a Swedish lady who moved to Italy, the 96 has been used little and carefully maintained. A copy of the official SAAB Certificate of Origin comes with the car. This represents an almost unique opportunity in Italy to obtain a vehicle that is different from all the others, that is fun and particularly suitable for historic reenactments of competitions and rallies in the 1950s and 1960s.

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

TRIUMPH TR4A IRS (1965)

RARO ESEMPLARE DI SPIDER INGLESE MARCHIATO DUCATI
A RARE EXAMPLE OF A DUCATI BRANDED BRITISH ROADSTER

TELAIO/CHASSIS: N° CTC/51546-LO

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2138 CM³**

POTENZA/POWER: **100 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ/COUPÈ**

€ 35.000/55.000 - \$ 42.000/66.000 - £ 31.500/49.500



La Triumph Motor Company entrò nel mercato automobilistico agli inizi degli anni '20; nel 1945 fu acquisita dalla Standard Motor Company. Il marchio più avanti conflui nella British Leyland, poi nella Rover, ed oggi appartiene alla BMW.

A partire dal 1952, la Triumph lanciò una serie di modelli sportivi: dalla TR1 alla TR3. Furono seguiti dalla TR4, un progetto completamente nuovo, prodotto a partire dal 1961; questo fu poi seguito dalla TR5 e dalla TR6.

La TR4 era stata disegnata da Giovanni Michelotti, che ebbe una feconda collaborazione con la Triumph, ed era molto più spaziosa e comoda delle serie precedenti. Dotata di finestrini e una vera capote,

From 1952 onwards, Triumph launched a series of sports models: from the TR1 to the TR3. They were followed by the TR4, a completely new project, produced from 1961; this was then followed by the TR5 and the TR6.

The TR4's body was designed by Giovanni Michelotti who had a fruitful collaboration with Triumph, and it was much more spacious and comfortable than the previous series. Fitted with windows and a real hood, it could be used in all weather conditions.

The mechanics involved a traditional yet generous four cylinder 2100 cm³ engine – which limited its diffusion in Italy. The car still had the obsolete separate chassis.



essa era usabile in ogni condizione atmosferica. La meccanica vedeva un tradizionale quanto generoso motore a quattro cilindri da 2100 cm³ – cosa che contribuì a limitarne la diffusione sul territorio italiano. La struttura invece manteneva l'obsoleto schema a telaio separato.

Nel 1965 venne introdotta la TR4A, che era stata rivista e ammodernata con un retrotreno a sospensione indipendente: per questo viene anche chiamata dagli appassionati TR4 IRS (independent rear suspension). Il prezzo in Italia all'epoca era di Lire 2.250.000.

La vettura che vi presentiamo oggi è una delle pochissime importate in Italia. Osservando il successo della Innocenti, che aveva concluso un accordo per montare in Italia le Austin, la dirigenza della Ducati pensò di seguire la stessa strada e si accordò con la Triumph. Iniziò importando le vetture e facendo poche modifiche richieste dal Codice della Strada italiano, ma l'intenzione era appunto quella di costruire l'intera automobile su licenza. Questo progetto naufragò quasi subito, e per questo motivo solo pochissime berline 2000, TR4 e Herald sono sopravvissute con il marchio Ducati.

Questa TR4, splendente nella sua livrea originale "Signal Red", porta ancora con orgoglio il marchio della Ducati Meccanica, ed è quindi imperdibile per un collezionista Ducati!

Essa è inoltre dotata, oltre che della Omologazione ASI datata 1989, anche del Certificato d'Origine del British Motor Industry Heritage Trust, che ne certifica i numeri e l'importazione Ducati.

La vettura è estremamente originale (porta una targa Milano del 1972) ed è stata restaurata portandola nelle sue condizioni d'origine; ha inoltre un file di documenti che ne comprovano l'autenticità.

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 1965 the TR4A IRS was introduced which a modernized independent rear suspension: its price at the time in Italy was 2,250,000 Lire.

At the time, the management of Ducati had made an agreement with Triumph in order to distribute their cars. This project fell through almost immediately and, for this reason, only very few 2000 saloons, TR4s and Heralds were imported by Ducati.

This TR4, gleaming in its original "Signal Red" livery, still proudly bears the Ducati Meccanica logo and is, therefore, an unmissable piece for a Ducati collector!

Moreover, in addition to the ASI [Italian Historic Automotoclub] Approval dated 1989, it also possesses the Certificate of Origin of the British Motor Industry Heritage Trust which certifies the numbers and Ducati importation.

This is an extremely original vehicle (it has a Milan number plate from 1972) and has been restored in order to bring it back to its original condition; it also has a file of documents proving its authenticity.

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.





18

FIAT 1100 TV PININ FARINA (1955)

UNA RARISSIMA COUPÈ SPORTIVA PER IL PILOTA GENTLEMAN
PRONTA PER LA MILLE MIGLIA

*A VERY RARE SPORT COUPÈ FOR THE GENTLEMAN DRIVER,
READY FOR THE MILLE MIGLIA*

TELAIO/CHASSIS: N° 168695

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1089 CM³**

POTENZA/POWER: **53 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ/COUPÈ**

€ 150.000/200.000 - \$ 180.000/240.000 - £ 135.000/180.000



Negli anni '50 con la crescita del benessere e della produzione automobilistica, la passione per lo sport automobilistico visse un'epoca d'oro. Le Case Italiane dominavano le corse: Abarth, Alfa Romeo, Ferrari, Maserati e tutta una serie di piccoli specialisti come Stanguellini ed Ermini. Alcuni tra i migliori piloti erano italiani: da quelli della vecchia guardia come Nuvolari e Varzi, ai giovani come Villoresi, Ascari, Farina, Fagioli, Castellotti, Taruffi, i Conti Marzotto... Infine, alcune delle più importanti corse si svolgevano in Italia: a Monza, ma soprattutto sulle nostre strade di tutti i giorni, come la Mille Miglia, la Targa Florio e un numero infinito di piccole gare locali.

In questo ambiente, logicamente anche l'industria automobilistica si attrezzò per venire incontro alle esigenze del pubblico, offrendo prodotti pensati per l'uso sportivo, ma derivati dai modelli di grande serie, per contenerne i costi.

Uno dei modelli più riusciti fu la Fiat 1100 TV (Turismo Veloce), una berlina quattro porte con meccanica più 'cattiva'. Fu presentata al Salone di Parigi del 1953, pochi mesi dopo la berlina di serie 1100/103. Un piccolo numero di 1100 TV fu prodotto dalla Fiat in versione pianale: privo cioè della carrozzeria, in modo da dare agli specialisti esterni la materia prima per creare vetture uniche.

Una di queste fu la Coupé realizzata dalla Pinin Farina in poco più di 700 esemplari. Nel realizzare questa piccola ma cattiva fuoriserie, Pinin Farina attinse al suo impareggiabile bagaglio stilistico, ed il risultato non potrebbe essere più lontano dalla berlina da cui deriva: tanto quella era borghese e paciosa, quanto la Coupé era aggressiva ed elegante. Chiara la parentela con due delle vetture più riuscite di tutti i tempi, entrambe torinesi ed entrambe realizzate da Pinin Farina: la Cisitalia 202 e la Lancia Aurelia B20. Le proporzioni naturalmente

The 1950s were a golden era for motor racing, and the Italian manufacturers were quick to adapt, creating specialistic racing cars and a number of more affordable cars derived from the normal production. One of these successful models was the Fiat 1100 TV (Turismo Veloce). Launched at the 1953 Paris Show, it was a four door saloon with a more powerful engine than the 1100/103 saloon.

A small number of 1100 TVs was produced by Fiat as a simple platform chassis, which the independent coachbuilders would then complete. One of these "Fuoriserie" was the Coupé created by Pinin Farina, of which approximately 700 units were produced. These were sold by Pinin Farina rather than Fiat Dealers, and were produced in two series, one with a smaller rear window, and later one with a wider, curved one similar to those of some Ferraris.

The genius of Pinin Farina is evident in this little car, which could not be more different to the normal saloon from which it is derived. It had a direct relationship with two of Pinin Farina's masterpieces: the Cisitalia 202 and the Lancia Aurelia B20.

These cars, having being generated by a marriage between an industrial manufacturer and an industrial coachbuilder, have an intrinsic quality which was not available on the unique specials created by small town artisans, that the Americans have so aptly named 'etceterini'.

This quality, together with its comfort, good performances and absolute rarity, make these small but great Fiats very sought after by the collectors and enthusiasts, and particularly by those who want a car for the long road-racing regularity events, such as the Mille Miglia, the Gran Premio Nuvolari or the Coppa Milano-Sanremo.





sono quelle più compatte dettate dal telaio della 1100, il che permise anche di ottenere un peso ridotto a tutto vantaggio delle prestazioni. Al confronto delle tante realizzazioni artigianali –che pure hanno fatto la storia dell'automobilismo sportivo italiano del dopoguerra- questa vettura è figlia della grande industria e della grande carrozzeria. Ciò le permette di avere una qualità apparente ed intrinseca sconosciute alle creazioni dei tanti artigiani che gli americani hanno battezzato 'etceterini'.

Queste qualità, insieme al buon confort, alle ottime prestazioni ed alla rarità assoluta, hanno reso queste piccole ma grandi Fiat molto ricercate dagli appassionati delle vetture da corsa di quel periodo, e soprattutto da coloro che vogliono cimentarsi nella Mille Miglia.

La vettura qui proposta da molti anni risiede a Brescia dove ha vissuto in grande contiguità con il mondo della Mille Miglia. Fu infatti posseduta per un decennio dal Presidente del Club Mille Miglia, che successivamente la cedette ad uno degli uomini di punta della società che organizza la storica gara bresciana. Ha partecipato a molte edizioni della gara negli anni '80 e '90, ed è naturalmente fra le vetture con la più alta probabilità di essere accettate alla partenza.

Il motore è stato rifatto di recente e tutta la meccanica è in perfetto stato. La carrozzeria e l'interno sono in larga parte originali ed in ottimo stato di conservazione. Questo esemplare è ben noto tra gli appassionati come il più bello dei quattro o cinque in circolazione. Rappresenta una opportunità unica per aggiudicarsi una vettura importante ad un prezzo che è ancora ragionevole.

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 car we propose here today has spent many years in Brescia, living in very close contact with the Mille Miglia. It has been owned for more than a decade by a class winner of the 1955 race, later Chairman of the Club Mille Miglia, who then sold it to one of the top brass of the Mille Miglia organization. It took part in many an edition in the '80s and '90s, and therefore has a very high probability of being accepted in the race.

The engine has been rebuilt recently and it is very strong, and the whole mechanics are in perfect shape. The bodywork and the interior are mostly original and in very good conservation state. This TV is well known in the Mille Miglia circles as the best of a handful remaining cars. It represents an unique opportunity to purchase a significant motor car, with a sure Mille Miglia potential, for a price which is still affordable.

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

BENTLEY T2 (1979)

UNA PROTAGONISTA DEL JET-SET DI PICCADILLY
A BESPOKE PICCADILLY BENTLEY

TELAIO/CHASSIS: N° SBH37023

MOTORE/ENGINE: **V8/V8**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **6750 CM³**

POTENZA/POWER: **SUFFICIENTE/ADEQUATE** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SALOON**

€ 18.000/22.000 - \$ 21.600/26.400 - £ 16.200/19.800





Fondata da Walter Owen Bentley nel 1919, la Bentley Motors divenne rapidamente una delle protagoniste della fascia altissima del mercato, offrendo vetture di gran lusso e dotate di uno spirito sportivo, sottolineato dalle molte importanti vittorie, tra cui quelle storiche alla 24 Ore di Le Mans. Fallita nel 1931, fu rilevata in gran segreto dalla Rolls-Royce, che utilizzò poi il marchio Bentley fino al 2000 sulle versioni leggermente più sportive dei suoi modelli.

La Bentley T Type fu lanciata (insieme alla Silver Shadow) nel 1965, col motore V8 da 6230 cm³: era il modello più sofisticato mai prodotto dalla Rolls-Royce ed ebbe una lunghissima produzione ed un volume totale di gran lunga superiore a quello di qualsiasi modello precedente.

Si trattava infatti della prima automobile prodotta dalla fabbrica di Crewe senza il tradizionale telaio, ma con una vera e propria monoscocca portante, che rese possibile, a parità di spazio interno e di confort, di ridurre le dimensioni e il peso in modo significativo. Le leggendarie abitabilità e comodità naturalmente rimasero, come pure le inimitabili rifiniture eseguite a mano con le migliori pelli e radiche di noce di provenienza lombarda.

Dopo un primo aggiornamento che portò il nuovo motore a 6750 cm³, nel 1977 fu presentata la Seconda Serie: la Rolls-Royce Silver Shadow II e la Bentley T2 ricevettero un nuovo e più moderno cruscotto, un sofisticatissimo impianto di climatizzazione automatica (che si favoriva costasse come una Fiat 500 nuova!) e nuovi paraurti ad assorbimento d'energia. Le due versioni avevano esattamente lo stesso prezzo di 22.809 Sterline, tasse comprese.

