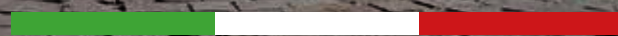


Bonhams



The Padua Auction

Importanti automobili da collezione



Auto e Moto d'Epoca, Padova | 27 ottobre 2018



LOT 35

1956 JAGUAR XK 140 SE ROADSTER



The Padua Auction

Importanti automobili da collezione

Sabato, 27 ottobre 2018, 14:30 | Padova, Auto e Moto d'Epoca

BONHAMS 1793 LTD.

Overseas Branch
Via Montenapoleone 21
20121 Milano
Italia
Part. IVA 02291910988

PADOVAFIERE

Padiglione 2
Via N. Tommaseo 59
35131 Padova (PD)
Italia

DATA DELL'ASTA E ORARIO DI INIZIO

Sabato, 27 ottobre 2018, 14:30

ESPOSIZIONE

Giovedì, 25 ottobre 2018
09:00 - 18:00
Venerdì, 26 ottobre 2018
09:00 - 19:00
Sabato, 27 ottobre 2018
09:00 - inizio dell'asta

CONTATTI DURANTE IL PERIODO DELL'ASTA

+44 (0) 207 468 5801 Tel
+44 (0) 207 468 5802 Fax

CONTATTI GENERALI

+39 06 485900 - Roma
+39 02 4953 9020 - Milano

COMMISSIONI

Per questa vendita, Bonhams prevede la seguente commissione: 15%+IVA sul prezzo di aggiudicazione.

La commissione si applica ad ogni lotto acquistato ed è soggetto a IVA. Alcuni lotti possono essere soggetti a IVA sul prezzo di aggiudicazione così come sulla commissione. Tali lotti saranno contrassegnati con il simbolo omega (Ω) in relazione a lotti di importazione temporanea o con il simbolo della croce (\dagger) in relazione a IVA messo in conto da un venditore commerciale. Questi simboli saranno riportati accanto al numero di lotto in questione.

IMPORTANTE

L'asta è condotta secondo le condizioni generali stampate nel presente catalogo. Consigliamo pertanto ai potenziali acquirenti di prendere attenta visione delle "Informazioni Importanti per i Compratori" riguardanti dazi doganali, trasporto e magazzinaggio.

CATALOGO: € 40,00 + Affrancatura

NUMERO D'ASTA

24957

www.bonhams.com

BONHAMS 1793 LTD.

Overseas Branch
Via Montenapoleone 21
20121 Milano
Italia
Italian VAT No. 02291910988

PADOVAFIERE

Padiglione 2
Via N. Tommaseo 59
35131 Padova (PD)
Italia

AUCTION DATE AND START TIMES

Saturday, 27 October 2018, 14:30

VIEWING

Thursday, 25 October 2018
09:00 - 18:00
Friday, 26 October 2018
09:00 - 19:00
Saturday, 27 October 2018
09:00 - Start of auction

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

+44 (0) 207 468 5801 Tel
+44 (0) 207 468 5802 Fax

GENERAL CONTACT DETAILS

+39 06 485900 - Rome
+39 02 4953 9020 - Milan

COMMISSION (NOTICE TO BUYERS)

Bonhams charge a buyer's premium. For this sale we will charge as follows: Motor Cars: 15% + IVA of the hammer price.

The Buyer's Premium applies to each lot purchased and is subject to IVA. Some lots may be subject to IVA on the hammer price as well as the premium. These lots will be marked with an omega sign (Ω) in relation to temporary imported items or a dagger sign (\dagger) in relation to IVA charged by a business. Such signs will be printed beside the relevant lot number in the catalogue.

IMPORTANT

The sale is conducted according to the general conditions printed at the back of this catalogue. We advise potential bidders to familiarise themselves with the "Important Information for Buyers" regarding customs, transport and storage.

CATALOGUE: €40,00 + P&P

SALE NUMBER

24957

www.bonhams.com

ALLEGATO AI SENSI DELL'ART. 74, prima comma, letters c) del D.P.R. 633 del 1972

Nome dell'editore:
Bonhams 1793 LTD
Overseas Branch
Via Montenapoleone 21
20121 Milano
Italia
Part. IVA 02291910988

Titolo della pubblicazione:
The Padua Auction
Catalogo generale
Asta del 27 ottobre 2018
Importanti automobili da collezione

Prezzo della pubblicazione comprensivo di I.V.A. a norma di legge: € 40,00

Informazioni importanti per i compratori

Condizioni di vendita

Il rapporto tra Bonhams e il compratore è soggetto ai termini e condizioni generali riportate in questo catalogo. L'asta avrà luogo in Inglese con traduzione in Italiano; la lingua inglese ha autorità da un punto di vista legale. I lotti saranno descritti in Inglese e la traduzione di queste descrizioni in Italiano saranno fornite solamente a scopi informativi. In caso di controversie, verrà tenuto conto solo della descrizione dei lotti data in Inglese.

Offerte

Le offerte possono essere fatte di persona nella sala di vendita dai potenziali compratori che si sono correttamente registrati, ma anche attraverso offerte presentate da persone assenti o offerte telefoniche. Bonhams si riserva il diritto, a sua discrezione e attraverso un banditore autorizzato, di rifiutarsi di consentire a chiunque di partecipare all'asta. Le offerte finiscono nel momento in cui il martello del banditore cade e si pronuncia la parola aggiudicato. Ad ogni persona interessata a partecipare all'asta verrà chiesto di compilare un modulo di registrazione prima della vendita e dovrà fornire a Bonhams il documento di identità e le referenze bancarie. Una volta il modulo sarà debitamente compilato, firmato e datato, questo dovrà essere dato/inviato a Bonhams prima dell'inizio dell'asta e a seguito di ciò verrà rilasciato al potenziale acquirente un numero di registrazione.

Stime

Le stime fornite da Bonhams sono solo a titolo informativo e non devono essere in nessun modo considerate una garanzia d'asta. Tali stime, inoltre, non includono le spese d'asta a carico del compratore o tasse aggiuntive. La conversione delle stime in valute diverse dall'Euro potrebbe essere stata arrotondata ed è in ogni caso suscettibile di variazione rispetto a quando il catalogo è stato redatto. Infine, alcuni lotti sono contrassegnati dalla dicitura "stima su richiesta"; per questi lotti si prega contattare il dipartimento per informazioni.

Esposizioni

L'esposizione pre asta è aperta al pubblico; tuttavia, specifici orari di ingresso pubblicati all'inizio del catalogo possono far riferimento a luoghi di vendita al di fuori della normale sede d'asta. Per ragioni di sicurezza, l'accesso alle automobili di collezioni può essere limitato. Durante l'esposizione, gli esperti Bonhams saranno a disposizione del pubblico per fornire ogni informazione. Inoltre, su richiesta, è possibile stilare cd. Condition Reports nei quali sono presenti dettagli aggiuntivi sulla condizione dei lotti in asta.

Commissioni

Si ricorda ai compratori che a loro carico c'è da corrispondere una commissione del 15%+IVA sul prezzo di aggiudicazione finale per ogni veicolo presente in asta.

Lotti non inclusi nel catalogo

Alcuni lotti possono essere stati aggiunti all'asta ma non essere presenti nel catalogo. Per questi lotti, verrà creata una lista aggiuntiva che sarà a disposizione del pubblico se necessario.

Prezzo di partenza

Il prezzo di partenza è il punto da cui ha inizio l'asta e generalmente si situa sotto la stima minima ed è a completa discrezione del banditore. Inoltre, si specifica che non ci sono collegamenti tra il prezzo di partenza e il prezzo di riserva.

Ordine delle offerte

Bonhams garantisce agli offerenti che non possono o non vogliono essere presenti all'asta la possibilità di fare offerte attraverso il metodo dell'absentee bid (offerta dell'assente) o via telefono (i moduli per partecipare con queste modalità si trovano in appendice al presente catalogo). Bonhams eseguirà le offerte quanto più economiche possibile in sua vece.

Pagamento

Il compratore deve procedere quanto prima al pagamento del prezzo totale di acquisto che include il prezzo di aggiudicazione, i costi applicabili e le tasse.

Il pagamento può essere fatto:

- Tramite bonifico bancario in Euro da un conto corrente intestato al compratore sul seguente conto:

Bonhams 1793 Limited
Banca: National Westminster Bank PLC
Indirizzo: PO BOX 4RY
250 Regent Street
Londra
W1A 4RY
Regno Unito

Intestatario: Bonhams 1793 Limited
Numero conto: 550/02/28613430
Codice Conto: 56-00-27

IBAN: GB13NWBK60721128613430
SWIFT CODE: NWBKGB2L

- In contanti in Euro con le seguenti limitazioni:
€ 2,500

Si prega notare che le norme internazionali anti riciclaggio ci vietano di accettare pagamenti che provengano da persone diverse da quelle indicate in fattura. Inoltre, i lotti potranno essere consegnati solo una volta ricevuto il pagamento degli stessi. Si ricorda che tutte le fatture verranno trasmesse via fax e e-mail ove possibile, oltre che per posta il giorno successivo all'asta.

Prezzo di riserva

Il prezzo di riserva è il prezzo minimo, non pubblico, sotto il quale ogni lotto non può essere venduto. Il prezzo di riserva non può essere superiore alla stima minima indicata in catalogo. Alcuni lotti possono invece essere assegnati in asta senza riserva e in questi casi devono essere contrassegnati dalla dicitura "senza riserva".

IVA

Come regola generale, Bonhams le vendite dei lotti sono soggette all'IVA secondo il regime del margine.

Se un lotto venduto deve essere esportato in un Paese extra UE, il proprietario deve farlo presente al banditore nel momento in cui il lotto viene venduto.

Se il compratore non rivela le formalità di esportazione a Bonhams, egli deve versare l'IVA dovuta da Bonhams al momento in cui l'azienda presenta la fattura. L'importo sarà poi restituito all'acquirente una volta che egli avrà fornito a Bonhams una copia del documento di esportazione EX1 timbrato dalla dogana entro un mese a partire dalla data indicata sulla fattura.

A tal riguardo, Bonhams non è responsabile per le conseguenze giuridiche e legali dell'eventuale dichiarazione del falso da parte del compratore.

AVVISO

Raccolta, trasporto e magazzinaggio
I lotti acquistati possono essere rilasciati solo una volta ricevuto l'importo dovuto.

Assicurazione post asta

Si ricorda ai compratori che i loro veicoli sono sotto la loro responsabilità dal momento in cui il banditore dichiara aggiudicato il lotto. È quindi loro responsabilità avere una copertura assicurativa adeguata. Né Bonhams, né i suoi agenti saranno responsabili per qualsiasi danno o perdita possa occorrere ai lotti una volta aggiudicati dall'acquirente.

Important information for buyers

Conditions of sale

The relationship between Bonhams and the buyer is subject to the general terms and conditions printed at the back of this catalogue. The auction will be conducted in English with Italian translation; the English language has authority from a legal viewpoint. Lots shall be described in English. Translation of these descriptions into Italian is given for information purposes only. In the case of any dispute, only the description of lots in English will be taken into account.

Bids

Bids may be placed in person in the saleroom by bidders who have been duly registered, but also through an absentee bid or by telephone bid. Bonhams reserves the right, at its discretion and through an authorised auctioneer, to refuse to allow any person to participate in auctions. Bidding will close at the moment when the auctioneer's hammer falls and they pronounce the word "sold". Any person wishing to place a bid will be required to complete a Bonhams registration form before the auction. This person will provide Bonhams with proof of identity and their bank references. Once the form is duly completed, signed and dated, it will be given/sent to Bonhams before the auction begins and a registration number will be issued to each potential bidder.

Estimates

Estimates provided by Bonhams are for information purposes only and must in no way be considered an auction guarantee. Estimates do not include auction costs payable by the buyer, or additional taxes. Conversion of estimates into currencies other than Euros may have been rounded up and the exchange rate may have changed since the catalogue was prepared. Certain lots are marked "estimate on request," please contact someone in the relevant department regarding these items.

Public viewing

The pre-sale viewing is open to the public. However, specific free entry times printed at the beginning of the catalogue may apply to auctions outside the normal auction venue. For safety reasons access to collector's cars may be limited. At the viewing, specialists are available to the public for any enquiries or information. Upon request they may also draw up "condition reports" on the condition of the lots presented.

Buyer's premium

Buyers are reminded that a 15% Buyers Premium is payable on the final Hammer Price of each Vehicle in the sale. IVA (Italian VAT) at the standard rate is payable on the Buyers' Premium by all Buyers, which rests with the buyer.

Lots not included in the catalogue

Certain lots may be added to the auction without being listed in the catalogue. An additional list shall be made available to the public where necessary.

Starting price

The starting price is the starting point for auctions and it is usually below the low estimate. It is fixed at the complete discretion of the authorised auctioneer. There is no link between the starting price and the reserve price.

Bidding orders

Bonhams offers the possibility to bidders who cannot or do not wish to attend the sale of bidding through an absentee bid or by telephone (forms in the appendix of the catalogue). Bonhams will execute the bids as cheaply as possible on your behalf.

Payment

The buyer must immediately pay the total purchase price including the hammer price and the applicable costs and taxes. The payment may be made:

- By transfer in Euros on an account in the name of the buyer (all costs to be paid by the issuer). To the following account

Bonhams 1793 Limited
National Westminster Bank PLC
PO BOX 4RY
250 Regent Street
London
W1A 4RY
United Kingdom

Bonhams 1793 Limited
Account No.: 550/02/28613430
Sort Code: 56-00-27

IBAN: GB13NWBK60721128613430
SWIFT CODE: NWBKGB2L

- In cash in Euro with the following limit:
€ 2,500

Please note international money laundering regulations prevent us from taking payment from any person other than the one named on the invoice. Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds. All invoices will be sent by email where possible on the day after the sale.

Reserve price

The reserve price is the confidential minimum price below which the lot shall not be sold. It cannot be above the minimum of the estimate indicated in the catalogue. Certain lots may be put forward without reserve and they shall be marked "without reserve".

VAT/IVA

As a general rule, Bonhams will submit the sale of lots to VAT/IVA depending on the margin scheme.

If the lot sold is exported to a country outside the E.U., the owner must notify the auctioneer as soon as the lot is sold. If the buyer does not entrust the export formalities to Bonhams, he must pay the VAT amount due by Bonhams at the moment where the company presents him with the invoice. The amount will be returned to the buyer once he has provided Bonhams with a copy of the EX1 export document stamped by the customs within a month starting from the date indicated on the invoice.

When the buyer is VAT - registered with a country that is another member of the EU, the sale can only be exempted from VAT/IVA if the buyer requests it, and if Bonhams holds sufficient documentary evidence regarding the dispatch of the good sold from Italy to the other member-country.

Bonhams takes no responsibility for the juridical and legal consequences of a buyer's false declaration.

Avviso:

Ritiro, trasporto e stoccaggio

I lotti acquistati possono essere rilasciati solo una volta ricevuto l'importo dovuto.

Costi di amministrazione, movimentazione e deposito della Fiera di Padova:

Tutti i veicoli devono essere ritirati dal Padiglione 2 della **Fiera di Padova dalle ore 9 alle ore 15 di Lunedì 29 Ottobre**, previo pagamento dell'importo dovuto o previa presentazione della prova di avvenuto pagamento al responsabile dell'asta.

I clienti sono inoltre tenuti ad avvisare Gregor Wenner o Emma Dalla Libera di Bonhams non più tardi delle ore 14 di domenica 28 ottobre se hanno intenzione di effettuare il ritiro del loro veicolo a partire dalle 9 di lunedì 29 ottobre.

Se Bonhams non dovesse ricevere comunicazione in tal senso entro le ore 14 di domenica 28 ottobre, il veicolo verrà collocato in un deposito temporaneo vicino BERGAMO con spese a carico del proprietario e sotto la sua responsabilità.

Contatti

Emma Dalla Libera
emma.dallalibera@bonhams.com
Telefono: +39 392 737 9710

Gregor Wenner
gregor.wenner@bonhams.com
Telefono: +39 333 564 3610

I costi di movimentazione e deposito sono qui dettagliati.

Si consiglia di prendere accordi circa il trasporto dei veicoli prima dell'Asta. Tutti i costi di deposito e di movimentazione devono essere corrisposti prima che avvenga il ritiro e il trasporto del veicolo.

Il ritiro si effettua solo su appuntamento ed è necessario darne conferma almeno 24 ore prima.

Chiunque voglia ritirare un veicolo dal deposito deve prima contattare CARS Europe ed espletare le formalità di pagamento/rilascio.

Al momento del ritiro, i compratori devono inoltre sincerarsi di aver ritirato registrazione, documentazione e chiavi relative ai lotti acquistati.

Si prega notare che data la procedura di registrazione della legislazione italiana, i documenti di immatricolazione potrebbero non essere immediatamente disponibili, dovendo il venditore procedere prima con la cancellazione e poi con il successivo passaggio di proprietà. I costi del passaggio di proprietà da un venditore italiano a un compratore italiano sono a carico del compratore.

Bonhams, i suoi agenti e i suoi rappresentanti non si assumono nessuna responsabilità per la perdita o il danneggiamento dei veicoli in alcuna circostanza, mentre gli stessi sono sotto il loro controllo.

Amministrazione e movimentazione dall'Asta di Padova:

Movimentazione €350 + IVA per veicolo
Spese di deposito da martedì 30 ottobre:
€30 + IVA al giorno per veicolo

Contatti:

Bonhams, come indicato

Polygon Transport
Sig. Wayne Loveland
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 7836 220 408 cellulare
wayne@polygon-transport.com

CARS Europe
Sig. Chris Dale
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7841 985156

Dogana

Per le pratiche doganali, siano esse amministrative o legali, si prega di contattare:

CARS Europe
Sig. Adam Wyand Brooks
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7860 371512 cellulare
adam@carseurope.net

Assicurazione dopo la vendita

I compratori ricordino che i veicoli acquistati sono sotto la loro responsabilità dal momento dell'aggiudicazione. È loro responsabilità disporre di adeguata copertura assicurativa. Né i Bonhams né i loro agenti saranno responsabili per eventuali danni o perdite subite dai veicoli dal momento dell'aggiudicazione.

Notice:

Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Administration, uplift and storage charges from PadovaFiere:

All vehicles must be collected from Hall 2 at the **PadovaFiere from 9am to 3pm on Monday, 29 October**, after the payment of funds or upon the presentation of the receipt of payment to the sale representatives.

Customers must however notify Gregor Wenner or Emma dalla Libera of Bonhams no later than 2pm on Sunday 28 October if they will be collecting their vehicle from 9am on Monday, 29 October 2018.

Unless Bonhams hear from you by 2pm Sunday 28 October, your vehicle will be removed to a storage facility near BERGAMO at your expense and risk.

Emma dalla Libera can be contacted on emma.dallalibera@bonhams.com
mobile: +39 392 737 9710

Gregor Wenner
gregor.wenner@bonhams.com
mobile: +39 333 564 3610

The uplift and storage costs are outlined here.

It is strongly advisable that you make contingency arrangements regarding collection in advance of the Sale. All storage and removal charges must be paid in full prior to the vehicle's collection or onward transportation.

Collection is by appointment only and at least 24 hours notice must be given.

Anyone wishing to collect a vehicle from the storage facility must first contact CARS Europe and arrange payment/release formalities.

Buyers should satisfy themselves that they have collected all relevant registration and log-books, documents and keys relating to their Lot(s) at the time of collection.

Please note that due to the nature of the Italian car registration system, Italian registration documents may not be immediately available as they will need to be either de-registered by the vendor or an agency will need to prepare the passaggio di proprietà (transfer of property). The costs of the passaggio di proprietà from an Italian Seller to an Italian Buyer is at the Buyer's expense.

Bonhams, its agents & representatives accept no liability for any loss or damage whatsoever under any circumstances whilst items are in their control.

Administration and uplift from The Padua auction:

Uplift €350 + VAT per motor car

Storage charges from Tuesday, 30 October:
€30 + VAT per motor car per day

Contact:

Bonhams, as before

Polygon Transport Contact: Wayne Loveland
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 7836 220 408 mobile
wayne@polygon-transport.com

CARS Europe Contact: Chris Dale
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7841 985156 mobile
chris@carseurope.net

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact:

CARS Europe
Contact: Adam Wyand Brooks
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7860 371512 mobile
adam@carseurope.net

Insurance after sale

Buyers are reminded that their vehicles are their responsibility from the fall of the auction hammer. It is your responsibility to have adequate insurance cover in place. Neither Bonhams, nor their agents, will be liable for any damage or loss that the lot may suffer from the fall of the auction hammer.

Contatti automobili nel mondo

Your contacts for this sale

Bonhams

Via Giovanni Boccaccio, 22
20123 Milano

+39 02 4953 9020

Bonhams

Via Sicilia, 50
00187 Roma

+39 06 485 900

Specialisti Automobili

Motor Car Specialists

Gregor Wenner
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

Philip Kantor
+32 (0) 476 87 94 71
philip.kantor@bonhams.com

Gregory Tuytens
+32 (0) 471 71 27 36
gregory.tuytens@bonhams.com

Paul Gaucher
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 6 61 80 15 56
paul.gaucher@bonhams.com

François Tasiaux
+32 (0) 472 89 08 95
francois.tasiaux@bonhams.com

James Knight
+44 (0) 20 7447 7440
james.knight@bonhams.com

Amministrazione dell'asta **Sale Administrator**

Valérie Simonet
+33 (0) 1 42 61 10 11
valerie.simonet@bonhams.com

Servizio Clienti

Customer Services

Lundi à vendredi de 9h à 18h
Monday to Friday 9:00 to 18:00

+44 (0) 20 7447 7447
+44 (0) 20 7447 7400 fax

Iscrizioni per l'asta

Bids service/Sale registrations

+44 (0) 44 20 7447 7448
+44 (0) 44 20 7447 7401 fax
bids@bonhams.com

Contabilità venditori/compratori

Buyers/Sellers Accounts

+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Ufficio Stampa

Press Office

Poppy McKenzie Smith
+44 (0) 20 7468 8363
poppy.mckenziemsmith@bonhams.com

Abbonamenti cataloghi

Catalogue Subscriptions

Helen Grantham
+44 (0) 1666 502 200
+44 (0) 1666 505 107 fax
helen.grantham@bonhams.com

Società consigliato per trasporti

Recommended Transporter

Polygon Transport
Unit 2H
Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hants SO40 3PB
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 2380 862 111 fax
polygon@polygon-transport.com

CARS Europe
Contact: Chris Dale
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7841 985156
chris@carseurope.net

Ringraziamenti

Acknowledgements

Vorremmo ringraziare quanto segue
per l'aiuto con questo catalogo e l'asta:

We would like to thank the following for
helping us with this catalogue and sale:

David Giudici – Ruote Classiche

Pascal Ligier

Frederic Cancel

Fabio Collina - Maserati Classiche

Andrea Soave - Porsche Italia

Marcel Massini

Gerhard Heidbrink/Mercedes-Benz Classic

Centro Documentazione Alfa Romeo

Massimo Delbo

David Hawtin

Mario Carlo Baccaglioni

Silvia Marini

Walter Walcher

PHOTO CREDITS:

Simon Clay - Lots 8, 31, 34, 41, 42

Daniele Turetta - Lots 1,3,4,7,9,12,18, 19,
20, 29, 45, 48, 49, 53, 54, 55, 59

Lorenzo Scaldaferrò - Lots 58, 58, 60

Guido Bisattini - Lots 2, 26

Daniel Reinhard / Zwischengas - Lot 35

Getty Images - Lots 32 and 35

Matteo Deletto / M3 Studio - Lots 5, 56

Claudia Calzona / M3 Studio - Lots 5, 56

Lorenzo Hamers - Lot 10

Ruote Classiche - Lot 23

Neil Fraser - Lot 33

Marcel Massini - Lot 41

Armando Musotto - Lot 37

Erik Lasalle - Lots 36, 38, 39, 40, 46

Kathy Dubuisson - Lot 6

Contatti automobili nel mondo

Worldwide motoring contacts

Europa continentale Mainland Europe Motor Cars

Gregor Wenner (Italy)
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

Gregory Tuytens (Belgium)
+32 (0) 471 71 27 36
gregory.tuytens@bonhams.com

François Tasiaux (Belgium)
+32 (0) 472 89 08 95
francois.tasiaux@bonhams.com

Amministrazione Administrator

Valérie Simonet
+33 (0) 1 42 61 10 11
valerie.simonet@bonhams.com

Phillip Kantor (Belgium)
+32 (0) 4 76 87 94 71
philip.kantor@bonhams.com

Paul Gaucher (France)
+33 (0) 6 61 80 15 56
paul.gaucher@bonhams.com

Hans Schede (Germany)
+49 (0) 172 2088 330
hans.schede@bonhams.com

Maele Fontaine
+33 (0) 6 66 01 91 03
maele.fontaine@bonhams.com

Automobili Regno Unito UK Motor Cars

Tim Schofield
+44 (0) 20 7468 5804
tim.schofield@bonhams.com

John Polson
+44 (0) 20 7468 5803
john.polson@bonhams.com

Richard Stafford
+44 (0) 20 7468 5800
richard.stafford@bonhams.com

Amministrazione Administrator

Mark Gold
+44 (0) 20 7468 5807
mark.gold@bonhams.com

Sholto Gilbertson
+44 (0) 20 7468 5809
sholto.gilbertson@bonhams.com

James Knight
+44 (0) 20 7447 7440
james.knight@bonhams.com

Ben Adams
+44 (0) 20 7468 5801
ben.adams@bonhams.com

Olivia Spurrier
+44 20 7468 5806
olivia.spurrier@bonhams.com

Rob Hubbard
+44 (0) 20 7468 5805
rob.hubbard@bonhams.com

Malcolm Barber
+44 (0) 20 7468 8238
malcolm.barber@bonhams.com

Automobili Stati Uniti USA Motor Cars

Costa Occidentale West Coast

Mark Osborne
+1 415 391 4000
mark.osborne@bonhams.com

Michael Caimano
+1 929 666 22 43
michael.caimano@bonhams.com

Costa Orientale East Coast

Rupert Banner
+1 212 461 6515
rupert.banner@bonhams.com

Evan Ide
+1 917 340 4657
evan.ide@bonhams.com

Jakob Greisen
+1 415 503 3284
jakob.greisen@bonhams.com

Eric Minoff
+ 1 917 206 1630
eric.minoff@bonhams.com

Amministrazione Administrator

Gregory Coe
+1 (212) 461 6514
gregory.coe@bonhams.com

Altri contatti Additional contacts

Dipartimento Motociclette Motorcycle Department

Ben Walker
+44 (0) 20 8963 2819
ben.walker@bonhams.com

Andrew Barrett
+44 (0) 20 8963 2817
andrew.barrett@bonhams.com

Ufficio Stampa Press Office

Poppy McKenzie Smith
+44 (0) 20 7468 8363
poppy.mckenzie-smith@bonhams.com

Contabilità Europa Buyers/Sellers

Accounts Europe
+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax

James Stensel
+44 (0) 20 8963 2818
james.stensel@bonhams.com

Automobilia
Toby Wilson
+44 (0) 20 8963 2842
toby.wilson@bonhams.com

Abbonamenti cataloghi Catalogue subscriptions

+44 (0) 1666 502 200
+44 (0) 1666 505 107 fax
subscriptions@bonhams.com

Contabilità USA Buyers/Sellers

Accounts USA
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8591 fax

Bill To
+44 (0) 20 8963 2843
bill.to@bonhams.com

Adrian Pipiros
+44 (0) 20 8963 2840
adrian.pipiros@bonhams.com



Directions to Auto e Moto d'Epoca, Padova

BY PLANE

Padua is located 40 minutes from Venice, Marco Polo airport.

BY CAR

Padua Exhibition Centre
Via Niccolò Tommaseo 59, Padova

Motorway Bologna

Padova (A13) exit at Padova Sud and follow signs to the exhibition centre (Fiera).

Motorway Venezia

Milano (A4) exit at Padova Ovest and follow signs to the exhibition centre (Fiera).

Motorway Venezia

Milano (A4) exit at Padova Est and follow signs to the exhibition centre (Fiera).

Come arrivare

IN AEREO

Aeroporto Marco Polo è il più vicino. Da qui si può raggiungere Padova in 40 min.

IN AUTO

PadovaFiere
Via Niccolò Tommaseo 59, 35131 Padova (PD)

Autostrada Bologna

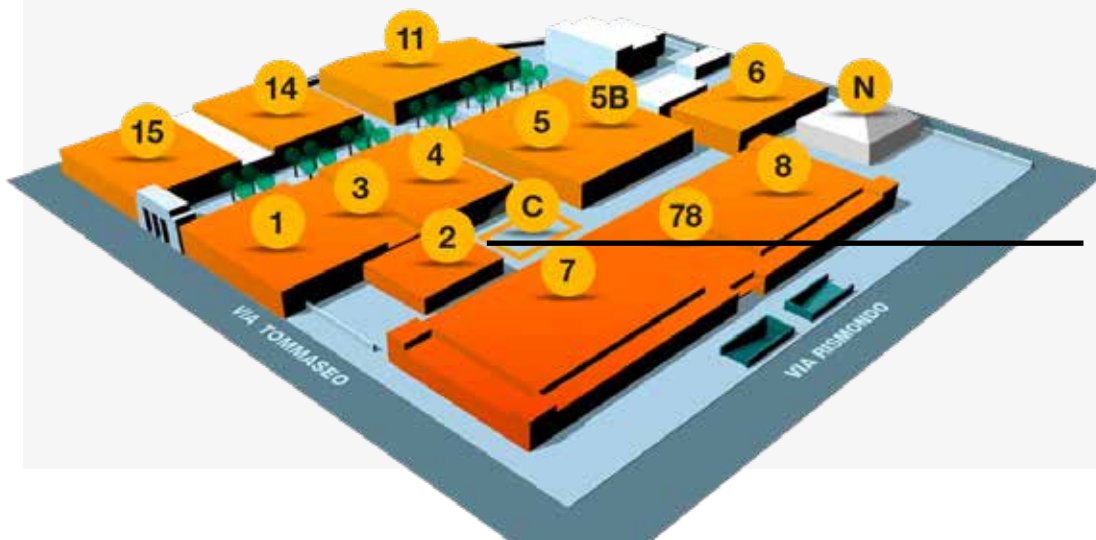
Padova (A13) uscita a Padova Sud e seguite le indicazioni per la fiera.

Autostrada Venezia

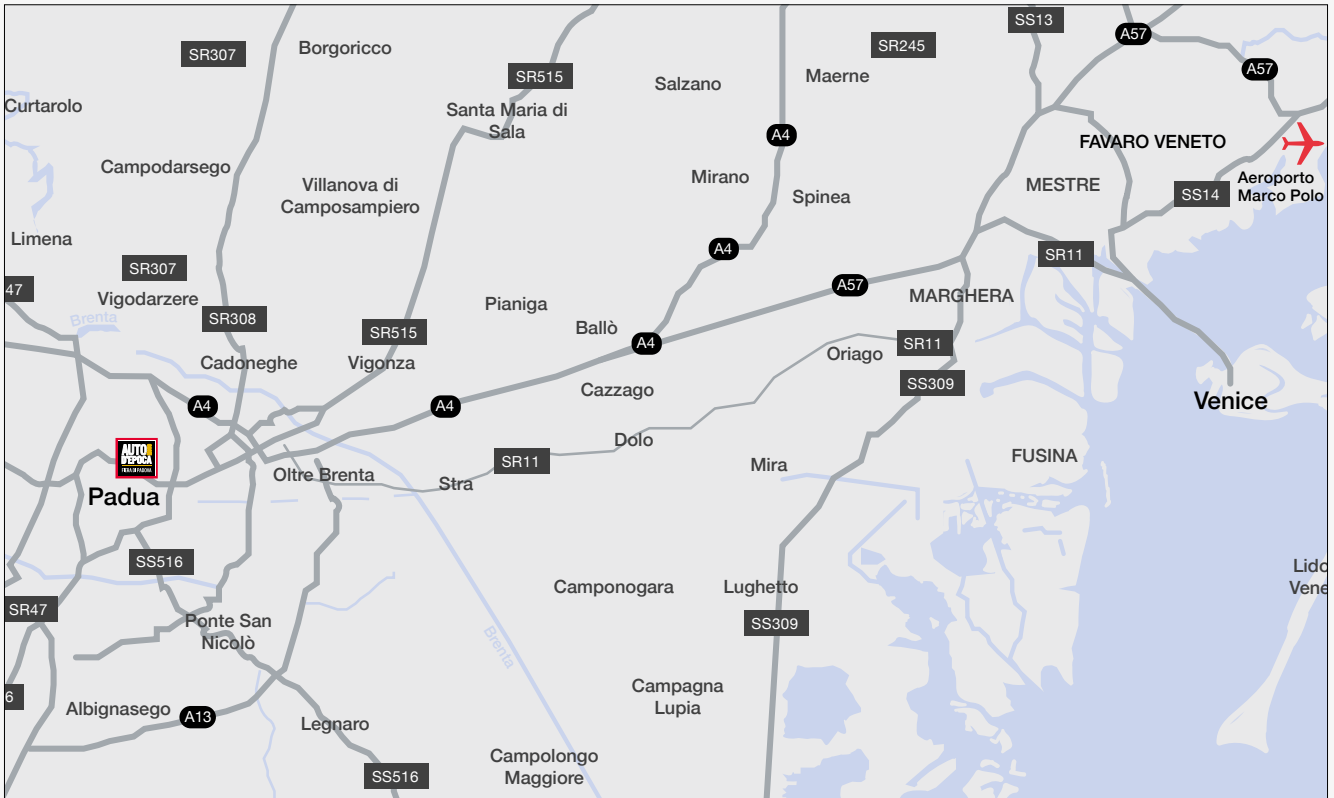
Milano (A4) uscita Padova Ovest e seguite indicazioni per la fiera.

Autostrada Venezia

Milano (A4) uscite a Padova Est e seguite le indicazioni per la fiera.



The Padua Auction
Importanti automobili da collezione



Importanti Automobili da Collezione

Lots 1 - 60

Immagini per ogni lotto su: www.bonhams.com/padua

Important Collectors' Motor Cars

Lots 1 - 60

Images of each lot can be found at www.bonhams.com/padua



LOT 10

ALFA ROMEO 2600 SPRINT COUPÉ



1969 FIAT 500 L BERLINA

Telaio nr. 2285437

- Icona automobilistica del 20° secolo
- Restaurata professionalmente intorno al 2005
- Attuale proprietà dal 2007
- Immatricolata in Italia

- 20th Century motoring icon
- Professionally restored circa 2005
- Present ownership since 2007
- Registered in Italy



Destinata a sostituire la tanto amata 500 'Topolino' della FIAT, la Nuova 500 ha debuttato nel 1957. Dal disegno totalmente diverso rispetto alle forme, sostanzialmente anteguerra, della vettura che l'aveva preceduta, la nuova piccola FIAT presentava una costruzione con scocca portante, un tettuccio apribile in tessuto e sospensioni completamente indipendenti. Installato dietro, il motore da mezzo litro era un bicilindrico a valvole in testa, raffreddato ad aria. L'austerità marcata della 500 non è stata tuttavia ben accolta e questo, ha portato l'introduzione di una versione riveduta e meglio equipaggiata, dotata di particolari più raffinati come copricerchi, finestrini abbassabili, sedile posteriore imbottito e comandi delle frecce e delle luci a levetta sul piantone dello sterzo. Questo processo di miglioramento graduale continuerà per tutta la vita della 500. Introdotta nel 1968, ed affiancata alla normale 500 F, la lussuosa 500 L, pur essendo identica dal punto di vista meccanico, è dotata di miglioramenti estetici per l'esterno e negli interni, quest'ultimi arricchiti con un nuovo cruscotto, sedili e rivestimento del pavimento.

Questa affascinante piccola 500 L è descritta dal venditore come in ottime condizioni, essendo stata restaurata professionalmente verso il 2005 dalla Isauto, la concessionaria FIAT della provincia di Pavia. Da quando acquistata dall'attuale proprietario nel 2007, già restaurata, è sempre stata utilizzata pochissimo. L'auto è offerta con documenti di immatricolazione italiani e un Certificato di Rilevanza Storica rilasciato dall'ASI.

€7,000 - 10,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

Replacement for FIAT's much-loved 500 'Topolino', the Nuova 500 debuted in 1957. A radical departure from its predecessor's essentially pre-war design, FIAT's new baby featured unitary construction, an opening fabric roof, and all-independent suspension. Carried at the rear, the half-litre engine was an air-cooled overhead-valve twin. The basic 500's austerity was not well received however, prompting the introduction of a revised and better equipped version endowed with refinements such as hubcaps, wind-down windows, upholstered rear seat, and column-mounted switch gear. This process of step-by-step improvement would continue throughout the 500's life. Introduced in 1968 alongside the standard 500 F, the deluxe 500 L, while mechanically identical, came with exterior cosmetic enhancements and an improved interior featuring a new instrument panel, seats, and floor covering.

This charming little 500 L is described by the vendor as in excellent condition throughout having been professionally restored circa 2005 by Isauto, the FIAT concessionaire in the Pavia region of Northern Italy. Purchased by the current owner in 2007 having already been restored, it has seen minimal use while in their collection. The car is offered with Italian registration documents and a CRS certificate issued by the ASI (Certificato di Rilevanza Storica – Certificate of Historic Relevance).

1973 ALFA ROMEO SPIDER 1300 JUNIOR

Carrozzeria Pininfarina

Telaio nr. AR 1842621

- *Vettura aperta, simbolo di Alfa Romeo*
- *Desiderabile versione con ancora i paraurti piccoli*
- *Probabilmente restaurato in Olanda intorno al 2004*
- *Immatricolato in Olanda*

- *Iconic Alfa Romeo soft-top*
- *Desirable pre-impact bumper model*
- *Apparently restored in the Netherlands circa 2004*
- *Registered in the Netherlands*



Un classico moderno di Pininfarina, la carrozzeria della Spider, semplice ma elegante, apparsa sulla Duetto del 1966 si sarebbe dimostrata estremamente popolare dopo che, inizialmente, era stata accolta dal mercato in modo piuttosto freddo ed è rimasta in produzione fino agli anni '90. Sotto la pelle, le meccaniche di Duetto erano essenzialmente, quelle della berlina Giulia serie 105, dotate di sospensioni anteriori indipendenti, un assale posteriore rigido, molle elicoidali e freni a disco sulle quattro ruote. Dal 1968, Alfa Romeo ha cominciato ad offrire una versione della Spider spinta dal motore Giulietta da 1,3 litri: la Junior 1300. Più economica della versione con motore più grande Spider, ma solo di circa 12 km/h più lenta, la 1300 Junior ha 89 cavalli ed un consumo di carburante minore ed aveva una tassazione più favorevole, estendendo così la possibilità di possedere un'Alfa Romeo aperta ad un mercato più ampio.

Apparentemente restaurata in Olanda intorno al 2004, e rifinita nella classica combinazione di colori di rosso con interni neri, questa affascinante Alfa Romeo Spider beneficia anche dall'aver gli originali paraurti cromati (decisamente più attraenti) ed i fari carenati, entrambi dotazioni standard prima che il modello adottasse i paraurti in gomma, ad alta resistenza. La documentazione di accompagnamento comprende i documenti di immatricolazione olandesi e un CRS italiano (Certificato di Rilevanza Storica), che rende il processo di registrazione in Italia molto semplice. Sebbene sia equipaggiata con il più piccolo motore da 1,3 litri, questa splendida Spider Junior offre prestazioni vivaci e rappresenta un perfetto biglietto di ingresso nel mondo delle vetture d'epoca, di produzione italiana, aperte.

€18,000 - 22,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

A modern classic by Pininfarina, the simple yet elegant spider bodywork premiered on the 1966 Duetto would prove enduringly popular after a rather critical initial reception, lasting well into the 1990s. Under the skin, the Duetto's mechanicals were essentially those of the 105-Series Giulia saloon, featuring independent front suspension, a coil-suspended live rear axle and four-wheel disc brakes. From 1968, Alfa Romeo took the opportunity to offer a version of the Spider powered by the 1.3-litre Giulietta engine: the 1300 Junior. Cheaper than the larger Spider yet only some 7mph slower, the 1300 Junior came with an 89bhp engine offering superior fuel economy, and occupied a more favourable taxation category, thus extending the possibility of Alfa Romeo ownership to a wider market.

Apparently restored in the Netherlands circa 2004, and finished in the classic colour combination of red with black interior, this charming Alfa Romeo Spider also benefits from the more attractive chromed bumpers and covered headlights, which were standard before the model adopted the aesthetically challenging rubber impact bumpers. Accompanying documentation consists of Dutch registration documents and an Italian CRS (Certificato di Rilevanza Storica), making the registration process in Italy relatively straightforward. Although fitted with the smaller 1.3-litre engine, this beautiful Spider Junior provides sparkling performance and represents a bargain entry into the world of classic Italian open-top motoring.

1966 NSU SPORT PRINZ COUPÉ

Telaio nr. 4119347

- *Disegnato dalla Carrozzeria Bertone*
- *Completamente restaurato nel 2004*
- *Interno originale*
- *Immatricolata in Italia ed un solo proprietario, dal 2008*
- *Styled by Carrozzeria Bertone*
- *Comprehensively restored in 2004*
- *Original interior*
- *Resident in Italy (with one owner) since 2008*



Con il lancio della Prinz nel 1957, la NSU si è ripresentata come produttore di auto indipendente dopo una pausa lunga 28 anni. Una mini-auto costruita secondo linee tipicamente continentali, dal punto di vista tecnico la Prinz adottava il motore posteriore e le sospensioni indipendenti. Il motore bicilindrico raffreddato ad aria, a camme in testa, di 583 cc sviluppava 23 CV sulla Prinz 1, mentre, le versioni successive avevano un'unità più potente (30 CV) di 598 cc. Introdotta nel 1961, la Prinz 4 era costruita su un telaio con il passo più lungo e presentò lo stile della carrozzeria a "vasca da bagno" che ne divenne distintivo, e rimane quello più facilmente associato al modello. Il motore da 30 CV e il cambio completamente sincronizzato erano di serie e, questa stessa meccanica era quella utilizzata anche per la bella Coupé Sport Prinz disegnata da Bertone, che era stata introdotta nel settembre 1959. La produzione di Sport Prinz continuò fino al 1967.

Verniciata in bianco con interno bianco/grigio, questa deliziosa coupé in miniatura è stata importata in Italia nel 2008, dopo aver abitato in Belgio. Suo unico proprietario in Italia, il venditore ci informa che l'auto è stata completamente restaurata nel 2004, mentre l'interno, che era in condizioni tali da non necessitare restauro, possiede una bella patina. La documentazione di accompagnamento comprende i documenti di immatricolazione italiani e quelli dell'omologazione ASI Targa Oro. Perfetta per diventare in modo affascinante e conveniente, proprietari di un'auto d'epoca

€15,000 - 25,000

With the launch of the Prinz in 1957, NSU re-established itself as a car manufacturer in its own right after a break of 28 years. A mini-car constructed along typically Continental lines, the Prinz was rear engined and equipped with all-independent suspension. The air-cooled, overhead-cam, twin-cylinder engine displaced 583cc and developed 23bhp in the Prinz 1, while later models had a more powerful (30bhp) 598cc unit. Introduced in 1961, the Prinz 4 was built on a longer wheelbase and featured the distinctive 'bath tub' body style most readily associated with the model. The 30bhp engine and an all synchromesh gearbox were standard, and this power train was also used for the beautiful Bertone-styled Sport Prinz coupé that had been introduced in September 1959. Sport Prinz production continued until 1967.

Finished in white with white/grey interior, this delightful miniature coupé was imported into Italy in 2008 having previously resided in Belgium. Its sole owner in Italy, the vendor advises us that the car had been comprehensively restored in 2004, though the interior was in such good condition that it was decided it did not need renovation and as a result possesses a lovely patina. Accompanying documentation consists of Italian registration documents and as ASI Oro (gold) homologation papers. A most charming and affordable entry into classic car ownership,

1978 BMW 320 CABRIOLET

Carrozzeria della Karosserie Bauer

Telaio nr. 6652336

- *Modello a sei cilindri*
- *Consegnato nuovo in Germania*
- *Rara versione cabriolet*
- *Equipaggiata con il desiderabile cambio manuale a cinque velocità*
- *Recentemente sottoposta ad importante restauro*

- *Six-cylinder model*
- *Delivered new in Germany*
- *Rare cabriolet version*
- *Desirable five-speed manual gearbox*
- *Recent extensive refurbishment*



La BMW ha rivisto la sua politica sui motori per autovetture all'inizio degli anni '80, introducendo i sei cilindri di ridotta cubatura a rimpiazzare i quattro cilindri di grande capacità, avendo scoperto che questi ultimi non potevano competere, in termini di piacevolezza di funzionamento e dolcezza di marcia, con i primi. C'erano anche altri vantaggi, i nuovi sei cilindri di 1,990 cc, si sono, fin da subito, dimostrati più flessibili, potenti ed economici dei quattro, di identica cilindrata, che andavano a sostituire. Il telaio è stato aggiornato per far fronte alle prestazioni migliorate, ricevendo i freni a disco su tutte le ruote e pneumatici più larghi, conferendo così alla 320 sei cilindri, una "sensazione" sportiva migliorata rispetto al suo predecessore a quattro cilindri. Secondo il certificato rilasciato da BMW Classic, questa rara e affascinante BMW 320 Bauer Cabriolet a sei cilindri, è uscita dalla fabbrica il 16 ottobre 1978 ed è stata consegnata all'Autohaus Baur di Stoccarda. Si ritiene che la BMW sia stata utilizzata in Germania fino al 1996 quando è stata importata e targata in Italia.

Recentemente l'auto ha beneficiato di un'importante revisione della meccanica, nel corso della quale sono state sostituite varie parti come le forcelle della sospensione anteriore, il cilindro della frizione, la pompa del carburante, il serbatoio del carburante, i filtri e le candele ed i dischi freno. In contemporanea a questi lavori anche la vernice è stata rinfrescata, la capote ed il tettuccio rigido sono stati rinnovati e l'interno ha beneficiato di un nuovo tessuto coprisedili, nuove guarnizioni delle porte e nuovi tappetini. Offerti assieme alla macchina, anche due treni di pneumatici nuovi. Verniciata in colore Polaris Metallizzato con interno in Pacific Blue, questo esempio di "Youngtimer" sempre più raro, è offerto con documenti di immatricolazione italiani, omologazione ASI Targa Oro e il suddetto certificato BMW Classic.

