

ASTE BOLAFFI



AUTO E MOTO
CLASSICHE

Milano, 23 maggio 2018

Presidente e Amministratore

Delegato

Chairman and C.E.O.

Giulio Filippo Bolaffi

Consiglieri

Directors

Nicola Bolaffi

Fabrizio Prete

Business Development

Cristiano Collari

ccollari@astebolaffi.it

Operations

Tommaso Marchiaro

tmarchiaro@astebolaffi.it

Torino

Via Cavour 17

10123, Torino

Tel. +39 011-0199101

Fax +39 011-5620456

Grafica | *Graphic design*

Housedada

Fotografie | *Photo*

Click-Art

M3 Studio

Degler Studio

Stampa | *Printer*

Stamperia Artistica Nazionale

ESPERTI | *SPECIALISTS*

Francobolli

Stamps

francobolli@astebolaffi.it

Matteo Armandi

Giovanna Morando

Alberto Ponti

Monete, banconote e medaglie

Coins, banknotes and medals

monete@astebolaffi.it

Gabriele Tonello

Carlo Barzan

Alberto Pettinaroli

Manifesti

Posters

poster@astebolaffi.it

Francesca Benfante

Armando Giuffrida

consulente | *consultant*

Libri rari e autografi

Rare books and autographs

libri@astebolaffi.it

Cristiano Collari

Annette Pozzo

Vini e distillati

Wines and spirits

vini@astebolaffi.it

Luisa Bianconi

Pietro Sangiorgio assistente | *assistant*

Gioielli

Fine Jewels

gioielli@astebolaffi.it

Maria Carla Manenti

Federica Selleri assistente | *assistant*

Orologi

Watches

orologi@astebolaffi.it

Aldo Aurili consulente | *consultant*

Enrico Aurili consulente | *consultant*

Pietro Sangiorgio assistente | *assistant*

Arti del Novecento

20th Century Art

arte@astebolaffi.it

Cristiano Collari

Francesca Benfante

Arredi, dipinti e oggetti d'arte

Furniture, paintings and works of art

arredi@astebolaffi.it

Cristiano Collari

Umberta Boetti Villanis

Francesca Benfante

Auto e moto classiche

Classic motor vehicles

auto@astebolaffi.it

Tommaso Marchiaro

Ezio Chiantello

Stefano Angelino consulente | *consultant*

Massimo Delbò consulente | *consultant*

Antonio Ghini consulente | *consultant*

Pierangelo Saba consulente | *consultant*

Fotografia

Photographs

fotografie@astebolaffi.it

Sport

Sport

memorabilia@astebolaffi.it

Matteo Armandi

Memorabilia

Memorabilia

memorabilia@astebolaffi.it

in collaborazione con

STAFF OPERATIVO | OPERATIONAL TEAM

Amministrazione e finanza

Accounting and finance

Simone Manenti

smanenti@gruppobolaffi.com

Maria Luisa Caliendo

mcaliendo@astebolaffi.it

Serena Giancale

sgiancale@astebolaffi.it

Marketing

Marketing

Silvia Lusetti

slusetti@gruppobolaffi.com

Ufficio stampa

Press-office

Margherita Criscuolo

mcriscuolo@gruppobolaffi.com

Gestione organizzativa

Organization Management

Chiara Pogliano

cpogliano@astebolaffi.it

Elisabetta Deaglio

edeaglio@astebolaffi.it

Federica Selleri

fselleri@astebolaffi.it

Irene Toscana

itoscana@astebolaffi.it

Logistica

Logistics

Michele Sciascia

msciascia@astebolaffi.it

Simone Gennero

sgennero@astebolaffi.it

Roberto Massa Micon

rmassamicon@astebolaffi.it

Servizio clienti

Customer service

Filippo Guidotti

fguidotti@astebolaffi.it

Erika Bonetto

ebonetto@astebolaffi.it

Giuseppe Ibba

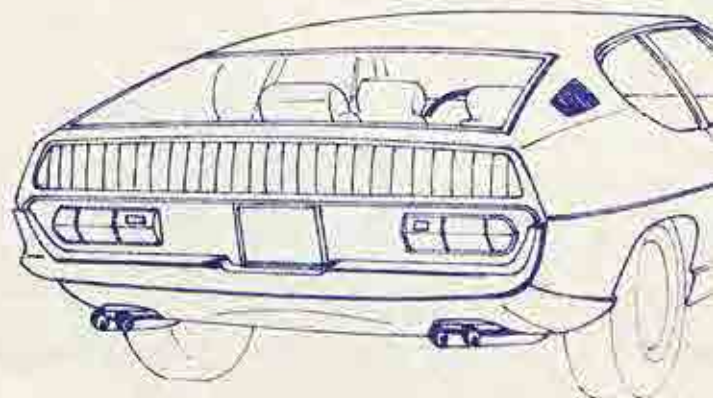
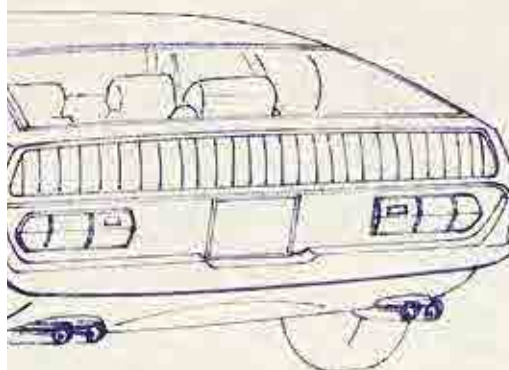
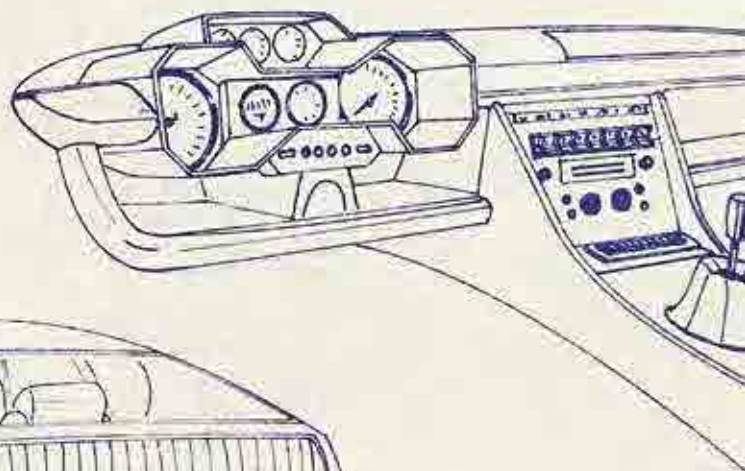
gibba@astebolaffi.it

Si ringraziano

Thanks to

Pier Giuseppe Ortalda, per il suo prezioso contributo nella sezione moto;

Massimo Fila Robattino e Aldo Zanone per il loro supporto tecnico





AUTO E MOTO CLASSICHE

Classic motor vehicles

ASTA | AUCTION

Mercoledì 23 maggio 2018

Wednesday 23 May 2018

Lainate, Milano

ore 15.30 | 3.30 pm

lotti 1-90 | lots 1-90

ESPOSIZIONE | VIEWING

da domenica 20 a martedì 22 maggio 2018

from Sunday 20 to Tuesday 22 May 2018

ore 10.00-19.00 | 10.00 am-7.00 pm

ESPOSIZIONE SU APPUNTAMENTO | VIEWING UPON REQUEST

mercoledì 23 maggio 2018

Wednesday 23 May 2018

ore 10.00-14.30 | 10.00 am-2.30 pm

La Pista

via Manuel Fangio, Lainate, Milano

INFORMAZIONI | ENQUIRIES

tel +39 011-0199101

fax +39 011-5620456

info@astebolaffi.it

ASTE BOLAFFI

www.astebolaffi.it



COME ARRIVARE

How to get there



IN TRENO

By train

La Pista dista 20 km dal centro di Milano ed è facilmente raggiungibile con i mezzi pubblici.

La stazione di Milano Centrale è distante 19 km mentre la stazione di Milano Rho 8 km.

La Pista is 20 km away from the center of Milan and can be easily reach by public transportation.

Milano Centrale Train Station is 19 km away and Milano Rho Train Station is 8 km away.



IN MACCHINA

By car

La Pista si trova nei pressi dell'uscita Lainate/Arese sull'autostrada A8. Seguire indicazioni per Arese.

La Pista is located next to A8 motorway Lainate/Arese exit. Follow Arese direction.



IN AEREO

By plane

La Pista dista 34 km dall'aeroporto di Milano Malpensa, 35 km da Milano Linate e 60 km da Orio al Serio-Bergamo.

La Pista is 34 km far from the Milano Malpensa Airport, 35 km from Milano Linate Airport and 60 km from Bergamo Orio al Serio Airport.

INDICE

Index

MOTO CLASSICHE E RACING <i>Classic and Racer Bikes</i>	8 • 9
1 - MILLER BALSAMO 200 CARENATA	10
2 - BSA SLOPER 500	11
3 - BSA GOLD STAR CATALINA 500	12
4 - SUPERBA 175	13
5 - DELAGE 175 CORSA	14
6 - TRIUMPH TRIDENT 750 KOELLIKER	15
7 - KAWASAKI MOTOPLAST	16
8 - TRIUMPH TRIDENT 830 ROB NORTH	17
9 - AERMACCHI ALA D'ORO 250	18
10 - AMF HARLEY-DAVIDSON 250 RA	19
11 - KAWASAKI H1R 500	20
12 - BIMOTA SB1 500 SUZUKI	21
13 - NORTON MANX 500	22 • 23
ARCHIVIO STILE BERTONE <i>Stile Bertone Archive</i>	24 • 25
14 - FIAT RITMO ABARTH disegni / sketches	26
15 - CITROEN BX disegni / sketches	27
16 - FIAT X1/9 disegni / sketches	27
17 - ALFA ROMEO NAVAJO disegni / sketches	28
18 - FIAT 131 ABARTH CORSA disegni / sketches	28
19 - FIAT DINO COUPÉ disegni / sketches	29
20 - ISO RIVOLTA GT / LELE 2+2 disegni / sketches	29
21 - SIMCA SHAKE disegni / sketches	30
22 - ALFA ROMEO ALFETTA FACELIFTING disegni / sketches	30
23 - ALFA ROMEO MONTREAL disegni / sketches	31
24 - RENAULT COUPÉ disegni / sketches	31
25 - FERRARI DINO 2+2 disegni / sketches	32
26 - FERRARI 308 GT4 RAINBOW disegni / sketches	32
27 - PORSCHE 911 SPYDER disegni / sketches	33
28 - LAMBORGHINI MARZAL E ESPADA disegni / sketches	33
29 - ALFA ROMEO PANDION modello / model	34
30 - BERTONE NUCCIO modello / model	34
31 - INNOCENTI MINI 90 modello / model	35
32 - FIAT DINO COUPÉ modello / model	35
33 - BERTONE STRATOS ZERO modello / model	36
34 - LOTUS EMOTION modello / model	36
35 - LAMBORGHINI URRACO modello / model	37
36 - LAMBORGHINI ATHON modello / model	37
AUTO CLASSICHE E MODERNE <i>Classic and modern cars</i>	38 • 39
37 - JAGUAR 3.4 MK I	40 • 41
38 - VOLKSWAGEN PESCACCIA/ KURIERWAGEN/ TREKKER/THING/SAFARI	42 • 43
39 - LAND ROVER 88 II A SERIES	44 • 45
40 - MORRIS MINI 850	46 • 47
41 - JAGUAR MK II 3.8	48 • 51
42 - BMW 700 LS COUPÉ ANNO	52 • 53
43 - AUTOBIANCHI STELLINA	54 • 55
44 - NSU RO 80	56 • 57
45 - PEUGEOT BREAK 4X4 DANGEL	58 • 59
46 - LION PEUGEOT QUADRICYCLE	60 • 61
47 - ISO RIVOLTA ISETTA	62 • 63
48 - MERCEDES-BENZ 220 S "PONTON" CABRIOLET	64 • 65
49 - AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE	66 • 67
50 - RENAULT FLORIDE S	68 • 69
51 - TRIUMPH TR3A "WIDE MOUTH"	70 • 71
52 - MERCEDES-BENZ 230 SL "PAGODA"	72 • 73
53 - PORSCHE 356 C KARMANN COUPÉ	74 • 75
54 - ALFA ROMEO 1750 GT VELOCE	76 • 77
55 - BMW 2002 CABRIOLET	78 • 79
56 - ALFA ROMEO GT VELOCE 2000	80 • 81
57 - ALFA ROMEO 1.3 SPIDER BY "GARAGE ITALIA"	82 • 83
58 - LANCIA DELTA HF TURBO ZAGATO	84 • 85
59 - BMW M3 E30 EVOLUTION CAT	86 • 87
60 - PORSCHE 911/930 3.3 TURBO	88 • 89
61 - PORSCHE 911 3.2 CARRERA TARGA	90 • 91
62 - BMW Z1	92 • 93
63 - BMW Z3 M ROADSTER	94 • 95
64 - ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE "PANDION" BERTONE	96 • 101
65 - BERTONE NUCCIO	102 • 107
66 - ALFA ROMEO 6C 1750 CABRIOLET GANGLOFF	108 • 111
67 - LANCIA AUGUSTA CABRIOLET PININ FARINA	112 • 115
68 - LANCIA AURELIA B51 BERLINA PININ FARINA	116 • 119
69 - ALFA ROMEO 1900 SUPER BERLINA 2 PORTE PRIMAVERA BOANO	120 • 123
70 - PORSCHE 356 B	124 • 127
71 - FIAT 600 D DERIVAZIONE ABARTH 600	128 • 131
72 - PORSCHE 911 2.0 T KARMANN COUPÉ	132 • 135
73 - MASERATI QUATTROPORTE 4.7 FRUA	136 • 137
74 - MASERATI INDY 4.2	138 • 141
75 - ISOTTA FRASCHINI 8B IMPERIAL LANDAULETTE CARROZZERIA CASTAGNA MILANO	142 • 147
76 - LANCIA DILAMBDA 227 CABRIOLET CARLTON	148 • 151
77 - ALFA ROMEO 6C 2500 SS "FRECCIA D'ORO"	152 • 155
78 - SIATA DAINA CABRIOLET	156 • 159
79 - LANCIA AURELIA B20 V SERIE	160 • 163
80 - PORSCHE 356 A SPEEDSTER	164 • 167
81 - PORSCHE 911S 2.0 S	168 • 171
82 - PORSCHE 911 S 2.2 COUPÉ	172 • 175
83 - RENAULT R5 TURBO	176 • 179
84 - RENAULT 5 TURBO "TOUR DE CORSE"	180 • 183
85 - FERRARI 512 BBi	184 • 187
86 - LAMBORGHINI DIABLO VT	188 • 191
87 - MASERATI BARCHETTA	192 • 195
88 - PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING	196 • 201
89 - ALFA ROMEO 8C SPIDER	202 • 205
90 - LANCIA AURELIA B24 S "SPIDER AMERICA"	206 • 211

UNA NUOVA SFIDA NEL SOLCO DELLA NOSTRA TRADIZIONE

*A new challenge
keeping in line
with our tradition*

Giulio Filippo Bolaffi

Amministratore Delegato

C.E.O.

Un pionieristico quadriciclo a motore di fine Ottocento; un'elegante Isotta Fraschini degli anni Trenta; una sportiva Alfa Romeo spider degli anni Settanta; una rombante Lamborghini Diablo degli anni Novanta. Quattro vetture per quattro generazioni: un bisnonno, un nonno, un padre e un figlio. Ognuno di loro avrebbe potuto mettersi alla guida di questi veicoli che hanno lasciato un piccolo segno per la loro epoca. Quasi sicuramente le diverse generazioni della famiglia Bolaffi non hanno avuto il piacere di guidare proprio questi modelli, forse altri molto simili. Invece è certo che da quattro generazioni la mia famiglia si occupa di collezionismo. E da quattro generazioni commercia oggetti preziosi, ricercati, desiderati: spesso difficili da trovare e di prezzo elevato, a volte più abbordabili, sempre però con la garanzia di autenticità, l'accurata analisi della qualità e l'obiettivo ben chiaro di rassicurare il cliente e stabilire con lui un rapporto duraturo. Oggi con questa nostra asta ci poniamo l'ambizioso traguardo di adottare gli stessi standard anche nell'affascinante mondo delle auto e delle moto da collezione.

Questo progetto è frutto di oltre tre anni di ricerca: non tanto di veicoli da selezionare, quanto piuttosto delle persone giuste con cui organizzare un'asta che ogni appassionato possa dire essere stata allestita con competenza, umiltà e attenzione verso il cliente. Se infatti in Bolaffi abbiamo la presunzione di saperne abbastanza di

An innovative motor quadricycle from the late nineteenth century, an elegant Isotta Fraschini from the 1930s, a sporty Alfa Romeo Spider from the seventies, and a roaring Lamborghini Diablo from the nineties. Four cars for four generations: a great-grandfather, a grandfather, a father, and a son. Each of them could have driven these vehicles that left a mark in their respective eras. The different generations of the Bolaffi family almost certainly did not have the pleasure of driving these models, but perhaps other very similar models. Instead, what is certain is that for four generations my family has been involved in the field of collecting. For four generations it has been dealing in precious, highly sought-after, coveted objects, often difficult to find and of high value, though sometimes more easily acquired, but always with a guarantee of authenticity, the careful analysis of quality, and the clear objective of reassuring the customer and establishing a lasting relationship with him. With this auction, we set for ourselves the ambitious goal of adopting these same standards in the fascinating world of collectible cars and motorcycles. This project is the result of over three years of research, not so much in selecting the vehicles, but rather finding the right people with whom to organize an auction that every enthusiast can say has been prepared with expertise, humility, and attention to the customer. In Bolaffi we presume to know quite a bit about collecting, being present in the field of collecting since 1890, however, no

collezionismo, occupandocene dal 1890, nessuna risorsa interna aveva invece una conoscenza sufficiente nel settore delle auto e moto storiche. Per affrontare un passo così importante, abbiamo quindi ritenuto indispensabile avvalerci della collaborazione di consulenti riconosciuti, seri ed esperti sia di meccanica sia di storia dei motori. A loro abbiamo chiesto prima di tutto di scoprire e valutare nelle vetture che ci venivano sottoposte i difetti che inevitabilmente il tempo porta con sé. Quando presenti, abbiamo scelto di descriverli e "pesarli" per la loro importanza così che, per contrasto, ne venissero valorizzati i pregi. Quella del 23 maggio è la prima asta di auto e motoveicoli della nostra storia. Vorrei che questo catalogo venisse ricordato come il primo di molti. Perché sia così, il mio desiderio è che il lettore venga accompagnato in una passerella di veicoli ben conservati o restaurati, oppure da studiare e metterci le mani sopra. Alcuni più accessibili, altri estremamente rari, tutti però con una storia da raccontare e un buon motivo per comparire sulle pagine patinate di un catalogo d'asta invece che nelle vetrine di un autosalone dell'usato. Sono consapevole del fatto che questa nuova sfida di Aste Bolaffi sia estremamente appassionante, ma anche molto ambiziosa, difficile e competitiva. Per l'occasione abbiamo quindi scelto una location di grande effetto, "La Pista" di Arese: una cornice unica per un'asta allestita secondo i più elevati criteri internazionali, ma anche una sede innovativa che permetta agli appassionati collezionisti di vivere un'esperienza emozionante fra gli oggetti dei propri desideri insieme ad altre persone con cui condividere gli stessi interessi. Mi auguro così che queste giornate possano diventare un appuntamento fisso nel calendario del mondo dei motori. Buona asta e buon collezionismo a tutti.

internal resource had sufficient knowledge in the field of historical cars and motorcycles. To undertake such an important initiative, we therefore considered it indispensable to take advantage of the collaboration of recognized and professional consultants with expertise in both mechanics and motor history. We asked them, first of all, to examine the cars that were presented to us and to identify and evaluate the defects that the passing of time inevitably brings. When present, we have chosen to describe them and "weigh them" according to their importance so that, by comparison, the value is enhanced.

The auction on May 23rd is the first auction of cars and motor vehicles in our history. I would like this catalogue to be remembered as the first of many. For this to happen, my hope is for the reader to be accompanied through a gallery of well-preserved or restored vehicles, or vehicles to examine and to get to put their hands on them. Some are more easily attainable while others are extremely rare, but all have a story to tell and a good reason to appear on the glossy pages of an auction catalogue instead of in the windows of a used-car showroom.

I am aware of the fact that this new challenge for Aste Bolaffi is extremely exciting, but also very ambitious, difficult, and competitive. For the occasion, we have therefore chosen a very impressive location: "La Pista" in Arese. It offers a unique setting for an auction organized according to the highest international standards, but it is also an innovative venue that allows enthusiastic collectors to take part in an exciting event surrounded by the objects of their desires together with other people with whom they share the same interests. I hope that this auction will become a standing appointment in the calendar of the motor world.

Enjoy the auction and happy collecting to all.



MOTO CLASSICHE E RACING
Classic and Racing Bikes

lotti | lots 1-13



Leggendarie come i loro piloti

Le tute erano di pelle nera, i caschi senza fantasiose decorazioni lasciavano vedere il viso, le gomme scolpite per affrontare ogni strada ed ogni tempo. Tutto era diverso tranne loro, le moto, rabbiose ma complici, difficili ma docili se dominate, sempre meravigliosamente belle da guidare in sfide su strada, fosse il Tourist Trophy o la Milano Taranto, o sulle piste, magari sulle lunghe distanze come nel Bol d'Or. Le moto classiche e da competizione di Aste Bolaffi fanno rivivere un'intera epoca, un'epoca che inizia già tra le due guerre per concludersi ai primi passi del motociclismo moderno. Sono vere moto da competizione che permettono di provare la gioia di possedere un mezzo che si è battuto in gara o, ancora più bello, di poter partecipare come protagonisti ai meeting dedicati alle gare vintage. I loro marchi, oltre alle loro gesta, ne certificano il valore.

Legendary, like their riders

The riders wore plain black leather race suits and helmets devoid of any kind of decoration, which left their faces visible, while their bike tires had shaped grooves to allow them to cope with all road surfaces and weather conditions. Everything was different back then, apart from the bikes themselves – fierce accomplices, tough and difficult but submissive when dominated, and always absolutely beautiful to ride in a road race, be it the Tourist Trophy or the Milan to Taranto, or on racetracks, even over long distances, as in the case of the Bol d'Or. The classic and racing bikes presented by Aste Bolaffi bring to life an entire era, which began back in the period between the two wars and ended at the dawn of modern motorcycle racing. They are true racing bikes that allow you to experience the joy of owning a vehicle that has already competed hard, or, better still, the pleasure of participating directly in vintage motorcycle racing events. Their brands, as well as their accomplishments, testify to their value.

1

MILLER BALSAMO 200 CARENATA, 1939

STIMA / ESTIMATE € 12.000 - 14.000



I fratelli Balsamo di Milano, concessionari delle motociclette Excelsior americane iniziarono la produzione negli anni '20 delle loro moto creando il marchio Miller Balsamo. Nel corso degli anni la produzione di motori venne ampliata a livello di cilindrata, spaziando da 98 a 250 cc. Da sempre all'avanguardia sia tecnica che stilistica, nel 1939 presentarono una moto con cilindrata di 200 cc completamente carenata, soluzione decisamente all'avanguardia per l'epoca che fece da apripista alla categoria degli scooters, che avrebbero avuto nei decenni successivi tantissimo successo. La moto proposta in asta è una 200 "Carenata" in ottime condizioni di conservazione, perfettamente funzionante e corredata di tutta la documentazione originale dell'epoca. Motociclo davvero avveniristico, piacevole da guidare e poco impegnativo: una motocicletta da godersi in assoluto relax.

Balsamo brothers of Milano, dealers in American Excelsior motorcycles, started in the 1920s the production of their motorcycles with the brand Miller Balsamo. Over the years, the production of engines was expanded to include capacities ranging from 98 to 250 cc. In 1939, the brothers, always at the forefront of both technical and design developments, unveiled a completely faired 200 cc motorcycle. This was a remarkably cutting-edge solution for the time, and it helped to pave the way for the development of the scooters that were to prove so popular over the decades that followed. The motorcycle offered for sale is a beautifully preserved 200 "Carenata". It is fully functional and comes with all its original documentation. A motorbike ahead of its time, pleasant and easy to ride: to be enjoyed in absolute relax.

2

BSA SLOPER 500, 1931

TELAIO NR. / VIN. #Y7-2089 MOTORE NR. / ENGINE No. YD 10-1026
STIMA / ESTIMATE € 10.000 - 12.000



Fondata a Birmingham nel 1861 la Birmingham Small Arms Company, meglio conosciuta come BSA, produttrice di armi leggere, soprattutto fucili, divenne assai famosa fino ad essere considerata la migliore in questo settore. Anche quando, qualche decennio più tardi, si dedicò alla produzione delle motociclette, lo fece in grande stile divenendo il punto di riferimento assoluto anche in questo ambito. La moto proposta in asta è la BSA con motore 4.93 CV OHV De Luxe modello S31-10, prodotta nel 1931, la più costosa della serie Sloper. Cambio a mano a 3 marce, freni a pedale, lubrificazione a carter umido, autentica raffinatezza per l'epoca. Il quadro strumenti è davvero spettacolare e funzionante e ingloba un orologio da 2" con riserva di marcia da ben 8 giorni. Il mezzo ha percorso circa 700 miglia dal restauro, ed è perfettamente funzionante. Allo stato attuale monta un carburatore Amal monobloc mentre quello originale fa parte, assieme ad altri ricambi originali, del corredo di motocicletta. Possiede documenti inglesi e certificato FMI di rilevanza storica per l'immatricolazione in Italia. Una delle moto più ambite degli anni '30: un autentico *must* per gli appassionati delle moto classiche prodotte nel periodo intercorrente tra i due conflitti mondiali.

*Founded in Birmingham in 1861, the Birmingham Small Arms Company, better known as BSA, was a producer of small arms, especially rifles, that quickly became considered the very best in its field. Several decades later it embarked on motorcycle manufacturing and excelled once again, becoming an absolute benchmark in this field too. The motor bike offered for sale is the BSA with engine BSA 4.93 HP OHV De Luxe S31-10 model, the most expensive of the Sloper series. It has three-speed manual transmission, brake pedals, and wet sump lubrication (a truly sophisticated feature for the time). The instrument panel, spectacular and working, it comprises a Smiths 2" clock with 8-day power reserve. The bike has covered approximately 700 miles since its restoration, and it is fully functional. It is currently fitted with an Amal monobloc carburetor, with the original one included in this motorcycle lot along with other original spare parts. It has UK documents and an FMI historical certificate, useful for its registration in Italy. One of the most desirable bikes of the 1930s: a real *must* for enthusiasts of classic bikes produced between the World Wars.*

3

BSA GOLD STAR CATALINA 500, 1959

STIMA / ESTIMATE € 13.000 - 15.000



Parecchi furono i modelli di successo che si fregiarono del marchio raffigurato con tre fucili incrociati e, tra questi, possiamo sicuramente citare la BSA Catalina. Questa proposta in asta, prodotta nel 1959, è una delle pochissime sopravvissute delle 800 costruite dal 1959 al 1963. Principalmente utilizzata per le corse dell'isola omonima (da qui il nome), è una moto da corsa scrambler, una delle 31 censite dal Gold Star Owners Club nel 1997. Il motore è il famoso DBD34 di 499 cc. Possiede certificazione ASI n. 010506 e FMI n. 49691. La moto è targata e ha libretto e targa originale, che la rendono un esemplare unico. È stata utilizzata per una prova su strada assicurandosi la copertina del numero di Febbraio 1999 della rivista britannica "The Classic Motorcycle". Perfettamente funzionante questo mezzo è inoltre corredato di tutti i pezzi originali quali tubo di scarico, filtro aria, piatto porta numero frontale, copristeli. Occasione imperdibile per acquistare una moto da corsa regolarmente targata e per poter circolare liberamente sulle strade, il sogno di tutti gli appassionati.

Numerous models bearing the company's distinctive three crossed rifles logo were very successful, and one of them was certainly the BSA Catalina. This Catalina was produced in 1959, and it is one of the very few survivors of the 800 built between 1959 and 1963. Mainly used for Catalina races (hence its name), it is a scrambler racing bike. This one is among the 31 included in the 1997 Gold Star Owners Club census. Its engine is the famous DBD34 with a capacity of 499 cc. The bike has ASI (No. 010506) and FMI (No. 49691) certifications. The bike is licensed, and still has its original logbook and license plate, making it unique. Used for a road test, it was featured on the cover of the February 1999 issue of the British magazine "The Classic Motorcycle". The bike is fully functional and all the parts, such as the exhaust pipe, air filter, front number plate, fork protections are still the original ones. A chance not to miss to buy a plated racing bike and to freely ride on the street, dream of all riders.

4

SUPERBA 175, 1929

STIMA / ESTIMATE € 7.000 - 9.000



Gli anni successivi ai principali conflitti bellici mondiali videro una fortissima volontà delle aziende di ampliare le proprie primitive attività produttive. Uno dei settori più prolifici in questo processo fu sicuramente quello dei trasporti, difatti moltissime realtà iniziarono a produrre dei mezzi per motorizzare il paese; questi mezzi erano soprattutto motociclette ed in ogni regione nacquero decine di costruttori. A Genova Quinto, nel 1928, per opera dei Fratelli Casassa, che assemblavano motociclette, venne fondato il marchio Superba ufficialmente registrato il 27 dicembre 1929. La produzione delle moto Superba cessò nel 1935, con un numero totale di motociclette prodotte assai limitato, molte delle quali equipaggiate con motori Jap o Piazza. L'esemplare proposto in asta è un rarissimo 175 cc in assetto corsa, dotato di motore Jap, corredato di tutta la documentazione originale, ottimamente conservato e motore di scorta marchiato Superba del 1930. Per intenditori, molto rara e per questo ancor più ricercata.

In the wake of the two World Wars, businesses were keen to convert their original production activities. The transport sector was undoubtedly one of the most prolific one and indeed many companies began producing vehicles to contribute to Italy's motorization; these vehicles were mainly motorcycles, and dozens of motorcycle manufacturers sprang up in every region.

In 1928, in Genova Quinto, Fratelli Casassa (the Casassa brothers), who assembled motorcycles, founded the Superba brand, officially registered on December 27th, 1929. Superba motorcycles went out of production in 1935. Only a limited number of motorbike had been produced in total, many of them equipped with Jap or Piazza engines. This item up for sale is a very rare 175 cc in racing trim, equipped with a Jap engine and accompanied by all the original books, excellently preserved, and comes along with a 1930 Superba branded original spare engine. For connoisseurs, extremely rare and therefore even more desirable.

5

DELAGE 175 CORSA, 1929

STIMA / ESTIMATE € 9.000 - 11.000



Il marchio Delage venne fondato nel 1905 da Louis Delage a Levallois Perret a circa 150km da Parigi. Per circa mezzo secolo si dedicò alla produzione di automobili di lusso e da competizione, aerei e, per numeri assai limitati, motociclette che venivano prodotte nello Stabilimento di Clichy e commercializzate con il marchio Claude Delage. Si trattava di biciclette a motore dotate di propulsori a 4 tempi con varie cilindrate ma con uno spiccato orientamento verso la cubatura di 175 cc che, considerati i tempi e la assoluta necessità di disporre di unità motrici affidabili e dai consumi di carburante accettabili, era considerato il miglior compromesso di tutti questi elementi. La moto proposta in asta è una rarissima 175 cc da competizione, dotata di un inedito motore con ciclo a 2 tempi e carburatore laterale, sapientemente restaurata in tempi recenti, è perfettamente funzionante. Esemplare rarissimo di questa famosa casa automobilistica francese, con soluzioni tecniche e motoristiche innovative, una moto da veri intenditori.

The Delage brand was founded in 1905 by Louis Delage in Levallois Perret, about 150 km from Paris. For around half a century, the company focused on the production of luxury cars and competition cars, airplanes and, in very limited numbers, motorcycles, which were produced at the Clichy plant and marketed under the brand name Claude Delage.

These were motorized bicycles equipped with four-stroke engines with different capacities, although the majority had 175 cc ones. Given the times and the crucial need for reliable powertrains and acceptable fuel consumption levels, this solution was considered the best compromise.

This motorcycle offered for sale is a very rare 175 cc racing version with a novel two-stroke engine and lateral carburetor. It has recently been carefully restored and is fully functional. An extremely rare model by this famous French car producer with innovative technical solutions: a bike for real connoisseurs.

6

TRIUMPH TRIDENT 750 KOELLIKER, 1972

STIMA / ESTIMATE € 28.000 - 32.000



Le gare per moto derivate dalla serie nacquero in America nei primissimi anni '70 e ben presto approdarono anche in Europa, con la Formula C750 ed in Italia con le classiche gare di durata. Tra le moto più competitive figurarono sin da subito le tricilindriche inglesi Triumph Trident 750 cc. In Italia è l'importatore ufficiale Bepi Koelliker a promuovere le Triumph nelle gare di durata nazionali ed internazionali; per la parte tecnica, si affida ai fratelli Pettinari ed i successi non tardano ad arrivare. La moto proposta in asta è dotata dello straordinario e rarissimo telaio fabbricato dallo specialista Stelio Belletti. Questa moto fu una delle tre moto approntate dal Team Koelliker per il Bol D'Or del 1972, venne in seguito utilizzata come "muletto" per testare le varie soluzioni tecniche del Team. Oggi è dotata di motore in configurazione standard, con cambio a 5 velocità, l'impianto frenante è Lockheed Racing con tre dischi installati su bellissimi e preziosi cerchi in magnesio a sette razze. Una moto desiderabile sia per la cura con la quale è stata preparata che per la sua assoluta rarità.

The first races specifically organized for derivatives of standard production motorcycles were held in America at the start of the 1970s and they soon arrived in Europe too, with the Formula C750 races, and in Italy in the form of classic endurance races.

From the outset, the most competitive bikes included the Triumph Trident 750 cc. In Italy it was the official importer Bepi Koelliker who promoted Triumph in national and international races; he recruited the Pettinari brothers to look after the technical side, and thereafter success was not slow in coming. The motorbike offered for sale, which sports an extraordinary and very rare chassis produced by specialist Stelio Belletti, was one of three bikes prepared by Koelliker's team for the 1972 Bol D'Or; it was subsequently used to test the team's various technical solutions. Today, it is equipped with an engine in the standard configuration, with a five-speed gearbox. It has a Lockheed Racing braking system with three disks installed on beautiful and prized seven-spoke magnesium wheels. A desirable bike both for the care taken to prepare it and for its absolute rarity.

7

KAWASAKI MOTOPLAST 1166, 1976

STIMA / ESTIMATE € 23.000 - 27.000



Il marchio Motoplast di Duranti e Stanga nasce negli anni '70 a Soncino, in provincia di Cremona e si distingue immediatamente per la produzione di carenature in vetroresina e parti speciali di alta qualità fino a spingersi alla progettazione e costruzione di telai completi. La produzione dei telai marchiati Motoplast conta un totale di sole 72 unità. La moto proposta in asta appartiene alla prima serie, destinata alle competizioni di durata (endurance) e progettata per ospitare un motore Kawasaki della serie Z900 elaborato (cilindrata effettiva 1166 cc). Questa moto vanta anche un notevole passato sportivo con la vittoria del FIM Europe Alpe Adria Championship 2003 nella categoria Classic Open. Una moto con prestazioni strabilianti preparata per le Gare di durata: è pronta per scendere nuovamente in pista.

Duranti and Stanga's Motoplast brand was created in the 1970s in Soncino (in the Italian province of Cremona). The company quickly became a highly regarded producer of fiberglass fairings and high quality special parts, even going so far as to design and build complete chassis. In total, only 72 Motoplast branded frames were produced. The motorcycle offered for sale belongs to the first series, intended for use in endurance races and designed to accommodate a highly elaborate Z900 series Kawasaki engine (actual displacement 1166 cc). This bike also boasts an interesting sporting past, having won the FIM Europe Alpe Adria Championship 2003 in the Classic Open category. A bike with mind-blowing performances prepared for Endurance races: it is ready to go back on the track.



8

TRIUMPH TRIDENT 830 ROB NORTH, 1969

TELAIO NR. / VIN. #T150CM7209
STIMA / ESTIMATE € 21.000 - 25.000



La fine degli anni '60 per l'industria motociclistica europea segnò l'inizio di uno dei periodi meno felici, complice l'arrivo sui nostri mercati delle motociclette giapponesi. Gli inglesi puntarono su un propulsore a tre cilindri e alla fine del 1968, la Triumph presentò la sua ammiraglia, la T150 meglio conosciuta come Trident, 750 cc di cilindrata. I produttori curarono a dovere anche l'aspetto sportivo ed agonistico. La Trident, enormemente potenziata nella versione corsa, grazie al Direttore Tecnico Doug Hele ed al telaio progettato e costruito da Rob North, seppe ben figurare in gara. La moto proposta in asta è un esemplare del 1969 dotato di un telaio Rob North con motore potenziato e cilindrata portata a 830 cc. Condotta dall'attuale proprietario, ha ottenuto brillanti risultati nella Classe Open del Campionato Nazionale Vintage ed è perfettamente funzionante. Un classico della scuola motociclistica anglosassone, da acquistare e con cui divertirsi nelle gare Vintage grazie alle prestazioni assolute.

For the European motorcycle industry, the end of the 1960s can be regarded as the start of one of its less fortunate periods because it was the time the Japanese motorcycles began arriving on our markets. The British focused on an engine with a three-cylinder configuration, and at the end of 1968 Triumph unveiled its flagship T 150 engine (750 cc), better known as Trident. The manufacturers also paid great attention to the sporting and competitive features. The Trident motorbike greatly enhanced in the racing version thanks to the attentions of chief engineer Doug Hele and the adoption of a frame designed and built by Rob North. The motorcycle offered for sale was built in 1969 with a Rob North frame, an enhanced engine, and its displacement increased to 830 cc. Ridden by its present owner, it has achieved brilliant results in the Open Class of the National Vintage Championship and is perfectly running. A classic of the British motorcycle school, to buy and to enjoy in Vintage races thanks to its absolute performance.

9

AERMACCHI ALA D'ORO 250, 1968

TELAIO NR. / VIN. #171024 MOTORE NR. / ENGINE No. V642
STIMA / ESTIMATE € 21.000 - 25.000



Nel periodo post bellico molte aziende contribuirono alla "motorizzazione" di massa, tra queste spicca la Aermacchi, famosa per la costruzione di velivoli. A metà degli anni Cinquanta, entrò in produzione una motocicletta di 175 cc denominata "Chimera": quel propulsore, con il cilindro disposto orizzontalmente, conteneva tutti i presupposti per offrire prestazioni assai più brillanti. La sua evoluzione portò alla progettazione di motociclette molto più performanti, denominate in omaggio alle origini aeronautiche, Ala azzurra, Ala bianca, Ala verde e, Ala d'oro la versione corsa. Vinse moltissime gare nazionali con piloti privati e a livello internazionale con piloti come di Alberto Pagani, Gilberto Milani e Renzo Pasolini. La moto proposta in asta è un esemplare totalmente originale del 1968, perfettamente conservato con certificazione di originalità e certificazione storica ASI n. 015377. Una delle moto da GP più apprezzate dai piloti degli anni '70, estremamente affidabile, perfettamente funzionante e molto performante.

In the post-war years, many companies, contributed to the mass "motorization" of society, among them a significant name was Aermacchi, the famous aircraft builder. In the mid-1950s it began producing a 175 cc motorcycle called "Chimera": its engine, with its horizontally positioned cylinder, had all the attributes to turn in much more brilliant performances. Its evolution led to the design of far higher-performing motorcycles, which were named, in deference to their aeronautical origins, Ala azzurra, Ala bianca, Ala verde and Ala d'oro, the racing version. It did itself proud on the racetrack, winning numerous national races with independent riders and it also won at international level thanks to riders as Alberto Pagani, Gilberto Milani and Renzo Pasolini. The motorcycle offered for sale is a totally original 1968 model, perfectly conserved, with certification of originality and ASI historical certification (No. 015377). One of the 1970s riders's most appreciated GP bikes, extremely reliable, perfectly running and highly performing.

10

AMF HARLEY-DAVIDSON 250 RA, 1974

TELAIO NR. / VIN. #10121 MOTORE NR. / ENGINE No. 10121
STIMA / ESTIMATE € 21.000 - 25.000



Nel 1963 la casa motociclistica italiana Aermacchi siglò un accordo commerciale con la Harley-Davidson, per la diffusione delle motociclette varesine negli Stati Uniti e la creazione del marchio congiunto AMF Harley-Davidson. Questo sodalizio diede vita ad alcuni interessanti progetti legati alle competizioni. A seguito delle nuove regolamentazioni tecniche, nel 1971 venne presentata la 250 bicilindrica che con Renzo Pasolini vinse il titolo nazionale. Il Campionato del Mondo arrivò con Walter Villa nel 1975 e 1976. Queste motociclette, nelle versioni "clienti" ottennero negli anni a seguire una serie innumerevole di successi. La moto proposta è una 250 RA "clienti" del 1974 appartenuta al pilota Gentleman Vincenzo Mazzone che la condusse vittoriosamente in parecchie gare, proviene da una importante collezione privata è perfettamente conservata nelle condizioni originali ed è corredata dal Certificato ASI n. 013237. Questa moto rappresenta l'ingresso della scuola motoristica italiana ai massimi livelli della tecnica; un ricercato pezzo di storia delle 250 cc da Gran Premio.

In 1963 the Italian motorcycle manufacturer Aermacchi signed a commercial agreement with the company Harley-Davidson to distribute the Varese-built motorcycles in the United States and to create motorcycle company with a joint brand, AMF Harley-Davidson. This partnership gave rise to some interesting racing-related projects. Following the introduction of new technical regulations, 1971 brought the introduction of the 250 cc two-cylinder engine and with Renzo Pasolini, it won the national title. The world title arrived with Walter Villa in 1975 and 1976. Over the following years, these motorcycles, in the "client" versions, recorded countless racing successes. The motorcycle up for auction is a 1974 "client" version 250 RA that belonged to gentleman rider Vincenzo Mazzone, who won numerous races on it. It comes from a private collection and is in perfectly preserved original condition. It is accompanied by ASI Certificate No. 013237. This bike bears witness the Italian motoristic school's entree at the highest levels of technique; a desirable piece of GP 250 cc history.

11

KAWASAKI H1R 500, 1970

TELAIO NR. / VIN. #90009 MOTORE NR. / ENGINE No. KAE 90119
STIMA / ESTIMATE € 34.000 - 38.000



Negli anni '70 il mondo motociclistico subì una fortissima crescita prestazionale con l'introduzione del motore a due tempi. I costruttori giapponesi furono tra i pionieri nell'utilizzo di questi propulsori. La Kawasaki introdusse le velocissime e sibilanti trecilindriche frontemarcia denominate Mach nelle varie cilindrate, 250, 500 e 750 cc.

La 500 cc denominata Mach 3 divenne una delle più famose ed ambite moto dell'epoca e da questo modello derivò la versione Racing denominata H1R, destinata ai piloti privati che venne commercializzata dapprima negli Stati Uniti e poi in Europa. Le H1R si prestarono molto a sapienti elaborazioni che riuscirono a renderle davvero competitive anche nei confronti delle motociclette delle scuderie ufficiali. La motocicletta proposta in asta è un esemplare del 1970 sapientemente restaurato con componentistica originale dell'epoca ed è iscritta al Registro Storico FMI con il Certificato n. 13884. Ottima occasione per acquistare una delle moto che hanno creato la grandiosa fama della Kawasaki nel mondo delle competizioni.

In the 1970s, performance levels in the world of motorcycle racing were boosted by the arrival of the two-stroke engine. The Japanese manufacturers were among the first to use this solution. Kawasaki introduced its Mach series of three-cylinder frontemarcia engines. These high-speed engines with a distinctive whistling sound were offered with different capacities: 250, 500 and 750 cc. The 500 cc Mach 3 became one of the most famous and sought-after bikes of the time. It evolved into the H1R racing version, intended for private racers, which was marketed in the United States to begin with, and then in Europe. The H1Rs were proved highly amenable to careful adjustments that made them truly competitive even against the motorcycles of the official teams. The one offered for sale is a 1970 sample, expertly restored with original components of the time. It is listed in the IMF Historical Register (entry No. 13884). An excellent opportunity to buy one of the bikes that made the glorious fame of Kawasaki in the racing history.

12

BIMOTA SB1 500 SUZUKI, 1975

TELAIO NR. / VIN. #0028 MOTORE NR. / ENGINE No. TR 500-10565
STIMA / ESTIMATE € 24.000 - 28.000



La Bimota deve il suo nome alle iniziali dei cognomi di tre soci di un'azienda termoidraulica: Bianchi, Morri e Tamburini. Saranno l'intraprendenza di Giuseppe Morri e le intuizioni di Massimo Tamburini a far decollare questo marchio, ben presto sinonimo di esclusività e ricercatezze tecniche. La SB1 fu la prima Bimota equipaggiata con motore Suzuki di 500 cc, bicilindrico a due tempi da GP derivato dal TR500, nata dalla necessità della SAIAD di Torino di disporre di una moto da vendere ai piloti della categoria Juniores. Il genio di Massimo Tamburini progettò un telaio a traliccio in acciaio dal peso assai contenuto, abbinato ad una forcella Ceriani con steli da 35 mm, una sospensione posteriore Koni del tipo Cantilever e ruote in magnesio da 18" della Speedline. La moto proposta in asta è la numero 28 di un totale di 50 telai prodotti, è perfettamente conservata ed è corredata dal Certificato ASI n. 015384. Una moto davvero molto rara, prodotta in tiratura limitata, esempio della più alta artigianalità motociclistica italiana.

Bimota got its name from the surname's first letters of three partners in a heating and plumbing company: Bianchi, Morri and Tamburini. The enterprising spirit of Giuseppe Morri, combined with Massimo Tamburini's brilliant intuitions, proved instrumental in the successful launch of this brand, soon became a byword for exclusiveness and technical sophistication. The SB1 was the first Bimota equipped with a Suzuki engine, in this case a 500 cc, two-cylinder two-stroke GP engine derived from the TR500. It was created because the Turin-based dealership SAIAD needed a motorbike to sell to riders in the Juniores class. Massimo Tamburini brilliantly designed a very lightweight steel trellis frame, combined with a Ceriani fork with 35 mm legs, Koni cantilever-type rear shock absorbers and 18" Speedline magnesium wheels. This particular motorcycle is number 28 of a total of 50 produced. It is perfectly preserved and is ASI certified (certificate No. 015384). A really super rare bike, limited edition, example of the highest Italian motorcycle craftsmanship.



13

NORTON MANX 500, 1960

TELAIO NR. / VIN. #K11M63612 MOTORE NR. / ENGINE No. NPM167
STIMA / ESTIMATE € 36.000 - 40.000



Nel mondo delle competizioni motociclistiche una moto soltanto è diventata un'icona a due ruote ed il suo nome è Norton Manx. Questa moto nacque come step evolutivo del famoso modello International di 500 cc con distribuzione monoalbero. Deve il suo nome al legame fortissimo con le competizioni stradali che si svolgono sull'Isola di Man e che la videro moltissime volte sul gradino più alto del podio. Nel lunghissimo periodo compreso tra la fine degli anni '40 e l'inizio degli anni '70, vinse tutto quanto si poteva vincere, compresi quattro titoli iridati Costruttori negli anni 1950, 1951 e 1952. I motivi di questo grande successo sono da ascrivere all'unione di un propulsore affidabile ed assai performante - nonostante fosse un monocilindrico - e un telaio progettato da Rex McCandless denominato "Featherbed" (letto di piume) che la rendeva estremamente stabile e maneggevole: anche tra i piloti privati divenne la motocicletta più ambita. Il modello proposto in asta è un bellissimo 30 M di 500 cc restaurato professionalmente e dotato della migliore componentistica originale. Acquistando una Manx non si acquista "solo" una delle moto da corsa più belle mai costruite, ma si acquista "La Moto da Corsa" per antonomasia, il traguardo di tutti gli appassionati delle moto da GP di tutte le epoche.