In questa fase, le differenze tra i due modelli erano minime: solo la calandra del radiatore e le coppe coprimozzo portavano il marchio Bentley (persino i coperchi delle punterie e gli strumenti erano quasi sempre marchiati Rolls-Royce!), come al minimo storico era la percentuale Bentley sul volume totale del modello.

La T2 fu prodotta – tra il 1977 e il 1980- in soli 568 esemplari, mentre nello stesso periodo la Silver Shadow II raggiunse i 10,566. La prima serie, costruita tra il 1965 e il 1976, vide 1,712 Bentley e 18,493 Shadow.

La Bentley era richiesta da quei pochissimi clienti che apprezzavano il suo aspetto meno appariscente. Naturalmente, le Bentley avevano le stesse caratteristiche, qualità, materiali e la stessa fabbricazione manuale delle Rolls-Royce e spesso, come nel caso della verniciatura della vettura proposta oggi, erano ordinate con particolari su misura.

Questa Bentley fu acquistata nel 1979 dalla Aquascutum di Piccadilly: un'azienda di abbigliamento storica che aveva un posizionamento simile a quello della Bentley: produceva infatti capi di gran classe per la vita all'aria aperta caratterizzati da un sapiente mix di tradizione e sportività. Mitici sono ancora oggi i loro trench e impermeabili. Sicuramente era una delle protagoniste del sofisticato traffico del centro di Londra, dove veniva utilizzata per portare il Presidente di Aquascutum, o i loro migliori clienti, nella sede di Piccadilly.

Questa vettura fu sempre mantenuta in modo impeccabile (ha un copioso dossier di fatture e revisioni) e poi importata in Italia nel 2010, entrando a far parte di una importante collezione. Oggi si presenta in condizioni perfette, con una bassa percorrenza, e rappresenta una rara occasione per chi cercasse un eccellente esemplare di Bentley degli anni '70.

Founded by Walter Owen Bentley in 1919, Bentley Motors quickly became the motor car of choice for those who could indulge in the best compromise between sport and luxury. The Company went under in 1931, and was acquired by Rolls-Royce. From that moment to 2000 the two Brands lived together, and Bentley was used for a number of sportier versions of the main Rolls-Royce models.

The Bentley T Type was launched (with the Silver Shadow) in 1965 with the 6230 cm³ V8 engine and was the most sophisticated new model ever designed by Rolls-Royce, as well as the one with the longest and most successful career.

The T Type was the first Bentley ever designed with a monocoque, which made it possible to reduce the weight and to give the new car a lower and more modern line, still maintaining the same interior space and comfort which made these car legendary. It was later modified with a 6750 cm³ engine.

In 1977 a Second Series was launched, as Rolls-Royce Silver Shadow II and Bentley T2. With a new modern fascia, a very sophisticated climate control system, and new energy-absorbing bumpers, the T2 was produced just for three years, in 568 units only. In the same period, 10,566 Silver Shadow II came out of the Crewe factory, while the previous series (admittedly run for eleven years) gave 1,712 Bentleys and 18,493 Shadows.

The two versions had exactly the same price of £ 19,495 plus taxes, i.e. £ 22,809 all in. The differences were minimal: only the radiator grille and the hubcaps had a Bentley logo (even the rocker covers and the instrument dials had the Rolls-Royce logo on most T Series Bentleys!), and therefore Bentley sales were at their lowest in this period. They were only bought by those clients who appreciated a slightly more understa-



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.

ted image. Still, Bentleys had the same inimitable qualities, materials and hand-made feel of any Rolls-Royce, and in some cases, like this one, some bespoke finishes.

It was bought in 1979 by Aquascutum of Piccadilly, which had a similar positioning as Bentley's, being an historical company selling high-class menswear mixing tradition with sportiness.

Surely this car was a Piccadilly star, driving Aquascutum's Chairman, or their best customers, to the Company's headquarter store. This Bentley T2 therefore is a very rare late model with a unique livery, in mostly original condition, with low mileage and perfectly kept.

It represents a rare opportunity to purchase a T2 in perfect shape.

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.



20

MERCEDES BENZ 230 SL (1965)

LA PIÙ ELEGANTE MERCEDES SPORTIVA
THE MOST ELEGANT SPORTING MERCEDES

TELAIO/CHASSIS: N° 11304-2-10-00606

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/IN LINE 6**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2306 CM³**

POTENZA/POWER: **170 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIOLET/SALOON**

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





Dopo la difficile ricostruzione postbellica, la Mercedes-Benz nel 1952 stupì il mondo presentando una vettura sportiva senza compromessi: la 300SL – dove SL significava Sportiva e Leggera.

Con questa vettura la Casa di Stoccarda conquistò prestigiose vittorie sportive ma, cosa ancora più importante, il rispetto dei mercati, il successo commerciale e la valuta pregiata di cui la Germania aveva tanto bisogno.

Questa automobile, molto complessa e con prestazioni e costo elevatissimi, fu presto affiancata da un modello ad essa ispirato, ma più adatto ad automobilisti normali: la 190SL, dotata della meccanica della modesta berlina 190 a quattro cilindri.

Alla fine del ciclo di queste vetture, fu deciso che, viste le mutate condizioni dei mercati e la nascita di altre vetture ad altissime prestazioni, esse sarebbero state sostituite con un modello solo, che avrebbe trovato un compromesso tra le due. Il nuovo modello avrebbe avuto prestazioni e prestigio abbastanza alti, ma si sarebbe posizionato ad un livello alla portata di un pubblico più ampio: si trattava appunto della 230SL (poi declinata con motori da 2500 e 2800). Vettura di grande raffinatezza ed eleganza, poteva contare comunque su una velocità massima di 200 kmh, valore a quel tempo di assoluto rilievo. Ciò che aveva perso in prestazioni assolute, aveva ampiamente guadagnato in comodità distinzione.

La strategia della Mercedes-Benz funzionò perfettamente, e la nuova SL ebbe un successo importante, totalizzando circa 14,700 esemplari, ad un prezzo non proprio economico, pari a 4,405,000 lire nel 1964. Dotata di un sei cilindri in linea monoalbero ma alimentato con una sofisticata iniezione Bosch, la 230 SL era caratterizzata da una linea squadrata ma allo stesso tempo aggraziata. Salvo rare eccezioni, aveva una tradizionale capote in tela ripiegabile e un hard top dalla forma caratteristica che valse al modello l'appellativo "Pagoda": si trattava quindi di una vettura utilizzabile in ogni condizione, come cabriolet o coupé. Qualche rarissimo esemplare aveva l'hard top fisso oppure l'hard top smontabile ma non la capote in tela.

La vettura proposta oggi si presenta come nuova essendo stata completamente restaurata.

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.

After the hard postwar years, Mercedes-Benz in 1952 surprised the automotive world by launching a no-compromise sports car: the 300SL, where SL was for Sport Light...

With this model Mercedes conquered many a glorious race but also the respect of the markets, commercial success and plenty of dollars, which Germany badly needed.

This motor car, with extremely high performance and price, was soon given a smaller sister aimed at more normal customers: the four cylinder 190SL.

At the end of these models lifecycle, Stuttgart decided to supersede them with a single new model, which would lose something in terms of performance, and gain a lot in terms of elegance and ease of use. This policy allowed the new model –the 230SL- a much wider appeal and a great success: around 14,700 units were produced at a price which was still pretty high: in 1964 Italy it was 4,405,000 lire.

Its SOHC six cylinder had a sophisticated Bosch fuel injection and 170bhp, which ensured a speed of 125 mph was reached, and the bodywork was square but very elegant.

Almost all the cars had a canvas top and a steel hard top, whose line gave the car the nickname "Pagoda". Not only it was fast and beautiful then, but it could be used all year round and in all conditions, as a Cabriolet or as a Coupé.

The example proposed today has been completely restored.

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

BMW 3.0 CSL "BATMOBILE" (1973)

UNA "BATMOBILE" PIÙ UNICA CHE RARA
A ROAD "BATMOBILE" IN UNIQUE, TIME WARP CONDITION

TELAIO/CHASSIS: N° 2275484

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/SIX CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3153 CM³**

POTENZA/POWER: **206 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ/COUPÈ**

€ 250.000/350.000 - \$ 300.000/420.000 - £ 225.000/315.000







Alla fine degli anni '60, la Bayerische Motoren Werke (BMW) con una serie di modelli a quattro cilindri di grande successo poteva guardare al futuro con ottimismo. Così, esattamente come fece nel 1937 lanciando la 327, mise in produzione un nuovo motore a sei cilindri, per passare alla categoria superiore.

Mentre il motore si sviluppava sulle berline 2500 e 2800 per poi arrivare ai tre litri, nel 1969 gli stilisti trasformavano una paciosa coupé, la 2000 CS, modificando la parte anteriore (con l'aiuto di Michelotti) e dotandola del sei cilindri 2.8, che portava la potenza dai 120 cavalli del 4 cilindri ai 170. Era così nata la serie E9.

Questa elegante coupé iniziava a dimostrare il suo potenziale, tanto che nel 1971 fu spinta ancora più in alto, con finiture più lussuose e il motore portato a 3000 cm³ e 180 cavalli. A questo punto, la vettura fu provata in pista e qualcuno si accorse che avrebbe potuto dire la sua nel campionato Turismo che in quegli anni era molto popolare.

Per capire l'importanza di questo motore, basti dire che sarebbe stato la base di tutti i sei cilindri "M", compreso quello della avveniristica M1.

Alla fine del 1973, la CSL subì una profonda evoluzione, sia meccani-

At the end of the 1960s Bayerische Motoren Werke (BMW) was in good shape due to its successful four cylinder models, and was ready to step up in six-pot territory.

The new 'six' went in the 2500 and 2800 saloons. Meanwhile, the unassuming 2000CS 'four' was reengineered with the six cylinder 2.8 and a new front designed by Michelotti. Power passed from 120 to 170 bhp and the E9 series was born.

In 1971 the elegant coupé was pushed even higher with a 3.0 liter/180 bhp version, and quickly it caught the attention of racing types who started using it in Touring championships.

This made way for the CSL, with alloy panels and simplified seats to shed some weight, and finally in 1973 the definitive version was launched. Displacement went up to 3153 cm³, power to 206 bhp, and an aerodynamic kit was created for this Homologation Special. As soon as they saw it, enthusiasts and press called it the Batmobile. Its generous, yet flexible engine was to be the base for every six cylinder "M", up to the futuristic M1.

As an Homologation Special, the car should have been produced in 500 units, but some semiofficial sources state the total was just 167, while

ca che estetica: il motore da 3 litri fu rivisto in profondità e portato a 3153 cm³, con potenza massima cresciuta a 206 CV. Portiere e cofani in alluminio abbassavano radicalmente il peso, mentre per migliorare l'efficienza aerodinamica del modello venne sviluppato un kit comprendente la parziale carenatura del sottoscocca, l'eliminazione dei paraurti, lo spoiler anteriore, l'alettone posteriore, il deflettore sulla parte posteriore del tetto e strip motorsport rosse azzurre e blu. Le vetture dotate di questo kit (disponibile solo in bianco e argento metallizzato) erano soprannominate Batmobile.

La 3.0 CSL Batmobile, essendo un modello finalizzato ad ottenere l'omologazione per le corse, avrebbe dovuto essere prodotta in 500 esemplari, ma fonti accreditate parlano di sole 167 unità. La Coupé E9, in tutte le sue versioni, è stata costruita invece in più di 30.000 esemplari.

the total E9 production is more than 30,000 units.

This Batmobile (authenticated by BMW) is therefore an extremely rare and valuable collection item, probably irrepeatable in these never-raced, low-mileage, original condition. Most cars in fact have been raced and abused, and possibly restored in recent years, losing their patina and originality forever.

It's a unique opportunity to purchase a very important motor car with a very strong investment potential.

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.





Tutto questo fa della 3.0 CSL Batmobile (autenticata da una lettera della BMW Italia S.p.A.) che vi proponiamo oggi un pezzo di alta collezione, estremamente raro già in origine e praticamente irripetibile in queste condizioni. Essa fu importata in Italia più di venti anni fa, entrando a far parte di una importante collezione. La vettura è una delle pochissime che non sono mai state utilizzate in corsa, ma ha avuto un modestissimo chilometraggio stradale. È sempre stata mantenuta in perfetta efficienza, e mai restaurata. Si presenta quindi in condizioni di assoluta originalità.

Questa CSL rappresenta un'opportunità pressoché unica per un appassionato del Marchio BMW per acquisire una Batmobile originale e mai toccata, una vettura probabilmente irripetibile, che rappresenta anche un sicuro investimento.

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.