€12,000 - 18,000**Senza prezzo di riserva/No reserve**

BMW revised its passenger car engine policy for the 1980s, introducing small-capacity sixes in preference to enlarged fours, having found that the latter could not be made to match the former for smoothness. There were other benefits too, the new 1,990cc six proving more flexible, more powerful and more economical than the superseded four of identical capacity. The chassis was upgraded to cope with the improved performance, gaining disc brakes all round and wider tyres, thus endowing the 320 six with an enhanced sporting 'feel' when compared to its four-cylinder predecessor. According to the accompanying BMW Classic certificate, this rare and charming six-cylinder BMW 320 Bauer cabriolet left the factory on 16th October 1978 and was delivered to Autohaus Baur in Stuttgart. It is believed that the BMW was used in Germany until 1996 when it was brought to Italy and registered there.

Recently the car benefited from a sympathetic overhaul when various parts such as the front suspension wishbones: clutch cylinder, fuel pump, fuel tank, filters, and spark plugs were renewed. At the same time the paintwork was refreshed; the hood and hood cover renewed; and new front brake discs fitted, while the interior benefited from new seat covers; new door seals; and new carpets. Two sets of new tyres come with the car also. Finished in Polaris metallic with Pacific Blue interior, this example of an increasingly rare 'Youngtimer' is offered with Italian registration documents; ASI Targa Oro homologation; and the aforementioned BMW Classic certificate.

1957 TRIUMPH TR3 ROADSTER

Telaio nr. TS18850L

- Immatricolata per la prima volta in California, USA
- Dotata di freni a disco
- Immatricolata in Italia dal 2005
- Restaurata in Italia nel 2006
- Iscrivibile alla Mille Miglia

- First registered in California, USA
- Disc-braked model
- Resident in Italy since 2005
- Restored in Italy in 2006
- Mille Miglia eligible



Alla ricerca di un'auto sportiva capace di competere con quelle delle rivali MG e Jaguar, la Standard-Triumph si gettò in un frenetico programma di progettazione e sviluppo, culminato con la presentazione, al Salone di Ginevra del 1953, del prototipo della TR2. Presentata nell'ottobre del 1955, la TR3 era poco diversa dal TR2. Le modifiche al motore da 2.0 litri derivato dallo Standard Vanguard, hanno aumentato la sua potenza da 90 a 95 CV, ma la vera novità è stata l'introduzione della griglia del radiatore detta "a bocca stretta". Entro la metà del 1956, il motore era stato sviluppato fino a sviluppare 100 CV grazie ad una nuova testata; poco dopo, nell'agosto successivo, la dotazione di serie si arricchì dei freni a disco anteriori della Girling e di un più robusto assale posteriore preso dalla Vanguard Phase III. Nella versione rivista TR3A, questo modello è stato utilizzato nel film *'La Dolce Vita'*, guidata da Marcello Mastroianni.

Questa TR3 con guida a sinistra è stata immatricolata per la prima volta in California. Nel 2005 è arrivata in Italia, dove è stata restaurata nel 2006. La macchina, accompagnata da una copia dell'elenco di tutti i ricambi ordinati per il suo restauro, si trova ora in condizioni che vengono descritte, dal venditore, come ottime, in ogni sua componente. Verniciata in bianco con interni rossi, questa TR3, magnificamente restaurata, è offerta con documenti di immatricolazione italiani ed i documenti dell'omologazione ASI. Vale la pena sottolineare che, essendo una macchina del 1957, ha i requisiti per partecipare alla Mille Miglia.
€35,000 - 40,000

Lacking a sports car capable of competing with those of rivals MG and Jaguar, Standard-Triumph engaged in a hurried design and development programme that culminated with the display at the 1953 Geneva Motor Show of the prototype TR2. Introduced in October 1955, the TR3 was little different from the TR2. Changes to the Standard Vanguard-derived 2.0-litre engine boosted power from 90 to 95bhp but the most obvious difference was the adoption of an 'egg box' radiator grille. The engine developed 100bhp courtesy of a new cylinder head by mid-1956; then in August Girling front disc brakes and the stronger Phase III Vanguard rear axle were standardised. In revised TR3A form, the car was immortalised in Italy as Marcello Mastroianni's transport in the classic film, *'La Dolce Vita'*.

This left-hand drive TR3 was first registered in California and found its way to Italy in 2005, being restored there in 2006. A copy of the list of all new parts ordered for the restoration comes with the car, which is described by the vendor as in excellent condition throughout. Finished in white with red interior, this beautifully restored TR3 is offered with Italian registration documents and ASI homologation papers. Importantly, being a 1957 car, it also is eligible for the Mile Miglia.

1995 BENTLEY CONTINENTAL R COUPÉ

Telaio nr. SCBZB03C8SCX52377

- *Venduta nuova negli Stati Uniti*
- *Quattro proprietari*
- *57.000 miglia da nuova*
- *Tagliandi effettuati alla Bentley*

- *Delivered new to the USA*
- *Four owners*
- *57,000 miles from new*
- *Bentley service history*



Questa Continental R originale, conserva ancora il suo telefono cellulare Motorola originale, è stata consegnata nuova in Florida e ha avuto due proprietari statunitensi (il primo in Florida, il secondo in California) prima di essere importata nel Regno Unito nel 2009. La Bentley regolarmente usata in Italia come auto per l'estate dal suo terzo proprietario viene comprata dal consegnatario, l'attuale proprietario, nel 2015. Appassionato di Bentley, ha acquistato la Continental in un'asta nel Regno Unito e, da allora, l'ha usata come auto estiva in Corsica.

L'auto è dotata dei rapporti cronologici completi (AutoCheck e HPI), cronologia dei tagliandi effettuati presso i concessionari Bentley, manuale di uso e manutenzione e la seconda copia del libretto dei tagliandi. È in condizioni eccezionali, ed ha beneficiato di tagliando completo, per le 50.000 miglia, effettuato nel 2015, dallo specialista Bentley NRT Motors nel Regno Unito, che comprendeva nuove sfere dei freni, dischi e pastiglie. L'auto ha superato l'ultimo MoT (la revisione inglese) senza alcuna non conformità ed è in condizioni originali, a parte un sensore di parcheggio posteriore montato in seguito. Recenti lavori di manutenzione (2018) includono un nuovo motorino del tergicristallo, una revisione totale dei radiatori e un cambio dell'olio motore. Vale la pena notare che il venditore, la scorsa estate, ha guidato la Continental da Ginevra alla Corsica, prendendo la Route Napoléon, con un'affidabilità totale. Finita in Bianco Artico con interni in pelle, senza loghi, color bronzo, con decorazioni in legno di mirtillo selvatico e vetri oscurati, questa elegante Gran Turismo è offerta con un documento di registrazione V5 del Regno Unito e una cartella di fatture dal 1995 ad oggi, oltre a due serie di chiavi.

€30,000 - 40,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

This original Continental R (retaining its original Motorola cell phone) was delivered new in Florida and had two US owners (the first in Florida, the second in California) before being imported into the UK in 2009. The Bentley was used regularly in Italy as a summer car by its third owner. In 2015, the current vendor, a Bentley enthusiast, bought the Continental at a UK auction and has since used it as a summer car in Corsica.

The car comes with full history reports (AutoCheck and HPI), Bentley dealers' service history, owner's manual, and a Continuation Service book. It is in outstanding condition, benefiting from a 50,000-mile full service carried out by Bentley specialist NRT Motors in the UK in 2015, which included new brake spheres, discs, and pads. The car passed the latest 'MoT test' with no advisories and is in original condition apart from a retro-fitted rear parking aid. Recent (2018) maintenance work includes a new wiper motor; a full radiator service, and an engine oil change. It is worth noting that the vendor drove the Continental from Geneva to Corsica, taking in the Route Napoléon, last summer with total reliability. Finished in Arctic White with an unmarked tan leather interior featuring wildberry wood embellishments and tinted privacy glass, this elegant Gran Turismo is offered with a UK V5 registration document and a folder of invoices dating from 1995 to the present day, as well as two sets of keys.

1973 JAGUAR E-TYPE SERIES 3 V12 ROADSTER

Telaio nr. UD 1S22953

- *Venduta nuova negli Stati Uniti*
- *Trasmissione manuale*
- *In Italia dal 1991*
- *Carrozzeria restaurata nel 2000; motore e meccanica nel 2016*

- *Delivered new to the USA*
- *Manual transmission*
- *Resident in Italy since 1991*
- *Bodywork restored in 2000; engine and mechanicals in 2016*



Secondo il certificato Jaguar Cars Limited allegato, questa E-Type V 12 è stata prodotta nel giugno del 1973 e consegnata alla British Leyland di New York nel 1974. Nel febbraio 1991, l'auto è stata esportata in Italia dove, nell'ottobre del 2000, è stata acquistata dall'attuale proprietario. La carrozzeria è stata restaurata nel 2000, mentre nel 2016 la meccanica e il motore sono stati revisionati dalla concessionaria Jaguar di Roma, Bardelli S.r.l. (vedi documentazione fotografica completa disponibile in archivio). Le fotografie mostrano anche la parte inferiore dell'auto, che si presenta magnificamente.

Il tettuccio apribile in tela è nuovo. L'auto, inoltre, è dotata del suo hard-top originale, della copertura in pelle originale della capote e della copertura originale in pelle dell'abitacolo, che consente di guidare con il tetto abbassato anche quando piove. Altre caratteristiche degne di nota includono l'aria condizionata e un sistema di scarico in acciaio inossidabile.

Si ritiene che l'E-Type abbia percorso solo circa 1.000 chilometri da quando i lavori di cui sopra sono stati completati, come dimostrato dalle eccellenti condizioni. Di solito tenuta in un garage privato e dotato di aria condizionata, l'auto è descritta dal venditore, privato, come priva di ruggine. Finito nel classico British Racing Green con interni in pelle color marrone, questo bellissimo esemplare di E-Type Serie 3 viene fornito corredato del suo kit di attrezzi completo, del suo manuale d'uso originale del certificato ASI e del passaporto FIVA.

€85,000 - 115,000

According to the accompanying Jaguar Cars Limited certificate, this V12 E-Type was manufactured in June 1973 and delivered to British Leyland of New York in 1974. In February 1991, the car was exported to Italy and in October 2000 was purchased by the current owner. The bodywork was restored in 2000, while in 2016 the mechanicals and engine were overhauled by Rome Jaguar dealer Bardelli Srl (see complete photographic record on file). Photographs also show the car's underside, which presents beautifully.

The canvas sunroof is new and the car also comes with its original hardtop, the original leather hood cover, and the original leather tonneau cover, enabling one to drive with the hood down even when it is raining. Other noteworthy features include air conditioning and a stainless steel exhaust system.

It is believed that the E-Type has covered only some 1,000 kilometres since the aforementioned works were completed, as evidenced by its fine condition. Usually kept in a private air-conditioned garage, the car is described by the private vendor as rust free. Finished in classic British Racing Green with original tan leather interior, this beautifully presented Series 3 E-Type comes complete with full tool kit, its original owner's manual, and ASI certificate, and FIVA passport.

1976 PORSCHE 911S 2.7-LITRI TARGA COUPÉ

Telaio nr. 911 6311122

- *Consegnata nuova in Germania*
- *Precedentemente di proprietà del presidente di ELPA*
- *In ottime condizioni generali*
- *Matching numbers*
- *Immatricolata in Inghilterra*
- *Delivered new in Germany*
- *Formerly owned by the president of ELPA*
- *Generally very good condition*
- *Matching numbers*
- *Registered in the UK*



Due anni dopo l'introduzione della coupé avvenuta nel 1964, viene resa disponibile sul mercato una 911 decapottabile, la "Targa", chiamata così in onore delle numerose vittorie della Porsche nella classica gara siciliana. La nuova normativa sulla sicurezza prevista entrare in vigore a breve negli Stati Uniti, ha spinto un ingegnoso approccio alla 911 con il tetto apribile: la Targa sfoggiava un robusto roll-bar per proteggere gli occupanti in caso di ribaltamento, abbinato ad un tettuccio rigido asportabile superiore e una parte posteriore morbida ed apribile. Entrambe queste componenti, potevano essere stivate, quando non in uso, all'interno del cofano anteriore. Per il model year 1969 un lunotto fisso rigido, più silenzioso e meno soggetto a perdite, sostituì la parte in tela morbida, tutt'altro che perfetta e, la sempre popolare Targa continuò in questa forma fino agli anni '90, sempre condividendo gli innumerevoli sviluppi meccanici e stilistici con la "sorella" versione chiusa.

La 911S Targa, ancora oggi con tutti i numeri corretti, è stata fatturata dalla fabbrica nel marzo del 1976, quando consegnata alla concessionaria Hahn a Fellbach, in Germania. L'auto è stata nera prodotta finita con la famosa livrea Grand Prix White, con interni in vinile e tessuto scozzese e ha lasciato la fabbrica equipaggiata con le seguenti opzioni: antenna radio, barre antirollio anteriore e posteriore, strumenti 'S', rivestimento esterno nero e vetri colorati. Di proprietà del presidente del club di auto d'epoca ELPA, in Grecia da molti anni, questa 911 non è mai stata oggetto di abusi (non risulta nessun incidente) e viene presentata in condizioni generali molto buone essendo stata parzialmente restaurata nel 2015. L'auto è offerta con portadocumenti originale, il libretto uso e manutenzione, il certificato di autenticità Porsche e un valido documento di immatricolazione Inglese V5C.

€45,000 - 55,000

Two years after the coupé's introduction in 1964, a convertible 911 - the 'Targa', named in honour of Porsche's numerous victories in the Sicilian classic - became available. Expected US safety legislation had prompted an ingenious approach to the soft-top 911, the Targa sporting a hefty roll-over bar to protect the occupants in the event of an inversion, together with removable roof and rear hood sections, which were stowed in the boot. For 1969 a quieter and less leak-prone fixed rear window replaced the less than perfect rear hood, and the ever-popular Targa would continue in this form well into the 1990s, sharing countless mechanical and styling developments with its closed cousin along the way.

This matching-numbers 911S Targa was invoiced by the factory in March 1976 and despatched to the Hahn dealership in Fellbach, Germany. The car was delivered finished in the popular Grand Prix White livery, with black vinyl/tartan fabric interior, and left the factory equipped with the following options: radio antenna, front/rear anti-roll bars, 'S' instruments, black exterior trim, and tinted window glass. Owned by the president of the ELPA classic car club in Greece for many years, this 911 has never been abused (with no known accidents) and is presented in generally very good condition having been partially restored in 2015. The car is offered with its owner's wallet and handbook; a Porsche Certificate of Authenticity; and a current UK V5C Registration Certificate.

1969 CITROËN DS 21 DÉCAPOTABLE

Telaio nr. 4609601

- *Icona automobilistica del 20° secolo*
- *Trasmissione semiautomatica*
- *In Italia dal 1987*
- *Dello stesso proprietario dal 1989*
- *Recente restauro della carrozzeria*

- *20th Century motoring icon*
- *Semi-automatic transmission*
- *Resident in Italy since 1987*
- *Present ownership since 1989*
- *Recent bodywork restoration*

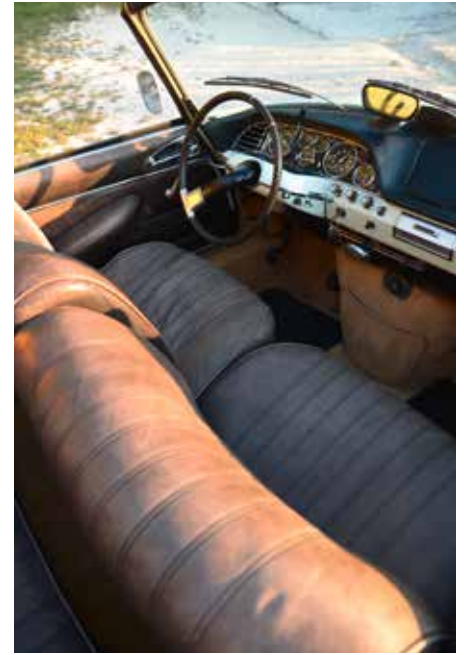


Proprio come aveva fatto 21 anni prima con la rivoluzionaria 'Traction Avant', nel 1955 Citroën ha nuovamente sbalordito il mondo presentando la 'DS', con il suo stile così rivoluzionario. Sotto la forma a squalo della carrozzeria della nuova arrivata, aerodinamicamente efficiente, con bassa resistenza aerodinamica, vi erano sospensioni idro-pneumatiche indipendenti ed autolivellanti, abbinata ai freni, la frizione e lo sterzo servo assistiti. Nessuna macchina europea sarà in grado, per diversi anni, di eguagliare la qualità di guida della DS, mentre la validità dell'intero progetto e del concetto della sospensione idro-pneumatica di Citroën, così in anticipo sui tempi, è dimostrata dalla sua sopravvivenza sui modelli top di gamma del 21° secolo.

Altri modelli offerti insieme alla DS originale saranno l'ID (una versione semplificata e più economica), la cavernosa Safari con carrozzeria Break e la due porte Décapotable (cabriolet), quest'ultima dotata di una carrozzeria realizzata da Henri Chapron. (Le prime decappottabili di Chapron erano state prodotte indipendentemente da Citroën ma, la fabbrica alla fine diede al progetto la sua benedizione). L'arrivo della Citroën DS nel 1955 ha regalato a Chapron una nuova opportunità, che avrebbe portato il suo nome a legarsi per sempre con questa vettura straordinaria. Le Cabriolet prodotte da Citroën sono state costruite sul telaio più lungo e più resistente della ID Break. In totale, tra il 1960 e il 1971 sono state prodotte 1,365 decappottabili (di serie) dalla Citroën stessa, sia con il motore DS19 sia con quello DS21, mentre Chapron ne ha costruite altre 389, l'ultima nel 1973.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction Avant', Citroën stunned the world again in 1955 with the launch of the strikingly styled 'DS'. Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension plus power-operated brakes, clutch, and steering. No European car would match the DS's ride quality for several years, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival on top-of-the-range models into the 21st Century.

Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Safari estate, and the two-door Décapotable (convertible), the latter boasting coachwork by Henri Chapron. (Chapron's first convertibles had been produced independently of Citroën but the factory eventually gave the project its blessing). The arrival of the Citroën DS in 1955 presented Chapron with a fresh opportunity that would result in his name being forever linked with this remarkable car. Citroën's own Décapotables were built on the longer, stronger chassis of the ID Break (Estate). In total, 1,365 usine (factory) convertibles were made with either the DS19 or DS21 engine between 1960 and 1971, while Chapron built a further 389 of his own, the last in 1973.



Rifinita nell'attraente Blanc de Carrare (un verde pastello molto leggero) con interni in pelle nera, questa bellissima Citroën DS 21 con il desiderabile cambio semi-automatico è arrivata in Italia nel 1987 (precedentemente era immatricolata a Parigi). Dal 1989, l'auto è stata presa in custodia dal suo attuale proprietario, che, circa 3 anni fa, ha intrapreso il restauro della carrozzeria.

L'interno è stato lasciato originale e mostra una bella patina, senza crepe o strappi alla tappezzeria. Il motore è descritto come in buone condizioni. La capote è in discrete condizioni ma mostra la sua età, quindi il fortunato nuovo proprietario può godersela così com'è o decidere di sostituirla per adattarla alle condizioni del resto dell'auto. La documentazione di accompagnamento è costituita dai documenti di immatricolazione italiani, l'omologazione ASI Targa Argento ed una copia del foglio di produzione emesso da Citroën Italia, che ne conferma il numero di telaio di una convertibile originale. Offerta ad una stima molto ragionevole, questa deliziosa "décapotable" potrebbe rappresentare un investimento decisamente vantaggioso per il suo nuovo proprietario.
€120,000 - 160,000

Finished in most attractive Blanc de Carrare (a very light pastel green) with black leather interior, this beautiful Citroën DS 21 with the desirable semi-automatic gearbox has been in Italy since 1987 (it was previously registered in Paris). Since 1989, the car has been in the custody of its current owner, who embarked on a restoration of the body some three years ago.

The interior was left original and shows some nice patination without cracks or tears to the upholstery, while the engine is described as in good working order. The soft-top is in serviceable condition but shows its age, so the fortunate new owner can either enjoy it as it is or have it replaced to match the condition of the rest of the car. Accompanying documentation consists of Italian registration documents; ASI Targa Argento homologation; and a copy of the production sheet issued by Citroën Italy, confirming the chassis number as that of an original convertible. Offered at a very sensible estimate, this delightful Décapotable is likely to represent a shrewd investment for its new owner.

1965 ALFA ROMEO 2600 SPRINT COUPÉ

Carrozzeria Bertone

Telaio nr. AR825186

- *All'epoca il modello Alfa Romeo più grande*
- *Elegante stile Bertone*
- *Eccezionalmente originale e non pasticciata*
- *Immatricolata in Belgio*

- *Alfa Romeo's largest model in its day*
- *Elegant Bertone styling*
- *Outstandingly original and unmolested*
- *Registered in Belgium*



Non restaurata e in condizioni molto ben conservate, questa Sprint 2600 è stata venduta nuova a Genova, nel novembre 1965 ed è stata immatricolata a nome di Alfredo Pastore. I primi quattro tagliandi sono stati effettuati a Genova, il quarto il 6 giugno 1973 a 14.880 chilometri. L'Alfa si trasferì poi a Perugia, dove fu reimmatricolata il 27 marzo 1974, e rimase targata Perugia almeno fino all'ottobre 1979. Nel luglio 2016, si ritiene dopo aver avuto solo due proprietari in Italia, l'auto è stata esportata in Belgio.

Siamo stati resi edotti dal venditore privato, che tutto è originale, compresi tutti i pannelli della carrozzeria e gli interni. La carrozzeria è stata riverniciata una volta, sebbene tutte le superfici interne, invece, mantengano ancora la vernice originale di fabbrica. Sono presenti anche la cassetta degli attrezzi, la ruota di scorta e i cerchi con pneumatici originali.

I lavori eseguiti lo scorso anno comprendono l'installazione di una nuova frizione di un nuovo cilindro della frizione, pneumatici nuovi e nuovi cuscinetti del cambio, revisione del servofreno ed il restauro del secondo set di cerchi. In totale, sono state spese circa 45 ore per la pulizia e la preparazione mentre, nell'agosto 2018, sono stati cambiati l'olio e i filtri e sono state montate nuove candele. L'unica cosa fuori posto che ci è stata segnalata riguarda il finestrino della porta sul lato sinistro, che, al momento, non funziona. La documentazione di accompagnamento è costituita dal libretto originale italiano (timbrato), dal Certificato d'Origine, i documenti dell'ACI e il libretto dei tagliandi. L'auto viene anche con il suo manuale di uso e manutenzione, il manuale d'officina ed il catalogo ricambi.

€45,000 - 55,000

Un-restored and in very well preserved condition, this 2600 Sprint was delivered new in Genova, Italy in November 1965 and first registered to Signore Alfredo Pastore. The first four services were carried out in Genova, the fourth on 6th June 1973 at 14,880 kilometres. The Alfa then relocated to Perugia, being reregistered there on 27th March 1974, and continued to be licensed in Perugia up to at least October 1979. Believed to have had only two owners in Italy, the car was exported to Belgium in July 2016.

We are advised by the private vendor that everything is original, including all body panels and the interior. The body has been re-sprayed once, though all the inner surfaces retain their original factory paint. The original toolbox, wheels, and tyres are present also.

Works carried out last year include fitting a new clutch and clutch cylinders, new tyres, and new gearbox bearings; overhauling the brake servo; and refurbishing the alternative set of wheels. In total, some 45 hours were spent on detailing, while in August 2018 the oil and filters were changed and new sparkplugs fitted. The only notified fault concerns the left-side door window, which is inoperative. Accompanying documentation consists of the original Italian libretto (stamped); Certificate of Origin; ACI papers; and the service booklet. The car also comes with its operating/maintenance manual; repair manual; and spare parts catalogue.

1979 ROLLS-ROYCE CORNICHE CONVERTIBLE

Carrozzeria H J Mulliner, Park Ward Ltd

Telaio nr. DRX50111

- *Esclusivo modello realizzato a mano, con carrozzeria aperta*
- *Importata dagli Stati Uniti*
- *Perfettamente funzionante*
- *Immatricolata in Romania*

- *Exclusive coachbuilt soft-top model*
- *Imported from the USA*
- *Full working order*
- *Registered in Romania*



Seguendo il solco della tradizione lasciato dalle affascinanti "Grandes Routières" del periodo ante guerra, con vetture diventate leggendarie, come la Phantom II Continental, le varianti di carrozzeria disponibili per la nuova Rolls-Royce Silver Shadow e la T-Series della Bentley, erano limitate a due sole: una coupé a due porte o una cabriolet ricavata dalla versione coupé, con la prima disponibile dal marzo del 1966 e la seconda dal settembre dell'anno successivo. Queste vetture esclusive erano interamente costruite a mano, nella migliore tradizione della carrozzeria inglese, utilizzando solo materiali della migliore qualità tra cui moquette Wilton, pelle Connolly e impiallaccature in radica di noce, con una cura minuziosa per i dettagli che si traducevano in un prezzo finale superiore del 50% rispetto a quello della normale berlina Silver-Shadow. Malgrado questo, la richiesta di queste alternative più raffinate al modello a quattro porte, prodotto in numeri maggiori, è stata era forte fin dall'inizio, uno stato di cose che ha portato la casa, nel marzo del 1971, a dare a questo modello un nome dedicato, "Corniche". Nonostante il prezzo stratosferico, la Corniche si è rivelata un grande successo per Rolls-Royce; periodicamente rivista ed aggiornata, è rimasta in produzione fino agli anni '90, con gli ultimi esemplari (convertibili) consegnati nel 1995.

Prodotta nel 1979, questa Corniche Cabriolet ha il sistema di sospensioni posteriori rivisto ed il sistema idraulico ad olio minerale, che verrà montato sui futuri modelli Silver Spirit e Silver Spur. Importata in Europa dagli Stati Uniti, e attualmente registrata in Romania, l'auto è stata ridipinta nei suoi colori originali ed è descritta dal venditore come in buone condizioni da uso. L'auto è offerta con una fattura di vendita negli Stati Uniti, una copia del libretto americano e una Carta de Indentate rumena.

€40,000 - 50,000

Recalling the firm's glamorous Grandes Routières of pre-war days such as the Phantom II Continental, the coachbuilt variants of the new Rolls-Royce Silver Shadow and T-Series Bentley were limited to just two: a two-door coupé or similar convertible, the former arriving in March 1966 and the latter in September the following year. These exclusive cars were hand built in the best traditions of British coachbuilding using only materials of the finest quality including Wilton carpeting, Connolly hide and burr walnut veneers, such painstaking attention to detail resulting in a price some 50% higher than that of the standard Silver Shadow. Nevertheless, demand for these more glamorous alternatives to the much more numerous four-door model was strong right from the start, a state of affairs that resulted in them being given their own model name - 'Corniche' - in March 1971. Despite its sky-high asking price, the model proved a major success for Rolls-Royce; periodically revised and updated, it remained in production well into the 1990s, the last (Convertible) examples being delivered in 1995.

Dating from 1979, this Corniche Convertible has the redeveloped rear suspension system and mineral oil hydraulics that would be fitted to the forthcoming Silver Spirit and Silver Spur models. Imported into Europe from the USA, and currently registered in Romania, the car has been repainted in its original colours and is described by the vendor as in full working order. The car is offered with a US bill of sale, copy of the US title, and a Romanian Carta de Indentate.

12

1959 COUPÉ FIAT-ABARTH 750 RECORD MONZA BIALBERO

Carrozzeria Zagato

Telaio nr. 780 410

- *Versione Bialbero rara e desiderabile*
- *Completamente restaurata da Faralli*
- *Certificazione Abarth Classiche*
- *Immatricolata in Italia*

- *Rare and desirable Bialbero (Twin-cam) version*
- *Comprehensively restored by Faralli*
- *Abarth Classiche certified*
- *Registered in Italy*



Un concetto innovativo abbinato ad un pedigree sportivo insuperabile ha permesso all'Abarth di evolversi dalla produzione di sistemi di aspirazione e scarico e dalla vendita di kit di preparazione per auto di serie, principalmente FIAT, alla costruzione di una serie di prototipi sportivi, aerodinamicamente eleganti e di auto in serie limitata, molte delle quali realizzate in collaborazione con la Carrozzeria Zagato.

Una delle serie di vetture GT di maggior successo prodotte da Carlo Abarth si basava sulla FIAT 600, e, la prima di queste affascinanti, piccole coupé con carrozzeria Zagato - la 750 - è stata presentata nel 1956. Sebbene la 750 fosse basata su una vettura di normale produzione, il cliente aveva una tale libertà di scelta, incluse le specifiche del motore, che è raro trovare due auto identiche. Il telaio della 600 è stato utilizzato con scarse modifiche, a parte il cambio delle molle e il miglioramento dei freni anteriori grazie all'utilizzo delle doppie ganasce. Nonostante questo apparente handicap, il telaio ha sopportato molto bene le prestazioni notevolmente aumentate delle Abarth. Queste ultime sono state raggiunte incrementando alesaggio e corsa del motore da 633 cc della 600, portandolo a 747 cc e modificando, o sostituendo, quasi ogni altro componente, con un aumento della potenza massima da 23 bhp a 4.000 giri / min. a 44 bhp a 6.000 giri. Testata dalla rivista Autocar nel 1958, l'Abarth Zagato 750 GT ha bruciato i 400 metri in 20 secondi, raggiungendo la velocità massima di 153 km / h (95 mph), cifre eccezionali per una vettura così piccola.

An innovative concern with a sporting pedigree second to none, Abarth branched out from producing induction and exhaust systems into selling performance kits for - mainly FIAT - production cars, later building a succession of aerodynamically stylish sports prototypes and limited-series production cars, many of which were produced in conjunction with Carrozzeria Zagato.

One of Carlo Abarth's most successful series of GT cars was based on the FIAT 600, the first of these handsome little Zagato-bodied coupés - the 750 - appearing in 1956. Although the 750 was production based, the customer had such freedom of choice, including engine specification, that it is rare to find two identical cars. The 600 chassis was used with scant modification apart from changing spring rates and up-rating the front brakes to twin-leading-shoe operation, yet despite this apparent handicap coped remarkably well with the Abarth's greatly increased performance. The latter was achieved by boring and stroking the 600's 633cc four-cylinder engine to 747cc and modifying or replacing just about every other component, the result being an increase in maximum power from 23bhp at 4,000rpm to 44bhp at 6,000 revs. Tested by The Autocar magazine in 1958, the Abarth Zagato 750 GT scorched through the standing quarter-mile in 20 seconds on its way to maximum speed of 95mph (153km/h), outstanding figures for such a small-engined car.



La successiva fase di sviluppo ha visto le 750 essere equipaggiate con una testata, disegnata da Abarth, a doppio albero a camme in testa che contribuì a permettere di ottenere 47 bhp dal minuscolo motore: i modelli così equipaggiati, furono soprannominati 'Bialbero'. Le piccole coupé di Abarth hanno presto cominciato a dominare le classi di piccola cilindrata nelle competizioni GT internazionali. In effetti, negli eventi SCCA del Nord America, l'Abarth da 1.0 litri è stata costretta a competere con rivali che si sono spinti fino a 3,8 litri e, comunque, si è dimostrata capace di vincere!

Questo bell'esemplare della piccola GT di casa Abarth, monta proprio il raro motore bialbero ed è stata completamente restaurata dalla rinomata Carrozzeria Faralli di Pisa, circa 10 anni fa. La revisione della meccanica, invece, avvenuta in contemporanea, è stata affidata allo specialista Abarth Fallorno di Empoli. Tale la qualità del loro lavoro che la macchina, ancora oggi, è in ottime condizioni e viene venduta completa della certificazione ASI Targa Oro e della ricercata certificazione Abarth Classiche. Queste piccole Abarth erano vetture capaci di mettere in crisi auto ben più grandi ed importanti, specialmente quando equipaggiate con il raro e più potente motore Bialbero, proprio come quello presente in questo esemplare.

€120,000 - 160,000

The next stage of development saw the 750 equipped with an Abarth-designed double-overhead-camshaft cylinder head that helped liberate 47bhp from the tiny engine, models thus equipped being dubbed 'Bialbero' (Twin-cam). Abarth's diminutive coupés were soon dominating the small-capacity classes in international GT racing. Indeed, in North American SCCA events the 1.0-litre Abarth was obliged to compete against rivals displacing up to 3.8 litres and still proved capable of winning!

This beautiful example of Abarth's baby GT car has the rare Bialbero engine. The Abarth was comprehensively restored by renowned Italian coachbuilders Faralli of Pisa, Tuscany some 10 years ago, while the overhaul of the mechanicals was entrusted to the Abarth specialist Fallorno of Empoli, again in Tuscany. Such was the quality of their work that not only is the car still beautiful condition today, it comes with the ASI Targa Oro and the sought-after Abarth Classiche certification. These little Abarths were giant-killers in their time, especially when equipped with the rare and more powerful Bialbero engine like this example.

13
NO LOT

1970 FIAT 500 JOLLY GHIA SPIAGGINA REPLICA

Telaio nr. 110F 2781795

- *Replica fedele della macchina da spiaggia Jolly degli anni '50 / '60*
- *Costruita in Italia, da un'azienda specializzata*
- *Immatricolata in Europa*
- *Omologata come macchina aperta*
- *A faithful replica of the 1950s/1960s Jolly beach car*
- *Built by a specialist company in Italy*
- *Registered in Europe*
- *Homologated as an open car*



I simboli della Dolce Vita in Italia sono l'immortale scooter Vespa e la "macchina da spiaggia", di cui la più famosa incarnazione è la "Jolly" realizzata dalla Ghia. Un concetto nuovo e tipicamente italiano, la Jolly ha trasformato delle umili utilitarie come la 500 e la 600 della FIAT, da vetture nate per soddisfare i bisogni basilari di spostamento a vistosi indicatori di ricchezza. La Jolly veniva usata, soprattutto, come trasporto di cortesia per i clienti degli alberghi di lusso ed i campi da golf o come "tender" terrestre dopo aver attraccato lo yacht sulla Riviera italiana o francese. Priva di porte e dotata di sedili in vimini, era utilizzabile solo come vettura da tempo libero, confermando così lo status del proprietario, capace di potersi permettere un'automobile "da divertimento".

Rifinita in rosso con sedili in vimini, questa affascinante replica della famosissima Jolly della Carrozzeria Ghia è stata accuratamente ricreata utilizzando la base di una FIAT 500 del 1970. La conversione è stata effettuata da un'azienda italiana specializzata in questo lavoro, che trasforma anche la moderna FIAT 500 in una macchina da spiaggia, come si può vedere in un'altra parte di questo catalogo. La struttura del telaio è stata rinforzata ed il veicolo completo è stato completamente restaurato in modo che sia pronto per l'uso come una macchina da spiaggia. Praticamente indistinguibile dall'originale, ma offerto ad una frazione del costo, viene fornito con documenti di immatricolazione europei ed è omologato come autovettura aperta.

€35,000 - 40,000

As redolent of La Dolce Vita Italy as the immortal Vespa scooter, the 'beach car' is most famously embodied by Ghia's 'Jolly'. A novel and quintessentially Italian concept, the Jolly transformed humble saloons such as FIAT's 500 and 600 from basic transport into conspicuous indicators of wealth. The Jolly found favour as courtesy transport for patrons of luxury hotels and golf courses or for use ashore after one had docked one's yacht on the Italian or French Riviera. Lacking doors and equipped with wickerwork seats, it was only practical as leisure transport, thus confirming its owner's status as someone who could afford a car 'just for fun'.

Finished in red with basketwork seats, this charming replica of Carrozzeria Ghia's ever-popular Jolly has been painstakingly recreated using a 1970 FIAT 500 as the donor car. The conversion was carried out by an Italian company specialising in this work, which also transforms the modern FIAT 500 into a beach car, as can be found elsewhere in this catalogue. The body structure was reinforced and the complete vehicle comprehensively restored so that it is ready for use as a beach car. Virtually indistinguishable from the original but offered at a fraction of the cost, it comes with European registration documents and is homologated as an open car.

2012 FIAT 500 JOLLYCAR

Telaio nr. ZFA3120000J413204

- Chiaro evocazione in chiave moderna della carismatica auto da spiaggia degli anni '50
- Un'auto costruita in Italia, in edizione limitata
- Circa 6.500 chilometri da nuova
- Immatricolazione UE (Repubblica Ceca)

- An evocation of the charismatic 1950s beach car
- One of a limited edition built in Italy
- Circa 6,500 kilometres from new
- EU registered (Czech Republic)



I richiami della Dolce Vita in Italia sono l'immortale scooter Vespa ed il concetto della "macchina da spiaggia", di cui la più famosa incarnazione è la "Jolly" realizzata dalla Ghia. Un'idea da fiaba e tipicamente italiana che è emersa per la prima volta negli anni '50, la Jolly ha trasformato delle umili utilitarie come la 500 e la 600 della FIAT, da vetture nate per soddisfare i bisogni basilari di spostamento a vistosi indicatori di ricchezza. La Jolly veniva usata, soprattutto, come trasporto di cortesia per i clienti degli alberghi di lusso ed i campi da golf o come "tender" terrestre dopo aver attraccato lo yacht sulla Riviera italiana o francese. Priva di porte e dotata di sedili in vimini, era utilizzabile solo come vettura da tempo libero, confermando così lo status del proprietario, capace di potersi permettere un'automobile "da divertimento". Visto il successo dell'originale, non sorprende affatto che qualcuno possa tentare un'interpretazione della leggendaria auto da spiaggia Jolly, usando come base una moderna FIAT 500, come l'esemplare offerto, frutto del lavoro di una carrozzeria italiana specializzata. Per aumentare la rigidità della carrozzeria aperta, il pianale è stato rinforzato con piastre d'acciaio tagliate al laser e tubi d'acciaio, come quelli usati per i roll-bar delle auto da rally. Su questo "telaio" è stata poi realizzata, sagomandola a mano, la carrozzeria. I sedili hanno una struttura in acciaio e sono rivestiti in vimini, le cinture di sicurezza originali vengono mantenute, mentre la lavorazione del legno e cromature è in stile marino.

Questa Jolly così speciale è basata su una FIAT 500 di serie, ed è mossa dal motore di benzina di 1,2 litri abbinato al cambio manuale. Immatricolata nell'Unione Europea (con tutte le modifiche riportate a libretto), questa macchina adorabile e divertente è offerta in condizioni "come nuova".
€45,000 - 55,000

As redolent of La Dolce Vita Italy as the immortal Vespa scooter, the 'beach car' concept is most famously embodied by Ghia's 'Jolly'. A novel and quintessentially Italian idea that first emerged in the 1950s, the Jolly transformed humble saloons such as FIAT's 500 and 600 from basic transport into conspicuous indicators of wealth. The Jolly found favour as courtesy transport for patrons of luxury hotels and golf courses or for use ashore after one had docked one's yacht on the Italian or French Riviera. Lacking doors and equipped with wickerwork seats, it was only practical as leisure transport, thus confirming its owner's status as someone who could afford a car 'just for fun'.

Given the success of the original, it is not at all surprising that someone would attempt an interpretation of the legendary Jolly beach car using a modern FIAT 500, this example being the work of a specialist Italian carrozzeria. To increase the stiffness of the open body, the shell has been reinforced with laser-cut steel plates and steel tubes, as used in roll-bars for rally cars; the body has then been contoured by hand. The seats have a steel underlying structure and are clad in wicker, the original seatbelts being retained, while the woodwork and chromework is in marine style.

This particular Jolly is based on a standard FIAT 500, and is powered by the 1.2-litre petrol engine driving via the manual gearbox. Registered in the European Union (with all modifications notified), this lovely and fun car is presented in effectively 'as new' condition.

2014 BMW i8 COUPÉ

Telaio nr. WBY2Z21020V3453332

- *Un simbolo delle auto sportive ibride*
- *Venduta nuova in Germania*
- *Due proprietari (tedeschi) da nuova*
- *Circa 38.000 chilometri da nuova*
- *Manutenzione effettuata nel mese di febbraio 2018*
- *Landmark BMW hybrid sports car*
- *Delivered new in Germany*
- *Two (German) owners from new*
- *Circa 38,000 kilometres from new*
- *Serviced in February 2018*



Al giorno d'oggi, tutti i principali produttori di autovetture devono avere modelli ibridi o completamente elettrici nella gamma. BMW si è spinta al punto di lanciare un nuovo marchio - BMW i - per promuovere queste auto più rispettose dell'ambiente. Fiore all'occhiello della gamma, l'auto sportiva i8 è stata presentata per la prima volta in forma di "concept" al Salone di Francoforte del 2009, con la versione finale, in vendita dall'aprile 2014.

Un'ibrida plug-in, l'i8 è alimentata da un motore a benzina tre cilindri da 1,5 litri, turbocompresso, che aziona le ruote posteriori e un motore elettrico situato all'interno dell'insieme dell'asse anteriore. Le potenze massime sono, rispettivamente, di 228 cavalli e 129 cavalli, che danno alla i8 un'accelerazione incredibile, 0-100 km/h in meno di 5 secondi, e, una velocità massima limitata elettronicamente di 250 km/h. Costruita intorno a una cellula per i passeggeri rinforzata in fibra di carbonio, la carrozzeria dalle forme sinuose vanta le porte con apertura a "farfalla" e ha un coefficiente di resistenza decisamente basso, per ridurre il consumo di carburante alle alte velocità, mentre una selezione elettronica delle diverse modalità di guida aiuta a gestire le esigenze in termini di velocità ed economia.

Nowadays, every major motor manufacturer has to have hybrid or all-electric models in the range, and in BMW's case the company even went so far as to launch a new brand – BMW i – to promote these more environmentally friendly cars. Flagship of the range, the i8 sports car was first seen in concept form at the 2009 Frankfurt Motor Show, with the production version going on sale in April 2014.

A plug-in hybrid, the i8 is powered by a 1.5-litre three-cylinder turbocharged petrol engine driving the rear wheels, and an electric motor located within the front axle assembly. Maximum outputs are 228 horsepower and 129 horsepower respectively, giving the i8 stunning acceleration - 0-60mph (0-97km/h) in under 5 seconds - and an electronically limited top speed of 155mph (250km/h). Built around a carbon fibre reinforced passenger cell, the sexy coupé body boasts 'butterfly' doors and has a commendably low drag co-efficient, reducing fuel consumption at high speeds, while a selection of driving modes helps manage the competing requirements of speed and economy.



Immatricolata per la prima volta il 21 novembre 2014, questo esemplare, tutto originale, è finito in Sophistograu Brillanteffekt con il blu e ha un interno in pelle grigia scura. Tra le opzioni di fabbrica degne di nota, c'è il serbatoio del carburante di grande capacità, ripetizione delle informazioni sul parabrezza (head-up display), Radio DAB e sistema audio Harmon Kardon (tutte le specifiche della vettura sono disponibili).

Consegnata nuova in Germania, questa auto ha avuto solo due proprietari (tedeschi) e ha coperto solo 38.000 (circa) chilometri da nuova e non ha mai subito incidenti. L'ultima manutenzione, presso BMW, nel febbraio 2018. Presentata in ottime condizioni generali, viene fornita con tutti i libretti ed i documenti di immatricolazione tedeschi. Un punto di riferimento della tecnologia automobilistica e, sicuramente, una vettura che in futuro verrà considerata un classico.

€75,000 - 100,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

First registered on 21st November 2014, this pristine example is finished in Sophistograu Brillanteffekt with blue, and has a dark grey leather interior. Noteworthy factory options include a large-capacity fuel tank; head-up display; DAB radio; and a Harmon Kardon audio system (full specification available).

Delivered new in Germany, this car has had only two (German) owners and has covered a mere 38,000-or-so accident-free kilometres from new. Last serviced by BMW in February 2018, it is presented in excellent condition throughout and comes with all books and German registration papers. A landmark of motoring technology and surely a future classic.

1958 FIAT ABARTH ALLEMANO SPIDER

Carrozzeria della Carrozzeria Allemano

Telaio nr. 100 603.303

- *Venduta nuova negli Stati Uniti*
- *Importante preparazione degli specialisti Abarth PBS Engineering (PBSE)*
- *Di proprietà di Paul Swenson, della PBSE, per quasi 40 anni*
- *Un solo proprietario dal 2008*

- *Exported new to the USA*
- *Extensively upgraded by Abarth specialists PBS Engineering (PBSE)*
- *Owned by PBSE's Paul Swenson for nearly 40 years*
- *Present ownership since 2008*
- *Registered in Germany*



Il numero di telaio '100 603.303', come molte altre vetture di questo tipo, è stato esportato nuovo negli Stati Uniti. La storia di questo esemplare non è nota fino al 1969, quando Paul Swenson l'acquista con il motore rotto e una carrozzeria in cattive condizioni. Paul Swenson è stato il proprietario della PBS Engineering di Garden Grove, California, una delle principali società di tuning FIAT e Abarth negli Stati Uniti, che ha sviluppato e prodotto testate motore con condotti separati e lucidati e testate a doppio albero a camme per i motori FIAT e Abarth. Paul ha completamente restaurato questa macchina tra il 1972 e il 1976, e l'ha usata sia privatamente sia come auto dimostrativa della PBSE. La macchina non ha mai corso.

Durante il restauro, Paul ha incorporato diversi aggiornamenti, tra cui un motore Abarth A112 da 1.050 cc con una testa a condotti ottimizzati (che sviluppa circa 90 CV), che è ancora installato. Altri aggiornamenti degni di nota includono un cambio a cinque marce Porsche 911 (del 1969), quattro freni a disco, sospensioni anteriori a doppio braccio trasversale Abarth TC Corsa, sospensioni posteriori FIAT X1/9, radiatore frontale e cerchi in lega 5.0x13. Nel 2008, Paul Swenson ha venduto la sua Abarth Allemano all'attuale proprietario, che ha immatricolato l'auto in Germania, per godersela nei successivi 10 anni. Un importante intervento di manutenzione è stato effettuato in occasione della vendita, compreso il montaggio di un cavo tachimetro (quando l'attuale proprietario ha acquistato l'auto non ne aveva uno - il contachilometri indicava 0 miglia). L'attuale lettura del contachilometri è di 173 miglia. Inoltre, Scuderia Gemini Corse ha revisionato il motore originale, montando varie parti di ricambio tra cui un albero motore Abarth (corsa 69 mm) e una testata del 1960, visto che quella originale del 1959 è danneggiata. Anche cambio originale a quattro marce è offerto assieme alla vettura.
€60,000 - 80,000

Chassis number '100 603.303' was exported to the USA as were many cars of this type. This example's history is not known prior to 1969 when Paul Swenson bought it with a broken engine and bodywork in poor condition. Paul Swenson was the owner of PBS Engineering of Garden Grove, California, one of the leading FIAT and Abarth tuning companies in the USA, which developed and produced eight-port cylinder heads and twin-cam 'heads for FIAT and Abarth engines. Paul completely restored this car between 1972 and 1976, and used it privately and as a demonstrator for PBSE. The car was not raced.