In the world of motorcycle racing only one motorbike became an icon of racing on two wheels: the Norton Manx. This motorcycle was created as the next evolution of the famous 500 cc single-cam International model, and it owes its name to its close association with the Isle of Man road races, which it often won. Over an extended period of time, from the late 1940s to the start of the 1970s, it won practically everything it could, including four Constructors' world titles in the years 1950, 1951 and 1952. Its success can be attributed to the combination of a reliable engine that guaranteed excellent performances (even though it was a single cylinder) with a "Featherbed" chassis designed by Rex McCandless, which made it extremely stable and manageable. Accordingly, it became the must-have bike of its time, even among private riders. The model offered for sale is a beautiful 500 cc 30M, professionally restored and equipped with the best original components. Buying a Manx means not only to buy one of the most beautiful racing bike built ever, but to get "The Racing Bike" par excellence, the goal of all enthusiasts of GP bikes.



1972

ARCHIVIO STILE BERTONE

Stile Bertone Archive



lotti | lots 14-36



Dai cassetti e dagli scaffali

La trepidante emozione della scoperta che accompagna chi ha la possibilità di accedere ad un luogo dove sono raccolti, con cura e amore, disegni e modelli che raccontano anni di lavoro, viene riproposta dai lotti che compongono questa sezione dell'Aste Bolaffi. Schizzi, disegni accuratamente quotati, ingombri meccanici strutturali abbinati ad intuizioni stilistiche, accurate illustrazioni a colori che vogliono evocare l'effetto della futura vettura, parlano un proprio linguaggio che ha il valore della visione. Visione che si materializza nei modelli di stile, quelli fisici, in metallo, resina o gesso. Modelli che arrivano, come nel caso della celebre Miura, a simulare il sistema di apertura e chiusura di cofani e porte. Modelli che devono provare la validità delle intuizioni proposte dalla combinazione dei disegni frontale, retro, profilo e pianta. Quelli che i grandi carrozzieri, Bertone per primo, chiamavano figurini.

From drawers and shelves

Anyone lucky enough to have had the chance to venture into a place where designs and models bearing witness to years and years of work are carefully and lovingly stored away will be familiar with the nervous thrill of discovery that this experience brings. The same emotion is evoked by this particular section of the Aste Bolaffi sale, where we are able to appreciate how various elements (sketches, carefully calculated technical drawings, with structural and mechanical dimensions, style ideas and accurate color illustrations) together serve to evoke the effect that a future car will arouse. They are elements that speak a special language, one that conveys vision and the value of vision. This vision then takes on a material form, being translated into physical style models, in metal, resin or plaster, that, as in the case of the famous Miura, even go so far as to simulate hood and door opening and closing systems. These models are meant to demonstrate the validity of the idea that is represented in the front, back, side and plan drawings. We are talking about what the leading coachbuilders, Bertone first and foremost, called blueprints.



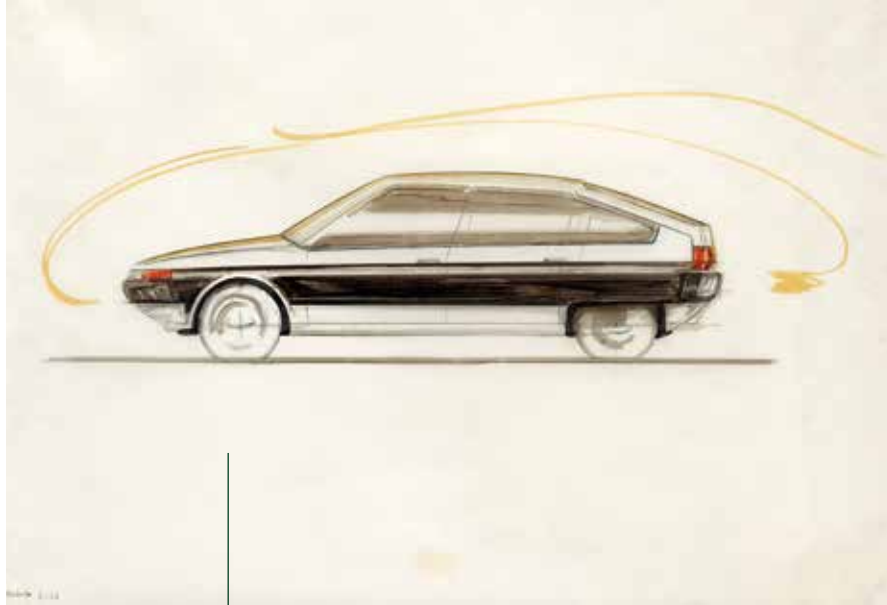
14

FIAT RITMO ABARTH DISEGNI, '77-'79

STIMA / ESTIMATE € 1.000 - 2.000

Raccolta di 7 disegni di stile su cartoncino in diversi formati che mostrano l'evoluzione del design, dal 1977 al 1979, della vettura capace di raggiungere 100 Km/h da zero in 8".

Set of 7 sketches on cardboard in different measures showing the design evolution, from 1977 to 1979, of the car capable to reach 100 Km/h from zero in 8".



15

CITROEN BX DISEGNI, '80

STIMA / ESTIMATE € 500 - 1.000

Raccolta di 6 disegni di stile su cartoncino e 20 figurini su carta da lucido di una delle vetture più interessanti prodotte da Citroën in quegli anni. Il lotto include un bozzetto su carta da lucido e una fotografia del modello nell'edizione Palmares.

Set of 6 sketches on cardboard and 20 blueprints on tracing paper of one of the most interesting cars produced by Citroën at the time. The lot includes a sketch on tracing paper and a photo of the Palmares edition model.



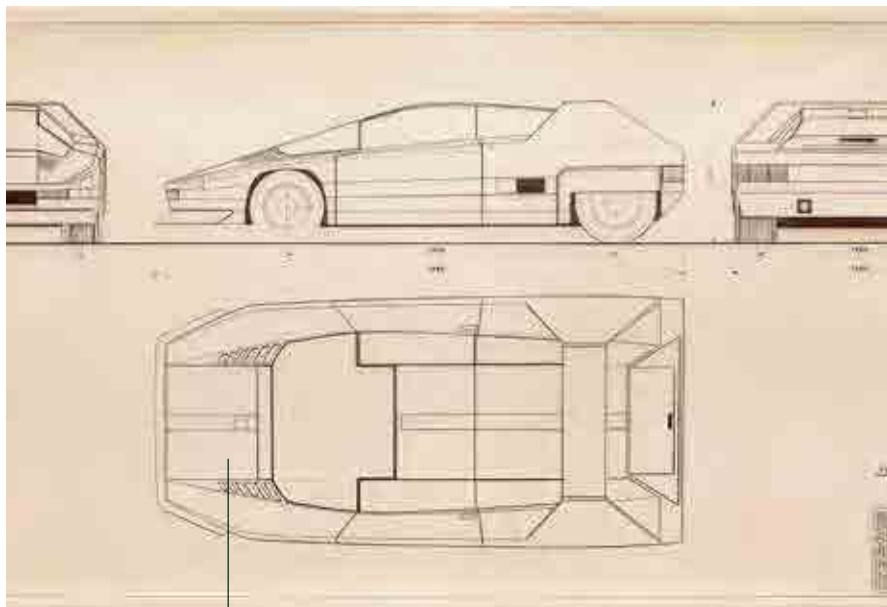
16

FIAT X1/9 DISEGNI, '70-'80

STIMA / ESTIMATE € 1.000 - 2.000

Raccolta di 8 disegni di stile su cartoncino, 21 figurini tecnici e disegni di dettaglio su carta da ludico, 4 copie di disegni della vettura più longeva disegnata e poi prodotta da Bertone. Il lotto include un interessante studio degli anni '80 per la versione con capote retraibile.

Set of 8 sketches on cardboard, 21 blueprints and details on tracing paper, 4 copies of drawings of the most long-running car designed and produced by Bertone. The lot includes an interesting design study of the 1980 for the retractable top.



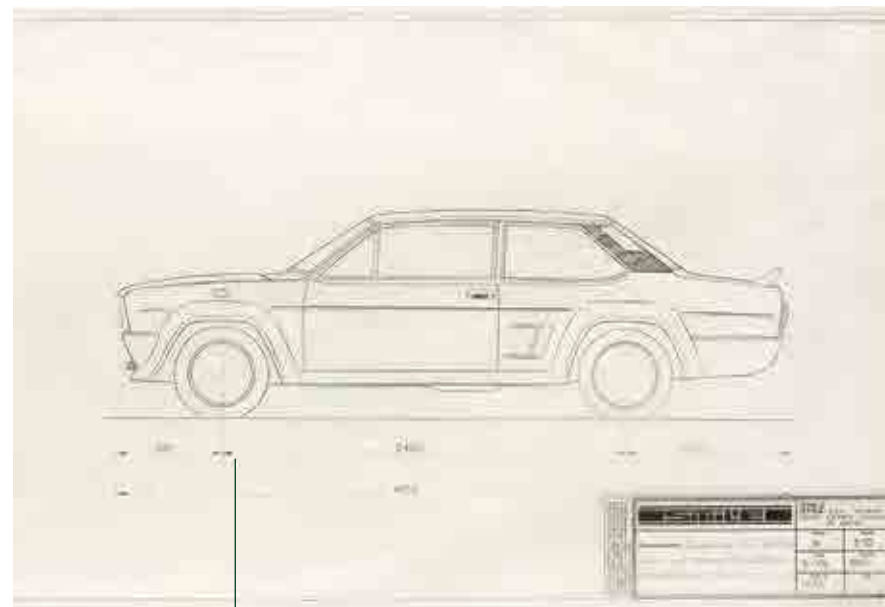
17

ALFA ROMEO NAVAJO DISEGNI, '80

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Raccolta di 1 disegno di stile su cartoncino, 3 disegni tecnici su carta da lucido in vari formati e 3 copie di disegni tecnici di una delle vetture più mitiche degli anni '80.

Set of 1 sketch on cardboard, 3 blueprints on tracing paper in different measures and 3 copies of technical drawings of one of the most legendary cars of the 1980s.



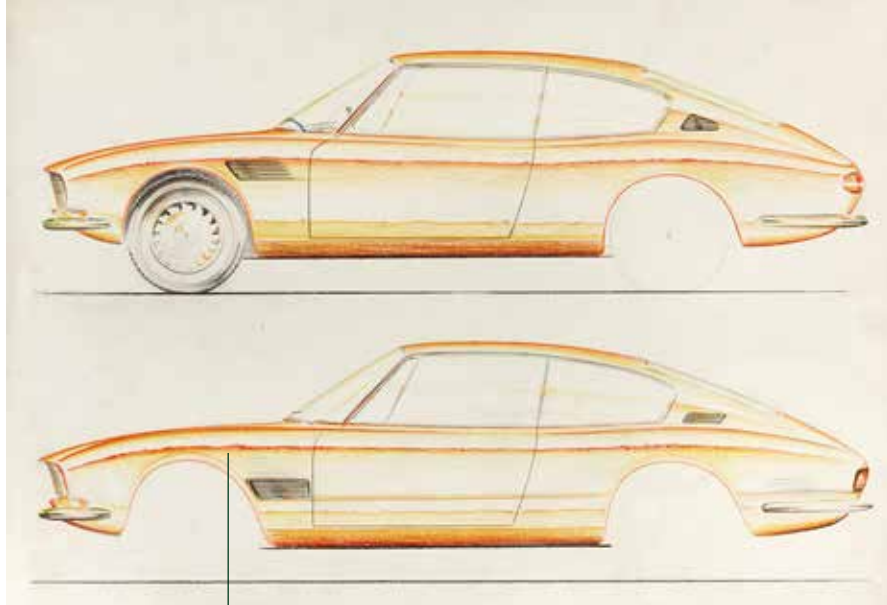
18

FIAT 131 ABARTH CORSA DISEGNI, '70

STIMA / ESTIMATE € 1.000 - 2.000

Raccolta di 3 figurini tecnici su carta da lucido raffiguranti diverse soluzioni di design dello spoiler e delle prese d'aria per la vettura da rally. Il lotto include una copia di uno dei figurini.

Set of 3 blueprints on tracing paper showing different design solutions for the spoiler and the air inlets for the Rally version. The lot includes a copy of one of the blueprints.



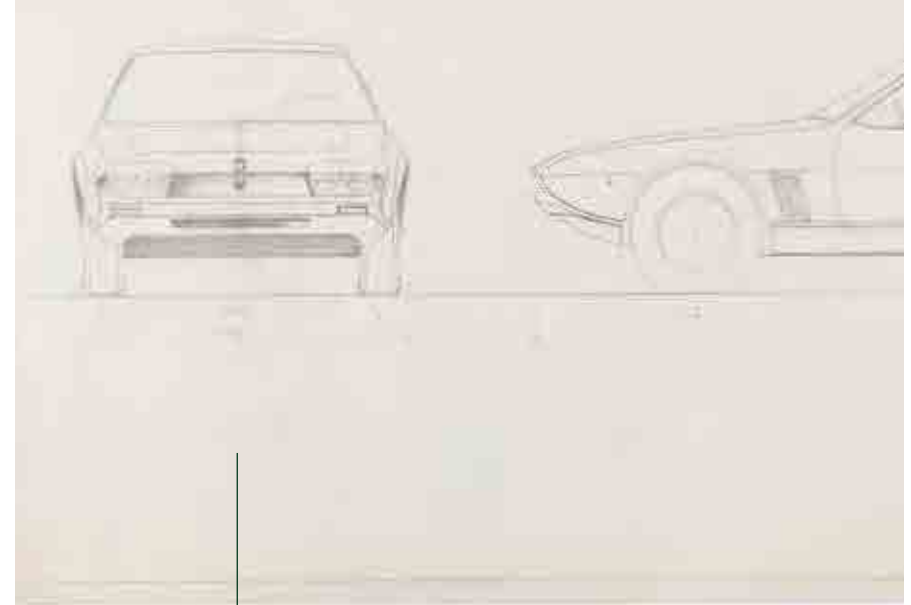
19

FIAT DINO COUPÉ DISEGNI, '60

STIMA / ESTIMATE € 1.000 - 2.000

Raccolta di 8 disegni di stile su cartoncino, 7 figurini su carta da lucido, una selezione di dettagli su carta da lucido e una copia di un disegno della vettura di punta della casa automobilistica torinese. Il lotto include i bozzetti del logo del veicolo e 5 stampe fotografiche della vettura.

Set of 8 sketches on cardboard, 7 blueprints on tracing paper, a selection of details on tracing paper and a copy of a drawing of the flagship car of the car brand of Turin. The lot includes draft sketches of the model logo and 5 photographs of the car.



20

ISO RIVOLTA GT / LELE 2+2 DISEGNI, '60

STIMA / ESTIMATE € 1.000 - 2.000

Raccolta di 11 figurini su carta da lucido raffiguranti le soluzioni di design per la prima e l'ultima vettura prodotte da Iso Rivolta.

Set of 11 blueprints on tracing paper showing different design solutions for the first and last model produced by Iso Rivolta.



21

SIMCA SHAKE DISEGNI, '70

STIMA / ESTIMATE € 500 - 1.000

Raccolta di 15 disegni tecnici e figurini su carta da lucido, 2 bozzetti su carta e 4 tavole in copia anastatica del progetto di un veicolo buggy. Il lotto comprende 3 copie di un documento tecnico per modifiche successive.

Set of 15 technical drawings and blueprints on tracing paper, 2 draft sketches on paper and 4 copies of drawings for the buggy vehicle project. The lot includes 3 copies of a technical document about further modifications.



22

ALFA ROMEO ALFETTA FACELIFTING DISEGNI, 1974

STIMA / ESTIMATE € 750 - 1.500

Raccolta di 16 figurini tecnici su carta da lucido e da 2 acquarelli del musetto su carta. Il lotto include 7 disegni di stile su cartoncino delle soluzioni proposte al cliente.

Set of 16 blueprints on tracing paper and 2 watercolour sketches of the front grille on paper. The lot includes 7 sketches on cardboard of the design solutions proposed to the client.



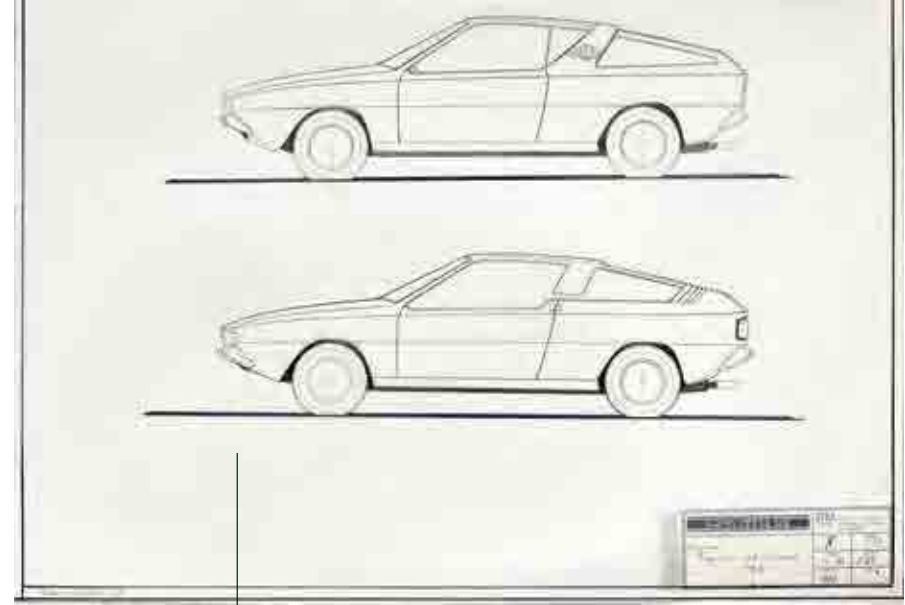
23

ALFA ROMEO MONTREAL, '70

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Raccolta di 3 disegni di stile e 3 figurini su carta da lucido fatti per il modello Alfa Romeo più apprezzato in questi ultimi anni, frutto dell'esperta mano di Marcello Gandini. Completano il lotto 3 stampe fotografica della vettura e una copia di un disegno.

Set of 3 sketches on cardboard and 3 blueprints on tracing paper made for the most appreciated Alfa Romeo model in the last years, result of the expert hand of Marcello Gandini. The lot includes 3 photos of the car and a copy of a drawing.



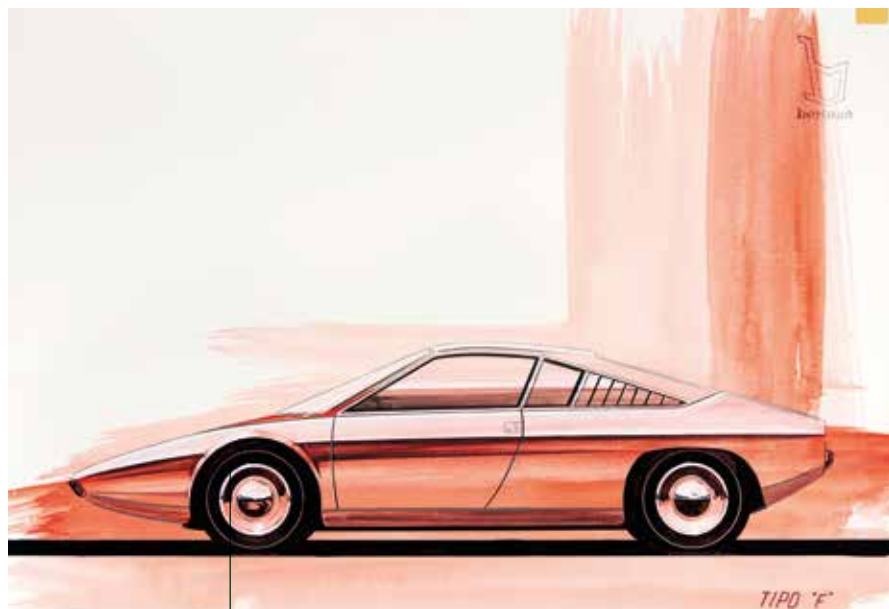
24

RENAULT COUPÉ DISEGNI, '70

STIMA / ESTIMATE € 500 - 1.000

Raccolta di 21 figurini su carta da lucido di diversi formati dello studio per una vettura coupé sviluppato per la casa automobilistica transalpina.

Set of 21 blueprints on tracing paper in different measures of the study for a coupé vehicle developed for the French car producer.



25

FERRARI DINO 2+2 DISEGNI, '70

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Raccolta di 3 disegni di stile su cartoncino, 12 figurini tecnici e 4 dettagli su carta da lucido dell'ultima Ferrari disegnata da Nuccio Bertone e prodotta in serie. Il lotto comprende 4 copie di disegni e 1 cartella con documenti tecnici.

Set of 3 sketches on cardboard, 12 blueprints and 4 details on tracing paper of the last Ferrari designed by Nuccio Bertone and produced in series. The lot includes 4 copies of drawings and 1 folder of technical documents.



26

FERRARI 308 GT4 RAINBOW DISEGNI, '70

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Raccolta di 2 disegni di stile su carta, 19 figurini e disegni tecnici su carta da lucido di vari formati e 2 tavole in copia anastatica del design proposto a Ferrari e realizzato successivamente da un'altra casa automobilistica. Il lotto include un ritaglio di giornale e due cartellini con specifiche tecniche del mezzo.

Set of 2 sketches on paper, 19 blueprints and technical drawings on tracing paper in different measures and 2 copies made for the design proposed to Ferrari and produced subsequently by another car company. The lot includes a clipping from a magazine and two cards with technical specs of the car.



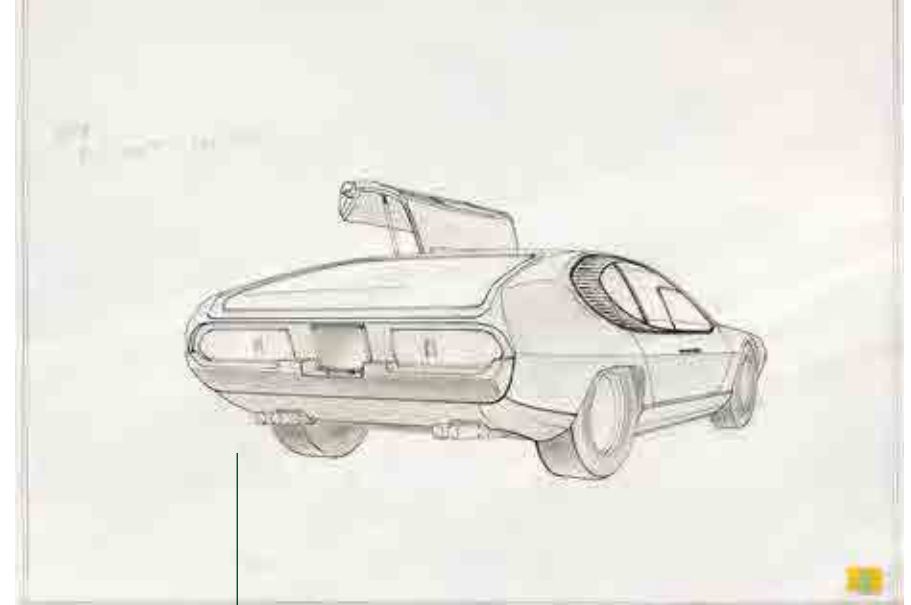
27

PORSCHE 911 SPYDER DISEGNI, '60

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Raccolta di 3 disegni di stile su cartoncino, 2 figurini e 1 tavola tecnica su carta da lucido del progetto portato avanti per la casa automobilistica tedesca.

Set of 3 sketches on cardboard, 2 blueprints and 1 technical drawing on tracing paper made for the German car producer.



28

LAMBORGHINI MARZAL E ESPADA DISEGNI, '70

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Raccolta di 6 figurini su cartoncino, 32 disegni tecnici su carta da lucido più 1 su carta che mostrano l'evoluzione stilistica dal prototipo Marzal alla vettura Espada. Il lotto include 3 tavole tecniche in copia anastatica e 2 stampe fotografiche.

Set of 6 sketches on cardboard, 32 technical drawings on tracing paper and 1 on paper showing the design evolution from the prototype Marzal to the Espada. The lot includes 3 copies of technical drawings and 2 photos.



29

ALFA ROMEO PANDION MODELLO IN SCALA, 2010

STIMA / ESTIMATE € 400 - 800

Modello in scala 1:18 prodotto da ABC Brianza del prototipo disegnato e prodotto per il centenario dell'Alfa Romeo. Perfetto.

12 x 15 x 30 cm

Model car in 1:18 scale produced by ABC Brianza of the prototype designed and produced by Bertone for the 100th anniversary of Alfa Romeo. Perfect condition.

4.72 x 5.91 x 11.81 in.



30

BERTONE NUCCIO MODELLO IN SCALA, 2012

STIMA / ESTIMATE € 400 - 800

Modello in scala 1: 18 prodotto da ABC Brianza della vettura disegnata e prodotta per i 100 anni della Bertone e presentata al Salone di Ginevra nel 2012. Perfetto.

12,5 x 17,5 x 32,5 cm

Model car in 1:18 scale produced by ABC Brianza of the prototype designed and produced for the Bertone's 100 anniversary and presented at Salon de Genève in 2012. Perfect condition.

4.92 x 6.89 x 12.80 in.



31

INNOCENTI MINI 90 MODELLO DI STILE, '70

STIMA / ESTIMATE € 1.000 - 1.500

Modello di stile in scala 1:5, in legno di balsa, della vettura compatta concepita da Nuccio Bertone e disegnata da Marcello Gandini. Segni del tempo.
26 x 29 x 60 cm

Design model car in 1:5 scale, made of balsa wood, of the compact car conceived by Nuccio Bertone and designed by Marcello Gandini. Wear and tear.
10.24 x 11.42 x 23.62 in.



32

FIAT DINO COUPÉ MODELLO DI STILE, '60

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Modello di stile in scala 1:4, in gesso verniciato, della vettura che rappresenta il picco stilistico della produzione FIAT. Piccoli difetti.
30 x 43 x 107 cm

Design model car in 1:4 scale, made of powdercoated chalk, representing the stylistic peak of the FIAT production. Minor defects.
11.81 x 16.93 x 42.13 in.



33

BERTONE STRATOS ZERO MODELLO DI STILE, '80

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Modello di stile in scala 1:5 in materiale plastico di una delle concept car più avveniristiche e uno dei progetti più famosi di Marcello Gandini. Perfetto.
14 x 37 x 72 cm

*Design model car in 1:5 scale made of plastic material of one of the most cutting edge concept cars and one of the most famous by Marcello Gandini. Perfect condition.
5.51 x 14.57 x 28.35 in.*



34

LOTUS EMOTION MODELLO DI STILE '90

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Modello di stile in scala 1:5 in materiale plastico del prototipo che con molta probabilità fu sviluppato in origine come proposta per la Bugatti e poi prodotto su base Lotus Esprit. Buone condizioni.
20 x 38 x 84 cm

*Design model car in 1:5 scale made of plastic material of the prototype that most probably has been developed as a design for a new Bugatti and later produced on Lotus Esprit base. Good condition.
7.87 x 14.96 x 33.07 in.*



35

LAMBORGHINI URRACO MODELLO DI STILE, '70

STIMA / ESTIMATE € 1.500 - 2.500

Modello di stile in scala 1:5, in legno, della vettura nata come progetto Alfa Romeo 121 che successivamente ha ispirato Marcello Gandini per il disegno della Lamborghini Urraco.
22 x 35 x 80 cm

*Design model car in 1:5 scale, made of wood, of the vehicle conceived as Alfa Romeo 121 project, that later has inspired Marcello Gandini for the Lamborghini Urraco design.
8.66 x 13.78 x 31.50 in.*



36

LAMBORGHINI ATHON MODELLO DI STILE, '70-'80

STIMA / ESTIMATE € 2.500 - 3.500

Sezione di modello di stile in lamiera montata in struttura metallica di riscontro in scala della concept car disegnata e prodotta da Bertone su base Lamborghini. Piccoli difetti.
47 x 50 x 110 cm

*Design model car section in metal sheet mounted on a metallic scaled parallel cage of the concept car designed and produced by Bertone on Lamborghini base. Minor defects.
18.50 x 19.68 x 43.31 in.*



AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars

lotti | lots 37-90

Sogni e ricordi che tornano

Ciascuna di loro ti parla. Le guardi, si tratti di un modello noto e diffuso o di una concept costruita per sedurre i costruttori a un Salone, e percepisci una storia, una storia di viaggi, di orgoglio, di divertimento, anche di grattacapi quando uno spinterogeno decideva di scioperare o una batteria si lamentava per il mancato rabbocco dell'acqua distillata. Sono automobili passate da nuove ad usate, da esempi di stile a modelli demodè, da regine del garage a rifugiate tra tettoie e fienili. Automobili che però, col passare degli anni, hanno ritrovato l'orgoglio di sentire che il loro design era di nuovo ammirato, che la loro meccanica era riscoperta come raffinata, che i loro arredi e cruscotti davano l'emozione di una guida dimenticata. Comprare una di quelle auto, la più rara come la più accessibile, ha un valore identico: quello di appropriarsi di una storia pronta a rivivere.

Recurring dreams and memories

Every one of these cars has something to say. Whether it is a well-known, widespread model or a concept car created to seduce the manufacturers at a show, you look at it and sense that it has a story to tell – a story of journeys, pride and good times, but also tricky moments, such as when its distributor went on strike or its battery played up because it had not been topped up with distilled water. These are cars that have a past, that have gone from being new to being used, perhaps from being style trendsetters to being outdated models, or from living like queens in garages to living forgotten sheds and barns. But they are also cars that, with the passing years, have found a new sense of pride, based on the knowledge that their design is admired once again, their engineering seen as refined, and their interiors and dashboards recognized to be capable of giving a driver an emotion long forgotten. Buying one of those cars, be it the rarest or the most accessible, offers exactly the same value: that of owning a story that is ready to be continued.



37

- LA PIÙ PURA ED ELEGANTE TRA LE MK
- UN CLASSICO INTRAMONTABILE, SIMBOLO DI BERLINA SPORTIVA
- TRASFORMATA IN GUIDA A SINISTRA IN GB
- RECENTEMENTE IMPORTATA DALLA GB, DOCUMENTI ITALIANI
- MAI USATA DOPO IL RESTAURO

- THE PUREST AND MOST ELEGANT OF THE MKS
- A TIMELESS CLASSIC, THE EPITOME OF A SPORTING SEDAN
- CONVERTED TO LEFT-HAND DRIVE IN THE UK
- RECENTLY IMPORTED FROM THE UK, ITALIAN DOCUMENTS
- NEVER USED SINCE BEING RESTORED

JAGUAR 3.4 MK I, 1956

TELAIO NR. / VIN. #S900029

STIMA / ESTIMATE € 18.000 - 22.000



Subito dopo la guerra, la gamma Jaguar offriva solo le berline di grandi dimensioni o la 2 posti XK. È per colmare questa lacuna che, nel 1955, Sir William Lyons decide di introdurre la serie nota successivamente come MK I, con la versione 2,4 litri. e motore a 6 cilindri di 2483 cc, che sviluppa 112 CV. Solo 17 mesi dopo, nel febbraio del 1957 verrà resa disponibile anche la ben più performante versione di 3.4 litri, 3442 cc, da 210 CV. La linea compatta e grintosa caratterizza questa vettura, un modello molto apprezzato e di successo, sia nelle vendite sia sui campi di gara. L'esemplare offerto in asta è una Special, dotata di contagiri, impianto di riscaldamento, lava parabrezza, fendinebbia e accendisigari. Immatricolata in Inghilterra nel 1956, è stata comprata, sempre in Inghilterra, dall'attuale proprietario italiano nei primi anni 2000. Solo dopo un attento restauro inglese, durante il quale si è trasformata la vettura in guida a sinistra, nel 2014 è stata importata in Italia e, da allora, mai usata e rimasta chiusa nel box.

Immediately after the war, the Jaguar range comprised only large sedans and the two-seater XK. To fill this gap, Sir William Lyons, in 1955, decided to introduce the series that was later to be called the MK I, starting with the version with a 2.4-liter, 2643 cc, six-cylinder engine, capable of generating 112 HP. Just 17 months later, in February 1957, the much more powerful 3.4-liter, 3442 cc, 210 HP version was unveiled. The compact and gritty lines of this car made it a much loved model and highly successful, in terms of sales and competitions. This particular model is a Special version and it is equipped with a tachometer, heating system, windshield washer, fog lights and cigarette lighter. Registered in the UK 1956, it was bought, in the UK, by its present Italian owner in the early 2000s. It was not until 2014, after careful restoration work in England, during which it was converted into a left-hand drive, that the car was imported into Italy. Since then, it has been kept locked away in a garage and never used.



38

- › VETTURA APERTA COMPLETA DELLA SUA CAPOTE E DEI TELI LATERALI
- › PERFETTA COME "TENDER" PER LA CASA DELLE VACANZE
- › NEL SUO GENERE UNA CULT CAR
- › ROBUSTA, AFFIDABILE, INDISTRUTTIBILE
- › DA RIPRISTINARE PRIMA DELL'USO

- › OPEN CAR COMPLETE WITH HOOD AND WINTER KIT
- › PERFECT "LAND-TENDER" FOR TRIPS TO THE COUNTRY
- › A CULT CAR OF ITS KIND
- › ROBUST, RELIABLE, INDESTRUCTIBLE
- › NEEDS SOME ATTENTION BEFORE BEING USED

VOLKSWAGEN PESCACCIA/KURIERWAGEN/ TREKKER/THING/SAFARI, 1973

TELAIO NR. / VIN. #1832277036

STIMA / ESTIMATE € 6.000 - 8.000



Nonostante sia nata per scopi militari e sia poi finita in quantità sul mercato messicano bisognoso di un mezzo di trasporto ancora più robusto del Maggiolino, la Pescaccia Tipo 181 della Volkswagen ha raggiunto il successo come veicolo per il tempo libero. La superiorità della 'Pescaccia' traspare anche solo guardandola, con il suo aspetto rassicurante, le proporzioni ampie e l'inarrestabile boxer da 1,6 litri raffreddato ad aria che borbotta spingendola senza sforzo dove altre vetture cominciano ad ansimare. L'utilizzo ideale di quest'auto è presso la casa di campagna, lontani dalle strade asfaltate, o al mare, per diventare una sorta di tender terrestre da parcheggiare sotto il sole senza troppi patemi, liberi di sporcarla con la sabbia ed i costumi bagnati. La vettura offerta in asta è da sempre italiana, immatricolata per la prima volta nel 1973. Dal 1989 ha avuto quattro proprietari, non casualmente tutti tra Toscana e Liguria, con l'ultimo dal 2009. Pochissimo utilizzata negli ultimi anni, ha bisogno di alcuni lavori per poter tornare ad essere utilizzata in sicurezza.

Even though it was created for military uses and ended up, in considerable numbers, on the Mexican market, which was crying out for a more robust vehicle than the Beetle, the Volkswagen Type 181 became a very popular leisure-time car. Its superiority can be appreciated just by taking in its reassuring appearance and generous proportions. Furthermore, it is powered by a grumbling but unstoppable, air-cooled 1.6-liter boxer engine that takes it effortlessly where other cars begin to gasp. This car is at its best when it is being used for trips to the country, away from paved roads, or to the sea where it can be used as a sort of family land-tender. Indeed, it can be parked in the sun, and exposed to sand and wet costumes without coming to any harm. The car offered for sale has always lived in Italy, where it was first registered in 1973. It has had four owners since 1989, unsurprisingly all from Tuscany or Liguria. It last changed hands in 2009. Used very little in recent years, it needs some work doing before it can safely be used again.



39

- IL VEICOLO TUTTO TERRENO PER ECCELLENZA
- MECCANICA ROBUSTA ED AFFIDABILE, CONSIDERATA INDISTRUTTIBILE
- MODELLO ICONICO, CON CLUB DEDICATI ED APPASSIONATI IN TUTTO IL MONDO
- AUTOCARRO 3 POSTI
- TOTALMENTE RESTAURATA IN MODO PROFESSIONALE

- OFFROAD VEHICLE PAR EXCELLENCE
- ROBUST AND RELIABLE MECHANICS, CONSIDERED INDESTRUCTABLE
- ICONIC MODEL WITH DEDICATED CLUBS AND ENTHUSIASTS OVER THE WORLD
- THREE-SEATER, REGISTERED AS LIGHT TRUCK
- FULLY AND PROFESSIONALLY RESTORED

39

LAND ROVER 88 II A SERIES, 1962

TELAIO NR. / VIN. #24106920

STIMA / ESTIMATE € 18.000 - 22.000



La Land Rover 88 offerta in asta è una seconda serie, nata nel 1958 e ancora caratterizzata dai fari anteriori incastonati nella mascherina. Dispone di un motore 4 cilindri a benzina di 2286 cc, molto più ricercato, apprezzato e collezionato delle più comuni versioni a gasolio. Nel 1968 i fari anteriori verranno spostati verso l'esterno, conferendo alla vettura un aspetto più convenzionale. Come le progenitrici e le eredi, gode meritatamente della fama di automezzo inarrestabile, apprezzatissimo tanto per uso militare che per uso civile con tutte le derivazioni del caso: rurale, turistico ed infine veicolo per sport estremi o per una incursione sulla spiaggia al tramonto. La carrozzeria in alluminio aiuta a contenere il peso e, soprattutto, è una eccellente misura preventiva nei confronti della corrosione. Sebbene sia più diffusa rispetto alla prima serie, l'utilizzo estremo cui spesso è stata sottoposta ne ha decimato i ranghi. Solo poche rimangono in queste condizioni si tratta quindi di un'ottima scelta in quanto presenta notevoli migliorie rispetto alla versione precedente senza diventare eccessivamente moderna.

The Land Rover 88 up for auction belongs to the second series, which went into production in 1958 and still featured the headlamps embedded in the radiator grille. It is equipped with the four-cylinder 2286 cc petrol engine, and this makes it much more sought after, prized and collected than the more common diesel versions. In 1968, the headlamps were moved more externally, giving the model a more conventional appearance. Like its predecessors and successors Land-Rovers, it has a well-deserved reputation as an unstoppable vehicle, appreciated as much for military as for civil use, in all its various versions: rural, touring, and as a vehicle suitable for extreme sports or sunset drives on the beach. Its aluminium body helped to reduce its weight and, above all, afforded excellent protection against corrosion. Even though this version was more common than the first series, its numbers have been decimated over the years by the extreme use to which it has often been subjected. Only few last in such conditions it would be an excellent choice, as it incorporates considerable improvements compared with the previous version, yet without becoming excessively modern.



40

- IL CAPOLAVORO DI SIR ALEC ISSIGONIS
- VETTURA CULTO
- BENE ACCETTA IN NUMEROSI EVENTI
- UNA DEL PRIMISSIMO LOTTO IMPORTATO IN ITALIA
- RESTAURATA NEGLI INTERNI. RARO COLORE ALMOND GREEN

- MASTERPIECE DESIGNED BY SIR ALEC ISSIGONIS
- A CULT CAR
- WELL RECEIVED IN MANY EVENTS
- PART OF THE FIRST LOT IMPORTED INTO ITALY
- RESTORED INTERIORS. RARE ALMOND GREEN COLOR

40

MORRIS MINI 850, 1965

TELAIO NR. / VIN. #339530

STIMA / ESTIMATE € 6.000 - 8.000



Lanciata nel 1959, la Mini è stata, sin da subito apprezzata per la grandezza del progetto realizzato da Sir Alec Issigonis. Mai prima di allora una vettura così piccola, con il motore anteriore, per la prima volta messo in posizione trasversale, aveva avuto così tanto spazio per gli occupanti dell'abitacolo. Al momento della sua nascita la Mini veniva commercializzata con due marchi, Austin (con il nome di Seven) e Morris (con il nome Mini-Minor) entrambi della British Motor Company. Sarà solo nel 1962 che la Austin Seven diventerà Austin Mini e nel 1969 che il nome Mini diventerà un marchio a sé stante. L'esemplare offerto in asta, una prima serie con il motore da 850 cc, è stato prodotto da Morris ed ha fatto parte del primissimo lotto arrivato in Italia, dove è stata targata nel luglio del 1965. Il primo proprietario l'ha regalata, nel novembre 1998, alla famiglia dell'attuale. Restaurata negli interni, velata nel suo colore originale, il raro Almond Green, senza smontare i profili e i vetri, con la meccanica conservata, è sicuramente una delle più vecchie ed originali in Italia

Launched in 1959, the Mini was an immediate hit, with many appreciating the value of its design by Sir Alec Issigonis. Never before had such a small car with a front engine, for the first time placed in a transverse position, offered so much space for the vehicle's occupants. Initially, Mini was marketed under two brands, Austin (which called it the Seven) and Morris (which gave it the name Mini-Minor), both part of the British Motor Company. Subsequently, in 1962, Austin Seven was changed to Austin Mini, and in 1969 Mini became a brand in its own right. The car offered, which belongs to the first series, featuring an 850 cc engine, was produced by Morris and was part of the first lot imported into Italy, where it was registered in July 1965. In November 1998, the first owner gave it as a gift to the family of its present owner, who had its interiors restored and gave it light spray in its original color, the rare Almond Green option, without removing the alloy trim and windows. With its mechanical parts well preserved, this is undoubtedly among the oldest and most original cars in Italy.



- › UNA DELLE PIÙ BELLE BERLINE DEGLI ANNI '60
- › VELOCE E PIACEVOLE DA GUIDARE
- › INTERNO RAFFINATISSIMO
- › MOTORE 3.8 CAPACE DI 220 CV
- › UN SOLO PROPRIETARIO DA NUOVA, STORIA LIMPIDISSIMA

- › ONE OF THE MOST BEAUTIFUL SEDANS OF THE 1960s
- › FAST AND SATISFYING TO DRIVE
- › HIGHLY REFINED INTERIORS
- › 3.8-LITER, 220 HP ENGINE
- › JUST ONE OWNER FROM NEW, PERFECTLY TRANSPARENT HISTORY

JAGUAR MK II 3.8, 1962

TELAIO NR. / VIN. #221509

STIMA / ESTIMATE € 30.000 - 34.000



La MK II è uno dei modelli fondamentali nella storia della Jaguar: nasce nel 1959 ed è presa ad esempio nel mercato delle berline sportive, soprattutto quando adotta il più potente motore disponibile, il sei cilindri con doppio albero a camme in testa da 3,8 litri, capace di ben 220 CV.

L'ampliamento deciso delle superfici vetrate rispetto alla progenitrice '3,4 litre' del 1955, insieme con i cristalli laterali elegantemente circondati da cromature, ne fa, inoltre, una delle più belle vetture a quattro porte di tutti i tempi.

La Jaguar MK II è caratterizzata dalle ruote a raggi cromate con gallettone centrale ed un abitacolo di rara eleganza ricoperto di pelle e legno. La vettura offerta in asta ha una storia bellissima, ed ha vissuto una vita tranquilla, legata a quella del suo proprietario che l'ha ricevuta in dono, nuova, appena ventiduenne. "Era intestata all'azienda di famiglia - ricorda il proprietario - ed io ero ancora all'università. I primi anni, con la mia 3.8 i chilometri maggiori son stati quelli fatti per andare in università a Roma. Ogni settimana tornavo a casa, a Milano, e ritornavo finito il week-end. In casa c'erano altre vetture, ed io amavo cambiarle, scegliendo quale prendere di volta in volta. La Jaguar, però, era la mia e così è sempre rimasta con me. Ho dovuto cambiare l'intestatario a libretto nel 2015, quan-

The MK II is one of the key models in the history of Jaguar: it made its appearance in 1959 and became an example to be followed in the sports sedan market, especially when it adopted the most powerful engine available: the 3.8-liter, six-cylinder DOHC, capable of developing an impressive 220 HP.

The windows were considerably enlarged compared with those of the first ("3.4 liter") version, unveiled in 1955, and on account of this feature, together with the elegant chromed frames for the side windows, it can be considered one of the most beautiful four-door vehicles of all time.

The Jaguar MK II is characterized by its chrome wire wheels with central wheel nut, and also by the exceptionally refined elegance of its wood and leather-lined interiors. The car offered for sale has lived an easy, trouble-free life, spent entirely with its first owner who received it as a gift when he was just 22 years old. "It was registered to the family business" - he recalls - "I was still at university at the time. For the first few years, the 3.8 did most of its kilometers taking me to and back from university in Rome, because I would come home to Milan each weekend. We had several cars at home, and I liked to vary them, each time choosing which one to use. But the Jaguar was mine, and has always stayed with me. When we sold the company in 2015, I had to get it re-reg-



do abbiamo venduto l'azienda". Ad oggi la vettura ha percorso poco più di 110.000 chilometri, 100.000 più quelli indicati sul contachilometri. È ancora come quando è uscita da Coventry, tranne che per alcuni dettagli. "I carburatori montati, dal 1964, compreso il recuperatore dell'olio e la frizione alleggerita sono quelli della Jaguar E-Type - ricorda ancora il proprietario - e, mi vennero montati dall'officina Jaguar di Milano dove andavo per la manutenzione. Nel corso

istered in my name". To date, the car has done just over 110,000 kilometers, 100,000 more than indicated on the odometer. But for a few details, it is still the same as it was when it rolled off the production line in Coventry. "The carburetors, installed in 1964, like the oil recuperator and lightened clutch, were those of the E-Type Jaguar," - the owner continous recalls - "and they were fitted by the Jaguar workshop in Milan, where I got my maintenance done. Over the years I had it repainted in different colors,



degli anni, ogni tanto, la facevo riverniciare di colori diversi, ma, alla fine, dopo averla sabbiata, l'ho riportato al suo colore di origine". La MK II 3.8 ha accompagnato il suo proprietario in tanti viaggi, con Saint Moritz una delle destinazioni preferite. Mai incidentata, a parte un faro rotto in città nella metà degli anni '60, è sempre rimasta completa di tutte le sue componenti principali d'origine. Usata pochissimo negli ultimi anni, 2-300 km/anno giusto per tenerla in movimento, mostra un'unica concessione. L'originalità: gli interni in pelle cognac e non nel rosso originale, una combinazione comunque corretta per l'anno di produzione. Una Jaguar MK II 3.8 più unica che rara.

but in the end I decided to get it sanded and repainted back to its original color". The MK II 3.8 has accompanied its owner on many trips, Saint Moritz being a favorite destination. Apart from breaking a headlamp in the city in the mid-1960s, it has never sustained any damage. It therefore still has all its main original components. It has been used very sparingly in recent years, just 200-300 km/year to keep it from "seizing up". Its only non-original feature is the cognac color of the leather interiors, originally to be red, but the car's present color scheme is nevertheless correct for the year of production. In short, this Jaguar MK II 3.8 can be considered much more than rare, almost unique.