22

BMW 327/28 (1938)

UNA BMW 'M' ANTE LITTERAM
A BMW 'M' FORTY YEARS IN ADVANCE

TELAIO/CHASSIS: N° 74301

MOTORE/ENGINE: **CILINDRI/SIX CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1970 CM³**

POTENZA/POWER: **80 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIOLET/CABRIOLET**

€ 200.000/250.000 - \$ 240.000/300.000 - £ 180.000/225.000





La Bayerische Motoren Werke (BMW) fu fondata nel 1916 con lo scopo di produrre motori aeronautici. Poi passò alle motociclette e infine alle automobili, dove per molti anni occupò i segmenti più economici del mercato.

Nel 1937 i tempi erano maturi per entrare seriamente nei segmenti alti e più profittevoli, cosa che avvenne con la lussuosa 327, una Cabriolet mossa da un motore due litri a sei cilindri. La vettura, grande e lussuosa, era però penalizzata dalla potenza di soli 55 cavalli.

Quasi contemporaneamente venne lanciata la 328, sicuramente la più importante BMW anteguerra: una splendida e moderna roadster spinta da un eccezionale motore a sei cilindri da 80 cavalli. Questo motore, che avrebbe ottenuto innumerevoli e lusinghieri risultati sportivi per quasi vent'anni, era basato su quello della 327, ma aveva una nuova testata in lega leggera con valvole a V, mosse da un'inedita distribuzione ad aste e bilancieri, e tre carburatori. Questa distribuzione in pratica otteneva i vantaggi del doppio albero a camme senza dover riprogettare tutto il blocco e la testa: l'albero a camme era nel basamento, e azionava le valvole tramite aste verticali, bilancieri, aste orizzontali e bilancieri.

La 328 fu costruita in soli 462 esemplari, che oggi sono richiestissimi dai collezionisti di tutto il mondo.

Il suo generoso motore ebbe una seconda vita dopo la guerra, quando la Bristol Aeroplane Company, decidendo di entrare nel mercato automobilistico, utilizzò il telaio e il motore BMW per le sue vetture. Nelle mani dei meccanici inglesi, il sei cilindri Bristol fu portato fino a quasi 200 cavalli, e utilizzato su una infinità di vetture artigianali: a parte le Bristol dalla 400 del 1948 alla 406 del 1961, esso fu montato ad esempio sulle Cooper da corsa, e sulle roadster AC, che poi dettero vita alla Cobra.

Bayerische Motoren Werke (BMW) was founded in 1916 with aero engine production in mind. It then moved to motorcycles and finally to motor cars, where for many years thrived in the lower segments of the market.

In 1937 the Company was ready to play in the higher and more profitable part of the market, which it challenged with the new luxury model, the 327.

This was a Cabriolet equipped with a new in line six cylinder two liter engine. The big car though was struggling with the power of only 55 bhp offered by the sidevalve engine.

Meanwhile a sport model was launched: the 328. This was a very successful model then, and the most important prewar BMW now: a wonderful two seat roadster with a very efficient and generous 80 bhp six cylinder, based on the 327 transformed by a new alloy head with V valves, moved by an ingenious system which operated the valves via rods and followers, without the need of making a new block to move the camshaft from its position.

The more advanced distribution, and the new three downdraft carburetors, allowed the engine to breathe a lot better.

This great engine was very successful in the 328s, but also had a 'second life' in England after the war, when it was produced by Bristol and used by a host of small sportcar manufacturers until the early 1960s. It was also used by many racing car builders, in various state of tune, eventually producing almost 200 bhp.

The BMW 327 Cabriolet was built in almost 2000 units, while only 462 328s were built before the war changed everybody's priorities. It was, and still is, the most sought after two seat sportscar to come out of the Bavarian Motor Works.





La 327 Cabriolet fu prodotta in quasi 2000 esemplari. Ma per alcuni clienti i 50 cavalli della 327 non erano sufficienti, e quindi la BMW produsse anche una versione dotata del motore della 328. Con fantasia tutta germanica, questa versione venne chiamata 327/28, e fu prodotta in soli 569 esemplari. Essa rappresenta un'ottima sintesi tra le doti di vettura aperta di gran lusso e la vettura sportiva: la ricetta che sarebbe stata ripresa dalla BMW più di quarant'anni più tardi per le sue versioni "M".

La rarissima e pregiata 327/28 che vi proponiamo oggi fu importata in Italia dagli Stati Uniti più di venticinque anni fa, entrando a far parte di una importante collezione. È stata restaurata circa trent'anni fa e sempre mantenuta in perfetta efficienza.

Essa rappresenta un'opportunità importante per un appassionato del Marchio BMW o per chi cerchi una vettura anteguerra aperta facile da condurre, con buone prestazioni e grande comodità, che rappresenti anche un sicuro investimento.

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.

But even in the Thirties, for some clients good was not enough, and therefore BMW decided to create a faster version of the 327, or arguably a more luxurious version of the 328. The 328-engined 327 was christened, with typical German fantasy, "327/28", and was produced in 569 units. This car pioneered a concept that BMW was to exploit very successfully forty years later, with the "M" (for Motorsport) versions of its luxury motor cars.

The very rare 327/28 we are offering today was originally sold to France, and from there it went to the US just after the war. Restored in the 1980s, it was then imported into Italy and bought by its current owner, to be a part of his important collection. It has always been impeccably maintained and used sparingly, especially in recent years.

This motor car represents a unique opportunity for BMW enthusiasts, or for any collector who wishes to acquire a fast and easy to drive, comfortable and luxurious prewar open car. It is also a very good investment as its rarity and parentage are beyond reproach.

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

JAGUAR XJS 6.0 CABRIOLET (1994)

MAESTOSA CABRIOLET SPORTIVA A DODICI CILINDRI
A MAJESTIC SPORTING V12 CABRIOLET

TELAIO/CHASSIS: N° SAJJNAFS4ER195337

MOTORE/ENGINE: **12 CILINDRI/12 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **6.000 CM³**

POTENZA/POWER: **304 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIOLET 2+2/CABRIOLET 2+2**

€ 30.000/35.000 - \$ 36.000/42.000 - £ 27.000/31.500



La Jaguar XJ-S, lanciata nel 1975, ebbe il difficile compito di succedere alla E Type. Inizialmente il modello fu criticato, poiché era meno sportivo e più confortevole di quello precedente.

Malgrado ciò, questo modello fu poi prodotto per ben 21 anni in circa 115,000 esemplari, contro i 14 anni e circa 70,000 esemplari della E Type.

La XJ-S era in realtà una Gran Turismo più che una macchina sportiva, una evoluzione perfettamente in linea con la graduale trasformazione del DNA del marchio, anche grazie al grande successo delle berline XJ.

Inizialmente fu proposta solo in versione coupé, caratterizzata da una coda con lunotto curvo e due pinne, un disegno che - per stessa ammissione della Jaguar - era stato influenzato da alcuni disegni di Pininfarina, tra cui la Flaminia Coupé e la Dino.

Sviluppata e adattata negli anni con vari allestimenti e motorizzazioni, agli occhi degli appassionati la XJ-S (poi chiamata XJS) più autentica deve avere il motore a dodici cilindri.

Tra le più ricercate sono le versioni Cabriolet, e quindi la vettura che oggi vi proponiamo, una rara Cabriolet 6.0 appartenente all'ultimo periodo di produzione, rappresenta una delle migliori opzioni per chi cerca il piacere della guida all'aria aperta con un gran motore plurifrazionato. Un vantaggio aggiuntivo è che, nell'ultimo periodo di produzione, la XJS beneficiò di una serie di modifiche costruttive che la resero più moderna ed affidabile, determinate dal fatto che la Casa di Coventry era stata acquistata dalla Ford e sottoposta ad un accurato processo di modernizzazione.

La vettura qui proposta appartiene alla limitata serie finale con motore 6.000, il più evoluto della famiglia del V12 Jaguar, ed è stata sempre curata in modo maniacale. Si presenta con una livrea classica di Verde Inglese e Beige, ed è dotata delle costosissime ruote a raggi (quelle di serie sono disponibili). Gli interventi recenti, oltre ai tagliandi e alle messe a punto della meccanica, hanno riguardato una revisione totale del complesso meccanismo idraulico della capote.

Mentre le 5.3 sono più diffuse -per non parlare delle non paragonabili sei cilindri- la Cabriolet 6.0 è stata importata in pochi esemplari, ed è praticamente impossibile trovarne una in queste condizioni. Rappresenta quindi una occasione unica per gli appassionati del genere, di godere di una cabriolet con motore V12.

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 XJ-S was produced for 21 years with around 115,000 examples built.

in reality it was a GT rather than a sports car, an evolution perfectly in line with the gradual transformation of the brand's DNA also thanks to the great success of the XJ saloons.

Developed and adapted over the years with various fittings and engine options, in the eyes of enthusiasts the most authentic XJ-S (subsequently called XJS) has to have a twelve cylinder engine.

The Cabriolet versions are among the most highly sought after and therefore the vehicle that we are proposing today, a rare Cabriolet 6.0 from the last period of production, represents one of the best options for anyone looking for the pleasure of driving in the open air with a great multi-cylinder engine. An additional advantage is that, in the final period of production, the XJS benefitted from a series of construction modifications that made it more modern and reliable determined by the fact that the Coventry company had been purchased by Ford and subjected to an attentive process of modernization.

The vehicle proposed here has always been looked after with fanatical care. It has classical British Racing Green and beige livery, and is equipped with very expensive wire wheels (the standard ones are available). Recent interventions, in addition to the services and mechanical adjustments, have involved a complete overhaul of the complex hydraulic mechanism of the hood.

Whilst the 5.3 versions are more widespread - not to mention the less interesting six cylinders - only a few examples of the Cabriolet 6.0 were imported and it is practically impossible to find them in this condition. Therefore this is a unique occasion for enthusiasts of this genre to enjoy a Cabriolet with a V12 engine.

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

PORSCHE 911 964 CARRERA 4 CABRIO (1992)

LA 964 DEFINITIVA
THE DEFINITIVE 964

TELAIO/CHASSIS: N° WPOZZZ96ZMS452888

MOTORE/ENGINE: **BOXER 6 CILINDRI/SIX CYLINDER BOXER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3600 CM³**

POTENZA/POWER: **250 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **CABRIO/CABRIOLET**

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





"964" è la sigla di progetto usata per indicare le Porsche 911 prodotte dal 1989 al 1993; un modello che naturalmente presenta diverse novità rispetto alla 911 originale, anche se esteriormente è ancora molto simile.

Per venire incontro alle esigenze di una clientela più ampia, e quindi meno specializzata, per la prima volta la Porsche, con la serie 964, offrì alcune caratteristiche volte ad aumentare la fruibilità della 911, come cambio automatico e la trazione integrale (la Carrera 4).

La versione Turbo della 964 è nota anche come 965.

Lo sviluppo della trazione integrale era così importante, per sfruttare al meglio alcuni mercati chiave come la Germania stessa, la Svizzera, l'Austria, gli Stati Uniti del nord, che le prime 964 del 1989 erano disponibili solo con la trazione integrale. Questa soluzione richiese studi molto approfonditi, visto che lo schema originario della 911 vedeva sia il motore che la trasmissione al posteriore.

La coppia veniva ripartita tramite un differenziale centrale in ragione del 31% all'avantreno e del 69% al retrotreno, mentre il controllo dei differenziali anteriore e posteriore era elettronico tramite i sensori del sistema ABS su ogni ruota.

Per la trazione in condizioni estreme i differenziali centrale e posteriore erano bloccabili manualmente dall'abitacolo, ma il sistema automatico riprendeva il controllo a 40 Km/h.

Dotata di accessori come airbag e ABS, la 911 vede salire la cilindrata a 3600cc. La potenza variava dai 250 cavalli della Carrera 2 ai 320 della versione Turbo. Nel 1990 fu aggiunto alla gamma il modello a trazione posteriore, chiamato naturalmente "Carrera 2".

Entrambe le varianti erano disponibili con carrozzeria Coupé, Targa o Cabriolet, e più tardi Speedster. È innegabile che la 964 segnò una vera svolta tecnica nella trentennale saga della Porsche 911, gettando le basi per lo sviluppo dei modelli per gli anni 2000.

L'abbandono delle barre di torsione posteriori, l'adozione di molti componenti elettronici e le quattro ruote motrici erano innovazioni tecniche difficilmente riscontrabili sulle GT di quel periodo. La 964 fu anche la penultima Porsche con raffreddamento ad aria, e per questo naturalmente è tra le più richieste dagli appassionati.

La vettura che vi offriamo oggi è ancora praticamente nuova, avendo percorso solo 92.000 chilometri.

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.

Porsche 911s built between 1989 and 1993 are known by the Project Number: 964. To increase the appeal of the 911 for a wider public, for the first time Porsche offered some new solutions which made the car more user friendly and adaptable, like an automatic transmission and all-wheel drive (on the Carrera 4). The all-wheel drive was very important for some key markets, like Germany, Switzerland, Austria and the northern American states: so much so that the first 964s of 1989 were only available as Carrera 4s.

This transmission requested long and thorough study, considering that the 911 originally had both engine and drive at the back end.