During the restoration, Paul incorporated several upgrades, including a 1,050cc Abarth A112 engine with an eight-port head (producing around 90PS), which is still in the car. Other noteworthy upgrades include a Porsche 911 five-speed gearbox (from 1969); all-round disc brakes; Abarth TC Corsa double-wishbone front suspension; FIAT X1/9 rear suspension; frontal radiator; and 5.0x13 alloy wheels. In 2008, Paul Swenson sold this Abarth Allemano to the current owner, who registered the car in Germany where he has enjoyed it for the past 10 years. A major service has been carried out for the sale, including fitting a speedometer cable (when the current owner bought the car it did not have one - the odometer showed 0 miles). The current odometer reading is 173 miles. In addition, Scuderia Gemini Corse overhauled the original engine, fitting various replacement parts including an Abarth crankshaft (69mm stroke) and a 1960 cylinder head, the original 1959 head being damaged. The car also comes with its original four-speed gearbox.

1976 FIAT 124 SPORT SPIDER ABARTH RALLY STRADALE

Telaio nr. 0071631

- Rara "omologazione speciale"
- Tre proprietari da nuova (tutti in Italia)
- Si pensa non sia mai stata usata per le competizioni
- Restauro professionale completo effettuato nel 2013

- Rare 'homologation special'
- Three owners from new (all in Italy)
- Believed never used for competition
- Sympathetic professional restoration in 2013
- Registered in Italy



L'Abarth Rally era una versione speciale, nata per permettere l'omologazione per le corse, ad alte prestazioni, basata sulla meccanica della FIAT 124 Sport Spider. Estesamente modificata, l'Abarth Rally era caratterizzata dalla sospensione posteriore a ruote indipendenti, con puntoni McPherson, ruote più larghe ed in lega leggera, passaruota allargati, pannelli della carrozzeria in fibra di vetro, cambio a cinque velocità, differenziale autobloccante, roll-bar interno, hard-top, sedili da gara ed un cruscotto rivisto. Il motore era un bialbero di 1.736 cc, che sviluppava 128 CV (DIN) in configurazione standard, in grado di arrivare a 170 CV nelle esemplari meglio preparati.

Questa splendida versione Stradale della 124 Abarth Rally ha avuto solo tre proprietari da nuova (tutti in Italia) e, secondo le informazioni fornite dal venditore, non è mai stata utilizzata per le corse. L'auto era in buone condizioni quando, nel 2011, è stata acquistata dal conferente per la sua importante collezione privata. Nel 2013, l'attuale proprietario ha commissionato un restauro, che ha comportato il rifacimento degli interni (incluso un nuovo pannello portastrumenti), la revisione delle sospensioni con la sostituzione di tutti i giunti e la pulizia professionale del vano motore. Al contempo, è stato effettuato un tagliando completo e, da allora, la macchina è stata usata pochissimo. Descritta dal venditore in condizioni generali da buone a ottime, è offerta con i documenti di immatricolazione italiani, i documenti di omologazione ASI e il CRS (Certificato di Rilevanza Storica). Le Abarth Rally Stradale arrivano sporadicamente sul mercato e sono ancora più rare quelle che lo fanno nelle condizioni mostrate da questo esemplare.

€55,000 - 65,000

The Abarth Rally was a high-performance 'homologation special' based on the FIAT 124 Sport Spider. The Abarth Rally first become available in November '72 having been seen previously in prototype form at the Geneva Salon. Extensively revised with rallying in mind, the Abarth Rally featured independent rear suspension by McPherson struts; wider light-alloy wheels; flared wheelarches; glassfibre panels; a five-speed gearbox; limited-slip differential; an internal roll-over bar; rigid hardtop; competition seats; and a revised dashboard. The engine was a 1,736cc twin-cam producing 128bhp (DIN) in standard trim with 170bhp available in full rallying tune. Homologated in Group 2, the Abarth's 124 Spider served as FIAT's frontline rally car throughout 1973, achieving one World Championship victory, but its finest hour would come in 1975 when, this time in Group 4, Maurizio Verini won the European Rally Championship at the wheel of the final, 16-valve version.

This stunning Stradale (road-going) version of the 124 Abarth Rally has had only three owners from new (all in Italy) and has, according to the vendor's knowledge, never been used for competition. The car was in good condition when purchased by the vendor for his exclusive private collection in 2011. In 2013 he commissioned a sympathetic restoration which involved renewing the interior (including a new instrument mounting); overhauling the suspension (all joints replaced); and professionally cleaning the engine bay. A general service was carried out at the same time and the car has not seen much use since. Described by the vendor as in generally good-to-excellent condition, it is offered with Italian registration documents, ASI homologation papers, and a CRS (Certificato di Rilevanza Storica = Certificate of Historic Relevance). Rarely do Abarth Rally Stradales come to the market as unmolested as this example.

1976 FERRARI 308 GTB 'VETRORESINA'

Carrozzeria Pininfarina / Scaglietti

Telaio nr. F106 AB 19359

- *Uno dei soli 150 esemplari con carrozzeria in fibra di vetro, motore a carter secco e guida a sinistra*
- *Da sempre italiana*
- *Proprietà di una sola famiglia, prima dell'attuale conferente*
- *Circa 51.200 chilometri indicati, molto probabilmente effettivi*
- *Recentemente tagliandata*
- *One of only some 150 with glassfibre body, dry-sump engine, and left-hand drive*
- *Italian resident from new*
- *Only one (family) owner prior to the current vendor*
- *Believed-genuine circa 51,200 kilometres recorded*
- *Recently serviced*



La 308 GTB offerta ha la carrozzeria in leggera vetroresina e la lubrificazione a carter secco delle prime vetture prodotte, oggi le più ricercate dagli appassionati. Presentata al Salone di Parigi del 1975, la splendida 308 GTB - la seconda auto stradale a motore V8 della Ferrari - ha segnato un gradito ritorno allo stile Pininfarina, dopo la Dino 308 GT4 disegnata da Bertone. Marchiato come una vera e propria Ferrari, non più con il marchio Dino, il nuovo modello era cambiato poco, in pratica la sola riduzione del passo, dal punto di vista meccanico, dal suo predecessore. In comune con il modello che l'aveva preceduto, il motore V8 3 litri con doppio albero a camme in testa per bancata, montato trasversalmente e che, ora, prevedeva la lubrificazione a carter secco. In versione stradale, questo propulsore progettato in modo superbo, sviluppa 255 CV, una potenza sufficiente a spingere l'aerodinamicamente efficiente 308 a una velocità massima di 240 km/h.

Prodotta inizialmente con lubrificazione a carter secco e carrozzeria in vetroresina - per la prima volta questo materiale era stato utilizzato per una Ferrari di serie - dopo l'aprile del 1977, la 308 GTB costruita da Scaglietti utilizzava una carrozzeria in acciaio. Il cambio di materiale comportava una considerevole penalità di peso (circa 80 kg) e la conseguente riduzione delle prestazioni, nonché una maggiore suscettibilità alla corrosione. Naturalmente, chiunque volesse gareggiare con una 308 GTB, se possibile, è partito dalla base di una versione in vetroresina. In totale, sono state prodotte solo 712 308 GTB in vetroresina.

The 308 GTB offered here has lighter glassfibre (vetroresina) bodywork and dry-sump lubrication of the very first cars produced, which are the most sought after by enthusiasts today. Introduced at the Paris Salon in 1975, the stunningly beautiful 308 GTB - Ferrari's second V8-engined road car - marked a welcome return to Pininfarina styling following the Bertone-designed Dino 308 GT4. Badged as a 'proper' Ferrari rather than a Dino, the newcomer had changed little mechanically apart from a reduction in wheelbase, retaining its predecessor's underpinnings and transversely mounted quad-cam 3.0-litre V8 engine that now featured dry-sump lubrication. In road tune this superbly engineered power unit produced 255bhp, an output good enough to propel the aerodynamically efficient 308 to a top speed of 150mph (240km/h).

Produced initially with dry sump lubrication and glassfibre (vetroresina) bodywork - the first time this material had been used for a production Ferrari - the Scaglietti-built 308 GTB used steel after April 1977. The change brought with it a considerable weight penalty (around 80kg) and consequent reduction in performance, as well as an increased susceptibility to corrosion. Naturally, anyone wanting to race a 308 GTB started out with the vetroresina version if they could. Only 712 vetroresina 308 GTB coupés were produced.



Questo bellissimo esemplare rappresenta molto probabilmente il miglior e più ricercato esempio di 308, essendo uno dei soli (circa) 150 costruiti con la carrozzeria in fibra di vetro, il motore a carter secco e la guida a sinistra. L'attuale venditore ha acquistato questa Ferrari nel 2014 per completare la sua esclusiva collezione di auto sportive di produzione italiana e tiene a sottolineare che, prima di lui, la vettura è rimasta, da nuova, proprietà di una sola famiglia residente nella zona di Milano. Ci sono tutti i passaggi trascritti nel libretto, che dimostrano come l'auto cambi proprietà passando dalla ditta di famiglia alla proprietà privata e, successivamente, ad un altro membro della stessa famiglia.

Si ritiene che questa 308 sia stata ferma per un certo numero di anni tra il 2002 e il 2014 per poi essere accuratamente ri-commissionata. Ora si presenta magnificamente e, un breve giro di prova goduto da uno degli specialisti di Bonhams ha confermato che le prestazioni di questa 308 GTB corrispondono al suo aspetto. Attualmente il contachilometri riporta un totale, che si crede reale, di soli 51.200 chilometri e gli ultimi tagliandi sono stati eseguiti a 43.000 e 51.000 chilometri rispettivamente. Descritta dal venditore, un privato, come in ottime condizioni generali, questa Ferrari, rara e desiderabile, viene fornita completa del kit attrezzi, dei documenti di immatricolazione italiani e delle fatture dei tagliandi sopra menzionate.

Un'ottima opportunità per acquistare un esemplare ben curato e poco utilizzato di questa versione, la più desiderabile, dell'iconica 308 GTB.
€130,000 - 160,000

This beautiful example represents arguably the most sought-after 308 derivative, being one of only some 150 built with the glassfibre body, dry-sump engine, and left-hand drive. The current vendor purchased the Ferrari circa 2014 to complete his exclusive Italian-based collection of sports cars. He advises us that it had belonged to one family from new until his acquisition, and has always remained in the Milan region of Italy. There are numerous entries in the registration document showing the car changing from company ownership to private ownership and then passing to another family member.

It is believed that this 308 was laid up for a number of years between 2002 and 2014; carefully re-commissioned, it now presents beautifully, and a short test drive enjoyed by a Bonhams member of staff confirmed that this 308 GTB's performance matches its looks. Currently displaying a believed-correct total of only 51,200 kilometres on the odometer, the car was serviced at 43,000 and 51,000 kilometres respectively. Described by the private vendor as in excellent condition throughout, this rare and desirable Ferrari comes complete with tool roll, Italian registration documents, and the aforementioned service invoices.

A wonderful opportunity to acquire a well-maintained and little used example of this most desirable version of the iconic 308 GTB.

1949 ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT BERLINA

Carrozzeria di Pinin Farina

Telaio nr. 917011

Motore nr. 926966

- *Primo modello Alfa Romeo dell'era post-bellica*
- *L'ultima Alfa Romeo a telaio separato*
- *Consegnata nuova a Napoli*
- *Omologata dall'Automotoclub Storico Italiano (ASI)*
- *Buone condizioni di originalità*

- *First Alfa Romeo model of the post-war era*
- *Last of the separate-chassis Alfas*
- *Delivered new in Naples*
- *Homologated by the Automotoclub Storico Italiano (ASI)*
- *Good original condition*



Con la fabbrica del Portello devastata dai bombardamenti della guerra, l'Alfa Romeo non ha ripreso la produzione di automobili fino al 1946 con, inevitabilmente, un progetto ed un modello ante-guerra, la 6C 2500. Quella che sarà l'ultima Alfa Romeo con telaio separato, la 2500, aveva debuttato nel 1939 come evoluzione della precedente 2300. Il motore era, naturalmente, l'ultima evoluzione del 6 cilindri con doppio albero a camme in testa, un'unità nata per le competizioni, con la cilindrata portata a 2,443cc. La storica tradizione Alfa di costruire automobili pensate per dare il massimo piacere ai piloti, si è confermata con la 2500 e, anche se il telaio scatolato non era più all'avanguardia, la vettura poteva vantare sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, freni di generose dimensioni, sterzo con una demoltiplicazione diretta e una leva del cambio di marcia, insolitamente precisa, montata sulla colonna dello sterzo. L'aumento di peso rispetto alla versione ante guerra è stato completamente compensato dall'aumento della cilindrata e dal miglioramento aerodinamico, e, la velocità massima è pari a 156 km/h (97 miglia all'ora).

Grazie a tutte queste caratteristiche la 6C 2500 ha rappresentato più la storia dell'Alfa Romeo che il suo futuro, ma ha tuttavia permesso all'azienda di distinguersi fino all'arrivo della modernissima Alfa 1900 del 1950. La produzione della 6C è continuata fino al 1953, con la realizzazione di poco meno di 2.200 unità di queste splendide vetture.

Its Portello factory devastated by wartime bombing, Alfa Romeo did not resume car production until 1946 with, inevitably, a pre-war carry-over: the 6C 2500. Last of the separate-chassis Alfas, the 2500 had debuted in 1939 and was a development of the preceding 2300. The engine was, of course, the latest version of Alfa's race-developed double-overhead-camshaft six, bored out to 2,443cc. The Alfa tradition of building driver's cars par excellence was upheld by the 2500, for although the box-section chassis was no longer state-of-the-art, it boasted all-independent suspension, generously-sized brakes, fast-g geared steering, and an unusually slick column-mounted gearchange. The weight gain over its pre-war predecessor was offset by the increase in engine capacity and superior aerodynamics, top speed being an identical 97mph (156km/h).

For all its charm, the 6C 2500 represented Alfa Romeo's history rather than its future, nevertheless standing the company in good stead until the arrival of the thoroughly modern 1900 in 1950. Production continued until 1953, by which time a little fewer than 2,200 of these handsome automobiles had been made.



Questa imponente berlina 6C 2500 è uscita dalla fabbrica verso la fine del 1949, l'undicesima Sport con carrozzeria Berlina prodotta, per essere immatricolata la prima volta il 10 marzo 1950 a nome della Signora Giulia Carrera di Napoli, come documentato dal libro di riferimento sulle Alfa Romeo 6C 2500 scritto da Angelo Tito Anselmi. L'auto è poi rimasta a Napoli fino al 2009, quando è stata acquistata dall'attuale proprietario. Il secondo proprietario a Napoli è stato il Vice Prefetto, che acquistò l'Alfa per uso personale. Oggi si può solo immaginare l'effetto che potesse avere, nei primi anni '50, sulla popolazione locale, una macchina così imponente!

Dal 2003, l'Alfa è omologata ASI (Automotoclub Storico Italiano). Si presenta in ottime condizioni originali, ed è apparsa, inoltre, nel film TV "Il Papa Buono" basato sulla vita di Papa Giovanni XXIII, in una produzione italiana realizzata da Mediaset / Canale 5. Questa vettura, inoltre, è presente nel secondo dei tre volumi che compongono il libro "Alfa Romeo 6C 2300 - 6C 2500" scritto da Fabio Morlacchi e Stefano Salvetti.

Descritta come conservata, l'auto aveva ricevuto una moquette nuova prima dell'acquisto da parte dell'attuale proprietario, oltre a nuovi ammortizzatori anteriori e posteriori e freni. Verniciata in nero con interni in stoffa beige, questa splendida berlina Alfa Romeo della leggendaria serie 6C2500, viene offerta completa della documentazione dell'omologazione ASI e dei documenti di immatricolazione italiani sopra menzionati.
€100,000 - 130,000

This imposing 6C 2500 saloon left the works towards the end of 1949 as the 11th Sport Berlina built and was first registered on 10th March 1950 to a Mrs Giulia Carrera of Naples, as documented by the standard book on the Alfa Romeo 6C 2500 by Angelo Tito Anselmi. The car remained in Naples until purchased by the present owner in 2009. The second owner in Naples was the Deputy Prefect, who purchased the Alfa for his personal use. One can only imagine the impact such an imposing car must have had on the local population in the early 1950s!

Since 2003, the Alfa has been homologated by the Automotoclub Storico Italiano (ASI). Presenting in remarkably good original condition, the car also appeared in the TV Film Il Papa Buono (The Good Pope) about the life of Pope John XXIII, an Italian Mediaset/ Canale 5 production. This car is also featured in the three-volume book Alfa Romeo 6C 2300 - 6C 2500 by Fabio Morlacchi and Stefano Salvetti (Volume II).

Described as in preserved condition, the car had benefited from new carpets prior to the current owner's purchase, as well as new front and rear shock absorbers and new brakes. Finished in black with beige cloth interior, this stunning Alfa Romeo saloon from the legendary 6C2500 series comes with the aforementioned ASI homologation papers and Italian registration documents.

1995 FERRARI 348 SPIDER

Carrozzeria Pininfarina

Telaio nr. ZFFUA438000097871

- *Rara variante Spider*
- *Una delle sole 1.090 348 Spider costruite*
- *Circa 27.000 chilometri percorsi*
- *Immatricolata in Belgio*

- *Rare open roadster variant*
- *One of only 1,090 348 Spiders made*
- *Circa 27,000 kilometres recorded*
- *Registered in Belgium*



Vista per la prima volta in forma prototipo nel 1987, la Ferrari 348 entrò in produzione nel 1989, sostituendo la 328 GTB/GTS di immenso successo. Equipaggiata con un motore centrale-posteriore, come la vettura che l'aveva preceduta, la 348 si differenziava per avere il propulsore, sempre un V8 a 4 alberi a camme in testa e 32 valvole, ora portato a 3,4 litri di capacità, montato in posizione longitudinale, per poter essere posizionato più in basso nel telaio. Un'altra novità era data dal cambio, a cinque marce, montato trasversalmente e direttamente derivato dalla contemporanea Formula 1 della Ferrari, che ha permesso di concentrare il peso all'interno dell'interasse, migliorando ulteriormente la già brillante tenuta di strada. Inizialmente battezzate 'tb' e 'ts' - trasversale berlinetta e trasversale spyder rispettivamente - le 348 sono tornate alla tradizionale nomenclatura Ferrari GTB e GTS nel corso della produzione. Con le sue bandelle aerodinamiche, lo spoiler, gli sbalzi minimi e le lamelle distintive, in puro stile Testarossa, che alimentano d'aria i radiatori montati lateralmente, la robusta 348 sembrava molto simile a un Testarossa in scala ridotta. Con circa 300 Cv e una velocità massima di circa 274 km/h, aveva poco da invidiare, in termini di prestazioni pure, alla sorella più grande, a 12 cilindri. Nel 1993 fu introdotta una versione aperta roadster più potente (320 CV) - la 348 Spider - che eliminò il vistoso ed ingombrante roll-bar della GTS, il pannello del tetto rimovibile rigido tipo Targa e le piccole finestrate laterali per un look più minimalista. La produzione della versione Spider terminò nel 1995, dopo sole 1.090 unità.

First seen in prototype form in 1987, the Ferrari 348 entered production in 1989, replacing the immensely successful 328 GTB/GTS. Mid-engined like its predecessor, the 348 differed by mounting its four-valves-per-cylinder, quad-cam V8 engine - now enlarged to 3.4 litres - longitudinally, enabling it to be positioned lower in the chassis. Another new departure was the transversely mounted five-speed gearbox - a spin-off from Ferrari's contemporary Formula 1 technology - which enabled weight to be concentrated within the wheelbase, thereby further improving the already brilliant roadholding. Initially typed 'tb' and 'ts' - trasversale berlinetta and trasversale spyder respectively - the 348 reverted to Ferrari's traditional GTB/GTS nomenclature part way through production. With its aerodynamic skirts, spoilers, minimal overhangs, and distinctive Testarossa-style gill slats feeding air to side-mounted radiators, the stocky 348 looked very much like a scaled-down Testarossa and, with around 300bhp on tap and a top speed of around 170mph 274km/h, gave little away in terms of outright performance to its larger, 12-cylinder sibling. In 1993 a more powerful (320bhp) open roadster was introduced - the 348 Spider - which did away with the GTS's prominent roll-over bar, Targa-type removable roof panel, and small side windows for a more minimalist look. Spider production ceased in 1995 after only 1,090 had been made.

Finished in red with beige leather interior, this 348 Spider currently displays at total of circa 27,000 kilometres on the odometer and is described by the vendor as in excellent original condition. The car is offered with sundry bills and Belgian registration papers.

Rifinita in rosso con interni in pelle beige, questa 348 Spider riporta un totale di circa 27.000 chilometri sul contachilometri ed è descritta dal venditore come in ottime condizioni originali. L'auto è offerta accompagnata da svariate fatture e documenti di immatricolazione belgi.
€60,000 - 80,000
Senza prezzo di riserva/No reserve

1955 TRIUMPH TR2 ROADSTER

Telaio nr. TS7648

- *Prima della famiglia di auto sportive "TR"*
- *Guida a destra*
- *Eligibile per la Mille Miglia*
- *Precedentemente immatricolata in Germania*

- *First of the 'TR' sports car family*
- *Right-hand drive*
- *Mille Miglia eligible*
- *Previously registered in Germany*



Alla ricerca di un'auto sportiva capace di competere con quelle delle rivali MG e Jaguar, la Standard-Triumph si gettò in un frenetico programma di progettazione e sviluppo, culminato con la presentazione, al Salone di Ginevra del 1953, del prototipo della TR2. Un paio di mesi dopo, la nuova arrivata ha trionfalmente stabilito le sue credenziali in termine di prestazioni quando, un prototipo allestito come vettura stradale ed equipaggiato con overdrive ha raggiunto le 114,9 miglia all'ora sull'autostrada Jabbeke in Belgio. Costruita su un telaio a longheroni ad "X", la TR2 utilizza un motore da 1,991 cc derivato dalla Standard-Vanguard da 90 CV a 4.800 giri/min. a cui è abbinato un cambio a 4 marce con leva al pavimento al posto di quello della berlina, che era un 3 marce con leva al volante. La sospensione era indipendente nella parte anteriore, per mezzo di un quadrilatero e molle elicoidali, mentre nella parte posteriore vi era un ponte rigido con sospensioni a balestra. Costruita in modo semplice, pratica da possedere ed in grado di offrire prestazioni superiori ai 160 km/h ad un prezzo d'occasione, la TR2 è stata un enorme successo sia in patria che all'estero, con non meno di 8.628 auto vendute tra l'agosto del 1953 e l'ottobre del 1955.

Descritta dal venditore come in perfetto stato di funzionamento, questa TR2 è completa di manuale di uso e manutenzione, manuale ricambi e capote in vinile nero con schermi laterali abbinati. La documentazione di accompagnamento è composta da un TÜV tedesco datato agosto 2014 e dal documento di immatricolazione (cancellato il 2 settembre 2011).
€30,000 - 35,000

Lacking a sports car capable of competing with those of rivals MG and Jaguar, Standard-Triumph engaged in a hurried design and development programme that bore fruit in March 1953 with the display at the Geneva Motor Show of the prototype TR2. A couple of months later the newcomer emphatically established its performance credentials when an overdrive-equipped prototype in touring trim ran at 114.9mph on the Jabbeke motorway in Belgium. Built on a rigid X-braced chassis frame, the TR2 used a 1,991cc Standard Vanguard-derived overhead-valve engine tuned for 90bhp at 4,800rpm, but eschewed the saloon's three-speed column-change gearbox in favour of a four-speed floor-shift unit. Suspension was independent at the front by means of wishbones and coil springs, while at the rear there was a leaf-sprung live axle. Simply constructed, practical to own and offering 100mph-plus performance at a bargain price, the TR2 was an enormous success both at home and abroad, no fewer than 8,628 cars finding customers between August 1953 and October 1955.

Described by the vendor as in full working order, this TR2 comes complete with owner's manual, parts manual, and black vinyl convertible hood with matching side screens. Accompanying documentation consists of a German TÜV dated August 2014 and a German registration document (cancelled 2nd September 2011).

1993 ALFA ROMEO 155 GTA STRADALE BERLINA

Telaio nr. ZAR16700000005892

- *L'unico prototipo realizzato in previsione di una serie limitata*
- *Costruito da Abarth per Alfa Romeo*
- *Presentato al Salone di Bologna del 1994*
- *Storia dei passaggi di proprietà nota*
- *Eccezionalmente originale*

- *The sole prototype for a planned limited series*
- *Built by Abarth for Alfa Romeo*
- *Displayed at the 1994 Bologna Motor Show*
- *Known ownership history*
- *Outstandingly original*



© Ruote Classiche

Questa esclusiva Alfa Romeo è davvero speciale, essendo l'unico prototipo costruito in previsione di una serie limitata pensata da Alfa Romeo per la sua 155 GTA Stradale, per celebrarne il successo nelle corse automobilistiche delle vetture turismo.

La 155 ha conquistato infiniti successi nelle corse automobilistiche in tutta Europa, vincendo il Campionato Italiano Superturismo e il campionato Tedesco DTM (entrambi con Nicola Larini al volante), il Campionato Spagnolo di vetture da Turismo (con Adrián Campos) e, il British Touring Car Championship (con Gabriele Tarquini). La sua erede, modello 156, si dimostrerà poi altrettanto competitiva. A seguito dei successi in gara delle sue 155, Alfa Romeo aveva deciso di produrre una versione Stradale, sulla falsariga di quanto, con successo, fatto da Mercedes-Benz con la 190 E 2.5-16 e da BMW per la M3. Il progetto 155 GTA Stradale è iniziato sotto la supervisione del leggendario ingegnere Abarth, "padre" della Lancia 037, Sergio Limone. Meccanicamente, il prototipo si basa sulla 155 Q4, la più sportiva della gamma 155, che, fondamentalmente, utilizza motore e meccanica della Lancia Delta Integrale, sebbene la scatola del differenziale posteriore sia in ghisa (e non in alluminio) per spostare più peso verso la parte posteriore.

Il motore era stato preparato secondo le specifiche del Gruppo N mentre la carrozzeria era stata modificata con ali più grandi, paraurti anteriore e posteriore in "stile competizione" ed era stato aggiunto un ampio spoiler posteriore. Inoltre, la sospensione era stata modificata e resa simile a quella della Lancia Delta Integrale, mentre l'interno "di lusso sportivo" era rivestito in pelle nera con sedili sportivi anatomici. Al momento di deciderne la sua realizzazione "in serie", i capi FIAT hanno visto due problemi principali: uno legato al motore, avrebbero preferito un sei cilindri più potente, che non si sarebbe potuto adattare alla trasmissione della più piccola Delta Integrale, il secondo legato ai costi, quasi proibitivi, visto che si sarebbe resa necessaria una linea di produzione dedicata.

This unique Alfa Romeo is very special indeed, being the only prototype built for a planned limited series of the Alfa Romeo 155 GTA Stradale to celebrate Alfa Romeo's success in touring car racing.

The 155 was immensely successful in touring car racing across Europe, winning the Italian Superturismo Championship and German DTM Championship (both with Nicola Larini at the wheel); the Spanish Touring Car Championship (with Adrián Campos); and the British Touring Car Championship (with Gabriele Tarquini). Its Tipo 156 replacement would prove equally competitive. Following the success of the Tipo 155 competition cars, Alfa Romeo decided to produce a Stradale version, similar to the successful Mercedes-Benz 190 E 2.5-16 and BMW M3 models. The 155 GTA Stradale project commenced under the supervision of legendary Abarth engineer and 'father' of the Lancia 037, Sergio Limone. Mechanically, the prototype is based on the 155 Q4, the sportiest of the 155 range, which uses basically the same engine and mechanicals as the Lancia Delta Integrale, though with the rear differential casing in cast iron (not aluminium) to shift the weight bias rearwards.

The engine was prepared to Group N specification and the body modified with larger wings, race-style front and rear bumpers, and a large rear spoiler. Also, the suspension was changed and is similar to that of the Lancia Delta Integrale, while the 'sports/luxury' interior was trimmed in black leather with 'anatomic' sports seats. But the FIAT bosses saw two major problems: one was that they would have preferred a more powerful six-cylinder engine, which would not have fitted the compact Delta Integrale drivetrain, and the second was the relatively prohibitive cost, as a separate production line would be needed. Hence the project was abandoned and the car we are proud to offer is the only one ever built.



© Ruote Classiche



Queste le ragioni che hanno portato all'abbandono del progetto e che fanno, dell'auto che siamo orgogliosi di poter offrire, un pezzo unico. Questo prototipo è stato esposto al Motor Show di Bologna ed è stato utilizzato, come auto medica, anche nelle giornate del Gran Premio d'Italia del 1994, dove trasportava il leggendario neurochirurgo britannico, e ufficiale medico della FIA, dottor Sid Watkins alias "Professor Sid". In seguito la 155 GTA Stradale è finita nell'officina di Tony Fassina, a Milano, dove è rimasta per quattro anni, prima di essere acquistata da un amico di Fassina che l'ha portata in Germania, dove è stata immatricolata per la prima volta. Nel 1999, la 155 torna in Italia, entrando nella collezione privata di un appassionato Marchigiano, specialista nella preparazione dei motori Alfa Romeo per poi, solo recentemente, passare al suo attuale proprietario.

Le condizioni attuali della vettura testimoniano l'attenta custodia che ne è stata fatta dai diversi proprietari, rimanendo straordinariamente originale, con la sola l'eccezione dello spoiler posteriore ricostruito di recente. Quest'Alfa, inoltre, è stata recentemente presentata sulla copertina della famosa rivista automobilistica italiana Ruote Classiche (numero di Maggio 2018) dove, nell'articolo, Sergio Limone ricorda vividamente l'auto, definendo "un'opportunità mancata" non averla messa in produzione. Il contachilometri attualmente mostra un totale di circa 40.000 chilometri percorsi e la macchina viene descritta dal venditore come sempre rimasta in buone condizioni.

La documentazione di accompagnamento è costituita dai documenti di immatricolazione italiani e da svariati documenti relativi alla sua storia: una copia della già citata Ruote Classiche ed una lettera di Sergio Limone, all'allora proprietario Tony Fassina, che testimoniava l'originalità di questa 155. Un'opportunità rara per il vero appassionato di Alfa Romeo di poter acquistare una creazione unica, e utilizzabile, completata da un'origine invidiabile.

€180,000 - 220,000

The prototype was displayed at the Bologna Motor Show and was also used at the 1994 Monza Gran Premio d'Italia as a medical car, driving the legendary British neurosurgeon and FIA medical officer, Dr Sid Watkins - 'Professor Sid'. It subsequently ended up in Tony Fassina's workshop in Milan, where it remained for four years before being purchased by one of Mr Fassina's friends. The latter then brought the car to Germany where it was road-registered for the first time. In 1999, the Alfa returned to Italy, forming part of the private collection of an Alfa Romeo engine preparation specialist and enthusiast in the Marche region until it changed hands, passing to its current owner only recently.

Its condition testifies to this car's careful ownership. It remains outstandingly original with the exception of the rear spoiler, which was reconstructed recently. This Alfa recently featured on the front cover of the renowned Italian classic car magazine, Ruote Classiche (May 2018 edition), in whose article Sergio Limone vividly remembers the car, saying it was a 'missed opportunity' and should have gone into production. Now displaying a total of some 40,000 kilometres on the odometer, it is described by the vendor in good order throughout.

Accompanying documentation consists of Italian registration documents: various documents pertaining to its history; a copy of the aforementioned Ruote Classiche; and a letter from Sergio Limone to the then owner Tony Fassina testifying to its originality. An opportunity for the true Alfa Romeo aficionado to purchase a very useable, one-off creation with an enviable pedigree.

C.1949 MOTOSCAFO CON MOTORE ALFA ROMEO "MAREA"

- *Uno dei due motoscafi dotati di motore Alfa Romeo per la Classe 2700*
- *Costruito in Argentina alla fine degli anni '40*
- *Raggiunse un discreto successo sportivo all'inizio degli anni '50*
- *Esposto ad Autoclàsica in Argentina nel 2017*

- *One of two Alfa Romeo-engined 2700 Class powerboats*
- *Built in Argentina in the late 1940s*
- *Raced with some success in the early 1950s*
- *Shown at Autoclàsica in Argentina in 2017*



Grazie alla loro storia sportiva nei Gran Premi e nelle corse in generale, gli avanzati e potenti motori bialbero a 6 ed a 8 cilindri in linea realizzati dall'Alfa Romeo sono stati inevitabilmente apprezzati dal mondo che orbitava attorno ai motoscafi da corsa, anche se, i primi a farne questo tipo di utilizzo, sono stati i militari. Durante gli anni '30, l'Italia era una delle nazioni più innovative nello sviluppo della guerra navale, pioniera nell'uso di mini-sottomarini e lance a motore in grado di viaggiare ad alta velocità.

Conosciuto come Motoscafo Turismo Modificato (MTM), quest'ultimo concetto impiegava uno scafo aerodinamico leggero, realizzato in legno, ed era alimentato dal miglior motore disponibile: l'Alfa Romeo 6C 2500, la cui potenza di 90 cavalli era trasmessa tramite un piede a "Z", sviluppato dall'Isotta Fraschini, con doppie eliche controrotanti. Una carica altamente esplosiva, del peso di circa 300 kg, veniva trasportata nella prua, con il solo uomo a bordo seduto a poppa. Conosciuto come "il Barchino", la lancia doveva essere guidata ad alta velocità verso il bersaglio, mentre l'operatore che si sarebbe salvato tuffandosi in mare quando si trovava a circa 50-100 metri di distanza. Durante la seconda guerra mondiale, i "Barchini" hanno conquistato alcuni successi contro la Marina da guerra Britannica e Francese, e, non c'è dubbio, che il loro design, una volta tornata la pace, abbia fornito il modello per i motoscafi da corsa più vincenti.

Costruito in Argentina, un paese con stretti legami con l'Italia, "Marea", il motoscafo offerto, è esattamente uno di questi. "Marea" adotta, infatti, un motore marino Alfa Romeo 6C 2500 importato, alla fine degli anni '40, dall'Italia in Argentina, da Miguel Lattes.

With their Grand Prix and sports car racing heritage, Alfa Romeo's advanced and powerful twin-cam straight-six and straight-eight engines inevitably came to be highly regarded within the powerboat racing community, though one of the earliest of such uses was of military origin. During the 1930s, Italy was one of the most innovative nations in the development of naval warfare, pioneering the use of midget submarines and high-speed motor launches.

Known as Motoscafo Turismo Modificato (MTM), the latter concept employed a lightweight streamlined wooden hull and was powered by the best available engine: the Alfa Romeo 6C 2500, whose 90 horsepower was transmitted via an Isotta Fraschini-developed 'Z' drive with twin contra-rotating propellers. A high-explosive charge weighing around 300kg was carried towards the bow, with the single crewman seated at the stern. Known as the 'Barchino', the vessel would be driven at high speed towards the target, the operator bailing out when some 50-100 metres distant. Barchinos enjoyed some successes against Royal Navy and French warships during WW2, and there is no question that the design provided the template for successful racing powerboats when peace returned.

Built in Argentina, a country with close links to Italy, the vessel offered here - 'Marea' (tide) – is one such. Marea is powered by an Alfa Romeo 6C 2500 marine engine brought back from Italy to Argentina by Miguel Lattes in the late 1940s.



Difficile provare che Lattes, mentre era in Italia, abbia avuto la possibilità di esaminare uno dei barchini sopravvissuti ma, sembra molto probabile lo abbia fatto, vista la somiglianza di "Marea" al suo antenato militare, una somiglianza condivisa con un'altra imbarcazione di classe 2700, dotata di motore Alfa Romeo, costruita in Argentina: il "Jhape". Miguel Lattes era un ricco uomo d'affari e un industriale con interessi, tra gli altri, nella Cuareta SA Volcán, una società che produceva stufe e attrezzature da cucina.

"Marea" e "Jhape" sono stati entrambi costruiti dal cantiere navale "Astilleros Regnicoli" sul fiume Luján, che sfocia nel Rio Plata a nord di Buenos Aires. Lattes teneva "Marea" nella sua casa sul delta del Rio Plata, proprio alla confluenza dei fiumi Capitán e San Antonio. Ha gareggiato con "Marea" nella serie "Turismo Carretera", partecipando ad alcune, selezionate, gare tra il 1949 e il 1952 (vedi copie dei rapporti di gara disponibili in archivio). La storia successiva di "Marea" non è nota, anche se si sa essere rimasta in Argentina dove è stata ritrovata molti anni fa. "Marea" appartiene all'attuale proprietario da oltre 15 anni e, durante questo periodo, il motore è stato ricostruito da Martucci di Buenos Aires mentre lo scafo è stato restaurato da un cantiere specializzato nella zona del Tigre di Buenos Aires. Fin dal suo restauro, "Marea" è stata testata sull'acqua, dove si comporta egregiamente e, nel 2017, è stata esposta ad Autoclásica in Argentina dove ha riscosso grande successo. Esteticamente sublime – perfetto esempio di forma che segue la funzione - questo raro motoscafo argentino sarebbe sicuramente il benvenuto in qualsiasi evento prestigioso dedicato alle imbarcazioni classiche, comprese quelle che si tengono sul Lago di Como e sul Lago Maggiore.

€50,000 - 70,000

Did Lattes get the chance to examine one of the surviving Barchinos while in Italy? It seems quite likely given Marea's similarity to its military forebear, a likeness shared with another Argentine-built Alfa Romeo-powered 2700 Class craft: 'Jhape'. Miguel Lattes was a wealthy businessman and industrialist with an interest in, among others, Cuareta SA Volcán, a company that produced stoves and kitchen equipment.

'Marea' and 'Jhape' were built in the Astilleros Regnicoli shipyard on the Luján River, which flows into the River Plate north of Buenos Aires. Lattes kept Marea at his house on the River Plate Delta at the confluence of the Capitán and San Antonio rivers. He competed with 'Marea' in the Turismo Carretera series, entering a select few races between 1949 and 1952 (see copies of race reports on file). Marea's subsequent history is not known, though it remained in Argentina. Rediscovered many years ago, Marea has belonged to the current vendor for more than 15 years. While in his care, the engine has been rebuilt by Martucci of Buenos Aires, and the hull restored by a specialist boatyard in the Tigre area of Buenos Aires. Since its restoration, Marea has been tested on the water, being found to perform beautifully, and in 2017 was displayed at Autoclásica in Argentina to much acclaim. Sublimely beautiful – the very epitome of form following function – this rare Argentinian powerboat would surely be welcome at any prestigious event for classic vessels, including those held on Lake Como and Lake Maggiore.

- *Rara variante di 911 ad altissime prestazioni*
- *Numero 534 delle 600 costruite*
- *Venduta nuova in Germania*
- *Solo due proprietari (entrambi in Germania)*
- *Circa 7.650 chilometri da nuova*
- *Rare high-performance 911 variant*
- *Number 534 of 600 built*
- *Delivered new in Germany*
- *Only two owners (both in Germany)*
- *Circa 7,650 kilometres from new recorded*



Destinata principalmente alle corse, anche se ancora legale per un utilizzo stradale, la Porsche 911 GT3 - introdotta per la prima volta nel 1999 - è in grado di far risalire la sua ascendenza attraverso tutta una serie di modelli ad alte prestazioni, fino alla leggendaria 911 Carrera RS del 1973. L'auto prende il nome dalla categoria GT3 della FIA, dedicata alle auto sportive di "normale" produzione, ed è stata prodotta in diverse versioni da quando è stata presentata nel 1999, basata sul Tipo 996 dell'immortale 911. Per il 2006, la GT3 è stata ampiamente riprogettata e migliorata e basata sulla piattaforma della Tipo 997, e, alla fine dell'anno, era stata resa disponibile anche in versione "omologazione speciale RS", sulla quale sono state applicate tutte le possibili soluzioni per ridurre il peso, mutuate da quelle utilizzate sulla Tipo 996 RS. La carrozzeria, inoltre, era più larga di quella della Tipo 997 GT3, consentendo un aumento della carreggiata posteriore.

Lanciata nel 2011, la 911 GT3 RS 4.0 è stata l'evoluzione finale della Tipo 997 GT3. Come suggerisce la sua nomenclatura, questo modello finale era alimentato da un motore da 4 litri, che incorporava l'albero motore a corsa più lunga dell'RSR. Potenza massima aumentata a 368 kW (493 CV) e coppia a 339 Nm/mt, co telaio e ciclistica ulteriormente sviluppati per far fronte alle maggiori prestazioni.

Su strada, questo si traduce in un tempo di 3,5 secondi sullo 0-100 km/h) e una velocità massima di 310 km/h, mentre il tempo di riferimento al Nürburgring, sulla Nordschleife, è stato ridotto a 7 minuti e 27 secondi. Di questa versione, sono state costruite solo 600 auto.

Intended primarily for racing, though still road legal, the Porsche 911 GT3 - first introduced in 1999 - can trace its ancestry all the way back through a succession of high-performance models to the legendary 911 Carrera RS of 1973. The car takes its name from the FIA's GT3 category of production sports car racing, and has been produced in a variety of versions since its introduction in 1999 on the Type 996 iteration of the perennial 911. For 2006 the GT3 was extensively redesigned and improved on the Type 997 platform, and by the end of the year there was also an RS 'homologation special'. Weight-saving measures similar to those seen on the Type 996 RS were applied, while the body was wider than that of the Type 997 GT3, accommodating an increase in rear track.

Launched in 2011, the 911 GT3 RS 4.0 was the final evolution of the Type 997 GT3. As its nomenclature suggests, this ultimate model was powered by a 4.0-litre engine, which incorporated the longer-stroke crankshaft from the RSR. Maximum power increased to 368kW (493bhp) and torque to 339lb/ft, the chassis and running gear being further developed to cope.

On the road this translated into a 0-60mph (0-97km/h) time of 3.5 seconds and a top speed of 193mph (310km/h), while the benchmark Nürburgring Nordschleife lap time was cut to 7 minutes 27 seconds. Only 600 cars were built.



Verniciata in bianco con strisce metallizzate grigio-rosse e interni neri con inserti rossi, questa GT3 RS è stata venduta nuova in Germania e ha percorso circa 7.650 chilometri da allora. Viene offerta in vendita dopo essere stata appena revisionata e aver ricevuto quattro pneumatici nuovi (montati a maggio 2018). L'ampia lista delle specifiche di fabbrica include:

- Serbatoio del carburante da 90 litri
- Ruote GT verniciate argento
- Sistema audio ASK
- Parabrezza con filtro colorato
- Roll-bar nero
- Telefono
- Tappetini
- Sistema di sollevamento dell'asse anteriore
- Gestione delle comunicazioni Porsche, inclusa la navigazione satellitare
- Pacchetto Club Sport
- Strumenti neri

Presentata in condizioni "come nuove", questa straordinaria, e rarissima super Porsche è stata poco usata ed è offerta con documenti di immatricolazione tedeschi, e tutti i libretti in dotazione, compreso quello dei tagliandi.

€250,000 - 320,000

Finished in white with metallic grey/red stripes and black interior with red inserts, this pristine GT3 RS was delivered new in Germany and has covered approximately 7,650 kilometres since delivery. It is offered for sale freshly serviced and benefiting from new tyres (fitted May 2018). The extensive list of factory options includes:

- 90-litre fuel tank
- GT wheels painted silver
- ASK sound system
- Windscreen with tinted filter
- Roll bar black
- Telephone
- Floor mats
- Front axle lift system
- Porsche communications management including satellite navigation
- Club Sport package
- Black instruments

Presented in 'like new' condition, this stunning, little-used and ultra-rare Porsche supercar is offered with German registration documents and all books and service records.

1963 BENTLEY S3 SALOON

Telaio nr B4LCN

- *Modello con specifiche nordamericane*
- *Guida a sinistra*
- *Restaurata in modo totale, in Italia*
- *Condizioni stupende*
- *Dazi UE pagati*

- *Delivered in North American specification*
- *Left-hand drive*
- *Benefiting from a no-expense-spared, 'frame off' restoration in Italy*
- *Stunning condition*
- *EU duties paid*



Dovendo affrontare la crescente concorrenza dei rivali, sempre più veloci, e, con lo sviluppo del suo vecchio motore a sei cilindri prossimo alla fine, la Rolls-Royce aveva optato, in previsione degli anni '60, verso il più potente V8. Presentato nell'autunno del 1959, le Rolls-Royce Silver Cloud II e le Bentley S2 apparivano esternamente invariate rispetto alle 'Cloud e S-Type', che le avevano precedute.

Internamente, le prestazioni dei due modelli erano, invece, notevolmente migliorate dal nuovo motore V8 in lega di alluminio da 6,230 cc. Esternamente, i nuovi modelli apparivano praticamente immutati, mentre, sotto la pelle, la trasmissione automatica a quattro velocità di Rolls-Royce era ora l'unica disponibile e il servosterzo veniva montato di serie. Nel 1962, il motore V8 apparve in forma migliorata nella Bentley S3 e nella sua equivalente Rolls-Royce Silver Cloud III, con carburatori più grandi, un nuovo distributore e un rapporto di compressione aumentato.

Ci sono state molte altre modifiche apportate alle S3/Cloud III, la più ovvia delle quali è stata l'adozione di un impianto di illuminazione a quattro fari (una concessione ai gusti americani), l'assenza di luci di posizione dalla parte superiore dei parafranghi e una mascherina del radiatore leggermente più bassa. Dentro, i nuovi modelli mostravano un arredamento diverso, con i sedili davanti separati e più spazio a disposizione per i passeggeri posteriori. L'ultima Bentley di serie ad impiegare il tradizionale telaio separato, la S3 rimase in produzione fino all'arrivo della Serie-T, con scocca autportante, alla fine del 1965.

Facing increasing competition from faster rivals and with development of its ageing six-cylinder engine nearing its end, Rolls-Royce had turned to V8 power as the 1960s approached. Introduced in the autumn of 1959, the Rolls-Royce Silver Cloud II and Bentley S2 appeared externally unchanged from their 'Cloud and S-Type' predecessors, though the duo's performance was considerably enhanced by the new 6,230cc aluminium-alloy V8 engine. Externally, the new models appeared virtually unchanged, while beneath the skin Rolls-Royce's own four-speed automatic transmission was now the only one on offer, and power steering had been standardised.