42

› VETTURA DA SEMPRE ITALIANA

› BELLA STORIA RECENTE

› ALCUNI LAVORI DI RIPRISTINO SVOLTI DIRETTAMENTE DA BMW CLASSIC A MONACO

› POSSIBILITÀ DI PARTECIPARE ANCHE AD EVENTI SPORTIVI

› A CAR THAT HAS ALWAYS LIVED IN ITALY

› CHARMING RECENT HISTORY

› SOME RESTORATION WORK DONE DIRECTLY BY BMW CLASSIC IN MUNICH

› ALSO SUITABLE FOR SPORTING EVENTS

BMW 700 LS COUPÉ ANNO, 1963

TELAIO NR. / VIN. #25953

STIMA / ESTIMATE € 8.000 - 10.000



Dopo la guerra la BMW, i cui impianti sono rimasti nella DDR, riparte con una piccola vettura derivata dalla Isetta. Bisogna però offrire qualcosa di più anche se sempre di piccola cilindrata. Denzel, l'importatore austriaco propone alla Casa, nel luglio 1958, una versione disegnata da Giovanni Michelotti particolarmente elegante che BMW offre sul mercato a partire dal 9 giugno 1959. Oltre alla due porte 4 posti, viene presentata anche una coupé leggera e sportiva sempre spinta dal motore boxer di 697 cc da 30 CV in grado di raggiungere i 125 km/h. La vettura offerta è sempre rimasta in Italia, venduta nuova in provincia di Roma e, dal 1965, con un nuovo proprietario e targa di Alessandria. Nel 2014 BMW Classic l'acquista e la risistema nella sua officina di Monaco, verniciandola, inoltre con una livrea bicolore grigio chiaro/bianco, prima di metterla all'asta per beneficenza in occasione del concorso di eleganza di Villa d'Este del 2014. Ad aggiudicarsela, Jean-Marc Droulers, A.D. di Villa d'Este ed attuale proprietario.

After the war BMW, whose facilities were located in the GDR, started up again with a small car derived from the Isetta. But it needed to offer something more than this, albeit still with a small displacement engine. In July 1958, Austrian importer Denzel proposed a particularly elegant model, designed by Giovanni Michelotti, which BMW launched on the market on June 9th, 1959. As well as the two-door four-seater version, a light and sporty coupé was also presented, powered by the same 697 cc 30 HP engine, capable of reaching speeds of up to 125 km/h. The one now offered for sale has always been in Italy, having been sold new in the Rome area and subsequently registered with Alessandria license plates by a new owner. In 2014, BMW Classic bought it and overhauled it at its Munich workshop, also painting it in light gray/white, before auctioning it for charity at the 2014 Concorso d'Eleganza Villa D'Este. There, it was purchased by its present owner, Villa d'Este CEO Jean-Marc Droulers.



43

- LA PRIMA SPIDER ITALIANA PRODOTTA IN VETRORESINA
- MECCANICA ROBUSTA ED AFFIDABILE, DI DERIVAZIONE FIAT
- DISEGNATA DA FABIO LUIGI RAPI
- SOLO 502 PRODOTTE TRA IL 1962 ED IL 1965
- ORIGINALE

- *FIRST ITALIAN SPIDER BUILT IN FIBERGLASS*
- *ROBUST AND RELIABLE FIAT-DERIVED MECHANICS*
- *DESIGNED BY FABIO LUIGI RAPI*
- *ONLY 502 PRODUCED BETWEEN 1962 AND 1965*
- *ORIGINAL*

AUTOBIANCHI STELLINA, 1964

TELAIO NR. / VIN. #100BB000201

STIMA / ESTIMATE € 18.000 - 22.000



Nel 1955 Bianchi, Pirelli e Fiat si uniscono per formare l'Autobianchi a Milano, proponendo vetture con meccanica derivata Fiat. È il caso della Stellina, la piccola spider 2 posti presentata al Salone di Torino del 1963 su base meccanica Fiat 600D, poi aumentata a 800 cc. In totale ne furono costruite 502, vendute in Italia e (circa 200) in Costa Azzurra. Sul telaio in metallo veniva fissata la carrozzeria, per la prima volta in Italia realizzata in vetroresina. Lo stile elegante è dovuto alla matita di Fabio Luigi Rapi, il creatore della Fiat 8V, della Fiat Turbina e dalla Simca Vedette, oltre che grande innovatore famoso per le sue proposte sull' Isotta Fraschini 8C Monterosa. La vettura offerta, venduta a Terni nel 1964, non è mai stata restaurata ma, solo in alcuni piccoli punti, ritoccata. Un paio di proprietari dopo, viene rinchiusa in un capannone assieme ad altre tre Stelline, dove, seppure inutilizzata si conserva bene. Rimessa a posto di meccanica, semplicemente con lavori di routine, è ora pronta per accompagnare al mare una nuova famiglia.

In 1955 Bianchi, Pirelli and Fiat joined forces to form Autobianchi in Milan, proposing cars based on Fiat-derived mechanics. One such car was the Stellina. Unveiled at the 1963 Turin Motor Show, this small, 2-seater spider was based on the Fiat 600D, but subsequently increased to 800 cc. In total, 502 were built, and they were sold in Italy and (around 200) on the French Riviera. The car sported Italy's first fiberglass body assembled on the metal chassis. The elegant style can be attributed to designer Fabio Luigi Rapi, creator of the Fiat 8V, the Fiat Turbina and the Simca Vedette, as well as a great innovator, renowned for his development of the Isotta Fraschini 8C Monterosa. The car offered, originally sold in Terni in 1964, has never been restored, only touched up in places. After changing hands a couple of times, this Stellina, together with three others, was shut away in a barn, where, despite not being used, it remained preserved. Now, following a mechanical refurbishment (essentially routine work), it is ready to take a new family on a trip to the sea.



44

- › EQUIPAGGIATA CON IL RIVOLUZIONARIO E POTENTE MOTORE WANKEL
- › LA BERLINA PIÙ INNOVATIVA DEGLI ANNI '60-'70
- › COMPLETAMENTE CONSERVATA
- › UN SOLO PROPRIETARIO DA NUOVA
- › MOTORE IN PERFETTE CONDIZIONI

- › EQUIPPED WITH THE POWERFUL AND REVOLUTIONARY WANKEL ENGINE
- › THE MOST INNOVATIVE SEDAN OF THE 1960s-1970s
- › COMPLETELY PRESERVED
- › SINGLE OWNERSHIP FROM NEW
- › ENGINE IN PERFECT CONDITION

NSU RO 80, 1973

TELAIO NR. / VIN. #0831001010

STIMA / ESTIMATE € 8.000 - 10.000



L'idea del motore proposto da Felix Wankel è buona: leggero, facile a prendere i giri, divertente ma, con un consumo specifico di carburante superiore ai concorrenti. Mazda, che negli anni ha creduto in questo motore, che con esso ha vinto la 24 Ore di Le Mans, ha dimostrato che con lo sviluppo è stato possibile renderlo affidabile e performante anche in termini di consumo ed inquinamento. La NSU era parte del Gruppo Volkswagen ed oggi è stata inglobata nell'Audi, dove, proprio la RO 80, è considerata l'antesignana della 100. Facile e divertente da guidare, grazie al servosterzo e al cambio a 3 velocità con convertitore di coppia, la RO 80 dopo i 3.500 giri diventa una vera sportiva. L'aerodinamica, molto curata con la coda alta e la superficie vetrata ampia, anticipano quanto il Gruppo tedesco proporrà col marchio Audi anni dopo. L'esemplare offerto è stato sempre di proprietà della stessa famiglia, ed è perfettamente conservato sia di carrozzeria sia di meccanica ed interni. Un'occasione unica per acquistare una RO 80 conservata. Il lotto comprende un parabrezza di ricambio per sostituire quello originale, scheggiato.

Felix Wankel's idea of an engine was great: light, easy to rev up, and fun. But it had higher specific fuel consumption than its competitors. Mazda, which believed in this engine over the years, winning the 24 Hours of Le Mans with it, showed that, through development, it could be made reliable and efficient even in terms of consumption and emissions. NSU, once part of the Volkswagen Group, today is incorporated into Audi, where the RO 80 is considered the forerunner of the 100. Thanks to the power steering and three-speed gearbox with torque converter, the RO 80 is easy and fun to drive, and once the engine exceeds 3,500 rpm it becomes a true sports car. The carefully studied aerodynamics, with the high tail and wide glasses area, anticipate what the German group went on to propose years later with the Audi brand. The vehicle up for sale has always been with the same family and boasts perfectly preserved bodywork, mechanics and interiors. A unique opportunity to buy a preserved RO 80. The lot includes a spare windshield to replace the original, chipped one.



45

- SOLO 500 PRODOTTE, UNA DELLE 20 CONOSCIUTE IN EUROPA, LA SOLA IN ITALIA
- CONSEGNA NUOVA ALL'AMBASCIATA FRANCESE IN LIBIA
- UNO DEI PRIMI ESEMPI DI SUV; DECORATA CON LA SUA STORIA SULLE FIANCATE
- MOTORE A BENZINA, DOCUMENTI ITALIANI

- ONLY 500 PRODUCED IN ALL, THIS IS ONE OF THE 20 KNOWN TO BE IN EUROPE, AND THE ONLY ONE IN ITALY
- DELIVERED NEW TO THE FRENCH EMBASSY IN LIBYA
- A VERY EARLY SUV; DECORATIVE WRAPPING ON THE SIDES TELLING ITS STORY
- PETROL ENGINE, ITALIAN DOCUMENTS

45

PEUGEOT BREAK 4X4 DANGEL, 1985

TELAIO NR. / VIN. #VF355101101976634

STIMA / ESTIMATE € 16.000 - 20.000



Su una produzione totale di circa 5.000 4x4 Peugeot Dangel, le 505 Break sono solo 500 e perlopiù hanno preso la via del Nord Africa dove, al termine del ciclo di vita, sono divenute fonte di ricambi. In Europa ne sono tornate poche e sono rarissime quelle a benzina. Alla sua guida è impossibile passare inosservati sia per le dimensioni sia per l'impatto visivo: alta da terra con il contrasto del bianco e verde, un bicolore che da vicino rivela essere un wrapping decorato con parole che raccontano la storia dell'esemplare. Commissionata dall'Ambasciata Francese di Tripoli per gli scavi archeologici di Leptis Magna, rimane in Libia con targa diplomatica fino al 2014, quando viene importata in Italia. Dopo poco un attento restauro, dovuto vista l'importanza e la rarità della vettura, soprattutto con il motore 2 litri a benzina, che ad oggi ha percorso circa 40.000 km. Trazione sulle 4 ruote sempre in presa, riduttore con 10 marce e differenziale centrale bloccabile la rendono una vera off-road. Ideale per la baita in inverno o per la spiaggia isolata. A suo agio anche nelle città alla moda grazie al suo spirito contemporaneo.

Of the approximately 5,000 4x4 Peugeot Dangels to roll off the production line, just 500 were 505 Breaks. What is more, they were headed for North Africa where, on reaching the end of their life, they became a source of spare parts. Only a few of these came back to Europe and the ones with petrol engines are particularly rare. Given the size and visual impact of this car, you certainly don't go unnoticed when you're at the wheel of it: it stands high from the ground and features a distinctive white and green color scheme that, close up, is found to consist of a wrapping decorated with words telling its story. This Dangel, commissioned by the French Embassy in Tripoli for the Leptis Magna archaeological site, remained in Libya wearing diplomatic plates until 2014, when it was imported into Italy. Shortly afterwards, considering the importance and rarity of the model, especially one like this with a 2-liter petrol engine (this one has now traveled about 40,000 km), it underwent a careful restoration. With its four-wheel traction with constant grip, ten-gear gearbox and locking center differential, this is a true off-road vehicle. Ideal both for mountain terrain in winter and for isolated beaches, it is also perfectly suited to fashionable city life, thanks to its contemporary spirit.



➤ AFFASCINANTE QUADRICICLO PEUGEOT IDONEO ALLA LONDON TO BRIGHTON VETERAN CAR RUN

➤ IN CONDIZIONI ORIGINALI E BEN CONSERVATO

➤ RARO ED IR RIPETIBILE

➤ MOTORE ORIGINALE: CARBURATORE ORIGINALE VENDUTO ASSIEME

➤ VETTURA FUNZIONANTE

➤ FASCINATING PEUGEOT QUADRICYCLE, ELIGIBLE FOR THE LONDON TO BRIGHTON VETERAN CAR RUN

➤ IN ORIGINAL CONDITION AND WELL PRESERVED

➤ RARE AND UNREPEATABLE

➤ ORIGINAL ENGINE: SOLD TOGETHER WITH ORIGINAL CARBURETOR

➤ RUNNING VEHICLE

46

LION PEUGEOT QUADRICYCLE, 1903

TELAIO NR. / VIN. #T17

STIMA / ESTIMATE € 65.000 - 75.000



Quando nel 1890 Armand Peugeot inizia a costruire automobili, la Peugeot è gestita dal cugino Eugène che non crede ancora nella mobilità individuale a motore. Poco dopo la società si divide: Armand costituirà ad Audincourt la "Automobiles Peugeot" ed Eugène manterrà il marchio del Leone e la produzione di biciclette ed utensili. L'accordo prevede che Eugène possa costruire anche quadricicli a motore, ma, senza sedili (quindi con la sella per il guidatore) e senza volante (quindi col manubrio). Vengono proposti col marchio Lion Peugeot sia Tricycles che Quadricycles, tutti equipaggiati con motori De Dion. Si rivelano mezzi anacronistici, costosi e poco pratici e vengono soppiantati dalle nascenti automobili. Nel 1905 la famiglia Peugeot si riunirà nuovamente per diventare oggi PSA Groupe. Poco si sa della storia dell'esemplare proposto in asta, se non che è stato ben conservato e che negli ultimi 10 anni ha cambiato due proprietari. Funzionante, è pronto a partire per la prossima London to Brighton. Vettura venduta con fattura d'acquisto.

At the time Armand Peugeot started building automobiles, in 1890, his cousin Eugène, then at the helm of the family business, had yet to accept the idea of individual motorized mobility. Shortly after, the company split in two: Armand set up "Automobiles Peugeot" in Audincourt, while Eugène kept the Lion Peugeot family brand and the production of bicycles and tools. The agreement stipulated that Eugène could also build motorized quadricycles, but without seats (only a saddle for the driver) and without steering wheels (only handlebars). Accordingly, both tricycles and quadricycles were offered under the Lion Peugeot brand, all equipped with De Dion engines. They proved to be anachronistic, expensive and impractical means of transport that were soon supplanted by the nascent automobiles. In 1905 the Peugeot family was reunited and formed the company that is today part of the PSA Groupe. Little is known of the history of this particular quadricycle, other than that it has been well preserved and had two owners in the past ten years. Still running, it is all set to leave for the next London to Brighton. Sold with sale invoice.



- UNA DELLE RARISSIME ISO ISETTA ESISTENTI. ISCRIVIBILE ALLA MILLE MIGLIA
- RESTAURO PROFESSIONALE, USATA POCHISSIMO DALLA FINE DEI LAVORI
- MOTORE ORIGINALE
- RADIATA D'UFFICIO. POSSIBILITÀ DI MANTENERE TARGA ORIGINALE
- UNA DELLE UTILITARIE PIU RAPPRESENTATIVE DI UN'EPOCA

- ONE OF THE FEW EXISTING ISETTAS. ELIGIBLE FOR THE MILLE MIGLIA
- PROFESSIONALLY RESTORED AND SINCE THEN SPARINGLY USED
- ORIGINAL ENGINE
- OFFICIALLY DE-REGISTERED, OPTION TO KEEP THE ORIGINAL PLATES
- A SUPER-COMPACT CAR THAT REPRESENTS ITS ERA

ISO RIVOLTA ISETTA, 1954

TELAIO NR. / VIN. #14206

STIMA / ESTIMATE € 28.000 - 32.000



Quando è stata presentata nel 1953, in molti hanno capito che la piccola utilitaria aveva tutte le carte in regola per sfondare. Le difficoltà legate alla produzione a Bresso hanno fatto terminare l'assemblaggio nel 1955, dopo appena 800-900 pezzi prodotti. L'Isetta ha raggiunto un successo mondiale, con modifiche minime, grazie alla produzione realizzata all'estero. La vettura offerta, telaio #206, ancora con il suo motore Iso Moto 200 originale, è una delle rarissime ISO prodotte a Bresso ed è iscrivibile alla Mille Miglia. Venduta il 24 febbraio 1954 a Reggio Calabria, intestata a tal Marra Giuseppe, è passata nel 1955 al secondo proprietario, il meccanico che si occupava dell'assistenza ISO Moto a Reggio e parcheggiata in officina. Per questo motivo nel 1959, non riceve gli aggiornamenti previsti dal nuovo codice della strada e, negli anni, viene radiata d'ufficio. Un terzo proprietario, nei primi anni '80, la porta a Roma e, nel 2013 l'attuale proprietario la compra e la sottopone a restauro completo presso l'officina, specializzata in Iso, Mario Gerli di Milano. Dopo 5 anni di lavori la vettura è pronta, ed offerta in vendita, perfettamente funzionante e con pochissimi chilometri percorsi.

As soon as it was unveiled in 1953, it was clear to many that this super-compact car was destined to be a huge success. Because of difficulties with its production in Bresso, in 1955, by which time just 800-900 had been built in total, it was withdrawn from the assembly line. But the Isetta nevertheless achieved worldwide success, thanks to its production, with minimal modifications, abroad. The car offered (chassis #206, still paired with its original Iso Moto 200 engine) is one of the very rare ISOs built in Bresso and it is eligible to participate in the Mille Miglia. Sold in Reggio Calabria on February 24th, 1954, to its first owner, a Mr Giuseppe Marra, the following year it entered the possession of its second owner, the mechanic responsible for ISO Moto assistance in Reggio, and was left parked in the workshop. For this reason, in 1959, it failed to receive the updates envisaged by the new highway code, and some years later was officially de-registered. A third owner, in the early 1980s, took it to Rome. In 2013 the current owner bought it and had it completely restored by ISO specialists Mario Gerli of Milan. Now, after five years of work, the car is ready. It is offered for sale in perfect working order and with very few kilometers on the clock.



48

- › SIMBOLO DELLA LEGGENDARIA QUALITÀ COSTRUTTIVA MERCEDES-BENZ
- › ELEGANZA UNICA
- › MOTORE CONFORME ALL'ORIGINALE
- › VENDUTA NUOVA IN SVIZZERA, DAL 1984 IN ITALIA
- › RESTAURATA SVARATI ANNI FA

- › SYMBOL OF LEGENDARY MERCEDES-BENZ CONSTRUCTION QUALITY
- › UNIQUE ELEGANCE
- › CORRECT-TYPE ENGINE
- › SOLD NEW IN SWITZERLAND, IN ITALY SINCE 1984
- › RESTORED A NUMBER OF YEARS AGO

MERCEDES-BENZ 220 S "PONTON" CABRIOLET, 1959

TELAIO NR. / VIN. #180030109509164

STIMA / ESTIMATE € 70.000 - 90.000



Nel 1954 la Mercedes-Benz decide di equipaggiare la sua berlina media, nome in codice W180, di un nuovo motore a sei cilindri da 2,2 litri derivato, in scala ridotta, da quello di tre litri montato sull'ammiraglia 300. In seguito all'aumento della potenza legato a questa operazione, a Stoccarda si comincia a pensare a nuove versioni che possano essere ancora più esclusive della berlina e, per prima, a quella che è sempre stata un emblema del lusso in casa Mercedes: la Cabriolet.

Nata nel 1956 e rimasta in produzione solo fino al 1959, prodotta in 1251 esemplari, la 220 Cabriolet fu allestita sul pianale della berlina accorciato di 12 cm ed equipaggiata di una versione già evoluta del motore capace di erogare 100 CV al regime di tutto riposo di 4.800 giri/min; ciò a indicare che l'auto è capace di 160 km/h e di andature a medie del tutto soddisfacenti nel silenzio più assoluto della meccanica. La vettura offerta è stata venduta in Svizzera e, nel 1984, è arrivata in Italia, avendo, da allora 4 proprietari. Restaurata svariati anni fa, ha gli interni originali.

In 1954 Mercedes-Benz decided to equip its average sedan, codenamed W180, with a new six-cylinder 2.2-liter engine. This new engine was derived, on a reduced scale, from the three-liter engine mounted on its flagship 300. Given the resulting increase in power, the team in Stuttgart began thinking about new versions that could be rendered even more exclusive than the sedan, and turned their attention, first of all, to the model that has always been an emblem of luxury for Mercedes: the Cabriolet.

First unveiled in 1956 and produced (in a total of 1251 units) only up until 1959, the 220 Cabriolet was constructed on the platform of the sedan, shortened by 12 cm, and equipped with an already evolved version of the engine, capable of delivering 100 HP at the very sedate pace of 4,800 rpm; the result was a car that could do 160 km/h and run silently at highly satisfactory average speeds. The car offered for sale was sold new in Switzerland. Since its arrival in Italy in 1984, it has had four owners. It was restored a number of years ago and has original interiors.



49

- LA PRIMA AUTOBIANCHI
- MECCANICA ROBUSTA ED AFFIDABILE, DI DERIVAZIONE FIAT
- RARA, CON IL TETTO APRIBILE
- SFIZIOSA E BEN ACCETTATA OVUNQUE
- DAL 2002 AL 2017 NELLA STESSA FAMIGLIA

- *THE FIRST AUTOBIANCHI*
- *ROBUST AND RELIABLE MECHANICS, OF FIAT DERIVATION*
- *RARE MODEL, WITH OPEN ROOF*
- *DELIGHTFUL AND ALWAYS WELL RECEIVED*
- *FROM 2002 TO 2017 OWNED BY THE SAME FAMILY*

49

AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE, 1958

TELAIO NR. / VIN. #007373

STIMA / ESTIMATE € 16.000 - 20.000



La Bianchina Trasformabile è la prima vettura che si fregia del marchio Autobianchi, casa milanese nata nel 1955 come joint venture tra Bianchi, Fiat e Pirelli. La meccanica è quella della Fiat 500 della quale riprende pregi e difetti: semplicità, robustezza ed economicità con qualche limite prestazionale. Per contro la carrozzeria è un piccolo capolavoro: la linea, opera di Fabio Luigi Rapi, ha un'eleganza degna di un'auto di segmento superiore e le conferisce una personalità unica, mascherando abilmente le origini "umili" del progetto. Di fatto la Trasformabile inaugura il settore delle utilitarie di lusso che costituirà il tratto distintivo del marchio Autobianchi fino alla sua scomparsa. Prodotta dal 1957 al 1962 (dal 1960 anche in versione Special) con potenze variabili da 13 a 18 CV, la Trasformabile con la sua livrea bicolore, le porte a vento ed il tettuccio completamente apribile è oggi una perla rara che si discosta dalle altre versioni del modello e da tutte le utilitarie dell'epoca. La vettura offerta in asta è stata ben conservata nel corso della sua vita e, negli ultimi decenni è rimasta di proprietà della stessa famiglia, che la usava saltuariamente.

The Bianchina Trasformabile is the first vehicle produced by Autobianchi, the Milanese carmaker founded in 1955 as a joint venture between Bianchi, Fiat and Pirelli. Based on the mechanics of the Fiat 500, it shares the qualities and defects of the latter, being simple, robust and economical, but with some limitations in terms of performance. Conversely, the coachwork is a mini-masterpiece: designed by Fabio Luigi Rapi, it has elegant lines worthy of a higher-end car, and this gives it a unique personality, cleverly masking the "humble" origins of the project. The Trasformabile launched the sector of luxury utility vehicles that defined the Autobianchi brand for its entire life. Produced from 1957 to 1962 (and from 1960 also offered in a Special version), with engine power ranging from 13 to 18 HP, this convertible, with its two-tone livery, suicide doors and fully opening roof, is today a rare jewel of a car that stands out from the other versions of the model, and also from all the other runabouts of the period. The one for sale has been well preserved throughout its life. In recent decades it has been owned, and occasionally used, by a single family.



50

- CHARMANTE E CHIC, LA PICCOLA SCOPERTA FRANCESE PER LA COSTA AZZURRA
- PRATICA, ROBUSTA FACILE DA GUIDARE E DA GESTIRE
- UN PROPRIETARIO DAL 1962 AL 2012
- CONSERVATA, VELATA DI VERNICE ED INTERNI ORIGINALI
- STORIA CONOSCIUTA E DOCUMENTATA

- CHIC AND CHARMING, A GREAT LITTLE ROADSTER FOR THE CÔTE D'AZUR
- PRATICAL, ROBUST, MANAGEABLE AND EASY TO DRIVE
- ONLY ONE OWNER FROM 1962 TO 2012
- PRESERVED, RE-SPRAYED, ORIGINAL INTERIORS
- KNOWN AND DOCUMENTED HISTORY

50

RENAULT FLORIDE S, 1962

TELAIO NR. / VIN. #0086251

STIMA / ESTIMATE € 30.000 - 34.000



Le si incontravano negli Anni '60, lungo le corniche della Costa Azzurra, eleganti, facili, metà veicoli di servizio, metà veicoli di piacere. Basata sulla meccanica della Dauphine, la Floride può vantare una carrozzeria di disegno italiano tratto da una proposta stilistica di Virgil Exner per Ghia, poi affinata da Pietro Frua. Presentata al Salone di Parigi del 1958 viene venduta anche in USA con il nome Caravelle, presentata dall'icona francese Brigitte Bardot. Un esemplare fu donato a Grace Kelly e ha fatto parte della collezione del Principe Ranieri di Monaco per molti anni. Fu realizzata in coupé 2 posti, cabriolet 2 posti e poi successivamente cabriolet 2+2 anche con hardtop. L'esemplare offerto in vendita, una S, è stato consegnato al suo primo proprietario di Sondrio, con cui è rimasto per i successivi 40 anni. Nel 2012 passò al secondo proprietario, una carrozzeria di Omegna e, nel 2016 al terzo ed attuale. Conservata in molte componenti, una velatura di vernice nella giusta tonalità, ed interni originali.

Practical but also fun, you would come across these easy and elegant cars in the 1960s, on the cliff roads of the French Riviera. Based on the mechanics of the Dauphine, the Floride has an Italian-designed body that was inspired by a stylistic proposal by Virgil Exner for Ghia, subsequently refined by Pietro Frua. Following its unveiling at the 1958 Paris Motor Show, it was marketed in the USA, where it was called Caravelle and promoted by iconic French actress Brigitte Bardot. Grace Kelly was given one, and it was part of the Prince Ranieri's collection in Monaco for many years. It was produced in several versions: a two-seater coupé, a two-seater convertible, and subsequently a 2+2 convertible, also in a version with a hardtop. The car being offered for sale, an S, was delivered new to its first owner in Sondrio, with whom it remained for the next 40 years. In 2012, it was sold to a coachbuilder from Omegna, and in 2016 to its third and current owner. Many components are preserved, and the car has received a light re-spray in the correct color. The interiors are original.



51

- PERFETTO ESEMPIO DI ROADSTER ALL'INGLESE
- VETTURA SIMBOLO DELLA DOLCE VITA DI FELLINI
- VERSIONE A, CON MOTORE DA 100 CV
- POTENZIALITÀ SPORTIVA, PERFETTA PER LA REGOLARITÀ
- UN SOLO PROPRIETARIO NEGLI ULTIMI 13 ANNI

- PERFECT EXAMPLE OF A BRITISH-STYLE ROADSTER
- A SYMBOL OF FELLINI'S "DOLCE VITA"
- "A" VERSION WITH 100 HP ENGINE
- SPORTING POTENTIAL, PERFECT FOR REGULARITY EVENTS
- A SINGLE OWNER FOR THE PAST 13 YEARS

51

TRIUMPH TR3A "WIDE MOUTH", 1959

TELAIO NR. / VIN. #TS61463L

STIMA / ESTIMATE € 32.000 - 36.000



È la più "roadster" delle piccole spider inglesi proprio per le sue portiere scavate, la mancanza di vetri laterali e la capote con telaio di sostegno non fissato alla carrozzeria. È essenziale, "British" nell'esprimere l'atteggiamento della toy-car usata senza capote anche sotto la pioggerellina della campagna. Viene prodotta dal 1953 al 1962 inizialmente con motore di 2 litri da 95 CV. Dopo il 1957 il pannello frontale viene modificato e la presa d'aria diventa più grande, cromata e prende la definizione di TR3A ed il soprannome "bocca larga". Oltre l'80% dei 58.236 esemplari di TR3A venne esportata negli USA e ha guida a sinistra. L'esemplare in asta può contare su un motore da 100 CV e i freni a disco anteriori, l'ideale per mettere le ruote in pista o tra i pressostati. Vettura icona del suo tempo, la ritroviamo anche sul grande schermo nella Dolce Vita con Mastroianni e la Ekberg. La vettura proposta, in bello stato di conservazione e completa del kit invernale, ha avuto un solo proprietario negli ultimi 13 anni ed è pronta per essere guidata sulle stradine più spettacolari.

This model can be considered the most roadster-like of all the small British spiders on account of its shaped doors and lack of side windows, and its hood whose support frame is not fixed to the bodywork. It is essential and very "British", in the sense of being a fun car that is meant to be used without a hood even on a drizzly day in the country. It was produced from 1953 to 1962, initially with a two-liter, 95 HP engine. After 1957, the front panel was modified and a larger, chrome grille was introduced. In this configuration, it was called the TR3A and nicknamed "widemouth". Over 80% of the 58,236 TR3As produced were exported to the USA and have left-hand drive. The one being auctioned has a 100 HP engine and front disc brakes, ideal for taking on a racetrack or for doing regularity trials. An iconic car of its time, it also appeared on the big screen in La Dolce Vita starring Marcello Mastroianni and Anita Ekberg. The vehicle being offered, in a beautiful state of conservation and complete with its winter kit, has had only one owner in the last 13 years and is ready to be driven on the most spectacular roads.



52

- › VETTURA SIMBOLO DEGLI ANNI '60
- › COMBINAZIONE UNICA DI STILE E PRESTAZIONI
- › MOTORE ORIGINALE NUMERO 127.981-10014258
- › RESTAURO RECENTE, BEN ESEGUITO

- › *ICONIC 1960s CAR*
- › *UNIQUE COMBINATION OF STYLE AND PERFORMANCE*
- › *ORIGINAL ENGINE, NUMBER 127.981-10014258*
- › *RECENT RESTORATION, WELL EXECUTED*

MERCEDES-BENZ 230 SL "PAGODA", 1967

TELAIO NR. / VIN. #11304210014270

STIMA / ESTIMATE € 75.000 - 85.000



Quando, nel Giugno del 1963, Mercedes-Benz mette in vendita la sua nuova spider, formalmente Serie W113 SL, se la ritrova subito "battezzata" Pagoda, un soprannome che si sposa benissimo con la forma del tetto della macchina quando è montato l'hard-top. Il papà di questa linea è Paul Bracq, in forza al centro stile della Mercedes, autore di alcune tra le vetture più belle mai prodotte a Stoccarda. Il motore è un sei cilindri in linea, 2,3 litri, che si evolverà nel corso degli anni, diventando prima di 2,5 e poi di 2,8 litri. La versione 2.3, la prima commercializzata, è tra le più difficili da trovare, soprattutto se si vuole il motore originale. La vettura proposta, una 230 SL del 1967, nasce per il mercato tedesco ma è dagli Stati Uniti che, nel 2010 arriva in Italia. Poco si sa della sua storia iniziale. Nel 2013 è restaurata, con un lavoro di buon livello, che ha mantenuto il colore bianco originale e gli interni in MB-Tex di colore nero. E' venduta accompagnata dal suo hard-top.

In June 1963, Mercedes-Benz launched its new spider, officially known as Series W113 SL. However, the car was quickly dubbed the Pagoda, on account of its shape when wearing its hard-top. The "father" of this line was Paul Bracq, who worked at the Mercedes design center and was the "artist" behind some of the most beautiful cars ever to come out of Stuttgart. The Pagoda had a six-cylinder in-line 2.3-liter engine, which evolved over the years to become first a 2.5- and then a 2.8-liter unit. The 2.3 engine, the first version marketed, is among the hardest to find, especially if you want an original one. This particular car is a 1967 230 SL, built for the German market. Having said that, this one came to Italy, in 2010, from the USA. Little is known of its early history. In 2013 it underwent a high-level restoration, during which its original color scheme (white over black MB-Tex interiors) was retained. It will be sold together with its hard-top.



53

➤ ESPRESSIONE FINALE DELLA 356

➤ 4 FRENI A DISCO

➤ TUTTI I NUMERI CORRISPONDENTI. MOTORE 616/15-710115

➤ RESTAURO TOTALE EFFETTUATO DA EVER GREEN DI LODI

➤ 300 CHILOMETRI PERCORSI DAL RESTAURO

➤ *FINAL EVOLUTION OF THE 356*

➤ *4 DISC BRAKES*

➤ *ALL MATCHING NUMBERS. ENGINE NUMBER 616/15-710115*

➤ *COMPLETE RESTORATION BY EVER GREEN OF LODI*

➤ *300 KM COVERED SINCE THE RESTORATION*

PORSCHE 356 C KARMANN COUPÉ, 1963

TELAIO NR. / VIN. #215169

STIMA / ESTIMATE € 90.000 - 110.000



Quando, nel 1963, la Porsche presenta la 911 con il suo motore a sei cilindri, il cambio a cinque marce e l'impianto elettrico a 12 Volt, vi è ancora una larga fetta della clientela che dimostra di continuare a preferire la 356. Consapevole di questo, Porsche apporta una serie di aggiornamenti al proprio glorioso cavallo di battaglia, tra cui, il più importante è l'adozione dei freni a disco sulle quattro ruote. Oltre a questo, vi sono anche tutta una serie di piccoli accorgimenti volti a migliorare l'ergonomia dei comandi ed il confort di marcia. Esteticamente si distingue per i nuovi copri ruota 'piatti'. La vettura offerta in asta, un esemplare costruito nel 1963 e targato per la prima volta negli USA nel 1964, è arrivato in Italia nel 2015 ed è stato completamente restaurato, tra il 2016 ed il 2017, dallo specialista Porsche 356 Ever Green di Lodi. La vettura, dal 2017 con l'attuale proprietaria, matching number, ha mantenuto la combinazione cromatica originale di Grigio Delfino su interni in similpelle verde.

In 1963, when Porsche unveiled the 911 with its six-cylinder engine, five-speed gearbox and 12-volt electrics, it found that a large section of its clientele clearly continued to prefer the 356. In view of this, the company made a series of changes in order to update its glorious pièce de résistance, the most important of which was the introduction of disc brakes on all four wheels. In addition to this, numerous small changes were aimed at improving the ergonomics of the controls and the comfort of the driving experience. Externally, the car featured new flat wheel covers. The 356 offered for sale, built in 1963 and first registered in the USA in 1964, came to Italy in 2015, where it was completely restored, between 2016 and 2017, by Porsche 356 specialists Ever Green of Lodi. It is a matching numbers car that has been with its present owner since 2017. It still has its original color scheme of Dolphin Gray over green faux leather interior.



› MITICO DISEGNO DI GIORGETTO GIUGIARO PER CARROZZERIA BERTONE

› UNA DELLE VETTURE PIÙ RAPPRESENTATIVE DEGLI ANNI '70

› VELOCE, BELLA DA GUARDARE E GUIDARE, AFFIDABILE E DI FACILE GESTIONE

› VERSIONE 1750 VELOCE, LA PIÙ RICERCATA. CONSERVATA

› UNICO PROPRIETARIO FINO AL MARZO 2018, MOTORE ORIGINALE, LIBRETTI E TARGA NERA

› *LEGENDARY GIORGETTO GIUGIARO DESIGN FOR CARROZZERIA BERTONE*

› *ONE OF THE MOST REPRESENTATIVE VEHICLES OF THE '70S*

› *FAST, LOVELY TO LOOK AND DRIVE, RELIABLE AND EASY TO HANDLE*

› *THE MOST COVETED FAST 1750 VERSION. PRESERVED*

› *SINGLE OWNER UP TO MARCH 2018, ORIGINAL ENGINE, BOOKS AND BLACK PLATES*

ALFA ROMEO 1750 GT VELOCE, 1970

TELAIO NR. / VIN. #AR375484

STIMA / ESTIMATE € 35.000 - 45.000



Tra le tante incarnazioni del progetto '105' dell'Alfa Romeo, la GTV con motore da quasi 1.800 cc è unanimemente considerata una delle più riuscite e desiderabili: avvertibilmente più potente delle precedenti 1600 e stilisticamente più 'pulita' della successiva 2000, rappresenta il compendio ottimale delle qualità di questa piccola "GT" del Portello.

Son questi i motivi che la vedono sempre più ambita sul mercato, la più preziosa tra tutte le vetture della stessa serie. Prodotta in due serie successive, questa appartiene alla seconda serie cosiddetta 'pedaliera alta' a causa della modifica che ha visto invertire l'incernieratura dei pedali di freno e frizione. Insieme a questa modifica, la seconda serie presenta sedili più confortevoli, fari allo iodio e doppio circuito frenante. L'esemplare offerto in asta è rimasto nella stessa proprietà da nuovo fino al marzo del 2018. Completamente conservato, con solo una velatura di vernice all'esterno, tagliandato da poco, circa 141.000 chilometri percorsi. Motore originale, AR*00548*95510. Difficile chiedere di più.

Of the many incarnations of Alfa Romeo's "105" project, the GTV, driven by an almost 1.800 cc engine, is unanimously considered one of the most successful and desirable: perceptibly more powerful than the previous 1600 cc version and stylistically "cleaner" than the subsequent 2000 cc model, it may be considered the optimal compendium of the qualities of this little "GT" from Portello.

*All this explains why this most prized of all the GTs is increasingly sought after on the market. Produced in two successive series, this car belongs to the second "high pedal" series, so called because the hinging of the brake and clutch pedals was reversed. In addition to this modification, the second series was given more comfortable seats, iodine headlamps and a dual braking circuit. The car being offered for sale stayed with its first owner from new until March 2018. Completely preserved, it just received a light paint respray. It was recently serviced and has covered a total of 141,000 km. Original engine AR*00548*95510. You couldn't really ask for more.*



55

- › UNA DELLE ARTEFICI DEL RILANCIO BMW NEGLI ANNI '70
- › DIVERTENTE DA GUIDARE, AFFIDABILE
- › DISEGNATA DA MICHELOTTI
- › TETTO APRIBILE IN 4 DIFFERENTI POSIZIONI
- › INTERNI ORIGINALI, TARGA NERA, RIVERNICIATA NELLA TINTA CORRETTA

- › INSTRUMENTAL IN THE REVIVAL OF BMW IN THE 1970S
- › FUN TO DRIVE, RELIABLE
- › DESIGNED BY MICHELOTTI
- › FOUR DIFFERENT OPEN ROOF OPTIONS
- › ORIGINAL INTERIORS, BLACK PLATES, RE-SPRAYED IN THE CORRECT COLOR

55

BMW 2002 CABRIOLET, 1973

TELAIO NR. / VIN. # **2795753**

STIMA / ESTIMATE € **35.000 - 50.000**



La serie "02" è una pietra miliare nella storia della Casa di Monaco dal momento che, grazie a quest'auto, iniziò il rilancio della BMW. Disegnata da Michelotti, è stata prodotta con diverse varianti di carrozzeria tra cui Cabrio e Targa, entrambe costruite dalla carrozzeria Baur. La versione aperta nasce nel 1967 come cabriolet pura. Nel 1968 BMW trasforma la Cabriolet in una Targa dotata di montanti rigidi e roll bar centrale con tettuccio rigido asportabile davanti e capote in tela in coda. È una delle poche auto a quattro posti configurabili in quattro diverse modalità: chiusa, tutta aperta oppure aperta solo davanti o solo dietro. Se il primo modello fu proposto nel 90% dei casi con motore 1600, le Targa furono prodotte solo con il 2 litri. La produzione si protrae fino al 1974 passando per un importante restyling nel 1973. La vettura offerta in asta, Targa 2 litri del 1973, ha avuto tre proprietari da nuova, sempre italiani, ha gli interni conservati ed ha da poco ricevuto una velatura nella tinta originale.

The "02" series is a milestone in the history of BMW, as it marked the start of the Munich-based manufacturer's revival. Designed by Michelotti, it was produced with different body variants, including the Cabriolet and Targa, both built by Baur. The open version entered the scene in 1967 as a pure cabriolet. In 1968 BMW transformed the Cabriolet into a Targa equipped with rigid window frames and a central roll bar with a removable hard top at the front and a rear canvas fold-down top. It is one of the few four-seaters that can be configured in four different ways: with the top closed, fully open, or open only at the front or rear. Whereas the first model was offered, in 90% of cases, with a 1600 engine, all the Targas had a two-liter engine. They remained in production until 1974, and underwent a major restyling in 1973. The car now offered for sale, a 1973 two-liter BMW Targa, has had three owners in its lifetime, all Italian. Its interiors are preserved and it was recently given a light re-spray in its original color.



56

- › UNO DEI MODELLI SIMBOLO DEGLI ANNI '60-'70
- › UNO DEI DISEGNI PIÙ IMPORTANTI DELLA CARROZZERIA BERTONE
- › VERSIONE FINALE UNIFICATA
- › LA VERSIONE PIÙ RICERCATA, 2000 VELOCE
- › INTERNI ORIGINALI BEN CONSERVATI, TRE SOLI PROPRIETARI DA NUOVA

- › A SYMBOLIC MODEL OF THE 1960s AND 1970s
- › ONE OF THE MOST IMPORTANT BERTONE DESIGNS
- › UNIFIED FINAL VERSION
- › THE MOST COVETED MODEL, 2000 VELOCE
- › WELL-PRESERVED ORIGINAL INTERIORS, ONLY THREE OWNERS FROM NEW

ALFA ROMEO GT VELOCE 2000, 1974

TELAIO NR. / VIN. #AR2444283

STIMA / ESTIMATE € 35.000 - 45.000



In principio era la Giulia, una berlina sportiva capace di correre. Poi nasce la Coupé, con un curioso scalino sul musetto. L'apice nel 1971, quando arriva l'ennesima evoluzione, denominata 2000 Gran Turismo Veloce. Le modifiche estetiche sono ridotte, ciononostante consentono di distinguere immediatamente la GTV 2000 dalle sorelle minori: in particolare la nuova mascherina totalmente cromata e le luci posteriori maggiorate fuggano ogni dubbio. Già la linea ha un effetto calamita ma un'Alfa la si ama soprattutto per la meccanica: basta girare la chiavetta e ascoltare al minimo il rombo del bialbero per esaltarsi. Accelerando, si gode il gorgoglio dei due carburatori doppio corpo e si fa onore al nome Veloce. La 2000 ha un'accelerazione notevole e in un attimo si arriva a 195 km/h. Questa versione, prodotta fino al 1976, è una delle Alfa più apprezzate del periodo; prodotta in soli 38.000 esemplari, è abbastanza rara e se ne trovano poche sul mercato, ancor meno in condizioni di originalità e di conservazione come quella offerta con numero di motore AR*005123*9441. Un solo proprietario fino al 1999, l'ultimo dal 2006.

*This series started life as Giulia, the fast and sporty sedan, and then it developed into the Coupé, which had an unusual "scalino" (step) on its nose. The pinnacle was reached in 1971, which brought a further evolution, the 2000 Gran Turismo Veloce. The aesthetic changes were minimal, but sufficient to allow the GTV 2000 to be immediately distinguished from its "older sisters": in particular, the new all-chrome grille and larger tail lights would leave you in no doubt at all. The car had powerfully attractive lines, but an Alfa is adored mainly for its engineering: indeed, it was a thrill just to turn the ignition key and listen to the subdued rumble of the engine turning over. Accelerating, you could delight in the gurgle of the dual draft carburetors, and really appreciate why this model deserved to be called Veloce (fast). The 2000 accelerated beautifully and would take you to a speed of 195 km/h in no time. This version, which remained in production until 1976, is one of the best loved Alfas of the period. Produced in a total of just 38,000 units, it is now quite rare. Indeed few are to be found on the market, and even fewer with the level of originality and preservation of this one with engine number AR*005123*9441. A single owner until 1999, the last one since 2006.*



57

➤ UNA DELLE PIÙ BELLE SPIDER MAI PRODOTTE

➤ ESEMPLARE UNICO CON INTERNI PERSONALIZZATI DA GARAGE ITALIA DI LAPO ELKANN

➤ MECCANICA REVISIONATA DA ALFA GARAGE DI LEGNANO

➤ CARROZZERIA CONSERVATA

➤ INTERESSANTE OGGETTO DA COLLEZIONE

➤ *ONE OF THE MOST GORGEOUS SPIDERS EVER BUILT*

➤ *ONE OF A KIND, WITH INTERIORS CUSTOMISED BY LAPO ELKANN'S GARAGE ITALIA*

➤ *MECHANICAL PARTS OVERHAULED BY THE ALFA GARAGE IN LEGNANO*

➤ *PRESERVED BODY*

➤ *INTERESTING COLLECTOR CAR*

ALFA ROMEO 1.3 SPIDER BY "GARAGE ITALIA", 1975

TELAIO NR. / VIN. #AR*10591*0001492

STIMA / ESTIMATE € 26.000 - 30.000



Nell'Italia del boom economico, le auto sono uno dei simboli del benessere raggiunto. Il successo è delle vetture aperte e pochi riescono a fare meglio di Alfa Romeo, che abbina al suo bialbero una carrozzeria aperta, disegnata da Pininfarina, capace di fare sognare. La base meccanica è quella della Serie 105 e, dopo l'"osso di seppia" arrivato nel 1966, è il turno della "coda tronca", realizzata per andare più veloce, come suggerito dalle ricerche aerodinamiche del professor Wunibald Kamm.

Motori di cilindrata diversa trovano spazio sotto il cofano: il 1300 è uno dei più apprezzati, perché è affidabile, potente (90 CV per 170 chilometri/ora) e consuma poco. La vettura offerta è una 1300 immatricolata a Milano il 6 Maggio del 1975, venduta al secondo proprietario di Bergamo nel 1986 (che poi trasferirà la residenza a Milano nel 1989) e, recentemente entrata nella collezione dell'attuale proprietario. È lui che, nel 2017, commissiona all'Alfa Garage di Legnano (aperta da poco ma marchio della Fratelli Cozzi che, dal 1955 al 2016 è stata Concessionaria Alfa Romeo) un restauro della parte meccanica ed al Garage Italia di Lapo Elkann un rifacimento esclusivo degli interni.

Cars were a real symbol of the wellbeing brought by the post-war economic boom years in Italy, and open models were particularly popular. Few manufacturers made these better than Alfa Romeo, whose Spider combined a twin-cam engine with a gorgeous open body, designed by Pininfarina. Based on the mechanics of the 105 series and, following on from the "boat-tail" Spider unveiled in 1966, it features a "truncated rear" that, inspired by the research of aerodynamicist Wunibald Kamm, was designed for greater speed.

Different size engines were installed in this model: the 1300 cc is one of the best loved, being reliable, powerful (90 HP, allowing it to reach 170 kilometers/hour) and easy on gas. The car being offered for sale is a 1300 that was registered in Milan on May 6th, 1975. In 1986 it was sold to its second owner, who lived in Bergamo, but moved to Milan in 1989. The car entered the ownership of its current owner only recently. It was he who, in 2017, commissioned the Alfa Garage (recently opened but part of Fratelli Cozzi, which was an Alfa Romeo dealership from 1955 to 2016) to overhaul the mechanical parts and Lapo Elkann's Garage Italia to give the interiors an exclusive makeover.