Torque went through a central differential which split it 31% to the front and 69% to the rear wheels, while the front and rear diffs were electronically controlled via the ABS system. The central and rear differentials were manually lockable by the driver, but the system automatically freed them as soon as the speed went over 40 kmh. The 964 had airbags and ABS, and the engine went up to 3.6 litres. Power was 250bhp on the 'normal' cars and 320 bhp on the Turbos.

In 1990 a simplified model, with rear wheel drive only, was offered and called Carrera 2. Both models were available with Coupé, Targa or Cabriolet body, and later the Speedster was added to the available lineup. The new suspension, many electronic systems and four wheel drive adopted by the 964 put it in a new and wider segment, and turned the 911 in a competitor for the sporting luxury cars of the period.

It also paved the way for many more innovations, and was the penultimate 911 with an air-cooled engine. The car we are offering today is still practically new, having been driven for just 92,000 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.





25

ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE (2008)

UN PERFETTO ESEMPLARE DELLA ALFA ROMEO DEL RITORNO ALLE ORIGINI
A PERFECT EXAMPLE OF THE 'BACK TO THE ORIGINS' ALFA ROMEO

TELAIO/CHASSIS: N° 035542

MOTORE/ENGINE: **V8 FERRARI-MASERATI/V8 FERRARI-MASERATI**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **4691 CM³**

POTENZA/POWER: **450 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ/COUPÈ**

€ 180.000/220.000 - \$ 216.000/264.000 - £ 162.000/198.000





L'Alfa Romeo 8C Competizione è una coupé prodotta in serie limitata a partire dal 2007. Nel 2009 è stata presentata la 8C Spider. La vettura è stata prodotta in 1.000 esemplari (500 coupé e 500 spider) fino al 2010.

Lanciata al salone di Francoforte nel settembre del 2007, è stata acquistata da appassionati e collezionisti di tutto il mondo.

Questo modello è stato progettato e sviluppato in Italia dall'Alfa Romeo con la collaborazione della Maserati, che si è occupata anche della produzione presso i propri stabilimenti a Modena. Il sodalizio si è avvalso anche della consulenza esterna d'eccezione della Dallara Automobili.

La prima parte del nome non richiama solo l'architettura del motore di 4,7 litri: negli anni trenta e quaranta, la sigla 8C identificava le Alfa dotate dell'8 cilindri creato da Vittorio Jano, vincitrici nelle varie evoluzioni di quattro edizioni della 24 Ore di Le Mans (1931-1934) e di altrettante Mille Miglia (1936-1938 e 1947): queste automobili sono ancora oggi considerate le più grandi Alfa Romeo mai prodotte. L'altra parte, invece, rende omaggio alla 6C 2500SS Competizione, guidata da Fangio alla Mille Miglia del 1950.

Durante una puntata di Top Gear il giornalista Jeremy Clarkson ha espresso il suo giudizio sulla vettura con queste parole: «Si chiama 8C e credo che sia semplicemente la più bella macchina mai costruita». Questa Gran Turismo è spinta dal motore Ferrari F136, un V8 con angolo fra le bancate di 90°. Realizzato in alluminio, ha una cilindrata di 4.691 cm³, distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro, sviluppa una potenza massima di 450 CV (331 kW) a 7.000 giri e una coppia massima pari a 470 N·m a 4.750 giri, l'80% della quale è disponibile già da 2.000 giri.

La 8C Competizione segna il ritorno di un modello Alfa Romeo di altissime prestazioni alla trazione posteriore, che mancava su di una vettura del marchio dai primi anni novanta. Due palette fisse dietro il volante, ai lati del piantone, permettono la selezione delle marce;

The Alfa Romeo 8C Competizione was launched in 2007 at the Frankfurt Motor Show and produced in 500 units.

This model has been developed by Alfa Romeo with Maserati and Dallara, and produced in the Maserati factory in Modena. Its name reminds us of the great Jano-designed in line eight "8C" models of the 1930s, as well as the postwar 6C 2500SS Competizione.

Jeremy Clarkson described the 8C Competizione as "the most beautiful motor car ever made". The heart of this car is the Ferrari F136 engine, a 90° DOHC V8, developing 450 bhp (331 kW) at 7.000 rpm and 470 N·m at 4.750 rpm: 80% of this torque is available at 2.000 rpm.

The carbon fibre body of the 8C was inspired by the magnificent 1967 33 Stradale, in turn based on the 33 racing cars. Together with the public, the critics loved the 8C too, awarding it many prizes such as the "Design Award for Concept Cars & Prototypes" at the 2004 Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. The 8C we are offering today was originally bought by a well known Italian family and later sold to today's seller, an enthusiast who kept it perfectly and used it sparingly.

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.





in modalità sport le cambiate avvengono in 175 millesimi di secondo. Lo stile della vettura si ispira all'Alfa Romeo 33 Stradale del 1967 derivata a sua volta dalla 33/2 che partecipava al Campionato del Mondo Sport Prototipi. La carrozzeria è in fibra di carbonio. Secondo quanto dichiarato dall'Alfa Romeo, la vettura dal punto di vista aerodinamico è deportante, nonostante l'assenza di appendici aerodinamiche. Anche le strutture dei sedili, prodotti dalla Sparco, sono in fibra di carbonio.

La 8C ha ricevuto numerosi riconoscimenti internazionali: al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este ha vinto per ben due volte il "Design Award for Concept Cars & Prototypes", nel 2004 con la coupé, nel 2006 con la spider. L'auto proposta in asta è stata in proprietà di una nota famiglia di imprenditori italiani e poi ceduta ad un appassionato di auto rare che non l'ha modificata volendola mantenere nello stato 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.



26

PORSCHE 911 S 2.7 (1974)

UNA 911S 2.7 COME NUOVA

A 911S 2.7 LIKE NEW

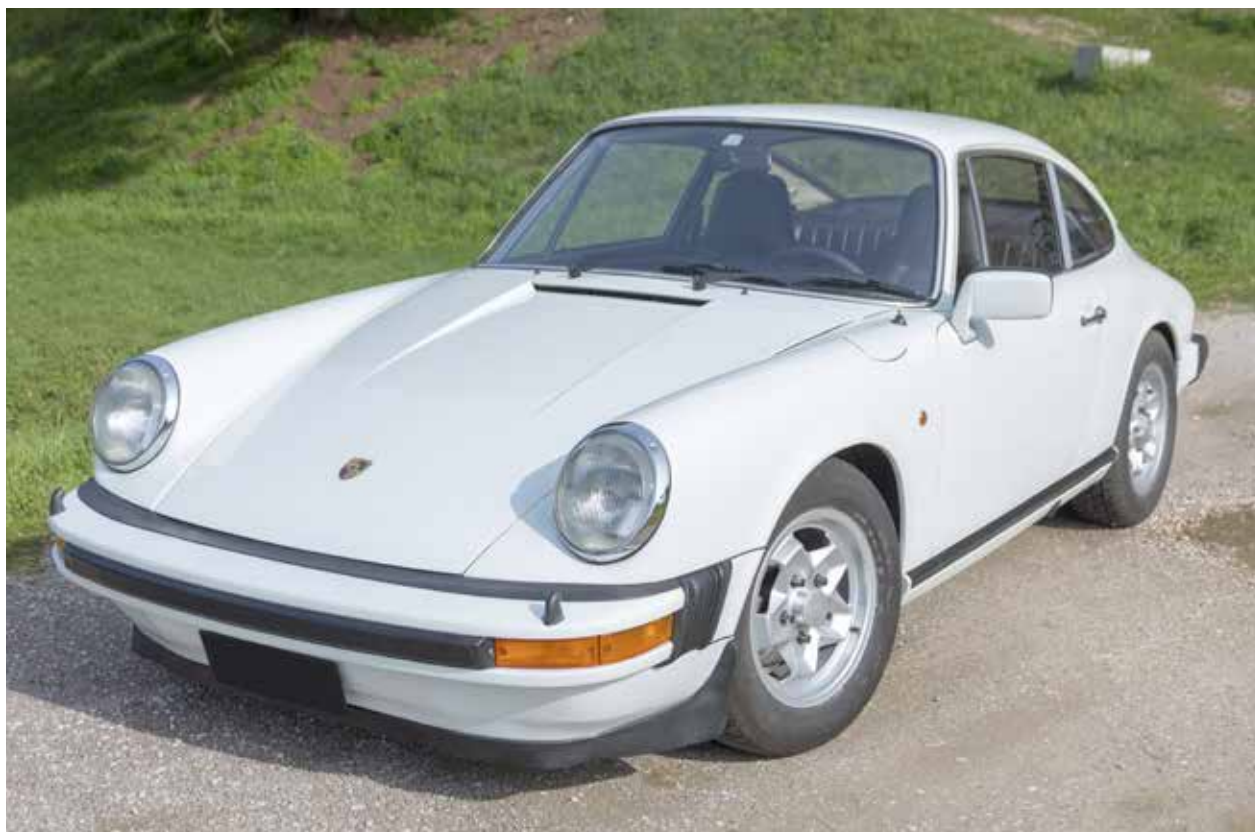
TELAIO/CHASSIS: N° 9114300985

MOTORE/ENGINE: **BOXER 6 CILINDRI/SIX CYLINDER BOXER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2687 CM³**

POTENZA/POWER: **177 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ/COUPÈ**

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





La 911 è un'iconica auto sportiva prodotta dalla Porsche a partire dal 1963 e tuttora in produzione, e nel corso degli anni ha avuto molti cambiamenti. Si possono, tuttavia, distinguere due serie fondamentali: le 911 con motore raffreddato ad aria (1963-1997) e le 911 "moderne" (dal 1998 ad oggi).

Nella seconda metà degli anni Cinquanta la Porsche 356 iniziava a sentire il peso degli anni. Il motore 4 cilindri boxer raffreddato ad aria era nato nel 1948 con cilindrata di 1.131 cm³ e 40 CV di potenza, ed era derivato, come altre componenti dell'auto, dalla Volkswagen. Per la progettazione della nuova vettura Ferry Porsche si occupò della parte tecnica, affidando l'innovazione stilistica al figlio Ferdinand Alexander Porsche soprannominato dai suoi familiari "Butzi". Le linee guida decise a priori comportavano il mantenimento dell'impostazione tecnico-stilistica della "356", con il motore boxer raffreddato ad aria e montato posteriormente, ma con un'abitabilità sufficiente a ospitare 4 persone.

La costruzione in serie di una tale vettura avrebbe consentito alla Porsche di entrare nel mercato delle Gran Turismo 'due litri' con un prezzo concorrenziale rispetto ai modelli costruiti artigianalmente da molti carrozzieri italiani, su meccaniche Alfa Romeo, Fiat e Lancia. Un lungo lavoro di affinamento portò alle soluzioni più disparate e bizzarre, finché Butzi si vide costretto ad abbandonare l'iniziale punto programmatico dei 4 posti e ripiegare sulla configurazione 2+2, che consentiva di mantenere la linea di cintura iniziale, ricordando il padiglione con il cofano motore in una sola curva.

La commercializzazione della nuova "901", avviata all'inizio del 1964, fu subito ostacolata dalla diffida della Peugeot ad usare quella sigla, poiché depositaria di tutti i numeri a tre cifre con lo zero al centro da utilizzare per i suoi modelli. La Porsche fu quindi costretta a modificare la sigla in "911" a partire dal 10 novembre 1964. Marchiati "901" furono soltanto i primi 82 esemplari già venduti, quasi tutti allestiti in maniera artigianale, dato che la produzione di serie ebbe inizio il 14 settembre di quell'anno.

La 911 era una coupé 2+2 con motore posteriore a sbalzo, trazione posteriore, sospensioni a 4 ruote indipendenti con barre di torsione, 4 freni a disco e cambio meccanico a 5 rapporti. Il 6 cilindri boxer raffreddato ad aria e alimentato da 2 carburatori Solex triplo corpo che la muoveva aveva una cilindrata di 1991 cm³ e una potenza massima di 130 CV.

Nel 1966 venne lanciata anche la 911 S che, grazie ad una serie di modifiche all'albero motore, profilo dei pistoni, valvole maggiorate, raggiungeva una potenza di 160 CV. Su tutti i modelli si passò a carburatori Weber.



The Porsche 911 is an iconic sports car built since 1963 in many versions. These can be divided in two groups, as the first had an air cooled engine until 1997 and later adopted a liquid cooled one.

The original 911 (or 901 as its Project Number) was designed by Ferry Porsche for the technical part, while his son Ferdinand Alexander "Butzi" looked after the bodywork. The first 82 units produced in 1964 were called 901s, and then this was changed to 911 due to a licence claim from Peugeot.

The 911 was a 2+2 Coupé with rear engine, rear wheel drive, torsion bar independent suspension, disc brakes and five-speed gearbox. The air-cooled 180° Boxer engine had a displacement of 1991 cm³ and a power of 130 bhp. In 1966 the 911S version was launched, with a power of 160 bhp obtained with a number of engine refinements. In 1968, the wheelbase was stretched by 6 cm. to give an easier and more predictable handling to the car.