In 1962, the V8 engine appeared in improved form in the Bentley S3 and its Rolls-Royce equivalent, the Silver Cloud III, incorporating larger carburetors, a new distributor, and raised compression ratio. There were many other changes made to the S3/Cloud III, the most obvious being the adoption of a four-headlamp lighting arrangement (a nod to American tastes), the absence of sidelights from the wing tops, and a slightly lower radiator shell. Inside, the new models featured revised accommodation with separate front seats and increased room for rear passengers. The last mainstream Bentley to employ the traditional separate chassis, the S3 remained in production until superseded by the unitary construction T-Series in late 1965.



Una delle sole 1286 Bentley S3 realizzate, questo esemplare, con guida a sinistra, è stato venduto nuovo, con specifiche nordamericane, al suo primo proprietario, tal Howard L. Aller Jr, che l'aveva ritirata, in Gran Bretagna, il 10 di dicembre del 1962. Probabilmente dopo essersi goduto una breve vacanza itinerante con il suo nuovo acquisto, una decina di giorni dopo Howard la spedisce negli USA.

Il foglio di produzione (di cui copia è disponibile) rivela anche che la Bentley (un modello del 1963) è stata originariamente rifinita in Black Pearl con interni beige, e ha lasciato la fabbrica Crewe dotata di vetri elettrici, radio, antenna elettrica e vetro Sundym. Più di recente, questa vettura è stata sottoposta a un intervento di restauro "frame-off" durato sei anni, effettuato senza limiti di spesa, in Italia. La ricostruzione ha incluso la completa sverniciatura, fino a riportare a nudo il metallo, il rifacimento degli interni con materiale e colore originale e la riverniciatura, bicolore, in Black Pearl. Secondo quanto riferito, sono stati spesi oltre € 100.000 per il restauro della vettura, che, oggi si presenta in condizioni spettacolari.

Tra le caratteristiche degne di nota figurano i sontuosi tappeti di lana di agnello e l'aria condizionata. Oltre al foglio di produzione sopra menzionato, l'auto è dotata di libretto americano e di documenti di importazione francesi che attestano che le tasse di importazione in Europa sono già state pagate. È raro che una Bentley S3 venga restaurata con tale attenzione e "B4LCN" è sicuramente uno dei migliori esemplari di questo raro modello oggi sul mercato.

€75,000 - 100,000

One of only 1,286 Bentley S3s made, this left-hand drive example was supplied new in North American specification to its first owner, one Howard L. Aller Jr, who took delivery in the UK on 10th December 1962 and presumably enjoyed a brief touring holiday in his new acquisition before shipping it to the USA ten days later. The accompanying (copy) build sheet also reveals that the Bentley (a 1963 model) was originally finished in Black Pearl with beige interior, and that it left the Crewe factory equipped with electric windows, radio, power aerial, and Sundym glass throughout.

More recently, this car underwent a six-year, no-expense-spared, 'frame off' restoration in Italy. The rebuild included stripping the body back to bare metal; re-upholstering the interior in the original colour; and re-spraying in two-tone Sand over Black Pearl. Reportedly, more than €100,000 was spent on the restoration of the car, which presents in stunning condition. Noteworthy features include sumptuous new lambs' wool carpets, air conditioning, etc. As well as the aforementioned copy build sheet, the car comes with a US title and French import documents proving that EU customs have been paid.

It is rare for a Bentley S3 to benefit from a restoration of this calibre, and 'B4LCN' must surely be one of the best of this rare model on the market today.

1979 MINI PICK-UP

Telaio nr. XKU1-607375A

- *Mini in una rara variante commerciale*
- *Restaurata*
- *Lavori terminati nel 2013*
- *Immatricolata in Belgio*

- *Rare commercial Mini variant*
- *Restored condition*
- *Completed in 2013*
- *Registered in Belgium*



In seguito all'introduzione della Mini berlina nell'agosto del 1959, nel gennaio del 1960 arrivò la versione furgone della piccola auto rivoluzionaria della BMC, seguita, nel 1961, dal pick-up. Costruita su un pianale dal passo più lungo della berlina, la trazione anteriore della Mini commerciale e le sospensioni posteriori indipendenti compatte hanno permesso al piccolo pick-up di avere uno spazio interno di dimensioni simili a molti, più costosi, furgoni di medie dimensioni. Identiche - a parte il logo - le versioni di Austin e Morris sono state costruite per i primi nove anni, e i rispettivi modelli sono successivamente diventati noti come Mini Van e Mini Pick-up. Quest'ultimo ha condiviso il pianale e le specifiche meccaniche del furgone, differendo solo in virtù della cabina chiusa e della piattaforma di carico posteriore aperta. Un motore da 998 cc è stato reso disponibile nel 1967, ma la maggior parte dei clienti optò per la più economica unità da 848cc. Gli interni sono sempre stati più spartani rispetto a quelli della "cugina" berlina - tanto per cominciare, il sedile del passeggero anteriore era un'opzione - e sia il furgone sia il pick-up hanno sempre conservato la griglia anteriore del Mini Mk1, le tasche nelle portiere, i finestrini scorrevoli e le cerniere delle porte esterne fino alla fine della produzione, avvenuta nel 1983.

Questa Mini Pick-up è stata acquistata, come progetto di restauro, dal venditore attuale che la descrive come in ottime condizioni, restaurata, con i lavori che sono stati completati nel 2013. L'auto è offerta con documenti di immatricolazione belgi.

€15,000 - 25,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

Following the Mini saloon's introduction in August 1959, the van version of BMC's revolutionary small car arrived in January 1960, followed by the pickup in 1961. Built on a longer wheelbase than the saloon, the commercial Mini's front-wheel drive and compact independent rear suspension enabled it to match many more-expensive medium-sized vans for interior space. Identical - apart from the badging - Austin and Morris versions were built for the first nine years, the models being known subsequently as the Mini Van and Mini Pick-up. The latter shared the van's floor pan and mechanical specification, differing only by virtue of its closed-in cab and open rear load platform. A 998cc engine had become available in 1967 but most customers opted for the more economical 848cc unit. Always more Spartanly equipped than their saloon cousins - the front passenger seat was an option to begin with - the van and pick-up retained the Mk1 Mini's front grille, door bins, sliding windows, and external door hinges to the end of production in 1983.

This Mini Pick-up was purchased as a restoration project by the current vendor and is described by him as in excellent restored condition having been completed in 2013. The car is offered with Belgian registration papers.

1962 AUSTIN MINI COUNTRYMAN ESTATE

Telaio nr. 282205

- Una tra le prima Mini Estate della prima serie
- Restaurata
- Lavori terminati nel 2013
- Immatricolata in Belgio

- Early ('Mk1') version of the Mini Estate
- Restored condition
- Completed in 2013
- Registered in Belgium



Una delle auto più influenti di tutti i tempi, la Mini progettata da Alec Issigonis ha debuttato, con grande successo, nel 1959. Le versioni "Estate" (Giardinetta) su base Mini furono introdotte nel gennaio 1960, da entrambe le aziende che costruivano la Mini: Countryman (Austin) e Traveller (Morris) i due nomi utilizzati. Basate sulla piattaforma della Minivan, erano 101,6 mm più lunghe nell'interasse e offrivano un notevole spazio per i bagagli, anche con quattro passeggeri a bordo. Entrambe avevano un rivestimento in legno, non strutturale, sul retro per creare un aspetto "woody". Costruita fino al novembre 1967, la versione originale (in modo retrospettivo 'Mk1') era alimentata dal motore 848cc, e come la versione che l'ha seguita, la MkII da 998cc, è rimasta sempre disponibile con le sole sospensioni ad elementi elastici in gomma. L'allestimento De Luxe, a richiesta sulla Mini normale, era invece di serie sulla versione giardinetta.

Questa Mini Countryman prodotta dalla Austin è stata acquistata, come progetto di restauro, dal venditore attuale che la descrive come in ottime condizioni, restaurata, con i lavori che sono stati completati nel 2013. L'auto è offerta con documenti di immatricolazione belgi e un'ampia documentazione fotografica dei lavori di restauro.

€20,000 - 30,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

One of the most influential automobiles of all time, the Alec Issigonis-designed Mini debuted in 1959 to universal acclaim. Estate car versions of the Mini were introduced in January 1960 as the Countryman (Austin) and Traveller (Morris). Based on the Minivan platform, they were 4" (101.6mm) longer in the wheelbase and offered greatly increased luggage space, even with four passengers aboard. Both boasted non-structural wooden trim at the rear to create a 'woody' look. Built up to November 1967, the original (retrospectively 'Mk1') version was powered by the 848cc engine, and like its 998cc Mk2 successor was only ever available with the rubber cone suspension. The De Luxe saloon's trim level was standard on the estates.

This Austin Mini Countryman was purchased as a restoration project by the current vendor and is described by him as in excellent restored condition having been completed in 2013. The car is offered with Belgian registration papers and a photographic record of the rebuild.

1965 MORRIS MINI COOPER S MKI 1,275CC RADFORD SPORTS SALOON

Telaio nr. K/A2S4-L 676967

- Icona automobilistica del 20 ° secolo
- Modello originale con guida a sinistra
- Venduta nuova in Italia
- Splendidamente restaurata

- 20th Century motoring icon
- Original left-hand drive model
- Delivered new in Italy
- Beautifully restored



Fu Harold Radford che, a metà degli anni '60, aprì la strada all'idea apparentemente ridicola ma geniale di una Mini "di lusso" con una serie di auto realizzate su misura e rifinite, rivestite ed equipaggiate con gli standard di eccellenza solitamente usati sulle Rolls-Royce, nei suoi laboratori a Hammersmith, West London. Secondo la copia del suo certificato BMIHT che accompagna la vettura, questa macchina lasciò la fabbrica il 23 aprile 1965 nella configurazione "guida a sinistra" e destinata al mercato italiano. L'elenco delle opzioni comprende il riscaldamento, un radiatore dell'olio, parabrezza laminato e la leva per il lampeggio diurno dei fari. Il colore originale era un bicolore, Almond Green e Old English White, mentre le modifiche di Radford includono un tetto apribile Webasto a tutta lunghezza, finiture in legno sulle porte, un cruscotto rivestito in legno e strumenti aggiuntivi.

Il venditore ci informa che la Mini è stata ordinata da un gentiluomo americano che, all'epoca, viveva a Firenze, tal Ferdinand Gordon Merrill. Nel 2004, gli eredi della tenuta del signor Merrill vendettero l'auto ad un altro residente toscano e, in seguito, la macchina è entrata a far parte della collezione del venditore. Sebbene la Mini fosse in gran parte in buone condizioni quando l'ha acquistata, il proprietario attuale decise di commissionare un restauro completo. Il risultato è un'auto che oggi si presenta magnificamente nel suo colore oro metallizzato con interni azzurri. La documentazione di accompagnamento comprende i documenti di immatricolazioni italiani, documenti di omologazione ASI e il certificato BMIHT sopra menzionato.

€25,000 - 35,000

It was Harold Radford who, in the mid-1960s, pioneered the then seemingly ludicrous but brilliant idea of a 'luxury' Mini with a series of bespoke cars that were finished, trimmed, and equipped to Rolls-Royce standards of excellence at his workshops at Hammersmith, West London. According to the accompanying copy of its BMIHT Certificate, this car left the factory on 23rd April 1965 in left-hand drive configuration destined for the Italian market. The list of options include a fresh air heater, oil cooler, laminated windscreen, and headlight flasher switch. The original colour was two-tone Almond Green and Old English White, while the Radford alterations include a full-length Webasto sunroof, wooden door cappings, a wood-trimmed dashboard, and additional instruments.

The vendor informs us that the Mini was ordered by an American gentleman living in Florence at that time, a certain Ferdinand Gordon Merrill. In 2004, the heirs to Mr Merrill's estate sold the car to another Tuscan resident, and it subsequently ended up in the vendor's collection. Although the Mini was largely good condition when purchased, the vendor decided to commission a comprehensive restoration, the result being a car that presents beautifully in lovely gold metallic with light blue trim. Accompanying documentation consists of Italian registration documents, ASI homologation papers, and the aforementioned BMIHT Certificate.

1978 FERRARI 308 GTS TARGA COUPÉ

Carrozzeria Pininfarina

Telaio nr. 24561

- *Consegnata nuova alle Hawaii*
- *Immatricolata in Belgio dal 1990*
- *Un solo proprietario dal 1990*
- *Ampiamente restaurata nel 1994*

- *Delivered new to Hawaii*
- *Registered in Belgium since 1990*
- *One owner since 1990*
- *Extensively refurbished in 1994*



Presentata al Salone di Parigi del 1975, la splendida 308 GTB - la seconda auto stradale con motore V8 della Ferrari - segnò un ritorno allo stile Pininfarina dopo l'esperienza fatta con Bertone con la 308 GT4 nel 1973 che aveva lanciato questa serie di grande successo. Considerata una vera Ferrari, anche nel logo, e non più come una Dino, la 308 GTB era cambiata poco meccanicamente, con una riduzione sia del passo che del peso, ma mantenendo la ciclistica della vettura che l'aveva preceduta tra cui il motore V8 da 3,0 litri con doppio albero a camme in testa per bancata, montato trasversalmente, che ora prevedeva la lubrificazione a carter secco.

Questo esemplare della prima vettura stradale con motore V8 disegnata dalla Pininfarina per Ferrari è stato consegnato alle Hawaii. Una copia del certificato di proprietà hawaiana dell'auto (rilasciato nel 1988) lo descrive come "veicolo ricostruito e recuperato dopo essere stato inviato alla demolizione dall'assicurazione" ma non fornisce alcuna spiegazione per questa categorizzazione. Nel maggio 1990, questa Ferrari è stata acquistata dall'attuale proprietario da Michel Marchal di Borgloon, in Belgio, e da allora è stata immatricolata in Belgio. Gli specialisti Ferrari Gipimotor di Lasne, in Belgio, hanno effettuato ampi lavori di restauro nel dicembre 1994, come dimostra il loro conto, per 95.969 franchi belgi, disponibile nel faldone che accompagna la vettura. L'auto è offerta con un libretto (Carte Grise) belga.

€60,000 - 90,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

Introduced at the Paris Salon in 1975, the stunningly beautiful 308 GTB - Ferrari's second V8-engined road car - marked a return to Pininfarina styling following the Bertone-designed 308GT4 that had launched this highly successful series in 1973. Badged as a 'proper' Ferrari rather than a Dino, the 308 GTB had changed little mechanically apart from a reduction in both wheelbase and weight, retaining its predecessor's underpinnings and transversely mounted 3.0-litre quad-cam engine, which now featured dry-sump lubrication.

This example of Ferrari's first Pininfarina-styled V8 road car was delivered new to Hawaii. A copy of the car's Hawaiian Certificate of Ownership (issued 1988) describes it as an 'insurance salvaged rebuilt vehicle' but gives no explanation for this categorisation. In May 1990, the Ferrari was purchased by the current owner from Michel Marchal of Borgloon, Belgium, and it has been registered in Belgium ever since. Marque specialists Gipimotor of Lasne, Belgium carried out extensive refurbishment in December 1994, as evidenced by their bill for 95,969 Belgian francs on file. The car is offered with a Belgian Carte Grise.

31

1939 HORCH 830 BL CONVERTIBLE

Telaio nr. 84922020

- *L'ultima Horch venduta nuova in Svezia*
- *Nella storia, alcuni legami con Ingrid Bergman*
- *Cronologia dei proprietari nota e continua*
- *Proprietà di una sola famiglia da 45 anni*
- *Restaurata tra il 1973 e il 1997 con rispetto dell'originalità*

- *The last Horch sold new in Sweden*
- *Reputed connections with Ingrid Bergman*
- *Known and continuous ownership history*
- *Present family ownership since 45 years*
- *Restored between 1973 and 1997 respecting originality*





Nel 1932 Horch entrò a far parte della "Auto Union", insieme ad Audi, DKW e Wanderer. L'azienda produsse una vera e propria pletora di varianti di modello durante gli anni '30, con innumerevoli cambiamenti sulla capacità del motore, il passo e di stili di carrozzeria, tutti mirati a conquistare il mercato delle vetture di prestigio, dove Horch era l'unico serio rivale tedesco di Mercedes-Benz.

Paul Daimler, figlio di Gottlieb, era stato Ingegnere Capo di Horch per quasi tutti gli anni '20 e, dopo la sua partenza, Fritz Fiedler (in seguito legato a BMW) prese il potere, progettando un motore con asse a camme in testa - l'Horch 450 - seguito, nel 1931, dal V12 di 6 litri dei modelli 600 e 670 e, nel 1933, dai modelli 830 e 930 con motore V8. I modelli 830/930 erano disponibili in due cilindratae - 3,517cc o 3,823cc - abbinabili ad una varietà di stili di carrozzeria, tra cui berlina, limousine, tourer e tre diversi tipi di cabriolet. Circa 6.400 unità di 830, a cui vanno aggiunte circa 2000 unità del modello 930 a passo corto, considerando tutte le versioni, erano stati prodotti, quando, nel 1940 cessò la produzione

Dopo la seconda guerra mondiale, la fabbrica di Horch a Zwickau finì sul lato orientale della "cortina di ferro" dove, alla fine, sarebbe stata utilizzata per la produzione dell'utilitaria Trabant. Una fine triste per un marchio un tempo nobile, considerato tra i migliori in assoluto.

In 1932 Horch became part of the 'Auto Union' together with Audi, DKW, and Wanderer. The firm produced a veritable plethora of model variations throughout the 1930s, ringing the changes on engine capacity, wheelbase, and styles of coachwork, but all were aimed squarely at the prestige end of the market where Horch was the only serious domestic rival to Mercedes-Benz.

Paul Daimler, son of Gottlieb, had been Chief Engineer for most of the 1920s, and following his departure Fritz Fiedler (later of BMW fame) took over, designing a single-overhead-cam straight-eight - the Horch 450 - which was followed by 6-litre V12-powered 600 and 670 models in 1931 and the V8-engined 830 and 930 in 1933. The 830/930 was available in two engine capacities - 3,517cc or 3,823cc - and a variety of body styles including a saloon, limousine, tourer, and three different types of convertible. Around 6,400 830s of all types had been made when production ceased in 1940, plus some 2,000 of the short-wheelbase 930.

After WW2, Horch's Zwickau factory ended up on the eastern side of the 'Iron Curtain' where it would eventually be pressed into service manufacturing the utilitarian Trabant - a sad end to a once noble marque that had ranked among the very best.



Questa rara ed originale 830 BL, una vera purosangue tedesca, è l'ultima Horch venduta nuova in Svezia, reimmatricolata il 13 maggio 1939, appena quattro mesi prima dell'inizio della seconda guerra mondiale. Il suo primo acquirente è stato il maggiore Reinhold Schmidt, che più tardi sarebbe diventato suocero per la stella del cinema Ingrid Bergman quando, nel 1958, ne sposò il figlio, il produttore cinematografico Lars Schmidt. Si dice che Lars e Ingrid abbiano usato la Horch durante i primi giorni della loro relazione.

L'Horch ha avuto la fortuna di sopravvivere indenne alla Seconda Guerra Mondiale. A quel tempo, tutte le auto immatricolate in Svezia dovevano essere valutate in relazione alla loro utilità militare in tempo di guerra. Mentre molte auto di questo tipo vennero utilizzate dai militari, alcune convertite in ambulanze, la Horch del maggiore Schmidt era stata classificata come "non adatta", senza dubbio grazie ai suoi legami con le autorità locali! Nel 1940, la carenza di gomme tipica del tempo di guerra portò alla requisizione militare degli pneumatici della Horch, un beneficio perché la rese inutilizzabile. L'auto, a questo punto, rimase immobile fino all'inizio del 1946.

Il maggiore Schmidt tenne l'Horch fino al gennaio del 1959. La macchina, una volta venduta, e nel giro di pochi anni, passò nelle mani di altri quattro proprietari in Svezia (i documenti originali, disponibili per la visione, lo comprovano). Sembra che nessuno di loro ne abbia fatto molto uso: la Horch, immatricolata solo per brevi periodi, ha trascorso la maggior parte di questo periodo ferma.

This rare and original German thoroughbred is the last Horch sold new in Sweden, being registered there on 13th May 1939, a mere four months before the start of WW2. Its original purchaser was Major Reinhold Schmidt, who later on would become father-in-law to film star Ingrid Bergman when she married his son, film producer Lars Schmidt, in 1958. It is said that Lars and Ingrid used his father's Horch during the early days of their relationship.

The Horch had been fortunate to survive WW2 unscathed. At this time, all cars registered in Sweden had to be assessed with regard to their military usefulness in time of war. While many of its type were pressed into military service, some being converted into ambulances, Major Schmidt's Horch was classified as unsuitable, no doubt thanks to his connections with the local authorities! In 1940, the wartime rubber shortage led to the military requisitioning the Horch's tyres, which had the beneficial effect of rendering it unusable. The car was not back on the road until early 1946.

Major Schmidt kept the Horch until January 1959 and over the next few years it passed through the hands of four more owners in Sweden (original documents on file). It appears that none of them made much use of the car, which was registered only briefly and spent most of this period off the road.



Nei primi anni '60, l'Horch fu acquistata da un ex-patriota svedese, che viveva a Chicago, negli Stati Uniti: Leland Frödélius. Frödélius non si prese mai la briga di re-immatricolare l'Horch, che rimase custodita in un piccolo museo privato in Svezia. Il suo defunto proprietario, Lars-Erik Larsson, padre dell'attuale venditore, acquistò l'auto da Leland Frödélius nell'ottobre del 1973, proprio mentre stava per essere esportata negli Stati Uniti. Un uomo d'affari con la passione per le vecchie auto, e con precedenti restauri di successo al suo attivo, il signor Larsson ha usato la sua rete di abili artigiani per restaurare l'Horch, che era completa e originale, mantenendola il più conforme possibile alle specifiche di fabbrica. Questo processo si rivelerà molto lungo e, spesso interrotto, e durò circa 24 anni (1973-1997). Alla fine, l'accurato approccio del proprietario fu confermato quando l'auto è stata classificata come "molto originale" dalla Federazione Nazionale Svedese per i Veicoli Storici nel momento della sua re-immatricolazione. Scritto dal venditore, un resoconto più dettagliato della storia di questa Horch può essere trovato nella cartella dei documenti che accompagnano l'auto, insieme ai manuali di istruzioni ed alle informazioni tecniche (una lettura consigliata).

Insolitamente, considerando l'età della Horch, due soli proprietari hanno effettivamente avuto importanza nella vita di questa macchina: il maggiore Schmidt (e la sua famiglia) e Lars-Erik Larsson. Nel corso degli ultimi 20 anni, l'auto è stata guidata solo in occasioni speciali, l'ultima di queste nel maggio 2018. Una superstita rara, con una storia importante, questo eccezionale Horch 830 BL Cabriolet merita uno sguardo approfondito.
€300,000 - 400,000

In the early 1960s, the Horch was acquired by an ex-patriot Swede living in Chicago, USA: Leland Frödélius. Frödélius never bothered to register the Horch, which was kept in a small private museum in Sweden. Its late owner, Lars-Erik Larsson, the current vendor's father, bought the car from Leland Frödélius in October 1973, just as it was about to be exported to the USA. A businessman with a passion for old cars, and with previous successful restorations to his credit, Mr Larsson used his network of skilled craftsmen to assist with rebuilding the Horch, which was complete and unmolested, while keeping it as original as possible. This would turn out to be a lengthy and much-interrupted process, taking some 24 years (1973-1997), but the owner's painstaking approach was vindicated when the car was classified as very original by the Swedish National Federation for Historic Vehicles when it at last returned to the road. Written by the vendor, a more detailed account of the Horch's history may be found in the accompanying documents folder together with useful instruction manuals and technical information (perusal recommended).

Unusually, and despite the Horch's age, only two owners have driven it to any extent: Major Schmidt (and his family) and Lars-Erik Larsson. Over the course of the last 20-or-so years the car has been driven on special occasions only, the last such being in May 2018. A rare survivor with a remarkable history, this outstanding Horch 830 BL Convertible is worthy of the closest inspection.

Offerta direttamente dal lascito testamentario di Karin Dor; i proventi verranno devoluti all'ente benefico Interplast-Germania eV

MERCEDES-BENZ 300 SL CONVERTIBILE DEL 1987

- Venduta nuova in Germania
- Uniproprietario
- Numerose, desiderabili, opzioni di fabbrica
- Circa 128.000 chilometri da nuova

Telaio nr. WDB 1070411A067073

- Delivered new in Germany
- One registered owner from new
- Numerous desirable factory options
- Circa 128,000 kilometres from new



La Mercedes-Benz utilizzò uno dei suoi nomi più evocativi e famosi quando, nel 1985, presentò la nuova 300 SL. La nuova, lussuosa, arrivata era dotata di un motore 6 cilindri con albero a camme in testa capace di 188 CV, una potenza di soli tre cavalli maggiore rispetto alla vecchia unità "280" bialbero, ma dotato di coppia nettamente migliore accompagnato da una marcata riduzione del consumo di carburante. La velocità massima è rimasta invariata a circa 210 km/h.

Questa Mercedes-Benz 300 SL Cabrio è stata ordinata nuova dall'attrice tedesca Karin Dor, ad oggi la sua unica proprietaria. Nata a Wiesbaden, come Kätherose Derr, Dor è meglio ricordata come l'unica "Bond Girl" tedesca, apparsa nel film "Si vive solo due volte" del 1967, come Helga Brandt al fianco di Sean Connery come "007". Karin Dor ha ordinato la sua auto alla concessionaria Mercedes-Benz locale, l'Auto Henne KG di Monaco. La specifica comprendeva vernice Arctic Weiss (Bianco Artico) con interni in MB-Tex Dattel (Dattero) e capote marrone scuro. Altre opzioni includevano l'ABS, il catalizzatore, cambio automatico, airbag del guidatore, specchietti laterali sinistro e destro, antenna meccanica, bracciolo e alzacristalli elettrici. Il costo totale è arrivato alla somma principesca di 71.911.17 marchi tedeschi, che comprendeva il pieno di carburante e uno sconto speciale del 6%!

Mercedes-Benz revived one of its most famous model designations of all time when it introduced the new 300 SL in 1985. The luxurious newcomer came with a single-overhead-camshaft engine that produced 188bhp; this was a mere three horsepower more than the old twin-cam '280' unit, the main gains over the superseded smaller motor being a useful increase in torque and a marked reduction in fuel consumption. Top speed remained the same at around 210km/h.

This Mercedes-Benz 300 SL Convertible was ordered new by the German actress, Karin Dor, its sole owner. Born in Wiesbaden as Kätherose Derr, Dor is best remembered as the only German 'Bond Girl', appearing in You Only Live Twice (1967) as Helga Brandt alongside Sean Connery as '007'. Karin Dor ordered her car from the local Mercedes-Benz agent, Auto Henne KG in Munich. The specification included Arctic White paintwork with dattel (date-coloured) MB Tex upholstery and dark brown hood. Further options included ABS, catalytic converter, automatic gearbox, driver's airbag, left and right wing mirrors, mechanical aerial, arm rest, and electric windows. The total cost came to the princely sum of 71,911.17 German marks, and that included a full tank of fuel and 6% special discount!



Karin Dor as Helga Brandt with Sean Connery in "You Only Live Twice"
© Getty Images

Descritta come in ottime condizioni generali, l'auto viene fornita con una copia della fattura di acquisto, il listino prezzi, un catalogo di vendita e una lista delle opzioni originali. A queste si aggiunge la patente di guida originale di Karin Dor (emessa nel 1956). Karin Dor è stata l'unica proprietaria della vettura e l'ha tenuta, percorrendoci circa 128.000 chilometri, fino alla sua morte, avvenuta nel 2017.

Molto gentilmente, il lascito testamentario a nome di Karin Dor, donerà il ricavato dalla vendita alla fondazione di beneficenza, Interplast-Germania eV. un'organizzazione senza scopo di lucro composta da medici, infermieri, paramedici e volontari che offrono chirurgia ricostruttiva gratuita ai pazienti dei paesi in via di sviluppo che soffrono di malformazioni dovute a incidenti, guerre o malattie e non sono in grado di permettersi l'assistenza sanitaria. Prima di tutto si occupa della cura dei bambini con malformazioni facciali e della mano, labio e palatoschisi, tumori dei tessuti molli, noma, cicatrici da ustioni gravi e lesioni derivanti da mine e proiettili. L'organizzazione è attiva in Afghanistan, Iraq e Palestina, mentre il progetto principale è in Myanmar.

€30,000 - 40,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

Described as in very good order throughout, the car comes with a copy of the purchase invoice; an original price list, brochure, and options list; and Karin Dor's original driving licence (issued in 1956). Karin Dor was the car's only owner until her death in 2017, by which time she had covered some 128,000 kilometres in it.

Very kindly, Karin Dor's estate will donate the proceeds from the sale to the charitable foundation, Interplast-Germany eV. Interplast-Germany eV is a non-profit organisation made-up of doctors, nurses, medical professionals, and volunteers delivering free re-constructive surgery to patients in developing countries who suffer from malformations due to accidents, war or disease, and are unable to afford healthcare. First and foremost it is concerned with the care of children with facial and hand malformations, cleft lip and palate, soft tissue tumours, noma, severe burn scars, and injuries arising from mines and bullets. The organisation is active in Afghanistan, Iraq, and Palestine, while the main project is in Myanmar.

1957 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER CON HARD-TOP

Carrozzeria Pinin Farina

Telaio nr. AR 1495 02051

- *Modello della prima serie 750*
- *Venduta nuova in Italia*
- *Numeri e colori corretti*
- *Restaurata professionalmente*

- *First-of-the-line 750 Series model*
- *Delivered new in Italy*
- *Matching numbers and colours*
- *Professionally restored*



Con l'introduzione della Giulietta, Alfa Romeo ha creato la formula "piccola macchina, grandi prestazioni" che, da allora, caratterizzerà le migliori offerte della marca milanese. Prima tra le Giuliettas, la Giulietta Sprint Coupé realizzata da Bertone che ha debuttato al Motor Show di Torino nell'aprile del 1954, equipaggiata con la versione da 1,3 litri in lega di alluminio del classico motore 4 cilindri con doppio albero a camme in testa dell'Alfa Romeo, frutto di un progetto dall'ex ingegnere Ferrari, Giuseppe Busso.

La Giulietta Sprint Coupé della prima serie "750" del 1954 fu presto affiancata dalle versioni Berlina e Spider. Progettata e costruita da Pinin Farina, prima vettura prodotta in serie dal famoso carrozziere torinese, la Spider ha portato un livello di raffinatezza e sofisticazione meccanica tra le piccole auto sportive che, di colpo, hanno fatto sembrare le concorrenti datate. Con un tale pedigree, la Spider è stata, non sorprendentemente, un enorme successo, diventando la piccola auto sportiva più venduta in Europa continentale proseguendo il successo anche dopo il 1959, quando con l'introduzione della serie 101, il passo viene allungato e la forma della carrozzeria leggermente rivista. Il successo della famiglia Giulietta sorprese anche l'Alfa Romeo stessa: gli obiettivi di produzione sono stati rivisti più volte al rialzo e, per soddisfare le richieste di aumento delle prestazioni, nel 1956 sono state introdotte le versioni "Veloce" della Sprint coupé e della Spider.

With the introduction of the Giulietta, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula that would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. First of the Giuliettas, the Bertone-styled Giulietta Sprint Coupé debuted at the Turin Motor Show in April 1954 powered by a 1.3-litre, all-alloy version of Alfa's classic twin-cam four designed by one-time Ferrari engineer Giuseppe Busso.

The original 750-Series Giulietta Sprint Coupé of 1954 was soon joined by Berlina and Spider versions. Designed and built by Pininfarina and notable as the famous Turin coachbuilder's first volume-produced car, the Spider brought a level of refinement and mechanical sophistication to small sports cars that made the opposition look dated. With such a pedigree the Spider was, not surprisingly, a huge success, becoming mainland Europe's best-selling small sports car and continuing in revised, longer wheelbase form after the introduction of the 101 Series in 1959. The Giulietta family's success surprised even Alfa themselves: production targets were revised upwards and to satisfy demands for increased performance, upgraded 'Veloce' versions of the Sprint coupé and Spider convertible were introduced for 1956.



Secondo la scheda di produzione fornita dall'Archivio Alfa Romeo, questa splendida Giulietta Spider prima serie, ha lasciato la fabbrica il 6 giugno del 1957 ed è stata immatricolata il 27 di quello stesso mese a nome del suo fortunato primo proprietario, ad Alassio, sulla Riviera Ligure. Il colore originale era Celeste, la stessa tonalità che indossa ancora oggi, e, ancora, la stessa scheda di produzione conferma che il motore montato è l'unità originale.

L'attuale venditore ha acquistato la Giulietta in Italia, nel 2013 per aggiungerla alla sua vasta collezione con sede nel Regno Unito. L'Alfa era appartenuta in precedenza a un altro noto collezionista del Nord Italia, che l'aveva acquistata già restaurata professionalmente e usata con estrema parsimonia. Il restauro si è conservato magnificamente fino ad oggi, e questa affascinante Giulietta è sicura di poter far girare la testa ovunque appaia. Viene offerta con il libretto italiano annullato ed il suddetto certificato di produzione Alfa Romeo.

Questo è davvero un raro esemplare sopravvissuto di una Giulietta Spider della prima serie, consegnata nuova in Italia e ancora dotata del suo motore originale, riverniciata nella tinta corretta ed il vantaggio aggiunto di un hard-top di fabbrica che ne permette, volendo, l'utilizzo anche in condizioni meteorologiche avverse.

€70,000 - 80,000

According to the accompanying production record supplied by the Alfa Romeo Archive, this stunning first-series Giulietta Spider left the factory on 6th June 1957 and was sold on the 27th of that month to its fortunate first owner in Alassio on the Ligurian Riviera in Italy. The original colour was Celeste, the same light blue it wears today, and the production record also confirms that the engine fitted is the original unit.

The current vendor purchased the Giulietta in Italy in 2013 for his extensive UK-based collection. The Alfa had previously belonged to another well-known collector in Northern Italy, who had acquired the car already professionally restored and used it only sparingly. The restoration holds up beautifully today, and this charming Giulietta is sure to turn heads wherever it appears. It is offered with cancelled Italian registration documents and the aforementioned Alfa Romeo production record.

This is a truly rare survivor of a first-series, Italian-delivered Giulietta Spider with a matching-numbers engine; original-specification paintwork; and the added benefit of a factory hardtop for use in inclement weather.

1978 PORSCHE 911 3.0-LITRE 'RS EVOCATION' COUPÉ

Telaio nr. 911 8302361

- Venduta nuova in Inghilterra
- Guida a sinistra
- Motore Tipo 930 da 282 bhp
- Ampiamente modificata da specialisti riconosciuti
- Immatricolata in Inghilterra
- UK supplied
- Left-hand drive
- 282bhp Type 930 engine
- Extensively modified by recognised specialists
- Registered in the UK

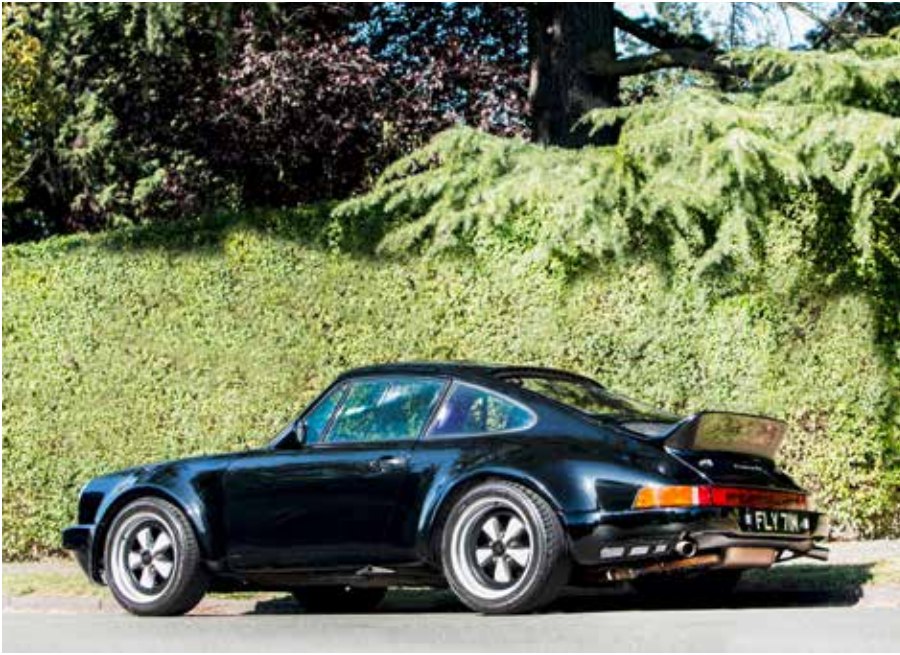


Con un peso di soli 950 kg e una potenza di 282 CV, pari a 300 CV/tonnellata come rapporto peso potenza, questa 911 RS Evocation di ispirazione IROC è probabilmente il modello Porsche definitivo per l'entusiasta che vuole essere veloce su strada e in pista. Finita in Jet Black con finiture interne nere con inserti in tartan rosso, questo "omaggio" celebrativo alla RS si basa su una Porsche 911 SC del 1978. Gli specialisti Porsche della SVP Motorsport e BS Motorsport sono stati responsabili di gran parte del lavoro, quindi la qualità della conversione è eccezionale.

Il motore Tipo 930 di 3,0 litri, ad iniezione elettronica, è stato estesamente ricostruito e modificato prima di essere installato nella vettura ed è accoppiato a un cambio a cinque velocità del Tipo 915, con quinta lunga (29:21). Come ci si aspetterebbe, il telaio, le sospensioni e i freni hanno tutti ricevuto le necessarie evoluzioni per rendere l'auto non solo veloce, ma anche sicura da guidare.

Weighing just 950kg and producing 282bhp, equating to 300bhp/tonne, this IROC-inspired 911 RS Evocation is possibly the ultimate Porsche model for fast road and track-day excitement. Finished in Jet Black with black interior trim with red tartan inserts, this RS homage is based on a 1978 Porsche 911 SC. Porsche marque specialists SVP Motorsport and BS Motorsport have been responsible for much of work, so the quality of the conversion is exceptional.

Running on electronic fuel injection, the 3.0-litre Type 930 engine was extensively rebuilt and modified prior to installation, and is mated to a Type 915 five-speed gearbox with high-ratio (29:21) 5th gear. As one would expect, the chassis, suspension, and brakes have all received comparable upgrades to make the car not just fast but also safe to drive.



Altre caratteristiche degne di nota includono i passaruota posteriori in acciaio con specifica RSR, i paraurti e passaruota anteriori in fibra di vetro, ammortizzatori Bilstein, barre antirollio regolabili, barre duomi anteriori e posteriori, cofano anteriore in fibra di carbonio, pinzi freni della 930, radiatore dell'olio (montato davanti), scarico doppio della Magnaflow, volante MoMo e cerchi in lega da 17" in stile Lindsey Fuchs. Una lista completa delle specifiche effettuate è disponibile su richiesta.

Questa 911 RS Evocation ha prestazioni fenomenali ed è offerta completa con i suoi libretto tagliandi e uso e manutenzione originali, tre grandi faldoni che ne documentano la storia, un certificato di immatricolazione V5C del Regno Unito e chiavi di scorta. Nei faldoni anche tutte le fatture, i certificati dei vecchi MoT, i risultati del banco prova ed i dettagli dei viaggi che l'auto ha intrapreso. Disponibile ad una frazione del costo di costruzione, questa esclusiva "RS Evocation" rappresenta un'opportunità speciale per il collezionista Porsche che desidera qualcosa fuori dall'ordinario.

€75,000 - 100,000

Other noteworthy features include RSR-specification steel rear wheelarches; glassfibre front bumpers and arches; Bilstein shock absorbers; adjustable anti-roll bars; front and rear strut braces; carbon fibre front bonnet; Type 930 brake callipers; front-mounted oil cooler; Magnaflow twin-outlet exhaust; MoMo steering wheel; and Lindsey Fuchs-style 17" alloy wheels. A complete list of the extensive specification is available on request.

Offering phenomenal performance, this 911 RS Evocation comes complete with its original service and handbooks; three large history files; a UK V5C Registration Certificate; and spare keys. The history files contain all the invoices; expired MoTs; dynamometer printouts; and details of journeys that the car has undertaken. Available at a fraction of the original build cost, this unique 'RS Evocation' represents a special opportunity for the Porsche collector who desires something out of the ordinary.

35

Acquistata nuova da Anita Ekberg,
star del film 'La Dolce Vita'

Telaio nr. S81281DN

1956 JAGUAR XK140 SE ROADSTER

- Numeri di telaio e motore corrispondenti
- Cambio manuale con overdrive
- Splendidamente restaurata
- Certificato Jaguar Heritage
- Immatricolata in Germania
- Matching chassis and engine numbers
- Manual/overdrive transmission
- Beautifully restored
- Jaguar Heritage Certificate
- Registered in Germany



Anita Ekberg with her XK140 SE Roadster





Anita Ekberg with her XK140 SE Roadster



Anita Ekberg and Marcello Mastroianni in Fellini's "La Dolce Vita"

Questa bellissima XK140 SE Roadster è stata acquistata nuova dalla voluttuosa star del cinema svedese, Anita Ekberg, il cui ruolo più famoso è stato quello di Sylvia nel film di Federico Fellini, *La dolce vita* (1960), nel quale recitava con il rubacuori italiano, Marcello Mastroianni. La scena in cui si diletta con Mastroianni nella Fontana di Trevi a Roma è stata definita "una delle più iconiche del cinema".

Ex "Miss Svezia", la Ekberg si era guadagnata un posto nel concorso "Miss Universo" degli Stati Uniti nel 1951 e, sebbene non avesse vinto, le fu offerto un contratto dagli Universal Studios. Dopo un susseguirsi di film dimenticati, tra cui "Viaggio al Pianeta Venere", è stata licenziata ma è rimasta al centro dell'attenzione grazie alle sue misure, 100-58-96 ed alle innumerevoli apparizioni nelle pagine delle riviste di gossip. Un susseguirsi di avventure ben pubblicizzate con i protagonisti di Hollywood, come Errol Flynn, Frank Sinatra, Tyrone Power e Yul Brynner servirono solo a stuzzicare l'appetito del pubblico per ulteriori rivelazioni.

Assoldata dalla casa di produzione di John Wayne a \$ 75 a settimana, ha sfruttato decisamente meglio la sua seconda occasione di diventare una stella ed è apparsa, tra gli altri, al fianco di Audrey Hepburn e Mel Ferrer nel film *Guerra e Pace* di King Vidor, e con Dean Martin e Jerry Lewis nel film *Hollywood o morte*. Nel 1956, la giornalista di gossip di Hollywood Hedda Hopper, riferì che il valore della Ekberg era salito a \$ 75.000 per immagine.

This gorgeous XK140 SE Roadster was purchased new by the voluptuous Swedish film star, Anita Ekberg, whose most famous role was that of Sylvia in Federico Fellini's era-defining movie, *La Dolce Vita* (1960), in which she co-starred with Italian heart-throb, Marcello Mastroianni. The scene in which she frolics with Mastroianni in Rome's Trevi Fountain has been called 'one of cinema's most iconic'.

A former 'Miss Sweden', Ekberg had earned a place in the USA's 'Miss Universe' contest in 1951, and although she did not win, was offered a contract by Universal Studios. After a succession of forgettable films, including 'Abbott and Costello Go To Mars', she was fired but remained in the public eye thanks to her 40-23-37 figure and countless appearances in the pages of gossip magazines. A succession of well publicised romances with Hollywood leading men such as Errol Flynn, Frank Sinatra, Tyrone Power, and Yul Brynner only served to whet the public's appetite for further revelations.

Signed by John Wayne's production company at \$75 per week, she made a much better fist of her second bite at stardom's apple, appearing alongside Audrey Hepburn and Mel Ferrer in King Vidor's production of *War and Peace*, and with Dean Martin and Jerry Lewis in *Hollywood or Bust* among others. In 1956, Hollywood gossip columnist Hedda Hopper reported that Ekberg's fee was now \$75,000 per picture.



A quel tempo, la Ekberg era fidanzata con l'attore britannico, Anthony Steel, che avrebbe sposato, ed è stato con lui che, in Inghilterra, ha visitato lo showroom londinese della Jaguar per ordinare la sua nuova XK140 SE, l'auto offerta qui. Presentata per la prima volta nel 1955, la Jaguar XK140 era sostanzialmente simile, anche se più raffinata, alla precedente XK120. I grandi cambiamenti ingegneristici erano limitati al riposizionamento del motore, 5 centimetri più avanzato, e all'adozione dello sterzo a pignone e cremagliera. Le sospensioni e i freni sono rimasti come sul modello precedente, sebbene con barre di torsione più rigide nella parte anteriore e ammortizzatori telescopici che, sostituiscono il tipo a leva, nella parte posteriore. Esternamente, il nuovo modello è reso distinguibile dalla sua nuova griglia frontale e per le luci posteriori che incorporano le frecce e per i paraurti più grandi.

Il propulsore è rimasto il ben collaudato Jaguar sei cilindri bialbero da 3,4 litri, ora capace di 190 CV nella versione di serie. Un cambio con i rapporti più corti, inoltre, ha permesso di sfruttare meglio le prestazioni migliorate mentre, per la prima volta, a richiesta, è stato reso disponibile l'overdrive. Le vetture SE, Special Equipment, erano dotate di serie di ruote a raggi e fendinebbia Lucas e potevano essere ordinate anche con motore potenziato a 210 CV grazie alla testata della C-Type. Le prestazioni della XK140 erano all'altezza degli standard stabiliti dalla velocissima precedente XK120, e, numerosi test su strada contemporanei registrarono regolarmente velocità massime superiori ai 190 km/h (120 mph), rendendola l'auto sportiva Inglese, prodotta in serie, più veloce.

By this time, Ekberg was partnering the British actor, Anthony Steel, whom she would marry, and it was while with him in England that she visited Jaguar's London showroom to order a new XK140 SE, the car offered here. Newly introduced for 1955, the Jaguar XK140 was broadly similar to, though more refined than, its sensational XK120 predecessor, major engineering changes being confined to the repositioning of the engine 3" further forward and the adoption of rack-and-pinion steering. The suspension and brakes remained much as before, though with stiffer torsion bars at the front and telescopic shock absorbers replacing lever type at the rear. Outwardly the newcomer was distinguishable by its revised radiator grille, rear lights incorporating flashing indicators, and larger bumpers.