58

- **PROBABILMENTE LA PRIMA ZAGATO REALIZZATA DA ANDREA ZAGATO**
- **MECCANICA ROBUSTA ED AFFIDABILE, SU UN MODELLO ENTRATO NELLA STORIA SPORTIVA**
- **ESEMPLARE UNICO. COMPLETO DEI LIBRETTI ORIGINALI**
- **SOLO 3 PROPRIETARI DA NUOVA. STORIA LIMPIDISSIMA**
- **ANCORA CON TUTTE LE MODIFICHE APPORTATE ALL'EPOCA**

- ***PROBABLY THE FIRST ZAGATO BUILT BY ANDREA ZAGATO***
- ***ROBUST AND RELIABLE MECHANICS ON A MODEL THAT HAS BECOME PART OF SPORTING HISTORY***
- ***UNIQUE MODEL. COMPLETE WITH ORIGINAL BOOKS***
- ***ONLY THREE OWNERS FROM NEW. HIGHLY TRANSPARENT HISTORY***
- ***STILL WITH ALL THE MODIFICATIONS MADE IN THE PERIOD***

LANCIA DELTA HF TURBO ZAGATO, 1985

TELAIO NR. / VIN. #ZLA831AB000310132

STIMA / ESTIMATE € 30.000 - 45.000



La Lancia Delta, presentata nel 1978, è considerata una delle più interessanti youngtimer da collezionare. La vettura offerta, una HF Turbo immatricolata il 17/10/1985 con targa MI 00000Z ha una storia importante: venne donata dalla famiglia Zagato al figlio Andrea, allora studente universitario ed oggi attivissimo presidente dell'azienda di famiglia. Appena ricevuta la vettura nuova, Andrea l'ha modificata esteticamente, seguendo la tradizione Zagato ed il suo gusto personale. L'elenco completo e dettagliato delle modifiche apportate, tutte ancora presenti sulla vettura, è disponibile su una lettera, firmata dallo stesso Andrea Zagato, inviata nel 2012 al precedente proprietario. La macchina, venduta al secondo intestatario nel 1996, nel 2013 viene acquistata dall'attuale e, fino ad oggi, ultimo proprietario. La Delta HF Turbo che fu di Andrea Zagato è ancora in ottime condizioni, con il solo cruscotto a mostrare i primi segni del tempo ed è un perfetto ed importante esempio di personalizzazione dall'alto interesse storico.

The Lancia Delta, unveiled in 1978, is considered one of the most interesting youngtimers to collect. The car offered for sale, an HF Turbo licensed on October 17th 1985 with registration number MI 00000Z, has an important history: it was given to Andrea Zagato (then a student, and today the highly active president of the family company) by his parents. On receiving his new car, Andrea modified it aesthetically, in accordance with the Zagato tradition and his own personal tastes. A full and detailed list of the changes made, all of which have been retained, can be found in a letter, signed by Andrea Zagato himself, that was sent in 2012 to its second owner who had purchased it in 1996. It was bought by its current owner in 2013. Andrea Zagato's "old" Delta HF Turbo is still in excellent condition; only the dashboard is starting to show the first signs of age. It is a wonderful and important example of auto customization, as well as an object of considerable historical value.



59

- BMW M3 E30 EVO 2, UN'ICONA YOUNGTIMER
- UNO DEI MODELLI PIÙ RICERCATI TRA I GIOVANI COLLEZIONISTI
- MOTORE ORIGINALE NUMERO 60654848
- LIBRETTO TAGLIANDI CON RELATIVE FATTURE DI ACCOMPAGNAMENTO
- 3 SOLI PROPRIETARI DA NUOVA

- *BMW M3 E30 EVO 2, AN ICONIC YOUNGTIMER*
- *ONE OF THE MODELS MOST COVETED BY YOUNG COLLECTORS*
- *ORIGINAL ENGINE NUMEBR 60654848*
- *VEHICLE SERVICE BOOK WITH RELATIVE INVOICES*
- *ONLY THREE OWNERS FROM NEW*

BMW M3 E30 EVOLUTION CAT, 1990

TELAIO NR. / VIN. #G339TTV

STIMA / ESTIMATE € 55.000 - 65.000



La M3 nasce per correre nel neonato Campionato Mondiale per vetture Turismo, il cui regolamento prevedeva la costruzione di almeno cinquemila esemplari in dodici mesi del modello destinato a prendervi parte. Siamo nel 1987 e BMW, in quel momento, ha in gamma la Serie 3 codice E30, su cui decide di montare il motore a quattro cilindri di 2,3 litri di cilindrata, con il monoblocco strettamente derivato da quello montato sulla Brabham di Nelson Piquet, Campione del Mondo di F1 nel 1983. Meccanicamente è uno spettacolo: doppio albero a camme, quattro valvole per cilindro, impianto di alimentazione ed iniezione integrati Bosch Motronic, per una potenza specifica da record di quasi 87 CV/litro per un totale di 200 disponibili, che diventeranno 215 sulla ancor più rara Evo 2 con catalizzatore. La vettura offerta, ancora con il suo motore, ha avuto tre proprietari da nuova, ognuno per circa 10 anni, ed ha i tagliandi effettuati presso officine autorizzate, comprovati da fatture. Documenti inglesi, da immatricolare con documento d'acquisto.

The M3 was designed specifically to compete in the newly created World Touring Car Championship, which was first held in 1987. The regulations of this competition stipulated that any model entered had to have been produced in at least five thousand units over a period of twelve months. To develop a suitable car, BMW decided to equip its existing Series 3 E30 with a 2.3-liter, four-cylinder, engine with a block very similar to the one mounted on the Brabham driven by Nelson Piquet, F1 World Champion in 1983. The result was a spectacular piece of engineering: double camshaft, four valves per cylinder, Bosch Motronic ECU, all resulting in a record-breaking specific power of almost 87 HP/liter and a maximum available horsepower of 200, which rose to 215 on the even rarer Evo 2 with catalytic converter. The car offered for sale, which still has its engine, has had three owners over its lifetime, remaining for around a decade with each of them. All its scheduled services have been carried out at authorized workshops, as demonstrated by the accompanying invoices. UK documents, vehicle to be registered with the purchase document.



60

- 911/930 UNA TRA LE SIGLE PIÙ MAGICHE DI PORSCHE
- SOPRANNOMINATA LA SELVAGGIA. UNA VETTURA DA RISPETTARE
- 61.000 MIGLIA, 4 MARCE
- VERSIONE DA 300 CAVALLI. MOTORE 930/60-6700094
- RESTAURATA, INTERNI RIFATTI DA MEDICI

- 911/930 LEGENDARY PORSCHE SERIAL NUMBER
- NICKNAMED "THE BEAST". A VEHICLE TO BE TREATED WITH RESPECT
- 61,000 MILES, 4 GEARS
- 300 HP VERSION. ENGINE 930/60-6700094
- RESTORED, INTERIORS REFURBISHED BY MEDICI

60

PORSCHE 911/930 3.3 TURBO, 1982

TELAIO NR. / VIN. #WPOZZZ93ZCS000095

STIMA / ESTIMATE € 50.000 - 60.000 ◆



La 911, si sa, catalizza l'attenzione da sempre; la Turbo ancor di più! E pensare che c'è stato un momento in cui fu la stessa Porsche a nutrire poca fiducia in questo modello, considerandolo superato e pronto al pensionamento e ritenendo che la nuova 928, nel giro di breve tempo, l'avrebbe rimpiazzata. Invece la 911, sebbene modificata, è tuttora in listino ed incarna la storia del marchio. La Turbo nasce nel 1975 con un 3 litri da 260 CV a iniezione meccanica; esternamente si differenziava per la carrozzeria allargata e per l'ampio spoiler posteriore. A partire dal 1978 ha ricevuto in dote un performantissimo 3300 a iniezione elettronica da 300 CV e che consente di sfiorare i 260 km/h. L'esemplare offerto è una versione USA consegnata in Europa, perché il primo proprietario, americano, voleva avere la versione da 300 CV. Importata nel 2016, era targata nello Utah, è stata restaurata in Italia. Ha cerchi e doppio scarico non originali e strumentazione in miglia. Una "bestia selvaggia" da maneggiare con cautela... soprattutto se piove.

Everyone knows that the Porsche 911 has always been an eye catcher, but the Turbo is even more striking! And yet, remarkably, at one time Porsche itself seemed to lack confidence in this model, believing that it was outdated and ready for retirement, and that the new 928 would soon take its place. Instead, the 911, albeit modified, is still part of the company's range, embodying the brand's history. The first Turbo, unveiled in 1975, had a 3-liter, mechanical injection engine producing 260 HP; externally, it stood out for its enlarged body work and wide rear spoiler. From 1978, it was updated with a high performance 3300 electronic injection engine delivering 300 HP, which allowed it to touch speeds of around 260 km/h. The one offered for sale is a USA spec car delivered in Europe, because its first owner, an American, wanted the 300 HP version. It was imported into the USA in 2016, and registered in Utah, after being restored in Italy. Its wheels and double exhaust are not original and the instrument cluster is in miles. A suggestion: handle with care, and if it's raining, best leave it at home!



61

➤ L'ULTIMA 911 CLASSICA

➤ 231 CV PER 1200 CHILI

➤ VERSIONE TARGA, PARTE DELLA LEGGENDA PORSCHE

➤ MOTORE ORIGINALE NUMERO 930/20-63F02882 E CAMBIO
915/73-73F03133

➤ VETTURA CONSERVATA. COMBINAZIONE COLORI ORIGINALE.
TANTI TAGLIANDI IN PORSCHE

➤ *THE LAST CLASSIC 911*

➤ *DEVELOPS 231 HP FOR ITS WEIGHT OF 1200 KG*

➤ *TARGA VERSION, PART OF THE PORSCHE LEGEND*

➤ *ORIGINAL ENGINE NUMBER 930/20-63F02882 AND GEARBOX
NUMBER 915/73-73F03133*

➤ *PRESERVED. ORIGINAL COLOR SCHEME. FREQUENTLY
SERVICED BY PORSCHE*

PORSCHE 911 3.2 CARRERA TARGA, 1989

TELAIO NR. / VIN. #WPOZZZ91ZFS140710

STIMA / ESTIMATE € 45.000 - 55.000



Quando un modello di automobile resta in produzione per decenni, come è il caso della Porsche 911, è inevitabile che in anni versioni più o meno riuscite. La Carrera 3.2 appartiene senz'altro alle prime, anzi, si può dire rappresenti una vera e propria punta di diamante per l'intera famiglia. Questo, essenzialmente, per due ragioni: la prima è di carattere tecnico poiché il suo motore aveva raggiunto un grado di efficienza elevatissimo e di affidabilità totale con prestazioni di alto livello e senza tutta quella serie di complicazioni costruttive che caratterizzeranno le versioni successive. La seconda è di carattere estetico: dopo una iniziale perplessità dovuta ai 'paraurtoni' tipo USA, la serie 'G' della 911 divenne un esempio di eleganza che venne rimpiainto a lungo una volta che la 964, con i suoi scudi deformabili ne prese il posto. Il tettuccio amovibile delle Targa è poi un indubbio valore aggiunto. La 911 Targa offerta, vettura conservata, è arrivata in Italia, dalla Germania, nel 1988, ed ha avuto, da allora, cinque proprietari, l'ultimo dal 2005.

In the case of car models, like the Porsche 911, which are produced over a period of decades, it is inevitable that some of the versions will be more successful than others. The Carrera 3.2 undoubtedly belongs to the first category; in fact, it can be said to represent a true jewel in the whole family crown. There are essentially two reasons for this. First, from a technical point of view, its engine had reached a high level of efficiency and was totally reliable, allowing it to turn in impressive performances, yet it had none of the construction-related complications that were to dog the later versions. The second reason is esthetic: after some initial perplexity over its large US-style bumpers, the 'G' series of the 911 became regarded as an example of elegance, and it was much missed once the 964, with its deformable shields, took its place. There can be no doubt that the removable roof on the Targa versions also offered added value. The 911 Targa offered for sale, a preserved car, came to Italy, from Germany, in 1988. Since then, it has had five owners, the present one since 2005.



62

➤ SOLO 8.012 ESEMPLARI PRODOTTI

➤ LA PRIMA SPIDER BMW DOPO LA 507 DEGLI ANNI '50. INNOVATIVA E RIVOLUZIONARIA

➤ DERIVATA DALLA SHOW CAR TECNOLOGICA BMW DEL SALONE DI FRANCOFORTE DEL 1987

➤ STORIA COMPLETA E PULITISSIMA. SOLO 3 PROPRIETARI

➤ TENUTA MANIACALMENTE

➤ ONLY 8.012 PRODUCED

➤ THE FIRST BMW SPIDER AFTER THE 507 OF THE 1950s. INNOVATIVE AND REVOLUTIONARY

➤ DERIVED FROM THE BMW SHOW CAR EXHIBITED AT THE 1987 FRANKFURT MOTOR SHOW

➤ COMPLETE AND VERY CLEAN HISTORY. JUST 3 OWNERS

➤ OBSESSIVELY WELL CARED FOR

62

BMW Z1, 1990

TELAIO NR. / VIN. #WBABA91090AL02239

STIMA / ESTIMATE € 40.000 - 50.000



Dopo la mitica 507 del 1959, la Z1 è la prima vettura aperta di BMW e l'antesignana della gamma Z che culmina con la Z8 del 2000. A Francoforte 1987 BMW intendeva solo esibire le sue capacità tecnologiche: telaio a traliccio zincato, struttura in materiali plastici, pavimento piatto con estrattore aria sopra al paraurti al posto dell'alettone e mille altre primizie. I concessionari BMW ed i clienti l'hanno però richiesta a gran voce e la Casa li ha soddisfatti, costruendone pochi esemplari a un prezzo all'epoca esorbitante. Piacevole da guidare, ha la ripartizione dei pesi 50-50%, è affidabile, divertente e speciale grazie alle porte discendenti. Spesso considerata come la youngtimer con il potenziale di crescita maggiore, è molto ricercata, anche in America dove all'epoca non venne importata. L'esemplare proposto, con poco più di 60.000 km, di colore rosso con il raro rivestimento interno in pelle Camouflage, da sempre italiano, con soli 3 proprietari, di cui l'attuale dal 2012, è stato tenuto in modo perfetto dopo un restauro completo. Una vera azione "Blue Chip".

The Z1 is the first open car produced by BMW following the legendary 507 launched in 1959. It is the first model in the Z series that culminated with the Z8 unveiled in 2000. BMW initially saw the 1987 Frankfurt Motor Show as an opportunity to showcase its technological capabilities, which it did by presenting a show car featuring a galvanized steel chassis, plastic body panels and a flat floor. The car also had the air extractor positioned above the bumper instead of the rear wing, as well as countless other new features. BMW dealers and customers clamored for it to go into production and the company bowed to their pressure, going on to build just a small number of this model which were offered at an exorbitant price. Lovely to drive, as the weight is distributed 50:50, this car is reliable, fun and truly special, thanks to its descending doors. Often considered the youngtimer with the greatest potential for growth, it is highly sought after, even in America where it was not imported at the time. The Z1 now up for sale has a clock reading of just over 60,000 km. It is red with the rare Camouflage leather interior lining. It has had just three owners, all Italian, and has been in possession of the most recent one since 2012. Perfectly kept after being completely restored. A true "Blue Chip" stock.



63

- LA PRIMA SPIDER BMW AD ALTE PRESTAZIONI DAI TEMPI DELLA 507
- VERSIONE SPORTIVA DI UNA DELLE PIÙ BELLE VETTURE DI MONACO
- DONATA ALLA CARROZZERIA BERTONE DALLA BMW PER REALIZZARE UN PROTOTIPO
- TOTALMENTE ORIGINALE
- 28.826 CHILOMETRI DA NUOVA

- *THE FIRST HIGH-PERFORMANCE BMW SPIDER SINCE THE TIMES OF THE 507*
- *SPORTS VERSION OF ONE OF THE MOST BEAUTIFUL VEHICLES TO COME OUT OF MUNICH*
- *GIVEN TO CARROZZERIA BERTONE BY BMW TO MAKE A PROTOTYPE*
- *COMPLETELY ORIGINAL*
- *28,826 KM FROM NEW*

63

BMW Z3 M ROADSTER, 1996

TELAIO NR. / VIN. #WBSCK91060LD20055

STIMA / ESTIMATE € 12.000 - 14.000 ♦



Nel 1996 BMW ritorna sul mercato delle sportive aperte con la Z3 M, la versione pepata della sua spider Z3 che era nata un anno prima. La Z3 M è una vera belva, equipaggiata con il 6 cilindri 3.2 litri da 236 CV preso direttamente dal cofano della M3 contemporanea. Ovviamente, nel processo, tutta la ciclistica della vettura viene rivista, con, tra gli altri, differenziale autobloccante, sospensioni irrigidite e freni maggiorati per compensare la maggiore potenza. La vettura offerta, prodotta il 10 Marzo 1996, ha una storia speciale, essendo stata regalata da BMW alla Carrozzeria Bertone per farne la base per un prototipo, progetto mai realizzato. La macchina, quindi, senza mai essere targata, è stata usata con Targa Prova dai dirigenti Bertone per qualche tempo, prima di essere parcheggiata all'interno del museo Bertone, dove è rimasta fino ad oggi. Completamente originale, in una combinazione cromatica esclusiva per la Z3 M di Evergreen su pelle/nappa dello stesso colore. Introvabile in queste condizioni di conservazione. Venduta con fattura d'acquisto.

In 1996 BMW returned to the open sports car market with its Z3 M, a spiced-up version of its Z3 spider, unveiled a year earlier. The Z3 M was a real beast thanks to its engine, namely the six-cylinder 3.2-liter 236 HP unit that already equipped the M3. Obviously, to be able to use this engine, the whole suspension system had to be modified, with the result that it featured, among other things, a limited-slip differential, stiffened suspension and more powerful brakes to compensate for the vehicle's greater power. The car offered for sale, completed on March 10th 1996, has an unusual story, having been gifted to Carrozzeria Bertone by BMW to serve as the basis for a prototype. However, this project never came to fruition. The car, therefore, was never formally registered, and after being used with "prova" number plates for a while by Bertone executives, it was finally parked in the Bertone museum, where it has remained ever since. Completely original, it has a color scheme (Evergreen on leather/soft leather of the same color) only seen on the Z3 M. Vehicle as well preserved as this one are hard to come by. Sold with sale invoice.



- ESEMPLARE UNICO REALIZZATO DALLA CARROZZERIA BERTONE PER I 100 ANNI DI ALFA ROMEO
- ESPOSTA AL SALONE DI GINEVRA E PECHINO ED A PEBBLE BEACH, RITRATTA IN FOTO E VIDEO
- TOTALMENTE ORIGINALE, COMPLETA DELLA MECCANICA 8C COMPETIZIONE
- UNA DELLE PIÙ BELLE SHOW CAR DELL'ULTIMO DECENNIO
- OFFERTA ASSIEME AL MATERIALE BERTONE CHE LA RIGUARDA

- A UNIQUE CAR BUILT BY CARROZZERIA BERTONE TO MARK THE 100TH ANNIVERSARY OF ALFA ROMEO
- EXHIBITED AT THE GENEVA AND BEIJING AUTO SHOWS AND AT PEBBLE BEACH, PHOTOGRAPHED AND FILMED IN ACTION
- TOTALLY ORIGINAL, IT IS BASED ON THE MECHANICS OF THE 8C COMPETIZIONE
- ONE OF THE MOST BEAUTIFUL SHOW CARS OF THE PAST DECADE
- OFFERED TOGETHER WITH BERTONE MATERIAL RELATING TO IT

ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE "PANDION" BERTONE, 2010

TELAIO NR. / VIN. #TO-S0916

STIMA / ESTIMATE € 220.000 - 260.000 ◆



La Pandion è senza alcun dubbio, una delle più belle Show-Car disegnate e costruite nell'ultimo decennio, un prototipo capace di celebrare al meglio i 100 anni di una delle case automobilistiche più rinomate al mondo, l'Alfa Romeo. I legami tra la Carrozzeria Bertone e l'Alfa Romeo si perdono nella storia automobilistica dell'ultimo secolo, con collaborazioni capaci di creare leggende come la Giulietta Sprint e Sprint Speciale, la serie 105 Coupé con la capostipite Giulia Sprint GT e la Montreal o, esemplari unici entrati nella memoria collettiva, come la Carabo, la Navajo, la serie delle BAT o la Canguro. Proprio alla famiglia degli esemplari unici appartiene la Pandion, basata sul telaio e sulla meccanica della 8C Competizione, una delle più raffinate Alfa Romeo dei tempi recenti, con un motore V8 di 4,7 litri capace di 450 CV. La Pandion, una coupé 2+2 pensata e costruita presso Stile Bertone sotto la regia e la supervisione del designer di origini americane Mike Robinson, ha fatto il suo debutto al Salone di Ginevra del 2010. La sua forma, caratterizzata dalle lunghissime porte che si aprono a coltello, aperte sono alte 3,4 metri, incernierate nella parte posteriore, è subito piaciuta. In molti, hanno apprezzato il disegno pulito ed aggressivo, arricchito da studiati stilemi, come la parte posteriore, in resina brunita, capace di illuminarsi per sottolineare le sue forme simili a quelle di un grande

There is no disputing that the Pandion is one of the most beautiful show cars designed and built in the past decade, a prototype worthy of its purpose: to mark the 100th anniversary of Alfa Romeo, one of the world's most prestigious carmakers. The company's links with Carrozzeria Bertone form part of automotive history of the last century, with various collaborations giving rise to legends like the Giulietta Sprint and Sprint Speciale, the 105 Coupé series, which sprang from the Giulia Sprint GT, and the Montreal, as well as one-offs that have become part of our collective memory, like the Carabo, the Navajo, the BAT series and the Canguro. The Pandion, too, is a member of this family of one-offs. Based on the chassis and mechanics of the 8C Competizione, this concept car is one of the most refined Alfa Romeos of recent times, boasting a 4.7-liter V8 engine capable of generating 450 HP. A 2+2 coupé, it was designed and built at Stile Bertone under the direction and supervision of American-born designer Mike Robinson, and it made its debut at the 2010 Geneva Motor Show. Its shape, defined by very long doors that, hinged at the back, open like a jackknife and reach a height of 3.4 meters when open, was immediately well received. Many appreciated its clean and aggressive design, enriched by carefully studied stylistic features, like the rear part in darkened resin



scudetto Alfa. Il frontale, che è stato poi ripreso come spunto sulle Alfa Romeo di serie degli anni successivi, è una versione ultra moderna dello scudetto Alfa. Identiche cure per gli interni, dove il tunnel centrale riprende la forma di uno scheletro capace di aggiungere rigidità alla struttura rimanendo, al contempo, leggero e dove i sedili, realizzati con un innovativo materiale, sono morbidi ed illuminabili dall'interno. "Il progetto Pandion" ricorda Mike Robinson, "è stato il primo che mi è stato assegnato quando sono entrato in Bertone e ricordo lo sgomento quando mi hanno comunicato la deadline del Salone di Ginevra lontano poco più di 4 mesi. Io, che arrivavo dal centro stile Lancia, con i tempi di reazione tipici di una azienda di grandi dimensioni, ho subito risposto che non era possibile...e mi stupivo della loro tranquillità nel dirmi che ci sarebbe stato tempo a sufficienza. È stata una corsa contro il tempo, possibile solo grazie ad un team meraviglioso. Ho dovuto fare anche da stilista, disegnando il vestito e gli stivali che la modella ha indossato a Ginevra, in occasione della

that can be illuminated to emphasize its shape, like that of a large Alfa shield. The front, echoed in Alfa Romeo production cars of subsequent years, is an ultra-modern version of the Alfa shield. The same degree of care was taken over the interior, with the central tunnel, serving as a kind of skeleton, conferring extra rigidity on the structure, while keeping it light. The seats, made with an innovative material, are soft and backlit from the inside. "The Pandion project", recalls Mike Robinson, "was the first one assigned me when I joined Bertone, and I well remember my dismay when they told me that the deadline was the Geneva show, which was only just over four months off. Having just arrived from the Lancia style center, which had the reaction times typical of a large company, I immediately replied that it would not be possible, and was amazed at how calmly they reassured me that we had enough time. It was a real race against time, and we made it only because we had such a fantastic team. I, myself, even had to act as a fashion designer, designing the dress and





presentazione ufficiale.”

Dopo l'esposizione al Salone di Ginevra e di Pechino, la Pandion è arrivata negli Stati Uniti dove ha partecipato, nell'ambito del tributo ai 100 anni di Alfa Romeo, al Concorso di Eleganza di Pebble Beach per poi essere filmata, in movimento, nel deserto della California. “La Pandion è marciante, aggiunge Robinson, anche se, avendo dovuto tagliare dei fili di alcune componenti, la centralina del motore legge degli errori nei dati che riceve ed attiva il programma di funzionamento d'emergenza, limitando la velocità ad 80 chilometri all'ora. In compenso, durante le riprese nel deserto californiano, è stata in moto per parecchio tempo senza alcun problema ed il video, visto centinaia di migliaia di volte, è una delle hit di YouTube.” terminate le riprese, la Pandion ha effettuato un giro promozionale in Medio Oriente, prima di rimanere bloccata un paio di anni all'interno della sua cassa di legno utilizzata per i trasporti, al deposito della dogana a Genova, prima di ritornare alla sede di Stile Bertone a Caprie, in pro-

boots for the model to wear at the official unveiling in Geneva.”

After being shown in Geneva and Beijing, the Pandion went to the United States, where it took part in an Alfa Romeo 100th anniversary tribute at the Pebble Beach Concours d'Elegance, before being filmed driving across the Californian desert. “The Pandion runs” Robinson adds, “even though, since we had to cut the wires of some components, the engine control unit interprets some of the data it receives as errors and puts the engine in emergency operation mode, limiting the speed to 80 kilometers per hour. On the other hand, during the filming in the Californian desert, it ran for quite some time without problems and the video of this has become a YouTube hit, viewed hundreds of thousands of times.” Once filming was complete, the Pandion embarked on a promotional tour in the Middle East, before being detained for a couple of years in a wooden transport crate at the customs depot in Genoa. Finally, it returned to the headquarters

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars



vincia di Torino. Appena ripristinata nei piccoli danni che i trasporti avevano causato, lavori svolti dagli stessi uomini che l'avevano costruita, la Pandion è offerta in un lotto unico, assieme ad alcuni dei disegni originali, il materiale preparato per la cartella stampa e il completo giacca-stivali indossati dalla modella di Ginevra e da una delle attrici nel corso dei filmati. Venduta con fattura d'acquisto.

of Stile Bertone in Caprie, near Turin. It had sustained some minor damage while being transported, and this was fixed by the same team that had built the car. It is now being offered, as a single lot, together with some of the original designs, the material prepared for the press kit, and the jacket and boots worn by the model in Geneva and by one of the actresses during filming. Sold with sale invoice.





65

- ESEMPLARE UNICO REALIZZATO DALLA CARROZZERIA BERTONE PER IL SUO 100°
- ESPOSTA AI SALONI DI GINEVRA E PECHINO ED AL CONCORSO ITALIANO IN USA
- TOTALMENTE ORIGINALE, COMPLETA DELLA MECCANICA FERRARI 430 F1
- L'ULTIMA SHOW CAR REALIZZATA DA BERTONE PRIMA DELLA CHIUSURA
- OFFERTA CON LA MAQUETTE DI STILE IN SCALA 1:1

- ONE-OFF BUILT BY CARROZZERIA BERTONE FOR ITS 100TH ANNIVERSARY
- EXHIBITED AT THE GENEVA AND BEIJING AUTO SHOWS AND AT THE CONCORSO ITALIANO IN THE USA
- COMPLETELY ORIGINAL, IT IS BASED ON THE FERRARI 430 F1 MECHANICS
- THE LAST SHOW CAR BUILT BY BERTONE BEFORE IT CLOSED
- OFFERED WITH ITS 1:1 SCALE STYLE MAQUETTE

65

BERTONE NUCCIO, 2006-2012

TELAIO NR. / VIN. #ZFFEZ588000139932

STIMA / ESTIMATE € 280.000 - 320.000 ◆



La Nuccio ha riservato, sin dal momento della sua nascita nel 2012, un posto nella storia dell'automobile. È stata creata, infatti, dalla Carrozzeria Bertone per celebrare i 100 anni di vita della celebre carrozzeria torinese. Difficile immaginare un tributo più mirato della Nuccio, alla storia dei suoi creatori, a partire dal nome. Nuccio, infatti è stato colui il quale ha preso la già solida azienda di famiglia, fondata da suo papà Giovanni nel 1912, e, a partire dagli anni '50 l'ha fatta diventare una delle più importanti al mondo in termini di design e produzione di autovetture in piccola serie. Tra i più importanti successi della Carrozzeria Bertone, la Giulietta Sprint e la serie GT-105, frutto della collaborazione con Alfa Romeo, la Miura e la Countach disegnata per Lamborghini e la creazione della Stratos Zero nel 1970, su base Lancia Fulvia e che ha portato alla successiva creazione della Lancia Stratos, oggetto di culto su strada e imbattibile nei Rally. Ed è proprio alla Stratos Zero, con la sua forma spigolosa ed a cuneo, caratterizzata dal grande parabrezza piatto che, aperto, faceva anche da ingresso, che si è ispirata la Nuccio. Nata dalla matita di Michael "Mike" Robinson, direttore stilistico di Bertone dal 2009, la Nuccio è caratterizzata dalla forma del tetto a guscio e dal parabrezza piatto. Difficile immaginare qualcuno più adatto di Robinson per un lavoro di questo tipo visto che è stata proprio

From the time of its creation in 2012, the Nuccio, produced by Turin-based coachbuilder Carrozzeria Bertone to mark its 100 years, was assured a place in automotive history. This car, starting with its name, is a perfectly fitting tribute to the history of its creators. Nuccio is, in fact, the name of the man who, after taking the helm of the already solid family business founded by his father Giovanni in 1912, succeeded in turning it, from the 1950s onwards, into one of the world's most important designers and producers of cars in small series. The most notable successes of Carrozzeria Bertone include the Giulietta Sprint and the GT-105 series (fruit of its collaboration with Alfa Romeo), the Miura and the Countach (designed for Lamborghini), and the Stratos Zero. This latter model, created in 1970 as a derivation of the Lancia Fulvia, led to the subsequent creation of the Lancia Stratos, a cult road car that was also unbeatable in rallies. It was indeed the angular and wedge-shaped Stratos Zero, with its distinctive large flat windshield this, when open, also serves as a "door" that provided the inspiration for the Nuccio. Designed by Michael "Mike" Robinson, who became design director at Bertone in 2009, the Nuccio stands out for its shell-shaped roof and flat windshield. Robinson was the perfect man to create it, given that his life and career have been shaped by the Stratos Zero. It was 1974



la Stratos Zero la vettura che ha indirizzato la sua vita e la sua carriera. Nel 1974, infatti, appena sedicenne, studente di architettura vicino Washington DC, Robinson ha visto per la prima volta il poster della Lancia Stratos Zero e se ne è subito innamorato. Le scelte seguenti che lo porteranno a diventare uno dei car designer più importanti al mondo, sono state tutte legate a questo primo incontro. "Non era soltanto l'auto più bella che avessi mai visto, dice Robinson, ma anche l'auto più innovativa. Con soli 83 cm di altezza la Stratos Prototipo Zero ha cancellato tutti i tabù legati a ciò che era considerato il design automobilistico moderno in America a quel tempo." La Nuccio riporta in chiave moderna questa carica di innovazione, aggiungendo anche un brevetto: nella parte anteriore, nella fascia a LED che comprende una parte dei fari, è inserito anche un ripetitore della luce degli stop. Serve ai pedoni, per poter immediatamente vedere se l'auto in avvicinamento al passaggio pedonale sta frenando oppure no. La Nuccio è un esemplare unico, ma ha un "clone". Al Salone

when Robinson, then just 16 years old and a student of architecture near Washington, first saw a poster of the Lancia Stratos Zero, and he immediately fell in love with it. The choices that were subsequently to lead him to become one of the world's most important car designers can all be traced back to this first encounter. "It was not only the most beautiful car I had ever seen," Robinson explains, "but also the most innovative. With its height of just 83 cm, the Stratos Prototipo Zero did away with all the taboos surrounding what was considered to constitute modern automobile design in America at that time." The Nuccio gives this surge of innovation a modern twist, and also includes a patented feature, namely the brake light repeater inserted in the LED strip that forms part of the headlamps at the front of the car. It is a system designed to help pedestrians at a crossing to see, immediately, whether or not an approaching car is braking. Although the Nuccio is a one-off, it has a "clone". At the 2012 Geneva Auto Show (8th-18th March), Bertone did not present the fin-





di Ginevra del 2012, 8-18 marzo, Bertone non presentò la vettura finita, ma una maquette di stile, priva della meccanica, ma completa di ogni particolare. La Nuccio "vera", costruita partendo dalla base meccanica e telaiistica di una Ferrari 430 F1 del 2006, è stata terminata in tempo per essere esposta al successivo salone, quello di Pechino che ha aperto il 24 aprile. A prima vista assolutamente identiche, la Nuccio e la sua maquette di stile, mostrano una sola differenza nell'impianto di illuminazione, con la vettura dotata di fari convenzionali in aggiunta alla sola striscia Led mostrata dalla maquette. Per espressa richiesta di Ferrari, storicamente legata alla carrozzeria Pininfarina, Bertone ha dovuto coprire tutti i loghi del cavallino rampante presenti sulle parti meccaniche utilizzate e, ancora oggi, le scritte Ferrari sui coperchi copri valvole del motore e sul terminale di scarico sono coperte con fogli di alluminio. Dopo essere stata esposta in Cina, la Nuccio è stata portata al Concorso Italiano di Monterey (CA) per la presentazione al mercato americano e, in quell'occasione le sono

ished car, but a style maquette, lacking the mechanics, but complete with every other detail. Building of the Nuccio "proper", based on the chassis and mechanics of a 2006 Ferrari 430 F1, was completed in time for it to be shown at the next auto salon, in Beijing, which opened on the following 24th April. The Nuccio and its maquette, at first glance identical, differ only in the lighting system: the completed car is equipped with conventional headlights in addition to the LED strip present on the maquette. By express request of Ferrari, a long-time user of Pininfarina bodywork, Bertone had to cover up all the prancing horse logos present on the mechanical parts used, and even today the word Ferrari written on the engine valve covers and exhaust terminal is covered with aluminum sheets. After being exhibited in China, the Nuccio was presented to the American market at the Concorso Italiano in Monterey (CA), where it was assigned two awards for its contribution to automotive design. After returning to Europe and appearing a few more times at special events, at



stati assegnati due premi per il contributo portato al design automobilistico. Al ritorno in Europa, dopo essere stata esposta alcune altre volte in occasioni dedicate, la Nuccio è stata parcheggiata, vicino alla maquette di stile, all'interno della Stile Bertone di Caprie (TO), dove è rimasta dalla fine del 2012. Viene offerta in vendita in un lotto unico completato dalla maquette di stile, i trofei vinti al Concorso Italiano ed alla giacca, disegnata da Mike Robinson, indossata dalla modella in occasione della presentazione di Ginevra e di Pechino. Un'occasione assolutamente unica di aggiungere un importante tassello di storia automobilistica e del design alla propria collezione. Vendita con fattura d'acquisto.

the end of 2012 the Nuccio was parked, alongside its style maquette, inside the Stile Bertone facilities in Caprie (Turin), where it has remained ever since. The car is offered as part of a single lot that also includes the style maquette, the Concorso Italiano trophies and the jacket, designed by Mike Robinson, that was worn by a model at the Geneva and Beijing shows. This lot represents an absolutely unique opportunity to add an important piece of automotive history and design to your collection. Sold with sale invoice.





- 6C 1750 UNA DELLE MECCANICHE CHE HA COSTRUITO IL MITO ALFA ROMEO
- UNA DELLE RARISSIME OPERE DI GANGLOFF SU MECCANICA ALFA ROMEO
- PERFETTO E GODIBILISSIMO ESEMPIO DI STILE AUTOMOBILISTICO DEGLI ANNI '30
- UN SOLO PROPRIETARIO NEGLI ULTIMI 20 ANNI
- RESTAURATA DA ORLANDO FARINA E DA LUIGI BONFANTI A BASSANO DEL GRAPPA

- *THE 6C 1750 IS A MODEL THAT HELPED BUILD THE ALFA ROMEO LEGEND*
- *A VERY RARE COMBINATION OF A GANGLOFF BODY WITH ALFA ROMEO MECHANICS*
- *A PERFECT AND ENJOYABLE EXAMPLE OF 1930S AUTOMOTIVE STYLE*
- *ONLY ONE OWNER IN THE PAST 20 YEARS*
- *RESTORED BY ORLANDO FARINA AND LUIGI BONFANTI IN BASSANO DEL GRAPPA*

66

ALFA ROMEO 6C 1750 CABRIOLET GANGLOFF, 1930

TELAIO NR. / VIN. #8613318

STIMA / ESTIMATE € 280.000 - 320.000



Pochi sanno che la carrozzeria elvetica Gangloff è ancora in attività ed opera nel campo delle cabine di risalita sugli impianti sciistici. L'attività di carrozziere per automobili di lusso è stata abbandonata nell'immediato secondo dopoguerra, dopo avere carrozzato i telai più prestigiosi del mondo, con una predilezione per le Bugatti in quanto la Gangloff ha uno stabilimento a Colmar, in Francia, vicino a Molsheim, dove le Bugatti nascono da sempre.

Le realizzazioni su telai Alfa Romeo sono, invece, rarissime e, ovviamente, ognuna è diversa dall'altra, per quanto siano quasi tutte allestite cabriolet. La vettura proposta, realizzata nel 1930, è allestita sul telaio della 6C 1750 Gran Turismo presentato proprio nel 1930 e concepito essenzialmente per creazioni di questo tipo, senza velleità agonistiche ma ricche di un'eleganza mozzafiato.

La meccanica, progettata dal mitico Vittorio Jano, è quella della Sport con doppio albero a camme in testa, presentata l'anno precedente al Salone dell'automobile di Roma, come una delle versioni della debuttante 6C 1750, evoluzione della 6C 1500 che negli anni precedenti aveva già garantito tanto successo, sia nelle corse che su strada, all'Alfa Romeo. La 1750 aumenterà ulteriormente questo successo, al punto da entrare nella leggenda. La potenza a disposizione di questa

Few people know this, but the Swiss firm Gangloff, once a coachbuilder, is still in business today, now operating in the field of ski lift cabins. It abandoned its luxury coachbuilding in the immediate post-WWII period, having dressed some of the world's finest chassis, particularly Bugatti ones. Indeed, Gangloff has a factory in Colmar, France, which is near Molsheim, where Bugatti cars have always been produced.

Its creations on Alfa Romeo chassis, on the other hand, are very rare, and naturally each one is different from the next, even though they are almost all prepared as roadsters. The car being offered, built in 1930, sees a Gangloff body combined with the rolling chassis of the 6C 1750 Gran Turismo, presented in 1930, a chassis that was intended essentially for creations of this type, which have no competitive aspirations but are breathtakingly elegant.

The mechanical parts, designed by the legendary Vittorio Jano, are those of the Sport version, which had a dual overhead camshaft. The Sport had been unveiled at the previous year's Rome Motor Show as a version of the new 6C 1750, an evolution of the 6C 1500 that in previous years had brought Alfa Romeo much success, both in racing and on the road. The 1750 was to add to this success, to the extent that it became legendary. This Grand Touring delivers 55 HP and the sophisticated in-

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





Gran Turismo è di 55 CV ed il sofisticato sei cilindri in linea che la sviluppa, siede su di un tradizionale, ma magistralmente rifinito, telaio a longheroni e traverse, sospensioni ad assali rigidi con molle a balestra ed ammortizzatori a frizione; freni meccanici a tamburo. Una struttura, questa, che si presenta allo stato dell'arte per la tecnologia di allora, vera protagonista del sogno automobilistico degli anni '30. La vettura offerta, è stata riscoperta in Svizzera alla fine degli anni '90, completamente smontata ma con tutti i pezzi originali vicino, compreso il motore originale. Acquistata nello stato in cui si trovava, a seguito di una valutazione fatta da Luigi Bonfanti, il fondatore del museo Bonfanti-Vimar di Bassano del Grappa, è stata importata in Italia e restaurata, usando quanto più era possibile del materiale originale disponibile. Della carrozzeria si è occupata l'officina di Orlando Farina di Bassano del Grappa, mentre della parte meccanica se ne è occupato la stessa officina del museo Bonfanti. Un'opera d'arte su ruote, capace di aggiungere prestigio a qualsiasi collezione ed iscricabile ai più importanti eventi.

line six-cylinder engine that develops this power sits on a traditional but masterfully finished chassis with longitudinal and cross members. The mechanical parts included rigid axle suspensions with leaf springs and friction disk shock absorbers, and mechanical drum brakes. All in all, this was a combination that represented the state of the art of automotive technology at the time, and it featured prominently in the whole motoring dream of the 1930s. The car being offered for sale was rediscovered in Switzerland and the end of the 1990s, completely dismantled, but with all the original parts close by, including the original engine. Purchased as was, after first being valued by Luigi Bonfanti, the founder of the Bonfanti-Vimar Museum in Bassano del Grappa, it was imported into Italy and restored, conserving as much of the original material as possible. Orlando Farina of Bassano del Grappa took care of the body, while the mechanical parts were entrusted to the Bonfanti Museum's own workshop. This car is a work of art on four wheels that would enhance the prestige of any collection and would be a worthy entrant in the most important classic car events.



› VETTURA PICCOLA MA INCREDIBILMENTE RAFFINATA

› MECCANICA ROBUSTA ED AFFIDABILE

› CARROZZATA DA PININ FARINA

› MOVIMENTAZIONE CAPOTE AUTOMATICA, GESTITA CON LA DEPRESSIONE DEL MOTORE

› RESTAURATA

› *SMALL, BUT ULTRA REFINED*

› *ROBUST AND RELIABLE MECHANICS*

› *BODIED BY PININ FARINA*

› *AUTOMATIC HOOD OPENING, CONTROLLED BY THE ENGINE VACUUM*

› *RESTORED*

67

LANCIA AUGUSTA CABRIOLET PININ FARINA, 1935

TELAIO NR. / VIN. #343116

STIMA / ESTIMATE € 75.000 - 85.000



L'Augusta è stato il primo modello di piccole dimensioni prodotto dalla Lancia. Per la sua progettazione, però, le direttive date ai progettisti furono molto chiare: la vettura non avrebbe dovuto far rimpiangere le caratteristiche di silenziosità e comodità delle ultime serie della Lambda. La Lancia, infatti, si aspettava che la clientela sarebbe stata più o meno la stessa di sempre, adesso alla ricerca di un più basso profilo dopo la crisi che aveva investito le economie occidentali alla fine degli anni '20 e con la necessità di accontentare i desideri del Regime che, in Italia, chiedeva vetture più parche nei consumi in modo da non incidere troppo sulla bilancia dei pagamenti con l'estero. L'Augusta ha fatto il suo debutto al Salone di Parigi dell'Ottobre 1932 e chi poté provarla, confermò immediatamente che il lavoro dei progettisti era stato ineccepibile. Per farcela, gli uomini Lancia erano ricorsi nuovamente alla scocca portante, come nella Lambda, ma concepita e costruita con criteri molto più moderni tanto da costituire una primizia assoluta in campo automobilistico. Confortata dallo strepitoso successo della loro 'vettura leggera' - così veniva pubblicizzata - la Lancia appronta, nell'Aprile 1934, il pianale portante scatolato Tipo 234 destinato ai carrozzieri: molto leggero ed abbassato grazie al tunnel che alloggia l'albero di trasmissione, lascia enorme libertà alla creatività degli stilisti così come il

The Augusta was the first small model produced by Lancia, and it was penned by designers who had been given very clear instructions: to offer customers exactly the same silence and comfort as provided by the latest Lambda series. Indeed, Lancia envisaged that the prospective purchasers of this new model would, on the whole, be their usual clientele, but now needing more modest cars in the wake of the crisis that had hit the Western economies in the late 1920s. Also, in Italy, there was the need to comply with the regime's desire for lower-consuming cars that would not impact too much on the foreign balance of payments. The Augusta was premiered at the Paris Motor Show of October 1932, and those who got the chance to try it out immediately confirmed that the designers had excelled themselves. To achieve their remarkable feat, the men at Lancia had, as with the Lambda, used a unitary construction body, but in this case one designed and built according to much more modern criteria, to the point that it constituted a groundbreaking new development in the automotive field. Encouraged by the amazing success of their "light car", as it was advertised, in April 1934, Lancia prepared its special self-supporting frame: the "Tipo 234" chassis, which was sold to coachbuilders. Very light and low, and with the transmission contained in the tunnel, it left designers plenty of scope to use their imagination. The fuel





serbatoio del carburante, che passa in coda con l'alimentazione assicurata da una pompa elettrica.

Su questa struttura vengono allestite carrozzerie di ogni tipo, da quelle più disinvolte e 'ludiche' fino a berline piacevolmente differenti dal modello di serie, peraltro già molto carino di suo.

Su questo telaio si cimentarono i carrozzieri di tutto il mondo, ogni tanto anche sulla base della 'Belna', la versione della Lancia Augusta costruita in Francia. Il ruolo dell'allora ancora giovane Pinin Farina, tuttavia, anche in questo caso, fu di primo piano con realizzazioni di assoluto pregio formale. Particolarmente interessante l'alternarsi di vetture con il muso d'origine della berlina e altre con parti frontali originali, frutto dell'inesauribile inventiva degli stilisti assoldati da Battista "Pinin". La vettura proposta in asta è stata restaurata ed adotta il sistema di movimentazione della capote automatico, azionato dalla depressione creata dal motore. Un oggetto che, se preparato accuratamente, potrebbe valorizzare qualsiasi collezione.

tank was moved to the rear, while an electric fuel pump provided the fuel supply.

This frame was dressed with all kinds of bodies, ranging from more informal, fun ones to sedan versions that were pleasingly different from the already very attractive standard models.

Coachbuilders all over the world took up the challenge of dressing this chassis, and also, in some cases, the chassis of the "Belna", which was the name given to the French-built version of the Lancia Augusta. Pinin Farina, still young at the time, played a particularly important role in all of this, producing some creations of exquisite formal beauty. Fascinatingly, this period saw vehicles with sedan-like snouts interspersed with others sporting original fronts that reflected the endless inventiveness of the designers recruited by Battista "Pinin". The car now up for sale, which has been restored, has an automatic, engine vacuum-operated hood opening system. It is a fantastic car that, carefully prepared, could certainly enhance any collection.



68

- › UNA DELLE SOLE 9 COMMISSIONATE DA BOCCA A PININ FARINA
- › UNA COUPÉ A 4 PORTE, ATTUALISSIMA ED AFFASCINANTE
- › TUTTE LE COMPONENTI ORIGINALI
- › EQUIPAGGIATA CON IL MITICO V6 DI DE VIRGILIO
- › DA 20 ANNI CON LO STESSO PROPRIETARIO

- › ONE OF JUST 9 DESIGNED BY PININ FARINA FOR BOCCA
- › A FOUR-DOOR COUPÉ, CHARMING AND VERY MODERN LOOKING
- › ALL ORIGINAL COMPONENTS
- › EQUIPPED WITH DE VIRGILIO'S LEGENDARY V6 ENGINE
- › WITH THE SAME OWNER FOR THE PAST 20 YEARS

LANCIA AURELIA B51 BERLINA PININ FARINA, 1951

TELAIO NR. / VIN. #1047

STIMA / ESTIMATE € 55.000 - 65.000



Nel 1950, Gianni Lancia riesce finalmente a dare un'erede a quell'Aprilia che era stata la gioia e il vanto di suo padre 'Monsù' Vincenzo; l'avveniristico modello, che ne prende il posto, è progettato da Vittorio Jano e si chiama Aurelia B10 ed è rivoluzionaria, con le sue linee fluenti, i parafanghi ormai completamente assorbiti dalla carrozzeria ed il motore V6 da 1,75 litri, un gioiello frutto del genio dell'ingegner De Virgilio.

Come da consolidata tradizione della Casa, accanto alla berlina di serie, la Lancia predispone subito due pianali distinti da destinare ai carrozzieri: il B50 ed il B51, il primo adatto alle esecuzioni più svelte e leggere mentre il secondo, rinforzato, è per le quelle più pesanti e voluminose.

Su base telaio B50 si ricordano tante magnifiche cabriolet di Pinin Farina, Stabilimenti Farina, Viotti e anche qualche sparuta coupé, molto meno richiesta dalla clientela più facoltosa dell'epoca. L'utilizzo del più robusto pianale B51 viene riservato, invece, a qualche 'Giardiniera', o Limousine di rappresentanza, nella migliore delle ipotesi, oppure per mezzi di uso professionale.