As the car grew and the American anti pollution regulations came in place, the displacement was raised to 2687 cm³, and all versions adopted the mechanical fuel injection. At that point, the range had the standard 911 (150 bhp), the 911 S (177 bhp) and the 911 Carrera (210 bhp), all available with a Coupé or Targa body.

The 911S 2.7 was a very exciting automobile with a very strong acceleration and top speed, and still is a very sought after classic Porsche. This car has been completely restored following the specifications certified by Porsche, and it is therefore exactly as she was when it came out of the Zuffenhausen factory.

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.



Nel 1968, per rendere meno “nervoso” il comportamento stradale venne allungato il passo di 6 cm. e fu introdotta la 911 S (da 170 CV), con iniezione meccanica Bosch.

Nel 1969 una serie S come si direbbe oggi “full optional” fu acquistata dalla Solar Productions (casa cinematografica statunitense che faceva capo a Steve McQueen) e usata nel film La 24 Ore di Le Mans, con lo stesso Steve McQueen protagonista, che arriva sul circuito al volante proprio della 911 S.

Nel 1974 la cilindrata venne portata per tutte le versioni a 2687 cm³. Tutte adottarono l'alimentazione a iniezione meccanica, ma l'adozione di dispositivi antinquinamento ridusse la potenza utile. Anche gli interni furono aggiornati per migliorare comfort e sicurezza. La nuova gamma comprendeva la 911 standard (150 CV), la 911 S (177 CV) e la 911 Carrera (210 CV) tutte disponibili in due versioni di carrozzeria coupé e targa.

Un motore entusiasmante che permetteva a tutte le versioni della 911 di scattare con un'accelerazione fortissima, e di raggiungere una velocità massima di 239 km/h per la Carrera. Queste caratteristiche fanno sì che ancora oggi la 911 di quel periodo sia una vettura molto apprezzata e ricercata dai collezionisti.

La vettura in offerta è stata completamente restaurata secondo le specifiche certificate dalla Porsche stessa, e si presenta quindi oggi com'era da nuova.

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.



27

LANCIA FULVIA COUPÈ 1.3S RALLYE (1970)

LA PIU' PERFORMANTE FULVIA 1300
THE FASTEST 1.3 FULVIA

TELAIO/CHASSIS: N° 818.360*009398

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI A V/V4**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1298,26 CM³**

POTENZA/POWER: **103 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **COUPÈ/COUPÈ**

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







La Fulvia, presentata in versione berlina nel 1963, perpetuava la lunga tradizione Lancia, che sin dagli anni '30 aveva una gamma formata da un modello di prestigio ed un modello di piccola cilindrata che ne riprendeva le caratteristiche. Dalla coppia Astura-Artena, per passare poi alla Aprilia-Ardea, Aurelia-Appia, e infine Flavia-Fulvia.

Della Appia, modello di grande successo per gli standard Lancia, presente sul mercato per un decennio, la Fulvia ereditò lo schema generale del motore a quattro cilindri a V stretto, reso più moderno da un rapporto superquadro tra alesaggio e corsa e da un albero motore a tre supporti di banco anziché due: sin dalla concezione del motore, fatto per lavorare a regimi ben più elevati, era possibile intravedere un futuro sportivo.

La concezione generale della Fulvia era però completamente diversa, in linea con la nuova strategia impostata dal Prof. Fessia, che dirigeva la Casa dopo la cessione dalla famiglia Lancia a quella Pesenti.

La Fulvia infatti aveva la trazione anteriore, con uno schema mutuato da quello della Flavia, basato su un telaio separato che conteneva motore, trasmissione e sospensione e che quindi era facilmente smontabile dalla struttura scatolata della vettura.

Mentre la Fulvia berlina iniziava con successo la sua carriera, veniva impostata e progettata la Fulvia Coupé. Se nel passato i carrozzieri esterni (come Pinin Farina, Vignale e Zagato) si erano occupati di proporre le versioni più sportive dell'Appia, per la Fulvia fu decisa una gamma più razionale, basata su un solo modello 'extra', la Coupé appunto, e per di più realizzato in casa.

La vettura fu disegnata dallo 'stilista interno' Piero Castagnero, la cui creatività era al massimo della grazia: ne risultò una piccola Coupé classica ed elegante ma sportiva, in grado di conquistare le giovani signore chic come le più importanti competizioni mondiali.

Il passo ridotto di 150 mm. e la carrozzeria più leggera ed aerodinamica, unitamente al motore più potente, permisero immediatamente alla Fulvia Coupé di distinguersi dalla berlina anche sul piano delle prestazioni.

Nata nel 1965 con motore da 1215,78 cm³ e 80 cavalli (con un peso di soli 950 kg), la Fulvia Coupé fu seguita nel gennaio del 1966 dalla Fulvia Coupé HF, dotata di motore potenziato a 88 cavalli, allestimento semplificato, e peso di soli 825 kg, e poi nel 1968 dalla 1.3S Rallye da 103 cavalli e 930 chili.



The Fulvia saloon, launched in 1963, had a V4 engine derived from its predecessor, the Appia, but a new front wheel drive transmission derived from the range topping Flavia. The new engine was more powerful and higher revving, while the fwd gave the car a very sporty handling.

While the saloon was finding its place in the market, the Lancia team, headed by Prof. Fessia, was working on its Coupé variant. This was to be a model designed and produced in house, and its author was a very talented Piero Castagnero.

Born in 1965, the Fulvia Coupé had a wheelbase reduced by 150mm., while the body was lighter and more aerodynamic. The engine was a 1215,78 cm³ with 80 bhp and a weight of only 950 kg. It was followed in January 1966 by the Fulvia Coupé HF, with 88 bhp and a simpler and lighter finish, with a weight of just 825 kg, and then in 1968 by the 1.3S Rallye with 103 bhp and 930 kg.

The 1.3 S Rallye had a 1298,26 cm³ engine with a higher compression ratio and rpm, which allowed it to reach 173 kmh (108 mph). 16,827 were produced between 1968 and 1970.

The Rallye we offer today has been completely restored and represents a very good opportunity to purchase a model whose value will surely go up in the next few years.

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.



Il motore da 1298,26 cm³, dotato di un rapporto di compressione e un regime di rotazione aumentati, permetteva alla 1.3S Rallye di raggiungere i 173 kmh, una velocità quasi impensabile per una 1300 di serie. Altre modifiche meccaniche, che rendevano la Fulvia Coupé sempre più sofisticata, furono il radiatore dell'olio e il servofreno a depressione.

16,827 1.3S Rallye furono prodotte tra il 1968 ed il 1970.

La vettura che vi presentiamo in asta è stata totalmente restaurata e rappresenta una ghiotta occasione di aggiudicarsi un modello che sicuramente si rivaluterà nei prossimi anni.

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.



28

JAGUAR E TYPE 4.2 2° SERIE OTS (1969)

UNA ROADSTER PERFETTA
BODY STYLE: OPEN TWO SEATER

TELAIO/CHASSIS: N° 1R12270

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI/6 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **4200 CM³**

POTENZA/POWER: **265 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **ROADSTER/OPEN TWO SEATER**

€ 120.000/140.000 - \$ 144.000/168.000 - £ 108.000/126.000



Lanciata al Salone di Ginevra del 1961, la E Type rappresentava il frutto di dieci anni di esperienze nei quali la Jaguar, contando solo sulle proprie forze, si era sviluppata da piccola Casa provinciale a protagonista della scena mondiale. Le vittorie a Le Mans avevano sbaragliato la concorrenza delle Case più importanti, parallelamente al successo commerciale dei suoi modelli.

L'artefice di questo successo fu Sir William Lyons, fondatore e dell'azienda. A fine anni '40 aveva intuito le potenzialità della XK120 e ne aveva fatto allestire una versione da Competizione –C Type, appunto a cui seguì una vettura ancora più specializzata, la D Type, progettata intorno ad una struttura mista scatolata con un castello di tubi anteriore che sorreggeva il motore: la stessa struttura dello Spitfire! Questo travaso tecnologico interessò anche l'aerodinamica, grazie ad uno specialista che Lyons aveva 'rubato' all'industria aeronautica: Malcolm Sayer.

Questi era un tecnico brillante non privo di un certo senso dello stile, cosa che gli permise di realizzare una bellissima ed efficientissima auto da corsa, mentre gli ex colleghi della Bristol Aeroplane Company misero a punto una vettura per Le Mans veramente brutta, la 450. Questa qualità gli permise di dar vita anche alla E Type, che derivava direttamente dalla "D", e fu l'unica Jaguar non immaginata da Lyons. Anche la "E" aveva una scocca centrale alla quale era imbullonato un leggero traliccio di tubi che sosteneva il motore e la sospensione anteriore. Al retrotreno, una sofisticata unità che fungeva da trasmissione e sospensione indipendente.

La 1° Serie nacque con il collaudato motore 3.8 bialbero, cresciuto poi a 4.2 nel 1964. La Seconda Serie fu prodotta dal 1967, ed era caratterizzata da luci più potenti e visibili, da una maggiore attenzione alla sicurezza, e da un miglior raffreddamento.

The launch of the E Type in 1961 was the fruit of a ten year development process during which Sir William Lyons established his Company on the markets as well as on the race tracks.

After the Competition XK120, in short, C Type, Lyons went to the aerospace industry in search of men and ideas: the result was the hiring of Malcolm Sayer and the D Type. Inevitably, it was successful and beautiful, something that cannot be said of another aeronautical-inspired Le Mans contender, the Bristol.

Sayer went on morphing the D Type into a roadgoing car, and the result was the only Jaguar not directly styled by Lyons and, nevertheless, possibly the best.

Like the "D", the E Type had a centre-rear monocoque and a square tube front structure, in addition it received Jaguar's very sophisticated rear suspension module.

The car was born with a 3.8 version of the XK engine, then bored to 4.2 in 1964. Later a few body and interior changes gave life to the Second Series, with better lights and a safer cockpit.

Had it not been produced in such numbers (around 70,000 units), the E Type would surely be one of the most valuable cars ever: Enzo Ferrari himself told journalist Gino Rancati that it was "the most beautiful car in the world".

In 1968 an E Type 4.2 Roadster like the one you're looking at had an Italian price of 4,780,000 lire. As an example, a Lancia Flaminia Zagato was 3,615,000 lire, a Maserati Mistral Convertibile 6,150,000 lire, and a Mercedes-Benz 250 SL 4,750,000 lire just like a Porsche 911S.





Si può affermare senza esagerare che la E Type fu un vero fenomeno di costume, offrendo prestazioni fenomenali, un look elegante ma molto sportivo e una comodità da Gran Turismo ad un prezzo molto inferiore a quello delle vetture proposte dai grandi marchi concorrenti. Se non fosse stata prodotta in così tanti esemplari, oggi sarebbe sicuramente tra le vetture più valutate del mercato: d'altronde anche Enzo Ferrari la definì "la più bella automobile del mondo", nel libro-intervista di Gino Rancati.

Le roadster consegnate in Italia furono nove nel 1967, cinque nel 1968, quattro nel 1969 e due nel 1970. Nei quattordici anni di produzione invece, furono circa 70.000 le E Type (3.8, 4.2 e 5.3 V12; 1° 2° e 3° serie, Roadster, Coupé e 2+2) uscite dalla fabbrica di Browns Lane, Coventry.

Nel 1968 una E Type 4.2 Roadster come questa costava in Italia 4.780.000 lire. A titolo di esempio, una Lancia Flaminia Zagato costava 3.615.000 lire, una Maserati Mistral Convertibile 6.150.000 lire, una Mercedes-Benz 250 SL 4.750.000 lire esattamente come una Porsche 911S.

Ancora oggi, una E Type in ordine offre prestazioni esaltanti, ed al tempo stesso ha una grande comodità (dovuta alla sua sofisticata sospensione, in tutto simile a quella delle grandi berline di lusso Jaguar) che consente di affrontare viaggi lunghi senza problemi.

La vettura offerta oggi originariamente fu venduta in America. Importata negli anni '80, fu sottoposta ad un restauro maniacale durato

This E Type was originally sold in America. In the 1980s was imported in Italy and went through a painstaking ten-years restoration. By sheer coincidence, I have followed this process as it was coordinated by my mechanic and good friend Antonio Tentori in Cazzago Brabbia near Varese, who was also working on my own E Type.

Apart from the heating system, that the owner decided not to fit, the car has been brought back to as new condition in each and every component. In the following years it has been used very sparingly, and the seller informs us that it has never experienced the rain.

It is therefore an E Type which has been perfectly restored and still is like new. It has been published as an example of Series Two in a feature dedicated to E Type Roadsters by Ruoteclassiche, as well as in two books.

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.



quasi dieci anni. Per pura casualità, ho seguito personalmente le fasi di questo restauro, coordinato da uno dei massimi esperti di queste vetture, Antonio Tentori di Cazzago Brabbia (VA), che stava lavorando anche sulla mia E Type.