The power unit remained Jaguar's well-tried, 3.4-litre, twin-cam six, which now produced 190bhp in standard trim. A close-ratio gearbox enabled better use to be made of the increased performance, and overdrive became an option for the first time. Special Equipment (SE) cars came with wire wheels and Lucas fog lamps, and could be ordered with an engine developing 210bhp courtesy of the C-Type cylinder head. XK140 performance was well up to the standards set by its exemplary predecessor, contemporary road-tests regularly recording top speed figures in excess of 120mph, making its Britain's fastest production sports car.



A questo si aggiungeva anche l'inconfondibile scritta sul logo rosso del baule, che riportava "Winner Le Mans 1951-3", un riferimento alle tre vittorie consecutive della Jaguar C-Type al circuito de La Sarthe.

L'XK140 SE della Ekberg è stata prodotta nella configurazione con guida a sinistra come "Esportazione personale", nell'aprile 1956, e dotata della targa temporanea, rilasciata a Coventry, "NVC 278". Il Jaguar Heritage Certificate allegato alla vettura, riporta Anita Ekberg come prima proprietaria ed elenca la combinazione di colori originale come crema con finiture interne nere e capote in tinta coordinata. 'S812181DN' è stata equipaggiata anche dell'opzionale overdrive, per avere una velocità di crociera più silenziosa e rilassante, visto che i 160 km/h venivano raggiunti al tranquillo regime di 3800 giri/min.

L'auto passò quindi anni in diverse collezioni private in Europa prima di essere acquistata dall'attuale venditore, chi trovò la storia importante di questa Jaguar solo dopo l'acquisto. Mantenendo i numeri di telaio e motore corretti, l'XK è stata, da allora, completamente restaurata e oggi viene offerta in condizioni che si possono definire eccellenti.

Le "auto delle stelle" hanno sempre attirato l'attenzione dei collezionisti, ed è difficile ipotizzarne molte più desiderabili di questa splendida Jaguar XK140, associata per sempre a una delle attrici cinematografiche più famose di tutti i tempi.

€180,000 - 220,000

There was also the unique cachet of its red boot badge that read, 'Winner Le Mans 1951-3', a reference to the Jaguar C-Type's three consecutive victories at the Circuit de La Sarthe.

Ekberg's XK140 SE was supplied in left-hand drive configuration as a 'Personal Export Delivery' in April 1956 carrying the temporary registration 'NVC 278', a Coventry mark. The accompanying Jaguar Heritage Certificate records Anita Ekberg as first owner, and lists the original colour scheme as cream with black interior trim and matching convertible hood. 'S812181DN' was also supplied with the optional overdrive gearbox for more relaxed cruising (3,800rpm at 100mph).

The car then spent years in private European collections before its acquisition by the current vendor, who only found out its important history after his purchase. Retaining matching chassis and engine numbers, the XK has since been thoroughly restored and is presented in commensurately excellent condition.

'Cars of the stars' have always attracted the attention of collectors, and there can be few more desirable than this beautiful Jaguar XK140, forever associated with one of the most popular movie actresses of all time.

1971 LANCIA FULVIA ZAGATO COUPÉ

Carrozzeria Zagato

Telaio nr. 818.650.001529

- *Venduta nuova in Francia*
- *Cambio manuale a cinque marce*
- *Ampiamente restaurata nel 2018*
- *Colore stupendo ed interni in pelle*

- *Delivered new to France*
- *Five-speed manual gearbox*
- *Extensively restored in 2018*
- *Stunning colour and rare leather interior*



Immatricolata per la prima volta il 1° giugno 1971, questa vettura è stata costruita durante un periodo di transizione, in cui i primi 600 telai mantenevano l'aspetto esteriore della Serie 1, montavano un motore "S" da 1,3 litri (93 CV per 181km/h) e utilizzavano il cambio di velocità a 5 rapporti, ruote più larghe e avevano un abitacolo da vera 2 + 2. Quest'auto è stata venduta nuova a Neuilly-sur-Seine, in Francia, rifinita nella splendida e rara combinazione di colore Blu Mendoza con interni in pelle beige.

Dal 1984 in poi, questa vettura ha prima fatto parte di una collezione privata nel sud ovest della Francia, passando, nel 2016, ad un appassionato di Lancia che l'ha mantenuta in ottime condizioni, come evidenziato dalle relative fatture (disponibili per la consultazione). Tra il gennaio e il luglio 2018 è stato effettuato un restauro completo. I lavori intrapresi hanno incluso la riparazione della carrozzeria con la tradizionale tecnica di saldatura a stagno (senza utilizzare nessun tipo di stucco moderno), seguita dalla preparazione per l'applicazione di cinque mani di vernice Lechler Blue Mendoza (il suo colore originale) seguito da 5 mani di trasparente per ottenere uno spettacolare effetto lucido.

Il rinnovamento meccanico ha incluso la ricostruzione completa della testata, prova e regolazione di ogni componente del motore, revisione di cambio, trasmissione, freni e di tutti gli altri principali componenti. Inoltre, è stato sostituito lo scarico e la tappezzeria è stata rinfrescata. Altre dotazioni degne di nota comprendono, tra le altre, le desiderabili ruote Cromodora e l'apertura a chiave unica per porte e bagagliaio. Le diverse fatture e un album fotografico del restauro, vengono offerte assieme alla vettura. Immatricolata in Francia, dotata di una "Carte Grise" normale (il libretto francese), viene fornita corredata dal manuale di officina, catalogo di vendita (in francese), una perizia (del 1994), copie di articoli di riviste sulla Lancia Fulvia Sport Zagato e le fatture di manutenzione e restauro.

€35,000 - 55,000

First registered on 1st June 1971, this car was built during a transitional period in which the first 600 were fitted with 1.3-litre 'S' engine (93bhp, 181km/h), keeping the outward appearance of the Series 1 but with five-speed gearbox, wider wheels, and a true 2+2 accommodation. This car was sold new in Neuilly-sur-Seine, France, finished in the beautiful colour combination of Mendoza Blue with beige leather interior (very rare).

From 1984 onwards, this car formed part of a private collection in the South West of France, passing in 2016 to a Lancia aficionado who has maintained it in excellent condition, as evidenced by related invoices on file. A 'last-nut-and-bolt' restoration was carried out between January and July 2018. Works undertaken included body repairs using the traditional tin soldering technique (no modern filler), followed by preparation for the application of five coats of Lechler Blue Mendoza paint (its original colour) and five coats of lacquer to obtain a spectacular mirror effect.

Mechanical refurbishment included a complete rebuild of the cylinder head; fully testing and tuning the engine; and overhauling the gearbox, transmission, brakes, and other components. In addition, the exhaust was replaced and the upholstery reconditioned (it had been renewed in 1994). Other noteworthy features include the desirable Cromodora wheels (in very good condition) and one-key opening for the doors, boot, etc. Sundry bills and an album of photographs documenting the restoration come with the car. Registered in France with a Carte Grise normale, it also comes with a workshop manual; manufacturer's brochure (in French); an expert appraisal (1994); copies of magazine articles featuring the Lancia Fulvia Sport Zagato; and the aforementioned maintenance invoices.

1969 ALPINE A110 COUPÉ

Telaio nr. A050018BG00

- *Vettura simbolo dell'automobile sportiva francese*
- *Originariamente immatricolata a Barcellona, in Spagna*
- *Importata in Italia alcuni anni fa*
- *Utilizzata regolarmente per prove di regolarità (rally e gare in salita)*
- *Iconic French sports car*
- *Originally registered in Barcelona, Spain*
- *Imported into Italy some years ago*
- *Used regularly on regularity rallies and hill climbs*



Uno dei grandi nomi dello sport motoristico francese del dopoguerra, Alpine nasce da un'idea di Jean Redele, figlio di un meccanico di Dieppe. Redele iniziò nei primi anni '50, sviluppando una versione da competizione della popolare Renault 4CV, che vinse la sua classe alla Mille Miglia per tre anni consecutivi

Per il 1963, Alpine lanciò la berlinetta A110 con motore Renault, che divenne la vettura più prodotta, e fu sviluppata in una potente, e imbattibile, auto da rally che utilizzerà una varietà quasi infinita di motori Renault. Prodotta dal 1962 fino al 1977, questa carismatica vettura sport a due posti rivaleggiava, in termini di prestazioni, con la Porsche 911 ed era ancora più esclusiva: le Alpine, rigorosamente fatte a mano, tra la fine degli anni '60 ed i primi anni '70, lasciavano la fabbrica al ritmo di sole 10 alla settimana.

La sua distribuzione dei pesi fortemente sbilanciata e concentrata sul retrotreno, ha conferito all'A110 le sue eccezionali caratteristiche per i rally e per l'inserimento in curva. Nel 1970, il pilota ufficiale Alpine Jean-Claude Andruet divenne Campione Europeo Rally, e questo e altri successi portarono il nome Alpine a diventare il reparto corse ufficiale della Renault. Altri successi seguirono nel 1971, 1972 e 1973.

Originariamente immatricolata a Barcellona, in Spagna, questa vettura è stata importata in Italia alcuni anni fa e utilizzata regolarmente, dall'attuale venditore, per i rally di regolarità e le salite in collina come l'edizione 2015 della Vernasca Silver Flag e della storica gara siciliana Monte Pellegrino Historic. È dotata di roll-bar e di un serbatoio di sicurezza, ed è descritta dal venditore come in buone condizioni. Offerta con documenti di immatricolazione italiani.

€55,000 - 65,000

One of the great names in post-war French motor sport, Alpine was the brainchild of Jean Redele, son of a Dieppe garagiste. Redele began in the early 1950s by developing a competition version of the popular little Renault 4CV, which won its class in the Mille Miglia three years running.

For 1963, Alpine launched the Renault-powered A110 Berlinette, which became the mainspring of production and was developed into a potent - and often unbeatable - rally car using a variety of Renault power units. Produced from 1962 through to 1977, this charismatic sports two-seater rivalled the Porsche 911 for performance while being even more exclusive: the hand-built Alpines left the factory at the rate of only 10 per week in the late 1960s/early 1970s.

Its rearward weight bias gave the A110 outstanding cornering characteristics for rallying. In 1970, Alpine driver Jean-Claude Andruet became European Rally Champion, and this and other successes led to Alpine's appointment as Renault's official competition wing. More successes followed in 1971, '72, and '73.

Originally registered in Barcelona, Spain, this example was imported into Italy some years ago and used regularly by the current vendor on regularity rallies and hill climbs such as the 2015 edition of the Vernasca Silver Flag and the Sicilian Monte Pellegrino Historics. It features a roll-bar and a safety fuel tank, and is described by the vendor as in good working order. Offered with Italian registration documents.



Vettura proveniente da un asse ereditario

1982 BMW 635CSI COUPÉ

Telaio nr. WBAEC7103C8170781

- Consegnata nuova in Germania
- Manutenzione effettuata in Germania fino all'ottobre 2002
- Cronologia dei tagliandi completa
- Immatricolata in Francia

- Delivered new in Germany
- Serviced in Germany until October 2002
- Full service history
- Registered in France



Meccanicamente simile a quella delle berline della Serie 5, prodotta da Karmann come la precedente 3.0CS / CSI, la Coupé BMW Serie 6 ha debuttato nel 1976, anticipando alcuni aspetti e componenti della Serie 7 ancora da presentare. La splendida nuova arrivata, era, inoltre, altrettanto ben equipaggiata con sospensioni a ruote indipendenti, freni a disco sulle quattro ruote e servosterzo di serie.

La 635CSI proposta, è stata venduta nuova in Germania il 29 settembre 1982 dalla concessionaria BMW Autohaus Idstein GmbH. Secondo quanto indicato dal libretto di uso e manutenzione, l'auto è stata tagliandata in Germania fino al 2002, quando il 2 ottobre di quell'anno (a 120.000 chilometri) ha ricevuto l'ultimo servizio. Si ritiene che il precedente proprietario, un gentiluomo francese che viveva a Strasburgo, l'abbia avuta dal 1998. Nel faldone della vettura ci sono diverse fatture a suo nome, emesse da una società chiamata Higel & Focht GmbH, proprio per il periodo tra il 1998 al 2002, insieme a una fotografia dell'auto quando targata Strasburgo. Il libretto dei tagliandi è stato utilizzato e timbrato l'ultima volta il 25 marzo 2003 (a 126.388 chilometri).

L'ultimo proprietario l'ha acquistata nel 2003, e, da allora, ha speso circa € 6.500 per la sua manutenzione. Verniciata in grigio Polaris metallizzato, con interni blu, con una carrozzeria piacevole a vedersi e sana, ed il suo contachilometri riporta un totale di 144.620 chilometri. Viene offerta in vendita con il libretto francese (Carte Grise).

€15,000 - 20,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

Mechanically similar to the 5-series saloons and styled by Karmann like the preceding 3.0CS/CSI, BMW's 6-Series coupé debuted in 1976 incorporating some components destined for the yet-to-be-announced 7-Series. The handsome newcomer was similarly well specified, featuring all-independent suspension, four-wheel disc brakes, and power-assisted steering as standard.

This 635CSI was sold new in Germany on 29th September 1982 by Autohaus Idstein GmbH, a BMW dealership. According to the service book/owner's manual, the car was maintained in Germany up to 2002 when it was serviced on 2nd October of that year (at 120,000 kilometres). Believed to have owned the car since 1998, the previous custodian was a French gentleman who lived in Strasbourg. On file are several invoices under his name issued by a company called Higel & Focht GmbH, dating from 1998 to 2002, together with a photograph of the car when it was registered in Strasbourg. Service book was last stamped on 25th March 2003 (126,388 kilometres).

The late owner purchased the BMW in 2003, since when approximately €6,500 has been spent on its maintenance. Finished in Polaris metallic with blue interior, with nice and straight coachwork, currently displaying a total of 144,620 kilometres on the odometer. Offered with French Carte Grise.

Vettura proveniente da un asse ereditario

1987 PORSCHE 911 CARRERA 3,2 LITRI COUPÉ

Telaio nr. WP0ZZZ91ZJS100700

- Venduta nuova in Germania
- Cambio Getrag G50, tetto apribile e climatizzatore
- In Francia dal 2002
- Storia completa della manutenzione (incluso il libretto dei tagliandi regolarmente timbrato)

- Delivered new in Germany
- Desirable Getrag G50 gearbox, sunroof and air-conditioning
- In France since 2002
- Comprehensive service history (including stamped service booklet)



Questa 911 è stata consegnata, nuova, il 2 novembre 1987 dal concessionario Ernst Islinger a Mannheim-Kafertal (D), lo stesso che ha effettuato tutti i tagliandi fino al 7 marzo 1990 (quando la macchina aveva percorso 47.906 km). Successivamente, la Porsche è stata gestita da un garage in Germania. L'auto è poi arrivata in Francia, nel 2002 e nel settembre di quell'anno (a 143.054 chilometri percorsi), è stata tagliandata dal Central Garage di Bordeaux. L'attuale proprietario ha acquistato l'auto nel 2010 e, da allora è sempre stata mantenuta in efficienza dalla stessa officina, con l'ultimo intervento datato 18 ottobre 2016 (a 175.187 km). Questi ultimi lavori hanno compreso anche alcuni interventi straordinari, tra cui la sostituzione delle pinze dei freni anteriori oltre, ovviamente, ai soliti interventi di routine, come fluidi, candele, filtri, ecc. Le fatture per il periodo 2011-2016, per un totale di circa € 11.400, sono disponibili nei documenti che accompagnano la macchina.

Finita in colore in blu, con interni abbinati, questa 911 è il modello Carrera più ricercato ed è offerto con il suo libretto dei tagliandi correttamente compilato e timbrato, del manuale di uso e manutenzione e del libretto di immatricolazione francese (Carte Grise).

€30,000 - 40,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

This car was delivered new on 2nd November 1987 by the Ernst Islinger dealership in Mannheim-Kafertal, which carried out all services up to 7th March 1990 (at 47,906 kilometres). Subsequently the Porsche was maintained by a garage in Germany. The car arrived in France in 2002, and in September of that year was serviced by Central Garage in Bordeaux (at 143,054 kilometres). The current owner purchased the car in 2010 since when it has been serviced by the same garage, the last occasion being on 18th October 2016 (at 175,187 kilometres). This last was a major service: that included changing the front brake callipers as well as routine items such as fluids, sparkplugs, filters, etc. Invoices for the period 2011-2016 totalling around €11,400 are on file.

Finished in blue with matching interior, this most sought-after Carrera model is offered with its service booklet (stamped); instruction manual; and French Carte Grise.

Vettura proveniente da un asse ereditario

1957 MERCEDES-BENZ 220S CABRIOLET

Telaio nr. 180003065109

- Consegnata nuova in Francia
- Attuale proprietà dal 1986
- Restaurata svariati anni fa
- Vettura "matching numbers"
- Immatricolata in Francia

- Delivered new in France
- Current owner since 1986
- Older restoration
- Matching numbers
- Registered in France



Questa Mercedes-Benz 220 S Cabriolet fu consegnata nuova, in Francia, nel novembre 1956 e immatricolata per la prima volta il 9 febbraio 1957. Il proprietario di questa auto, che purtroppo è scomparso alcuni mesi fa, l'ha acquistata nel settembre 1986. Sembra che la Mercedes sia stata restaurata alcuni anni fa; fotografie del restauro sono disponibili, insieme a una notevole quantità di fatture che attestano la regolare manutenzione, alcune risalenti al 1986/1987. Il faldone allegato alla vettura, contiene anche alcune vecchie ricevute del Contrôle Technique (la revisione), numerose fatture per ricambi forniti dalla tedesca Niemoller, due libri di istruzioni per la manutenzione (in francese), un elenco di ricambi per il motore ed il libretto francese (Carte Grise).

Messa in moto e provata da uno specialista di Bonhams, l'auto ha funzionato bene, anche se è corretto sottolineare che la macchina trarrebbe un evidente beneficio se alcuni lavori estetici venissero effettuati. L'interno, con una piacevole patina, è stato rifatto qualche tempo fa, quando è stato trasformato dal verde originale al nero, mentre le parti cromate e i piccoli componenti (probabilmente rinnovati di recente) sono in buone condizioni generali.

Le autovetture Mercedes-Benz di quel periodo erano meravigliosamente costruite e la loro qualità è oggi leggendaria. Questo esemplare, con tutti i numeri corretti, è generalmente funzionante, si guida bene ed è relativamente facile da migliorare esteticamente. È un'auto da turismo, molto confortevole con tanto spazio a disposizione per i passeggeri ed un ampio bagagliaio.

€60,000 - 90,000

Senza prezzo di riserva/No reserve

This Mercedes-Benz 220 S Cabriolet was delivered new in France in November 1956 and first registered on 9th February 1957. It was bought new by a Parisian banker, Mr Jean Pierre Ducroquet. A copy of the sales invoice is on file together with a copy of the old Carte Grise. The registration plate is still the same: '889 CMZ 75'.

The owner of this car, who unfortunately died some months ago, bought it in September 1986. It appears that the Mercedes was restored some years ago; photographs of the restoration are on file together with a substantial quantity of invoices testifying to regular maintenance, some dating back as far as 1986/1987. The file also contains some old Contrôle Techniques; numerous invoices for parts supplied by Niemoller, Germany; two maintenance instruction books (in French); an engine parts list; and a French Carte Grise.

When driven by Bonhams, the car worked well, though it would be fair to say that it would benefit from cosmetic refurbishment. The nicely patinated interior was re-trimmed some time ago, being changed from original green to black, while the brightwork and fittings (probably renewed recently) are in good overall condition.

Mercedes-Benz motor cars of this era were beautifully built and of legendary quality. This matching number example is in generally sound condition, driving well, and relatively easy to improve cosmetically. It is a very comfortable touring car with plenty of room and a spacious boot.

41

1960 FERRARI 250 GT 'SERIE II' COUPÉ

Carrozzeria Pininfarina

Telaio nr. 2003 GT

- *Consegnata e rimasta in Italia da nuova e fino al 2017*
- *Desiderabile esemplare seconda serie*
- *Matching Numbers*
- *Accompagnata dalla ricerca storica effettuata da Marcel Massini*

- *Delivered and resident in Italy from new until 2017*
- *Desirable series II example*
- *Matching numbers*
- *Massini report on file*



All'inizio degli anni '60, la produzione di vetture stradali aveva cessato di essere un'attività collaterale per la Ferrari e, anzi, veniva considerata di vitale importanza per la futura stabilità dell'azienda. È per questo motivo che la 250, il primo modello prodotto in serie dalla Ferrari, può essere considerata di fondamentale importanza, anche se la produzione della prima versione - la 250 Europa, costruita dal 1953 al '54 - si è fermata a meno di 20 esemplari. Prima dell'avvento dell'Europa, la Ferrari aveva costruito coupé stradali e convertibili in piccoli numeri, di solito su ordinazione di un cliente speciale, utilizzando come base un telaio da competizione. Ghia e Vignale di Torino e Touring di Milano venivano poi incaricati di realizzare molte delle loro carrozzerie, ma non c'era mai stato alcun tentativo di standardizzazione per la produzione in serie e, in pratica, non c'erano due macchine uguali.

By the early 1960s, road car production had ceased to be a sideline for Ferrari and was seen as vitally important to the company's future stability. Thus the 250, Ferrari's first volume-produced model, can be seen as critically important, though production of the first of the line - the 250 Europa, built from 1953 to '54 - amounted to fewer than 20. Before the advent of the Europa, Ferrari had built road-going coupés and convertibles in small numbers, usually to special customer order using a sports-racing chassis as the basis. Ghia and Vignale of Turin and Touring of Milan were responsible for bodying many of these but there was no attempt at standardisation for series production and no two cars were alike.





L'introduzione della 250 Europa ha annunciato un cambiamento significativo nel carrozziere preferito dalla Ferrari. Mentre, in precedenza, Vignale era stata la carrozzeria più popolare tra i clienti di Maranello, da quel momento Pinin Farina (dal 1961 "Pininfarina") sarebbe stata la scelta numero uno della casa di Maranello, con almeno 48 delle 53 Europa / Europa GT costruite. Gli esperimenti di Pinin Farina, alla fine si cristallizzarono in una nuova vettura da strada, la Ferrari 250 GT, esposta per la prima volta al Salone di Ginevra nel marzo del 1956. Tuttavia, la carrozzeria Torinese non era ancora in grado di far fronte all'aumento del carico di lavoro e la produzione di serie, dopo che Pinin Farina aveva completato una manciata di prototipi, venne assegnata alla Carrozzeria Boano.

La vera produzione di serie è iniziata con l'arrivo della coupé "3 volumi" di Pininfarina, basata sul telaio della 250 GT, di cui 353 esemplari sono stati prodotti tra il 1958 e il 1960 nella sequenza di numeri di telaio da "0841" a "2081". Tuttavia, la dimensione relativamente piccola della produzione significava che le auto potevano ancora essere ordinate con sottili differenze in base alla scelta del cliente, oltre a consentire la realizzazione di una manciata di "show-car" e "speciali" realizzate sempre sul telaio 250 GT.

The introduction of the 250 Europa heralded a significant change in Ferrari's preferred coachbuilder; whereas previously Vignale had been the most popular carrozzeria among Maranello's customers, from now on Pinin Farina (later 'Pininfarina') would be Ferrari's number one choice, bodying no fewer than 48 out of the 53 Europa/Europa GTs built. Pinin Farina's experiments eventually crystallised in a new Ferrari 250 GT road car that was first displayed publicly at the Geneva Salon in March 1956. However, the Torinese carrozzeria was not yet in a position to cope with the increased workload, resulting in production being entrusted to Carrozzeria Boano after Pinin Farina had completed a handful of prototypes.

True series production began with the arrival of Pininfarina's 'notchback' Coupé on the 250 GT chassis, some 353 of which were built between 1958 and 1960 within the sequence '0841' to '2081'. However, the relatively small scale of production meant that cars could still be ordered with subtle variations according to customer choice, as well as enabling a handful of show cars and 'specials' to be constructed on the 250 GT chassis.



Enzo Ferrari leaning on 2003 GT in the pit lane at Monza in 1961 © Marcel Massini

Una serie di importanti evoluzioni si sono susseguite durante la produzione della 250 GT: il motore originale tipo 128C da 3,0 litri è stato sostituito da quello con doppio spinterogeno 128D, che a sua volta è stato soppiantato, nel 1960, dal motore 128F a candele esterne e con sei prese d'aria separate ed incavate al posto delle precedenti in blocco singolo. Dal punto di vista telaistico, i freni a disco sulle quattro ruote, finalmente in grado di fornire alla 250 GT la giusta e necessaria potenza frenante, arrivano alla fine del 1959 e il cambio a quattro marce completo di overdrive l'anno seguente. Più raffinata e utilizzabile di qualsiasi precedente Ferrari stradale, pur mantenendo il retaggio sportivo dei suoi predecessori, la 250 GT è un modello iconico, di immenso significato storico.

Questo esemplare è stato completato nel settembre 1960 e venduto nuovo, a Milano, al suo primo proprietario, Niccolò De Nora (della ATS Automobili) il 20 dello stesso mese. Originariamente rifinito in Grigio Conchiglia con interni parzialmente in pelle di colore nero, il numero di telaio 2003 è un modello della 'Serie II' dotato del motore migliore, Tipo 128F, freni a disco e trasmissione con overdrive, come confermato dalle copie dei fogli delle specifiche di fabbrica disponibili con la vettura.

A number of important developments occurred during 250 GT production: the original 128C 3.0-litre engine being superseded by the twin-distributor 128D, which in turn was supplanted in 1960 by the outside-plug 128F engine which did away with its predecessor's Siamesed inlets in favour of six separate ports. On the chassis side, four-wheel disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, the former at last providing the 250 GT with stopping power to match its speed. More refined and practical than any previous road-going Ferrari, yet retaining the sporting heritage of its predecessors, the 250 GT is a landmark model of immense historical significance.

This example was completed in September 1960 and sold new in Milan to its first owner, Niccolò De Nora (ATS Automobili) on the 20th of that month. Originally finished in Grigio Conchiglia with Nero part-leather interior, chassis number '2003' is a 'Series II' model equipped with the superior Tipo 128F engine, disc brakes, and overdrive transmission, as confirmed by copies of its factory specification sheets on file.



La vettura telaio 2003, viene offerta completa anche del rapporto compilato da Marcel Massini che comprende tutti i diversi e successivi proprietari, tutti in Italia, fino al 2017, quando la Ferrari è stata venduta in Francia all'attuale conferente. C'è anche una fotografia di Enzo Ferrari, scattata nel 1961, seduto nella 250 GT telaio 2003 nel box di Monza (copyright Massini). Il rapporto stilato da Massini rileva, inoltre, dal 1981, un cambio di colore esterno in bianco e finiture interne in pelle rossa, una ricostruzione del motore (nel 2011) ed una revisione della meccanica del ponte posteriore, compresa la sospensione e il serbatoio del carburante, nel 2013. A conferma di tutti questi lavori sono disponibili le relative fatture rilasciate da Malucelli, lo specialista Ferrari e Maserati di Forlì.

Ancora oggi verniciata di bianco con interni rossi, questi ultimi rivestiti da Luppi circa 15 anni fa, questa Ferrari si presenta molto bene; la carrozzeria è bella, l'interno è in ottime condizioni e il motore funziona bene. Venduta con una copia del suo libretto italiano annullato, la "2003" rappresenta una meravigliosa opportunità di acquistare un esemplare di questo modello di Ferrari GT ancora sottovalutato, vero punto di riferimento storico che ha contribuito a cementare il lungo rapporto di Maranello con la *Carrozzeria Pininfarina*.

€540,000 - 640,000

'2003' also comes with a Massini Report listing its subsequent owners, all in Italy, up to 2017 when the Ferrari was sold to the current vendor in France. There is also a photograph of Enzo Ferrari seated on '2003' in the pits at Monza in 1961 (copyright Massini). The Massini Report notes a change of exterior colour to white and interior re-trim in red leather (by 1981); an engine rebuild (in 2011); and an overhaul of the rear mechanicals including the suspension and fuel tank (in 2013). There are related invoices on file from Malucelli, the Ferrari and Maserati specialist in Forlì.

Still white with red interior, the latter having been re-trimmed by Luppi around 15 years ago, the Ferrari presents very well; the coachwork is nice, the interior is in very good condition, and the engine works well. Sold with a copy of its cancelled Italian registration document, '2003' represents a wonderful opportunity to acquire an example of this landmark, yet undervalued, Ferrari GT that helped cement Maranello's continuing relationship with *Carrozzeria Pininfarina*.



1980 PORSCHE 911 'CARRERA RSR EVOCATION' COUPÉ

Telaio nr. WP0ZZZ932GS001536

- Costruita nel 2013
- Basata su una Porsche 911 SC del 1980
- Motore tipo 964 da 3,6 litri
- Ampiamente modificata
- Offerta con i documenti Inglesi NOVA

- Built in 2013
- Based on a 1980 Porsche 911 SC
- Type 964 3.6-litre engine
- Extensively modified
- Offered with UK NOVA paperwork





Questa esclusiva Porsche 911 è stata costruita secondo uno standard eccezionalmente alto in Sudafrica, dalla Bailey Edwards, nel 2013/14 come omaggio alla famosa RSR da 3,0 litri degli anni '70. Costruita come un'omologazione speciale dell'epoca appena successiva la Tipo 917, la RSR è senza dubbio una delle vetture da competizione Porsche più iconiche di tutti i tempi, avendo avuto innumerevoli successi tra cui la vittoria assoluta alla Targa Florio del 1973, ottenuta da Herbert Müller.

Costruita utilizzando come base una Porsche 911 SC del 1980, questa vettura utilizza un motore Tipo 964 da 3,6 litri, un cambio G50 abbinato alla leva ed ai selettori della Hargett e numerose altre modifiche di alta qualità, derivate dalle corse. La sua specifica include un serbatoio del carburante di 80 litri, barre antirollio completamente regolabili della Helephant Racing, ammortizzatori Bilstein, freni AP Racing tipo 964, bracci oscillanti su uniball e sistema McPherson specifico nella parte anteriore, braccetti posteriori e semi-posteriori regolabili su uniball, gomme da 16 "con cerchi componibili in tre parti della Bailey Racing, ed un roll-bar integrale a gabbia. Una lista completa delle specifiche e delle modifiche effettuate è disponibile su richiesta. I costi di costruzione sono stimati in oltre 150.000 sterline.

Rifinita nella livrea metallizzata argento Martini con interni da gara, questa vettura era ben nota al Porsche Club South Africa, visto che nel 2014 ha gareggiato, con successo, in diversi eventi del club. Offerta in ottime condizioni, questa "Evocazione RSR" è l'occasione perfetta per acquistare una vettura nata per correre e costruita specificatamente per questo, ad una frazione del costo di costruzione, per non parlare del costo di una originale. Offerta con documenti NOVA del Regno Unito **€80,000 - 120,000**

This unique Porsche 911 was constructed to an exceptionally high standard in South Africa by Bailey Edwards in 2013/14 as an homage to the famous 3.0-litre RSR of the 1970s. Built as a homologation special for the post Type 917-era, the RSR is without doubt one of the most iconic Porsche competition cars of all time having enjoyed countless successes including Herbert Müller's outright victory in the 1973 Targa Florio.

Built using a 1980 Porsche 911 SC as the basis, this car incorporates a 3.6-litre Type 964 engine; a G50 gearbox with Hargett shifter; and numerous other high-quality racing modifications. Its specification includes an 80-litre fuel tank; Elephant fully adjustable sway bars; Bilstein shock absorbers; AP Racing Type 964 brakes; Rose-jointed wishbones and custom made MacPherson struts at the front; Rose-jointed adjustable semi-trailing arms at the rear; Bailey Racing three-piece split-rim 16" wheels; and a full roll cage. A complete list of the extensive specification is available on request. Build costs are estimated to be more than £150,000.

Finished in Martini silver metallic livery with full race interior, this car was well known to the Porsche Club South Africa, competing successfully in various club events in 2014. Presented in beautiful condition, this 'RSR Evocation' is the perfect opportunity to acquire a purpose-built racing car at a fraction of the cost of the build, let alone that of an original. Offered with UK NOVA paperwork.

1960 JAGUAR XK150 3,8 LITRI DROPHEAD COUPÉ

Telaio nr. S838924DN

- Da 17 anni uniproprietario
 - Matching numbers
 - Cambio moderno a cinque velocità
(l'originale accompagna la macchina)
 - Restauro non recente, mantenuta da specialisti
 - Pochi chilometri percorsi dal restauro
 - Immatricolata in Olanda
- One owner for the last 17 years
 - Matching numbers
 - Modern five-speed gearbox (original with the car)
 - Older restoration, professionally maintained
 - Low mileage since rebuilt.
 - Registered in the Netherlands



'La Jaguar XK150 è, innegabilmente, una delle auto più veloci e più sicure al mondo. È silenziosa ed eccezionalmente raffinata meccanicamente, docile e confortevole ... non ci viene in mente nessun esempio più straordinario di rapporto qualità-prezzo.' - *The Autocar*.

La macchina destinata a diventare l'ultima, gloriosa, incarnazione della favolosa serie di auto sportive Jaguar "XK" ha fatto suo ingresso in scena nel 1957. Come suggerisce la sua nomenclatura, la XK150 rappresentava l'evoluzione della XK120 e della XK140, in quanto montava lo stesso telaio di base, motore da 3,4 litri e lo stesso cambio Moss a quattro velocità dei suoi predecessori, abbinati ad una carrozzeria più grande, che offriva maggiore spazio all'interno, ed una migliore visibilità grazie al parabrezza avvolgente, realizzato in un pezzo unico. Altre differenze evidenti erano la linea più alta del parafrangente anteriore e la griglia del radiatore più ampia, anche se, in realtà, sono stati i freni a disco realizzati dalla Dunlop a diventare il punto forte del nuovo modello: finalmente la XK aveva un potere d'arresto degno della sua velocità massima.

Introdotta nella primavera del 1957, la XK150 era inizialmente disponibile solo nelle versioni Fixed and Drop head, in quanto la versione open-roadster non ha fatto il suo esordio fino all'anno successivo. Il motore da 3,4 litri, capace di sviluppare 190 CV nella preparazione di serie, aveva una potenza massima identica a quella della XK140, offrendo prestazioni praticamente identiche. Venivano offerte due opzioni di trasmissione, meccanica con overdrive o con cambio automatico Borg-Warner, quest'ultimo rivelatosi una scelta sempre più popolare.

'The Jaguar XK150 is undeniably one of the world's fastest and safest cars. It is quiet and exceptionally refined mechanically, docile and comfortable... we do not know of any more outstanding example of value for money.' - *The Autocar*.

What would turn out to be the final glorious incarnation of Jaguar's fabulous 'XK' series of sports cars arrived in 1957. As its nomenclature suggests, the XK150 was a progressive development of the XK120 and XK140, retaining the same basic chassis, 3.4-litre engine, and four-speed Moss transmission of its predecessors while benefiting from a new, wider body that provided increased interior space and improved visibility courtesy of a single-piece wraparound windscreen. A higher front wing line and broader radiator grille were other obvious differences, but the new model's main talking point was its Dunlop disc brakes: at last the XK had stopping power to match its straight-line speed.

Introduced in the spring of 1957, the XK150 was available at first only in fixed and drophead coupé forms, the open roadster version not appearing until the following year. At 190bhp, the standard 3.4-litre engine's maximum power output was identical to that of the XK140 so performance was little changed. Overdrive and a Borg-Warner automatic gearbox were the transmission options, the latter becoming an increasingly popular choice.



Per l'anno 1960, la XK150 è stata offerta con il motore da 3,8 litri e 220 CV, utilizzato per la prima volta nella berlina Jaguar Mark IX. Per questo motore, venivano offerte due possibilità di preparazione: 'Standard' (da 220 CV) o 'S' (da 265 CV), quest'ultimo con overdrive di serie. In entrambe le versioni, il peso maggiorato dell'XK150 è stato più che compensato dalla potenza del motore più grande, portando l'auto a registrare regolarmente, nei test su strada, una velocità massima oltre 210 km/h.

Questo esemplare, di XK150 nella sua configurazione definitiva, con motore da 3,8 litri ed overdrive, è stato consegnato alla Jaguar Cars, New York, USA, il 26 agosto 1960, e da lì al suo primo proprietario, un certo R.E. Fisher. Secondo il certificato JDHT che accompagna l'auto il telaio nr S838924DN è nato panna con interni neri e tetto in tela coordinato. Da 17 anni è dell'attuale proprietario. Questa XK 150, restaurata nel 2002, è stata dotata di un cambio moderno a cinque marce (il cambio originale manuale con overdrive sarà venduto assieme alla macchina) ed ha percorso relativamente pochi chilometri dal suo restauro. L'attuale proprietario, inoltre, ne ha sempre affidato la manutenzione a degli specialisti. Offerta con documenti di immatricolazione Olandesi, rappresenta una meravigliosa opportunità per possedere e godere una carismatica XK dell'ultima generazione.
€125,000 - 140,000

For 1960 the XK150 became available with the 3.8-litre, 220bhp engine first seen in the Jaguar Mark IX saloon. 'Standard' (220bhp) or 'S' (265bhp) states of tune were offered (the latter featuring overdrive as standard) and in either form the XK150's increased weight was more than offset by the power of the larger engine, the car regularly recording in excess of 130mph in magazine road tests.

Representing the XK150 in its ultimate configuration, built with the 3.8-litre engine and overdrive gearbox, this example was delivered new to Jaguar Cars, New York, USA on 26th August 1960 and was first owned by one R E Fisher. The accompanying JDHT Certificate lists the original colour scheme as cream with black interior and matching hood. Chassis number 'S838924DN' has belonged to its present owner for the last 17 years. The car was restored in 2002 and has been fitted with a modern five-speed gearbox (the original manual/overdrive 'box is included in the sale). Relatively few miles have been covered since the rebuild, and this beautifully presented Jaguar sports car has been professionally maintained while in the vendor's care. Offered with Netherlands registration papers, it represents a wonderful opportunity to own and enjoy one of these charismatic last-of-the-line XKs.

1961 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT VELOCE COUPÉ

Carrozzeria Bertone

Telaio nr. AR 158907

- *Venduta nuova a Milano*
- *Restaurata professionalmente nel 2014/2015*
- *Colore esterno originale*
- *Offerta con documenti di immatricolazione italiani, annullati*
- *Delivered new in Milan, Italy*
- *Professionally restored in 2014/2015*
- *Original exterior colour*
- *Offered with cancelled Italian registration documents*



Nel 1954, con l'introduzione della Giulietta Sprint disegnata da Bertone, l'Alfa Romeo ha creato la formula "piccola macchina, grandi prestazioni" che, da allora, caratterizzerà le migliori offerte della marca milanese. L'arrivo della Giulietta fece scalpore; in un primo momento, la domanda ha superato l'offerta, facendo sì che l'Alfa Romeo rivedesse la sua strategia di produzione e diventasse, per la prima volta, un produttore da grandi numeri.

Il classico motore 4 cilindri con doppio albero a camme in testa dell'Alfa Romeo è stato ridimensionato a 1.290 cc per la Giulietta della serie 750, acquisendo, al contempo, un blocco motore in alluminio. La Sprint Coupé originale fu presto affiancata dalle versioni Berlina e Spider e, nel 1957, dalla prima delle nuove vetture della serie 101. Il successo della famiglia Giulietta sorprese anche l'Alfa stessa; gli obiettivi di produzione sono stati rivisti al rialzo e, per soddisfare le richieste di aumento delle prestazioni sono state introdotte le versioni aggiornate "Veloce" di Sprint e Spider. Nella versione della Serie 750, le versioni Veloce di Sprint e Spider sono arrivate con un motore potenziato, dotato di carburatori Weber e capace di 96 CV, che li rendeva i più veloci tra quelli montati, di serie, sulle Giulietta.

With the introduction of the Bertone-styled Giulietta Sprint in 1954, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula which would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. The Giulietta's arrival caused a sensation; demand outstripped supply at first, causing Alfa to rethink its production strategy and become, for the first time, a high-volume manufacturer.

Alfa's classic twin-cam four was downsized to 1,290cc for the 750-Series Giulietta, gaining an alloy cylinder block in the process. The original Sprint Coupé was soon joined by Berlina (saloon) and Spider (open) versions, and then in 1957 by the first of the new 101-Series cars. The Giulietta family's success surprised even Alfa themselves; production targets were revised upwards, and to satisfy demands for increased performance, upgraded 'Veloce' versions of the Sprint and Spider were introduced. In 750-Series form, the Veloce versions of both Sprint and Spider came with an up-rated engine equipped with Weber carburetors and producing 96bhp, making them the fastest of the mainstream production Giuliettas.



La combinazione di un motore felice di "girare in alto" con un'eccellente tenuta di strada, di un telaio reattivo e freni eccellenti fanno della Giulietta Sprint una macchina "da pilota" per eccellenza e spiega perché queste eleganti Alfa Romeo continuano ad attirare gli appassionati più competenti. Tra il 1956 e il 1962 furono costruiti 3.058 esemplari della Giulietta Sprint Veloce con carrozzeria Bertone e, oggi, queste vetture rare sono molto apprezzate dagli intenditori dell'Alfa Romeo.

Il Centro Documentazione Automobilismo Storico dell'Alfa Romeo ha confermato che questa vettura è una vera e propria Giulietta Sprint Veloce, prodotta il 15 giugno 1961 e consegnata il 22 luglio '61 a Milano. Il colore originale era Bianco Gardenia, lo stesso di oggi, completato da un elegante interno grigio/nero. Dal 1964, l'auto era immatricolata nel Nord Est, nella provincia di Trieste. Restaurata professionalmente nel 2014/2015, questa vettura, della versione più desiderabile dell'immortale Giulietta Sprint, è descritta dal venditore come in ottime condizioni. L'auto è offerta con documenti di immatricolazione italiani, annullati.
€85,000 - 115,000

The combination of a rev-happy engine, fine-handling, responsive chassis and excellent brakes make the Giulietta Sprint a driver's car par excellence and explains why these stylish Alfas continue to attract the discerning enthusiast. Between 1956 and 1962, 3,058 examples of the Bertone-bodied Giulietta Sprint Veloce were built, and today these rare models are highly prized by Alfa Romeo connoisseurs.

Alfa Romeo's Centro Documentazione Automobilismo Storico has confirmed that this car is a genuine Giulietta Sprint Veloce, produced on 15th June 1961 and delivered on 22nd July '61 to Milan. The original colour was Bianco Gardenia, the same as it wears today, which is complemented by an elegant grey/black interior. From 1964, the car was resident in the Trieste region of Northeast Italy. Professionally restored in 2014/2015, this most desirable variant of the immortal Giulietta Sprint is described by the vendor as in very good order throughout. The car is offered with cancelled Italian registration documents.

1937 FIAT 1500 CABRIOLET

Carrozzeria Viotti

Telaio nr. 017666

- *Prima immatricolazione a Firenze*
- *Rara carrozzeria di Viotti*
- *Proprietà della stessa famiglia dal 1982*
- *Un restauro di svariati anni fa, recentemente rinfrescato*

- *First registered in Florence*
- *Rare coachwork by Viotti*
- *Present family ownership since 1982*
- *An older restoration, recently re-commissioned*



La FIAT 1500 proponeva un design completamente nuovo, presentato per la prima volta al pubblico al Salone di Milano nel novembre del 1935. Gli ingegneri del settore automobilistico avevano iniziato a prestare maggiore attenzione alle considerazioni aerodinamiche e la 1500 fu un esempio eccezionale di questa conoscenza appena acquisita, applicata alla progettazione di autovetture. Sviluppata in galleria del vento, la carrozzeria dalla forma sorprendente della 1500, era caratterizzata da una mascherina frontale fortemente inclinata, destinata a ridurre la resistenza aerodinamica, anche se questa sarebbe stata poi sostituita, nel 1940, da una mascherina più verticale e convenzionale per meglio seguire, senza dubbio, i dettami della moda. Sotto la pelle c'era un telaio tubolare accoppiato a sospensioni anteriori indipendenti; quest'ultima soluzione, faceva proprio sulla 1500 la sua prima apparizione su un'autovettura FIAT di serie. Il motore della 1500 era un sei cilindri di 1493 cc con valvole in testa, che sviluppava una potenza massima di 45 CV, trasmessa alle ruote posteriori attraverso un cambio a quattro velocità. La velocità massima era nella regione dei 113 km/h. La FIAT offriva versioni aperte e la berlina standard ma, il telaio della 1500 era popolare tra i carrozzieri indipendenti come la Carrozzeria Viotti costruttrice della vettura presentata.

Immatricolata per la prima volta a Firenze, e dal 1950 a Lucca, questa elegantissima vettura appartiene alla stessa famiglia dal 1982. Finita in colore Borgogna con interni nella stoffa beige di serie, è stata sottoposta a restauro svariati anni fa, (si ritiene negli anni '80), recentemente rivista per essere rimessa in funzione, preservandone l'originalità. L'auto è offerta con il libretto e il Foglio Complementare originali italiani, che ne documentano la storia fin da nuova.

€70,000 - 90,000

The FIAT 1500 was an all-new design that was first shown to the public at the Milan Motor Show in November 1935. Automotive engineers had begun to pay greater attention to aerodynamic considerations and the 1500 was an outstanding example of this newly acquired knowledge applied to passenger car design. Developed in a wind tunnel, the 1500's striking-looking body featured a raked back radiator grille intended to reduce aerodynamic drag, though this would be replaced by a more conventional, upright grille in 1940, no doubt at the dictates of fashion. Beneath the skin there was a tubular backbone chassis boasting independent front suspension, the latter making its first appearance on a FIAT car. The 1500's engine was a 1,493cc overhead-valve six that produced a maximum of 45bhp, which was transmitted to the rear wheels via a four-speed gearbox. Top speed was in the region of 113km/h. FIAT offered open models as well as the standard saloon, and the 1500 chassis was popular with independent coachbuilders such as Carrozzeria Viotti, as seen here.