Un po' per le limitate prestazioni concesse dal piccolo, anche se aristocratico, motore su queste pesantissime carrozzerie e molto per i prezzi praticati dai carrozzieri che doppiavano allegramente quello della berlina, il

In 1950, Gianni Lancia finally managed to produce a successor to the Aprilia that had been the pride and joy of his father, 'Monsù' Vincenzo; the new futuristic model, named Aurelia B10, was designed by Vittorio Jano. It had beautiful flowing lines, with the fenders now completely absorbed into the body, and it was equipped with a 1.75-liter V6 engine. In short, it was truly revolutionary a wonderful creation born of the talent of engineer De Virgilio.

In accordance with an established Lancia tradition, the company also immediately prepared two separate platforms to be offered to external coachbuilders. These were named B50 and B51; the first was suitable for lighter, more streamlined cars, and the second for heavier, more voluminous designs.

The B50 provided the underpinnings for numerous magnificent roadsters designed by Pinin Farina, Stabilimenti Farina and Viotti, and even for the odd coupé (these were much less requested by the wealthiest customers of the time). The more robust B51, on the other hand, was used only for some "Giardiniera" cars or, at best, state limousines, or otherwise for professional vehicles.

The cars built on this platform, just 99 in total, were not particularly successful. To an extent this was because the small engine, refined as it was, allowed only limited performance levels when combined with these heavy bodies; mainly, however, it was down to the prices applied by the coach-

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





successo delle realizzazioni su questo pianale fu piuttosto limitato con un totale di soli 99 esemplari allestiti. Considerando che una cinquantina di questi telai vennero certamente utilizzati per le Giardinette di Viotti, è lecito supporre che, di berline su questo telaio 'di rappresentanza' se ne contino meno delle dita di una mano.

La vettura offerta è, tra le già rare B51, ancora più unica, facendo parte del lotto di 9 unità, tutte con lo stesso disegno ma diverse in molti particolari, ordinate dalla concessionaria Bocca di Biella alla Lancia, rinverdendo così una tradizione iniziata negli anni '30 e la cosa non sorprende vista la bellezza magnetica che questo disegno emana: probabilmente solo una Lancia, può rappresentare un insieme così unico di lusso e stile. Poco si sa della storia più antica della vettura, a parte essere stata targata nell'ottobre del 1951, intestata alla Società Tessuti Serici di Milano. Quel che è certo è che, circa 20 anni fa, è entrata nell'importante collezione di un appassionato Lancista che l'ha conservata nel modo migliore possibile, tenendola il più possibile originale. Oggetto unico che, ben preparato, può avere grande successo ai concorsi di eleganza in tutto il mondo.

builders, who would happily charge twice the price of a sedan. Considering that around 50 of these platforms were undoubtedly used for Viotti Giardinetta (station wagons), it is reasonable to assume that the sedans built on this "heavy duty" chassis can barely be counted on the fingers of one hand.

The B51s, then, are rare in themselves, but the one being offered for sale is even more special, as it is one of nine cars, all with the same design but differing in many details, that made up a single order placed with Lancia by Biella-based Lancia dealership Bocca. In placing this order, Bocca revived a tradition that dated back to the 1930s, and given the magnetic beauty of the design, it is easy to see why it chose to do so. It is probably true to say that only a Lancia can embody such a unique combination of luxury and style. Little is known about the very early history of this particular car, other than the fact that it was registered in October 1951 to a Milan-based company, Società Tessuti Serici. Around 20 years ago, it became part of the impressive collection of a Lancia enthusiast, who has preserved it correctly ever since, keeping it as original as possible. It is a unique vehicle that, well prepared, could be hugely successful in concours d'élégance the world over.



69

- SOLO 300 ESEMPLARI COSTRUITI
- AFFASCINANTE MIX TRA SPORTIVITÀ ALFA ROMEO E STILE AMERICANO
- SOLO TRE PROPRIETARI, INCLUSA LA CONCESSIONARIA ALFA ROMEO DI BRESCIA
- PERFETTAMENTE CONSERVATA DI MECCANICA E CARROZZERIA

- ONLY 300 BUILT
- INTRIGUING AMERICAN-STYLE ALFA ROMEO SPORTS CAR
- ONLY THREE OWNERS, INCLUDING THE ALFA ROMEO DEALER IN BRESCIA
- PERFECTLY PRESERVED MECHANICS AND BODYWORK

69

ALFA ROMEO 1900 SUPER BERLINA 2 PORTE PRIMAVERA BOANO, 1956

TELAIO NR. / VIN. #AR*1900*15980

STIMA / ESTIMATE € 70.000 - 80.000



L'Alfa Romeo, fino alla Seconda Guerra mondiale, aveva guadagnato grande prestigio sportivo, ma aveva una bassa capacità produttiva. Negli anni immediatamente successivi al conflitto, anche grazie a nuovi ed ingenti investimenti pubblici, decide di abbinare ai successi sportivi modelli di serie in grado di essere prodotti e venduti in migliaia di pezzi. La 1900 è la prima vera vettura Alfa Romeo del dopoguerra e ha i suoi punti di forza nelle dimensioni contenute e nella cilindrata ridotta, a vantaggio dei costi che, seppure elevati per la media degli italiani, sono accessibili. Presentata il 2 ottobre 1950, la 1900 unisce la carrozzeria monoscocca al famoso motore bialbero, soluzione tecnica, quest'ultima, che aveva caratterizzato le grandi Alfa anteguerra. Alle 17.000 berline prodotte direttamente da Alfa Romeo, un numero esorbitante per la tradizione della casa milanese, si aggiungeranno le molte versioni speciali, perlopiù coupé o aperte, realizzate dai molti carrozzieri attivi all'epoca, che realizzano delle versioni di nicchia, destinate a chi comunque si vuole distinguere. La carrozzeria torinese di Giampaolo Boano propone per il 1955 una sua versione di berlina due porte denominata "Primavera" su base 1900: non è una sportiva, ma un modello 4-5 posti per turismo. Verrà prodotta in 4 esemplari nel 1955, in una prima della piccola serie di 286 unità nel 1956, per terminare con le ultime 10 assem-

Prior to the Second World War, Alfa Romeo had earned great sporting prestige, but it had a low production capacity. In the years immediately following the conflict, also thanks to new and significant public investments, the company decided to produce, alongside its successful sports cars, standard models that could be produced and sold in their thousands. The 1900 was the first true post-war Alfa Romeo and its strengths were its small size and lower-displacement engine. As a result its costs, while high compared with the average for the Italian market, were kept contained and accessible. Unveiled on October 2nd, 1950, the 1900 combined the monocoque body with the famous twin-cam/DOHC engine, the latter a technical feature of the great pre-war Alfa Romeos. In addition to the 17,000 sedans produced directly by Alfa Romeo at the time, this was a huge number for this Milan-based manufacturer, numerous special versions were also produced, mainly coupés or open models. These, built by the many coachbuilders that were in business at the time, were niche versions, intended for those who wanted to stand out from the crowd. Giampaolo Boano's coachbuilding firm proposed, for release in 1955, the "Primavera", which was its interpretation of the Alfa Romeo two-door sedan. Based on the 1900, it was not a sports car, but a 4-/5-seater for touring. Just four were built in 1955, followed by a small series of 286 in 1956, and finally the last ten in 1957. The features that set it apart from

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





plate nel 1957. Le differenze rispetto alla berlina 4 porte di serie riguardano soprattutto il taglio del tetto con un lunotto avvolgente, i vetri laterali senza montante, in puro stile americano, così come le finiture bicolore che vengono rese ancora più appariscenti grazie all'effetto creato dai profili cromati che ne marcano la forma. Sempre nel 1955 Boano, sulla stessa base meccanica Alfa Romeo, aveva presentato la 1900 C SS Speciale, recentemente battuta all'asta per 1,27 milioni di dollari. La vettura offerta in asta, oggi al terzo proprietario, che l'ha acquistata 10 anni fa, è stata originariamente venduta a Brescia dove poi è rimasta per alcuni decenni nella proprietà dell'allora concessionario Alfa Romeo Romano. Perfettamente conservata, tranne che negli interni dove si è resa necessaria la sostituzione dei tessuti, con materiali identici, ha vinto il premio come Vettura Meglio Preservata al Concorso di Eleganza di Vicenza del 2015 e la sua classe, al concorso di Gabicce del 2017. Vettura rara ed in condizioni uniche, perfetta per affrontare i concorsi di eleganza più prestigiosi.

the standard 4-door sedan were, in particular, the shape of the roof and the curved rear window, the frameless side windows, in true American style, and the two-tone finish, all of which were rendered even more striking thanks to the effect created by the chrome profiles that emphasized its shape. Also in 1955, Boano had presented the 1900 C SS Speciale, another model based on the mechanics of the 1900 (one of which recently fetched 1.27 million dollars at auction). The car offered up for auction, purchased by its third and current owner 10 years ago, was recently sold in Brescia, where it remained for several decades in the ownership of Romano Automobili, then the Alfa Romeo dealer there. With the exception of the fabrics used in the interiors, which have been replaced with identical materials, the car is perfectly preserved. It was indeed judged the best preserved car at the 2015 Concorso di Eleganza in Vicenza, and won its class at the "Concorso d'Eleganza di Auto d'Epoca" held in Gabicce Mare in 2017. This is a rare car in unique condition that would make a worthy contender in the most prestigious elegance competitions.



70

› UNA DELLE PRIMISSIME B

› RARO ESEMPLARE CON TETTuccio APRIBILE

› VETTURA USABILISSIMA

› UNA DELLE VERSIONI MIGLIORI DELLA 356

› TOTALMENTE RESTAURATA

› ONE OF THE VERY FIRST B MODELS

› RARE EXAMPLE WITH A SUNROOF

› HIGHLY SERVICEABLE

› ONE OF THE BEST VERSIONS OF THE 356

› COMPLETELY RESTORED

70

PORSCHE 356 B, 1959

TELAIO NR. / VIN. #109360

STIMA / ESTIMATE € 80.000 - 100.000



La versione 'B' della Porsche 356, si può dire costituisca l'ossatura della serie, visto che è stata 'tirata' nel numero maggiore di esemplari.

Nata nel 1959, come model year 1960, è stata un'evoluzione molto importante nei confronti della precedente 'A': una vera e propria trasformazione.

Le modifiche interessano, infatti, tutta la macchina; partendo dal muso si possono notare i paraurti rialzati con rostri di maggiori dimensioni e con prese d'aria inferiori per i freni, i fanali riposizionati più in alto al bordo del parafrangente rialzato a sua volta, gli indicatori di direzione e la maniglia di apertura del bagagliaio più voluminosi. Lateralmente si notano i nuovi cerchi ruota con copri mozzi più elaborati ed i deflettori apribili alle porte anche sulla coupé; posteriormente, infine, stessa elevazione del paraurti di dieci centimetri e spostamento su di esso delle luci targa.

Internamente stesso salto di qualità, con volante a calice, bocchette dedicate per il disappannamento del lunotto e leva del cambio più sportiva di lunghezza ridotta. Per migliorare il confort, sedili anteriori perfezionati e piccoli sedili a nicchia separati ed abbattibili posteriormente, una caratteristica che la Porsche si sta portando dietro da allora. Con il model year 1961, cambia il tipo della scocca, da T5 a T6, che presenta il lunotto ingrandito come il cofano motore che vede raddoppiato il numero delle griglie

The 'B' version of the Porsche 356 can be said to be the backbone of the series, as it is the one produced in the largest number.

Unveiled in 1959 (as the model year 1960), it constituted a very important evolution of the previous 'A' version: a veritable transformation in fact.

Indeed, the modifications concerned the entire car; starting with the nose, it was given raised bumpers with larger bumperettes and lower brake air intakes; the headlights were positioned higher up at the edge of the fender which, too, was raised, while the indicators and the trunk handle were made larger. Laterally, the wheels were given new rims and more elaborate hub covers, and the car was given opening side window deflectors, also on the coupé version; meanwhile, at the rear, the bumper was also raised by ten centimeters and the license plate lights were moved on it.

The car was similarly enhanced internally, with a dished steering wheel, dedicated vents for defogging the rear window, and a shorter and sportier-looking gear lever. For greater comfort, it had improved front seats and small separate niche seats in the back, a feature that Porsche has retained ever since. The model year 1961 version saw the introduction of a new body, the T6 in place of the T5, which had a larger rear window and a larger hood with twice as many air inlets. These changes also coincided with the introduction of a larger trunk lid and a different shaped

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





di aerazione. In quel momento viene ingrandito anche il cofano del bagagliaio, dove un serbatoio di foggia diversa consente una maggiore cubatura. Molto importanti, in questo frangente, le innovazioni nella climatizzazione dell'abitacolo che hanno reso la Porsche 356 un'auto più moderna, a cui si aggiunge qualche 'chicca' come lo specchio retrovisore con scatto antiabbagliante o la regolazione della velocità del tergicristallo. La serie 'B' della 356 è quella che ha visto produrre tutte le sue varianti eccetto la Speedster, ha visto l'avvicinarsi di due tipi di carrozzeria sul suo pianale e, insomma, ha traghettato la macchina verso la modernità totalizzando oltre 32.000 esemplari in quattro anni su di un totale di 76.000 in 17 anni.

La vettura offerta in asta, importata dalla Germania nel 2002, con il telaio ripunzonato d'ufficio, ha avuto, da allora, tre proprietari, è iscritta ASI ed è iscritta al Registro Italiano 356. La certificazione Porsche è stata richiesta. Difficile dire quale versione della 'B' sia la più appetibile ma certamente una deliziosamente datata T5 con montato un raro tetto apribile è una di queste.

tank, which made it possible to increase the volume of the trunk. This stage also brought some very important innovations to the passenger compartment air system, making the Porsche 356 a more modern car. Added to this, it also featured a number of other little gems, such as the rear-view mirror with anti-glare function and the possibility to adjust the speed of the windscreen wipers. The 'B' series of the 356, which was produced in all the variants except the Speedster, and saw two types of bodywork installed on its platform, was the one that saw it evolving into a modern car. Its production peaked over a period of four years, during which over 32,000 were produced, out of a total of 66,000 356s built over 17 years.

The car offered for sale, imported from Germany in 2002, with a motoring department re-stamped chassis, has so far had three owners. It is ASI certified and listed in the Italian 356 Register. Porsche certification has been requested. It is hard to say which version of the 'B' is the most desirable, but a delightfully dated T5 with a rare sunroof, like this one, must surely be a contender.



➤ SIMBOLO DELL'ITALIA CORSAIOLA DEGLI ANNI '60-'70

➤ DIVERTENTISSIMA DA GUIDARE

➤ CERTIFICATA REGISTRO FIAT ITALIANO

➤ TRE SOLI PROPRIETARI DA NUOVA

➤ DOCUMENTI ORIGINALI, STORIA LIMPIDISSIMA

➤ *SYMBOL OF ITALY'S LOVE FOR RACING IN THE 1960s AND 1970s*

➤ *GREAT FUN TO DRIVE*

➤ *REGISTRO FIAT ITALIANO CERTIFIED*

➤ *ONLY THREE OWNERS FROM NEW*

➤ *ORIGINAL DOCUMENTS, ABSOLUTELY TRANSPARENT HISTORY*

FIAT 600 D DERIVAZIONE ABARTH 600, 1961

TELAIO NR. / VIN. #1102313

STIMA / ESTIMATE € 45.000 - 55.000



Si può dire che la storia di Carlo Abarth, quale costruttore di automobili, e quella della Fiat 600 siano intimamente legate. Infatti, ancor prima di riuscire a consegnare vetture intere, le cassette di elaborazione concepite dal tecnico austriaco erano dedicate alla Fiat 600.

D'altronde, a metà degli anni '50 del secolo scorso, le preparazioni di Abarth erano, per un appassionato senza importanti disponibilità finanziarie, l'unico modo per avere sotto mano un'auto brillante o, addirittura, disputare qualche gara. Elaborare la Fiat 600 di famiglia è stato, quindi, per molti "piloti" l'unico modo per sperare di iniziare una carriera.

Il merito di Carlo Abarth fu proprio quello di intuire questa nicchia di mercato che, in breve tempo, grazie all'offerta delle sue piccole "bombe" si allargò a dismisura, assicurando un quindicennio di prosperità alla sua azienda di Torino.

Le cassette di Abarth portavano la cilindrata a 750 cc e, volendo, potevano essere montate direttamente in fabbrica; nel 1961 la cilindrata passò a 850 cc per competere nella rispettiva Classe Turismo; la versione stradale si chiamava 850 TC (Turismo Competizione). Nel 1962, ad essa si affiancò la 1000 TC in modo da potere competere anche in quest'altra classe di cilindrata. La potenza passò dai 52 CV della 850 TC ai 60 CV della 1000, un valore decisamente elevato che, su di una vetturessa minuscola-

Carlo Abarth's history, as a carmaker, can be said to be closely intertwined with that of the Fiat 600. Indeed, before going on to supply complete cars, this Austrian engineer developed special engines to be combined with the underpinnings of the Fiat 600.

Indeed, in the mid-1950s, Abarth's modified engine blocks were the only way an enthusiast without significant financial resources could ever hope to drive a spirited car, and perhaps even compete in a race or two. Indeed, it was only by "souping up" the family Fiat 600 that many would-be racing drivers could hope to embark on a career.

Carlo Abarth is to be credited with identifying this particular niche market which, in a short space of time, thanks to the little "bombs" he built, expanded remarkably, bringing his Turin-based company a decade and a half of real prosperity.

Abarth's engines had a displacement of 750 cc and, if desired, could be installed directly in the factory; in 1961, this was bumped up to 850 cc to allow cars fitted with them to compete in their respective touring classes. The road version was called the 850 TC (Turismo Competizione), and in 1962 it was joined by the 1000 TC, to allow Abarth's cars to compete in this displacement class too. The 1000 TC saw the engine power increased to 60 HP (from the 52 HP of the 850 TC), a very high rating for a tiny model like the Fiat 600, and it allowed these cars to turn in performanc-





la come la Fiat 600, sviluppava prestazioni degne di una Alfa Romeo Giulietta TI con enorme soddisfazione dei suoi proprietari: il mito della Abarth nacque anche così. Oltre che dai risultati sportivi eclatanti; ma per continuare ad essere competitivi nel Gruppo 2 (Turismo Preparato), la necessità di nuovi componenti omologati era continua e così, parallelamente, evolsero le versioni stradali fino ad arrivare a 'mostri' che della Fiat 600 conservavano solo una vaga parvenza. È stato così che il simbolo dell'Italia da corsa di quegli anni sono diventate le "utilitarie" Abarth con il tetto a scacchi, i grossi radiatori anteriori elegantemente raccordati al muso, il cofano motore piccolo e sempre sollevato e la gommatura esagerata che obbligò a ribattere i parafranghi. L'esemplare offerto, restaurato e certificato Registro Fiat Italiano, è stato venduto nuovo a Ravenna e nel 1973 è stato venduto a Ancona, dove è rimasto, con lo stesso proprietario fino al 2017. Non ha mai corso e l'unica concessione all'originalità è stata l'aggiunta della cassetta di raffreddamento anteriore, presa da una 1000.

es worthy of an Alfa Romeo Giulietta TI, to the enormous satisfaction of their owners: this, too, is part of how the Abarth legend was born.

To continue delivering remarkable racing performances and competing successfully in the modified touring class (Group 2), the company found itself faced with a continual need for new homologated components. To address these needs, it also developed its road versions, which evolved into little "monsters" that eventually bore very little resemblance to the Fiat 600. This is how these Abarth "utility" cars, characterized by their checkered roofs, large but elegantly positioned radiators, and small hoods (always raised), as well as their oversize tires that made it necessary to reshape the fenders, became the symbol of Italy's love affair with racing in the '60s and '70s. The car offered for sale, restored and certified by Registro Fiat Italiano, was sold new in Ravenna and in 1973 was sold in Ancona, where it remained, with its first owner, until 2017. It has never raced, and its only non-original feature is the anterior cooling air box, taken from a 1000.



72

› UNA DELLE ULTIME A PASSO CORTO

› VENDUTA NUOVA IN ITALIA

› TUTTI I NUMERI CORRISPONDENTI. MOTORE 911/03-2081250

› PRE-BUMPER

› COMBINAZIONE CROMATICA ORIGINALE AVORIO CHIARO SU
SIMILPELLE NERO

› ONE OF THE LAST SHORT WHEELBASE

› SOLD NEW IN ITALY

› ALL MATCHING NUMBERS. ENGINE NUMBER 911/03-2081250

› PRE-BUMPER

› ORIGINAL COLOR SCHEME: LIGHT IVORY OVER BLACK
LEATHERETTE

72

PORSCHE 911 2.0 T KARMANN COUPÉ, 1971

TELAIO NR. / VIN. #11825343

STIMA / ESTIMATE € 80.000 - 100.000



La 911 è il modello che identifica la Porsche nell'immaginario collettivo di tutti coloro nati nel ventesimo secolo; una vettura di straordinaria importanza storica il cui stile nasce nel 1963 dalla matita di Ferdinand Alexander Porsche, detto 'Butzi', notissimo designer e nipote del fondatore della casa di Stoccarda. La 911 è un modello che nasce dal desiderio della Porsche, dopo tanti anni di successi crescenti con la 356 e in un momento di rapidi miglioramenti del tenore di vita di europei ed americani, di misurarsi in un segmento di mercato più elevato alla ricerca di maggiori profitti. L'idea di collocare un motore a sei cilindri nella stessa posizione posteriore 'fuori bordo' del precedente 'flat four' derivato da quelli della Volkswagen Maggiolino, non è stata priva di difficoltà nella sua realizzazione pratica, tanto è vero che le prime migliorie apportate alle varie serie commercializzate (la vendita della 911 è iniziata nel 1964 inoltrato) furono tutte volte a migliorarne il comportamento stradale quando guidate dai normali utenti. Quando la 911 veniva sviluppata dai collaudatori della Casa, normalmente piloti professionisti e quindi incapaci di manovre maldestre, la sua impegnativa tendenza a passare in maniera repentina dal sottosterzo al sovrasterzo in caso di frenata in curva non era emersa in maniera così accentuata. Già con il model year 1968, quando la gamma si allarga a comprendere la T da 110 CV, la L da 130 CV e la S da 160 CV, tutte disponibili in versione Coupé e Targa con tettuccio

The 911 is the Porsche model that lives in the collective imagination of all those born in the twentieth century. This stylish car of extraordinary historical importance first appeared in 1963 when the model was penned by Ferdinand Alexander Porsche, known as "Butzi", famous designer and grandson of the founder of Porsche. Developed in the wake of years of growing success with the 356, and in a period that was bringing rapid improvements in the standard of living of both Europeans and Americans, the 911 was born of the company's desire to put itself to the test in a higher segment of the market, able to offer greater profit margins. But the idea of placing a six-cylinder engine in the same rear outboard position occupied by the previous "flat four" engine (derived from the engines used on the Volkswagen Beetle) proved far from straightforward to implement in practice. The first improvements made to the various series marketed (the 911 went on sale in 1964) were all aimed at improving these vehicles' road handling by normal users. In fact, when the 911 had been put through its in-house tests, it had normally been driven by professionals who, as such, were incapable of clumsy maneuvers. For this reason, its tendency to shift suddenly from understeer to oversteer when braking on corners, a tricky situation to manage, had not emerged with sufficient clarity. As early as model year 1968, when the range was enlarged to include the T (110 HP), L (130 HP) and S (160 HP) models, all available

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





asportabile con lunotto morbido ripiegabile, il comportamento in curva della Porsche 911 è molto migliorato, in un'evoluzione coerente con un generale arricchimento degli allestimenti, finalmente in linea con le caratteristiche ed il prezzo della macchina. Il model year 1968, cui appartiene la 911 offerta in asta, è anche l'ultimo prima che il passo venga allungato di sei centimetri alla ricerca di ancora migliore stabilità. La nuova configurazione, però, sarà quella di tutte le 911 fino al model year 1974, mostrando in modo drammatico come gli esemplari appartenenti "all'annata" 1968 siano quelli storicamente più importanti: ancora nella pura configurazione d'origine, così come pensata da 'Butzi', ma già graziati da tanti interventi mirati alla sua migliore guidabilità. La vettura offerta in asta, da sempre italiana, con una storia limpida, è accompagnata dalla dichiarazione di Porsche Italia del 2015 che ne conferma la perfetta corrispondenza in termini di numeri telaio e motore ed il mantenimento della combinazione cromatica originale, Avorio Chiaro (cod.6804) su interni, con sedili sportivi Recaro da specifica originale, in similpelle nero.

as both Coupé and Targa versions with removable roof and soft folding rear window, the handling of the Porsche 911 on corners had improved considerably, an evolution consistent with its generally richer setup, finally in line with the characteristics and price of the car. Model year 1968, that of the 911 now offered for sale, was the last one prior to the lengthening of the wheelbase by 6 cm, a modification made in order to obtain even better stability. Thereafter, the configuration remained the same right up until model year 1974. This underlines dramatically how the 1968 cars are historically the most important ones, since they are still in the pure original configuration, as conceived by "Butzi", but already enhanced by numerous interventions aimed at achieving optimal drivability. The car offered up for sale, which has always been Italian registered and has a clean history, is accompanied by a 2015 Porsche Italia declaration which confirms that it has matching chassis and engine numbers and still wears its original color combination of Light Ivory (cod.6804) over black leatherette interiors, with original specification Recaro sports seats.



➤ AL TEMPO, LA BERLINA QUATTRO PORTE PIÙ VELOCE AL MONDO

➤ DISEGNO SPLENDIDO, OPERA DI PIETRO FRUA

➤ SOLO 700 ESEMPLARI PRODOTTI TRA IL 1963 ED IL 1969

➤ RESTAURATA DI MECCANICA, INTERNI E CARROZZERIA
CONSERVATI

➤ STESSA PROPRIETÀ DAL 1997

➤ *THE WORLD'S FASTEST FOUR-DOOR SEDAN OF ITS TIME*

➤ *SPLENDID PIETRO FRUA DESIGN*

➤ *ONLY 700 BUILT BETWEEN 1963 AND 1969*

➤ *MECHANICALLY RESTORED, PRESERVED INTERIORS AND
BODYWORK*

➤ *UNDER ITS PRESENT OWNERSHIP SINCE THE EARLY 1990S*

MASERATI QUATTROPORTE 4.7 FRUA, 1969

TELAIO NR. / VIN. #AM107478430

STIMA / ESTIMATE € 65.000 - 70.000



Nel 1963 Maserati presenta la Quattroporte, una berlina 4 porte veloce quanto le granturismo. Privilegio riservato a pochi, tra prima e seconda serie, ne vengono costruite solo 770. La vettura offerta, una 4,7, viene venduta nuova a Genova, alla famiglia Perrone della Italiana Petroli. Dopo qualche anno viene venduta e, dopo un passaggio a Bologna finisce in Sicilia, per poi tornare a Bologna, presso la concessionaria Maserati locale. Curiose le ragioni di questo ritorno: il proprietario vince, con un concorso organizzato dalla Melegatti, una Maserati nuova e, ritirandola, lascia in concessionaria la sua Quattroporte. L'attuale proprietario l'acquista nel 1997 e decide di tenerla così com'è, fatto salvo un restauro della parte meccanica per ottenere la voluta affidabilità. Ha ancora il suo motore e gli interni originali. All'esterno, il tetto è stato ricoperto in vinile. Vettura con una storia lineare e con un alto livello di originalità.

In 1963 Maserati unveiled the Quattroporte, a four-door sedan with the speed of a grand tourer. It represented a privilege for the few, as only 770 were built in all, over two series. The one now offered for sale, a 4.7, was sold new, in Genoa, to the Perrone family, which had links with the company Italiana Petroli. A few years later it was sold and, passing via Bologna, ended up in Sicily, only subsequently to return to Bologna, at the local Maserati dealer. There is an interesting story behind its return back "home": the owner had won a new Maserati in a competition organized by the famous backers' confectionary company Melegatti, and when he went to Modena to collect it, he left his Quattroporte with the dealer. The current owner bought it in 1997 and decided to keep it as it was, just having the mechanics restored to obtain the desired reliability. It still has its original engine and interiors. Externally it got covered in vinyl roof. This is a car with a straightforward history and a high level of originality.



74

- › IMPORTANTE GRANTURISMO DI CASA MASERATI
- › MECCANICA POTENTE AD 8 CILINDRI
- › VELOCE COUPÉ 2+2
- › INTERNI CONSERVATI
- › SOLO 1104 ESEMPLARI COSTRUITI

- › IMPORTANT MASERATI GRAND TOURING
- › POWERFUL EIGHT-CYLINDER ENGINE
- › FAST 2+2 COUPÉ
- › PRESERVED INTERIORS
- › ONLY 1104 BUILT IN TOTAL

MASERATI INDY 4.2, 1970

TELAIO NR. / VIN. # **AM116250**

STIMA / ESTIMATE € **65.000 - 80.000**



La Maserati Indy viene presentata al pubblico in occasione del Salone di Ginevra del 1969 e, da subito, viene apprezzato l'imponente passo avanti stilistico che rappresenta nei confronti della sua progenitrice, la già elegante Maserati Mexico. Gli autori di questa, profilatissima linea, sono stati Virginio Vairo ed Elio Mainardi, due giovani stilisti in forza alla Vignale che, a quattro mani, riuscirono a dare alla Indy una fisionomia di enorme personalità e con un grado di modernità che ha superato la prova del tempo con inimitabile classe. Uguale a quello della Mexico rimane invece il motore ad otto cilindri a V con doppio albero a camme in testa per ogni bancata che, adeguatamente alimentato da quattro carburatori Weber da 42, sviluppa 260 CV DIN, sufficienti ad imprimere alla Indy prestazioni di grande rilievo, anche secondo il metro odierno. Si tratta, d'altronde, di una evoluzione del leggendario motore 4,5 litri da competizione che fece della 450 S, su cui era montato, la più potente vettura Sport della sua era. Nel solco della tradizione anche la denominazione del modello: se sulla Mexico si volle celebrare l'ultima vittoria di un motore Maserati in F1, sulla Cooper di John Surtees nel Gran Premio del Messico 1966, con la Indy, il collegamento con la storia riguarda le due straordinarie vittorie della Maserati (unica Casa interamente italiana) alla 500 Miglia di Indianapolis nel 1939 e 1940.

The Maserati Indy was publicly unveiled at the 1969 Geneva Motor Show where it was immediately recognized to represent an advance, in design terms, on its predecessor, the already elegant Maserati Mexico. The people behind its streamlined lines were Virginio Vairo and Elio Mainardi, two young designers working at Vignale who, between them, succeeded in giving the Indy a distinctive look, full of personality, as well as a modernity that has stood the test of time with inimitable style. Instead, the model retained the same engine as the Mexico, an eight-cylinder V configuration engine with double overhead cams for each bank that, adequately powered by four Weber 42 carburetors, develops 260 DIN HP, enough to make the Indy capable of delivering great performances, even by today's standards. This engine is, after all, an evolution of the legendary 4.5-liter racing engine that made the 450 S the most powerful sports car of its era. The name chosen for the model also helped to establish a tradition: whereas the Mexico was named to commemorate the last victory of a Maserati engine in F1 racing (on John Surtees' Cooper in the 1966 Mexican Grand Prix), in the case of the Indy, the historical reference was to the two extraordinary victories by Maserati (the only entirely Italian manufacturer) at the Indianapolis 500 Miles (in 1939 and 1940).

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





Il nome Indy venne suggerito da un appena diciassettenne Adolfo Orsi, figlio del titolare della Maserati, ed oggi considerato uno dei più grandi esperti al mondo di Maserati. Oltre a questi rimandi storici, che hanno comunque grande importanza per i marchi automobilistici più prestigiosi, tra i quali Maserati sicuramente è da annoverare, da sottolineare la perfetta interpretazione che questa Casa ha saputo dare, con la Indy, al concetto di Gran Turismo. Sia che si parli di vetture a due posti, come Mistral, Ghibli e Bora, tanto per rimanere nel periodo di produzione della Indy (1969-1975), sia di quelle appartenenti alla ancora più esclusiva nicchia delle quattro posti, le Maserati offrono al proprietario una miscela di eleganza, prestazioni e confort che ha ben pochi rivali. L'esemplare offerto è da sempre italiano, ha gli interni conservati e la meccanica regolarmente mantenuta, La carrozzeria, invece, ha ricevuto una velatura alcuni anni fa. Vettura in grado di togliere soddisfazioni a chi voglia usare una veloce granturismo d'epoca.

The name Indy was suggested by Adolfo Orsi, son of the then owner of Maserati, then just 17 years old and now regarded as one of the world's top Maserati experts. Aside from these historical references, which are nevertheless hugely significant for the most prestigious car brands and Maserati can certainly be described in those terms, it is important to note that the company came up with an absolutely perfect interpretation of the whole Grand Touring concept. Whether we are talking about two-seater cars, like the Mistral, Ghibli and Bora (to remain in the same production era as the Indy: 1969-1975), or those belonging to the even more exclusive four-seater niche market, Maserati cars offer their owners a blend of elegance, performance and comfort that few can rival. The one now being offered for sale has lived its entire life in Italy. It has preserved interiors and regularly serviced mechanics. The bodywork had a light spray a few years ago. This is a car that will delight anyone wanting to take the wheel of a fast vintage touring car.



- › UNICA 8B ESISTENTE CON CARROZZERIA DI UNA FIRMA PRESTIGIOSA
- › CONSIDERATA UNA DELLE PIÙ BELLE ISOTTA FRASCHINI MAI PRODOTTE
- › STORIA AFFASCINANTE, COMPLETA E BEN DOCUMENTATA. IN COPERTINA SUL LIBRO "THE ISOTTA FRASCHINI TIPO 8 SERIES"
- › RESTAURATA, CON TUTTE LE PRINCIPALI COMPONENTI ORIGINALI
- › VINCITRICE DELLA COPPA D'ORO DI VILLA D'ESTE E DEL PREMIO ASSEGNATO DAL PUBBLICO

- › ONLY SURVIVING 8B WITH COACHWORK BY A PRESTIGIOUS DESIGNER
- › CONSIDERED ONE OF THE MOST BEAUTIFUL ISOTTA FRASCHINIS EVER BUILT
- › FASCINATING HISTORY, COMPLETE AND WELL DOCUMENTED. FEATURED ON THE COVER OF THE BOOK "THE ISOTTA FRASCHINI TIPO 8 SERIES"
- › RESTORED AND ALL THE MAIN COMPONENTS ARE ORIGINAL
- › COPPA D'ORO WINNER AND PUBLIC'S CHOICE AT VILLA D'ESTE

75

ISOTTA FRASCHINI 8B IMPERIAL LANDAULETTE CARROZZERIA CASTAGNA MILANO, 1931

TELAIO NR. / VIN. #1714

STIMA / ESTIMATE € 750.000 - 850.000



Domenica 16 aprile 1995, rinasce il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, che aveva debuttato nel 1929 e si era interrotto allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. In Giuria, a scegliere la vettura più bella, Carlo Felice Bianchi Anderloni della Touring, Griffith Borgeson lo storico dell'automobile di fama mondiale, Anthony Hussey patron della Conolly Leather, Strother McMinn il miglior designer USA, Lorenzo Ramacciotti direttore della Pininfarina, Bruno Sacco il genio italiano padre dello stile delle Mercedes moderne e Filippo Sapino anima della Ghia. Col numero 62 è iscritta "l'Isotta Fraschini 8B, Imperial Landauette, Castagna, 1931". Il descrittivo recita: "La terza Isotta Fraschini che presentiamo è un modello 8B: l'evoluzione della serie ed è ritenuta essere l'unico esemplare sopravvissuto. Fu esposta al Salone di Milano del 1931 ed esposta subito dopo a New York, a seguito dell'acquisto dell'editore William Randolph Hearst. A seguito della politica "Buy American" promossa dalle sue pubblicazioni, l'editore fu costretto a cederla a una cittadina inglese che la conservò fino agli anni '50. La vettura venne successivamente restaurata a Parigi, un lungo lavoro terminato nel 1992." Con 38 punti si aggiudica il premio per Referendum del Pubblico (la seconda Isotta Fraschini raggiunge i 23 punti). La Giuria riconferma il massimo punteggio, que-

Sunday, April 16th, 1995 saw the revival of the Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, an event that dated back to 1929 and had been suspended after the outbreak of the Second World War. The judging committee comprised Carlo Felice Bianchi Anderloni, of Touring, the world famous automobile historian Griffith Borgeson, director of Conolly Leather Anthony Hussey, leading American designer Strother McMinn, director of Pininfarina Lorenzo Ramacciotti, the wonderfully talented Bruno Sacco, style creator of modern Mercedes models, and Filippo Sapino, the "soul" of Ghia. Entrant No. 62 was an "Isotta Fraschini 8B, Imperial Landauette, Castagna, 1931", and it was described as follows: "The third Isotta Fraschini we present is an 8B (the evolution of the series) and this is thought to be the only surviving copy. It was exhibited at the 1931 Milan Motor Show and immediately afterwards shipped to New York, where it would later be purchased by publisher William Randolph Hearst. However, as a result of the "Buy American" policy promoted by his publications, Hearst was subsequently forced to sell it to a British citizen who kept it until the 1950s. The car was later restored in Paris, a lengthy project, completed in 1992. Scoring 38 points, it took the public's choice award (well ahead of the next placed Isotta Fraschini, which totaled 23 points). It was also given a very high score by the Judging Committee, in this case 53 points. The Isotta 8B was on a roll



sta volta con 53 punti. L'Isotta 8B fa incetta: oltre alla Coppa d'Oro di Villa d'Este (assegnata dalla Giuria) ed al premio del pubblico, porta a casa il Trofeo Automobile Club di Como, il Primo Premio "Classe B" (vetture aperte oltre 4,5 litri) ed il Trofeo Registro Storico Isotta Fraschini. Difficile, se non impossibile fare di più. Le Isotta Fraschini, in ogni loro forma sono oggetti ambitissimi. Per la Serie 8, presentata nel 1919, la prima vettura al mondo prodotta in serie con il motore a 8 cilindri in linea, la versione più ambita e rara è la finale 8B, nata nel 1930 e prodotta fino al 1932 in meno di 100 esemplari, La Carrozzeria Castagna Milano è tra le più antiche e prestigiose carrozzerie esistenti, ed è famosa per la qualità nella realizzazione ed il livello di materiali e finiture. Castagna offre alla clientela Isotta Fraschini due principali disegni: Commodore (una confortevole cabriolet 2 posti) ed Imperial Landauette, "vettura da città e formale". La 8B offerta in asta, telaio #1714 fa la sua apparizione in pubblico al Salone dell'Automobile di Milano del 1931.

at Villa d'Este that year: in addition to the Coppa d'Oro (Gold Cup, assigned by the Judging Committee) and the people's award, it came away with the Como Automobile Club Trophy, won "Class B" (for open cars over 4.5 liters), and took the Isotta Fraschini Historical Register Trophy. It would have been difficult, if not impossible, to get a better haul! All Isotta Fraschini cars, whatever their model or version, are much sought after. As regards Series 8, unveiled in 1919, this was the first model in the world to be produced in series with an 8-cylinder in-line engine, the rarest and most coveted version was the last one, the 8B, which first appeared in 1930. It remained in production until 1932, during which time fewer than 100 models were built. Carrozzeria Castagna Milano, which is still one of the oldest and most prestigious coachbuilders, famous for its quality workmanship and excellent materials and finishes, offered Isotta Fraschini two main designs: the Commodore (a comfortable two-seater cabriolet) and the Imperial Landauette, "a formal, city car". The 8B offered for sale (chassis #1714) made its public debut at the 1931 Milan





Non c'è ancora un cliente, e la macchina viene spedita a New York dove interessa William Randolph Hearst, magnate dell'editoria newyorkese, già proprietario di Isotta Fraschini. Hearst però, dopo la crisi del 1929, con la sua potenza editoriale sta sostenendo il concetto del "Buy American" e un acquisto così vistoso non è in linea con la sua immagine del momento e, contrariamente a quanto per lungo tempo si è creduto, non ha mai comprato la macchina. Così l'Isotta Fraschini 8B riattraversa l'Oceano ed approda in Gran Bretagna dove, nel settembre 1932, targata GT4290, entra nel garage del suo primo proprietario, Lady Vera Geraldine Twiford dove rimarrà per i successivi 25 anni. Con il carburante razionato, lasciato della guerra, la vettura è poco utilizzabile e, nel 1957, viene venduta ad un certo Mr. B. Brierley di Oldham nel Lancashire, che ne fa un uso saltuario e la parcheggia in un ricovero non sufficientemente protettivo, tanto che, nel 1961, il gelo invernale crepa la testa del

Motor Show. Although it did not yet have a buyer, the car was sent to New York, where it caught the attention of the publishing magnate, William Randolph Hearst, who was already an Isotta Fraschini owner. However, given that, in the wake of the 1929 financial crisis, Hearst was using his particularly influential position to support the "Buy American" wave, a high-profile purchase like this would not have been in line with the image he was cultivating at the time. Consequently, contrary to what was long believed, he never actually bought the car. Thus, the Isotta Fraschini 8B crossed the Atlantic once again, this time heading for Great Britain where, in September 1932, with registration plate GT4290, it was taken home by its first owner, Lady Vera Geraldine Twinhard, with whom it remained for the next quarter of a century. With fuel still rationed in the wake of the war, little use could be made of the car, and so it was sold, in 1957, to a certain Mr. B. Brierley of Oldham in Lancashire. He used it sporadically, and kept it parked in a shelter that did not afford it adequate protection.

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





motore. Dopo vani tentativi di trovare una testata di ricambio, nel 1985 la 8B, con solo 19.200 chilometri percorsi, viene venduta ad un collezionista italiano. L'officina CRM di Origgio (CO), usando vecchi operai dell'Isotta Fraschini, riesce a trovare un motore 8B completo da usare come ricambi e si occupa della meccanica mentre André Lecocq, il migliore carrozziere e restauratore del periodo, si prende cura della carrozzeria e dell'assemblaggio finale. Nel marzo del 1992, al Salone di Ginevra dove è prevista un'esposizione di Isotta Fraschini, la 8B torna in mostra. Una vettura unica, con una storia limpida fatta di pochi proprietari, l'ultimo dal 1995, e di attente cure, potenzialmente in grado di vincere qualsiasi concorso a cui venga iscritta.

As a result, the harsh winter conditions of 1961 left it with a cracked engine head. After vain attempts to find a replacement one, in 1985 the 8B, with only 19,200 km on the clock, was sold to an Italian collector. CRM, a workshop in Origgio (Como), managed, through former Isotta Fraschini workers, to track down a complete 8B engine to use as replacement and took care of the mechanics, while André Lecocq, the best coachbuilder and restorer of the time, looked after the bodywork and final assembly. In March 1992, the Geneva Motor Show included an Isotta Fraschini exhibition, and so the 8B returned to the show scene. This is a unique car with a very transparent history: it has been with few owners, the latest one since 1995, and has been carefully looked after. It has the potential to win any competition it might be entered in.



76

- MECCANICA SOFISTICATA E RICCA, CON MOTORE V8 DI 4 LITRI
- RIVERNICIATA, MA MAI RESTAURATA, INTERNI ORIGINALI
- MOTORE ORIGINALE VENDUTO CON LA VETTURA
- DA 35 ANNI NELLA STESSA FAMIGLIA
- PARTECIPANTE AL RALLY DI MONTE-CARLO HISTORIQUE DEL 1984

- IMPRESSIVE AND REFINED MECHANICS, WITH 4-LITER V8 ENGINE
- REPAINTED BUT NEVER RESTORED, ORIGINAL INTERIORS
- ORIGINAL ENGINE SOLD WITH THE CAR
- 35 YEARS WITH THE SAME FAMILY
- 1984 RALLYE MONTE-CARLO HISTORIQUE ENTRANT

76

LANCIA DILAMBDA 227 CABRIOLET CARLTON, 1930

TELAIO NR. / VIN. #27611

STIMA / ESTIMATE € 160.000 - 180.000



Lancia è uno dei marchi italiani più prestigiosi. Nel tempo ha saputo coniugare innovazione tecnologica, qualità costruttiva e la giusta misura nella scelta dei carrozzieri a cui affidarsi. La sua clientela era di impronta conservatrice, ma sapeva apprezzare la tecnologia del momento, come la carrozzeria a struttura portante, il motore a V ad angolo stretto e le sospensioni indipendenti. Molto apprezzata nel mondo anglosassone, poco prima della crisi del 1929, Lancia decide di voler sfruttare le potenzialità del mercato USA creando un veicolo adatto. Disegna un telaio con passo di 3,475 m dalla grande rigidità torsionale, grazie anche al serbatoio carburante integrato e lo anima con un motore V8 di 3960 cc, dal caratteristico angolo di 24° gradi, che eroga ben 100 CV. La nuova vettura viene chiamata Dilambda (la lettera greca dopo Lambda) ed è riconoscibile dai fanali anteriori a forma di scudetto Lancia. Della prima serie ne verranno prodotte 700, così come della seconda, a partire dal 1930. In Gran Bretagna le Lancia sono molto apprezzate e la Dilambda non passa inosservata. Uno di questi prestigiosi telai viene allestito dalla Carlton Carriage di Willesden, nel nord di Londra, nota per avere realizzato una cinquantina di Rolls-Royce e Bentley oltre ad una speciale Daimler destinata a Winston Churchill. Poco si sa della storia dei primi anni di vita dell'esemplare offerto, una due

Lancia is among the most prestigious of Italian brands. Over time it has managed to combine technological innovation, quality construction and the right balance in its choice of coachbuilders. In the 1920s, its clientele, although rather conservative, certainly appreciated the technology of the time, like the unitary bodywork structure, narrow-angle V engine design and independent suspensions. With the brand already popular in Great Britain and in the USA, Lancia, just before the economic crisis of 1929, decided to try exploiting the potential of the US market by creating a suitable vehicle. It therefore designed a chassis, 3.475 meters long, that guaranteed high torsional stiffness, thanks, in part, to the integrated fuel tank. This was combined with a lively 3960 cc V8 engine, with a distinctive 24° angle, that delivered an impressive 100 HP. The new car was called the Dilambda (the name of the Greek letter that comes after Lambda) and it was characterized by its Lancia shield-shaped headlights. The first series was built in 700 units, as was the second, which went into production in 1930. As mentioned, Lancia cars were already much appreciated in the UK, and the Dilambda did not go unnoticed there. One of these prestigious chassis was dressed by Carlton Carriage of Willesden, North London, a company known for having made about fifty Rolls-Royces and Bentleys, as well as a special Daimler for Winston Churchill. Little is known

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





porte con tetto in tela, anche se è piuttosto facile immaginarlo in Inghilterra. Nei primi anni '80, subito dopo aver ricevuto una velatura alla vernice ed essere stata importata in Italia, viene acquistata dall'attuale proprietario, che, da quel momento se ne prenderà cura nel migliore dei modi e la userà in occasione di raduni e, nel 1984, la usa per un'edizione del Rally di Monte-Carlo Historique. La macchina, oggi equipaggiata con un motore corretto per tipo e modello, viene venduta assieme al motore originale, sostituito circa 20 anni fa, perché tendeva a scaldare, rimasto completo ed intoccato da allora. Nel corso di questi anni, la Dilambda è stata utilizzata per svariati raduni, tra cui una Transappenninica e, nel 1986 per un viaggio in Ungheria, dimostrando un confort ed un'affidabilità nettamente superiore alle vetture sue coetanee. Con gli interni originali, ben tenuta negli ultimi decenni, ricca di una storia piacevole e dotata di una carrozzeria dal disegno piacevole e godibile, la Dilambda offerta in asta merita, senz'altro, la massima considerazione.

of the very early history of this particular vehicle, a two-door model with a canvas roof, even though it can be assumed that it spent its early years in England. In the early 1980s, immediately after having its paintwork glazed, it was imported into Italy to be bought by its current owner, who has always taken perfect care of it. He went on to use it in car rallies, including the 1984 Rallye Monte-Carlo Historique. The car is today equipped with a correct engine for the type and model. The original engine, which is being offered as part of the lot, was replaced around 20 years ago because it tended to overheat, and it has been left complete and untouched ever since. Over the years, this Dilambda has participated in various rallies, including a Transappenninica, and in 1986 it was taken on a trip to Hungary, proving to be far more comfortable and reliable than other cars of its age. Very well cared for in recent decades and boasting a great history, it still has its original interiors. These features, together with its pleasing and enjoyable design, make it a car worthy of serious consideration.