A parte l'impianto di riscaldamento, che il proprietario ha deciso di non montare, la vettura è stata riportata in condizioni pari al nuovo in tutte le sue componenti. Negli anni successivi essa è stata usata molto poco, e ci informa il venditore che non ha mai visto la pioggia. Si tratta quindi di una vettura che è stata ripristinata in modo corretto e si presenta come nuova. E' stata pubblicata su Ruoteclassiche e in due libri dedicati alla Jaguar.

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.



29

FORD M151 "MUTT" (1960)

L'ULTIMA EVOLUZIONE DELLA JEEP ¼ TON
THE LAST EVOLUTION OF THE ¼ TON JEEP

TELAIO/CHASSIS: N° 78691

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2300 CM³**

POTENZA/POWER: **72 CV**

CARROZZERIA/BODY STYLE: **TORPEDO MILITARE ¼ TON, CON CARRELLO**
¼ TON MILITARY UTILITY, WITH ¼ TON TRAILER

€ 15.000/20.000 - \$ 18.000/24.000 - £ 13.500/18.000

I mezzi militari vengono progettati e prodotti in modo diverso da quelli civili: le loro caratteristiche vengono fissate dalle Forze Armate e la produzione assegnata con un bando pubblico. I veicoli vengono solitamente categorizzati a seconda della loro portata (cioè quanti chili di armi e materiale sono in grado di trasportare), il che spiega perché questi veicoli leggeri da ricognizione siano chiamati ufficialmente "1/4 ton", per poi assumere nel tempo un nomignolo creato dai soldati... L'ultima evoluzione della Jeep da ¼ di tonnellata creata agli inizi degli anni '40, la Ford M151, era conosciuta anche come MUTT, acronimo di Military Utility Tactical Truck.

The last evolution of the military ¼ ton Jeep created in the early 1940s, the Ford M151 was also known as MUTT, standing for Military Utility Tactical Truck.

Military vehicles are generally designed and produced differently from production motor cars, as their features are fixed by the Army and the production assigned via a tender. The vehicles are usually defined by their payload (i.e. the weight of arms, ammunition and related hardware they were supposed to carry), which explains why these light reconnaissance all-terrain vehicles are officially known as ¼ ton, and popularly known by whatever nickname the soldiers happen to stick to them.



Questo modello sostituì la M38, e venne prodotto in grandissime quantità ed utilizzato da più di 100 Forze Armate. Come la Jeep era diventata un simbolo della Seconda Guerra Mondiale, l'immagine della MUTT è indissolubilmente legata a quella del Viet Nam. La sua griglia orizzontale fu creata perché il disegno di quella verticale, iniziato con la Jeep, era stato depositato. Incidentalmente esso viene usato ancora oggi dalla Jeep. Il veicolo che vi proponiamo oggi appartiene al primo lotto di vetture commissionate dalle Forze Armate statunitensi.

Il bando per l'assegnazione del contratto fu vinto dalla Ford e da questa subappaltato, per la prima fornitura, alla Willys Motors Inc. che aveva le linee di produzione ben avviate avendo prodotto la M38A. Sulla carta di circolazione è riportato appunto "Ford Willys M151". Il secondo lotto fu invece affidato da Ford alla Kaiser Corp.

È equipaggiato con un motore anteriore longitudinale di 2300 cc alimentato a benzina capace di sviluppare ben 72 CV e dotato di spinterogeno e candele impermeabilizzate per poter affrontare guadi impegnativi. Il cambio è manuale con ridotte e trazione integrale sulle 4 ruote, mentre le sospensioni sono indipendenti a molle elicoidali, il che assicurava a questo mezzo una trazione sempre perfetta ed anche un confort superiore alle vetture precedenti. La MUTT che proponiamo in asta è equipaggiata col gancio di traino originale e il rimorchio, sempre da ¼ Ton dove è indicata la data di produzione 5/64. Dotazioni di corredo sono la tanica per la riserva di carburante montata al posteriore oltre alla pala e l'ascia di ordinanza. Il veicolo è dotato degli indicatori di direzione e dello specchietto retrovisore, non originali, ma obbligatori per la circolazione su strada. Lo stato di conservazione del veicolo, dalla carrozzeria alla meccanica e della tappezzeria ancora originale ne conferiscono fascino inequivocabile.

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.

This model superseded the M38, and has been produced in vast quantity and used by more than 100 Armed Forces worldwide.

Just as the Jeep became an icon of the Second World War, the image of the MUTT is linked with the Viet Nam war. The horizontal grille was created because the design of the vertical one pioneered by the Jeep had been deposited, and is still used today by Jeep.

The vehicle proposed today comes from the first production lot ordered by the US Army: the contract was assigned to Ford, which subcontracted Willys Motors Inc. which of course had a great experience with these vehicles and had just stopped the production of the M38A. Later MUTTs were built by Kaiser Corp. The road registration document of this vehicle describes it as "Ford Willys M151". It has a modernized 2.3 liter four cylinder engine, with waterproof distributor, cables and spark plugs which allow it to tackle deep fords.

The transmission is on the four wheels via a manual gearbox and transfer case, but the suspension is all-independent with coil springs, which gave the MUTT a perfect traction and higher comfort. This advance arrived on commercial 4x4s only in the 1990s, more than 30 years after the MUTT.

This MUTT has its original tow hook and ¼ ton trailer, which carries a 5/64 production date, as well as the typical jerry can, shovel and axe which were originally mounted on every one of these vehicles.

Having been road registered in Italy, it has indicator repeaters and rear view mirrors, which are non original but compulsory. This car's conservation state, up to the rarely seen original upholstery, makes it a very rare combination and a very appealing one both for military collectors and for motoring enthusiasts alike.

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.



30

ALFA ROMEO 1750 (1970)

UNA RARA 1750 BERLINA IN CONDIZIONI D'ORIGINE
RARE 1750 BERLINA IN ORIGINAL CONDITIONS

TELAIO/CHASSIS: N° AR*1755229

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1779 CM³**

POTENZA/POWER: **118 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA/SALOON**

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



Alla fine degli anni '60, mentre la Giulia aveva un meritato successo, alla Alfa Romeo mancava una berlina al top della gamma. Questa mancanza fu ovviata con la creazione di un nuovo modello, basato sulla collaudata meccanica della Giulia, con cilindrata aumentata, e su una nuova scocca, più grande e sicura, grazie alle zone di assorbimento d'urto. Questa saggia strategia era dovuta a Giuseppe Luraghi, uno dei più validi manager che hanno gestito l'Alfa Romeo negli anni del dopoguerra.

Per presentare la vettura ai giornalisti, nel 1967 fu organizzata una prova su tre giorni, insieme ad alcuni ex piloti famosi, sulle strade della Mille Miglia. Giornalisti e piloti si alternarono tra le 1750 d'epoca e quelle nuovissime.

Quella fu la prima vera rievocazione della classica corsa bresciana che era nata quarant'anni prima e finita dieci anni prima, nel 1957. Da questa manifestazione quasi privata, derivò il secondo periodo di grande successo della Mille Miglia come rievocazione e gara di regolarità, che dura ancora oggi dopo cinquantun anni!

A questa presentazione ristretta seguì il lancio a Vietri sul Mare, nel gennaio 1968. La vettura era decisamente più grande e lussuosa rispetto alla Giulia: il passo era stato portato da m. 2,510 a 2,570, ma la lunghezza della carrozzeria (dovuta alla Bertone) era aumentata di 25 cm.

Pur essendo una vettura da turismo e improntata più al lusso che alle corse, la 1750 debuttò vittoriosamente alla 24 ore di Francorchamps, con quattro vetture partite e arrivate ai primi quattro posti della classifica assoluta per vetture strettamente di serie.

Al Salone di Torino del 1969 la 1750 presentava una serie di innovazioni tra le quali il doppio circuito frenante, pedali incernierati in alto,

At the end of the 1960s Alfa Romeo did not have a top level saloon in the range. They decided to launch one, based on the proven Giulia mechanics mounted on a bigger body, designed by Bertone.

In January 1968 the 1750 was launched, with a wheelbase of mm. 2570 and a body length which was 25 cm. longer than the Giulia's.

The new car received the name of its glorious (6C) 1750 ancestor, and the first press launch in 1967 was a tour along the Mille Miglia roads with journalists and old drivers, driving new and old 1750s. This was the first time the Mille Miglia was celebrated on the road, and the start of its renaissance.

At the 1969 Turin Show an enhanced version was launched, with double brake circuit, top-hinged pedals, dynamic air intake and a new steering wheel.

1970 saw the highest production of 1750 Berlinas (26.787), which was to be superseded in 1972 by the 2000. It was also the year in which the exceptional car we are offering today was built.

This car has been religiously maintained by its two owners and driven a very low mileage. It still has its original plates and 'libretto', and the very rare Maintenance Logbook where all the services have been noted and stamped by the Alfa Romeo dealer.

Today, the car is fully functional and has just gone through a check and service. This is indeed a unique opportunity of purchasing such a rare and original 1750.

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.



presa d'aria dinamica e il volante a calice. La 1750 così migliorata raggiungeva i 180 km/h e costava 1.865.000 lire.

Malgrado la cilindrata di 1779 cm³, la vettura non fu battezzata "1800" - cilindrata che in quegli anni era abbastanza in voga - ma 1750, e tutto il lancio fu studiato per sfruttare la non dimenticata fama delle gloriose 6C 1750 degli anni '30.

La produzione della 1750 vide 2.243 vetture nel 1967, 27.081 nel 1968, 20.991 nel 1969, 26.787 nel 1970, nel 1971 scese a 13.410 unità, e a sole 74 unità nel 1972, quando fu sostituita dalla sua evoluzione, la 2000. Il totale fu di 90.586 (più diecimila circa di altre versioni, tra cui quelle a guida a destra, quelle per il mercato americano, e ben 252 con cambio automatico!).

Il 1970 fu quindi l'anno con la maggiore produzione di berline 1750, che reagì bene alle modifiche apportate. Fu anche l'anno in cui venne prodotta la eccezionale berlina che qui vi proponiamo.

Questa vettura è stata mantenuta religiosamente per tutta la sua vita e si trova in ottime condizioni di conservazione. Ha percorso pochissimi chilometri, nelle mani di due soli proprietari, e conserva non solo targhe e libretto originali, ma anche il libretto dei tagliandi dove sono stati annotati tutti gli interventi effettuati.

La vettura è appena stata sottoposta a un accurato controllo e tagliando ed è perfettamente funzionante. Un'occasione unica per acquistare una 1750 in condizioni d'origine.

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.



31

FIAT 500 TOPOLINO (1944)

UNA SPLENDIDA TOPOLINO ANTEGUERRA PRONTA
PER LA MILLE MIGLIA!

A WONDERFUL PREWAR TOPOLINO, READY FOR THE MILLE MIGLIA!

TELAIO/CHASSIS: N° 055489

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **570 CM³**

POTENZA/POWER: **13 CV** CARROZZERIA/BODY STYLE: **BERLINA TRASFORMABILE/CONVERTIBLE SALOON**

€ 11.000/15.000 - \$ 13.200/18.000 - £ 9.900/13.500



Prima che i computer prendessero il sopravvento, le automobili erano ideate e progettate da uomini. L'Ing. Dante Giacosa fu probabilmente il più importante tecnico italiano: fu l'uomo che permise alla FIAT di diventare il colosso industriale che ha dominato il nostro mercato nella seconda metà del secolo XX.

Agli inizi degli anni '30 gli fu affidato - appena ventottenne - il progetto della nuova vetturina rivoluzionaria.

Proveniente dal Reparto Avio, Giacosa realizzò un corto telaio con una traversa anulare anteriore su cui era fissato il piccolo motore, proprio come avveniva negli aeroplani. Con un peso di soli 535 chili, anche i miseri 13 cavalli erano in grado di sviluppare una velocità di 85 kmh, più che buona per le strade dell'epoca.

La prima serie, poi retroattivamente chiamata "Topolino A", fu prodotta in circa 83 mila esemplari tra il 1936 ed il 1948. Nel frattempo, vennero apportate alcune migliorie tecniche, tra cui la sospensione posteriore, tanto che oggi le "A" si dividono a loro volta in 'balestra corta' e 'balestra lunga'.

La vettura offerta oggi fa parte di questa sottoserie, prodotta tra il 1940 e il 1948 in soli 38 mila esemplari circa. In particolare, pochissimi esemplari furono prodotti tra il 1940 e il 1945, destinati principalmente per usi ufficiali, probabilmente come questa, la cui prima immatricolazione fu a Roma. Questa Topolino è quindi una rara vettura del tempo di guerra, dato che i documenti riportano che fu targata nel 1944.

È stata acquistata subito dopo la guerra dal padre dell'attuale proprietario, un ingegnere che ha dedicato la vita all'automobile: fondatore di uno dei più importanti centri di ricerca e sperimentazione e co-fondatore di Quattroruote, per decenni fu il commentatore tecnico della rivista.



Charged in the mid-'30s with the development of the new small Fiat, Dante Giacosa created a short chassis with a front anular crossmember onto which the small engine was fixed. With a weight of just 535 kilos, even the miserly 13 horsepower were able to develop a speed of 85 km/h, more than sufficient for the roads of the time.