First registered in Florence, and from 1950 in Lucca, this most elegant car has belonged to the current vendor's family since 1982. Finished in Burgundy with beige fabric interior, it is an older restoration (believed 1980s), recently carefully re-commissioned to bring it to running condition while preserving its originality. The car is offered with the original Italian libretto and Foglio Complementare, documenting its history from new,

1973 MASERATI MERAK BERLINETTA

Telaio nr. AM 122 0242

- *La seconda auto stradale, a motore centrale, di Maserati*
- *Una delle 626 auto della prima serie*
- *Lavori e manutenzione recenti*
- *Immatricolata a Monaco*

- *Maserati's second mid-engined road car*
- *One of 626 original-series cars built*
- *Recent servicing and maintenance*
- *Registered in Monaco*



Maserati ha fatto seguire alla sua prima supercar a motore centrale - la Bora - l'esteticamente simile Merak. Presentata nel 1972, quest'ultima era prevista diventare la concorrente della Dino 246, la vettura più venduta dalla Ferrari, e utilizzava una versione maggiorata a 3,0 litri, 190 cv, del V6 a quattro alberi a camme della Citroën SM. La Merak offriva la comodità dei +2 posti a sedere nella parte posteriore e una migliore visibilità generale, grazie ai suoi caratteristici montanti posteriori sottili ed inclinati. Come ogni purosangue che si rispetti, la Merak possedeva una tenuta di strada proporzionata alla sua incredibile accelerazione e alla velocità massima di oltre 225 km/h. Quando la rivista inglese Motor ne ha testata una, nell'aprile del 1974, ne ha elogiato l'eccellente maneggevolezza e tenuta di strada, l'aspetto sorprendente, l'ampio spazio a disposizione per due persone, le buone prestazioni e la silenziosità.

Secondo le informazioni fornite da Maserati Classiche, questa Merak è stata costruita il 16 maggio 1973 per il suo primo proprietario a Bologna. Finita in rosso fuoco (il suo colore originale) con interni neri e descritta come in condizioni generalmente molto buone dal venditore, questa Merak è stata acquistata in Francia, dal proprietario attuale, nel 2017. Il contenuto del file di documenti della vettura è principalmente costituito da fatture di lavori e tagliandi eseguiti in tempi recenti, con la prima, rilasciata dal Garage Maion a Fréjus, per 4.920 €, relativa a un tagliando effettuato il 23 febbraio 2018. Nel settembre del 2018, Garage Storic Italia, a Marsiglia, ha montato una nuova batteria, un nuovo alternatore e un nuovo cablaggio elettrico e restaurato il serbatoio del carburante. Le fatture nel file ammontano ad un valore di circa € 10.000 e l'auto viene fornita con un rapporto sulle condizioni firmato da Jean Pierre Cornu e un libretto di immatricolazione del Principato di Monaco.

€65,000 - 85,000

Maserati followed-up its first mid-engined supercar - the Bora - with the similar Merak. Launched in 1972, the latter was intended as competition for Ferrari's top-selling Dino 246 and used a stretched, 3.0-litre, 190bhp version of the Citroën SM's four-cam V6. The French firm owned Maserati at the time so the Merak made use of the SM's transmission and power-operated, all-disc braking and - more controversially - Citroën's quirky instrumentation, though this applied to left-hand drive cars only, right-hand drive examples using the Bora's more conventional fascia. The unitary construction chassis and all-independent suspension remained basically as the V8-engined Bora's, though the Merak offered the convenience of '+2' seating in the rear and superior all-round vision thanks to its distinctive rear 'flying buttresses'. Like any true thoroughbred, the Merak possessed handling commensurate with its breathtaking acceleration and 140mph-plus (225km/h-plus) maximum speed. The Merak was tested by Motor magazine in April 1974, attracting praise for its excellent handling and adhesion, striking appearance, ample accommodation for two, good performance, and lack of noise.

According to information supplied by Maserati Classiche, this Merak left the factory on 16th May 1973 and was delivered to its first owner in Bologna. The original colour combination was "rosso fuoco" (fire red) - the same it wears today - with beige velours interior. It is being described by the vendor as in generally very good condition. This early Merak was acquired in France by the current vendor in 2017. The history file's contents consist mainly of relatively recent service and maintenance invoices, the earliest being one issued by Garage Maion in Frejus for €4,920 relating to a service carried out on 23rd February 2018. In September 2018, Garage Storic Italia in Marseille fitted a new battery, a new alternator, and a new electrical wiring harness, and also restored the fuel tank. Invoices in the file total around €10,000, and the car also comes with a condition report from Jean Pierre Cornu and a Monaco registration certificate.

1979 PORSCHE 911 TURBO COUPÉ

Telaio nr. 9309800143

- *Venduta nuova negli Stati Uniti*
- *Importata in Europa nel 2013*
- *Completamente restaurata nel 2017/2018*
- *Combinazione di colori originale*
- *Certificato di autenticità della Porsche North America*

- *Delivered new to the USA*
- *Imported into Europe in 2013*
- *Completely restored 2017/2018*
- *Original colour scheme*
- *Porsche North America Certificate of Authenticity*



Gran parte dello sviluppo della Porsche 911 è stato strettamente legato al programma ufficiale di corse di casa Porsche. Sono state le regole di omologazione del Gruppo 4, che richiedevano la costruzione di 400 vetture stradali, che hanno stimolato lo sviluppo del "Progetto 930": la leggendaria 911 Turbo. In produzione da aprile 1975, la Porsche Tipo 930 Turbo era il risultato dell'applicazione del turbocompressore KKK al motore RSR di 3,0 litri, una combinazione capace, in versione stradale, di 260 CV ed una velocità massima di 250 chilometri all'ora. La Turbo non impressionava solo per la sua massima velocità, era anche la 911 meglio equipaggiata e con il motore più elastico – da qui la scelta di abbinare il cambio con sole quattro marce - capace di schizzare da fermo a 160 km/h in 14 secondi.

I caratteristici parafranghi allargati e l'enorme spoiler posteriore a "vasoio del tè" della Turbo, erano già stati visti sul modello Carrera, mentre l'interno era il più lussuoso mai visto in una 911, con tappezzeria in pelle, aria condizionata e vetri elettrici. Il motore della Turbo fu ingrandito a 3,3 litri per il model-year 1978, guadagnando, nel passaggio, anche l'intercooler. In questa nuova versione la potenza è aumentata a 300 CV e la velocità massima, di quella che è stata all'epoca l'auto stradale dall'accelerazione più bruciante, è salita a 257 km/h. Più raffinata e lussuosa di quanto fino a quel momento fosse lecito pensare, capace di prestazioni di altissimo livello, la Turbo è stata venduta in migliaia di unità, diventando l'auto sportiva più rappresentativa della sua epoca.

Much of the Porsche 911's development had resulted from the factory's racing programme, and it was the then Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built, which spurred the development of 'Project 930': the legendary 911 Turbo. In production from April 1975, the Type 930 Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 250km/h (155mph). But the Turbo wasn't just about top speed, it was also the best-equipped 911 and amazingly flexible - hence only four speeds in the gearbox - being capable of racing from a standstill to 100mph (62km/h) in 14 seconds.

The Turbo's characteristic flared wheelarches and 'tea tray' rear spoiler had already been seen on the Carrera model, while the interior was the most luxurious yet seen in a 911, featuring leather upholstery, air conditioning, and electric windows. The Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres for 1978, gaining an inter-cooler in the process; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 257km/h (160mph). More refined than hitherto yet retaining its high performance edge, the Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age.



Questo bellissimo esemplare, completamente nero, è stato costruito per il mercato degli Stati Uniti e ha lasciato la fabbrica equipaggiato con le seguenti opzioni: differenziale autobloccante, specchietto elettrico esterno (anche lato passeggero), rivestimento del tetto nero, tetto apribile scorrevole ed elettrico, pneumatici Pirelli ed aria condizionata. Alla fine del 2013, la Turbo è stata spedita dagli Stati Uniti all'attuale venditore, in Romania, in condizioni discrete. Da allora è stata completamente restaurata (nel 2017-2018) dal proprietario e viene offerta in condizioni perfette.

Sebbene ancora funzionanti, il motore e la trasmissione sono stati smontati e ricostruiti, mentre l'unità di iniezione Bosch K-Jetronic è stata revisionata professionalmente. I pannelli della carrozzeria sono stati riallineati e l'auto ridipinta nel suo colore originale di nero metallizzato. Siamo stati informati che, anche prima del restauro, la vettura non aveva punti di ruggine. L'interno dell'auto era in buone condizioni; la tappezzeria in pelle è stata trattata e rinnovata dove necessario e sono stati montati nuovi tappetini. Il cruscotto è in buone condizioni e senza crepe, i cerchi e le gomme sono nuove. Ci sono fatture disponibili per la consultazione per tutti i ricambi nuovi acquistati, mentre, essendo l'auto stata restaurata "in casa", non ci sono fatture per lavoro. La documentazione di accompagnamento comprende un vecchio atto di proprietà degli Stati Uniti ed un'immatricolazione temporanea rumena (scaduta). L'auto viene fornita anche con il manuale di uso e manutenzione ed il libretto dei tagliandi originale.

€85,000 - 100,000

This beautiful all-black example was built for the United States market and left the factory equipped with the following options: limited-slip differential; electric exterior mirror (passenger side); black roof liner; electric sliding sunroof; and Pirelli tyres. It also has air conditioning. In late 2013, the Turbo was shipped from the USA to the current vendor in Romania. In fair running condition at that time, it has been comprehensively restored by the vendor over the course of the last two years and is presented in commensurately excellent condition.

Although in running order, the engine and transmission were stripped and rebuilt, while the Bosch K-Jetronic injection unit was professionally overhauled. The body panels were realigned and the car repainted in its original colour of black metallic. We are advised that there was no rust in the body. The interior of the car was in good condition; the leather upholstery has been retreated and refurbished where needed, and new carpets have been fitted. The dashboard is in good condition with no cracks. The wheels and tyres are new. There are bills on file for all the new parts purchased, though as the car was restored 'in house' there are no bills for labour. Accompanying documentation consists of an old US title deed and Romanian temporary registration (expired), and the car also comes with the user's manual and service booklet in the original case.

48

1965 MASERATI SEBRING 'SERIES II' 3700 COUPÉ

Carrozzeria Vignale

Telaio nr. AM 101 10153

- *Venduta nuova in Italia*
- *Numeri di telaio e motore corrispondenti*
- *Combinazione di colori originale*
- *Restauro recente*
- *Immatricolata in Italia*

- *Delivered new in Italy*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Original colour scheme*
- *Recent Restoration*
- *Registered in Italy*



Introdotta nel 1962, la Sebring fu una delle ultime evoluzioni della 3500 GT, che era stata la chiave di volta del programma Maserati per affermarsi come produttore di vetture stradali. Nonostante i numerosi successi in pista, che includevano il quinto campionato mondiale di Juan Manuel Fangio - al volante di una 250F - e il secondo posto nel Campionato mondiale per vetture Sport con la favolosa 450S - entrambi nel 1957, la stagione di maggior successo della marca - Maserati vedeva davanti a sé un futuro cupo. Le difficoltà finanziarie delle altre aziende dell'impero Orsi, di cui Maserati faceva parte, hanno costretto a rinunciare alle corse e, la strategia di sopravvivenza di Maserati per gli anni '60 si è così incentrata sul passaggio della produzione dalle vetture da corsa ai modelli stradali.

La nuova era della marca di Modena iniziò nel 1957 con il lancio della 3500 GT, la sua prima auto "stradale" costruita in numero significativo. Lussuosa 2+2, la 3500 GT ha attinto pesantemente all'esperienza Maserati nelle corse, impiegando un telaio a struttura tubolare e un motore derivato direttamente dall'unità della vettura Sport 350S del 1956. La sospensione è a ruote indipendenti all'avantreno, con ammortizzatore e molla elicoidale, mentre dietro c'era un più convenzionale ponte rigido con balestre semiellittiche. Il progettista della 3500 GT era nientemeno che Giulio Alfieri, creatore dell'immortale tipo 60/61 "Birdcage", il pilota delle vetture sport e l'uomo responsabile dello sviluppo della 250F che è arrivata a vincere il campionato del mondo.

Introduced in 1962, the Sebring was one of the final manifestations of the landmark 3500 GT, which had been the linchpin of Maserati's programme to establish itself as a manufacturer of road cars. Despite numerous racetrack successes that included Juan Manuel Fangio's fifth World Championship - at the wheel of a 250F - and runner-up spot in the World Sports Car Championship with the fabulous 450S - both in 1957, the marque's most successful season - Maserati was by that time facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties forced a withdrawal from racing, and Maserati's survival strategy for the 1960s centred on switching production from competition to road models.

The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500 GT, its first road car built in significant numbers. A luxury 2+2, the 3500 GT drew heavily on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. The 3500 GT's designer was none other than Giulio Alfieri, creator of the immortal Tipo 60/61 'Birdcage' sports-racer and the man responsible for developing the 250F into a World Championship winner.



Il motore a sei cilindri con doppio albero a camme in testa della 3500, era un parente stretto di quello usato nella 250F e, inizialmente, sviluppava intorno ai 220 CV; in seguito arrivò a 235 cv sugli esemplari dotati di iniezione meccanica del carburante Lucas. Costruita inizialmente con freni a tamburo e cambio a quattro velocità, la 3500 GT è stata progressivamente aggiornata, ricevendo il cambio a cinque velocità, freni a disco anteriori e, infine, l'impianto frenante a quattro dischi.

Un'auto che possedeva tali impeccabili origini, non poteva non attrarre l'attenzione delle migliori carrozzerie italiane: Allemano, Bertone e Frua hanno creato le carrozzerie che hanno vestito il telaio della 3500 GT. La maggior parte delle coupé erano opera di Touring, mentre tutte, tranne una (vestita da Frua) le Spyder, molto più rare, sono state frutto dell'opera della Carrozzeria Vignale.

Costruita sul telaio passo corto della Spyder e anche lei disegnata da Vignale, la coupé Sebring 2+2 arrivò nel 1962. Ormai cambio a cinque marce, freni a disco sulle quattro ruote e l'iniezione di carburante erano equipaggiamento di serie, mentre cambio automatico, aria condizionata e differenziale autobloccante erano disponibili come opzioni. Con un prezzo di £ 5.116 (tasse del Regno Unito incluse) la Maserati era del 22% più costosa rispetto alla contemporanea, e più prossima rivale, Aston Martin DB5.

The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500 GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking.

A car possessing such impeccable antecedents not unnaturally attracted the attention of Italy's finest carrozzeria: Allemano, Bertone and Frua all created bodies for the 3500 GT chassis. Most coupés were the work of Touring, while all but one (a Frua-bodied example) of the much less common Spyder version were the work of Carrozzeria Vignale.

Built on the short-wheelbase chassis of the Spyder and likewise styled by Vignale, the Sebring 2+2 coupé arrived in 1962. By now a five-speed gearbox, four-wheel disc brakes, and fuel injection were standard equipment, with automatic transmission, air conditioning, and a limited-slip differential available as options. With a price tag of £5,116 (tax paid in the UK) the Maserati was some 22% more expensive than the contemporary Aston Martin DB5, its closest rival.





Introdotta nel 1965, la Sebring Serie II veniva solitamente fornita con un motore da 3,7 litri da 245 CV, anche se alcune auto, verso la fine della produzione avvenuta nel 1966, lasciarono la fabbrica con motore da 4,0 litri. In totale sono stati realizzati 591 esemplari di Sebring, 242 dei quali erano seconda serie.

Una delle vetture Gran Turismo più eleganti e sobrie degli anni '60, la Maserati Sebring offerta qui è un esemplare della Serie II, dotato di motore da 3,7 litri e cambio a cinque marce. Secondo la copia del foglio di costruzione Maserati, che accompagna la vettura, il numero di telaio '10153' è stato fabbricato nel dicembre 1965 e consegnato, tramite l'agente principale Orfeo Ferasin di Vicenza, in Veneto. Lo schema cromatico originale era il Bianco Polo Park con interni in pelle nera, lo stesso di oggi, ed il primo proprietario di questa Sebring è stato il conte Lodovico Bonin Longare.

La Maserati è successivamente entrata a far parte della Collezione Compiano di Treviso in cui è rimasta per molti anni prima di essere acquistata, nel 2016, dal venditore attuale, che ha commissionato un restauro conservativo della vettura agli specialisti Ferrari e Maserati della "Maranello Service" di Calvatone vicino a Cremona. Splendidamente presentata, questa rara e desiderabile Maserati Gran Turismo è offerta con documenti di immatricolazione italiani, documenti di omologazione ASI e la scheda di produzione, sopra citata, rilasciata dalla Maserati. Un'elegante aggiunta a qualsiasi collezione.

€220,000 - 250,000

Introduced in 1965, the Sebring Series II came with a 3.7-litre 245bhp engine, while some cars left the factory with 4.0-litre units towards the end of production in 1966, by which time 591 Sebrings had been built, 242 of which were in the second series.

One of the most elegant and understated Grand Touring cars of the 1960s, the Maserati Sebring offered here is a Series II model fitted with the 3.7-litre engine and five-speed gearbox. According to the accompanying copy of Maserati's build sheet, chassis number '10153' was manufactured December 1965 and delivered via the main agent Orfeo Ferasin of Vicenza in the Veneto region of Northern Italy. The original colour scheme was Bianco Polo Park with black leather interior, the same as it is today, while the Sebring's first owner was Count Lodovico Bonin Longare.

The Maserati subsequently formed part of the Compiano Collection in Treviso for many years before being purchased in 2016 by the vendor, who commissioned a conservative restoration of the car by Ferrari and Maserati specialists, Maranello Service of Calvatone near Cremona. Beautifully presented, this rare and desirable Maserati Gran Turismo is offered with Italian registration documents, ASI homologation papers, and the aforementioned build sheets from Maserati. An elegant addition to any collection.

1985 PORSCHE 911 CARRERA 3.2-LITRI TARGA COUPÉ

Telaio nr. WP0ZZZ91ZFS120477

- *Immatricolata in Italia da circa 20 anni*
- *Numeri di telaio e motore corrispondenti*
- *Accattivante combinazione di colori nero/nero*
- *Restauro completo appena finito*

- *Resident in Italy for circa 20 years*
- *Matching chassis and engine numbers*
- *Attractive black/black colour combination*
- *Comprehensive restoration just finished*



Porsche ha ripreso il nome evocativo di Carrera per tutte le varianti della 911 per il model year 1984, al momento dell'introduzione del motore di 3,2 litri. Sebbene rimanesse un "flat-six" raffreddato ad aria, il motore "3.2" era nuovo all'80% e finalmente incorporava un efficace tendicatena e un sistema di lubrificazione associato, sistemando una parte che, nei motori precedenti, era sempre stata fonte di problemi. Per la prima volta il carburante e i sistemi di accensione su una 911 venivano gestiti dall'elettronica, consentendo al motore di essere più potente e meno assetato di carburante. Di conseguenza, questo motore più potente ed ampiamente rivisto, sviluppa 231 CV, 27 cavalli di potenza in più rispetto al suo predecessore, dotando la Carrera di un livello di prestazioni simile a quello della 911 Turbo originale del 1974. Trent'anni dopo, le Carrera 3.2 sono molto ricercate e per una buona ragione, anche se, trovarne una non è così facile.

Completata da desiderabili accessori come il tetto apribile e l'aria condizionata, questa bellissima Carrera 3.2 è finita nella combinazione di colore più desiderabile di nero con interno in pelle nera. La Porsche è stata importata in Italia circa 20 anni fa e, un restauro completo con parti originali è stato appena terminato. L'auto viene offerta con documenti di immatricolazione italiani, documenti di omologazione dell'ASI ed un Certificato di autenticità Porsche che conferma che la vettura è ancora equipaggiata con il motore originale. Una splendida 911, in una combinazione di colori molto accattivante e con le opzioni più desiderabili.
€50,000 - 60,000

Porsche revived the evocative Carrera name for all 911 variants from the start of the 1984 model year, co-incidentally with the introduction of the 3.2-litre engine. Although it remained an air-cooled 'flat six', the '3.2' motor was 80% new and incorporated an effective cam chain tensioner and associated lubrication system that at last addressed a perennial shortcoming. An ECU controlled the fuel and ignition systems for the first time on a 911, enabling the engine to be both more powerful and less thirsty. As a result, this enlarged and extensively revised power plant now produced 231bhp, 27 horsepower up on its predecessor, endowing the Carrera with a level of performance approaching that of the original 911 Turbo of 1974. Thirty years on, Carrera 3.2s are now highly sought after and for very good reason, though finding one is not that easy.

Boasting the desirable factory options of a sunroof and air conditioning, this stunning Carrera 3.2 is finished in the most desirable colour combination of black with black leather interior. The Porsche was imported into Italy some 20 years ago, and a comprehensive restoration using original parts has just been finished. The car comes with Italian registration documents; ASI homologation papers; and a Porsche Certificate of Authenticity confirming that it retains its matching numbers engine. A stunning 911 in a most attractive colour combination and with the most desirable options.

1976 TOYOTA LAND CRUISER BJ40 4X4 FUORISTRADA

Telaio nr. BJ40 003008

- *Classica 4x4 giapponese*
- *Motore Diesel da 3,0 litri*
- *Restauro conservativo effettuato nel 2018*
- *Offerta con gli originali documenti di immatricolazione*

- *Classic Japanese 4x4*
- *3.0-litre diesel engine*
- *Conservatively refurbished in 2018*
- *Offered with original Italian registration documents*



La Toyota Motor Company fu fondata nel 1937 e, lo stesso anno introdusse la sua prima auto, la Model AA. Durante la seconda guerra mondiale, Toyota fu incaricata di sviluppare un fuoristrada a trazione integrale, simile a una Jeep, per l'esercito giapponese, ma fu solo durante la guerra di Corea che questo tipo di prodotto iniziò ad assumere un minimo livello di importanza per l'azienda. Commissionato dal governo degli Stati Uniti, la Toyota Jeep BJ, che apparve per la prima volta nel 1951, era più grande e più potente della Jeep Willys che l'aveva ispirata, vantando un motore a sei cilindri con valvole in testa, da 3,4 litri. Dopo la fine della guerra di Corea nel 1953, la Toyota iniziò ad esplorare il potenziale civile del suo nuovo fuoristrada, introducendo, nel 1955, una versione più raffinata alimentata da un motore da 3,9 litri - la Serie 20 - momento in cui l'evocativo nome di Land Cruiser era già stato adottato. Nel 1960 il progetto è stato aggiornato come "J40", che per la prima volta incorporò le marce ridotte che completava il cambio esistente, sincronizzato, a tre velocità, fornendo quindi, in totale, sei marce in avanti. La Land Cruiser sarebbe stata prodotta in diverse versioni fino al 1984, anche se la produzione continuò in Brasile fino al 2001.

Splendidamente finita in verde con tetto bianco e interni in stoffa grigia, questa carismatica 4x4 è stata restaurata in modo conservativo nel 2018 e viene fornita con i suoi documenti originali di immatricolazione italiani. Raramente questi classici modelli BJ40 arrivano sul mercato in buone condizioni; questo esemplare sarebbe una valida aggiunta a qualsiasi collezione, o altrimenti un elegante mezzo di trasporto per la casa di campagna.

€16,000 - 20,000

Toyota Motor Company was established in 1937 and introduced its first car, the Model AA, that same year. In WW2 Toyota was charged with developing a Jeep-like four-wheel drive off-road vehicle for the Japanese military but it was not until the Korean War that this type of product began to assume any degree of importance for the firm. Commissioned by the United States government, the Toyota Jeep BJ that first appeared in 1951 was both larger and more powerful than the Willys Jeep that had inspired it, boasting a 3.4-litre six-cylinder overhead-valve engine. Following the end of the Korean War in 1953, Toyota began exploring the civilian potential of its new off-roader, introducing a more refined version powered by a 3.9-litre engine – the 20 Series – in 1955, by which time the evocative 'Land Cruiser' name had already been adopted. In 1960 the concept was updated as the 'J40', which for the first time incorporated a low-range auxiliary transmission complementing the existing three-speed synchromesh gearbox, giving six forwards speeds in total. The Land Cruiser would be offered in numerous forms up to 1984, though production continued in Brazil up to 2001.

Beautifully finished in green with a white roof and grey cloth interior, this charismatic 4x4 was conservatively refurbished in 2018 and comes with its original Italian registration documents. Rarely to these classic BJ40 models come to the market in such good condition; this example would be a worthy addition to any collection, or indeed a stylish means of transport in the countryside.

1972 DE TOMASO PANTERA L BERLINETTA

Telaio nr. THPNMT 05073

- *Carismatica supercar italo/americana*
- *Venduta nuova negli Stati Uniti*
- *Completamente restaurata in Italia nel 2015/2016*
- *Immatricolata in Europa*

- *Charismatic Italian/American supercar*
- *Sold new in the USA*
- *Comprehensively restored in Italy 2015/2016*
- *Registered in Europe*



Dopo essersi affermato come un serio costruttore automobilistico con la coupé Mangusta, Alejandro De Tomaso commissionò al progettista ex Lamborghini Gianpaolo Dallara, la produzione del telaio per la sua nuova supercar a motore centrale, la Pantera. La Ford Motor Company supportava De Tomaso al momento della nascita di questa nuova vettura e, quindi la Pantera, come la Mangusta, faceva affidamento sul Ford V8. Il motore 351ci (5,8 litri) variava in potenza a seconda del mercato di destinazione. In Europa veniva offerto sia in versione da 330 CV sia in quella da 350 CV, come quello installato nelle Pantera GTS. Con entrambe le opzioni, la Pantera poteva raggiungere una velocità di 100 km/h in poco più di sei secondi e toccare una velocità massima di 257 km/h. La maggior parte delle Pantera fu venduta con trasmissione automatica, sebbene la GTS fosse disponibile anche con cambio manuale ZF a cinque velocità. Disegnato da Tom Tjaarda, della Carrozzeria Ghia, lo straordinario disegno della versione coupé è stato poi costruito da Vignale, visto che entrambe le carrozzerie, nei primi anni '70, erano parte dell'impero De Tomaso.

Eccezionalmente longeva per una supercar, la Pantera era ancora in circolazione negli anni '90 dopo aver subito una serie di aggiornamenti. Il primo di questi è apparso sul lussuoso modello "L" del 1972, che presentava paraurti "antiurto" e sistemi di raffreddamento e condizionamento migliorati. La produzione della supercar dalla vita più lunga, cessò definitivamente nel 1993.

Having established himself as a serious automobile manufacturer with the Mangusta coupé, Alessandro De Tomaso commissioned Lamborghini designer Gianpaolo Dallara to produce the chassis for his new mid-engined supercar, the Pantera. The Ford Motor Company was De Tomaso's partner at the time of its conception and thus the Pantera, like the Mangusta, relied on Ford V8 power. The 351ci (5.8-litre) engine varied in output depending on the destination market and in European trim came with 330bhp, or 350bhp as installed in the Pantera GTS. With either option the Pantera could sprint to 60mph (97km/h) in a little over six seconds and touch 160mph (257km/h) flat out. Most Panteras were sold with automatic transmission, though the GTS was available with a ZF five-speed manual gearbox. Styled by Tom Tjaarda at Carrozzeria Ghia, the stunning coupé body was, in fact, built by Vignale, both companies being part of the De Tomaso's empire in the early 1970s.

Exceptionally long-lived for a supercar, the Pantera was still around in the 1990s having undergone a series of upgrades. The first of these had appeared on the Lusso (luxury) 'L' model of 1972, which featured 'impact resistant' bumpers, and improved cooling and air conditioning systems. Production of the world longest-running supercar finally ceased in 1993.



La De Tomaso Pantera L, magnificamente presentata, è stata importata in Europa dagli Stati Uniti (dove era stata venduta nuova) nel 2008 e, successivamente, portata in Italia dove è stata sottoposta a un restauro che l'ha riportata alla carrozzeria nuda. I lavori, eseguiti nel 2015/2016 da specialisti con sede nei pressi di Ferrara, hanno previsto il riportare la carrozzeria al metallo nudo, la sostituzione e/o riparazione delle parti corrose ove necessario, una riverniciatura al massimo livello nello splendido Blu Metallizzato, sostituzione dei paraurti americani per quelli della versione europea, cromati e molto più attraenti. Inoltre, l'impianto elettrico, incluso il motorino di avviamento e l'alternatore, è stato controllato e revisionato dove necessario e sia la strumentazione sia l'aria condizionata sono stati controllati. Allo stesso tempo, il motore è stato completamente revisionato con nuovi pistoni, cuscinetti e valvole. Anche le sospensioni e i freni sono stati controllati, mentre l'interno in pelle nera, ben patinato e conservato, è stato mantenuto originale.

Dal momento del restauro, l'auto ha percorso solo 500 chilometri di "prova". Offerta con documenti di immatricolazione europei, il manuale di uso e manutenzione e il catalogo delle parti di ricambio, questa Pantera splendidamente restaurata sarebbe un'aggiunta importante a qualsiasi collezione degna di questo nome.
€95,000 - 115,000

This beautifully presented De Tomaso Pantera L was imported into Europe from the USA (where it had been sold new) in 2008 and subsequently brought to Italy where it underwent a bare-metal restoration. Carried out in 2015/2016 by specialists based near Ferrara in Northern Italy, the rebuild included stripping the bodywork back to bare metal; replacing and/or repairing corroded sections where necessary; a professional repaint in stunning metallic blue; and swapping the US bumpers for the much more attractive European chromed version. In addition, the electrics, including the starter motor and alternator, were checked and overhauled where necessary; and the instrumentation and air conditioning checked. At the same time, the engine was comprehensively overhauled with new pistons, bearings, and valves. The suspension and brakes also were checked at this time, while the nicely patinated black leather interior presented very well so was kept original.

Since restoration the car has covered some 500 'shakedown' kilometres only. Offered with European registration documents, owner's manual, and parts catalogue, this beautifully restored Pantera would be a worthwhile addition to any serious collection.

1961 JAGUAR E-TYPE 'SERIE 1' 'FLAT FLOOR' 3.8-LITRI ROADSTER

Telaio nr. 875.607

- Venduta nuova ad Amburgo, in Germania
- Restauro completo, durato 3 anni, appena terminato
- Condizioni da concorso
- Immatricolata nel Regno Unito

- Delivered new to Hamburg, Germany
- Fully restored over 3 year period
- Concours condition, just completed
- Registered in the UK



"Qui abbiamo una delle vetture più silenziose e flessibili sul mercato, in grado di sussurrare nella marcia più alta muovendosi a 10 miglia orarie o di correre a 150 miglia orarie alla semplice pressione del pedale. Una macchina da turismo pratica, con le sue grandi porte e il suo ampio spazio per i bagagli, e con una bellezza pura e semplice capace di battere gli italiani al loro stesso gioco." - John Bolster, *Autosport*.

Nonostante il suo aspetto splendido, la Jaguar E-Type poteva essere considerata un po' 'angusta dai piloti più alti, una critica che ha portato all'introduzione del pavimento sagomato per i piedi, e altre modifiche minori, all'inizio del 1962. Ma, tra tutte le versioni di Jaguar E-Type, l'auto sportiva di maggiore successo e più amata, sono proprio le primissime vetture da 3,8 litri, le "flat floor" costruite prima del febbraio 1962 che, per molti appassionati, rimangono le più desiderabili.

Completato il 26 settembre 1961, questo esemplare appena restaurato, è uno dei primi ad essere stati prodotti, ed uno dei più anziani sopravvissuti, con guida a sinistra (la sequenza del numero di telaio è iniziata con "875001") ed è stato consegnato nuovo ai signori Fendler & Luedemann ad Amburgo, in Germania.

"Here we have one of the quietest and most flexible cars on the market, capable of whispering along in top gear at 10mph or leaping into its 150mph stride on the brief depression of a pedal. A practical touring car, this, with its wide doors and capacious luggage space, yet it has a sheer beauty of line which easily beats the Italians at their own particular game." - John Bolster, *Autosport*.

Its gorgeous appearance notwithstanding, the Jaguar E-Type could feel a little cramped if you were a taller driver, a criticism addressed by the introduction of foot wells (and other, more minor modifications) early in 1962. But of all the versions of Jaguar's long-lived and much-loved sports car, it is the very early 'flat floor' 3.8-litre cars built prior to February 1962 which, for many enthusiasts, remain the most desirable.

Completed on 26th September 1961, this freshly restored example is one of the earliest surviving left-hand drive E-Type roadsters (the chassis number sequence commenced at '875001') and was delivered new to Messrs Fendler & Luedemann in Hamburg, Germany.



Si tratta di una "flat floor" ancora dotata delle iniziali caratteristiche feritoie del cofano saldate e, oggi, rifinita nella combinazione cromatica più desiderabile di Jaguar, Opalescent Silver Grey, con interni in pelle blu, abbinati ad una capote mohair. Il Jaguar Heritage Certificate che accompagna la vettura, certifica che il motore installato è ancora quello originale, così come il cambio, e conferma che sia la carrozzeria che il telaio sono ancora quelli corretti.

Tra il marzo 2015 ed il settembre 2018, questa vettura è stata completamente restaurata secondo le specifiche originali ed utilizzando pezzi originali della SNG Barratts e del Jag Shop di Londra. Il venditore racconta che questa E-Type è stata recentemente restaurata da esperti specialisti della Jaguar nel Regno Unito, tra cui ex personale CMC e gli interni sono stati rivestiti dalla Suffolk and Turley. La vettura si presenta in condizioni da concorso e rappresenta una meravigliosa opportunità di possedere la versione più desiderabile di tutti le E-Type. '875607' viene offerta accompagnata da diverse fatture del restauro e per l'acquisto dei ricambi, il documento di registrazione V5C del Regno Unito e il già citato Jaguar Heritage Certificate
€200,000 - 250,000

This is a flat floor car and with the very early 'welded bonnet louvers' feature and today finished in the most desirable colour combination of Jaguar Opalescent Silver Grey with blue leather trim and matching mohair hood. The accompanying Jaguar Heritage Certificate records the original matching engine and gearbox numbers, which are also confirmed by the factory original body and chassis plates.

Between March 2015 and September 2018, this car was fully restored to original factory specification based on original parts from SNG Barratts and Jagshop London. The vendor states this E-Type was recently restored by expert UK Jaguar specialists including ex-CMC staff and trim by Suffolk and Turley and is presented in concours condition. Representing a wonderful opportunity to own the most desirable of all E-Types, '875607' comes with sundry restoration and parts invoices; a UK V5C registration document; and the aforementioned Jaguar Heritage Certificate

1960 ALFA ROMEO 2000 SPIDER

Carrozzeria Touring

Telaio nr. AR 102.04.01339

- *Classico italiano del periodo della "Dolce Vita"*
- *Desiderabile esemplare di Touring Spyder prima serie*
- *Completamente restaurato in Italia, nel 2015/2016*
- *ASI 'Targa Oro'*
- *Numeri e colori corrispondenti*

- *Italian 'Dolce Vita' classic*
- *Desirable first series Touring Spyder*
- *Comprehensively restored in 2015/2016 in Italy*
- *ASI 'Targa Oro'*
- *Matching numbers and colours*



La famosa associazione della Carrozzeria Touring con l'Alfa Romeo, risale alla fine degli anni '20, ed è proseguita poi, nel dopoguerra. Nate per sostituire la famiglia 1900, le vetture della serie 2000 tipo 102 vennero presentate prima volta nel 1958 e fu una sorpresa vedere come, in modo del tutto insolito, la produzione dell'elegante versione Spider Touring superava quella della Berlina. Per la costruzione della carrozzeria aperta, veniva impiegato il rinomato metodo Superleggera di Touring, anche se i pannelli venivano pressati a macchina anziché battuti a mano, il che accelerava notevolmente la produzione.

Sotto la pelle, il 2000 rimase molto simile alla 1900 ultima serie, con sospensioni anteriori indipendenti, assale posteriore rigido, cambio a cinque marce e freni a tamburo sulle quattro ruote. Identificato oggi come il "vecchio" 2 litri, il motore bialbero 2000 combinava elementi del precedente 1900 e quelli della nuova Giulietta. Le versioni Spider e Sprint arrivavano così ad offrire una potenza massima di 115 CV, abbastanza per spingerle ad una più che decorosa velocità massima, di 177 km/h. Nonostante la capacità di tenere, senza sforzi, un'elevata velocità di crociera, ed un funzionamento di marcia molto fluido, all'epoca la 2000 è stata messa in secondo piano dal successo della più piccola ed economica Giulietta, ed è solo ora che questo modello inizia a ricevere l'attenzione che merita.

The famous Carrozzeria Touring's associations with Alfa Romeo reached back to the late 1920s, continuing into the post-war era. Replacement for the 1900 line, the 102-Series 2000 cars first appeared in 1958 and were unusual in so far as production of the stylish Touring-bodied Spider version outstripped that of the Berlina. Touring's renowned Superleggera (Superlight) method of body construction was employed, though now the panels were machine-pressed rather than hand-beaten, greatly speeding up production.

Beneath the skin, the 2000 remained much as the last of the 1900s, with independent front suspension, live rear axle, five-speed gearbox, and drum brakes all round. Nowadays referred to as the 'old' 2-litre, the twin-cam 2000 engine combined elements of the superseded 1900 and new Giulietta. Spider and Sprint versions came with 115bhp on tap, good enough for a top speed in excess of 110mph (177km/h). Despite a relaxed high-speed cruising ability and excellent smoothness, the 2000 in its day tended to be overshadowed by the smaller and cheaper Giulietta, and only now is the model beginning to receive the attention it deserves.



Come spesso accade con le auto d'epoca, la prima serie è la più pura e la più esteticamente piacevole. Questo è certamente il caso dell'Alfa Romeo 2000 Spider di Touring, che, inoltre, è preferito dagli intenditori per il suo motore a quattro cilindri, un'unità molto più leggera del sei cilindri utilizzato dai successivi modelli 2600.

Questo esemplare, era stato restaurato una prima volta nel 2005/2007, quando era stato appena comprato dall'attuale proprietario, ma, quest'ultimo ha presto scoperto che il lavoro fatto non raggiungeva il livello di perfezione sperato. Di conseguenza, ha commissionato un secondo ampio restauro nel 2015/2016. Durante questi lavori, il motore e il cambio sono stati completamente revisionati, la carrozzeria restaurata con nuovi brancardi e nuovi fondi, prima di essere riverniciata con il suo rosso originale e gli interni sono stati completamente rinnovati, compresi gli strumenti. Una nuova capote in tela, realizzata con il materiale corretto, ha preso il posto della precedente e, come risultato finale, questa bellissima Alfa Romeo è sicuramente, una delle migliori attualmente disponibili. L'auto è offerta con la sua targa originale di Milano, documenti di immatricolazione italiani e la più importante certificazione ASI, la Targa Oro.

Con le sue eleganti linee realizzate dalla Touring, la sistemazione a quattro posti ed il tetto apribile, finita, senza dubbio, in una delle migliori combinazioni di colori per un'Alfa Romeo 2000 Spider, questa è un'automobile per l'intenditore di Alfa Romeo. Pronta a partire, completa in ogni particolare, rappresenta una meravigliosa opportunità per acquistare un ottimo esempio di questo purosangue italiano in rapida rivalutazione. **€100,000 - 120,000**

As is so often the case with classic cars, the first series is the purest and most aesthetically pleasing. This is certainly the case with Touring's Alfa Romeo 2000 Spider, which is also preferred by connoisseurs on account of its four-cylinder engine, a unit much lighter than the six-cylinder of the later 2600 models.

This example had already been restored (in 2005/2007) when it was acquired by the current vendor, although he soon discovered that it did not meet his level of perfection. Accordingly, he commissioned a second extensive restoration in 2015/2016. During these works, the engine and gearbox were comprehensively overhauled; the body restored with new sills and floors; the car repainted in its original red; and the interior refurbished, including the instruments. A correct, new canvas hood was fabricated and fitted also, and as a result this beautiful Alfa Romeo must surely be one of the best currently available. The car is offered with its original Milan registration; Italian registration documents; and ASI Targa Oro (their highest certification).

With its elegant Touring lines, four-seater accommodation, and open top - and finished in, arguably, one of the better colour schemes for an Alfa Romeo 2000 Spider - this is a car for the Alfa Romeo connoisseur. 'On the button' and ready to go, it represents a wonderful opportunity to acquire a fine example of this fast-appreciating Italian thoroughbred.

1955 AUSTIN-HEALEY 100 BN1 ROADSTER

Telaio nr. 147410

- *Venduta nuova negli Stati Uniti*
- *Matching Numbers*
- *Colori corretti*
- *Restaurata svariati anni fa*
- *Immatricolata in Italia*
- *Ammissibile alla Mille Miglia*

- *Delivered new to the USA*
- *Matching numbers*
- *Correct colours*
- *An older restoration*
- *Registered in Italy*
- *Mille Miglia eligible*



L'elegante Austin-Healey 100 creata da Donald Healey fece scalpore quando venne presentata durante il London Motor Show del 1952. Fin dalle sue origini, era stata pensata come auto sportiva, dal costo contenuto e dalle alte prestazioni, da produrre in, limitata, serie, a basso costo e destinata, soprattutto, al mercato Americano. Il motore con 4 cilindri di 2,660 cc e 90 CV permette alla macchina di raggiungere i 160 Km/h e di superare i 100 Km/h in meno di 11 secondi.

Secondo il certificato rilasciato dal BMIHT (British Motor Industry Heritage Trust) che accompagna la vettura, questa Austin-Healey 100 BN1, una delle prime, è stata costruita l'11 novembre 1953 in configurazione "guida a sinistra" e destinata al mercato statunitense. La combinazione di colori originale era Coronet Cream con finiture blu, la stessa che la vettura ha ancora oggi. Il certificato, inoltre, conferma che questa auto ha ancora il suo motore originale. L'elenco delle dotazioni della macchina conferma che, al momento della produzione in fabbrica, sono stati montati un tachimetro Smiths in miglia orarie, un impianto elettrico da 12 volt e le ruote a raggi. L'Healey è, senz'altro dal 1992, immatricolata in Italia. Si ritiene che l'auto sia stata restaurata intorno al 2002, quando ancora apparteneva al precedente proprietario (ora deceduto). Ancora oggi molto ben presentata, è offerta con il già citato certificato di costruzione rilasciato dal BMIHT e con i documenti di immatricolazione italiani. Questa deliziosa Austin-Healey 100 è pronta per essere gustata nel corso di lunghi viaggi o durante i numerosi eventi di regolarità per cui è perfettamente idonea. La cosa più importante da sottolineare è che questa vettura è iscrivibile alla Mille-Miglia ed è in grado di regalare l'esperienza del migliore e più classico motorismo Inglese.

€60,000 - 80,000

Donald Healey's stylish Austin-Healey 100 caused a sensation when it debuted at the 1952 London Motor Show. Intended as a low-cost, high-performance, limited production sports car and aimed at the US market, the Austin-Healey 100 sourced its major components from the Austin Atlantic saloon. Low-revving and torquey, the Atlantic's 2,660cc four-cylinder engine produced an unremarkable 90bhp, but when installed in the lighter and more streamlined Healey the result was a genuine 100mph-plus car capable of reaching 60mph in under 11 seconds. A three-speed gearbox equipped with overdrive on the top two ratios was an unusual feature of the original BN1.

According to the accompanying BMIHT certificate, this early Austin-Healey 100 BN1 was built on 11th November 1953 in left-hand drive configuration for the US market. The original colour scheme was Coronet Cream with blue trim, the same as today, and the certificate also confirms that this car retains its original engine. Factory fitted equipment listed includes a Smiths mph speedometer, 12-volt electrics, and wire wheels. The Healey has been registered in Italy since at least 1992. It is believed that the car was restored circa 2002 while belonging to the (now deceased) previous owner. Still very nicely presented, it is offered with the aforementioned BMIHT certificate and Italian registration documents. This lovely Austin-Healey 100 is ready to be enjoyed on the road or on the many regularity events it is eligible for. Most importantly, these big Healeys are Mille-Miglia eligible and provide classic British sports car motoring at its very best.

1989 FERRARI MONDIAL "TRASVERSALE" CABRIOLET

Carrozzeria di Pininfarina

Telaio nr. ZFFKC33B000092333

- *L'evoluzione finale della Mondial*
- *Motore montato longitudinalmente; cambio trasversale; motore da 300 Cv*
- *Consegnata nuova in Italia*
- *Attuale proprietà dal 1997*
- *Tagliandata ogni anno*

- *The final evolution of the Mondial*
- *Longitudinally mounted engine; transverse gearbox; 300bhp engine*
- *Delivered new in Italy*
- *Present ownership since 1997*
- *Serviced annually*



Il primo sforzo della Ferrari per costruire un'auto adatta ai mercati di tutto il mondo, è stata la Mondial 8, che utilizzava il motore V8 da 3 litri, 4 alberi a camme in testa della 308GT4, montato trasversalmente in una versione allungata del telaio di quest'ultima. Per il 1989, il motore V8 è stato aumentato di capacità - questa volta portata a 3,4 litri - e montato longitudinalmente. Dimostrando che le corse, davvero, "migliorano la razza", i 300 CV del motore venivano trasmessi alla strada attraverso un cambio trasversale, a cinque velocità, sviluppato utilizzando l'esperienza maturata in Formula 1. La Mondial 't' ha stabilito altri due "primati" in casa Ferrari: è stata la prima a montare la servo assistenza per lo sterzo a cremagliera e l'assetto regolabile dall'abitacolo. Il sistema ABS di assistenza alla frenata, così come l'aria condizionata erano di serie.

Probabilmente la più desiderabile di tutte le varianti Mondial, questa Cabriolet "trasversale" è stata consegnata nuova il 14 Maggio 1992, tramite il rivenditore ufficiale Ferrari per Roma, SAMOCAR, che, tra l'altro, il 23 Giugno del 1992, ha anche effettuato il primo tagliando. La Ferrari è stata acquistata dall'attuale proprietario il 3 febbraio 1997, con soli 7.577 chilometri percorsi, come confermato da un timbro di un tagliando effettuato presso la Svezia Auto, il concessionario ufficiale Ferrari con sede ad Agnano Pozzuoli, vicino a Napoli. Durante l'attuale proprietà, l'auto è stata tagliandata ogni anno presso l'officina di Giuseppe Garuti a Bastiglia, vicino Modena, che ha anche effettuato un'importante revisione e cambiato le cinghie motore nel 2013, con un costo di € 6.625,96. Inoltre, nel 2017, i sedili sono stati restaurati e la moquette è stata sostituita. Inutile sottolineare come, questa Ferrari, sia sempre stata parcheggiata al coperto. Da oltre 30 anni con lo stesso proprietario, questa ben tenuta Mondial Cabriolet viene offerta con documenti di immatricolazione italiani, certificazione ASI e il libretto dei tagliandi originale.
€40,000 - 50,000

Ferrari's first effort at building a car suitable for markets throughout the world, the Mondial 8 deployed the 308GT4's 3.0-litre quad-cam V8 engine, transversely mounted in a lengthened version of the latter's chassis. For 1989 the V8 engine was increased in capacity - this time to 3.4 litres - and mounted longitudinally. Demonstrating that racing really does improve the breed, its 300bhp was transmitted to the road via a transversale (transverse) five-speed gearbox developed using experience gained in Formula 1. The Mondial 't' featured two other Ferrari 'firsts': power-assisted rack-and-pinion steering and cockpit-adjustable ride quality. Anti-lock braking was another standard feature, as was air conditioning.