➤ TELAIO #003. LA PIÙ VECCHIA VETTURA DELLA SERIE #916 CONOSCIUTA

➤ MOTORE ORIGINALE N. 926.328

➤ PRESENTE SUL LIBRO "ALFA ROMEO 6C 2500" DI ANGELO TITO ANSELMI

➤ STORIA BEN CONOSCIUTA E DOCUMENTATA. DAL 1948 AL 1983 SEMPRE RIMASTA IN ITALIA

➤ MAI TOTALMENTE RESTAURATA, UNA DELLE PIÙ ORIGINALI 6C 2500 CONOSCIUTE

➤ CHASSIS #003. THE OLDEST KNOWN CAR FROM THE #916 SERIES

➤ ORIGINAL ENGINE (No. 926.328)

➤ FEATURED IN THE BOOK "ALFA ROMEO 6C 2500" BY ANGELO TITO ANSELMI

➤ WELL-KNOWN AND WELL-DOCUMENTED HISTORY. IN ITALY FROM 1948 TO 1983

➤ NEVER TOTALLY RESTORED, ONE OF THE MOST ORIGINAL 6C 2500 KNOWN

ALFA ROMEO 6C 2500 SS "FRECCIA D'ORO", 1948

TELAIO NR. / VIN. #916003

STIMA / ESTIMATE € 180.000 - 200.000



L'Alfa 6C 2500 è da molti considerata come l'Alfa Romeo classica per eccellenza. È perfetta per essere guidata, anche nelle condizioni di traffico attuali, grazie a coppia e potenza esuberanti, ha una linea che è invecchiata benissimo, anzi ha acquistato ulteriore fascino con il passare degli anni ed è rara, ma non così unica da non trovare ricambi o specialisti in grado di metterci le mani. La vita produttiva del motore "6C", complice anche l'intervallo forzato della seconda guerra mondiale, è stata lunga: nato nel 1927, con cilindrata di 1,5 litri, è uscito definitivamente di produzione nel 1954, dopo aver corso (e vinto) ed essere stato utilizzato su svariate serie di vetture stradali abbigliate dai più importanti carrozzieri. È nel 1938 che il motore 6C arriva ad una capacità di 2500 cc ma, l'arrivo della guerra forza ad una produzione minima per gli 8 anni successivi. Finalmente, nel 1946 la 6C 2500 entra nella sua fase produttiva ed il primo modello si chiama Freccia d'Oro, caratterizzato dal numero di telaio che inizia con le cifre 916. Ne verranno prodotti 680 esemplari fino al 1951, tutti carrozzati dalla stessa Alfa Romeo, bisognosa di trovare lavoro per le sue maestranze e quindi felice di produrre all'interno della sua fabbrica anche le carrozzerie. La vettura offerta, telaio #916.003, deliberato il 27 gennaio 1948, con il suo motore originale n. 926.318, viene consegnata a Milano, dove, il 9 marzo 1948 è targata MI 113630. Non si hanno tracce del telaio

Many regard the Alfa 6C 2500 as the classic Alfa Romeo par excellence. It is perfect to drive, even in today's traffic, thanks to its lively torque and considerable power; it has lines that have aged very well, and indeed acquired further charm with the passing of the years; and it is rare, yet without being so unique that it is impossible to find spares or specialists capable of looking after it. The "6C" remained in production over a long span of time, partly as result of the unavoidable decline in activity during the war years: first unveiled in 1927, with a capacity of 1.5 liters, it was finally withdrawn from production in 1954, after having been used on racing cars (including winning ones) and also on various series of road cars dressed by the most important coachbuilders. By 1938 the 6C had reached a capacity of 2500 cc, but the outbreak of the war meant that the company was forced to reduce production to a minimum for the following eight years. Finally, in 1946, the 6C 2500 entered its full production phase. The first model was called the Freccia d'Oro, and it can be recognized by the chassis number, which starts with 916. This model was produced up until 1951 for a total of 680 units. All these were bodied by Alfa Romeo itself, as the company, needing to find work for its workforce, was happy to add bodywork production to its in-house activities. The car offered for sale, chassis #916.003, which rolled off the production line on January 27th 1948, equipped with its original engine No. 926.318, was delivered in Milan, where, on March 9th 1948, it received the registration number: MI 113630.

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





numero #.001 e del numero #.002 e, questo fa ritenere la vettura #.003 la più vecchia Freccia d'Oro di serie esistente. È importante sottolineare il "di serie" perché, secondo quanto spesso accadeva all'epoca, è possibile che siano stati utilizzati telai precedenti per allestire le vetture di pre-serie ed i prototipi, telai comunque numerati in maniera differente. Dal 1948 al 1949 la 6C 2500 cambia proprietà tre volte, ma è un passaggio formale visto che viene intestata a ditte diverse, tutte di proprietà della stessa persona. Proprietari in Lombardia, Toscana e Lazio si susseguono sul libretto fino al 1979, quando, passando attraverso un intermediario di Genova, viene venduta ad una concessionaria Alfa Romeo in Olanda, dove rimane fino a Giugno del 2007, quando torna in Italia, entrando nella collezione dell'attuale proprietario. Mai completamente restaurata, la vernice originale è stata protetta da un trasparente mentre si trovava in Olanda, mentre gli interni sono rifatti, utilizzando il corretto panno, al suo rientro in Italia, è in perfetta efficienza, pronta per essere usata e mostrata ai principali concorsi.

No traces can be found of chassis numbers #.001 and #.002, which suggests that #.003 is the oldest standard production Freccia d'Oro in existence. It is important to underline the "standard production" part of this description given that, in line with what often happened at the time, the previous two chassis, perhaps numbered differently, may have been used to produce pre-series cars or prototypes. From 1948 to 1949, this particular 6C 2500 changed hands three times, but these were only formal changes of ownership that saw the car registered to different companies, all owned by the same person. The vehicle log book shows that it then had a series of owners in Lombardy, Tuscany and Lazio, before being sold, through an intermediary in Genoa, to an Alfa Romeo dealership in the Netherlands. It remained there until June 2007, when it was added to the collection of its current owner and thus returned to Italy. Never completely restored, its original paint was given a transparent protective coating while it was in the Netherlands, while on its return to Italy, the interiors were completely refurbished using the correct fabric. It is in perfect working order, and ready to be used and shown at major events.



78

- ESEMPIO AUTOMOBILISTICO DEL CONCETTO DI LUSO DEGLI ANNI '50
- DISEGNATA DA FELICE MARIO BOANO
- MENO DI 200 ESEMPLARI PRODOTTI
- RESTAURO TOTALE APPENA TERMINATO
- UN SOLO PROPRIETARIO DA CIRCA 10 ANNI

- A CAR SYMBOLIZING THE 1950S IDEA OF LUXURY
- DESIGNED BY FELICE MARIO BOANO
- PRODUCED IN FEWER THAN 200 UNITS
- FULL RESTORATION JUST COMPLETED
- WITH PRESENT OWNER FOR AROUND 10 YEARS

SIATA DAINA CABRIOLET, 1952

TELAIO NR. / VIN. #SO194

STIMA / ESTIMATE € 140.000 - 160.000



La S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) nasce nel 1926 a Torino ad opera di Giorgio Ambrosini, facoltoso appassionato di automobili e pilota dilettante di buon talento. Inizialmente l'oggetto dell'impresa è la costruzione di componenti speciali finalizzati all'aumento delle prestazioni degli asmatici motori dell'epoca e il lavoro si concentra, in particolare, su quelli più diffusi, prodotti dalla Fiat.

Il nome S.I.A.T.A. acquisisce notorietà nell'ambiente, soprattutto per le sue efficacissime testate a valvole in testa dedicate alla Fiat 500 'Topolino' ed alla Fiat 508 'Balilla'. È stata proprio una Balilla che, equipaggiata con l'elaborazione più spinta per lei disponibile, comprendente il compressore volumetrico, si aggiudica un record di velocità di classe (fino a 1000 cc) con oltre 154 km/h, un risultato non da poco per un'utilitaria degli anni trenta del secolo scorso.

Ambrosini, però, desiderava cimentarsi nelle gare; pilotate frequentemente da lui stesso, le Fiat elaborate S.I.A.T.A. si comportarono spesso in maniera brillante. La 'Topolino' con testa S.I.A.T.A. divenne poi un *must* per tutti quei giovani piloti alle prime armi che la trovavano l'arma perfetta per imporsi nella loro classe in tutte le gare più importanti, Mille Miglia compresa.

Il salto di qualità per la S.I.A.T.A. avvenne, però,

The company S.I.A.T.A. (Società Italiana Applicazione Trasformazioni Automobilistiche) was founded in 1926 in Turin by Giorgio Ambrosini, a wealthy car enthusiast and talented amateur driver. Initially, its purpose was to construct special components designed to increase the performance of the asthmatic engines of the time, and the work focused, in particular, on the most common ones, produced by Fiat.

The name S.I.A.T.A. earned a strong reputation in the field, above all for its highly effective head with overhead valves designed for the Fiat 500 'Topolino' and the Fiat 508 Balilla. A Balilla, equipped with the most powerful engine available for the model, complete with compressor, actually succeeded in taking home a speed record for its class (up to 1000 cc), registering over 154 km/h, an excellent result for a small 1930s car.

Ambrosini, however, was keen to try his hand in the racing sector; Fiat cars powered by S.I.A.T.A.-modified engines, often driven by him in person, frequently turned in brilliant performances.

Subsequently, all young novice riders wanted a 'Topolino' with a S.I.A.T.A.-modified engine, as they felt this would give them their best chance of establishing themselves in their class in all the most important races, including the Mille Miglia.

However, for S.I.A.T.A., the real turning point came imme-

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





nell'immediato secondo dopoguerra, quando Ambrosini decise di costruire in proprio automobili intere, per quanto con meccanica derivata dalle Fiat. Nel 1948 nacque l'Amica, con motore della Fiat 500 e con telaio tubolare progettato in casa e, nel 1950, fu il turno della Daina. Nata subito dopo la berlina Fiat 1400 di serie, la prima Fiat a scocca portante, e da lei derivata accorciandone il passo, ne eredita il motore, con potenza portata da 45 a 65 CV, adottando un esclusivo cambio di velocità a cinque rapporti che ne aumenta le possibilità di utilizzo, sia in pista sia sulle strade di tutti i giorni. Dotata di finiture di gran lusso e dedicata ad un pubblico raffinatissimo, la Daina venne offerta in versione Cabriolet carrozzata dagli Stabilimenti Farina (ed in versione Coupé realizzata anche dalla Bertone) e prodotta in meno di 200 esemplari. La vettura offerta in asta, una Cabriolet del 1952 nella stessa proprietà da circa 10 anni, è appena uscita da un restauro completo che ha coinvolto la carrozzeria, la meccanica e gli interni.

diately after the Second World War, when Ambrosini decided to start building his own automobiles, albeit with Fiat-derived mechanics. In 1948, the company unveiled the Amica, which had a Fiat 500 engine and an in-house designed tubular chassis, and it was followed, in 1950, by the Daina. The latter was created immediately after the standard Fiat 1400 sedan (the first Fiat with a self-supporting body), of which it was a derivation, featuring a shorter wheelbase. However, it had the same engine, with the output increased from 45 to 65 HP and an exclusive five-speed gearbox that increased its scope for use, both on the track and on everyday roads. With its luxurious finishing, the Daina was aimed at a very refined public. It was offered in a cabriolet version with bodywork by Farina (as well as in a coupé version, also produced by Bertone). The cabriolet version was produced in fewer than 200 units. This one offered for sale, produced in 1952, has been with the same owner for around 10 years. It has just completed a full restoration that involved the bodywork, mechanics and interiors.



79

- › UNA DELLE VETTURE PIU' IMPORTANTI E TECNICAMENTE AVANZATE MAI PRODOTTE
- › UN'ICONA DEL COLLEZIONISMO IN UNA DELLE SUE VERSIONI MIGLIORI
- › TUTTI I NUMERI CORRISPONDENTI. MOTORE B20/4649
- › NELLA STESSA FAMIGLIA DAL 1956. ISCRIVIBILE ALLA MILLE MIGLIA
- › RESTAURATA ANNI FA, BEN CONSERVATA DA ALLORA

- › AMONG THE MOST IMPORTANT AND TECHNICALLY MOST ADVANCED CARS EVER BUILT
- › AN ICONIC COLLECTOR CAR, IN ONE OF ITS BEST VERSIONS
- › ALL MATCHING NUMBERS. ENGINE B20/4649
- › WITH THE SAME FAMILY SINCE 1956. MILLE MIGLIA ELIGIBLE
- › RESTORED A NUMBER OF YEARS AGO, AND WELL PRESERVED SINCE

LANCIA AURELIA B20 V SERIE, 1956

TELAIO NR. / VIN. #3715

STIMA / ESTIMATE € 180.000 - 220.000



Molti fanno coincidere la nascita della automobile da gran turismo con quella della Lancia Aurelia B20, nell'Aprile del 1951. Si può senz'altro essere d'accordo nella sostanza ma non si riesce, tuttavia, a non pensare alla palese inadeguatezza, a questo fine, del primo V6 montato sulla B20. E' vero che, rispetto alla berlina d'origine, si era già passati dagli 1,75 ai due litri di cubatura, ma la cavalleria disponibile (75 CV) rimaneva decisamente scarsa per qualsiasi lunga distanza da percorrere velocemente. Si può senz'altro dire che, il concetto di gran turismo legato alla prima Aurelia B20, passò solo perché venne definito in un periodo di inimmaginabili ristrettezze per tutta l'Europa. Chiarito questo, è importante sottolineare che, sebbene non velocissima, la prima B20 era molto elegante. Ancora oggi esiste una disputa su chi ne abbia creato la linea. Il telaio era di qualità eccelsa, con la perfetta distribuzione dei pesi data dal cambio al retrotreno e le classiche sospensioni Lancia capaci di coniugare come poche altre confort di marcia e tenuta di strada. Si capì sin da subito che l'aumento della potenza disponibile sarebbe stata solo questione di tempo. Nella primavera del 1956, alla nascita della V Serie, come la B20 offerta in vendita, la Lancia Aurelia aveva ormai acquisito tutte le caratteristiche richieste ad una vettura da gran turismo con il motore portato a due litri e mezzo di cilindrata, capace di 110 CV per quasi

Many consider the birth of grand touring cars to have coincided with that of the Lancia Aurelia B20 in April 1951. Although one can certainly agree with this in principle, it is impossible to avoid remarking that, in the context of this particular category of cars, the first V6 assembled on a B20 was clearly inadequate. It is true that, compared with the sedan from which it originated, the engine capacity had been increased (from 1.75 to two liters), but the power developed by the engine (75 HP) was still too low to allow long distances to be covered at speed. It can be argued that linking the grand touring concept with the Aurelia B20 is acceptable in the light of the period in which it was created, one of considerable hardship across Europe. Having clarified this, it is important to underline that the first B20, albeit not a really fast car, was extremely elegant. Today, there is still some debate over the true identity of the person who created its lines. The chassis was of excellent quality, while the gearbox ensured perfect distribution of weights to the rear and the classic Lancia suspension system provided a largely unparalleled combination of driving comfort and road holding. It was evident from the outset that it would only be a matter of time before the power rating was increased. Indeed, by Spring 1956, which brought the first V Series cars (like the B20 offered for sale), the Lancia Aurelia had all the characteristics required of a grand touring car: it was now driven by a 2.5-liter engine

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





180 km/h di velocità massima, accompagnata da un'elasticità di marcia assolutamente superiore alla media. La V Serie, infatti, usava la versione 'addomesticata' dai 118 CV della IV Serie, nata dopo gli interventi richiesti del nuovo proprietario della Lancia, Carlo Pesenti, ed il nuovo Capo Progettista, Antonio Fessia, ambedue nemici giurati delle meccaniche troppo 'tirate' che richiedono un uso frequente del cambio.

La vettura offerta è stata originariamente consegnata in Svizzera, dove è rimasta pochissimo per ritornare poi in Italia, con sole alcune migliaia di chilometri percorsi, acquistata da un appassionato gentleman driver che la immatricola a Milano nel Luglio del 1956. Da allora la B20 resta sempre nella stessa famiglia, vivendo una vita serena e poco impegnativa, sempre ben mantenuta. Restaurata svariati anni fa, si è, da allora, conservata molto bene. Ancora nella configurazione cromatica originale di Grigio Metallizzato su interni in panno grigio/sky blu, con il suo motore originale, è pronta per essere usata, anche alla Mille Miglia, dove è iscrivibile.

capable of providing 110 HP and reaching top speeds of almost 180 km/h, and it also had a far greater than average torque. Indeed the V Series cars were powered by a "tamed" version of the 118 HP engine used on the IV Series; this gentler engine was the result of interventions requested by the new owner of Lancia, Carlo Pesenti, and the new chief designer, Antonio Fessia, both strongly opposed to the use of extreme engines that necessitate frequent gear changes. The car offered was originally delivered in Switzerland, where it remained only a very short time before returning to Italy with just a few thousand kilometers on the clock. Its new owner was a passionate gentleman driver who registered it in Milan in July 1956. Since then, the B20 has always been with the same family, with whom it has lived a quiet and trouble-free life and been kept well maintained. It was restored a number of years ago and has been carefully preserved ever since. Still wearing its original color scheme of metallic gray over gray/sky blue fabric interiors, and still with its original engine in place, this car, eligible for the Mille Miglia, is ready to be used.



80

- › UNA DELLE VETTURE PIÙ AMBITE DAL MERCATO
- › IL SIMBOLO DELLA SEMPLICITÀ CHE DIVENTA ELEGANZA
- › UNA DELLE ULTIME VERE SPEEDSTER
- › MOTORE CORRETTO PER TIPO E VERSIONE
- › DOCUMENTI ITALIANI

- › ONE OF THE MARKET'S MOST SOUGHT-AFTER CARS
- › THE EPITOME OF SIMPLE ELEGANCE
- › ONE OF THE LAST TRUE SPEEDSTERS
- › CORRECT ENGINE FOR THE MODEL AND VERSION
- › ITALIAN DOCUMENTS

80

PORSCHE 356 A SPEEDSTER, 1957

TELAIO NR. / VIN. #83613

STIMA / ESTIMATE € 230.000 - 270.000



La versione Speedster della Porsche 356 rappresenta una variante della Cabriolet pensata per un pubblico più giovane ed informale, fu richiesta a gran voce dall'importatore negli USA, il leggendario Max Hoffman, fin da quando la 356 fu proposta su quel mercato. La Porsche si decise finalmente ad accontentarlo solo con il 1955 riprendendo gli spartani concetti espressi dalla rarissima 'America roadster' del 1952 ed affidandone la costruzione alla Carrozzeria Reutter di Stoccarda. I motori erano gli stessi 1,3 ed 1,5 litri delle altre versioni; poi, dall'anno successivo, quando la 356 guadagna il suffisso 'A', il motore più 'grosso' viene sostituito da uno con cilindrata aumentata a 1,6 litri con due livelli di potenza: 60 CV per il 1600 e 75 CV per il 1600 S. Con questi motori, la Speedster accompagna le altre versioni della 356 fino al model year 1959 quando viene sostituita dalla Convertible D, che offre qualcosa in più in termini di più di comfort ma perde la bellezza e pulizia delle linee originarie. La Speedster del 1957, come l'esemplare offerto in vendita, si caratterizza per la fiancata bassa (meno 35 mm rispetto alla Cabriolet), un parabrezza basso ed avvolgente, una capote ridotta ed a scomparsa totale, i finestrini laterali asportabili, sedili alleggeriti ed anatomici e una plancia semplificata con strumentazione a tre elementi tutti davanti al volante. In mezzo a tutta questa semplificazione

The Speedster version of the Porsche 356 is a variant of the Cabriolet. Designed with a younger and more easy-going customer in mind, it had been insistently requested by legendary US importer Max Hoffman ever since the 356 first became available on the American market. In 1955, Porsche finally decided to oblige, coming up with a car that echoed the Spartan feel of the very rare 1952 "America Roadster". Reutter of Stuttgart was the coachbuilder entrusted with the task of producing it. Initially, the 1.3 and 1.5-liter engines used on the other versions were retained; then, from the following year, when the 356 became the 356 A, the bigger engine was replaced with one displacing 1.6 liters and available with two power outputs: 60 HP for the 1600 and 75 HP for the 1600 S. The Speedster, equipped with these engines, accompanied the other versions of the 356 up to model year 1959, when it was replaced with the Convertible D. This offered more in terms of comfort, but its lines were not as beautiful or as clean as those of the original Speedster. The 1957 Speedster, like the one being offered for sale, was characterized by low sides (35 mm lower than those of the Cabriolet), a low wraparound windshield, a smaller and entirely retractable hood, removable side windows, lighter-weight bucket-style seats, and a simplified dashboard with just three dials, all situated behind the driving wheel, directly





spicca, per contrasto, l'aggiunta di una piacevolissima modanatura cromata sulle fiancate all'altezza della maniglia di apertura delle portiere. In totale ne sono stati prodotti solamente 4.800 esemplari circa, il che la rende una rarità e ne fa oggi la versione più ambita, a parità di motorizzazione, tra le Porsche 356. L'esemplare offerto, 356 A T1, è stato esportato nuovo negli Stati Uniti, dove è rimasto fino al settembre del 2016, quando è stato importato in Italia. Poco si sa della sua storia iniziale, tranne che ha trascorso gli ultimi anni americani prima nel Texas e poi in California, dove è stato restaurato. L'esemplare ha un motore corretto per tipo e versione, ma non è quello matching number, ed ha recentemente fatto, in Italia, un tagliando completo. Il suo monoblocco originale, smontato, è comunque disponibile e verrà venduto assieme all'autovettura. Si crede che il colore della vettura possa essere quello giusto per questo telaio. La strumentazione è in miglia e sono montati 4 freni a disco. Una vettura perfetta per i raduni e le strade tortuose.

in front of the driver. In the context of this heightened simplicity, the attractive chrome trim strip on each side of the car, at the level of the door handle, provides a particularly welcome contrast. The fact that this model was produced in a total of only around 4,800 units makes it a rarity and, today, one of the most sought-after among the Porsche 356 models with the same engine capacity. This particular 356 A T1, was exported new to the United States, where it remained until September 2016, when it was imported into Italy. Few details of its early history are available, although it is known to have spent its last years in America in Texas and then California, where it was restored. It is not a matching numbers car, although the engine is correct for the model and version. It recently had a complete service in Italy. Its original engine block, disassembled, is still available and will be sold together with the car. The car's color is thought to be the correct one for this chassis. The dials are in miles and it has four-disc brakes installed. A perfect car for rallies and winding roads.



› LA VERSIONE S DEL MODEL YEAR 1969: AMBITISSIMA DAI COLLEZIONISTI

› LA PIÙ POTENTE TRA LE 2 LITRI, CON 170 CV

› TUTTI I NUMERI CORRISPONDENTI. MOTORE 901/10-6391521. CAMBIO 911/017196189

› DAL 1980 IN ITALIA. STORIA LIMPIDA

› RESTAURO PROFESSIONALE AD ALTISSIMO LIVELLO. IMMACOLATA

› *THE S VERSION OF MODEL YEAR 1969: COVETED BY COLLECTORS*

› *THE MOST POWERFUL OF THE TWO-LITER, 170 HP*

› *FULLY MATCHING NUMBERS CAR. ENGINE 901/10-6391521. GEARBOX 911/017196189*

› *IN ITALY SINCE 1980. CLEAN HISTORY*

› *VERY HIGH-LEVEL PROFESSIONAL RESTORATION. IMMACULATE*

PORSCHE 911S 2.0 S, 1969

TELAIO NR. / VIN. #119301080

STIMA / ESTIMATE € 180.000 - 220.000



Non è un mistero che la Porsche 911 sia nata con qualche problema di tenuta di strada dovuto alla distribuzione dei pesi non ottimale, a causa della maggiore massa del suo sei cilindri rispetto al quattro con il quale i progettisti Porsche si erano misurati per anni. È una conseguenza di ciò se il model year 1969 della Porsche 911 vede la prima modifica importante al progetto '901' così come uscito dalla matita di 'Butzi' Porsche: alla ricerca di maggiore stabilità sul veloce, il passo viene allungato di quasi 6 centimetri, ottenendo così anche un poco più di spazio per gli occasionali passeggeri posteriori.

La fisionomia della 911, in quella fase era ormai entrata nei gusti dei Porschisti (anche dei più irriducibili amanti della 356) e non viene stravolta. L'allungamento del passo è visibile solo osservando con attenzione il coperchio delle barre di torsione posteriori, non più rasente al passaggio ruota ma spostato proprio di quei famosi sei centimetri. Per il model year 1969, la gamma della 911 era suddivisa in tre versioni: T, L ed S, quest'ultima, con motore da 160 CV, rabbiosa come mai prima una 911. È proprio la S che diventa la beniamina degli appassionati più esigenti e facoltosi, ed una brutta gatta da pelare per i proprietari Ferrari e Maserati. Questo anche perché la storica serie 'B', questa la sigla che contraddistingue le vetture per il model year 1969, oltre al passo allungato di cui si è detto, adotta l'alimentazione ad iniezione meccanica, che regala

It is no secret that the Porsche 911 experienced, from the outset, some road holding problems due to the non-optimal weight distribution caused by the greater mass of its six-cylinder engine compared with the four-cylinder one that Porsche designers had been working with for years.

For this reason, the Porsche 911 model year 1969 included the first major change to the '901' originally designed by 'Butzi' Porsche: with the aim of increasing the car's stability at high speeds, the wheelbase was lengthened by almost 6 centimeters, thereby also creating a little more room for occasional rear seat passengers.

By this time, Porsche enthusiasts (even the most fervent lovers of the 356) had come to appreciate the 911's looks, and so these were essentially retained. The longer wheelbase was a feature that could be noted only by carefully observing the rear torsion bar cover, which no longer hugged the wheel arch, having been shifted by the infamous six centimeters.

For model year 1969, the 911 range comprised three versions: T, L and S, the latter equipped with an angry 160 HP engine of the kind never previously used on a 911. The S version became the darling of the wealthiest and most demanding enthusiasts, as well as a hard act to follow for Ferrari and Maserati owners. This was also because the legendary 'B' series (B denoting model year 1969 cars), in addition to the longer wheelbase, also used mechanical

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





la ulteriori dieci CV al già grintosissimo sei cilindri della 911 S, facendone il due litri Porsche aspirato più potente di sempre. Con un generale ammodernamento dell'abitacolo attraverso un volante più piccolo con cuscino centrale di sicurezza, la strumentazione rivista, il lunotto termico e l'adozione dei fari alogeni, quest'auto entra definitivamente nella leggenda rappresentando contemporaneamente la perfetta sintesi di quella che, per anni, è stata la vincente filosofia Porsche per le sue automobili: semplicità, accuratezza, leggerezza, potenza, agilità. La vettura offerta, matching numbers, consegnata nel Maggio del 1969, arriva in Italia nel 1980 ed entra nell'attuale collezione nel 2014, quando viene emesso il certificato Porsche d'origine. Il restauro, filologicamente corretto in ogni dettaglio, effettuato presso i migliori specialisti Porsche, ha riportato la vettura a condizioni pari al nuovo. Sono centinaia le 911 disponibili sul mercato, molte meno quelle appartenenti ad una serie così importante ed ancora meno, se esistono, così perfette.

fuel injection, which added a further 10 HP to the already gritty six-cylinder engine of the 911 S, making it the most powerful Porsche two-liter aspirated engine ever. The car's interior was generally updated, specific features including a smaller steering wheel with a padded center, a modified instrument panel, and a heated rear window. It was also given halogen headlamps. Thus, this car became a part of motoring history, representing the perfect synthesis of what, for years, had been the winning Porsche formula for its cars: a combination of simplicity, accuracy, lightness, power and agility. The vehicle offered for sale, a matching numbers car, was delivered in May 1969. It came to Italy in 1980 and entered the current collection in 2014, when it was issued a Porsche certificate of origin. Its recent restoration, carried out with painstaking attention to detail by leading Porsche specialists, has returned the car to 'as new' condition. Although hundreds of 911s can be found on the market, there are far fewer belonging to such an important series, and fewer still (if any) as perfect as this one.



82

- UNA DELLE PIU' BELLE 911, MOTORE 2.2 S DA 180 CV
- TUTTI I NUMERI CONFORMI. MOTORE 911/01-6301938, CAMBIO 911/01-7115433
- BELLISSIMO ACCOSTAMENTO CROMATICO BLU ALBERT SU SIMILPELLE GRIGIO/PEPITA
- ALLESTIMENTO CONFORT, VETRI AZZURRATI, TETTO APRIBILE
- DA RESTAURARE. COMPLETA DI TUTTI I SUOI PEZZI

- ONE OF THE MOST BEAUTIFUL 911S WITH A 2.2 S 180 HP ENGINE
- ALL MATCHING NUMBERS. ENGINE 911/01-6301938, GEARBOX 911/01-7115433
- GORGEOUS COLOR SCHEME: ALBERT BLUE OVER GRAY HOUNDSTOOTH LEATHERETTE INTERIOR
- COMFORT VERSION, BLUE WINDOWS, SUNROOF
- TO BE RESTORED. COMPLETE WITH ALL ITS PARTS

PORSCHE 911 S 2.2 COUPÉ, 1970

TELAIO NR. / VIN. #9110301399

STIMA / ESTIMATE € 110.000 - 130.000



Dopo il 1969 viene definitivamente sistemata la 'geometria' della 911 - il passo resterà invariato fino al 1998 - e Porsche inizia l'escalation della cubatura dei motori destinati al suo modello di punta.

Il primo passo, con le Serie C e D dei 1970 e 71, porta la cilindrata a 2.195 cc così da elevare la potenza delle tre versioni canoniche rispettivamente a 125 CV per la T (dai 110 precedenti), 155 CV per la E (erano 140) ed i gloriosi 180 CV della S (erano 170).

Ora anche le versioni meno prestanti non devono più sudare per stare al passo di altre supercar dell'epoca, spesso scomodissime rivali in quanto molto meno costose. Al vertice della gamma, la 911 adesso brilla ancora più luminosamente: la S ha valori di velocità ed accelerazione impensabili per una vettura di questa fascia di mercato: 225 km/h e sette secondi netti nello 0 - 100 km/h sono prestazioni che, ad inizio anni '70, normalmente richiedevano cubature molto più generose ed esborsi per l'acquisto molto più elevati.

Rimane, sulla S, la necessità di un certo impegno nella guida per tenere il motore ai suoi regimi ottimali, usando con sapienza la leva del cambio. Un dettaglio, questo, che per i Porschisti non è mai stato un sacrificio, piuttosto un cemento di bravura e di affiatamento con la propria focosa vettura.

È stato in questi anni ed in queste circostanze che la Por-

In 1969 the "geometry" of the 911 had been finalized- the wheelbase remained the same until 1998 - and Porsche began the process of boosting the capacity of the engines destined for its flagship model.

The first step in this process, involving model year 1970 and 1971 C and D Series cars, took the displacement to 2,195 cc, thereby increasing the power of the three canonical versions to 125 HP (from the previous 110 HP) for the T, 155 HP (from 140) for the E, and a glorious 180 HP (from 170) for the S.

Now, even the less performing versions no longer had to sweat to keep up with other supercars of the time, often very uncomfortable rivals because they were much less expensive. At the top of the range, the 911 was now an even brighter star: indeed, the S offered speed and acceleration values previously unthinkable for a car in this market segment: 225 km/h and 0-100 km/h in seven seconds flat were performances that, at the beginning of the 1970s, would normally have demanded much bigger capacity engines and a much more sizeable investment.

The S still needed careful handling to keep its engine running at optimal efficiency, and this required skilled use of the gear lever. But this detail was never really seen as a drawback by Porsche enthusiasts, more as a test of their own skill and ability to work in harmony with their fiery vehicle.

It is in this period, and against this backdrop, that Porsche built its reputation as a "giant killer"; after all, this is the

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





sche ha costruito il suo mito di "ammazza giganti"; in fin dei conti è il periodo, questo, nel quale le 908 e 910 da competizione, appena il percorso diventava tortuoso, facevano il vuoto dietro di loro, seminando macchine di cilindrata doppia, le Ferrari, e tripla, le Ford. Un'assonanza tra filosofie, quella delle vetture da competizione e quella dei modelli stradali che non poteva non creare un mito, a cui si aggiunge il progressivo affinamento delle finiture con una sempre maggiore attenzione alla praticità d'uso ed al confort iniziato con la Serie B del 1969. Per distinguere queste Serie C e D da 2,2 litri la Porsche si limita ad applicare una vetrofania al lunotto: straordinario 'understatement' per un'auto già leggendaria. La vettura offerta è una bellissima base, sana nella sua struttura, su cui effettuare il progetto di restauro totale, appena iniziato dal suo attuale proprietario, importante collezionista Porsche di Milano. E' importante notare che tutte le parti fino ad oggi smontate, sono disponibili e vendute assieme alla vettura. La combinazione colori originale è quella ancora presente sulla vettura, Blu Albert su interni in similpelle Grigio/Pepita.

period in which the racing 908 and 910 versions, whenever the route became tortuous, would speed ahead, creating a vacuum behind them and leaving double- and triple-engine cars, respectively Ferraris and Fords, trailing in their wake. The similarity between the philosophies adopted towards the competition cars and the road models was such that the 911 could not fail to become a legend. Added to this, the company also embarked on a progressive refinement of the finishes, with an increasing focus on practicality of use and comfort, beginning with the 1969 B Series. To distinguish its C and D Series 2.2-liter 911s, Porsche simply applied a window sticker to the rear window: an extraordinary "understatement" for an already legendary car. The car offered for sale, structurally sound, will offer its new owner a wonderful basis for a total restoration project, carrying on the one just started by its current owner, an important Milan-based Porsche collector. It is important to note that all the parts that have been disassembled so far are available and will be sold together with the car. The original color scheme is the one still worn by the car: Albert Blue over gray houndstooth leatherette interior.



83

- RICERCATA VERSIONE TURBO
- VETTURA NUMERO 1510 DEI SOLI 1820 ESEMPLARI PRODOTTI
- VETTURA MOLTO ORIGINALE. MOTORE ORIGINALE #1209
- NELLA STESSA COLLEZIONE DA 14 ANNI
- 2 SOLI PROPRIETARI, 14.500 CHILOMETRI, DA NUOVA

- MUCH SOUGHT-AFTER TURBO VERSION
- NUMBER 1510 OF ONLY 1820 PRODUCED
- HIGHLY ORIGINAL CAR. ORIGINAL ENGINE #1209
- IN THE SAME COLLECTION FOR THE PAST 14 YEARS
- ONLY TWO OWNERS, 14,500 KM COVERED FROM NEW

RENAULT R5 TURBO, 1981

TELAIO N. / VIN. #B0001376

STIMA / ESTIMATE € 75.000 - 85.000



Non la si può definire Regina dei rally solo perché mancò l'obiettivo più importante, quello per cui era stata concepita: il Campionato del Mondo. Non si può, tuttavia, negare che la vittoria assoluta al Rally di Montecarlo nel 1981, quelle al Tour de Corse nel 1982 e 1985 e quella al Rally del Portogallo nel 1986, le valgono la nobiltà.

La Renault 5 Turbo, da non confondere con la Renault R5 Alpine Turbo, che è una semplice utilitaria potenziata secondo la moda del periodo, della piccola di Casa Renault prende solamente il simpaticissimo muso e parte della struttura dell'abitacolo.

Da questa idea la Renault Sport procede cercando, innanzitutto, di rendere la vettura esteticamente accattivante per essere venduta in numeri tali da permetterle di gareggiare nel Gruppo 3 delle Gran Turismo di serie. I necessari 1.000 esemplari vennero raggiunti prestissimo, perché questa aggressiva piccola vettura piacque molto.

L'ispirazione che porterà alla realizzazione di questa auto venne al leggendario Jean Terramorsi, allora vice direttore di produzione della Renault, che, consapevole che con la trazione anteriore non si sarebbero più potuti vincere i rally, decise di prendere il gruppo motopropulsore della R5 Alpine e di posizionarlo al posto dei sedili posteriori in posizione longitudinale. Troppo pochi i 94 CV sviluppati dal piccolo quattro cilindri da 1,4 litri

This car cannot be defined the "Queen of the Rally" simply because it failed to meet one objective, moreover the all-important one for which it had been designed: the World Championship. Having said that, there can be no denying that its overall victories in the 1981 Monte Carlo Rally, in the Tour de Corse on two occasions (1982 and 1985), and in the 1986 Portuguese Rally prove its considerable worth.

The R5 Turbo, not to be confused with the Renault R5 Alpine Turbo, a simple utilitarian car tuned according to the fashion of the period, shares few features with the baby of the Renault family, specifically its charming nose and part of the structure of the passenger compartment.

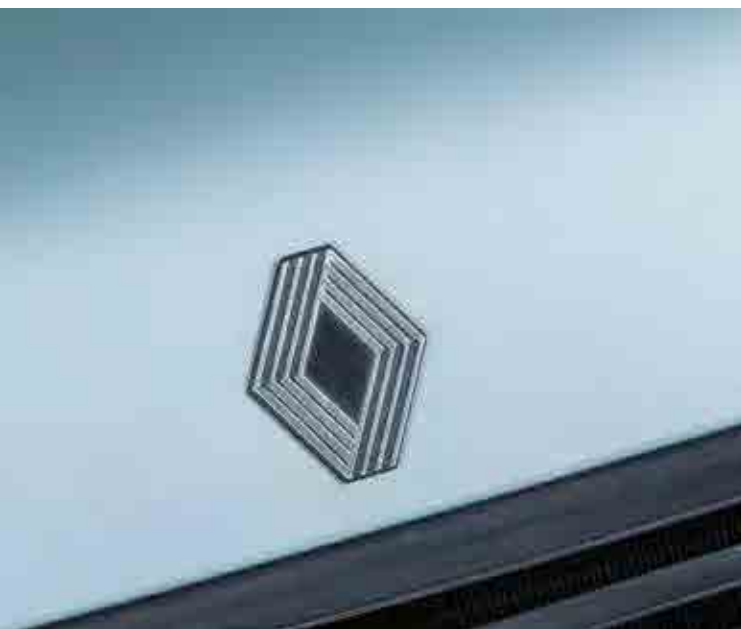
Renault Sport took this project forward, trying, first of all, to make the car esthetically appealing so that it might be sold in sufficient numbers to be allowed to compete in Group 3 of the Grand Touring series. The target of 1,000 units was soon reached, because many people took to this delightfully aggressive little car.

The inspiration behind it came from the legendary Jean Terramorsi, then vice production manager at Renault, who, knowing that rallies could no longer be won with a front-wheel drive, decided to take the engine of the R5 Alpine and position it longitudinally in place of the rear seats. The 94 HP developed by the little four-cylin-

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





ma la sovralimentazione era già stata prevista e così i CV disponibili, già sulla versione stradale, divennero 160 con le esaltanti prestazioni che tale potenza può consentire con soli 970 kg da spingere. La R5 Turbo venne sempre assemblata negli stabilimenti della Alpine a Dieppe, Francia, e nel 1982 venne sostituita da una versione, denominata Turbo 2, più economica da costruire, ma molto meno raffinata ed esclusiva. La R5 Turbo offerta viene immatricolata la prima volta a Como, il 17 Luglio del 1981, ed è rimasta con il primo proprietario, il concessionario Renault di Erba, fino al 21 Dicembre del 2004, quando è stata comprata dall'attuale custode, appassionato di questo modello che l'ha aggiunta alla sua collezione. Mai utilizzata per correre, già nei primi anni 80, ha subito le uniche modifiche, quando è stato montato un paraurti più sportivo davanti ed entrambi i paraurti sono stati verniciati in tinta carrozzeria, e sono state rimosse le 2 bandelle laterali. Vettura incredibile, rimasta come al primo giorno, con 14.500 chilometri percorsi in totale (400 negli ultimi 14 anni).

der 1.4-liter engine was not enough, but a supercharged version was already in the pipeline, thus the available HP, already on the road version, was increased to 160, leading to exhilarating performances of the kind that this level of power can produce when having to drive only 970 kg. The R5 Turbo was always built at the Alpine facilities in Dieppe, France, and in 1982 it was replaced by another version, called Turbo 2, that was cheaper to build but much less refined and exclusive. The R5 Turbo offered for sale was first registered in Como, on July 17th 1981, and it remained with its first owner, the Renault dealership in Erba, until 21st December 2004, when it was bought by its present owner, a lover of this model who added it to his collection. Never used for racing, this car underwent its only modifications early on in its life, in the early 1980s: a more sporty front bumper was fitted, both bumpers were painted in the same color as the body color, and the two miniskirts were removed. An incredible car that has remained as new, having covered just 14,500 km in total (400 in the past 14 years).



84

➤ L'ARMA ASSOLUTA DI RENAULT PER I RALLY

➤ UNA DELLE PROTAGONISTE DEL GRUPPO 4 E DEL GRUPPO B

➤ DISEGNATA DA MARCELLO GANDINI PER CARROZZERIA BERTONE

➤ HA CORSO PER RENAULT ITALIA NEL CAMPIONATO ITALIANO

➤ ESTREMAMENTE RARA, PRONTA PER CORRERE

➤ THE ULTIMATE RENAULT RALLY CAR

➤ A GROUP 4 AND GROUP B LEAD CAR

➤ DESIGNED BY MARCELLO GANDINI FOR BERTONE

➤ RACED BY RENAULT ITALIA IN THE ITALIAN CHAMPIONSHIP

➤ EXTREMELY RARE, RACE READY

RENAULT 5 TURBO "TOUR DE CORSE", 1981

TELAIO NR. / VIN. #B0000698

STIMA / ESTIMATE € 140.000 - 160.000



Dopo anni di Alpine Renault A110, alla fine degli anni '70 la Renault si ritrova a dover correre con la piccola 5 Alpine a trazione anteriore, vettura indubbiamente agile e piuttosto potente ma decisamente inadeguata a competere con la Fiat 131 Abarth Rally. L'idea vincente per la realizzazione di una macchina più competitiva viene a Jean Terramorsi, vice-presidente del reparto produzione della Regie e consiste nel girare il motore della R5 Alpine di novanta gradi, posizionandolo dietro l'abitacolo che perde i due posti posteriori.

Vista la necessità della sovralimentazione per il piccolo 1,4 litri, vengono aggiunti i radiatori dell'aria dell'acqua e dell'olio ai lati del motore, il che obbliga ad allargare la carrozzeria dietro le portiere, stravolgendo esteticamente la fisionomia dell'utilitaria di derivazione. Si chiede quindi una consulenza alla Bertone che, grazie al genio estetico di Marcello Gandini, riesce ad armonizzare il tutto in un insieme fortemente aggressivo. Il primo obiettivo è far nascere la vettura nella versione stradale, da vendersi in almeno mille esemplari per potere essere omologata in Gruppo 3 (Gran Turismo di serie) e, successivamente nel più estremo Gruppo 4 (Gran Turismo preparato). L'evoluzione dei regolamenti sportivi portò, invece, ai vertici dei rally, le potentissime Gruppo B che, delle auto di serie, conservavano sostanzialmente il simulacro. La Renault, con una macchina dall'impostazione tecnica perfetta per

After years of racing the Alpine A110, at the end of the 1970s Renault found itself having to race with the small 5 Alpine front-wheel drive, undoubtedly an agile and powerful car but far from capable of competing with the Fiat 131 Abarth Rally. It was Jean Terramorsi, vice-president of Regie's production department, who came up with a winning idea for a more competitive car, and it consisted of turning the engine of the R5 Alpine through ninety degrees, and positioning it behind the passenger compartment, which thus lost the two rear seats.

Given the need to turbocharge the small 1.4-liter engine, the oil, air and water radiators had to be positioned at the engine side, which meant widening the body behind the doors, completely altering the look of the car. Bertone was thus called upon to advise, and thanks to the esthetic flair of Marcello Gandini, managed to come up with a harmonious and at the same time aggressive-looking solution. The first objective was to bring out the road version, which needed to be sold in at least a thousand units in order to be homologated for racing in the Group 3 racing class (Grand Touring cars) and subsequently in the more extreme Group 4 class (Sports Cars). But changes in competition rules instead saw the extremely powerful Group B cars (which basically only retained the appearance of the standard production cars) rising to prominence in the rally racing world. Renault, since it already had a car that, technically, lent itself perfectly to

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





essere sviluppata predisporre per il 1983 la prima 5 Turbo Gruppo B che sviluppa circa 240 CV per la versione "clienti" e circa 300 per le vetture ufficiali. Dal 1984, partecipa al Campionato del Mondo una versione ulteriormente evoluta, che è oggi ricordata quale 'Maxi Turbo', con il motore al limite dei 350 CV. I successi non mancano e la Renault 5 Turbo, che debutta nel 1981 e che ha avuto in Jean Ragnotti il suo migliore interprete, vince il Monte-Carlo del 1981, il Tour de Corse nel 1982 e nel 1985 e permette, nel 1986, al portoghese Joaquim Moutinho di aggiudicarsi il rally di casa. La vettura offerta è una delle rarissime Tour de Corse con motore carter secco, cambio ad innesti frontali e pannelli porte e cofani in alluminio affiancati da tetto e parafranghi in materiale plastico. Immatricolata nel 1981 ha corso il Campionato Italiano con il supporto di Renault Italia ed è, da oltre 20 anni, di proprietà dello stesso appassionato collezionista. È pronta per correre, con il passaporto HTP della FIA già rilasciato, solo bisognoso di essere rinnovato. Difficile pensare ad un mezzo migliore per correre i rally storici.

being developed, decided to prepare, for 1983, its first 5 Turbo Group B. The customer version of this car delivered 240 HP up to 300 HP for the works team. From 1984, it competed in the World Championship with a version, now remembered as the "Maxi Turbo", which had been developed still further and boasted an engine capable of delivering 350 HP. Success was not slow in coming. The Renault 5 Turbo, which debuted in 1981 and did best with Jean Ragnotti at the wheel, won the 1981 Monte Carlo Rally, the 1982 and 1985 Tour de Corse, and in 1986 allowed Portuguese driver Joaquim Moutinho to win on his "home turf". The car offered for sale is one of the very rare Tour de Corse versions with a dry sump engine, dog clutch gearbox, aluminum doors and hood panels, and plastic roof and fenders. Registered in 1981 it competed in the Italian Championship supported by Renault Italia. It has now been with the same owner, a passionate collector, for more than 20 years. It already holds a FIA HTP passport (this just needs to be renewed), and it is ready to race. It is hard to think of a better vehicle to use for participating in historical rallies.