Around 83,000 examples of the first series, later retroactively called "Topolino A", were produced between 1936 and 1948. In the meantime some technical improvements were made including the rear suspension, so that today the "As" are in turn divided into the 'short' and the 'long' leaf spring versions.

The vehicle proposed today belongs to this sub-series, around only 38,000 examples of which were produced between 1940 and 1948. In particular, very few examples were produced between 1940 and 1945, and these were mainly destined for official use, probably like this one which was first registered in Rome.



La Topolino fu utilizzata a lungo e poi conservata, per essere poi restaurata una ventina di anni fa. Oggi si presenta in condizioni perfette, a parte la mancanza dell'orologio, particolare facilmente rintracciabile.

Questa vettura rappresenta un'ottima opportunità per acquistare ad una cifra modesta un esempio dell'auto su cui è stato costruito lo sviluppo della Fiat e del mercato italiano, nonché una piacevolissima vettura con cui fare tranquille passeggiate in campagna.

Ma soprattutto, la 500 rappresenta il più abbordabile ticket d'ingresso all'ambitissima Mille Miglia, dove una vettura come questa viene accettata quasi automaticamente.

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.

So this Topolino is a rare wartime vehicle given that the documents state it was registered in 1944.

It was purchased immediately after the war by the father of the current owner, an engineer who dedicated his life to the automobile: the founder of the most important automotive research and experimentation center and a co-founder of Quattroruote magazine for which he was the technical commentator for decades.

The Topolino was used for a long time before being preserved, to then be restored twenty or so years ago. Today it is in perfect condition, apart from the absence of a clock, a component which can be easily traced.

This vehicle represents an excellent opportunity to purchase, for a modest price, an example of a very pleasant vehicle to be used for relaxing trips around the countryside. But above all, this Topolino represents the most affordable admission ticket to the coveted Mille Miglia where a vehicle like this is accepted almost automatically.

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.



SEDI E DIPARTIMENTI FIRENZE

ARCHEOLOGIA CLASSICA E EGIZIA

CAPO DIPARTIMENTO
Paolo Persano
paolo.persano@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
Margherita Pini
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



GIOIELLI
CAPO DIPARTIMENTO
Cesare Bianchi
cesare.bianchi@pandolfini.it



ASSISTENTE
Chiara Sabbadini Sodi
gioielli@pandolfini.it

MOBILI E OGGETTI D'ARTE, PORCELLANE E MAIOLICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Alberto Vianello
alberto.vianello@pandolfini.it



ASSISTENTE
Margherita Pini
arredi@pandolfini.it

OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

CAPO DIPARTIMENTO
Cesare Bianchi
orologi@pandolfini.it



ASSISTENTE
Chiara Sabbadini Sodi
orologi@pandolfini.it

STAMPE E DISEGNI

ESPERTO
Jacopo Boni
jacopo.boni@pandolfini.it



ASSISTENTE
Lorenzo Pandolfini
stampe@pandolfini.it

VINI PREGIATI E DA COLLEZIONE

CAPO DIPARTIMENTO
Francesco Tanzi
francesco.tanzi@pandolfini.it



ASSISTENTE
Anna Paola Bassetti
vini@pandolfini.it

ROMA

DIPINTI E SCULTURE ANTICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Ludovica Trezzani
ludovica.trezzani@pandolfini.it



ASSISTENTI
Valentina Frascarolo

Lorenzo Pandolfini
dipintiantichi@pandolfini.it

GIOIELLI E OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

ESPERTO
Andrea de Miglio
andrea.demiglio@pandolfini.it



MILANO

ARGENTI ITALIANI ED ESTERI

CAPO DIPARTIMENTO
Roberto Dabbene
roberto.dabbene@pandolfini.it



ARTE DELL'ESTREMO ORIENTE

CAPO DIPARTIMENTO
Thomas Zecchini
thomas.zecchini@pandolfini.it



ASSISTENTE
Anna Paola Bassetti
arteorientale@pandolfini.it

ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

RESPONSABILE ESECUTIVO
Glaucio Cavaciuti
glaucio.cavaciuti@pandolfini.it



ASSISTENTE
Diletta Francesca Mariasole Spinelli
artecontemporanea@pandolfini.it

AUTO CLASSICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Marco Makaus
marco.makaus@pandolfini.it



ESPERTO
Luca Gambarini
luca.gambarini@pandolfini.it



ASSISTENTE
Anna Paola Bassetti
automobilia@pandolfini.it

LIBRI, MANOSCRITTI E AUTOGRAFI

CAPO DIPARTIMENTO
Chiara Nicolini
chiara.nicolini@pandolfini.it



INTERNATIONAL FINE ART

CAPO DIPARTIMENTO
Tomaso Piva
tomaso.piva@pandolfini.it



ASSISTENTE
Margherita Pini
arredi@pandolfini.it

MONETE E MEDAGLIE

CAPO DIPARTIMENTO
Alessio Montagano
alessio.montagano@pandolfini.it



ASSISTENTI
Giulia Ferrari

Margherita Pini
numismatica@pandolfini.it

PORCELLANE E MAIOLICHE

ESPERTO
Giulia Anversa
milano@pandolfini.it



OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

CONSULENTE
Fabrizio Zanini
fabrizio.zanini@pandolfini.it



INDICE

Sedi e referenti **5**

Informazioni asta **7**

Condition report **7**

AUTO CLASSICHE LOTTI 1-31 **11**

Indice auto classiche **124**

Sedi e dipartimenti **122-123**

Condizioni generali di vendita **125**

Conditions of sale **130**

Come partecipare all'asta **126**

Auctions **131**

Corrispettivo d'asta e IVA **127**

Buyer's premium and V.A.T. **132**

Acquistare da Pandolfini **127**

Buying at Pandolfini **132**

Vendere da Pandolfini **128**

Selling through Pandolfini **133**

Modulo offerte **129**

Absentee and telephone bids **129**

Modulo abbonamenti **138**

Catalogue subscriptions **138**

Dove siamo **136-137**

We are here **136-137**

Foto di copertina lotto 21-22

Seconda di copertina lotto 31

Pagina 2 lotto 21-22

Pagina 6 lotto 14

Pagina 8 lotto 12

Pagina 10 lotto 21

Terza di copertina lotto 21-22

Quarta di copertina 18

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 sul 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 (incluse 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 (incluse 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.

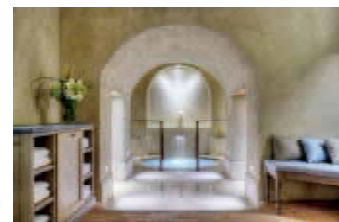
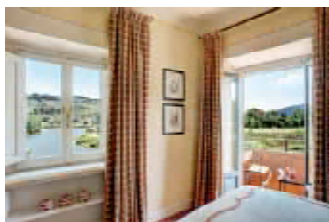


On the banks of the Arno river, in the hills of the Chianti and only six miles from Florence Ponte Vecchio lies Villa La Massa. Surrounded by 22 acres of garden, this Medici Villa is owned by Villa d'Este Hotels, synonymous with elegance and gracious hospitality all over the world.

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 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 tasting, 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 Villa 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 the residence.



For Hotel reservations please call +39 055 62 61 1

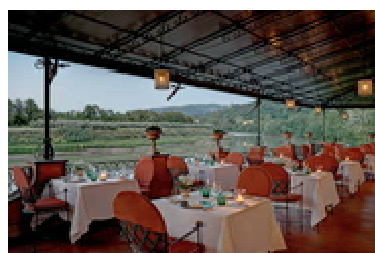
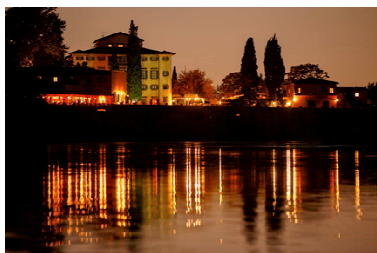
For Restaurant, Bar or cellar reservations please call +39 055 62 61 533

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





Sulle rive dell'Arno, tra le colline del Chianti, a soli otto chilometri da Ponte Vecchio, qui si trova Villa La Massa. Circondata 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 dell'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 ginguettare degli uccelli, il frinire dei grilli, le distese di ulivi e vigneti, tutto è la 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



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 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
8.50	9.15
9.40	10.05
10.30	10.55
11.20	11.45
12.10	12.35
14.30	15.00
15.30	16.00
16.30	17.00
17.30	18.00
18.30	19.00
19.30	20.00

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, 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
8.50	9.15
9.40	10.05
10.30	10.55
11.20	11.45
12.10	12.35
14.30	15.00
15.30	16.00
16.30	17.00
17.30	18.00
18.30	19.00
19.30	20.00

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

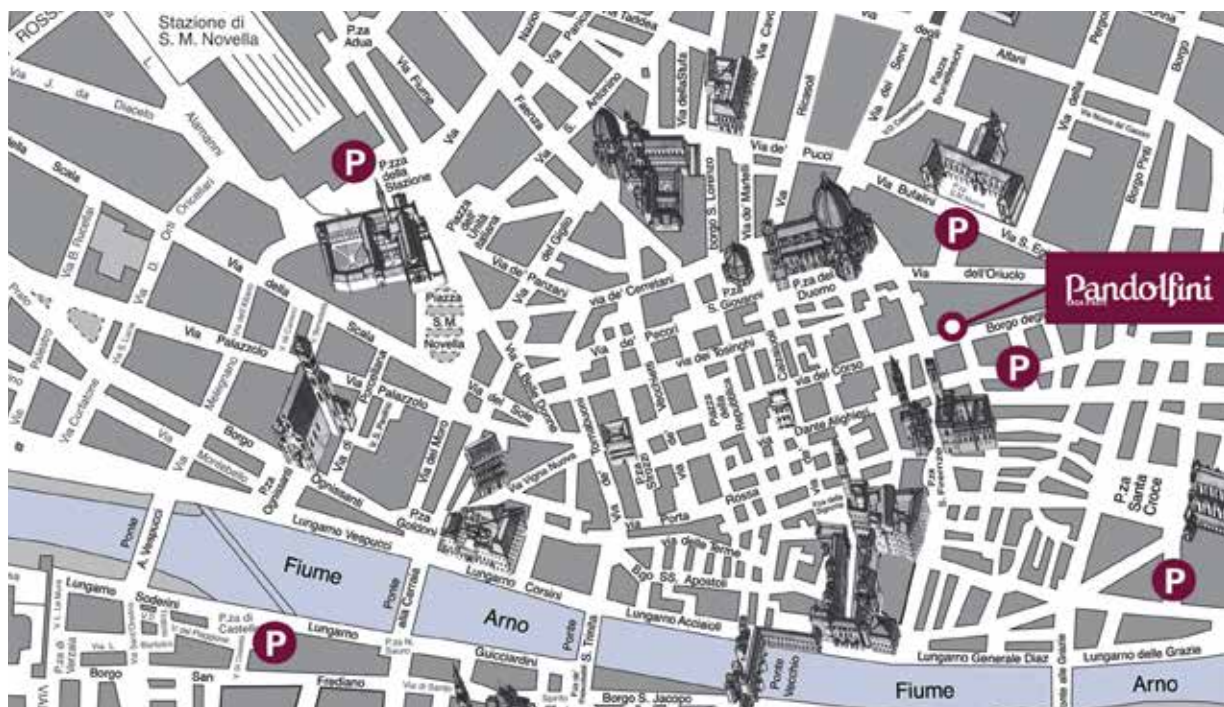
ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA € 120
ARTI DECORATIVE DEL SEC XX E DESIGN
MODERN AND CONTEMPORARY ART
20TH CENTURY DECORATIVE ARTS AND DESIGN
6 Cataloghi | Catalogues

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

MAGGIO FIRENZE

ARGENTI ITALIANI ED EUROPEI

31 MAGGIO

OGGETTI D'ARTE E SCULTURA

31 MAGGIO

PORCELLANA E MAIOLICA

31 MAGGIO

GIUGNO FIRENZE

NUMISMATICA

1 GIUGNO

ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

11 GIUGNO

ARTE ORIENTALE

19 GIUGNO

Impaginazione:
Exalta Studio snc
Scandicci (FI)

Stampa:
Cappelli Arti Grafiche
Osmannoro (FI)

Traduzioni:
Traduco
Firenze

Fotografie:
IndustrialFoto - Osmannoro (FI)
Manuel Bressan - Verona
Paolo Carlini - Milano
Camilla Albertini - Milano
Lorenzo Galluzzi - Milano
Alberto Novelli - Roma
Fashion Channel - Milano



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

AMBROSIANA POLESCHI CASA D'ASTE

Via Sant'Agnesa 18 - 20123 Milano
tel. 02 89459708 - fax 02 86913367
www.ambrosianacasadaste.com
info@ambrosianacasadaste.com

BLINDARTE CASA D'ASTE

Via Caio Duilio 10 - 80125 Napoli
tel. 081 2395261 - fax 081 5935042
www.blindarte.com - info@blindarte.com

ASTE BOLAFFI

Via Cavour 17/F - 10123 Torino
tel. 011 0199101 - fax 011 5620456
www.astebolaffi.it - info@astebolaffi.it

CAMBI CASA D'ASTE

Castello Mackenzie
Mura di S. Bartolomeo 16 - 16122 Genova
tel. 010 8395029 - fax 010 879482
www.cambiaste.com - info@cambiaste.com

CAPITOLIUM ART

Via Carlo Cattaneo 55 - 25121 Brescia
tel. 030 2072256 - fax 030 2054269
www.capitoliumart.it - info@capitoliumart.it

EURANTICO

S.P. Sant'Eutizio 18 - 01039 Vignanello VT
tel. 0761 755675 - fax 0761 755676
www.eurantico.com - info@eurantico.com

FARSETTIARTE

Viale della Repubblica (area Museo Pecci)
59100 Prato
tel. 0574 572400 - fax 0574 574132
www.farsettiarte.it - info@farsettiarte.it

FIDESARTE ITALIA S.R.L.