Arguably the most desirable of all Mondial variants, this transversale Cabriolet was delivered new on 14th May 1992 via the official Ferrari dealer for Rome, SAMOCAR, which also carried out the first service on 23rd June 1992. The Ferrari was purchased by the current owner on 3rd February 1997 with a mere 7,577 kilometres recorded, as confirmed by a service stamp from Svezia Auto, the Ferrari concessionaire based in Agnano Pozzuoli near Naples. While in the current owner's care, the car has been serviced annually by Giuseppe Garuti's workshop in Bastiglia near Modena, which carried out a major service and changed the belts in 2013 at a cost of €6,625.96. Furthermore, the seats were restored and new carpets fitted in 2017. Needless to say, the Ferrari was always garaged. In the current ownership for more than 30 years, this well cared for Mondial Cabriolet comes with Italian registration documents, ASI certification, and the original service book.

56

1961 PORSCHE 356B 1600S HARDTOP COUPÉ

Carrozzeria di Karmann

- Rara versione Hardtop Coupé
- Motore Tipo 616/2 corretto
- Restaurata tra il 2014 e il 2018
- Immatricolata in Italia

Telaio nr. 200936

- Rare Hardtop Coupé model
- Correct Type 616/2 engine
- Comprehensively restored between 2014 and 2018
- Registered in Italy



Una delle più grandi auto sportive di tutti i tempi, la 356 fu opera di Ferry Porsche ed era basata sulla Volkswagen disegnata da suo padre. Come l'immortale "Maggiolino, la 356 impiegava un telaio a piattaforma ed un motore raffreddato ad aria montato posteriormente, sospensioni a ruote indipendenti, con barre di torsione. Nel 1951, una vettura ufficiale terminò prima (nella classe 1.100 cc) la 24 Ore di Le Mans, dando inizio alla lunga ed importante associazione della marca con il circuito de La Sarthe.

La prima fase di sviluppo vide il motore del 356 crescere, prima a 1,3 e poi a 1,5 litri, il parabrezza originale in due pezzi evoluto in quello unico e l'adozione di un cambio Porsche sincronizzato. Il 1955 segnò l'arrivo della rinnovata 356A. La nuova versione si distingue facilmente per il parabrezza curvo e le ruote da 15" al posto di quelle da 16". Numerose ulteriori revisioni di stile hanno poi differenziato la carrozzeria della 356B T5 del 1959 da quella del modello immediatamente precedente, mentre il motore - ora standardizzato a 1.600 cc - era disponibile in tre diverse versioni, tra le quali la più potente - a parte la Carrera a quattro alberi a camme - era la versione 1600 S 90 da 90 CV. Nell'agosto del 1960, fu aggiunto un nuovo modello alla gamma: la Coupé Hardtop costruita dalla Karmann. Questa particolare variante avrà una vita commerciale molto breve, la produzione cessa nel giugno 1962 insieme a quella della Roadster, sebbene Karmann continuasse poi a costruire la normale versione Coupé.

One of the all-time great sports cars, the 356 was the work of Ferry Porsche and based on the Volkswagen designed by his father. Like the immortal 'Beetle', the 356 employed a platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and all-independent torsion bar suspension. In 1951 a works car finished first in the 1,100cc class at the Le Mans 24-Hour Race, thus beginning the marque's long and illustrious association with La Sarthe.

The first phase of development saw the 356's engine grow to 1.3 and then to 1.5 litres; the original split windscreen replaced by a one-piece; and a Porsche synchromesh gearbox adopted. 1955 marked the arrival of the restyled 356A, the newcomer being readily distinguished by its curved windscreen and 15" - down from 16" - wheels. Numerous further styling revisions differentiated the T5-bodied 356B of 1959 from its immediate predecessor, while the engine - now standardised at 1,600cc - was available in three different stages of tune, the most powerful - apart from the four-cam Carrera - being the 90bhp 1600 S 90 unit. In August 1960 a new model was added to the range: the hardtop coupé built by Karmann. This particular variant would turn out to be short-lived, production ceasing in June 1962 together with that of the roadster, though Karmann continued to build the normal coupé.



La 356B rappresenta un significativo passo in avanti nella guidabilità e nel comfort rispetto ai precedenti modelli di 356 e rappresenta un mezzo piacevole e veloce per poter godere dei valori tradizionali della Porsche in termini di qualità, affidabilità e robustezza meccanica.

Questo esemplare della rara Coupé Hard-top Karmann dell'immortale Porsche 356, è stato immatricolato in Italia almeno dal 2002 e, dal 2014, appartiene all'attuale proprietario. Quest'ultimo ha effettuato un restauro completo della carrozzeria e delle parti meccaniche, e, al contempo, ha rifoderato gli interni. Alcune parti originali sono state conservate per ragioni estetiche, in modo da mantenere una leggera patina d'invecchiamento e non dare l'impressione di una macchina eccessivamente restaurata. A settembre 2018, dopo quattro anni di lavoro, il restauro è terminato e la Porsche ha appena superato la "revisione" italiana (l'equivalente italiano del MoT). La vettura ha ancora bisogno di essere rodata. Verniciata in rosso con interni in pelle nera, questa rara variante Porsche 356 è offerta con documenti di immatricolazione italiani e una completa documentazione fotografica del restauro.

€85,000 - 115,000

The 356B represents significant advances in driveability and comfort over earlier 356 models, and is a pleasingly quick way to enjoy the traditional Porsche values of quality, reliability, and mechanical robustness.

This example of Karmann's rare hardtop coupé version of the immortal Porsche 356 has been registered in Italy at least since 2002, and since 2014 has belonged to the current owner. The latter has carried out a comprehensive restoration of the body and mechanicals, the interior being re-trimmed at the same time. Some original parts were retained for aesthetic reasons so as to retain a light patina of age and not give the impression of an overly restored car. After four years work, the restoration was finished in September 2018 and the Porsche has just passed the Italian 'revision' (the Italian equivalent of the MoT). The car still needs to be run in. Finished in red with black leather interior, this rare Porsche 356 variant is offered with Italian registration documents and a photographic record of the restoration.

1962 JAGUAR E-TYPE 'SERIE 1' 3.8-LITRI COUPÉ

Telaio nr. 886.851

- *Venduta nuova in Germania*
- *Importata dagli Stati Uniti in Italia nel 1994*
- *Solo circa 2.000 chilometri percorsi dal restauro*
- *Matching numbers*
- *Immatricolata in Italia*

- *Delivered new to Germany*
- *Imported from the USA into Italy in 1994*
- *Only circa 2,000 kilometres since restoration*
- *Matching numbers*
- *Registered in Italy*



Presentata con motore da 3,8 litri nel 1961, la Jaguar E-Type ha suscitato scalpore quando è apparsa, con le sue linee di una bellezza classica ed innovativa e una velocità massima di 240 km/h. Il suo design doveva molto a quello della corsaiola D-Type: una vasca monoscocca a formare la struttura principale, con l'aggiunta di una gabbia tubolare che si estendeva in avanti per supportare il motore. Quest'ultimo era l'unità "S" da 3,8 litri, a triplo carburatore, offerto inizialmente come opzione sull'XK150. Dichiarava un ottimistico 265 CV, ma qualunque fosse la verità, le prestazioni dell'E-Type non hanno mai deluso; in primo luogo, perché pesava circa 227 kg in meno rispetto all'XK150 e, in secondo luogo, perché l'aerodinamico Malcolm Sayer aveva usato l'esperienza acquisita con la D-Type per creare una delle forme più eleganti ed efficienti mai abbinate a un'auto.

Oggi, le linee eleganti di E-Type vivono ancora nelle moderne vetture sportive Jaguar, e non c'è dubbio che la creazione sublime di William Lyons troverebbe facilmente posto nella "Top Ten" di ogni appassionato ed esperto di auto, tra quelle più belle del mondo di tutti i tempi. Anzi, anche Enzo Ferrari si sentì in obbligo di ammettere che la E-Type era "l'auto più bella mai realizzata".

Introduced in 3.8-litre form in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. Its design owed much to that of the racing D-Type: a monocoque tub forming the main structure, while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. The latter was the 3.8-litre, triple-carburettor, 'S' unit first offered as an option on the XK150. An optimistic 265bhp was claimed, but whatever the installed horsepower, the E-Type's performance did not disappoint; firstly, because it weighed around 500lb (227kg) less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car.

Today, the E-Types graceful lines live on in modern Jaguar sports cars, and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time. Indeed, even Enzo Ferrari felt obliged to concede that the E-type was 'the most beautiful car ever made'.



Secondo quanto riportato dal certificato del Jaguar Heritage Trust, questa bellissima Jaguar E-Type è stata fabbricata il 10 settembre 1962 come Coupé con guida a sinistra. La combinazione di colori originale era Blu Opalescente con interni in pelle beige, mentre il rivenditore originale era nientemeno che Peter Lindner del famoso equipaggio di gare Lindner-Knöcker, con sede a Wiesbaden e Francoforte. Successivamente la E-Type arrivò negli Stati Uniti (Lindner vendeva spesso le auto ai membri dell'esercito degli Stati Uniti di stanza in Germania, e alcuni di loro si portavano la macchina a casa quando il servizio in Germania era concluso).

Nel 1994 la E-Type fu importata dagli Stati Uniti in Italia. Ne è seguito un accurato restauro da parte di un laboratorio specializzato vicino a Pavia, documentato da una rivista tecnica italiana distribuita nel mondo delle carrozzerie. Durante il restauro, il proprietario ha deciso di cambiare il colore degli interni dal beige al rosso scuro, probabilmente più attraente scuro, che, all'epoca, era uno dei due possibili accoppiamenti con l'esterno blu scuro opalescente. Dopo aver completato il restauro, l'E-Type ha coperto solo 2.000 chilometri di rodaggio e prova, ed è descritta dal venditore come in ottime condizioni. La documentazione di accompagnamento è costituita dai documenti di immatricolazione italiani e dal suddetto Certificato JDHT, che conferma anche che il motore e il suo originale.

€120,000 - 160,000

According to its accompanying Jaguar Heritage Trust Certificate, this beautiful Jaguar E-Type was manufactured on 10th September 1962 as a left-hand drive fixed-head coupé. The original colour combination was opalescent dark blue with beige leather interior, while the original dealer was none other than Peter Lindner of Lindner-Knöcker fame, based in Wiesbaden and Frankfurt. The E-Type subsequently found its way to the USA (Lindner often sold cars to members of the United States Army stationed in Germany, and some of them brought their cars back home when their service in Germany ended).

In 1994 the E-Type was imported from the USA into Italy. A painstaking restoration by a specialist workshop near Pavia in Northern Italy ensued, which was documented by an Italian magazine for the coachbuilding trade. During the course of the rebuild, the owner decided to change the interior colour from beige to the arguably more attractive dark red, which was one of the two possible in-period pairings with the opalescent dark blue exterior. Only a mere 2,000 shakedown kilometres have been covered since the restoration's completion, and the car is described by the vendor as in excellent condition throughout. Accompanying documentation consists of Italian registration papers and the aforementioned JDHT Certificate, which also confirms that the engine and chassis have matching numbers.

1986 BMW M635 CSI COUPÉ

Telaio nr. WBAEE310201052471

- *Venduta nuova in Italia*
- *Tre proprietari da nuova*
- *Circa 85.600 chilometri registrati, ritenuti corretti*
- *Libretto tagliandi completamente timbrato*
- *Immatricolata in Italia*

- *Delivered new in Italy*
- *Three owners from new*
- *Believed-correct circa 85,600 kilometres recorded*
- *Fully stamped service booklet*
- *Registered in Italy*



Creazione del reparto Motorsport della BMW, la M635 CSI arrivò nel 1984. Il suo motore era uno sviluppo di quello della supercar M1 da 3,5 litri, a sei cilindri 24 valvole, capace di una potenza di 286 Cv. Questa maggiore potenza, per essere gestita, necessitava di miglioramenti del telaio che includevano una rivista distribuzione dei pesi, nuova geometria delle sospensioni, freni più grandi e differenziale autobloccante.

Le prestazioni rientravano nella categoria "supercar", con l'M635 CSI in grado di raggiungere i 100 km/h in circa 6 secondi, ed una velocità massima superiore ai 250 km/h. Esemplari ben conservati e in condizioni originali, come quelle di questo esemplare, sono ora molto rari e ricercati dai collezionisti.

Consegnata al suo fortunato primo proprietario nella provincia di Cagliari, questo splendido esemplare della coupé della Serie 6, top di gamma della BMW, è verniciata nell'attraente Diamantschwarz (Nero Diamante) metallizzato abbinato agli interni in pelle bufalo scuro. Con tre soli proprietari da nuova, il contattachilometri attualmente riporta un totale di circa 85.600 chilometri, un valore che si ritiene corretto e comprovato dal libretto di servizio correttamente compilato e timbrato. Descritta dal venditore come in ottime condizioni, quest'auto è degna di entrare in qualsiasi collezione. Beneficiando di un tagliando recente e di pneumatici nuovi, l'auto viene fornita con documenti di immatricolazione italiani, documenti di omologazione ASI, il già citato libro dei tagliandi, il kit di attrezzi completo, quest'ultimo ingegnosamente alloggiato nella parte interna del cofano del bagagliaio.

€45,000 - 55,000

Brainchild of BMW's Motorsport department, the M635 CSI arrived in 1984. Its engine was a development of the M1 supercar's 3.5-litre, 24-valve, six-cylinder unit producing 286bhp, the increased power necessitating chassis improvements which included altered weight distribution, revised suspension, bigger brakes, and a limited-slip differential. There was also a close-ratio five-speed gearbox (or four-speed multi-mode auto) and a more luxurious interior, while outwardly this ultimate 6-Series model was readily distinguishable by virtue of its 'M Technic' body kit.

Performance was emphatically in the supercar league, the M635 CSI being capable of reaching 100km/h in around 6 seconds on its way to a top speed in excess of 250km/h. Really well preserved and original specimens such as this example are now very rare and keenly sought after by collectors.

Delivered to its fortunate first owner in the province of Cagliari, Italy, this stunning example of BMW's top-of-the-line 6-Series coupé is most attractively finished in diamantschwarz (Diamond Black) metallic with dark buffalo leather interior. A three-owner example, the car currently displays a total of some 85,600 kilometres on the odometer, which is believed to be correct and is supported by the fully stamped service booklet. Described by the vendor as in largely excellent condition, it is worthy of a place in any collection. Benefiting from a recent service and new tyres, the car comes with Italian registration documents; ASI homologation papers; the aforementioned service book; and full tool kit, the latter ingeniously housed in the boot lid.

59

1967 MASERATI QUATTROPORTE 4200 SPORTS SALOON

Carrozzeria Frua

Telaio nr. AM107/1458

- *Venduta nuova a Roma*
- *Uniproprietario*
- *Cambio manuale*
- *Combinazione colori originale*

- *Delivered new in Rome, Italy*
- *One owner from new*
- *Manual transmission*
- *Original colour scheme*



Disegnata da Frua e introdotta nel 1963, la Quattroporte con motore V8 è stata un modello di riferimento per la Maserati, essendo la prima berlina a quattro porte della società modenese e la sua prima auto ad utilizzare la carrozzeria portante. Disegnata da Frua e introdotta al Salone di Torino del 1963, la Quattroporte era alimentata da una versione ridotta - a 4,2 litri - del V8 a quattro alberi a camme in testa della 5000 GT e, sotto la pelle, presentava sospensioni anteriori indipendenti e un assale posteriore De Dion, anche se quest'ultimo è stato sostituito da un più convenzionale assale rigido con balestre ellittiche nel 1967. Car & Driver ha registrato nello 0-100 km/h, un tempo di 8,7 secondi e ha spinto la Quattroporte fino ad una velocità massima di 193 km/h, stimando che ci fossero altri 16km/h disponibili. Tutto ciò, va ricordato, per una quattro posti ben equipaggiata e con un peso di quasi 2 tonnellate.

All'epoca una delle berline più lussuose al mondo, questa Quattroporte prima serie è stata consegnata nel 1967 al suo primo e ad oggi unico proprietario, un professionista in campo legale, di Roma. La Quattroporte, parte di una scuderia completata da una Maserati Ghibli e Rolls-Royce, poteva essere vista spesso in Via Veneto. Offerta con documenti di immatricolazione italiani, è descritta come "molto originale", ed alcuni anni fa ha beneficiato di una velatura nel suo colore argento originale, mentre l'interno in pelle blu originale è invecchiato molto bene e possiede una deliziosa patina. Raramente questi eleganti salotti sportivi arrivano sul mercato con una storia tale.

€70,000 - 90,000

Styled by Frua and introduced in 1963, the V8-powered Quattroporte was a landmark model for Maserati, being the Modena firm's first four-door saloon and its first car of unitary construction. Styled by Frua and introduced at the 1963 Turin Show, the Quattroporte was powered by a downsized - to 4.2 litres - version of the 5000 GT's four-cam V8 and beneath the skin featured independent front suspension and a De Dion rear axle, though the latter was replaced by a conventional elliptically sprung live axle in 1967. Car & Driver recorded a 0-60mph (0-97km/h) time of 8.7 seconds and wound their Quattroporte up to 120mph (193km/h), estimating that there was another 10mph (16km/h) still to come, all of which was some going for a fully-equipped four-seater weighing close to 2 tons.

One of the world's fastest luxury saloons of its day, this first-generation Quattroporte was delivered in 1967 to its first and only owner, a member of the legal profession, in the Italian capital, Rome. The Quattroporte joined his stable of a Maserati Ghibli and Rolls-Royce, and could often be seen on the Via Veneto. Offered with Italian registration papers, it is described as highly original, benefiting from a repaint in its original silver colour a few years ago, while the blue leather interior has aged very well and possesses a delightful patina. Rarely do these stylish sports saloons come to the market with such provenance.

1967 FIAT-ABARTH 595 SS BERLINA SPORTIVA

Telaio nr. 1352033/1882

- *Rarissimo modello 595 SS*
- *Venduta nuova a Torino*
- *Restaurata da uno specialista italiano Abarth*
- *Offerta con documenti di omologazione ASI*

- *Ultra-rare 595 SS model*
- *Delivered new in Turin, Italy*
- *Restored by an Italian Abarth specialist*
- *Offered with ASI homologation papers*



Nel 1957 Abarth ha rivolto la sua attenzione alla Nuova 500 della FIAT e, nel 1963, ha adottato il metodo più conveniente per ottenere una maggiore potenza da un piccolo motore, introducendo un blocco cilindri a capacità maggiorata che aumentava la cilindrata a 593 cc per il modello '595', aumentando così la potenza massima a 27 cavalli. La conversione di Abarth ha dimezzato i tempi di accelerazione della vettura standard e ha dotato la 595 di una velocità massima di oltre 120 km/h. Sospensioni ribassate, cerchi e pneumatici più larghi hanno aiutato la piccola FIAT a sfruttare le prestazioni migliorate. Introdotta l'anno seguente, la 595 SS (Sprint Speciale) incorpora ulteriori miglioramenti delle prestazioni che la fanno arrivare ad una potenza massima di 32 CV. Quando la FIAT lanciò la 500F nel 1965, adottò le portiere con cerniera anteriore su una scocca rivisitata e più pesante. Questo spinse la Abarth a provvedere, aumentando la potenza massima della 595 SS di altri due cavalli. Si stima che solo 20 esemplari di FIAT-Abarth 595 SS siano stati costruiti dalla fabbrica.

Questa deliziosa piccola Abarth fu immatricolata per la prima volta il 26 maggio 1967 a nome di un certo Sergio Lucca Barlera a Torino. Secondo un precedente proprietario, la vettura è stata successivamente rimessata per diversi anni e stargata, prima di essere acquistata nel 1994 da uno specialista italiano Abarth. Quest'ultimo ha restaurato l'Abarth in modo conservativo e l'ha reimmatricolata, con le sue targhe originali, nel 2014. Offerta con documenti di omologazione ASI, l'auto è descritta dal venditore come in eccellenti condizioni generali.

€55,000 - 65,000

Abarth first turned its attention to FIAT's Nuova 500 in 1957, and in 1963 adopted the most cost-effective method of coaxing greater power from a small engine, introducing a big-bore cylinder block that increased capacity to 593cc for the '595' model, which raised maximum output to 27 horsepower. Abarth's conversion halved the standard car's acceleration times and endowed the 595 with a top speed of more than 75mph (120km/h). Lowered suspension and wider wheels and tyres helped the baby FIAT utilise the increased performance. Introduced the following year, the 595 SS (Sprint Speciale) incorporated further performance enhancements, resulting in a maximum of 32bhp. When FIAT launched the 500F in 1965, it adopted front-hinged doors on a revised and heavier bodysell, prompting Abarth to respond by boosting the 595 SS's output by a further two horsepower. It is estimated that only 20 FIAT-Abarth 595 SS models were built by the factory.

This delightful little Abarth was first registered on 26th May 1967 to one Sergio Lucca Barlera in Turin. According to a previous owner, the car was subsequently laid-up for a number of years and de-registered before it was purchased in 1994 by an Italian Abarth specialist. The latter restored the Abarth conservatively and registered it again in 2014, with its original numberplates. Offered with ASI homologation papers, the car is described by the vendor as in generally excellent condition.

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



**1904 RENAULT TYPE T 9HP
FOUR-SEATER REAR-ENTRANCE
TONNEAU**



1899 STAR 3½HP VIS À VIS



**1894 PEUGEOT 2½HP
TWIN-CYLINDER TWO-SEATER**



The London to Brighton Veteran Car Run Sale

New Bond Street, London | 2 November 2018

CATALOGUE NOW ONLINE

The annual London to Brighton Veteran Car Run Sale is set to be another exciting auction from Bonhams record breaking motoring department.

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

*Ex-1903 Paris-Madrid Tour,
current Regent Street Concours winner*

**1903 DARRACQ 24HP
FOUR-CYLINDER FOUR-SEATER
REAR-ENTRANCE TONNEAU**

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



The Bond Street Sale

Exceptional Motor Cars

New Bond Street, London | 1 December 2018

ENTRIES NOW INVITED

With 30 entry slots available and several motor cars already consigned, the annual event is set to be another exciting auction from Bonhams record breaking motoring department.

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

One of just 12 Series II Superfasts produced and the seventh of 8 right-hand drive Superfasts built

**1966 FERRARI 500 SUPERFAST
SERIES II COUPÉ**

Coachwork by Pininfarina

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



..... THE

SCOTTSDALE

.....^{AZ} Auction

Scottsdale, Arizona | January 17, 2019

CONSIGNMENTS
NOW INVITED

INQUIRIES
+1 (415) 391 4000, West Coast
+1 (212) 461 6514, East Coast
motors.us@bonhams.com
bonhams.com/motorcars

*Stirling Moss, Walt Hansgen,
Ivor Bueb and Bob Grossman
SCCA Championship Winner
Among the most original examples*
1959 LISTER-JAGUAR SPORTS RACER
Design by Frank Costin

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793

Mugello Grand Prix July 19, 1970
Nino Vaccarella/Hans Ortner #52



LES GRANDES MARQUES
DU MONDE

AU

GRAND
PALAIS

Important Collectors' Motor Cars and Automobilia

Paris, France | 7 February 2019

Following the spectacular auction at the Grand Palais in 2018, Bonhams is delighted to announce its return to this magical venue steeped in automotive history.

ENQUIRIES

+33 (0) 142 61 10 11

eurocars@bonhams.com

bonhams.com/motorcars

ENTRIES NOW INVITED

*Ex-Casoni, Ortner, Vaccarella, Joe, Becchetti,
1971 1000km Monza Class Winning*

1969 ABARTH SE010 2000

SPORT SPIDER

€600,000 - 750,000 *

* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit bonhams.com/buyersguide

PREVIEW

25-26-27-28

October 2018

Padua Italy

**Make
your dreams
come true.**

Auto e Moto d'Epoca is the most important
vintage car market in Europe with over 5000
cars on sale and more then 600 dealers
with all parts for vintage cars.



Bonhams

in collaboration with AUTO E MOTO D'EPOCA presents the prestigious
auction of classic and rare cars **SATURDAY 27th OCTOBER 2018**

Buy your ticket on-line on www.autoemotodepoca.com

AUTO
D'EPOCA
FIERA DI PADOVA

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



The Las Vegas Motorcycle Auction

Important Collectors' Motorcycles

Las Vegas, Nevada | January 24, 2019

COMPLIMENTARY AUCTION APPRAISAL

To discuss any aspect of selling or buying collectors motorcycles at auction, please contact the Los Angeles office, or visit bonhams.com/motorcycles to submit a complimentary auction appraisal request.

ENQUIRIES

+1 (323) 436 5470
craig.mallery@bonhams.com
bonhams.com/motorcycles

ENTRIES NOW INVITED

*The ex-Tony McAlpine, Jack Ehret,
Australian Land Speed Record Breaking*
1951 VINCENT 998CC BLACK LIGHTNING
Sold for a world record \$929,000
at The Las Vegas Motorcycle Auction 2018

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



The Spring Stafford Sale

Important Collectors' Motorcycles and Spares

The International Classic MotorCycle Show, Stafford | 27 & 28 April 2019

COMPLIMENTARY AUCTION APPRAISAL

To discuss any aspect of selling or buying collectors motorcycles at auction, please contact the London office or visit bonhams.com/motorcycles to submit a complimentary auction appraisal request.

ENQUIRIES

+44 (0) 20 8963 2817
ukmotorcycles@bonhams.com
bonhams.com/motorcycles

ENTRIES NOW INVITED

with an impressive selection of machines already consigned, don't delay - consign your machine to another record breaking Stafford Sale.



The Endurance Rally Association
Home of the Peking to Paris Rally



Ready for a new adventure Entries now open



Adriatic Adventure, 18 to 29 September 2019

This brand new event will mirror the Baltic Classic in style and take competitors into countries that are new territory for 12-days of rallying. Starting and finishing in Trieste, we go from the mountains of the inland Balkans to the dazzling brilliance of the Adriatic coastline.



Rally New Zealand, 15 February to 8 March 2020

The ERA makes its first journey to New Zealand with a spectacular route planned to showcase this amazing country. Starting from Auckland, our crews will enjoy a fabulous mix of gravel tests, forest regularities, race circuits and undiscovered delights as we rally to Christchurch.

Open to pre-1976 cars.

Contact the Rally Office to request a brochure and more details.

 tel: +44 (0)1235 831221 email: admin@endurorally.com
 www.endurorally.com

Supported by:

Bonhams

Polygon

Polygon Transport was founded in 1984 and is one of the longest established Collectors' Motor Car and Motorcycle carriers in the UK



- > Polygon is the carrier of choice for The National Motor Museum, Beaulieu, The Louwman Museum in The Netherlands, Goodwood and Bonhams Auctioneers, where they are in attendance at each auction to provide assistance.

Polygon has a fleet of vehicles to handle a single motorcycle or car, to an entire collection, including spares and memorabilia. Polygon can also arrange national or international transport and shipping, including export paperwork and licences.

- > **Polygon Transport**

Tel +44 (0)2380 871555
Fax +44 (0)2380 862111
Email polygon@polygon-transport.com
Web www.polygon-transport.com

Valued Polygon clients

Bonhams



Beaulieu



CONDIZIONI GENERALI DI COMPRAVENDITA

I. CONDIZIONI DEL VENDITORE

1. Commissione

Bonhams 1793 LTD (nel prosieguo "Banditore") agisce come agente di commissione in proprio nome e per conto del Venditore (principale) sulla base delle Condizioni d'Asta qui di seguito riportate.

2. Autorizzazione del Venditore a trasferire la proprietà
Il Venditore garantisce di essere autorizzato a trasferire la proprietà sul veicolo oggetto dell'asta (nel prosieguo "Veicolo") e che il Veicolo è esente da alcun gravame o impedimento.

3. Garanzia

Tutti i veicoli consegnati sono usati. Il Venditore sarà responsabile nei confronti del Banditore per l'eventuale difetto della proprietà o di qualsiasi difetto materiale; si applicheranno mutatis mutandis le norme sulla vendita di beni mobili; tuttavia, il termine di prescrizione decorre solo dal momento in cui il Veicolo viene consegnato al Compratore.

4. Esclusione del Veicolo dall'asta

Il Banditore può ritirare il Veicolo dall'asta in qualsiasi momento, se ritiene che le dichiarazioni del Venditore sono false o fuorvianti, in particolare, se non corrispondono alle condizioni attuali del Veicolo. Il Banditore, però, non ha alcun obbligo di verificare le dichiarazioni del Venditore.

5. Vincolo del Venditore al contratto di commissione
Il Venditore è vincolato al contratto di commissione sino a 21 giorni dalla data dell'asta. Se non consegna il Veicolo in conformità con quanto previsto al numero 8 qui sotto, lo vende egli stesso a proprio nome o non consegna il Veicolo, chiavi e documenti secondo il numero 7 qui sotto, il Banditore può addebitare un pagamento a titolo di risarcimento dei danni subiti nella misura pari al 20% del valore stimato del Veicolo indicato nel Modulo di registrazione del Veicolo, ovvero, se la stima non è stata data nel Modulo di registrazione del Veicolo, del prezzo di riserva (prezzo minimo di aggiudicazione). Gli importi possono essere superiori o inferiori: superiori se il Banditore può dimostrare che il danno subito è maggiore, inferiori se il Venditore può dimostrare che i danni conseguiti sono inferiori.

6. Prezzo di aggiudicazione

I lotti vengono venduti per un prezzo di aggiudicazione per un importo pari ad almeno il prezzo di riserva (prezzo minimo di aggiudicazione) indicato nel Modulo di registrazione all'asta del Veicolo. Nel caso in cui non si riesca ad ottenere il prezzo di riserva, il Banditore può accettare con riserva le offerte inferiori al prezzo di riserva.

7. Vendita di veicoli con accordo privato dopo l'asta
Se il Veicolo non viene venduto all'asta il Banditore ha il diritto di vendere il Veicolo mediante trattativa privata fino a 21 giorni dalla data dell'asta. Le Condizioni del venditore, in particolare i numeri 3 e 6, troveranno applicazione mutatis mutatis. Se dopo la vendita, il Venditore ha recuperato il possesso del suo Veicolo, chiavi e documenti, è tenuto a restituirli al Banditore se quest'ultimo vende il Veicolo mediante trattativa privata.

8. Consegna dei veicoli

I veicoli da vendere devono essere consegnati al Banditore a costo e rischio del Venditore al più tardi entro il giorno precedente l'asta. Il Venditore è responsabile del costo del trasporto, per l'assicurazione durante il trasporto, le spese di spedizione, ecc.. Il Banditore non sarà responsabile per qualsiasi sinistro, perdita o danni al Veicolo durante la consegna, salvo il caso di danni causati intenzionalmente o per negligenza grave.

9. Conteggi di vendita e pagamento

Entro 21 giorni successivi alla vendita il Venditore dovrà ottenere il conteggio del pagamento finale

dovuto allo stesso. Una volta che il Venditore ha dato le istruzioni per il pagamento, deve essere pagato il prezzo di aggiudicazione meno la commissione del venditore oltre l'IVA applicabile, sempre, a condizione che il prezzo di aggiudicazione sia stato ricevuto dal Banditore. Se il prezzo di aggiudicazione è ricevuto dal Banditore dopo 21 giorni, il Venditore riceverà l'importo a lui dovuto entro altri cinque giorni. Se il Banditore non riceve il prezzo di aggiudicazione, può indicare il nome del Compratore al Venditore dopo aver notificato al Venditore l'esecuzione dell'ordine, senza danni legali o altri pregiudizi dei suoi diritti. Tuttavia, il Banditore è responsabile verso il Venditore se ha consegnato gli oggetti venduti al Compratore.

10. Rimozione di veicoli invenduti

È onere del Venditore di richiedere al Banditore la conferma via telefono se un Veicolo è stato venduto o meno. Il Venditore deve rimuovere ogni Veicolo non venduto al più tardi entro la fine del giorno lavorativo successivo al giorno dell'asta a suo costo e rischio. Se non rimuove il Veicolo entro il termine sopra specificato, il Banditore rimuoverà il Veicolo e porterà lo stesso in un deposito a costi e rischi del Venditore alle condizioni specificate di seguito nelle Condizioni d'Asta per gli Compratori e i Venditori.

11. Varie

A) Esiste una versione inglese ed italiana di queste Condizioni del Venditore stampate nel catalogo. Per l'interpretazione e l'applicazione delle Condizioni del Venditore prevale la versione italiana.
B) Per quanto riguarda i commercianti registrati presso un Registro commerciale (in particolare tutte le società commerciali), enti pubblici e pubblici, fondi speciali di legge, verrà considerato quale luogo di adempimento Padova. Padova sarà inoltre il luogo se il Venditore non dispone di un foro locale.
C) Si applica la legge italiana con esclusione della Convenzione delle Nazioni Unite sulla vendita di beni mobili del 11 aprile 1980.
D) Qualora una di queste condizioni sia o sia divenuta invalida, la validità delle altre condizioni non può esserne inficiata. La condizione non valida deve essere sostituita da una valida che sia più vicina al suo scopo economico.

II. CONDIZIONI D'ASTA

1. Asta

Bonhams 1793 LTD (nel prosieguo "Banditore") agisce in qualità di agente di commissione in nome proprio e per conto dei Venditori (Mandanti) i cui nomi non sono in linea di principio comunicati all'asta. L'asta è condotta in nome e per conto del Banditore da un banditore con licenza che è nominato dal Banditore. Le pretese derivanti dal e in relazione con l'asta devono essere proposte solo nei confronti del Banditore. I Beni del Banditore (riserva personale) sono indicati e specificati separatamente nel catalogo. Fatto salvo quanto previsto al n.3b sotto, i Venditori e gli Compratori non hanno diritto di essere vicendevolmente informati sul nome e l'indirizzo dell'altra parte dopo l'asta. Tuttavia, come eccezione alla prima frase del presente paragrafo sopra, il Banditore può comunicare al Venditore o Compratore, a seconda dei casi, il nome e l'indirizzo del rispettivo Compratore o Venditore in qualsiasi momento, a meno che tali informazioni pregiudichino eventuali interessi ragionevoli della persona il cui nome e indirizzo sono da rivelare.

2. Chiamata dei numeri di catalogo

Il Banditore ha il diritto di dividere qualsiasi Lotto, combinare due o più lotti, di chiamare i lotti in un ordine diverso o ritirare dei lotti dalla vendita.

3. Garanzia

A) Tutti i veicoli destinati alla vendita possono essere visionati ed esaminati a fondo prima dell'asta. Le descrizioni nel catalogo sono fatte al meglio delle conoscenze del Banditore, ma non sono garanzie o qualità promesse ai sensi degli artt. 1490 e/o 1497

c.c. (codice civile italiano). Questo vale soprattutto per le descrizioni quali l'origine, età, condizione e il chilometraggio dei veicoli, di cui il Banditore non fornisce alcuna garanzia né può essere ritenuto responsabile dal Compratore. I prezzi stimati indicati nel catalogo del Banditore servono soltanto come guida per il valore degli oggetti da mettere all'asta, senza alcuna garanzia di correttezza. I veicoli sono usati.

B) Compratore non consumatore: se il Compratore non è un consumatore, il Banditore non assume alcuna responsabilità per difetti visibili o occulti. In ogni caso il Banditore non si assume alcuna responsabilità per difetti non essenziali. Tuttavia, il Compratore deve denunciare possibili difetti entro il termine di 8 giorni dopo il ritiro del Veicolo da parte del Compratore, per poter fare valere i propri diritti di garanzia nei confronti del Venditore, che rimane unico soggetto chiamato a rispondere per eventuali difetti del Veicolo. Gli obblighi di legge di verifica e di notifica di difetti restano inalterati. Le disposizioni suddette si applicano per analogia in caso di vendita da parte del Banditore mediante trattativa privata.

C) Compratore consumatore: se il Compratore è un consumatore lo stesso mantiene i diritti di garanzia di legge in deroga alle disposizioni suddette sub 3 b), fatta eccezione per eventuali richieste di risarcimento danni per i quali si applicano le disposizioni al numero 4. Il termine di prescrizione per i Compratori consumatori è di un anno dopo la consegna del Veicolo al Compratore, sempre che abbia fatto tempestiva denuncia dei difetti entro due mesi dal ritiro del Veicolo. Le disposizioni suddette si applicano per analogia in caso di vendita da parte del Banditore mediante trattativa privata.

D) Ai Compratori all'asta viene ricordato che ulteriori informazioni su alcuni lotti non contenute nel catalogo (Avvisi nel luogo dell'asta) potranno essere dati in loco. Tutti i potenziali Compratori sono invitati a informarsi circa l'esistenza di tali notizie su singoli lotti, sui quali stanno considerando di fare un'offerta.

E) In caso di mancato ritiro del Veicolo da parte del Compratore, i termini per la denuncia di possibili vizi e/o difetti decorrono dalla ricezione da parte del Compratore della comunicazione da parte del Banditore della consegna del Veicolo presso un deposito.

4. Esclusione di responsabilità del Banditore

Richieste di danni contro il Banditore, i suoi rappresentanti legali, i suoi dipendenti e suoi ausiliari connessi all'asta o la stipula o la esecuzione dei contratti di compravendita - a prescindere dalla loro causa legale e a qualsivoglia titolo - sono esclusi. Questo non trova applicazione per i danni causati intenzionalmente o per colpa grave dal Banditore, dai suoi rappresentanti legali o dai suoi ausiliari. Il Banditore, i suoi legali rappresentanti e suoi ausiliari non sono responsabili per colpa lieve, tranne in caso di lesioni al corpo, alla vita o alla salute di una persona o in caso di violazione di un obbligo contrattuale essenziale: come ad esempio il dovere di rendicontazione previsto dall'art. 1713 c.c. (codice civile italiano). In caso di violazione di un obbligo contrattuale essenziale, è esclusa la responsabilità per danni indiretti, danni consequenziali e mancato guadagno, e la responsabilità nei confronti dei Compratori commerciali è in questo caso ulteriormente limitata al danno che il Banditore, i suoi rappresentanti legali o suoi ausiliari potevano prevedere al momento della conclusione del contratto come possibile conseguenza della violazione dei loro obblighi contrattuali. Informazioni sul corso delle aste - in particolare sulle offerte e sui prezzi di aggiudicazione - che siano date telefonicamente dal Banditore durante o dopo l'asta sono vincolanti solo se confermate per iscritto.

5. Registrazione Offerente

A) Ogni persona che desidera partecipare all'asta dovrà, prima di essa, ottenere da Bonhams un "Modulo di Registrazione Offerente". Tale persona dovrà inoltre dare a Bonhams tutti i dettagli utili per quanto riguarda la sua identità con i suoi dati bancari

e consegnare a Bonhams un documento formale di identità. Il modulo deve essere compilato, firmato e datato e consegnato a Bonhams prima della vendita e ad ogni potenziale offerente sarà dato un numero di registrazione. Gli offerenti possono partecipare mediante offerta all'asta quando è stato assegnato a loro un numero di identificazione e sono in possesso di un catalogo di vendita che contiene le condizioni di questa vendita. Gli offerenti devono notare che questa vendita è espressamente tenuta, ed è soggetta alle Condizioni Generali contenute nel catalogo delle vendite, condizioni che ciascun offerente, facendo un'offerta, automaticamente riconosce di avere letto, compreso ed accettato con la firma di un Modulo di Registrazione Offerente. B) Gli offerenti non presenti all'asta Gli incarichi di offerte da parte di offerenti non presenti all'asta devono essere ricevuti dal Banditore al più tardi il giorno prima dell'asta e devono elencare il Veicolo con il suo numero di catalogo, nonché l'offerta più alta da intendersi come prezzo di aggiudicazione, senza commissione ed IVA applicabile. Se la descrizione del Veicolo da vendere non corrisponde al numero di catalogo, prevale la prima. I lotti saranno sempre comprati al prezzo più basso consentito stanti le altre offerte e riserve. Il Banditore non ha il dovere di informare l'offerente per telefono il giorno dell'asta dei risultati dell'asta. Sarà onere dell'offerente informarsi per telefono dopo la fine dell'asta.

6. Svolgimento dell'asta

L'asta è condotta secondo le modalità scelte dal Banditore a sua discrezione. Il Banditore può rifiutare qualsiasi offerta, in particolare se un offerente non è noto al Banditore non ha ancora avuto rapporti commerciali e non ha fornito i propri dati bancari in conformità con l'art. 10 sotto riportato o altre garanzie prima dell'inizio dell'asta.

Tuttavia, anche se l'offerente ha fornito tale sicurezza, allo stesso non sarà garantita l'accettazione di una sua offerta. Ogni offerente che desidera fare un'offerta in un'asta per conto di una parte terza, è obbligato a notificare questa circostanza al Banditore dell'asta, indicando il nome e l'indirizzo del terzo prima dell'inizio dell'asta e fornendo documenti di registrazione per entrambe le parti. Un'offerta non è più valida quando è stata respinta dal Banditore o quando l'asta si è chiusa senza aggiudicazione oppure quando il Banditore chiama di nuovo l'oggetto; un'offerta non diventa invalida se viene superata successivamente una offerta invalida.

7. Aggiudicazione

Un Veicolo sarà aggiudicato se è stata chiamata tre volte un'offerta e nessuna offerta superiore è stata fatta. Fatta salva la possibilità di rifiutare la vendita, il Banditore può aggiudicare il Veicolo con un prezzo di riserva (prezzo minimo di aggiudicazione), in particolare, se l'offerta minima data dal Venditore non è stata ottenuta. In questo caso l'offerta scadrà quattro settimane dopo il giorno dell'asta salvo che il Banditore abbia informato l'offerente entro questo periodo di tempo per iscritto dell'accettazione dell'offerta. Se più persone fanno la stessa offerta e nessuna offerta più alta è fatta dopo tre chiamate il lotto viene aggiudicato a uno degli offerenti a discrezione del Banditore. Il Banditore può revocare l'accettazione di un'offerta battuta all'asta e può rimettere qualsiasi Veicolo per la vendita di nuovo, se per errore un'offerta superiore fatta in tempo è stata trascurata o se il maggiore offerente non accetta la sua offerta, o se si verificano altri dubbi in merito alla aggiudicazione. In questo caso, la precedente aggiudicazione non è più valida.

8. Effetti dell'aggiudicazione.

L'aggiudicazione impegna il Compratore a portare via e pagare il Veicolo. Con l'aggiudicazione tutti i rischi, in particolare, il rischio di perdita accidentale e il deterioramento dell'articolo venduto, passano al Compratore che è così responsabile di tutti i costi e le spese relative al Veicolo. Tuttavia, la proprietà dei veicoli venduti non passerà fino a quando tutti i pagamenti dovuti sono stati fatti per intero al Banditore.

9. Prezzo di acquisto

Il prezzo di acquisto include il prezzo di aggiudicazione e la commissione del Compratore. Tutte le spese per la registrazione del Veicolo acquistato (ad esempio, in via esemplificativa ma non esaustiva, passaggio di proprietà) gravano sul Compratore. I Compratori vengono avvisati che per motoveicoli e motocicli (esclusi quindi Automobili) al prezzo di aggiudicazione di ogni Veicolo va aggiunto il 15% (del prezzo di aggiudicazione), oltre l'IVA pari al momento al 22% a titolo di commissione del Compratore. La commissione del Compratore applica a ogni lotto acquistato ed è soggetta ad IVA. Alcuni lotti possono essere soggetti ad IVA sul prezzo di aggiudicazione. Questi lotti sono chiaramente contrassegnati con il simbolo del numero di lotto nel catalogo.

10. Termine di pagamento del prezzo di acquisto/pagamento

Il prezzo di acquisto diventa dovuto con l'aggiudicazione. I Compratori che sono presenti all'asta devono pagare il prezzo di acquisto al più tardi entro la fine del giorno lavorativo successivo a quello della vendita all'asta a mezzo bonifico bancario, in contanti o con un assegno circolare. Il pagamento con altri mezzi è possibile solo se il Banditore è d'accordo. Gli offerenti sono invitati a fornire i propri riferimenti bancari in tempo prima dell'asta e di preparare i possibili mezzi di pagamenti. Assegni e vaglia devono essere accettati solo in base ad accordi speciali e solo salvo buon fine, tutti i costi e le imposte a carico del Compratore. Il Banditore non è responsabile per la regolare presentazione, eventuali protesti, la notifica o il ritorno di assegni o di cambiali insoluiti/e. In caso di pagamento non in contanti approvato dal Banditore, tutti i costi e le spese di trasferimento (tra cui le spese bancarie sostenute dal Banditore) ricadranno sul Compratore. Fermo restando che il pagamento del prezzo di acquisto è dovuto subito dopo l'aggiudicazione, il pagamento da parte dei Compratori non presenti all'asta non sarà considerato in ritardo se viene ricevuto entro 10 giorni dopo il giorno dell'asta.

11. Rimozione dei veicoli

Il Compratore deve ritirare i veicoli acquistati subito dopo la fine della vendita, e al più tardi entro le ore 16:00 del giorno successivo al giorno dell'asta. Tuttavia, i veicoli non saranno consegnati prima che il prezzo di acquisto sia stato pagato per intero. Decorso il suddetto periodo di tempo di il Banditore rimuoverà i veicoli non ritirati, i quali saranno conservati da una società di deposito a spese e a rischio dei Compratori. Il Banditore informerà il Compratore dell'avvenuto deposito del Veicolo a mezzo raccomandata AR ovvero a mezzo pec. La spedizione effettuata dal Banditore su richiesta di Compratori deve essere a spese e a rischio degli stessi.

12. Inadempimento del Compratore

Se il Compratore non provvede al pagamento entro il termine predetto, il Banditore può addebitare interessi di mora legale, fatta salva la richiesta di risarcimento per i danni conseguenti all'inadempimento. Inoltre, il Banditore può richiedere l'adempimento del contratto di compravendita o, dopo aver concesso un termine, i danni per il mancato adempimento; i danni possono essere anche calcolati mettendo nuovamente all'asta il lotto in un'altra asta, della quale il Compratore inadempiente deve ristorare tutte le relative spese.

13. Compensazione/Diavito di cessione

Il Compratore può compensare le pretese del Banditore soltanto con domande riconvenzionali che sono incontestate o definite in via definitiva da un tribunale. Il Compratore non può cedere alcuna azione nei confronti Banditore relativa alla consegna e al trasferimento della proprietà del Veicolo senza il consenso dello stesso Banditore.