85

- TUTTI I TAGLIANDI ESEGUITI PRESSO OFFICINE AUTORIZZATE
- MOTORE ORIGINALE, RECENTEMENTE TAGLIANDATO. MOLTE FATTURE
- COMPLETA DI KIT ATTREZZI E LIBRETTI ORIGINALI
- INTERESSANTE COMBINAZIONE CROMATICA DI BIANCO SU NERO
- DA 36 ANNI (1992) DI UN UNICO PROPRIETARIO

- ALWAYS SERVICED AT AUTHORIZED WORKSHOPS
- ORIGINAL ENGINE, RECENTLY SERVICED. MANY INVOICES.
- COMPLETE WITH ORIGINAL TOOL KIT AND BOOKS
- INTERESTING WHITE-ON-BLACK COLOR SCHEME
- SINGLE OWNERSHIP FOR THE PAST 36 YEARS (SINCE 1992)

FERRARI 512 BBi, 1982

TELAIO NR. / VIN. #ZFFJA09B00004041

STIMA / ESTIMATE € 260.000 - 300.000



La Ferrari 512 BBi è l'ultima evoluzione della Berlinetta Boxer, nata nel 1973 come 365 GT/4 BB primo esempio di Ferrari stradale a 12 cilindri, con motore posteriore/centrale. Nel 1976 debutta la 512 BB con alcune leggere modifiche nei dettagli di carrozzeria ed il motore portato a 5 litri a cui segue, presentata al Salone di Francoforte del 1981, la versione finale 512 BBi, con iniezione elettronica Bosch K-Jetronic, con qualche cavallo in meno, la stessa coppia e velocità massima, decisamente meno scorbutica nel suo comportamento stradale e più pulita nelle sue emissioni. La 512 BBi, inoltre, mostra alcune differenze a livello di carrozzeria, con l'adozione di gomme di maggiori dimensioni, un paraurti posteriore ridisegnato, gli specchietti laterali in tinta con la carrozzeria e le prese d'aria "NACA" nella parte inferiore della fiancata di colore nero. La vettura offerta, venduta nuova dalla Samocar, ha avuto un proprietario a Bologna fino al 1987 ed a Varese prima di arrivare, in contemporanea con una sorella a carburatori, nel garage di un caro amico dell'attuale proprietario, che, deciso a tenerne solo una, cede la versione ad iniezione. Così, il 1° settembre del 1992, la 512 BBi viene ritargata Milano e, con circa 30.000 chilometri percorsi, entra nella collezione in cui rimarrà per i successivi 36 anni. Appassionato di autovetture sportive, l'attuale custode di questo pezzo di storia Ferrari, usa la 512 BBi con la dovuta attenzione, spesso

The Ferrari 512 BBi is the last evolution of the Berlinetta Boxer, which started life in 1973 as the 365 GT/4 BB, the very first example of a 12-cylinder road legal Ferrari, with a rear central engine. The first evolution, the 512 BB, unveiled in 1976, featured some minor changes to bodywork details and sported a 5-liter engine; it was followed, in 1981, by the final 512 BBi version, presented at that year's Frankfurt Motor Show. This featured Bosch K-Jetronic electronic injection. The model had slightly lower horsepower but the same torque and top speed. Its road behavior was considerably less cantankerous and it was cleaner in terms of its emissions. What is more, it sported some changes to the bodywork, as well as larger tires, a re-designed rear bumper, side mirrors matching the color of the bodywork, and black "NACA" air intakes in the lower part of the side panel. The 512 BBi here offered for sale was sold new by Samocar and registered Bologna until 1987 and then Varese before reaching, at the same time as a sister car with a carburetor engine, the garage of a close friend of the current owner who wanted to keep only one of the two, decided to part with the car with the fuel-injection engine. Thus, on September 1st, 1992, this 512 BBi, which by this time had clocked up around 30,000 km, was given a new Milan license plate and joined the collection where it has remained for the past 36 years. The current

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





in occasione degli eventi organizzati dal Ferrari Club Milano di cui è socio ed effettuando tutta la manutenzione necessaria presso l'officina Ferrari Crepaldi e, in tempi più recenti, presso la conosciutissima officina Sportcar di Pinuccio, un vero e proprio punto di ritrovo per tutti i possessori di Ferrari nella zona di Milano. Nel 1998 la vettura rompe la routine delle gite del fine settimana sul Lago di Como e compie il viaggio singolo più lungo, a Trieste, senza mai accusare un imprevisto meccanico. Unica concessione all'originalità, per poter permettere una sopravvivenza migliore alla batteria, nel corso degli anni è stato installato uno stacca-batteria, nascosto ma facile da raggiungere. Completamente originale nei suoi interni, con i caratteristici sedili in pelle nero/tessuto Zegna grigio, ben conservata, riverniciata con la tinta corretta una decina di anni fa, ha percorso, ad oggi, poco più di 56.000 chilometri. Ad ulteriore dimostrazione della vita serena che ha trascorso, la Ferrari 512 BBi viene offerta completa della radio, dei libretti e del kit attrezzi originali.

owner of this piece of Ferrari history, a sports car enthusiast, used this 512 BBi with due care, often taking part in events organized by Ferrari Club Milano, of which he is a member, and getting all the necessary maintenance done at the Crepaldi workshop as well as, more recently, the well-known Sportcar workshop of Pinuccio, a real meeting point for all Ferrari owners in the Milan area. In 1998, in a break with the routine of weekend outings to Lake Como, the car made its longest single trip, to Trieste, without any mechanical hiccups at all. At some point over the years and this bring us to its only deviation from originality, a battery disconnecter was installed (well concealed but readily accessible) in order to prolong the life of the battery. This well preserved car, still with completely original interiors, including the distinctive black leather/gray Zegna fabric seats, was repainted in the correct color around a decade ago, and currently has just over 56,000 km on the clock. As a further indication of easy life it has led, this Ferrari 512 BBi is offered complete with original radio, books and tool kit.



86

- › ALLESTIMENTO SPECIALE, CON NUMEROSI PARTICOLARI SU SPECIFICA RICHIESTA
- › TUTTE LE MODIFICHE ELENCAE NEL FOGLIO PRODUZIONE DI LAMBORGHINI
- › MOTORE ORIGINALE
- › UNO DEGLI ESEMPLARI DI DIABLO PIU INTERESSANTI
- › STORIA LIMPIDA, BEN CONOSCIUTA, ELENCO COMPLETO DELLE MANUTENZIONI EFFETTUATE

- › *UNUSUAL SPECIFICATION, WITH NUMEROUS SPECIALLY REQUESTED FEATURES*
- › *ALL MODIFICATIONS LISTED IN THE LAMBORGHINI PRODUCTION SHEET*
- › *ORIGINAL ENGINE*
- › *A PARTICULARLY INTERESTING EXAMPLE OF A DIABLO*
- › *TRANSPARENT AND WELL KNOWN HISTORY, COMPLETE LIST OF ALL MAINTENANCE DONE*

86

LAMBORGHINI DIABLO VT, 1998

TELAIO NR. / VIN. #ZA9DE01A0WLA12998

STIMA / ESTIMATE € 160.000 - 180.000



Il progetto 132 di Lamborghini nasce nel 1985, quando l'azienda di Sant'Agata Bolognese, di proprietà della famiglia Mimram, inizia a ipotizzare la vettura per rimpiazzare la Countach. Non sono anni facili per la Lamborghini ma, malgrado questo, per lo sviluppo del nuovo modello vengono utilizzate le risorse migliori, incluso l'utilizzo dello stilista Marcello Gandini, della Carrozzeria Bertone, per lo studio della linea. Gandini, creatore delle forme della Miura e della Countach, non si smentisce, e la Diablo, questo il nome scelto per la nuova vettura, appassiona tutti fin dal primo momento. In realtà, il progetto estetico della Diablo non è frutto del solo Gandini perché, nel 1987, Automobili Lamborghini viene ceduta alla Chrysler e gli stilisti di Detroit apportano alcune modifiche che arrotondano la forma della Diablo. Dal momento della presentazione, il 21 gennaio 1990, la Diablo diventa la vettura da avere e, nel corso della sua lunga vita, uscirà di produzione nel 2001, quando Lamborghini è già diventata di proprietà di Audi, cambierà più volte meccanica e verrà aggiornata nella linea, senza mai perdere, però, la sua connotazione originale. La vettura offerta in asta appartiene alla serie VT, equipaggiata con le 4 ruote motrici, costruita in circa 400 esemplari tra il 1993 ed il 1998. Questa vettura è particolare perché, come chiaramente riportato nella scheda di produzione Lamborghini, è stata ordinata dal

Lamborghini's 132 project was started in 1985, when the Sant'Agata Bolognese-based company, owned by the Mimram family, started to think about developing a car to replace the Countach. Although these were not easy years for Lamborghini, the very best resources were recruited to develop the new model, including designer Marcello Gandini of Carrozzeria Bertone, who was asked to design its lines. Gandini, who had given shape to the Miura and Countach, did not disappoint, and everyone loved the Diablo being this the name chosen for the car from the outset. In truth, the aesthetics of the Diablo cannot be attributed solely to Gandini given that, in 1987, Automobili Lamborghini was taken over by Chrysler and the designers in Detroit made some changes that gave it rounder contours. From the moment it was unveiled, on January 21st, 1990, the Diablo was a must-have car. In the course of its long life, going out of production in 2001, by which time Lamborghini had already been taken over by Audi, its mechanics and lines were modified and updated a number of times, yet it never lost its original character. The model being offered for sale on this occasion is a four-wheel drive car belonging to the VT series, one of around 400 produced in this particular configuration between 1993 and 1998. This one, however, is unusual because, as the Lamborghini production sheet clearly shows, its wealthy first owner, from Monaco, or-

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





 <i>Lamborghini</i>	
e3*96/27*0030*01	
*ZA9DE01AO LA12	
1895	Kg
1895	Kg
870	Kg
1200	Kg
132	
DIABLO	Motore tipo L 522 V

suo facoltoso primo proprietario monegasco, con alcuni allestimenti speciali. Il motore, innanzitutto, è quello da 530 CV (al posto degli originali 492) preso dalla VT restyling presentata nel corso del 1998, ma, mantiene i fari a scomparsa caratteristici della prima versione di VT. Il colore degli interni è un Navy Blue Waldford speciale e ci sono diversi dettagli realizzati espressamente, fra cui i tappeti in tinta. All'esterno, l'alettone posteriore in fibra di carbonio è stato realizzato appositamente per questa vettura, mentre il colore, Impact White, è stato realizzato su campione. Questa VT, inoltre, ha le sospensioni regolabili elettricamente, complete di sistema di sollevamento (10 centimetri) per poter entrare nei garage sotterranei della capitale monegasca senza toccare. Sempre mantenuta con le dovute attenzioni, ancora completamente originale in ogni sua componente, oggi al terzo proprietario con circa 66.000 chilometri percorsi e la prima frizione rifatta circa 10.000 chilometri fa, è l'aggiunta perfetta alla collezione di un appassionato di Lamborghini o di supercar.

dered it with a series of special features. To begin with, instead of the original 492 HP engine, it was fitted with the 530 HP one that was part of the restyling of the VT presented later the same year (1998), yet it retained the pop-up headlamps that featured on the first version of the VT. The color of the interiors, Navy Blue Waldford, is also special, and it had various other custom features, including matching carpets. Externally, the car had a carbon fiber rear wing that was specially built for it, and it was painted to sample in a specially produced color: Impact White. In addition, the car was given electrically adjustable suspensions, complete with a lifting system (10 centimeters) designed to allow it to enter the underground garages of the Principality without touching the ground. Always maintained with proper care and attention, this car, currently with its third owner, is still 100% original. It has covered around 66,000 km but had its first clutch replacement only around 10,000 km ago. It would make the perfect addition to the collection of any Lamborghini or supercar collector.



87

- UNA DELLE VETTURE DA CORSA PIÙ BELLE DEGLI ANNI '90
- CREATA PER DAR VITA AL CAMPIONATO MONOMARCA DEDICATO
- VETTURA N. 17 DELLE 17 PRODOTTE
- CONDIZIONI PARI AL NUOVO
- MAI CORSO

- ONE OF THE MOST BEAUTIFUL RACING CARS OF THE 1990s
- BUILT TO RACE IN A DEDICATED CHAMPIONSHIP
- CAR No. 17 OF THE 17 PRODUCED
- AS NEW CONDITIONS
- NEVER RACED

87

MASERATI BARCHETTA, 1991

TELAIO NR. / VIN. #THBCNU*LAG* (THBCNM*LAG*)

STIMA / ESTIMATE € 380.000 - 420.000



Nel 1991 la Maserati Biturbo compiva dieci anni ed era ormai chiaro che era a lei che andava attribuito il merito di aver salvato la Maserati dalla chiusura. Grazie ad un incessante processo di perfezionamento, la maggior parte dei problemi di affidabilità delle Biturbo erano alle spalle e la gamma, ora completa, viveva la sua tranquilla vita commerciale. Un 'quadretto' di relativa quiete che male si attagliava al carattere del vulcanico Alejandro De Tomaso, il padrone della Maserati che la Biturbo l'aveva voluta e difesa dalle critiche fino ad avere pienamente ragione. Per movimentare la situazione, il 14 Dicembre 1991, la Maserati presenta la 'Barchetta': un progetto del tutto nuovo destinato a consentire agli appassionati di misurarsi in pista in un Campionato monomarca apposito. Trenta gli esemplari previsti.

L'arma per questo torneo è una vera macchina da corsa: telaio mono trave in alluminio rinforzato da pannelli in composito, cellula dell'abitacolo incollata al telaio con materiali aeronautici e telaietti ausiliari, sempre in lega leggera, per le sospensioni indipendenti a triangoli sovrapposti. Il motore è il V6 della Maserati Racing, la più evoluta versione della Biturbo disponibile all'epoca, montato posteriormente in senso longitudinale ed elaborato fino a sviluppare 315 CV. Sedici le gare che si svolsero nelle due edizioni ('92 e '93) del Grantrofeo Barchetta. Ne venne ipotizzata anche una versione stradale,

In 1991 the Maserati Biturbo reached its tenth birthday, by which time it had become clear that this was the car that had saved Maserati from closure. Through a constant process of improvement and upgrading, most of the reliability problems of the Biturbo were now behind it and the range, now complete, could be sold with absolute peace of mind. Somehow, however, this relatively quiet situation did not really seem to fit with the fiery character of Alejandro De Tomaso, owner of Maserati, who had wanted the Biturbo and defended it vigorously against criticism until he was finally proved to be absolutely right. In order to stir things up a little, on December 14th, 1991, Maserati unveiled the "Barchetta": a completely new project designed to allow fans to compete on the track in a special single-brand championship. A production run of thirty units was planned.

The car produced for this competition was a true racing weapon, built with a single-beam aluminum chassis reinforced with composite panels, a cockpit cell glued to the chassis using aeronautical materials, and independent frame, also in light alloy, for the independent double wishbones suspension. It was equipped with a V6 Maserati Racing engine, the most advanced Biturbo version available at the time, which was rear mounted in a longitudinal position and prepared to deliver 315 HP. A total of 16 races were held over the two Grantrofeo Barchetta

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





mai realizzata. Le finiture e lo stile, creato da 'Synthesis Design' per una vettura da competizione, sono straordinariamente curati. La vettura offerta, la numero 15 delle 15 di serie prodotte, più 2 prototipi, è stata fatturata, da Maserati, alla Dima Automobili di Bolzano, Italia, il 9 Febbraio 1994. Sulla fattura di vendita emessa dalla Maserati viene riportata l'indicazione del numero di telaio #THBCNU*LAG, come correttamente riportato sulla targhetta del numero di telaio, applicata vicino al cambio. Sulla trave centrale del telaio, invece, in un posto non visibile, al riparo da qualsiasi urto, il numero di telaio stampato sulla traversa riporta il numero #THBCNM*LAG, un numero mai assegnato da Maserati e, molto probabilmente, un semplice sbaglio di incisione dell'operatore addetto. Mai utilizzata per correre, è stata conservata per 20 anni, sempre mantenuta in condizioni pronte all'uso, dietro le vetrine della concessionaria Best Auto di Modena, prima di entrare nella collezione dell'attuale collezionista. Rarissima, pronta a divertirsi e far divertire durante i track day. Vettura venduta con atto di vendita.

*championships (in '92 and '93). There was a suggestion of holding a road version, too, but this never came about. The car finishes and style were the result of extraordinarily careful work by Synthesis Design. The car offered for sale, the last of the 15 series models plus 2 prototypes produced, was invoiced to Dima Automobili of Bolzano, Italy, on February 9th, 1994. The sales invoice, issued by Maserati, gives the chassis number # THBCNU*LAG, which is the same as that on the chassis number plate, fixed near the gearbox. Instead, on the central beam of the chassis, in a position out of sight and protected from impact, there is chassis number #THBCNM*LAG. This is a number never assigned by Maserati, and is therefore probably just an engraving error. Never used for racing, this car remained for 20 years displayed at the Best Auto dealership of Modena, where it was always kept in ready-to-use condition, before entering the collection of its current owner. This very rare car is ready to have fun and provide entertainment at track days. Car sold with bill of sale.*



88

- CARRERA 2.7 RS "CODA D'ANATRA", LA PORSCHE 911 PIÙ DESIDERATA
- VERSIONE STRADALE DI UNA PORSCHE 911 DA CORSA
- SOLO 1.508 ESEMPLARI PRODOTTI (1.308 TOURING)
- STORIA CONOSCIUTA E LIMPIDISSIMA. CERTIFICATA PORSCHE
- RESTAURO TOTALE AD ALTISSIMO LIVELLO. MATCHING NUMBER

- CARRERA 2.7 RS "DUCKTAIL", THE MOST SOUGHT-AFTER PORSCHE 911
- ROAD VERSION OF A RACING PORSCHE 911
- ONLY 1,508 PRODUCED IN TOTAL (1,308 TOURING)
- KNOWN AND VERY CLEAN HISTORY. PORSCHE CERTIFIED
- COMPLETE EXPERT RESTORATION. MATCHING NUMBERS

PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING, 1973

TELAIO NR. / VIN. #9113601226

STIMA / ESTIMATE € 650.000 - 750.000



La Porsche 911 nasce nel lontano 1963 ed è, da allora, sebbene diversificata in una moltitudine di serie e versioni che riscuote un successo che sembra non finire mai. Malgrado un comportamento stradale piuttosto "allegro" che ha messo in crisi più di un pilota, la 911 ha fatto innamorare milioni di appassionati in tutto il mondo. La continua evoluzione apportata al modello da parte degli ingegneri di Stoccarda, ha, inoltre, reso la 911 sempre migliore, più performante ed affidabile. Tra le molteplici serie, le più potenti S (sport) sono sempre le favorite, ancora di più quando sviluppate per le corse, "renn" in tedesco, e distribuite sul mercato come RS (rennsport), di solito in un numero sufficiente di esemplari da permettere l'omologazione per le corse. La versione più mitica di sempre, è quella basata sulla 911 con il motore portato a 2.7 litri (2687 cc) da 210 CV, grazie all'adozione dell'iniezione meccanica di carburante, sospensioni irrigidite, freni maggiorati e passaruota posteriori allargati. Con un peso ridottissimo, 1075 Kg per la versione Touring più raffinata della Sport Lightweight, ancora 100 kg più leggera ma più spartana e con vetri e pannelli carrozzeria più sottili, la RS 2.7 Carrera, un nome utilizzato spesso dalla casa di Stoccarda per caratterizzare le sue versioni più potenti, è stata presentata al mercato nel 1973. Ne

The Porsche 911 first came into being in 1963, and since then, although diversified through a multitude of series and versions, it has enjoyed seemingly never-ending success. Despite its rather "lively" behavior on the road, which has challenged more than one driver, it has captivated millions of enthusiasts the world over. Thanks to the continuous evolution of the model, at the hands of the engineers in Stuttgart, the 911 has gone from strength to strength, becoming constantly better, higher performing and more reliable. Among the numerous series produced, the most powerful S (sport) ones are always particularly appreciated, especially those developed for racing ("renn" in German). Usually produced in a number great enough to allow racing homologation of the model in question, these are marketed as RS (rennsport). The most legendary model of all time is the one based on the 911, equipped with an engine increased to 2.7 liters (2687 cc) and capable of generating 210 HP, thanks its mechanical fuel injection, stiffened suspension, oversized brakes and enlarged rear wheel arches. The RS 2.7 Carrera (Carrera being a name often given by Porsche to its more powerful versions) was launched in 1973. In the more refined Touring version it weighed just 1,075 kg; the Sport Lightweight, from which the Touring was derived,



saranno prodotte pochissime, 1508 in totale, anche se più di quante inizialmente previste. A caratterizzare esteticamente questa versione, l'ultima Carrera RS basata sulla 911 con i paraurti piccoli, l'alettone posteriore dalla forma caratteristica subito soprannominato "a coda d'anatra" o "entenbuerzel" in tedesco. Spesso usate per correre, molti esemplari sfruttati a fondo se sopravvissuti, devono essere restaurati attingendo a parti di ricambio anche per i componenti più importanti, come motore e cambio o ricevere importanti riparazioni del telaio. La storia della vettura offerta, una Touring del 1973, è intensa ma molto diversa dalla media, visto che è riuscita ad arrivare ai giorni nostri con ancora tutte le sue parti meccaniche di primo equipaggiamento. Immatricolata per la prima volta, in Italia il 14 Giugno del 1973, ha avuto due attenti proprietari che l'hanno usata come divertente granturismo per i viaggi di famiglia o per i fine settimana sulle Dolomiti, come ricorda-

was 100 kg lighter but more Spartan with thinner windows and body panels. Very few were produced in the road version, just 1,508 in total, even though this number was greater than initially envisaged. Esthetically, this version, the last Carrera RS based on the 911 with small bumpers, is distinguished by its unusually shaped rear spoiler, which led to it being dubbed the "ducktail" or "entenbuerzel" in German. These cars were often used for racing, and many of them strongly used, if they survived, subsequently had to be restored using spare parts to replace even the most important components, such as the engine and gearbox, or needed major repairs to the chassis. The history of the one now offered for sale, a 1973 Touring, full and eventful, is very different from the average, given that this vehicle has made it to the present day with all its original mechanical parts still in place. The car was first registered in Italy on June 14th, 1973. It was very carefully looked after by its first



va il secondo proprietario, che ancora la rimpiange, contattato nel corso delle ricerche storiche. Dopo un inizio vita piuttosto tranquillo, con il terzo proprietario arriva la trasformazione in vettura da corsa. Fortunatamente, però, al posto di preparare il motore originale per le competizioni, si era preferito smontare dalla vettura il blocco motore cambio completo e rimpiazzarlo con una versione già preparata. Così, mentre la macchina andava a correre sulle piste di tutta Italia, la meccanica, assieme agli interni ed ai sedili originali smontati, restavano comodamente e sicuramente in attesa all'interno di un capannone. Malgrado i passaggi di proprietà successivi, nulla del "pacchetto" originale è stato perso ed è in questa condizione che, nel 2014, è arrivato all'attuale proprietario, un appassionato collezionista Porsche di Milano che ha acquistato questa 911 2.7 Carrera RS. Ancora con i colori da corsa applicati, la macchina, e le sue componenti originali, sono state affidate ad

two owners, who used it as a fun touring car for family trips out or for weekends in the Dolomites, as recalled by its second owner, who was contacted in the course of this historical research and told us he still misses it. After this quiet early life, the third owner had the 2.7 transformed into a racing car. Fortunately, however, instead of preparing the original engine for racing, it was decided to remove the complete engine, gearbox included, from the car and replace it with an already prepared version. Thus, while the car was racing on the tracks of Italy, its mechanical parts, together with its disassembled original interiors and seats, were left safely waiting in a shed. Despite various subsequent changes of ownership, nothing of the original "package" has been lost, and this was the situation when this 911 2.7 Carrera RS was purchased, in 2014, by its current owner, an avid Porsche collector from Milan. The car, still wearing its racing colors, was entrusted, together with its original com-

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





uno dei maggiori specialisti Porsche del nord Italia per un restauro completo, assolutamente rispettoso dell'originalità della vettura. Ogni parte è stata revisionata, e, se le condizioni non lo permettevano, rimpiazzata con un ricambio originale Porsche. La scocca, ripulita dai numerosi strati di vernice ha mostrato che, malgrado gli anni di competizione, non aveva mai subito incidenti importanti. La meccanica è stata revisionata così come gli interni riportati al loro originale splendore. La macchina, oggi, accompagnata da un recentissimo certificato Porsche si presenta in condizioni da concorso, pronta per essere guidata dal nuovo fortunato proprietario.

ponents, to one of the most important Porsche specialists in northern Italy to undergo a complete restoration, to be conducted with absolute respect for the originality of the car. Every part was overhauled or, only if absolutely necessary, replaced with an original Porsche part. The body, from which numerous layers of paint were removed, showed that despite its years of racing activity, it had never suffered major damage. The mechanics were refurbished, as were the interiors, now restored to their original splendor. Today, the car, accompanied by a very recent Porsche certificate, is in competition conditions, and ready to be driven by its lucky new owner.



89

- › ULTIMO ESEMPIO DELLA TRADIZIONE GRANTURISMO ALFA ROMEO
- › DISEGNO ISPRATO DAI LAVORI DI FRANCO SCAGLIONE, CAPOLAVORO DI WOLFGANG EGGER
- › ELETTA "AUTO PIÙ BELLA DEL MONDO" NEL 2010
- › SOLO 502 ESEMPLARI PRODOTTI
- › TOTALMENTE ORIGINALE, MENO DI 12.500 CHILOMETRI PERCORSI

- › LAST EXAMPLE OF THE ALFA ROMEO GRANTURISMO TRADITION
- › DESIGN INSPIRED BY THE WORKS OF FRANCO SCAGLIONE, A MASTERPIECE BY WOLFGANG EGGER
- › VOTED THE "MOST BEAUTIFUL CAR IN THE WORLD" IN 2010
- › ONLY 502 PRODUCED
- › COMPLETELY ORIGINAL, LESS THAN 12,500 KM COVERED

ALFA ROMEO 8C SPIDER, 2009

TELAIO NR. / VIN. #ZAR92000000048533

STIMA / ESTIMATE € 200.000 - 240.000

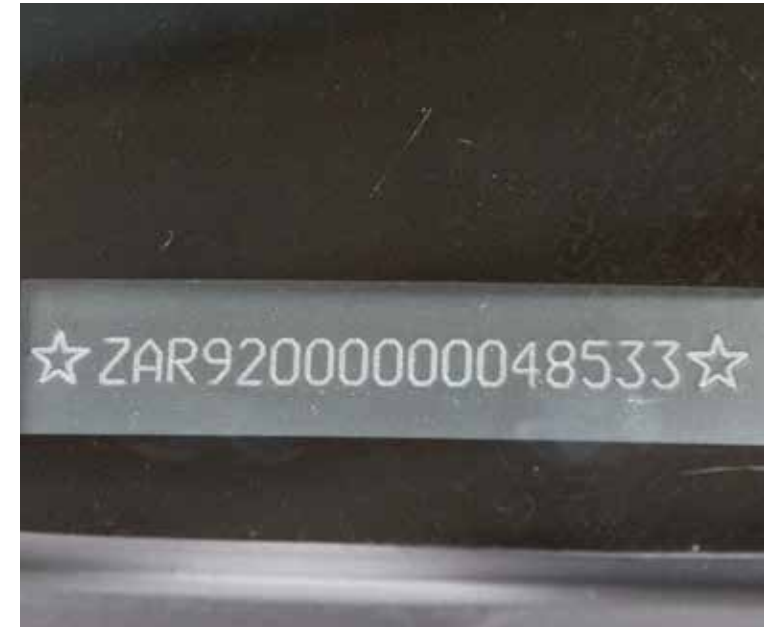


Quando nel 2003 debutta il prototipo della 8C Competizione nella versione Coupè, chi valuta le automobili col cuore capisce al volo che, finalmente, in Alfa Romeo, è scattato qualcosa. Spunta, con la 8C, una nuova alba del glorioso marchio, dopo anni di marginalità fatta da vetture spesso banali. Questo nuovo orgoglio prometteva grandi cose. La 8C non era auto da grandi numeri e, quando nel 2007, inizia la produzione, si viene a sapere che sarebbe stata limitata a cinquecento esemplari. Il messaggio lanciato, però, era fortissimo: l'Alfa Romeo era, finalmente, tornata. Ispirata, nelle linee, a quelle della Alfa Romeo 33 Stradale del 1967, unanimemente considerata una delle più belle auto di tutti i tempi, la 8C ne è parsa subito all'altezza vincendo due volte, appena nata e sia in versione chiusa sia aperta, il 'Design Award for Concept Cars & Prototypes' al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. È un dato di fatto, tuttavia, che, purtroppo, sia sempre stata poco vista su strada poiché chi riuscì ad aggiudicarsene un'esemplare, invece di liberare il canto del suo V8 da 4,7 litri e 450 CV 'Made in Ferrari' per andare a caccia delle cugine di Maranello o di Porsche e Aston Martin varie, ha preferito chiuderla in cassaforte come un gioiello raro. Coloro che rimasero esclusi dalla possibilità di ordinare la versione chiusa, ebbero la fortuna di potersi rifare con gli interessi con la versione Spider, presentata a Pebble Beach 2005 nella veste di Concept Car.

When the prototype of the 8C Competizione in the coupé version made its debut in 2003, those with a deep understanding of cars, who really look at them with their hearts, were immediately able to see that for Alfa Romeo something had clicked. The arrival of the 8C ushered in a new dawn for this wonderful brand, coming, as it did, after years spent on the edge of things, producing cars that were sometimes rather ordinary. Indeed, this new marvel promised great things. The 8C was never a car destined to be mass produced, and when it went into production in 2007, it was made known that only five hundred would be built. The message given out, though, could not have been clearer: at long last, Alfa Romeo was back! With lines inspired by those of the 1967 Alfa Romeo 33 Stradale, universally regarded as one of the most beautiful cars of all time, the brand new 8C immediately showed itself worthy of the honor, winning the "Design Award for Concept Cars & Prototypes" both for its closed and its open versions at the Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. The fact is, however, that the model has rarely been seen on the roads, as those who were fortunate enough to purchase one, instead of allowing their Ferrari-built 4.7-liter V8 450 HP engine to sing freely, challenging its Ferrari or Porsche "cousins" or the various Aston Martins, preferred to keep it locked away like a rare and precious jewel in a safe. Those who had not been able to order the closed version subsequently had the chance to more than make up

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





In tanti pensavano che mai, quella vettura da sogno, sarebbe potuta arrivare, praticamente invariata, alla produzione, ed invece l'Alfa Romeo, ormai lanciattissima come non si vedeva da anni, decise di affidare alla Carrozzeria Marazzi la commessa per la produzione di cinquecento esemplari. La notizia si diffuse in occasione del salone di Ginevra 2008, ove tutte le macchine disponibili vennero prenotate in un soffio per subire poi, però, la stessa statica sorte delle coupé. Un peccato per gli appassionati, dato che si trattava della 'Most Beautiful Car in the World', come decretò Top Gear nel 2010, ma una fortuna per i collezionisti: queste auto, dopo dieci anni, sono ancora come nuove e pronte a correre per le strade del mondo con un'eleganza senza rivali. La 8C Spider proposta, una delle supercar moderne di maggiore interesse collezionistico, è da sempre italiana ed appartenuta alla stessa famiglia. Ad oggi ha percorso meno di 12.500 chilometri, ed è originale in ogni sua componente, e si potrebbe definire in condizioni pari al nuovo se non fosse per un piccolo graffio su due dei passaruota.

for this with the Spider version, unveiled as a concept car at Pebble Beach in 2005. Many held the view that this dream car would never manage to get to the production stage virtually unchanged, but Alfa Romeo, now more active than it had been for years, had other ideas, and decided to award Carrozzeria Marazzi a contract to produce five hundred units. The news came out at the 2008 Geneva Motor Show, where orders for all the available cars were rapidly placed. Unfortunately, however, these cars were later to meet the same "static" fate as the coupe. While this was a great pity for fans of this car, selected by Top Gear as the "Most Beautiful Car in the World" in 2010, it was a blessing for collectors: now, a decade on, these cars are still as good as new, and ready to speed along the world's roads with unrivalled elegance. The 8C Spider is one of the modern supercars most sought after by collectors. The one offered for sale has always belonged to the same family in Italy, and it has so far clocked up less than 12,500 km. It is completely original, and its conditions might be defined as "as new" were it not for a small scratch on two of the wheel arches.



90

› UNA DELLE VETTURE PIU' BELLE MAI COSTRUITE

› RARISSIMA VERSIONE AMERICA, SOLO 240 ESEMPLARI PRODOTTI

› GUIDA A SINISTRA. ISCRIVIBILE ALLA MILLE MIGLIA

› RESTAURO RECENTE DI ALTISSIMO LIVELLO

› MATCHING NUMBER E LIBRETTO D'USO ORIGINALE

› HARD TOP E 5 CERCHI BORRANI IN DOTAZIONE

› ONE OF THE MOST BEAUTIFUL VEHICLES EVER BUILT

› VERY RARE AMERICA VERSION, ONLY 240 PRODUCED

› LEFT-HAND DRIVE. ELIGIBLE FOR THE MILLE MIGLIA

› RECENTLY RESTORED TO A VERY HIGH STANDARD

› ALL MATCHING NUMBERS, ORIGINAL USER BOOKS

› INCLUDING HARD TOP AND 5 BORRANI WHEELS

90

LANCIA AURELIA B24 S "SPIDER AMERICA", 1955

TELAIO NR. / VIN. #1061

STIMA / ESTIMATE € 900.000 - 1.100.000



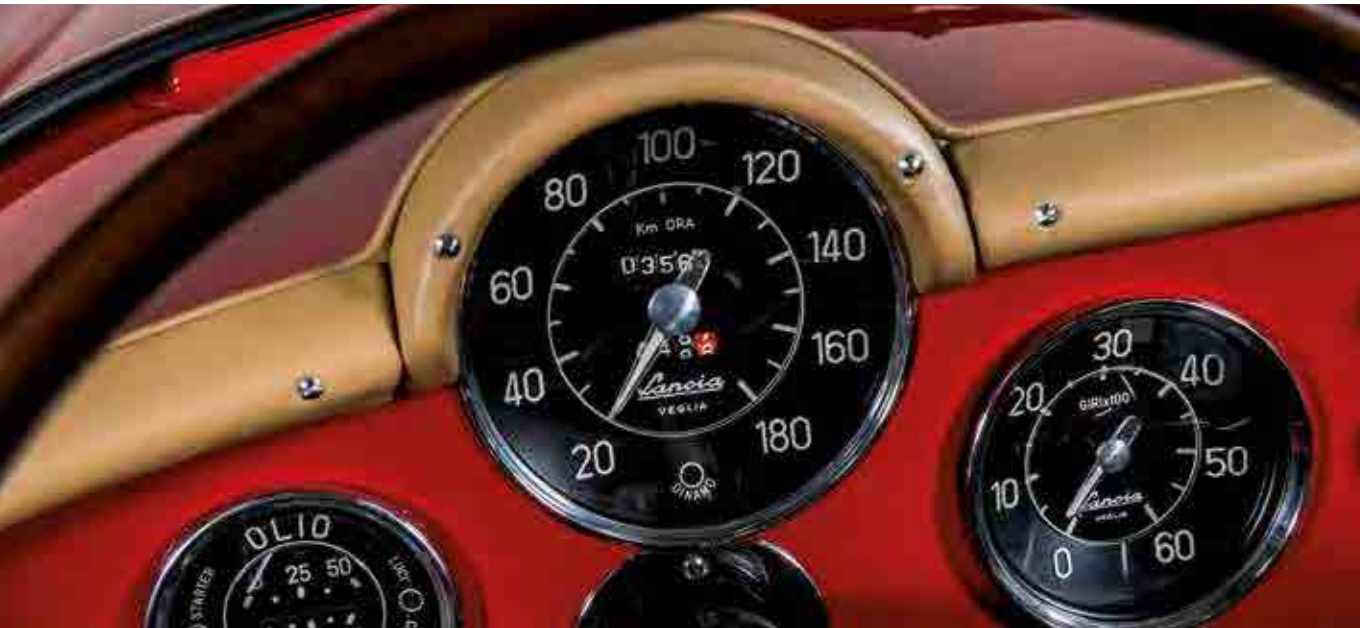
Se un Cliente Lancia, alla metà degli anni '50 del secolo scorso, avesse voluto fare del gran turismo, oppure prendere parte a qualche gara, aveva a disposizione l'Aurelia B20 che, in poco meno di un lustro, aveva già dato prova di sapere interpretare con grande efficacia entrambi i ruoli. Con la terza serie, nel Marzo del 1953, la Lancia Aurelia B20 aveva poi visto la cilindrata del suo apprezzatissimo V6 di 60° (una primizia assoluta per i motori automobilistici) raggiungere la definitiva cubatura dei due litri e mezzo che ne aveva ottimizzato potenza, coppia motrice e trattabilità.

E così quando, nel corso del 1954, la Lancia decide di fornire finalmente una risposta alle richieste provenienti da oltre Atlantico, per una versione decapotabile dell'Aurelia, la sua impostazione viene subito orientata all'uso sui grandi boulevard americani, creando così, non si sa quanto involontariamente, una delle armi di seduzione più efficaci di ogni tempo.

Non che con una B24 fosse impossibile percorrere grandi distanze in breve tempo, anche se la strada fosse stata particolarmente tortuosa, come era normale nell'Europa di quegli anni. I 118 CV del motore, gravati da soli undici quintali di massa, permettevano, infatti, di raggiungere i centottanta all'ora e di avere un'ottima accelerazione. La perfetta tenuta di strada era assicurata dall'ottimale distribuzione dei pesi,

In the mid-1950s, a Lancia customer wanting to get involved in grand touring events or perhaps races could opt for the Aurelia B20 which, over a period of just under five years, had already shown that it was more than capable of fulfilling both these needs. Furthermore, the third series, unveiled in March 1953, had seen the model's much admired 60° V6 engine (an absolute first for automotive engines) reach its definitive capacity of 2.5 liters, a modification that had optimized its power, torque and handling. As a result, when, in the course of 1954, Lancia finally decided to respond to requests coming in from the other side of the Atlantic for a convertible version of the Aurelia, it already had a vehicle that lent itself to use on large American boulevards. In this way it created - intentionally or otherwise, we will never know - one of the most seductive cars of all time.

That is not to say that a B24 could not travel great distances in a short time, even on the particularly tortuous roads commonly encountered in Europe at that time. The engine's 118 HP, having to cope with a weight of just 1100 kilos, could, in fact, reach speeds of 180 km/h and it accelerated beautifully. It ensured perfect road holding, thanks to the excellent weight distribution, made possible by the rear positioned gearbox, and by the radial tires that the



permessa dal cambio al retrotreno e dai pneumatici radiali che la Lancia fu tra le prime case ad adottare. Certamente, l'assenza dei finestrini laterali, il basso parabrezza e l'angusta capote faticavano nell'offrire un grado di confort adeguato alle aspettative dei raffinati, facoltosi clienti di una Lancia così speciale. Era quindi naturale che la clientela preferita di un'automobile così bella ma poco pratica, sportiva in senso esclusivamente ludico, diventasse quella dei divi del cinema, dei playboy internazionali e di qualche fortunato rampollo di qualche dinastia industriale. Questa clientela ha aggiunto ulteriore prestigio alla B24 Spider, ed ha aiutato a costruirne il mito poiché, nelle foto dell'epoca, era sempre in cornici che più 'glamour' non si poteva e nelle disponibilità di personaggi del tutto all'altezza della situazione. Tutto questo successo è stato, inoltre, aiutato dalla magnificenza della sua linea ideata, in casa Pinin Farina, da una squadra, capitanata da Franco Martinengo, responsabile di alcuni dei capolavori che hanno creato

Lancia was one of the first manufacturers to adopt. Certainly, the absence of side windows, added to the low windscreen and narrow hood, made it difficult for this car to offer the kind of comfort expected by refined, wealthy customers wanting a very special Lancia. It was therefore inevitable that the clientele for this very charming but rather impractical car, sporty but only in a fun sense, would be found among the stars of the big screen, international playboys, and the privileged offspring of large industrial families. These were the customers that boosted the prestige of the B24 Spider, and helped to turn it into legend, given that in photos of the time, it is always shown in glamorous settings and glittering company. This remarkable success can also be attributed to its magnificent lines, created at Pinin Farina by a team led by Franco Martinengo, author of some of the masterpieces that made Italian style legendary in the automotive field. Furthermore, it is impossible not to spot the similarity between the shape of the





la leggenda dello stile italiano in campo automobilistico. Non può sfuggire, d'altro canto, la somiglianza tra la forma della Lancia Aurelia B24 e quella delle Alfa Romeo Giulietta Spider e della Ferrari 250 California Spider.

Costruita in soli 240 esemplari, la Lancia Aurelia B24 Spider offre ancora oggi un'esperienza di guida assolutamente inimitabile in quanto è in grado di combinare l'effetto 'roadster' tipico delle analoghe vetture britanniche del periodo, con una meccanica avanti anni luce rispetto a quella, spesso arcaica, delle inglesi. La B24 Spider è silenziosa, morbida, potente: in una parola, moderna. La vettura offerta in asta, ancora oggi con motore, scocca e cambio originale, viene immatricolata a Lucca nel Giugno del 1955 a nome di Carlo Bertolli per poi iniziare una girandola di proprietari, saranno dodici fino al 1981, e di targhe. Nella storia di questa B24 Spider anche l'alimentazione a gas liquido, nel 1958, e la permanenza nella collezione di Mario Righini (dal 1970 al 1974). Esportata in Belgio

Lancia Aurelia B24 and those of the Alfa Romeo Giulietta Spider and the Ferrari 250 California Spider. Produced in just 240 units, the Lancia Aurelia B24 Spider still today offers an absolutely inimitable driving experience, as it is able to combine the "roadster" effect typical of similar British cars of the period with engineering that is light years ahead of the often archaic mechanics of the said British cars. The B24 Spider is silent, smooth and powerful: in a word, modern. The car offered, still with its original engine, body and gearbox, was registered in Lucca in June 1955 in the name of Carlo Bertolli, before changing hands, and registration plates, a full twelve more times up until 1981. The history of this B24 Spider shows that at one point, in 1958, it was powered by liquid gas too, and also that it spent some time (from 1970 to 1974) in Mario Righini's collection. Exported to Belgium in 1981, it returned to Italy in 2002. In 2013, it was added to the collection of its current owner, who had it completely restored

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars





nel 1981 rientra in Italia nel 2002 e, nel 2013, entra nella collezione dell'attuale proprietario, che la sottopone a restauro completo, utilizzando la competenza di alcuni dei massimi specialisti Lancia per la gestione dei lavori. A restauro finito, nel 2017, la B24 partecipa al Concorso di Eleganza di Villa d'Este. Durante i lavori, l'unica concessione all'originalità è il rivestimento dei sedili in pelle, al posto dell'originaria, oggi introvabile, finta pelle. Una vettura di altissimo livello, in condizioni impeccabili ed una storia lineare, conosciuta e dimostrabile. La più bella B24 Spider America passata in asta negli ultimi 10 anni.

under the expert supervision of some of the top Lancia specialists. Once the restoration was complete, the B24 took part in the 2017 Concorso d'Eleganza Villa d'Este. During the restoration, everything was done with absolute respect for the original specifications, with the exception of the seat covers. These are now leather rather than the original imitation leather, as this is now impossible to find. This is a fine car of the highest level, in impeccable conditions. It has a straightforward history, which is both known and demonstrable. The most beautiful B24 Spider America auctioned in the last 10 years.

INDICE DEI MARCHI

Brand Index

MOTO CLASSIC E RACING

*Classic and racing
Bikes*

AERMACCHI	18
AMF HARLEY-DAVIDSON	19
BIMOTA	21
BSA	11, 12
DELAGE	14
KAWASAKI	16, 20
MILLER BALSAMO	10
NORTON	22
SUPERBA	13
TRIUMPH	15, 17

ARCHIVIO STILE BERTONE

Stile Bertone Archive

ALFA ROMEO	28, 30, 31, 34
BERTONE	34, 36
CITROEN	27
FERRARI	32
FIAT	26, 27, 28, 29, 35
INNOCENTI	35
ISO RIVOLTA	29
LAMBORGHINI	33, 37
LOTUS	36
PORSCHE	33
RENAULT	31
SIMCA	30

AUTO CLASSICHE E MODERNE

Classic and modern cars

ALFA ROMEO	76, 80, 82, 96, 108, 120, 152, 202
AUTOBIANCHI	54, 66
BERTONE	102
BMW	52, 78, 86, 92, 94
FERRARI	184
FIAT	128
ISO RIVOLTA	62
ISOTTA FRASCHINI	142
JAGUAR	40, 48
LAMBORGHINI	188
LANCIA	84, 112, 116, 148, 160, 206
LAND ROVER	44
LION PEUGEOT	60
MASERATI	136, 138, 192
MERCEDES BENZ	64, 72
MORRIS	46
NSU	56
PEUGEOT	58
PORSCHE	74, 88, 90, 124, 132, 164, 168, 172, 196
RENAULT	68, 176, 180
SIATA	156
TRIUMPH	70
VOLKSWAGENT	42

NOTE IMPORTANTI

Special notices

Le descrizioni dei lotti, così come ogni altra indicazione o illustrazione, tra cui i condition report, sono puramente indicative e non potranno generare affidamenti di alcun tipo negli aggiudicatari.

L'asta è preceduta da pubblica esposizione dei lotti in vendita che permette agli eventuali compratori di esaminare di persona o attraverso rappresentanti di fiducia i lotti e accertarne l'autenticità, lo stato di conservazione, l'usura, la provenienza, la qualità e gli eventuali vizi o difetti.

I **condition report** dei lotti in asta vengono forniti su richiesta. Gli esperti di Aste Bolaffi sono a disposizione per eventuali chiarimenti.

In fase di registrazione Aste Bolaffi può richiedere al cliente che desidera iscriversi all'asta un **deposito cauzionale** sotto forma di addebito di 2.500,00 (duemilacinquecento/00) Euro sulla sua carta di credito. In caso di aggiudicazione l'importo sarà trattenuto a titolo di anticipo sul pagamento dovuto. Qualora il cliente non risultasse aggiudicatario di alcun lotto, l'importo verrà riaccreditato sulla sua carta di credito entro massimo 3 (tre) giorni.

Il **"cut bid"** (offerta dimezzata rispetto alla richiesta del banditore) è accettato per importi superiori ai € 5.000. Facendo un'offerta in "cut bid" il cliente si preclude la possibilità di rilanciare ulteriormente nel caso la sua offerta venga superata.

Il lotto è **chiuso al martello**, in casi eccezionali e a discrezione del banditore si potrà riaprire a patto che non sia già stato aperto il lotto successivo.

Le offerte ricevute in pre-asta o attraverso le piattaforme internet hanno la **precedenza** rispetto alle offerte di sala.

L'acquirente corrisponderà su ogni lotto, oltre al prezzo di aggiudicazione la **commissione d'asta del 15%**.

Il simbolo **◆** dopo il numero di lotto (IVA ordinaria) comporta **commissioni d'asta diverse** rispetto a quelle riportate nel paragrafo precedente **esclusivamente per i beni che rimangono all'interno dell'UE**: commissioni d'asta al 15%, IVA sul prezzo di aggiudicazione del 22% e IVA sulle commissioni del 22%. I beni che escono dall'UE avranno le maggiorazioni previste dal paragrafo precedente.

Il pagamento del prezzo di acquisto comprensivo di premio e IVA dovrà essere corrisposto entro e non oltre 10 (dieci) giorni dalla data dell'asta a mezzo di bonifico bancario, assegno circolare o carta di credito (per pagamento con carta American Express sarà addebitata una commissione aggiuntiva pari al 1,85%). Il passaggio di proprietà e/o la consegna del/dei lotto/i avverrà solo quando l'ammontare dovuto sarà interamente incassato da Aste Bolaffi.

Il compratore si impegna al ritiro del/dei lotto/i dai locali di Aste Bolaffi entro e non oltre 10 (dieci) giorni dopo l'asta. Con l'aggiudicazione **tutti i rischi** (per esempio perdita accidentale, furto o deterioramento del lotto) **passano in carico al compratore**, che è tenuto ad assicurare il/i veicolo/i in deposito. Il compratore è tenuto a pagare tutte le spese accessorie, come ad esempio spese per il passaggio di proprietà, deposito (dopo 10 (dieci) giorni dalla data dell'asta è prevista una tariffa giornaliera di Euro 50,00 (cinquanta/00)), assicurazione, e eventuale trasporto del/dei veicolo/i aggiudicato/i.