Via Padre Giuliani 7 (angolo via Einaudi)
30174 Mestre VE
tel. 041 950354 - fax 041 950539
www.fidesarte.com - info@fidesarte.com

INTERNATIONAL ART SALE S.R.L.

Via G. Puccini 3 - 20121 Milano
tel. 02 40042385 - fax 02 36748551
www.internationalartsale.it
info@internationalartsale.it

MAISON BIBELOT CASA D'ASTE

Corso Italia 6 - 50123 Firenze
tel. 055 295089 - fax 055 295139
www.maisonbibelot.com
segreteria@maisonbibelot.com

STUDIO D'ARTE MARTINI

Borgo Pietro Wuhrer 125 - 25123 Brescia
tel. 030 2425709 - fax 030 2475196
www.martiniarte.it - info@martiniarte.it

MEETING ART CASA D'ASTE

Corso Adda 7 - 13100 Vercelli
tel. 0161 2291 - fax 0161 229327-8
www.meetingart.it - info@meetingart.it

PANDOLFINI CASA D'ASTE

Borgo degli Albizi 26 - 50122 Firenze
tel. 055 2340888-9 - fax 055 244343
www.pandolfini.com - info@pandolfini.it

PORRO & C. ART CONSULTING

Via Olona 2 - 20123 Milano
tel. 02 72094708 - fax 02 862440
www.porroartconsulting.it
info@porroartconsulting.it

SANT'AGOSTINO

Corso Tassoni 56 - 10144 Torino
tel. 011 4377770 - fax 011 4377577
www.santagostinoaste.it
info@santagostinoaste.it

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




TEMPO



PANDOLFINI TEMPO

IL NUOVO SISTEMA PER ACQUISTARE ATTRAVERSO UN'ASTA A TEMPO

Potrai aggiudicarti una varietà di oggetti d'arte dal Multiplo, Serigrafie, Fotografie ai Quadri. Tutte le aste sono curate dagli esperti di Pandolfini.

1. Partecipare è molto semplice.
Vai sul calendario aste e cerca il logo 
2. Sfoglia il catalogo on line come per le aste tradizionali.
Per fare la tua offerta utilizza il pannello che vedi, come esempio, qui sulla destra con le seguenti funzioni:
 - Data e ora del Termine asta
 - Countdown del tempo restante al termine asta
 - Pulsante offerta con incremento prestabilito
 - Inserimento valore offerta massima
3. Verifica in tempo reale nella tua area riservata **My Pandolfini** lo stato completo di tutte le tue offerte attive. Se non sei ancora registrato registrati.
4. Per registrarti utilizza il modulo standard della registrazione e inserisci un documento valido.
Ti verrà inviata una mail di conferma.
5. Verrai avvertito di variazioni di offerte attraverso mail che ti informeranno se la tua offerta è stata superata o ti sei aggiudicato il lotto.

15/1/2018 09:08:00

TERMINE ASTA

10G 16H 17M 5S

TERMINE RIMANENTE

OFFERTA LIBERA

1000€
OFFRI

oppure

1000 ▼ EUR

LA TUA OFFERTA MASSIMA

INVIA OFFERTA MASSIMA

● CONDIZIONI GENERALI

Per informazioni tempo@pandolfini.it

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



L'asta di maggio presenterà importanti gioielli provenienti da collezioni italiane. I diamanti saranno le "star" del prossimo catalogo, accompagnati da interessanti gioielli con pietre di colore di grande qualità e le cui carature destieranno l'attenzione del mondo dei collezionisti e degli amatori della gioielleria. Non solo diamanti e pietre di colore: a rappresentare il fulcro della vendita primaverile sarà un anello con una rara ed eccezionale perla naturale, proveniente da un'importante collezione italiana.

ASTA 30 MAGGIO 2018 GIOIELLI

CAPO DIPARTIMENTO
Cesare Bianchi
cesare.bianchi@pandolfini.it

ESPERTO
Andrea de Miglio
andrea.demiglio@pandolfini.it

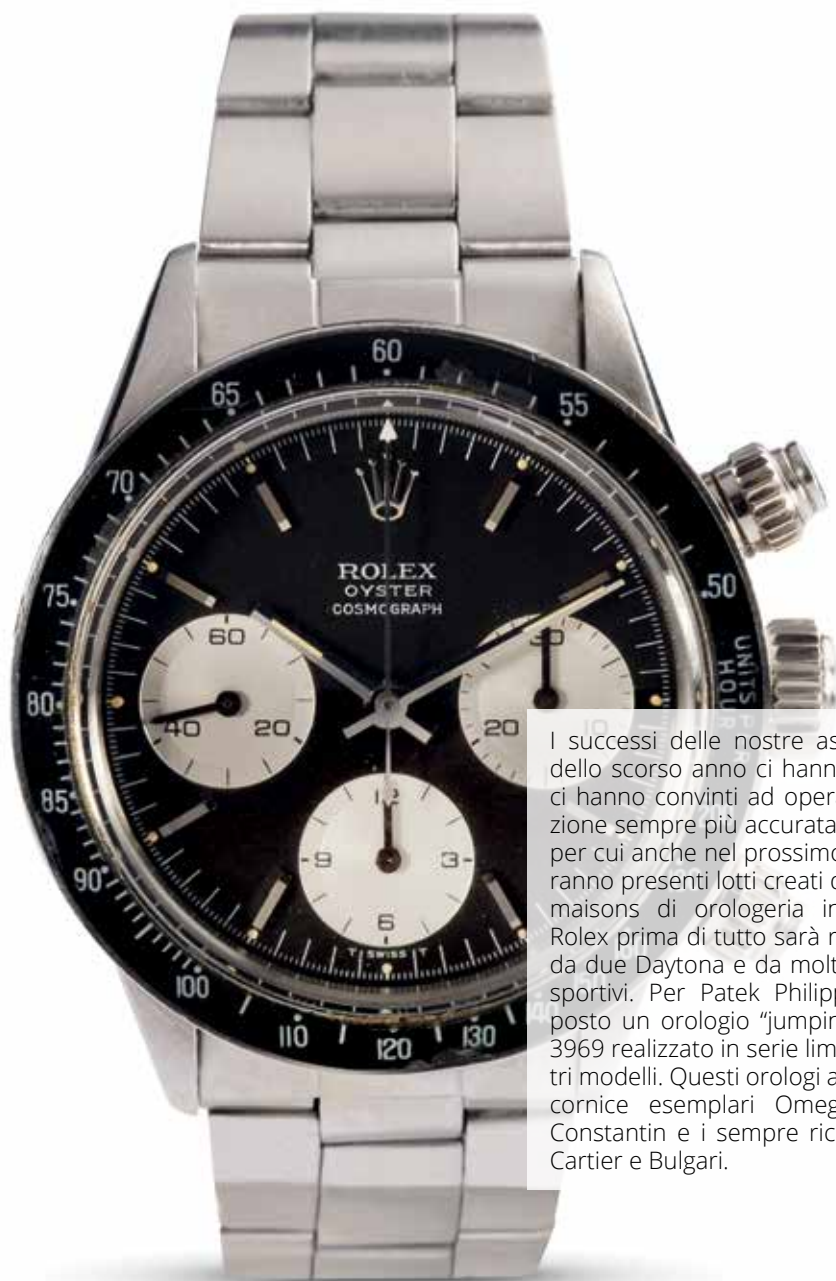
COLLIER IN PLATINO E DIAMANTI TRASFORMABILE IN DIADEMA

realizzato a motivo di festone con diamanti taglio baguette, taglio goccia e taglio brillante per ct 68 circa, g 96, completo di montatura per tiara

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924



I successi delle nostre aste di orologi dello scorso anno ci hanno gratificati e ci hanno convinti ad operare una selezione sempre più accurata degli oggetti, per cui anche nel prossimo catalogo saranno presenti lotti creati dalle maggiori maisons di orologeria internazionale. Rolex prima di tutto sarà rappresentata da due Daytona e da molti altri modelli sportivi. Per Patek Philippe sarà proposto un orologio "jumping hours" ref. 3969 realizzato in serie limitata e vari altri modelli. Questi orologi avranno come cornice esemplari Omega, Vacheron Constantin e i sempre ricercati orologi Cartier e Bulgari.

ASTA 30 MAGGIO 2018 OROLOGI DA POLSO E DA TASCA

CAPO DIPARTIMENTO
Cesare Bianchi
cesare.bianchi@pandolfini.it

ESPERTO
Andrea de Miglio
andrea.demiglio@pandolfini.it

**ROLEX OYSTER DAYTONA, IN ACCIAIO,
REF. 6263, N. 27888XX, ANNO 1971**
Cassa Oyster in acciaio, quadrante nero
con tre contatori argento, ghiera plexi

Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924

Il prossimo appuntamento con l'asta di Arte Moderna e Contemporanea, proporrà una accurata selezione di opere di qualità e nuove al mercato, che i nostri attenti collezionisti italiani e stranieri, sapranno ammirare e apprezzare come investimento. Non solo saranno esposte opere dei grandi Maestri del primo Novecento, ma un'attenzione particolare verrà data al secondo dopo guerra, all'arte povera ed informale ed alla Pop Art italiana ed europea. Vista l'ottima performance dell'opera di Mauro Reggiani, avvenuta nella nostra ultima asta del 4 dicembre, ci è stata affidata un'altra opera significativa dell'artista intitolata *Il lavoro*.

ASTA 11 GIUGNO 2018 ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

RESPONSABILE ESECUTIVO
Glauco Cavaciuti
glauco.cavaciuti@pandolfini.it

AGOSTINO BONALUMI
(Vimercate 1935 - Monza 2013)
SUPERFICIE BLU
acrilico su tela estroflessa, cm 100x81
eseguito nel 1973

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



L'asta di giugno presenterà importanti oggetti provenienti da collezioni italiane. Da evidenziare in questa sessione una scatola in lacca in rossa rarità lavorata finemente, modellata a forma di fiore di crisantemo, della dinastia Qing del XVIII secolo. Inoltre, una piccola e preziosa collezione di sculture in avorio raccolta nell'arco di un secolo. Da non sottovalutare, una coppa in stile arcaico in giada gialla del periodo Qianlong, rarità non presente sul mercato da molti anni. Per concludere la sessione troviamo la consueta e curata selezione di porcellane e dipinti.

ASTA 19 GIUGNO 2018
ARTE ORIENTALE

CAPO DIPARTIMENTO
Thomas Zecchini
thomas.zecchini@pandolfini.it

COPPIA DI VASI, CINA, DINASTIA QING, SEC. XIX
in porcellana policroma "famiglia rosa" dipinta con personaggi in un interno.

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM



Lotto n. 1 pag. 12



Lotto n. 2 pag. 14



Lotto n. 3 pag. 17



Lotto n. 4 pag. 20



Lotto n. 5 pag. 23



Lotto n. 6 pag. 26



Lotto n. 7 pag. 30



Lotto n. 8 pag. 33



Lotto n. 9 pag. 36



Lotto n. 10 pag. 40



Lotto n. 11 pag. 43



Lotto n. 12 pag. 46



Lotto n. 13 pag. 51



Lotto n. 14 pag. 54



Lotto n. 15 pag. 58



Lotto n. 16 pag. 62



Lotto n. 17 pag. 65



Lotto n. 18 pag. 69



Lotto n. 19 pag. 72



Lotto n. 20 pag. 76



Lotto n. 21 pag. 80



Lotto n. 22 pag. 86



Lotto n. 23 pag. 91



Lotto n. 24 pag. 94



Lotto n. 25 pag. 98



Lotto n. 26 pag. 102



Lotto n. 27 pag. 106



Lotto n. 28 pag. 110



Lotto n. 29 pag. 114



Lotto n. 30 pag. 116



Lotto n. 31 pag. 119

AUTO CLASSICHE

FIRENZE

29 MAGGIO 2018

INDICE AUTOMOBILI INDEX AUTOMOBILES







PANDOLFINI.COM