Ferme le considerazioni di cui all'art. 12 delle condizioni di vendita, la garanzia per i vizi o difetti della cosa venduta è in ogni caso esclusa nel caso in cui l'aggiudicatario non sia un consumatore ai sensi del d.lgs. 206/2005; per tale ipotesi la partecipazione all'asta comporta la rinuncia espressa a far valere la garanzia di cui agli artt. 1490 e ss. c.c. Nel caso in cui, invece, l'aggiudicatario sia un consumatore ai sensi del d.lgs. 206/2005, la garanzia, come disciplinata dagli artt. 128 e ss. del d.lgs. 206/2005, ha durata massima di un anno dalla consegna del bene, trattandosi di bene usato ex art. 134 c. 2, ed è subordinata, a pena di decadenza, alla tempestiva e dettagliata denuncia del vizio o difetto entro 60 giorni di calendario dalla data in cui il difetto è stato scoperto.

Lot descriptions, as well as any other information or explanations provided, including the condition reports, are statements of opinion and should not be misconstrued as warranty statements.

Potential buyers are encouraged to inspect the lots in-person or through a knowledgeable representative during the pre-auction viewing in order to assess their authenticity, preservation, provenance, quality, and defects.

Written condition reports are usually available upon request. Contact Aste Bolaffi's experts for further information.

*During registration process Aste Bolaffi may require to a client who is willing to participate to the auction a **security deposit** that will be charged in the amount of Euro 2.500,00 (twothousandfivehundred/00) on his credit card. In the event of winning bid such amount will be considered as an advance payment of the due amount. If the bidder will not be successful, the amount will be returned on his credit card within maximum 3 (three) days.*

*The **"cut bid"** (bid at half of the increment) is accepted for amounts over € 5,000. By making a cut bid, the customer precludes the possibility of making another offer if his bid is exceeded.*

*The lot is **closed at the hammer**, in exceptional cases and at the discretion of the auctioneer it may be reopened, if the following lot has not been opened yet.*

*Commission bids or internet bids have **priority** over bids in the auction room.*

*All successful bids are subject to a **buyer's premium of 15%**.*

*Lots with **◆** symbol (additional VAT) are subject to **different commissions** than those indicated in the previous paragraph **if they remain within EU**: buyer's premium of 15%, VAT on hammer price of 22% and VAT on commission of 22%. Goods that are shipped outside EU are subject to the commissions of the previous paragraph.*

Payment of the purchase price including buyers' premium and VAT has to be made within and not later than 10 (ten) days from the auction's date by bank transfer, cashiers' check or credit card (in case of payment with American Express a 1,85% additional commission will be charged). Transfer of ownership and/or delivery of the purchased lot/s will be made only upon full payment of the due amount to Aste Bolaffi.

*The buyer undertakes to collect the lot/s from Aste Bolaffi's premises within and not later than 10 (ten) days after the auction. **All risks** (e.g. loss, theft or damages to the lot) **will be transferred to the buyer** that has to insure the stored vehicle/s. The buyer has to pay all additional expenses as for example transfer of ownership fees, storage (10 (ten) days after the auction a daily fee of Euro 50,00 (fifty/00) will be charged), insurance and vehicle's transport costs, if any.*

Subject to the considerations set out in art. 12 of the conditions of sale, the warranty for any defects of the item sold is always excluded in the case that the buyer is not a consumer pursuant to Legislative Decree 206/2005; in this case, through participation in the auction the buyer renounces his right to the warranty set forth in article 1490 and following articles of the Civil Code. In the event that the buyer is a consumer pursuant to Legislative Decree 206/2005, the warranty, as governed by Article 128 and Legislative Decree 206/2005, has a maximum duration of one year from the delivery of the item, being a second-hand good ex art. 134 c. 2, and is subject, under penalty of forfeiture, to the timely and detailed denunciation of the defect within 60 calendar days from the date that the defect was discovered.

CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

1 - Premessa

Le presenti condizioni generali unitamente alle note importanti disciplinano la vendita all'asta e/o trattativa privata dei lotti conferiti alla casa d'aste Aste Bolaffi S.p.a. (di seguito "Aste Bolaffi"). I lotti posti all'asta sono di proprietà dei conferenti i quali ne hanno garantito la piena e libera disponibilità e la legittima e lecita provenienza. Aste Bolaffi agisce esclusivamente quale mandataria del conferente in nome proprio e per conto di esso. Tutto il materiale è garantito dal conferente autentico e senza difetti occulti, salvo indicazione contraria indicata in catalogo e/o dal banditore. Ove specificato lo stato di conservazione dei lotti è fornito a titolo puramente indicativo e non vincolante.

2 - Immagini

I diritti d'autore attinenti a tutte le immagini, illustrazioni e documenti scritti, realizzati da o per Aste Bolaffi, relativi a un lotto o a un contenuto specifico del catalogo, sono e rimarranno di proprietà di Aste Bolaffi. Tali contenuti non potranno pertanto essere utilizzati dall'acquirente e/o da terzi senza il previo consenso scritto di Aste Bolaffi.

3 - Partecipazione in sala

Aste Bolaffi si riserva il diritto di richiedere ai partecipanti all'asta informazioni sulle generalità e sulle referenze bancarie, nonché il diritto di vietare a partecipanti non desiderati l'ingresso in sala. Qualora il partecipante agisca in nome e per conto di un'altra persona fisica o giuridica, dovrà essere esibita idonea procura prima dello svolgimento dell'asta.

4 - Partecipazione per corrispondenza, tramite collegamento telefonico, online

Con l'invio e la sottoscrizione degli appositi moduli, il partecipante accetta di prendere parte all'asta di riferimento e si impegna a corrispondere il prezzo d'acquisto previsto qualora la/le sua/sue offerta/e abbia/no successo. Il partecipante si impegna inoltre a controllare, al termine dell'asta, se la/le sua/sue offerta/e è/sono andata/e a buon fine sollevando Aste Bolaffi da ogni responsabilità in tal senso. Contestazioni dovute a negligenza o errore nella compilazione di offerte scritte per corrispondenza non saranno accettate. Aste Bolaffi declina ogni responsabilità nei confronti di chi partecipa all'asta mediante collegamento telefonico e/o online nel caso di mancata esecuzione della partecipazione dovuta a eventuali disguidi che possono occorrere durante o precedentemente il collegamento telefonico e/o internet.

5 - Offerte

I lotti verranno aggiudicati al miglior offerente. Aste Bolaffi si riserva il diritto di annullare l'aggiudicazione in caso di eventuali contestazioni. Non si accettano offerte inferiori al prezzo di base. Offerte "al meglio", "salvo visione", o che comprendono lotti in alternativa a quello indicato non sono accettate. Il prezzo di partenza sarà quello indicato come base, salvo quando non siano pervenute offerte diverse e più alte, nel qual caso il prezzo di partenza sarà quello dello scatto successivo alla penultima offerta (In caso di uguali offerte per corrispondenza avrà la precedenza quella giunta per prima e in ogni caso esse hanno priorità su offerte uguali in sala). Gli scatti delle offerte saranno regolati a discrezione del banditore. Lo scatto minimo sarà di € 25,00. Il banditore si riserva il diritto di ritirare, aggiungere, raggruppare o dividere i lotti, nonché il diritto

di rifiutare un'offerta in sala o inviata per iscritto.

6 - Prezzo d'acquisto


Verrà addebitata all'acquirente una commissione di acquisto a favore di Aste Bolaffi, oltre al prezzo di aggiudicazione, nella misura che segue:

Asta di auto e moto classiche: l'acquirente corrisponderà su ogni lotto, oltre al prezzo di aggiudicazione la commissione fissa del 15%.

Asta numismatica e filatelica: l'acquirente corrisponderà su ogni lotto, oltre al prezzo di aggiudicazione le seguenti commissioni d'asta: 22% sulla quota del prezzo al martello fino a € 250.000; 20% sulla quota compresa fra € 250.001 e € 500.000; 18% oltre i € 500.001.

Per tutte le altre aste: l'acquirente corrisponderà su ogni lotto, oltre al prezzo di aggiudicazione le seguenti commissioni d'asta: 25% sulla quota del prezzo al martello fino a € 100.000; 22,5% sulla quota compresa fra € 100.001 e € 250.000; 20% sulla quota compresa fra € 250.001 a € 500.000; 18% oltre i € 500.001.

7 - Lotti con IVA ordinaria

Il simbolo  dopo il numero di lotto indica un regime di fatturazione con IVA ordinaria e con commissioni d'asta diverse da quelle normalmente in uso per i lotti in regime del margine. Tali commissioni variano a seconda del luogo in cui il bene viene spedito:

- beni che rimangono all'interno dell'UE

1. Commissioni d'asta al 15% (auto e moto classiche 18% (tutte le altre categorie).

2. IVA sul prezzo di aggiudicazione alle seguenti aliquote:

· libri	4%
· francobolli	10%
· tutte le altre categorie	22%

3. IVA al 22% sulle commissioni.


- beni che vengono spediti al di fuori dell'UE


Le maggiorazioni rimangono uguali a quelle applicate in caso di IVA margine (vd. paragrafo 6).

Rimborso IVA

I clienti privati extra europei possono ottenere un rimborso dell'IVA sul prezzo di aggiudicazione presentando un documento ufficiale (bolletta doganale) che comprovi l'uscita del bene dal territorio dell'Unione Europea entro 90 giorni dalla consegna del bene. I clienti soggetti passivi IVA non residenti, aventi sede in Paesi dell'Unione Europea o extra UE, possono chiedere il rimborso sia dell'IVA sul prezzo di aggiudicazione sia dell'IVA al 22% calcolata sulle commissioni d'asta, presentando un documento ufficiale (CMR o bolletta doganale) che provi l'uscita del bene dal territorio italiano o dall'Unione Europea entro 90 giorni dalla consegna del bene. In caso di spedizione del bene al di fuori del territorio italiano a cura della casa d'aste, l'IVA rimborsabile sopra riportata non verrà messa in fattura.

8 - Lotti in regime di Temporanea Importazione

Il simbolo  dopo il numero di lotto indica lo stato di Temporanea Importazione dello stesso nel territorio italiano.

I lotti acquistati in regime di Temporanea Importazione  non potranno essere ritirati direttamente dagli acquirenti, ma dovranno essere spediti, alla chiusura della pratica di Temporanea Importazione, a cura della casa d'aste e a spese dell'acquirente.

9 - Pagamento

Il pagamento dovrà essere effettuato per i presenti in sala alla consegna dei lotti e per gli acquirenti per corrispondenza, per collegamento telefonico e online entro 7 giorni dal ricevimento della fattura tramite con-

tanti nei limiti stabiliti dalla legge, assegni bancari e/o circolari, carte di credito. Non saranno accettati pagamenti provenienti da soggetti diversi dall'acquirente. Verranno conteggiati interessi di mora, salvo variazioni, del 0,5% mensile su tutti gli importi non pagati nei termini regolari.

Aste Bolaffi potrà concedere eventuali dilazioni di pagamento in base a eventuali accordi, che dovranno comunque essere formalizzati prima dell'asta.


Per il caso di mancato saldo del prezzo di vendita da parte dell'acquirente entro 30 (trenta) giorni dalla fine del mese della data di emissione della relativa fattura, la casa d'aste avrà espressa facoltà di risolvere di diritto il contratto di vendita ai sensi dell'art. 1456 cod. civ. dandone comunicazione scritta all'acquirente, fatto salvo il diritto di risarcimento del danno causato per l'inadempienza. Le eventuali rate pagate dall'acquirente prima della risoluzione del contratto di vendita resteranno acquisite dalla casa d'aste a titolo di indennità ai sensi dell'art. 1526 cod. civ. fermo restando il risarcimento dell'eventuale maggior danno.

10 - Deposito e Spedizione

Fino al completo pagamento del prezzo dovuto e alla consegna, i lotti sono conservati presso la sede di Aste Bolaffi e assicurati con idonea copertura a spese di Aste Bolaffi. A richiesta e a pagamento avvenuto, i lotti potranno inoltre essere spediti per assicurata a rischio e a spese dell'acquirente. Sono pure a carico dell'acquirente le spese doganali e di esportazione. Le eventuali domande di esportazione saranno formulate dalla casa d'aste per conto dell'acquirente ai competenti Organi dello Stato. L'acquirente sarà tenuto a pagare il corrispettivo al momento del ricevimento della fattura.

11 - Esportazione dei lotti

Le spese doganali e di esportazione sono a carico dell'acquirente. Le richieste di rilascio dell'attestato di libera circolazione per l'esportazione, in osservanza delle disposizioni legislative vigenti in materia, saranno formulate dalla casa d'aste per conto dell'acquirente ai competenti Organi dello Stato. L'acquirente sarà tenuto a pagare il corrispettivo al momento del ricevimento della fattura. Per ottenere l'autorizzazione all'esportazione sono necessarie, a titolo indicativo, 10/12 settimane.

I lotti in regime di Temporanea Importazione  di provenienza estera autorizzati a permanere nel territorio italiano per un periodo temporale definito, sono sottratti alle relative disposizioni di tutela previste dal Codice dei beni culturali. Per tale motivo non sarà necessaria la richiesta di attestato di libera circolazione per l'uscita dal territorio italiano. I lotti importati temporaneamente non potranno essere ritirati dagli acquirenti, ma dovranno essere spediti, a spese di questi ultimi, a cura della casa d'aste.

12 - Stato di conservazione

I lotti sono venduti come sono ("as is"). Le descrizioni, così come ogni altra indicazione o illustrazione, sono puramente indicative e non potranno generare affidamenti di alcun tipo negli aggiudicatari. L'asta è preceduta da pubblica esposizione che permette agli eventuali compratori di esaminare di persona o attraverso rappresentanti di fiducia i lotti e accertarne l'autenticità, lo stato di conservazione, la provenienza, la qualità e gli eventuali difetti. Su richiesta e per solo orientamento, Aste Bolaffi fornisce rapporti scritti ("condition reports") che possono integrare le informazioni del catalogo.

Asta libri rari e autografi: Non saranno accettate contestazioni relative a: danni alla legatura, macchie, fori di tarlo, carte o tavole

rifilate e ogni altro difetto che non leda la completezza del testo e/o dell'apparato illustrativo; mancanza di indici di tavole, fogli bianchi, inserzioni, supplementi e appendici successivi alla pubblicazione dell'opera. Non saranno accettate contestazioni relative a libri non integralmente descritti in catalogo.

Asta manifesti:

• **Condizione A** Indica un manifesto in eccellente stato di conservazione. I colori sono freschi e non vi è alcuna mancanza nella carta. Può altresì sussistere qualche piccolo foro o lievissima piega, ma di interesse marginale. L'indicazione A+ riguarda manifesti che raramente appaiono sul mercato, in stato di conservazione come appena usciti dalla tipografia. L'indicazione A- viceversa indica che vi può essere, nel manifesto considerato, qualche lievissima piega, bolla o alone di sporco, tutti di scarsissima rilevanza.

• **Condizione B** Indica un manifesto in buone condizioni. Può verificarsi qualche lieve perdita di carta, ma non nelle parti cruciali dell'immagine. In caso di restauri, essi sono marginali e non immediatamente evidenti. I margini e i colori sono buoni, sebbene possa verificarsi qualche ingiallimento. La condizione B+ indica un manifesto in condizioni molto buone. La condizione B- indica un manifesto in condizioni abbastanza buone, seppure con qualche difetto o restauri di minore rilevanza.

• **Condizione C** Indica un manifesto in discrete condizioni. Gli ingiallimenti possono essere evidenti, i restauri, le pieghe o gli strappi immediatamente visibili e può verificarsi qualche mancanza della carta. Tuttavia il manifesto resta intatto nella sua immagine cruciale e nei colori.

• **Condizione D** Indica un manifesto in cattive condizioni. Buona parte del manifesto può mancare, inclusa anche qualche area cruciale dell'immagine. Oppure i colori possono essere così sbiaditi da rendere di difficile interpretazione il lavoro dell'artista che lo ha disegnato.

13 - Extensions/Perizie

Il banditore si riserva il diritto di accettare o rifiutare la richiesta di extensions/perizie. Si precisa, però che non si accettano extensions per lotti nella cui descrizione del catalogo viene menzionato che gli stessi sono corredati da certificato fotografico. Si specifica inoltre che l'eventuale concessione di extensions/perizie non modifica i termini di pagamento esposti al punto 8.

14 - Cataloghi

Asta numismatica: I cataloghi utilizzati come riferimento sono i seguenti:

Bol. (Catalogo Bolaffi delle monete e delle banconote - Regno di Sardegna, Regno d'Italia e Repubblica italiana), Bol. Vat. (Catalogo Bolaffi delle monete della Città del Vaticano) Bab. (Babelon), Bartolotti, Biaggi, Bohering Calciati, Casolari, B.M.C. (British Museum Catalogue), Ciani, C.N.I. (Corpus Nummorum Italicorum), Cra. (Crapanzano/Giulianini), Cra. Vol. II (Crapanzano/Giulianini vol. II), Crawford. (Crawford), Coh. (Cohen), Crippa, Dav. (Davenport), Di Giulio, D.O.C. (Dumbarton Oaks Collection), Friedb. (Friedberg), Gad. (Gadoury), Galeotti, Gig. (Gigante), Gav. (Gavello 1996) Guadàn, Gulbenkian, Haeb. (Haebelin) Heiss, Herzfelder, Jenkins e Lewis, Krause, Mesio, Müller, Mont. (Montenegro), Mont. Ve. (Montenegro Venezia), Muntoni, M.zu.A. (Miller zu Aicholds), Pag. (Pagani), Pozzi, Rav. (Ravegnani Morosini), R.I.C. (Roman Imperial Coinage), Rizzo, Seaby, Sears, Schl. (Schlumberger), Sim. Simonetti.

Asta filatelica: La numerazione si riferisce a quella dei Cataloghi Bolaffi e Sassone per

gli Antichi Stati italiani, Italia Regno, Repubblica e Paesi italiani; al catalogo Yvert-Tellier e all'Unificato per l'Europa e all'Yvert-Tellier e Stanley Gibbons per l'Oltremare. Il riferimento ad altri cataloghi sarà specificamente indicato.

15 - Termini utilizzati nei cataloghi

Asta arredi e dipinti antichi:

Guido Reni: a nostro parere opera autentica dell'artista.

Guido Reni (attribuito): a nostro parere probabilmente opera almeno in parte, dell'artista.

Guido Reni (bottega): a nostro parere opera realizzata nella bottega dell'artista, ma da autore non identificato.

Guido Reni (cerchia): a nostro parere opera di un autore non identificato, prodotta durante la vita dell'artista citato.

Guido Reni (seguace): a nostro parere opera di un autore non identificato non necessariamente suo allievo, eseguita anche in epoche successive.

Guido Reni (stile): a nostro parere opera eseguita nello stile dell'artista in epoca contemporanea o quasi.

Guido Reni (maniera o scuola): a nostro parere opera eseguita nello stile dell'artista da un autore non identificato ma che ne subisce l'influenza, anche in un periodo di molto successivo alla morte dell'artista.

Da Guido Reni: a nostro parere copia di un dipinto conosciuto dell'artista.

Firmato/ Datato/ Iscritto: a nostro parere la firma e/o la data e/o l'iscrizione è di mano dell'artista.

Reca firma/reca data/reca iscrizione: a nostro parere firma/data/iscrizione sembrano essere di altra mano e/o di altra epoca.

Aste Bolaffi si riserva il diritto di esprimere la propria opinione relativa all'autore, attribuzione, origine, datazione, provenienza e condizione dei lotti in catalogo. È in ogni caso un parere e non è da considerarsi in alcun modo una expertise.

Asta filatelica:

★ nuovo ⊙ usato ▽ frontespizio

★ nuovo linguellato △ frammento

✉ lettera-aerogramma ⊕ senza gomma

Asta numismatica:

Ac (Acmonita) **Ae** (Bronzo) **Ag** (Argento) **Al** (Alluminio) **An** (Antimonio) **Au** (Oro) **Ba** (Bronzita) **Cn** (Cupronichel) **Cu** (Rame) **El** (Elettro) **It** (Italma) **M.b.** (Metallo bianco) **Ma** (Metallo argentato) **Md** (Metallo dorato) **Mi** (Mistura) **Ni** (Nichel) **Ott.** (Ottone) **Pb** (Piombo) **Pe** (Peltro) **Pl** (Platino) **Sn** (Stagno) **Zn** (Zinco)

Asta gioielli:

Gioiello di Cartier. Questa dicitura implica che a nostro parere l'oggetto è, per firme, caratteristiche, punzoni, attribuibile con certezza alla maison indicata. Qualunque altra dicitura in catalogo non garantisce l'attribuzione del pezzo.

16 - Codice beni culturali

Per i lotti che dovessero essere oggetto della comunicazione di avvio del procedimento per la dichiarazione di interesse culturale di cui all'articolo 14 e ss. del D. Lgs. 42/2004, i conferenti e gli acquirenti sono soggetti all'osservanza delle relative disposizioni vigenti e, in tal caso, Aste Bolaffi a sua esclusiva discrezione potrà procedere a un'aggiudicazione temporanea del lotto.

17 - Diritto di seguito

Gli obblighi previsti dal D. Lgs. 118 del 13/02/06 in attuazione della Direttiva 2001/84/CE sono assolti da Aste Bolaffi.

18 - Vendita con riserva della proprietà

I lotti sono venduti dalla casa d'aste con riserva della proprietà ai sensi dell'articolo 1523 cod. civ. e pertanto la proprietà degli stessi si trasferirà in capo all'acquirente

solo al momento dell'integrale pagamento del prezzo dovuto per la vendita. Il rischio di perimento o di danneggiamento dei lotti si trasferirà all'acquirente al momento della consegna dei lotti stessi. L'obbligo di consegna dei lotti venduti è in ogni caso subordinato al previo integrale pagamento da parte dell'acquirente del prezzo dovuto.

19 - Reclami

Aste Bolaffi prenderà in considerazione reclami solo in merito a contestazioni sulla autenticità dei lotti, sulla esistenza di gravi vizi o difetti occulti e/o sulla non conformità fra i lotti acquistati e quelli descritti in catalogo d'asta e disponibili per visione prima dell'asta. A tale riguardo, non verrà considerato difetto di conformità quello di cui l'acquirente avrebbe dovuto essere a conoscenza al momento dell'acquisto avendo avuto l'opportunità di visionare il lotto sul catalogo o durante l'esposizione che precede la vendita (i.e. il difetto che non poteva ignorare facendo uso dell'ordinaria diligenza). Eventuali reclami dovranno essere comunicati a mezzo lettera raccomandata A.R. entro 15 (quindici) giorni di calendario decorrenti:

(i) Per le vendite effettuate nei confronti di partecipanti presenti in sala, anche se tramite agenti, commissionari o intermediari, dalla data di consegna del lotto all'esito dell'asta; (ii) Per le vendite effettuate tramite offerte per corrispondenza o offerte telefoniche o offerte online, dalla data di ricezione del lotto a mezzo corriere.

Non si accettano in alcun caso reclami:

(a) Per vizi o difetti espressamente citati in catalogo o facilmente riscontrabili dalla fotografia del lotto o dalla visione prima dell'asta; (b) Inerenti a lotti multipli quali collezioni o accumulazioni di qualsiasi tipo; (c) Inerenti a lotti eterogenei di francobolli o monete non singolarmente descritti; (d) Inerenti a lotti esplicitamente richiamati in catalogo d'asta con la clausola "da esaminare"; (e) Inerenti allo stato di conservazione dei lotti essendo la valutazione di tale elemento del tutto soggettiva ed essendo la vendita soggetta alla clausola "come visto e piaciuto"; (f) per vizi o difetti imputabili a condotta dell'acquirente successiva alla consegna del lotto.

(g) trascorsi 60 gg. dalla data di svolgimento dell'asta.

Aste Bolaffi darà un riscontro scritto ai reclami entro 60 giorni dalla ricezione degli stessi. Aste Bolaffi accetterà i reclami solo nel caso in cui a giudizio dei due periti nominati da ciascuna parte il lotto risultasse non autentico, affetto da gravi vizi o difetti occulti e/o per nulla conforme a quanto descritto in catalogo d'asta. In tal caso sarà dovuta all'acquirente solo la restituzione delle somme corrisposte per l'acquisto e la consegna del lotto essendo espressamente escluso, fatto salvo in caso di dolo o colpa grave, ogni risarcimento o rimborso.

20 - Vendite post-asta

Nei 30 giorni successivi alla vendita, Aste Bolaffi offre la possibilità di aggiudicarsi online i lotti ancora invenduti nella sezione **Compra subito** del sito www.astebolaffi.it, dove è possibile effettuare un'offerta vincolante per i lotti ancora disponibili al prezzo della base d'asta più la tradizionale commissione. Aste Bolaffi si riserva il diritto di rifiutare l'offerta ricevuta.

CON L'INVIO DEL PROPRIO ORDINE D'ACQUISTO O L'OFFERTA IN SALA, L'ACQUIRENTE ACCETTA INTEGRALMENTE TUTTE LE CONDIZIONI DI VENDITA SOPRAELENCATE E LE NOTE IMPORTANTI. OGNI CONTROVERSA DERIVANTE O RELATIVA ALLE STESSA VERRÀ SOTTOPOSTA ALLA COMPETENZA ESCLUSIVA DEL FORO DI TORINO.

TERM AND CONDITION OF SALE

1 - Introduction

These general conditions, together with the special notices regulate the sale at auction and/or private negotiations of the lots transferred to Aste Bolaffi S.p.a. (hereinafter "Aste Bolaffi"). Lots put up for auction are the property of the consignors, who have guaranteed their complete availability and legitimate and legal provenance. Aste Bolaffi acts exclusively as a representative of the individual consignors, in its own name and on their behalf. The consignor guarantees the authenticity of each lot offered in the catalogue, without hidden defects unless otherwise stated in the catalogue and/or by the auctioneer. Any indication of the state of preservation of the lots is not to be considered binding.

2 - Images

The copyright in all images, illustrations and written material produced by or for Aste Bolaffi relating to a lot or to a specific contents of this catalogue, is and shall remain at all times the property of Aste Bolaffi and shall not be used by the buyer, nor by anyone else, without Aste Bolaffi prior written consent.

3 - Participation in the saleroom

Aste Bolaffi reserves the right to request information from the participants in the bidding as regards their identity and bank references, as well as the right to refuse undesirable elements entry to the saleroom. If the participant is acting in the name and on behalf of another physical or legal person, a valid power of attorney must be exhibited prior to the auction.

4 - Participation by correspondence, telephone link, online

By signing and submitting the special forms, the participant agrees to participate in the auction referred to and undertakes to pay the purchase price hammered if his/her offer(s) should be successful. The participant also takes responsibility for ascertaining, after the auction, whether his/her offer has been successful, relieving Aste Bolaffi of any liability in that respect. Claims due to negligence or error in filling out written offers by mail will not be accepted. Aste Bolaffi has no liability toward those who participate in the auction by telephone link and/or online in case of failure to participate due to possible problems that may occur during or prior to the telephone and/or internet connection.

5 - Bids

Lots are awarded to the highest bidder. Aste Bolaffi reserves the right to cancel the award in case of possible contestations. No bids will be accepted for any lot below its starting price. No "without limit" bids, or "upon examination" bids or bids which combine two or more lots will be accepted. The starting price is the price indicated as the base price, unless different, higher offers have been received, in which case the starting price will be that of the increment subsequent to the next to last offer. (In case of identical commission bids, the first to arrive will receive precedence, and in any case these take precedence over equal offers made in the saleroom). The size of increments will be regulated at the auctioneer's discretion. The minimum increment will be € 25. The auctioneer reserves the

right to withdraw, add, group or divide lots, as well as the right to refuse a bid in the saleroom or a commission bid.

6 - Purchase price

A commission in favor of Aste Bolaffi will be charged to the buyer, in addition to the hammer price, as follows:

Classic motor vehicle auctions: the Buyer shall pay a 15% premium on hammer price for each lot.

Numismatic and philatelic auctions: the Buyer shall pay the following premium on the hammer price:

On first € 250.000 22%

From € 250.001 to € 500.000 20%

And then 18% from € 500.001.

All other auctions: the Buyer shall pay the following premium on the hammer price:


On first € 100.000 25%

From € 100.001 to € 250.000 22,5%

From € 250.001 to € 500.000 20%

And then 18% from € 500.001.

7 - Lots with additional VAT

Lots with  symbol are invoiced differently and have a different buyer's premium on hammer price which vary depending on where the item is shipped.

-Goods that remain within UE

1. Buyer's premium of 15% (classic motor vehicles) 18% (all other categories).

2. VAT on hammer price at the following rates:

- books 4%
- stamps 10%
- all other categories 22%

3. VAT payable at 22% on buyer's premium


-Goods that are shipped outside UE


Buyer's premium is the same as that one applied in case of VAT margin (see paragraph 6).

VAT REFUNDS

Private clients residing outside Europe may obtain a refund of the VAT on the hammer price by presenting an official document (customs form) that proves that the goods will leave the European Union within 90 days of delivery. Non-resident clients required to pay VAT, who reside in other EU countries or outside the EU, may request a refund of the VAT on the hammer price, as well as of the VAT at 22% calculated on the auction commissions, by presenting an official document (CMR or customs form) proving that the goods will leave Italy or the European Union within 90 days of delivery. In case of shipment of the goods outside Italy by the auction house, the refundable VAT as detailed above will not be included in the invoice.

8 - Lots being sold under Temporary Importation rules

The symbol  after a lot number indicates that it is sold in accordance with the Temporary Importation procedure.

Lots purchased according to the rules of Temporary Importation  cannot be withdrawn directly by the buyer, but will have to be shipped, after closing the Temporary Importation process, by the auction house.

9 - Payment

Upon sale of a lot, if present in the saleroom, the buyer shall pay the purchase price promptly to Aste Bolaffi on delivery of the lot. If bidding via telephone, written form, or online, the purchase price shall be paid within 7 days of receipt of the invoice. Payments may be made in cash, within the limits established by law, by certified and/or personal check

or credit card. Payments will not be accepted from parties other than the buyer. Interest will be charged on delayed payments at the rate of 0.5% monthly, subject to variation, on all amounts not paid within the regular terms.


Aste Bolaffi may grant possible extensions of payment terms on the basis of agreements which will have to be formalized, in any case, prior to the auction. If the buyer fails to make payment within thirty (30) days end of month payment term, the auction house shall be entitled to rescind the sale in accordance with the art. 1456 of the Civil Code by giving written prior notice to the purchaser, with reserve of any further right and action for compensation for any damages arising from non-fulfilment. Any amount paid by the purchaser as part of the total price prior to the cancellation of the sale will be applied by the auction house as a compensation in accordance to the art. 1526 of the Civil Code, with reserve of any further damages.

10 - Storage and Shipment

Until the full price has been paid and until delivery, lots are held in storage on the premises of Aste Bolaffi and insured with adequate coverage at the expense of Aste Bolaffi. On request, after payment has been made, lots can be shipped by insured parcel post at the risk and expense of the buyer. The possible export duties are also for the account of the buyer. Any export requests will be made by the auction house on behalf of the buyer to the appropriate government offices. The buyer will be required to pay all costs on receipt of the invoice.

11 - Exportation of lots

Custom duties and export costs are for the account of the buyer. Requests to issue certification of free circulation for export, in accordance with the legislative provisions in force on the subject, must be made to the appropriate government offices by the auction house on behalf of the buyer. The buyer is required to pay the expenses on receipt of the invoice. Approximately 10/12 weeks are necessary to obtain authorization for export.

Lots imported according to the rules of Temporary Importation  are not covered by the relative provisions of Italian law concerning the cultural heritage. For this reason it will not be necessary to issue certification of free circulation. The lots cannot be withdrawn by the buyers, but will have to be shipped by the auction house.

12 - Condition reports

The lots are sold "as is". Catalogue descriptions as well as any other indication or illustration regarding the lots, are purely statements of opinion and are not to be relied upon as statements of warranty. Potential buyers are encouraged to inspect the lots in person or through a knowledgeable representative during the pre-auction viewing in order to assess their authenticity, preservation, provenance, quality and any defects. On request and for guidance only, Aste Bolaffi provides condition reports that can add more information to the catalogue descriptions.

Rare books and autographs auction: The buyer shall not be entitled to dispute any damage to bindings, foxing, wormholes, trimmed pages or plates or any other defect affecting the integrity of the text and /or its illustration including: indexes of plates, blank pages, insertions, supple-

ments and addictions subsequent to the date of publications of the work. No refund will be considered for books not described in the catalogue.

Poster auction:

• **Condition A** Poster in very fine condition. Colors are fresh; no paper loss. Some slight defect or tear but very marginal. A+: wonderful example of a poster rarely seen in such fine condition. A-: some slight dirt, fold, tear or other minor restoration.

• **Condition B** Poster in good condition. Some slight paper loss, but not in the image or in any important area. If some restoration it is not immediately evident. Lines and colors good, paper may have yellowed. B+: poster in very good condition. B-: in fairly good condition.

• **Condition C** Poster in fair condition. The light-staining may be more pronounced, restorations, folds or flaking are more readily visible, and possibly some minor paper loss occurs. The poster is otherwise intact, the image clear, and the colors still faithful to the artist's intent.

• **Condition D** Poster in bad condition. A large part of such poster may be missing, including some important image area; colors.

13 - Extensions/Expertise

The auctioneer shall have the right at his absolute discretion to accept or refuse any request for certifications of authenticity. It should be noted, however, that extensions are not accepted for lots if the description in the catalogue mentions that they are accompanied by photographic certification. We further specify that any concession of extensions/expert appraisals does not alter the terms of payment detailed in section 8.

14 - Catalogues

Numismatic auction: Classifications refer to the following catalogues:

Bol. (Bolaffi Catalogue of coins and banknotes - Kingdom of Sardinia, Kingdom of Italy, and Italian Republic), Bol. Vat. (Bolaffi catalogue of city of Vatican coins) Bab. (Babelon), Bartolotti, Biaggi, Bohering Calciati, Casolari, B.M.C. (British Museum Catalogue), Ciani, C.N.I. (Corpus Nummorum Italicorum), Cra. (Crapanzano/Giulianini), Cra. Vol. II (Crapanzano/Giulianini vol. II), Crawford. (Crawford), Coh. (Cohen), Crippa, Dav. (Davenport), Di Giulio, D.O.C. (Dumbarton Oaks Collection), Friedb. (Friedberg), Gad. (Gadoury), Galeotti, Gig. (Gigante), Gav. (Gavello 1996) Guadàn, Gulbenkian, Haeb. (Haeblerlin) Heiss, Herzfelder, Jenkins e Lewis, Krause, Mesio, Müller, Mont. (Montenegro), Mont. Ve. (Montenegro Venezia), Muntoni, M.zu.A. (Miller zu Aicholds), Pag. (Pagani), Pozzi, Rav. (Ravegnani Morosini), R.I.C. (Roman Imperial Coinage), Rizzo, Seaby, Sears, Schl. (Schlumberger), Sim. Simonetti.

Philatelic auction: Catalogue numbers and values indicated at the end of each description refer to the following catalogues: Bolaffi and Sassone for Italy and Italian Area; Yvert Tellier and Catalogo Unificato for Europe and Yvert Tellier and Stanley Gibbons for all other countries. Other references are specifically quoted.

15 - Catalogue Terms

Furniture and painting auction:

Guido Reni: in our opinion a work by the artist

Guido Reni (Attribuito-attributed): in our opinion probably a work by the artist in whole or in part

Guido Reni (Bottega- studio): in our opinion a work executed in the studio or workshop of the artist, but by an unknown artist

Guido Reni (Cerchia-circle of): in our opinion a work of an unknown artist made during the life of the artist.

Guido Reni (Seguace-follower): in our opinion a work of an unknown artist, not necessary his scholar, also executed much recently.

Guido Reni (Stile-style): in our opinion a work by a painter working in the artist style, contemporary or nearly contemporary.

Guido Reni (Maniera o scuola-manner or school): in our opinion a work executed in the artist style by an unknown artist influenced by him also in a much later period.

Da Guido Reni (from Guido Reni): in our opinion a copy of a known work of the artist.

Firmato/Datato/Isritto (Signed/Dated/Inscribed): in our opinion the work has been signed/dated/inscribed by the artist.

Reca firma/reca data/reca iscrizione (With signature/with date/with inscription): in our opinion the signature/date/inscription appears to be by a hand other than that of the artist. Aste Bolaffi reserves the right to express its own opinion with regard to the author, attribution, origin, dating and condition of the lots in the catalogue. It is, in any case, an opinion and is not to be considered an expert judgment by any means.

Philatelic auction:

★ mint	⊙ cancelled
▾ front cover	
★ hinged	△ piece
☒ cover	
Ⓢ without gum	

Numismatic Auction:

Ac (Acmonital) **Ae** (Bronze) **Ag** (Silver) **Al** (Aluminum) **An** (Antimony) **Au** (Gold) **Ba** (Bronzital) **Cn** (Nickel-copper) **Cu** (Copper) **El** (Electro) **It** (Italma) **M.b.** (White metal) **Ma** (Silver plated metal) **Md** (Gilded metal) **Mi** (Mixture) **Ni** (Nickel) **Ott.** (Brass) **Pb** (Lead) **Pe** (Pewter) **Pl** (Platinum) **Sn** (Tin) **Zn** (Zinc)

Jewels Auction:

Jewels by Cartier. This term implies that, in view of the related signatures, characteristics, hallmarks, the lot is, in our opinion, certainly attributed to the specific marker. Any other term used in the catalogue does not warrant the attribution of the item.

16 - Cultural Heritage codes

Any lots that may be subject to communication for the start of the procedure for the declaration of their cultural interest pursuant to article 14 and thereafter of Legislative Decree no. 42/2004, the grantors and buyers are required to comply with the relative provisions in force and, in that case, Aste Bolaffi at its exclusive discretion, may proceed with a temporary award of the lot.

17 - Resale royalties "Droit de Suite"

Legal obligations concerning the "Droit de Suite" (D.lgs. 118 of 13/02/06) are accomplished by Aste Bolaffi

18 - Conditional sale

The lots are sold by the auction house with conditional sale in accordance to art. 1523 of the Civil Code and therefore the buyer will not acquire title to the lots until the full payment of the purchase price.

The risk of deterioration and of damage of the lots will pass to the buyer upon delivery of the lots. The delivery of the lots will only occur upon the full payment of the purchase price.

19 - Claims

Aste Bolaffi will consider only those claims regarding disputes over authenticity of lots, the existence of serious flaws or concealed defects and/or the non-conformity of the lot purchased to that described in the auction catalogue and available for pre-auction viewing. In this connection, defects that the buyer should have been aware of at the time of purchase will not be considered defects of conformity as the buyer, having had the opportunity to view the lot in the catalogue or during its showing prior to sale, could not have failed to observe it making use of ordinary diligence. Possible claims should be sent by registered letter within 15 (fifteen) calendar days:

(i) from the date of the delivery of the lot following the auction, in the case of purchases by persons present in the saleroom, including those represented by agents, commission agents or intermediaries;

(ii) from the date of the receipt of the lot delivered by courier, in the case of purchases by offers via correspondence or by telephone or online;

Claims are not accepted in any case:

(a) pertaining to flaws or defects expressly described in the catalogue and easily discernable in photographs of the lot during the pre-auction viewing;

(b) pertaining to multiple lots such as collections or accumulations of any kind;

(c) pertaining to assorted lots of stamps or coins not described individually;

(d) pertaining to lots explicitly described in the auction catalogue as "to be examined";

(e) pertaining to the state of conservation of lots, the evaluation of such state being subjective and sales subject to the clause "as seen and found acceptable";

(f) pertaining to flaws and defects attributable to the purchaser's actions subsequent to delivery of the lot.

(g) After 60 days have passed from the auction date.

Aste Bolaffi will respond in writing to the claim within 60 days of receipt.

Aste Bolaffi will honor claims only when the lot is judged by two experts named by each party to be unauthentic, affected by serious flaws or hidden defects and/or not conforming to the description in the auction catalogue. In such cases the purchaser will be refunded only with the amount corresponding to the purchase and to the shipping cost. Any other refund or reimbursement is expressly excluded, except in case of fraud or serious negligence.

20 - Post-auction sales

For 30 days after the auction, Aste Bolaffi offers the chance to purchase unsold lots via the **Buy now** section on **www.astebolaffi.it**, where you can bid for available lots at the starting amount plus commission. Aste Bolaffi reserves the right to refuse a bid.

BY SUBMITTING A PURCHASE ORDER OR BIDDING IN THE SALEROOM, THE BUYER FULLY ACCEPTS ALL THE CONDITIONS OF SALE DETAILED ABOVE AND SPECIAL NOTICES. ANY DISPUTS ARISING IN RELATION WITH THESE GENERAL CONDITIONS AND SPECIAL NOTICES SHALL BE SUBMITTED TO THE EXCLUSIVE JURISDICTION OF THE COURT OF TURIN.

NOME E COGNOME

RAGIONE SOCIALE

INDIRIZZO DI FATTURAZIONE

CITTÀ

CAP

EMAIL

TEL

C.F. / P.I.

Con l' invio e la sottoscrizione del presente modulo, accetto di prendere parte all'asta in oggetto e mi impegno a corrispondere il prezzo di acquisto previsto dalle Condizioni Generali di Vendita di Aste Bolaffi qualora le mie offerte scritte o telefoniche, abbiano successo. Allego al presente modulo fotocopia della mia carta di identità e codice fiscale. Prendo atto che l'incremento minimo per le offerte per corris-

pondenza è di 25 € e che il prezzo di aggiudicazione sarà maggiorato dei diritti d'asta ed eventuali spese (come da Condizioni Generali di Vendita paragrafo 6 - 7). Sono consapevole che le spese di spedizione del/dei lotto/i aggiudicato/i sono a carico dell'acquirente. Dichiaro di aver preso visione delle Condizioni di Vendita e delle Note Importanti consultabili sul catalogo dell'asta in oggetto e online sul sito

www.astebolaffi.it e di accettarle tutte integralmente.

- Si consiglia di spedire il presente modulo entro 24 ore dall'inizio dell'asta via mail all'indirizzo info@astebolaffi.it o via fax al numero 011-5620456. Aste Bolaffi non sarà tenuta responsabile della mancata partecipazione qualora il presente modulo non pervenisse in tempo.



OFFERTE PER CORRISPONDENZA

Numero lotto e titolo	Offerta massima (esclusi i diritti d'asta)

Con la presente, vi chiedo e autorizzo ad acquistare per mio conto i lotti sopra segnati, fino all'offerta massima compresa indicata nella tabella.



OFFERTE TELEFONICHE

Numero lotto e titolo	Offerta massima esclusi i diritti d'asta qualora non fossi raggiungibile

Con la presente, vi chiedo e autorizzo a contattarmi durante l'asta in oggetto per partecipare telefonicamente ai lotti indicati sopra. **Accetto implicitamente l'aggiudicazione alla stima minima di ogni lotto per il quale ho chiesto la partecipazione telefonica.** Inoltre qualora non doveste riuscire a contattarmi, vi autorizzo ad acquistare i lotti indicati fino all'offerta massima riportata nella 2° colonna (opzione facoltativa) e se non riportata alla stima minima. Prendo atto che non vengono accettate richieste di partecipazione telefonica per lotti con stima minima inferiore a € 500. Sono consapevole che Aste Bolaffi S.p.a. declina ogni responsabilità nel caso di mancata esecuzione della partecipazione telefonica per malfunzionamento della linea e/o mia indisponibilità e/o altri impedimenti.

Consenso al trattamento dei dati personali - Codice Privacy D.Lgs. N. 196/2003 Art. 13 I dati personali comunicati saranno trattati al solo fine di rendere possibile la partecipazione alle Aste Bolaffi e l'invio dei cataloghi ad esse relativi.

Essi non saranno ceduti o comunicati a terzi per trattamenti diversi da quelli appena citati e potrà esserne in qualunque momento richiesta la cancellazione, l'integrazione o l'aggiornamento ai sensi dell'art. 7 comma 3 del Codice Privacy alla

Titolare del trattamento dei dati: la società Aste Bolaffi S.p.a., via Cavour 17/F - 10123 Torino. Il consenso è obbligatorio ai fini della partecipazione alle Aste Bolaffi.

DATA

FIRMA PER VISIONE E ACCETTAZIONE

NAME

BUSINESS NAME

BILLING ADDRESS

TOWN

POST CODE

EMAIL

PHONE

VAT NUMBER

By submitting this form, I agree to take part in the auction and I undertake to pay the purchase price in compliance with Aste Bolaffi General Conditions of Sale and Special Notices, whether my commission or telephone bids were successful. I attach a copy of my identity card and social security number. I understand that the minimum

bid is of 25€ and that the hammer price will be increased of commission bids and other eventual expenses (Conditions of sale paragraphs 6-7). I'm aware that the shipping costs will be charged to the buyer. I hereby declare to have read and accepted the Conditions of sale and important notices available

on the catalogue and online on www.astebolaffi.it - We kindly suggest to send this form at least 24 hours before the beginning of the auction via mail to info@astebolaffi.it or via fax to +39.011.5620456. Aste Bolaffi won't be responsible in case of non-participation if the form arrives later than that.



ABSENTEE BID FORM

Lot number and title	Maximun bid (excluding buyer's premium)

By submitting this form I ask and authorize Aste Bolaffi to buy the above mentioned lots up to the offer indicated in the table.



TELEPHONE BID FORM

Lot number and title	Maximun bid excluding buyer's premium if I am unreachable

By submitting this form I ask and authorize Aste Bolaffi to call me during the auction to participate by phone for the above mentioned lots. **I commit to buy at the low estimate each lot for which I requested to be contacted.** Moreover, in case I will be unreachable, I authorize Aste Bolaffi to buy the above lots up to the price written in the 2^o column (optional) and, if not written, at the low estimate. Aste Bolaffi doesn't accept requests for phone participation for lots which the low estimate is lower than € 500. Aste Bolaffi won't be considered responsible for non-participation to the auction for technical problems or any other inconveniences.

Consent to the processing of personal information - Privacy Code Legislative Decree no. 196/2003 Art. 13 Personal information provided will be processed for the sole purpose of allowing participation in Aste Bolaffi auctions and the mailing of the relative

catalogues. Such information will not be disclosed or transmitted to third parties for any uses other than those mentioned above. The cancellation, integration, or updating of such information may be requested at any time, pursuant to art.

7 paragraph 3 of the Privacy Code, through a request to the data controller: Aste Bolaffi S.p.a., via Cavour 17/F, 10123 Turin. Consent is mandatory in order to participate in Aste Bolaffi auctions.

DATE

SIGNED FOR ACCEPTANCE



PROSSIME ASTE

Next auctions

MANIFESTI

Posters

Internet live, 10 maggio - May 2018

VINI PREGIATI E DISTILLATI

Fine wines and spirits

Torino, 17 maggio - May 2018

AUTO E MOTO CLASSICHE

Classic motor vehicles

Milano, 23 maggio - May 2018

ORDINI E DECORAZIONI

Orders and decorations

Torino, 30 maggio - May 2018

MONETE, BANCONOTE E MEDAGLIE

Coins, banknotes and medals

Torino, 31 maggio-1 giugno - May-June 2018

LIBRI RARI E AUTOGRAFI

Rare books and autographs

Milano, 14 giugno - June 2018

MARE

Maritime Sale

Internet live, 4 luglio - July 2018

SAVE THE DATE

STILE BERTONE

The Stile Bertone Sale

Torino, Autunno - Autumn 2018



ASTE BOLAFFI