14. Beni Notificati

Il Banditore dichiara che il bene/i che costituisce/ono il Lotto può/possono essere stato/i oggetto di notifica ai sensi del D.L.vo 22.01.2004, n.42. Nel

caso in cui il bene/i che costituisce/ono il lotto sia/ siano stato/i oggetto di notifica, ne darà prontamente comunicazione al Compratore ed il Venditore ai sensi dello stesso D.L.vo provvederà a denunciare al Ministero competente l'atto di vendita. La vendita sarà sospensivamente condizionata al mancato esercizio da parte del Ministero competente del diritto di prelazione nel termine di 2 mesi dalla data della denuncia. In pendenza della condizione e del termine sopra indicati il Lotto non potrà essere consegnato al Compratore. Il Compratore dovrà pagare il prezzo il giorno in cui spira il termine di 2 mesi, sempre che il Ministero competente non abbia esercitato il diritto di prelazione.

15. Privacy

Ai sensi del D.L.vo 30 giugno 2003, n. 196 e successive modificazioni, Bonhams informa il Compratore che a) tutti i dati saranno trattati da Bonhams anche con l'ausilio di mezzi elettronici, automatizzati e/o di videoregistrazione, (1) per esigenze funzionali all'esecuzione delle proprie obbligazioni, (2) per esigenze gestionali del rapporto con i venditori ed i compratori, (quali ad esempio: amministrazione di proventi di vendita, fatture, spedizioni, ecc.), (3) per verifiche e valutazioni sul rapporto di vendita all'asta nonché sui rischi ad esso connessi, (4) per adempimenti ad obblighi fiscali, contabili, legali e/o di disposizioni di organi pubblici ovvero, (5) per finalità promozionali di Bonhams; b) il conferimento dei dati è facoltativo ma un eventuale rifiuto di fornire i medesimi, per le finalità di cui ai punti da a) (1) ad a) (4), potrebbe determinare difficoltà di conclusione, esecuzione e gestione del contratto.

Titolare del trattamento dei dati è Bonhams nei confronti della quale gli interessati potranno esercitare, scrivendo al Responsabile dei Dati, Bonhams 1793 LTD, Montpellier Galleries, Montpellier Street, London, SW7 1HH, i diritti di cui all'art. 13 del D.L.vo 196/03 ed in particolare ottenere la conferma dell'esistenza di dati che li riguardano, la loro comunicazione e l'indicazione della logica e finalità del trattamento, nonché la cancellazione, rettificazione, aggiornamento dei medesimi, nonché rivolgere, per motivi legittimi, le eventuali opposizioni al trattamento.

Il Compratore consente altresì, ai sensi del D.L.vo 196/03, al trattamento, alla comunicazione ed al trasferimento all'estero dei dati, ivi comprese eventuali variazioni degli stessi, secondo termini e modalità di cui all'informativa che precede.

16. Varie

A) le condizioni d'asta sono stampate nel catalogo sia in inglese sia in italiano. Tuttavia, solo la versione in lingua italiana è determinante circa l'applicazione e l'interpretazione delle condizioni d'asta.

B) per commercianti, persone giuridiche di diritto pubblico o fondi speciali di diritto pubblico, il luogo di adempimento e il foro esclusivamente competente è Padova, Italia. Padova, Italia è anche esclusivamente competente, se il venditore non ha un foro generale competente in Italia.

C) si applica il diritto italiano. Non si applicano le disposizioni della Convenzione delle Nazioni Unite sui contratti di vendita internazionale di beni mobili (CISG) del 1980/11/04.

D) Se una o più disposizioni delle Condizioni d'asta sono o diventano invalide, la validità delle altre disposizioni resta inalterata. La disposizione inefficace deve essere sostituita da una disposizione valida più vicina al contenuto economico e l'intenzione della disposizione inefficace.

GENERAL CONDITIONS

I. SELLER'S CONDITIONS

1. Commission

Bonhams 1793 LTD (hereinafter "Auctioneer") is acting as commission agent in its own name and on account of the Seller (principal) on the basis of the Auction Conditions printed below.

2. Authorization of Seller to transfer title

The Seller warrants that he is authorized to transfer title to the vehicle (hereinafter "Vehicle") and that the vehicle is free from any lien or encumbrance.

3. Warranty

The vehicles consigned are used. The Seller will be liable to the Auctioneer for any defect of title or any material defect; the law of Sale of Goods will apply mutatis mutandis; however, the period of limitation shall only commence when the vehicle is delivered to the Buyer.

4. Exclusion of vehicle from auction

The Auctioneer can withdraw the vehicle from the auction at any time if he forms the opinion that the Seller's statements are untrue or misleading, particularly if they do not correspond to the actual condition of the vehicle. The Auctioneer, however, does not have an obligation to verify the Seller's statements.

5. Seller's commitment to commission agreement

The Seller is committed to the commission agreement until 21 days after the date of the auction. If he does not consign the vehicle according to No. 8 below, sells it himself in his own name or does not hand back vehicle, keys and documents according to No. 7 below the Auctioneer may charge a payment in the amount of 20% of the estimated value of the vehicle given in the Vehicle Entry Form, or, if the estimate has not been given in the Vehicle Entry Form, of the reserve price, as a compensation for the damage incurred. The charges can be higher or lower if the Auctioneer can prove that higher or the Seller can prove that lower damages did in fact incur.

6. Hammer price

The Lots are sold for a hammer price in the amount of at least the reserve price given in the Vehicle Entry Form. In case the reserve price cannot be obtained the Auctioneer may accept bids less than the reserve price with a reservation.

7. Sale of vehicle by private treaty after auction

If the vehicle does not sell at the auction, the Auctioneer has the right to sell the vehicle by private treaty up to 21 days from the date of the auction. Seller's Conditions shall, particularly no. 3 and no. 6, apply mutatis mutandis. If after the sale the Seller has retaken possession of his vehicle, keys and documents, he is obliged to hand them back to the Auctioneer if the Auctioneer sells the vehicle by private treaty.

8. Delivery of vehicles

The vehicles to be sold have to be delivered to the Auctioneer at the cost and risk of the Seller at the latest by the day before the auction. The Seller shall be responsible for the cost of transport, insurance during transport, dispatching charges of the forwarding agent, etc. Except in case of damage caused intentionally or by gross negligence the Auctioneer will not be liable for any injury, loss or damage to the vehicle during the delivery.

9. Account sales and payment

Within 21 days after the sale the Seller shall be sent the Settlement Statement of the final payment due to him. Once the Seller has given instructions for payment, the hammer price less Seller's commission plus applicable VAT will be paid, providing the hammer price has been received by the Auctioneer. If the hammer price is received by the Auctioneer after 21 days the Seller will receive the amount due to him within a further five days. If the Auctioneer does not receive the hammer price he can name the Buyer to the Seller after he has notified the Seller of the execution of the order without legal detriment or other prejudice to his rights. However, the Auctioneer is liable to the Seller if he has delivered the items sold to the Buyer.

10. Removal of unsold vehicles

The onus shall lie with the Seller to request from the Auctioneer confirmation by telephone as to whether or not a vehicle has been sold at the sale. The Seller has to remove any unsold vehicle at the latest by the end of the next business day following the day of the sale at the Seller's cost and risk. If he does not remove the vehicle within the time period specified above the Auctioneer will have the vehicle removed and stored by a storage company at the cost and risk of the Seller under the conditions specified below in the General Information for Buyers and Sellers.

11. General

A) There is an English and an Italian version of these Seller's Conditions printed in the catalogue. Only the Italian version of the Seller's Conditions shall be authoritative for their meaning and construction.
B) As concerns merchants registered with the commercial register (particularly all commercial companies), public law entities and public law special funds it is furthermore agreed that place of performance and venue shall be Padova. Padova shall furthermore be the venue if the Seller has no local forum.
C) Italian law applies with the exclusion of the UN Convention on the Sale of Goods of April 11, 1980.
D) If any of these conditions shall be or become invalid the validity of the other conditions shall not be affected thereby. The invalid condition shall be replaced by a valid one which comes as near to its economic intent and form as possible.

II. AUCTION CONDITIONS

1. Auction

Bonhams 1793 LTD (hereinafter "Auctioneer") is acting as commission agent in its own name and on account of the Sellers (Principals), whose names are not communicated in the auction in principle. The auction is conducted in the name of and for the account of the Auctioneer by a licensed auctioneer who is named by the Auctioneer. Claims from and in connection with the auction shall only be brought against the Auctioneer. Property of the Auctioneer (personal stock) shall be listed and specified separately in the catalogue. Without prejudice to No. 3b below, Sellers and Buyers shall have no right to be informed of each other's names and addresses after the auction. However, as an exception to the first sentence of this Section above, the Auctioneer may inform the Seller or Buyer, as the case may be, of the name and address of the respective Buyer or Seller at any time unless such information prejudices any reasonable interests of the person whose name and address are to be disclosed.

2. Calling of catalogue numbers

The Auctioneer has the right to divide any Lot, combine two or more Lots, call up Lots in a different order or withdraw Lots from the sale.

3. Warranty

A) All vehicles to be sold can be thoroughly viewed and examined before the auction. The descriptions in the catalogue are made to the best of the Auctioneer's knowledge and belief but are not warranties and warranted characteristics in the sense of the Articles 1490 and/or 1497 c.c. (the Italian Civil Code). This applies particularly to the descriptions as to origin, age, condition and mileage of the vehicles, about which the Auctioneer does not provide any warranty or cannot be held liable by the Buyer. Estimated prices stated in the Auctioneer's catalogue merely serve as a guide to the value of the items to be auctioned, with no guarantee of correctness. The vehicles are used.
B) Non-consumer as Buyer: If the Buyer is not a consumer, the Auctioneer doesn't take any liability for open or disclosed defects in so far as it has fulfilled its duty of care. In any case the Auctioneer does not accept any liability for non-essential defects. However, the Buyer must give notice of possible defects within 8 days after the takeover of the Vehicle by the Buyer, in order to enforce its warranty rights against the Seller, which remains the only subject which has to respond for possible defects of the Vehicle. Statutory obligations of examination and notification in respect of defects shall remain unaffected. The aforesaid provisions shall apply accordingly in case of a sale by the Auctioneer by private treaty.
C) Consumer as Buyer: If the Buyer is a consumer, the Buyer retains its statutory warranty claims as an exception to the aforesaid provisions under 3 b), except for any claims for damages for which the provisions in Sec. 4 shall apply. The period of limitation for consumer Buyers shall be one year after the delivery of the vehicle to the Buyer, provided that the Buyer has timely give notice of the defects within two months of the takeover of the Vehicle. The aforesaid provisions shall apply accordingly in case of a sale by the Auctioneer by private treaty.
D) Buyers at the auction are reminded that additional information not contained in the catalogue (Sales Room Notices) may be displayed on certain lots. All potential buyers are advised to inquire as to the existence of such Notices on any lots they are considering to bid upon.
E) In the case that the Buyer doesn't take over the Vehicle, the terms for the notice of possible vices and/or defects shall commence from the date of the receipt by the Buyer of the communication by the Auctioneer that the Vehicle was delivered at a deposit.

4. Exclusion of liability of Auctioneer

Claims for damages against the Auctioneer, its legal representatives, its employees and its vicarious agents in connection with the auction or the conclusion or handling of the purchase contracts - irrespective of their legal grounds and for any title - are excluded thereby. This does not apply to damages caused by the Auctioneer, its legal representatives or its vicarious agents intentionally or with gross negligence. The Auctioneer, its legal representatives and its vicarious agents are not liable for slight negligence except in case of injury to body, life or health of a person or in case of violation of an essential contractual obligation such as e.g. the accounting duty under Article 1713 c.c. (the Italian Civil Code). In case of violation of an essential contractual obligation, liability for indirect damage, consequential harm and not realised profit shall be excluded and liability vis-à-vis commercial Buyers shall in this case further be limited to the damage the Auctioneer, its legal representatives or its vicarious agents could have foreseen at the conclusion of the contract as possible consequence of the violation of their contractual obligations. Information on the course of the auctions - particularly on bids and hammer prices - which is given over the telephone by the Auctioneer either during or directly after the auction is only binding if confirmed in writing.

5. Bidder Registration

A) Any person wishing to bid shall, prior to the Sale, obtain from Bonhams a "Bidder Registration Form". Such person shall also give to Bonhams all relevant details regarding his identity together with his banking details and shall hand to Bonhams a formal document of identity. The form must be completed, signed and dated and handed to Bonhams prior to the sale and a registration number will be given to each potential bidder. Bidders are only permitted to bid when they have been allocated an identification number and are in possession of a sale catalogue which contains the conditions of this sale. Bidders should note that this sale is expressly held on, and subject to, the General Conditions in the sales catalogue which each bidder by making a bid automatically acknowledges that he or she has read, understood and accepted by signing a bidder registration form. B) Bidders not present at the auction: Commission bids from bidders not present at the auction have to be received by the Auctioneer at the latest on the day before the auction and have to list the vehicle with its catalogue number as well as the highest bid which shall be the hammer price without premium and applicable VAT. If the description of the vehicle to be sold does not correspond to the catalogue number, the former shall prevail. Lots will always be bought as cheaply as is allowed by other bids and reserves. The Auctioneer does not have to inform the bidder by telephone on the day of the auction of the results of the auction. The onus shall be with the bidder to check by telephone after the end of the auction.

6. Conduct of the auction

The auction is conducted according to the discretion of the Auctioneer. The Auctioneer can refuse any bid, particularly if a bidder who is not known to the Auctioneer or with whom a business relationship has not been conducted, and has not provided banking references according to no. 10 below or other security before commencement of the auction. However, no claim to acceptance of a bid does arise even if the respective bidder has provided such security. Any bidder wishing to bid at an auction on behalf of a third party is obliged to notify the Auctioneer thereof, indicating the name and address of the third-party before commencement of the auction and providing registration documents for both parties. A bid becomes invalid when it has been rejected by the Auctioneer or when the auction has closed without a knockdown or when the Auctioneer calls the item again; a bid does not become invalid if an invalid higher bid is made thereafter.

7. Knockdown

A vehicle will be hammered down if a bid has been called three times and no higher bid has been made. Without prejudice to the possibility to refuse the sale, the Auctioneer may hammer down the vehicle, with a reservation, particularly if the minimum bid given by the Seller has not been obtained. In this case the bid will expire four weeks after the day of the auction except if the Auctioneer has informed the bidder within this time period in writing of the acceptance of the bid. If several persons make the same bid and no higher bid is made after three calls the lot is knocked down to one of the bidders at the Auctioneer's discretion. The Auctioneer may withdraw the acceptance of a bid by the fall of the hammer and may put any disputed vehicle up for sale again if by error a higher bid made in time has been overlooked or if the highest bidder does not accept his bid or if other doubts occur concerning the fall of the hammer. In this case a previous knockdown becomes invalid.

8. Effects of knockdown

The fall of the hammer commits the Buyer to take away and pay for the vehicle. With the fall of the hammer all risks, particularly risk of accidental loss and deterioration of the sold item will pass to the Buyer who is also responsible for all costs and expenses related to the vehicle. However, title of the vehicles sold shall not pass until all payments due have been made in full to the Auctioneer.

9. Purchase price

The purchase price consists of the Hammer price and the Buyer's Premium. All expenses for the registration of the Vehicle purchased (exemplifying but not exhaustive, for the transfer of ownership) shall be borne by the Buyer. Buyers are reminded that for Motor Cars and Motorcycles (excluding Automobilia) 15% of the Hammer Price on each vehicle plus VAT at the current rate of 22% will be added to the Buyer's Premium. The Buyer's Premium applies to each lot purchased and is subject to VAT. Some lots may be subject to VAT on the Hammer price. These lots are clearly evidenced beside the lot number in the catalogue.

10. Due date of purchase price/payment

The purchase price becomes due with the fall of the hammer. Buyers who are present at the auction have to pay the purchase price at the latest by the end of the next business day following the day of the auction by bank transfer, in cash or by a cleared check ("assegno circolare"). Payment by other means is only possible if the Auctioneer agrees. Bidders are therefore asked to provide bankers references in time before the auction and to prepare possible payments. Cheques and drafts shall only be accepted under special agreement and only in lieu of performance, all costs and taxes to be borne by the Buyer. The Auctioneer is not liable for due presentation, protestations, notification or return of uncashed cheques or drafts. In the event of non-cash payment being approved by the Auctioneer, all transfer costs and charges (including bank charges accounting to the Auctioneer) shall fall on the Buyer. Without prejudice to the purchase price becoming due immediately after the fall of the hammer the payment of Buyers not present at the auction is not considered late if it is received within 10 days after the day of the auction.

11. Removal of vehicles

The Buyer has to take over the vehicles bought immediately after the end of the sale, and at the latest by 4pm the day following the day of the auction. However, vehicles will not be delivered before the purchase price has been paid in full. After the above time period has run out the Auctioneer will have the vehicles not taken away removed and stored by a storage company at the cost and risk of Buyers. The Auctioneer will inform the Buyer about the storage of the Vehicle by a registered letter with return receipt or by a certified e-mail (PEC). Shipping arranged by the Auctioneer on request of Buyers shall be at the cost and risk of Buyers.

12. Default of Buyer

If Buyers fail to pay on the due date the Auctioneer may charge legal default interest, without prejudice to the claim for further default damages. Furthermore the Auctioneer may either claim fulfilment of the purchase contract or, after setting a time period, damages for non fulfilment; damages may also be calculated by auctioning the item off in another auction whereby the Buyer in default has to account for any shortfall in proceeds in.

13. Set-Off / Prohibition of Assignment

The Buyer may only set-off claims of the Auctioneer with counter-claims that are either undisputed or finally and incontestably awarded by a court. The Buyer may not assign any claims against the Auctioneer for delivery and transfer of ownership of the vehicle without the Auctioneer's consent.

14. Notified Goods

The Auctioneer declares that the goods that constitute a Lot may have been the object of notification under Legislative Decree no. 42, 22nd January 2004. In such case, the Buyer and the Vendor will immediately be notified, and under the terms of the same Legislative Decree the act of sale must be notified to the appropriate Ministry. The sale will be suspended and become conditional on the appropriate Ministry not exercising its right of pre-emption within two months of the notification. Pending this and during the term indicated above, the Lot may not be released to the Buyer. The Buyer shall pay the price on the day that the term of two months expires, if the appropriate Ministry has not exercised its right of pre-emption.

15. Privacy

Under the terms of Legislative Decree no. 196, 30th June 2003, Bonhams hereby informs the Buyer that: a) the data will be used by Bonhams, also with the help of electronic or automated means and/or video recording, (1) to meet operational needs and execute its obligation, (2) in order to manage the relationship between Vendors and Buyer (such as e.g. the administration of profits of sales, invoices, dispatches), (3) for checks and evaluations on the sale report at the auction and the risks connected with this, (4) to fulfil its fiscal, accounting and legal obligations and/or the requirements of public bodies or, (5) for Bonhams' own promotional ends; b) the supply of the data is optional but any refusal to supply it for the purposes listed under points a) (1) to a) (4) could cause difficulties in concluding, performing and managing the contract. The owner of the data management is Bonhams and those interested may exercise their rights under article 13, Legislative Decree 190 (03) by writing to the Responsabile dei Dati, Bonhams 1793 LTD, Montpelier Galleries, Montpelier Street, London, SW7 1HH, and in particular obtain confirmation of the existence of data retaining to them, to whom it has been communicated and an indication of the logic and purpose of its use, as well as obtaining the deletion, rectification, updating or blocking of the same and also submitting, for legitimate reasons, any opposition to its use in these ways. The Buyer also consents, under the terms of Legislative Decree 196/03, to the handling, communication and transfer abroad of the data, including any variation of the same, in accordance with the terms and procedures specified above.

16. General

A) The Auction Conditions are printed in an English and Italian language version in the catalogue. However, only the Italian language version shall determine the content and interpretation of the Auction Conditions. B) Vis-à-vis merchants, legal entities under public law or special funds under public law, place of performance and legal venue shall be exclusively Padova, Italy. Padova, Italy shall further be the legal venue if the Seller does not have a place of general jurisdiction in Germany. C) Italian law shall apply. The provisions of the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG) of 11/04/1980 shall not apply. D) If one or more provisions of these Auction Conditions should be or become invalid, the validity of the other provisions shall remain unaffected. The invalid provision shall be replaced by a valid provision coming closest to the economic content and intention of the invalid provision.

Bonhams Specialist Departments

To e-mail any of the below use the first name dot second name @bonhams.com eg. charles.obrien@bonhams.com

19th Century Paintings

UK
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
U.S.A
Madalina Lazen
+1 212 644 9108

20th Century British Art

Matthew Bradbury
+44 20 7468 8295

Aboriginal Art

Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

African, Oceanic & Pre-Columbian Art

UK
Philip Keith
+44 2920 727 980
U.S.A
Fredric Backlar
+1 323 436 5416

American Paintings

Alan Fausel
+1 212 644 9039

Antiquities

Madeleine Perridge
+44 20 7468 8226

Antique Arms & Armour

UK
David Williams
+44 20 7393 3807
U.S.A
Paul Carella
+1 415 503 3360

Art Collections, Estates & Valuations

Harvey Cammell
+44 (0) 20 7468 8340

Art Nouveau & Decorative Art & Design

UK
Mark Oliver
+44 20 7393 3856
U.S.A
Frank Maraschiello
+1 212 644 9059

Australian Art

Meryn Schriever
+61 2 8412 2222
Alex Clark
+61 3 8640 4088

Australian Colonial Furniture and Australiana

+1 415 861 7500

Books, Maps & Manuscripts

UK
Matthew Haley
+44 20 7393 3817
U.S.A
Christina Geiger
+1 212 644 9094

British & European Glass

UK
Simon Cottle
+44 20 7468 8383
U.S.A.
Suzy Pai
+1 415 503 3343

British & European Porcelain & Pottery

UK
John Sandon
+44 20 7468 8244
U.S.A
Peter Scott
+1 415 503 3326

California & American Paintings

Scot Levitt
+1 323 436 5425

Carpets

UK
Mark Dance
+44 8700 27361
U.S.A.
Hadjji Rahimpour
+1 415 503 3392

Chinese & Asian Art

UK
Asaph Hyman
+44 20 7468 5888
U.S.A
Dessa Goddard
+1 415 503 3333
HONG KONG
+852 3607 0010
AUSTRALIA
Yvett Klein
+61 2 8412 2222

Clocks

UK
James Stratton
+44 20 7468 8364
U.S.A
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Coins & Medals

UK
John Millensted
+44 20 7393 3914
U.S.A
Paul Song
+1 323 436 5455

Contemporary Art

UK
Ralph Taylor
+44 20 7447 7403
U.S.A
Jeremy Goldsmith
+1 917 206 1656

Costume & Textiles

Claire Browne
+44 1564 732969

Entertainment Memorabilia

UK
+44 20 7393 3844
U.S.A
Catherine Williamson
+1 323 436 5442

Furniture & Works of Art

UK
Guy Savill
+44 20 7468 8221
U.S.A
Andrew Jones
+1 415 503 3413

Greek Art

Olympia Pappa
+44 20 7468 8314

Golf Sporting Memorabilia

Kevin Mcgimpsey
+44 1244 353123

Irish Art

Penny Day
+44 20 7468 8366

Impressionist & Modern Art

UK
India Phillips
+44 20 7468 8328
U.S.A
Tanya Wells
+1 917 206 1685

Islamic & Indian Art

Claire Penhallurick
+44 20 7468 8249

Japanese Art

UK
Suzannah Yip
+44 20 7468 8368
U.S.A
Jeff Olson
+1 212 461 6516

Jewellery

UK
Jean Ghika
+44 20 7468 8282
U.S.A
Susan Abeles
+1 212 461 6525
AUSTRALIA
Anellie Manolas
+61 2 8412 2222
HONG KONG
Graeme Thompson
+852 3607 0006

Marine Art

UK
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962
U.S.A
Gregg Dietrich
+1 917 206 1697

Mechanical Music

Jon Baddeley
+44 20 7393 3872

Modern, Contemporary & Latin American Art

U.S.A
Alexis Chompaisal
+1 323 436 5469

Modern Design

Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Motor Cars

EUROPE
Philip Kantor
+32 476 879 471
UK
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
U.S.A
Mark Osborne
+1 415 503 3353

Automobilia

UK
Toby Wilson
+44 8700 273 619
Adrian Papiroos
+44 8700 273621

Motorcycles

Ben Walker
+44 8700 273616

Native American Art

Jim Haas
+1 415 503 3294

Natural History

U.S.A
Claudia Florian
+1 323 436 5437

Old Master Pictures

UK
Andrew Mckenzie
+44 20 7468 8261
U.S.A
Mark Fisher
+1 323 436 5488

Orientalist Art

Charles O'Brien
+44 20 7468 8360

Photography

U.S.A
Judith Eurich
+1 415 503 3259

Portrait Miniatures

UK
+44 20 7393 3986

Prints and Multiples

UK
Rupert Worrall
+44 20 7468 8262
U.S.A
Judith Eurich
+1 415 503 3259

Russian Art

UK
Daria Chernenko
+44 20 7468 8334
U.S.A
Yelena Harbick
+1 212 644 9136

Scientific Instruments

Jon Baddeley
+44 20 7393 3872
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Scottish Pictures

Chris Brickley
+44 131 240 2297

Silver & Gold Boxes

UK
Michael Moorcroft
+44 20 7468 8241
U.S.A
Aileen Ward
+1 800 223 5463

South African Art

Giles Peppiatt
+44 20 7468 8355

Sporting Guns

Patrick Hawes
+44 20 7393 3815

Travel Pictures

Veronique Scorer
+44 20 7393 3962

Urban Art

Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Watches & Wristwatches

UK
+44 20 7447 7412
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530
HONG KONG
Nicholas Biebuyck
+852 2918 4321

Whisky

UK
Martin Green
+44 1292 520000
U.S.A
Joseph Hyman
+1 917 206 1661
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

Wine

UK
Richard Harvey
+44 (0) 20 7468 5811
U.S.A
Doug Davidson
+1 415 503 3363
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

UNITED KINGDOM

London
101 New Bond Street ●
London W1S 1SR
+44 20 7447 7447
+44 20 7447 7400 fax

Montpelier Street ●
London SW7 1HH
+44 20 7393 3900
+44 20 7393 3905 fax

South East England

Guildford
Millmead,
Guildford,
Surrey GU2 4BE
+44 1483 504 030
+44 1483 450 205 fax

Isle of Wight

+44 1273 220 000

Representative:
Brighton & Hove
Tim Squire-Sanders
+44 1273 220 000

West Sussex

+44 (0) 1273 220 000

South West England

Bath
Queen Square House
Charlotte Street
Bath BA1 2LL
+44 1225 788 988
+44 1225 446 675 fax

Cornwall – Truro
36 Lemon Street
Truro
Cornwall
TR1 2NR
+44 1872 250 170
+44 1872 250 179 fax

Exeter
The Lodge
Southernhay West Exeter,
Devon
EX1 1JG
+44 1392 425 264
+44 1392 494 561 fax

Tetbury
Eight Bells House
14 Church Street
Tetbury
Gloucestershire
GL8 8JG
+44 1666 502 200
+44 1666 505 107 fax

Representatives:
Dorset
Bill Allan
+44 1935 815 271

East Anglia and Bury St. Edmunds
Michael Steel
+44 1284 716 190

Norfolk
The Market Place
Reepham
Norfolk NR10 4JJ
+44 1603 871 443
+44 1603 872 973 fax

Midlands

Knowle
The Old House
Station Road
Knowle, Solihull
West Midlands
B93 0HT
+44 1564 776 151
+44 1564 778 069 fax

Oxford
Banbury Road
Shipton on Cherwell
Kidlington OX5 1JH
+44 1865 853 640
+44 1865 372 722 fax

Yorkshire & North East England

Leeds
The West Wing
Bowlcliffe Hall
Bramham
Leeds
LS23 6LP
+44 113 234 5755
+44 113 244 3910 fax

North West England

Chester
2 St Johns Court,
Vicars Lane,
Chester,
CH1 1QE
+44 1244 313 936
+44 1244 340 028 fax

Manchester
The Stables
213 Ashley Road
Hale WA15 9TB
+44 161 927 3822
+44 161 927 3824 fax

Channel Islands

Jersey
La Chasse
La Rue de la Vallee
St Mary
Jersey JE3 3DL
+44 1534 722 441
+44 1534 759 354 fax

Representative:
Guernsey
+44 1481 722 448

Scotland

Edinburgh ●
22 Queen Street
Edinburgh
EH2 1JX
+44 131 225 2266
+44 131 220 2547 fax

Bonhams West of Scotland
Kirkhill House
Broom Road East
Newton Mearns
Glasgow
G77 5LL
+44 141 223 8866

Wales

Representatives:
Cardiff
Jeff Muse
+44 2920 727 980

EUROPE

Austria
Thomas Kamm
+49 (0) 89 2420 5812
austria@bonhams.com

Belgium
Boulevard
Saint-Michel 101
1040 Brussels
+32 (0) 2 736 5076
belgium@bonhams.com

France
4 rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0) 1 42 61 10 10
paris@bonhams.com

Germany - Cologne
Katharina Schmid
+49 (0) 221 9865 3419
+49 (0) 157 9234 6717
cologne@bonhams.com

Germany - Munich
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
+49 (0) 89 2420 5812
munich@bonhams.com

Germany - Stuttgart
Neue Brücke 2
New Bridge Offices
70173 Stuttgart
+49 (0) 711 2195 2640
+49 (0) 157 9234 6717
stuttgart@bonhams.com

Greece
7 Neofytou Vamva Street
Athens 10674
+30 (0) 210 3636 404
athens@bonhams.com

Ireland
101 Milesworth Street
Dublin 2
+353 (0) 1 602 0990
ireland@bonhams.com

Italy - Milan
Via Boccaccio 22
20123 Milan
+39 0 2 4953 9020
milan@bonhams.com

Italy - Rome
Via Sicilia 50
00187 Roma
+39 06 485 900
rome@bonhams.com

The Netherlands
De Lairessestraat 154
1075 HL Amsterdam
+31 (0) 20 67 09 701
amsterdam@bonhams.com

Portugal
Rua Bartolomeu Dias
n°160. 1º
Belem
1400-031 Lisbon
+351 218 293 291
portugal@bonhams.com

Spain - Barcelona
Teresa Ybarra
+34 930 156 686
+34 680 347 606
barcelona@bonhams.com

Spain - Madrid
Núñez de Balboa no 4-1C
28001 Madrid
+34 915 78 17 27
madrid@bonhams.com

Switzerland - Geneva
Rue Etienne-Dumont 10
1204 Geneva
+41 (0) 22 300 3160
geneva@bonhams.com

Switzerland - Zurich
Andrea Bodmer
Dreikönigstrasse 31a
8002 Zürich
+41 44 281 9535
zurich@bonhams.com

MIDDLE EAST

Israel
Joslyne Halibard
+972 (0)54 553 5337
joslyne.halibard@
bonhams.com

NORTH AMERICA

USA

San Francisco ●
220 San Bruno Avenue
San Francisco
CA 94103
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8951 fax

Los Angeles ●
7601 W. Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
+1 (323) 850 7500
+1 (323) 850 6090 fax

New York ●
580 Madison Avenue
New York, NY
10022
+1 (212) 644 9001
+1 (212) 644 9007 fax

Representatives:
Arizona
Terri Adrian-Hardy
+1 (602) 859 1843
arizona@bonhams.com

California
Central Valley
David Daniel
+1 (916) 364 1645
sacramento@bonhams.com

California
Palm Springs
Brooke Sivo
+1 (760) 350 4255
palmsprings@bonhams.com

California
San Diego
Brooke Sivo
+1 (760) 567 1744
sandiego@bonhams.com

Colorado
Lance Vigil
+1 (720) 355 3737
colorado@bonhams.com

Florida
April Matteini
+1 (305) 978 2459
florida@bonhams.com
Alexis Butler
+1 (305) 878 5366
florida@bonhams.com

Georgia

Mary Moore Bethea
+1 (404) 842 1500
georgia@bonhams.com

Illinois & Midwest
Ricki Blumberg Harris
Natalie B. Waechter
+1 (773) 267 3300
chicago@bonhams.com

Massachusetts
Amy Corcoran
+1 (617) 742 0909
boston@bonhams.com

Nevada
David Daniel
+1 (775) 831 0330
nevada@bonhams.com

New Mexico
Terri Adrian-Hardy
+1 (602) 859 1843
newmexico@bonhams.com

Oregon
Sheryl Acheson
+1 (971) 727 7797
oregon@bonhams.com

Texas
Amy Lawch
+1 (713) 621 5988
texas@bonhams.com

Virginia
Gertraud Hechl
+1 (202) 422 2733
virgina@bonhams.com

Washington
Heather O'Mahony
+1 (206) 566 3913
seattle@bonhams.com

Washington DC
Mid-Atlantic Region
Gertraud Hechl
+1 (202) 422 2733
washingtonDC
@bonhams.com

CANADA

Toronto, Ontario
Kristin Kearney
340 King St East
2nd Floor, Office 213
Toronto ON
M5A 1K8
+1 (416) 462 9004
info.ca@bonhams.com

Montreal, Quebec
David Kelsey
+1 (514) 894 1138
info.ca@bonhams.com

SOUTH AMERICA

Brazil
+55 11 3031 4444
+55 11 3031 4444 fax

ASIA

Hong Kong ●
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.com

Beijing
Jessica Zhang
Suite 511
Chang An Club
10 East Chang An Avenue
Beijing 100006
+86(0) 10 6528 0922
+86(0) 10 6528 0933 fax
beijing@bonhams.com

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
bernadette.rankine@
bonhams.com

Taiwan
37th Floor, Taipei 101 Tower
No. 7 Xinyi Road, Section 5
Taipei, 100
+886 2 8758 2898
+886 2 8758 2897 fax
taiwan@bonhams.com

AUSTRALIA

Sydney
97-99 Queen Street,
Woollahra, NSW 2025
Australia
+61 (0) 2 8412 2222
+61 (0) 2 9475 4110 fax
info.aus@bonhams.com

Melbourne
Como House
Como Avenue
South Yarra
Melbourne VIC 3141
Australia
+61 (0) 3 8640 4088
+61 (0) 2 9475 4110 fax
info.aus@bonhams.com

AFRICA

Nigeria
Neil Coventry
+234 (0)8110 033 792
+27 (0)7611 20171
neil.coventry@bonhams.com

South Africa - Johannesburg
Penny Culverwell
+27 (0)71 342 2670
penny.culverwell@bonhams.com

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck
Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
stephen.cleminson@
bonhams.com

Cheshire & Staffordshire
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159
chris.shenton@
bonhams.com

Devon, Cornwall & Somerset
Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire & Dorset
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
mike.jackson@
bonhams.com

Wiltshire, Hants, Glos, Berks & Somerset
Greg Pullen
Lower heath Ground
Easterton
Devizes
Wiltshire
SN10 4PX
Tel: (01380) 816 493
greg.pullen@
bonhams.com

Lincs & East Anglia Motorcycles
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel / Fax:
(01507) 481 890
david.hawtin@
bonhams.com

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242
robert.hadfield@
bonhams.com

Midlands
Motor Cars
Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983
richard.hudson-evans
@bonhams.com

Home Counties
David Hancock
5 Roscommon,
34 Brackendale Road,
Camberley,
Surrey,
GU15 2JR
(01276) 294 13
david.hancock@
bonhams.com

Kent
Colin Seeley
3 Whiteoak Gardens
The Hollies
Sidcup Kent
DA16 8WE
Tel: (020) 8302 7627
colin.seeley@
bonhams.com

Herts, Beds, Bucks & Oxon
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
martin.heckscher@
bonhams.com

Lancs, Yorks, N. Counties & Scotland
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@
bonhams.com

Lancs
Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 491 737
Fax: (01204) 401 799

Shropshire, Glos & Wales
Jim Reynolds
Childe Road
Cleobury Mortimer
Kidderminster
Shropshire
DY14 8PA
Tel: (01299) 270 642
jim.reynolds@
bonhams.com

Mike Worthington-Williams
The Old School House
Cenarth
Newcastle Emlyn
Carmarthenshire
SA38 9JL
Tel: (01239) 711 486
(9am-5pm)
Fax: (01239) 711 367

European (Head office)

Paris
4 rue de la Paix
Paris
75002
Tel: +33 1 42 61 10 11
Fax: +33 1 42 61 10 15
eurocars@bonhams.com

European Representatives

Germany
Paul Gockel
+49 160 94984316
paul.gockel@bonhams.com

Thomas Kamm
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Tel: +49 89 24 205812
Mob: +491716209930
Fax: +49 8924207523
thomas.kamm@
bonhams.com

Hans Schede
An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Mob: +49 172 2088330
hans.schede@
bonhams.com

Italy
Gregor Wenner
Tel: +39 049 651305
Mob: +39 333 564 3610
gregor.wenner@
bonhams.com

The Netherlands
Koen Samson
De Lairessestraat 154
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Jakob Greisen
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 503 3353
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

Los Angeles
Michael Caimano
7601 Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
Tel: +1 929 666 2243
Fax: +1 323 850 5843
michael.caimano@
bonhams.com

New York
Rupert Banner
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
rupert.banner@
bonhams.com

USA Representatives

Southern California
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544

David Edwards
Tel: +1 949 460 3545
david.edwards@
bonhams.com

Midwest and East Coast
Evan Ide
78 Henry St
Uxbridge, MA 01569
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

Midwest
Tim Parker
Tel: +1 651 235 2776
tim.parker@
bonhams.com

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227

Pacific Northwest
Mark Osborne
5833 Stewart Glenn Ct
Lake Oswego, OR 97035
Tel: +1 415 518 0094
mark.osbourne@
bonhams.com

Southeast

Greg Porter
Tel: +1 336 406 6636
Greg.Porter@
bonhams.com

Rest of the World

Australia
97-99 Queen Street
Woollahra
Sydney NSW 2025
+61 2 8412 2222
+61 2 9475 4110 fax
info.au@bonhams.com

New Zealand
John Kennedy
Craighall
Puruatanga Road
Martinborough 5711
New Zealand
Tel: +64 6 306 8228
Mob: +64 21 042 5396
kaka943@icloud.com

Japan
Ryo Wakabayashi
Tokyo, Japan
+81 (0) 3 5532 8636
+81 (0) 3 5532 8637 fax
ryo.wakabayashi@
bonhams.com

Hong Kong
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.com

Beijing
Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922
Fax: +86 10 6528 0933

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
singapore@
bonhams.com

Modulo di Registrazione e di Partecipazione all'Asta

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

Numero dell'offerente (per uso d'ufficio)

Bonhams

(Di Persona / Offerta Scritta / Online / Offerta telefonica)

Prego segnare il metodo di partecipazione sopra indicato.

Questa vendita viene condotta in conformità alle Condizioni di Compravendita di Bonhams e le offerte e l'acquisto all'asta saranno regolate dalle presenti Condizioni. Si prega di prendere visione delle presenti Condizioni unitamente alle Informazioni di Vendita relative a questa asta, che stabiliscono gli oneri da sostenere in caso di acquisto nonché altre condizioni relative alle offerte e agli acquisti all'asta. Lei potrà porre qualsiasi domanda relativa alle presenti Condizioni prima della sottoscrizione del presente modulo. Le Condizioni contengono anche alcuni impegni da parte di offerenti e compratori e limitano la responsabilità di Bonhams nei confronti di offerenti e compratori.

Protezione dati - uso di informazioni personali

Qualsiasi informazione personale verrà utilizzata unicamente in conformità alla nostra politica di protezione dei dati personali (soggetta, in aggiunta, al Suo specifico consenso, che Lei ci avrà fornito nel momento in cui la Sua informazione ci è stato data). Una copia della nostra politica di protezione dei dati personali (Privacy Policy) potrà essere trovata sulla nostra pagina internet (www.bonhams.com) o chiesta al nostro Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom o chiesta via mail scrivendo a info@bonhams.com. Possiamo condividere le vostre informazioni personali con qualsiasi membro del nostro gruppo vale a dire le nostre sussidiarie ed affiliate, la nostra holding capogruppo e le sue sussidiarie ed affiliate (registrate in UK o altrove). I vostri dati non verranno condivisi al di fuori del gruppo ma potremmo di volta in volta farvi avere informazioni su prodotti e servizi che pensiamo possano essere di vostro interesse inclusi quelli forniti da terzi. Vuole ricevere le nostre informazioni via email? O posta?

Informazione agli offerenti.

I clienti sono pregati di fornire fotocopia della propria carta d'identità - passaporto, patente, unitamente alla certificazione del indirizzo - ricevute di utenze, dichiarazione della banca o carta di credito, ecc. Cliente società dovranno altresì fornire copia dello statuto, documenti relativi alla registrazione della società, unitamente a una lettera con la quale si autorizza la persona ad offrire per conto della società. E' possibile che in mancanza di tali documenti le Vostre offerte non vengano eseguite. In riferimento a lotti di alto valore è possibile che Le venga richiesto di fornire una referenza bancaria.

In caso di offerta positiva

Ritirerò l'oggetto acquistato personalmente

Vorrei essere contattato con un preventivo di spedizione e accetto che possiate passare a chi di dovere i miei contatti

Titolo dell'asta: The Padua Auction		Data dell'asta: 27 Ottobre 2018													
Numero dell'asta: 24957		Luogo dell'asta: Padova													
<p>Qualora Lei non sarà presente all'asta di persona, prego fornisca dettagli dei Lotti rispetto ai quali vuole fare delle offerte almeno 24 ore prima dell'asta. Le offerte saranno arrotondate in basso all'incremento più prossimo. Prego faccia riferimento alle informazioni agli offerenti contenuti nel catalogo per maggiori informazioni relative ad offerte condotte da Bonhams per conto Suo eseguite via telefono, online o in caso di Sua assenza. Bonhams eseguirà queste offerte per conto Suo, ma non sarà responsabile per qualsiasi errore o mancata esecuzione delle offerte.</p> <p>General Bid Increments:</p> <table border="0"> <tr> <td>€10 - 200di 10s</td> <td>€10,000 - 20,000di 1,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 500di 20 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,000di 2,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,000di 50s</td> <td>€50,000 - 100,000di 5,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000di 100s</td> <td>€100,000 - 200,000di 10,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000di 200 / 500 / 800s</td> <td>sopra €200,000a discrezione del banditore</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000di 500s</td> <td></td> </tr> </table> <p>Il banditore può a sua discrezione dividere in qualsiasi momento ogni offerta.</p>				€10 - 200di 10s	€10,000 - 20,000di 1,000s	€200 - 500di 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000di 2,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,000di 50s	€50,000 - 100,000di 5,000s	€1,000 - 2,000di 100s	€100,000 - 200,000di 10,000s	€2,000 - 5,000di 200 / 500 / 800s	sopra €200,000a discrezione del banditore	€5,000 - 10,000di 500s	
€10 - 200di 10s	€10,000 - 20,000di 1,000s														
€200 - 500di 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000di 2,000 / 5,000 / 8,000s														
€500 - 1,000di 50s	€50,000 - 100,000di 5,000s														
€1,000 - 2,000di 100s	€100,000 - 200,000di 10,000s														
€2,000 - 5,000di 200 / 500 / 800s	sopra €200,000a discrezione del banditore														
€5,000 - 10,000di 500s															
Numero cliente		Titolo													
Nome		Cognome													
Nome della società (che riceve la fattura, se applicabile)															
Indirizzo															
Città		Provincia													
Codice postale		Stato													
Tel. Cell.		Tel. giorno													
Tel. sera		Fax													
Numeri preferiti in ordine per offerte via telefono (compreso prefisso)															
E-mail (in stampatello)															
Fornendo l'indirizzo e-mail di cui sopra, autorizza Bonhams ad inviare a tale indirizzo informazioni rispetto ad aste, materiale di marketing e novità relative a Bonhams. Bonhams non vende o commercializza in indirizzi e-mail.															
Mi registro quale compratore privato <input type="checkbox"/>		Mi registro quale società <input type="checkbox"/>													
Se registrato per IVA nella UE prego registrare qui: <input type="text"/> / <input type="text"/> - <input type="text"/> - <input type="text"/>		Prego segni nel caso si sia già registrato con noi precedentemente <input type="checkbox"/>													

Prenda nota che tutte le conversazioni telefoniche saranno registrate.

Offerta Telefonica o Scritta (T / S)	Lotto n.	Breve descrizione	Offerta massima in Euro (commissione ed IVA escluse)	Offerta di copertura *

Ai sensi del D.L.vo 30 giugno 2003, n. 196, Bonhams informa l'offerente che:

a) tutti i dati saranno trattati da Bonhams, anche con l'ausilio di mezzi elettronici, automatizzati e/o di videoregistrazione, (1) per esigenze funzionali all'esecuzione delle proprie obbligazioni, (2) per esigenze gestionali del rapporto con i venditori ed i compratori, (quali ad esempio: amministrazione di proventi di vendita, fatture, spedizioni, ecc.), (3) per verifiche e valutazioni sul rapporto di vendita all'asta nonché sui rischi ad esso connessi, (4) per adempimenti ad obblighi fiscali, contabili, legali e/o di disposizioni di organi pubblici ovvero, (5) per finalità promozionali di Bonhams; b) il conferimento dei dati è facoltativo ma un eventuale rifiuto di fornire i medesimi, per le finalità di cui ai punti da a) (1) ad a) (4), potrebbe determinare difficoltà di conclusione, esecuzione e gestione del contratto. Titolare del trattamento è Bonhams nei confronti della quale gli interessati potranno esercitare, scrivendo al Responsabile dei Dati, Bonhams 1973 Ltd., Montpelier Galleries, Montpelier Street, London, SW7 1HH, all'attenzione del legale rappresentante, i diritti di cui all'art. 13 del D.L.vo 196/03 ed in particolare ottenere la conferma dell'esistenza di dati che li riguardano, la loro comunicazione e l'indicazione della logica e finalità del trattamento, nonché la cancellazione, rettifica, aggiornamento dei medesimi, nonché revocare, per motivi legittimi, le eventuali opposizioni al trattamento. Il comparsente consente altresì, ai sensi del D.L.vo 196/03, al trattamento, alla comunicazione ed al trasferimento all'estero dei dati, ivi comprese eventuali variazioni degli stessi, secondo termini e modalità di cui all'informativa che precede.

<p>FIRMANDO QUESTO MODULO LEI CONFERMA DI AVER VISTO IL CATALOGO E DI AVER LETTO E COMPRESO LE NOSTRE CONDIZIONI DI COMpravendita E CHE ACCETTA DI ESSERE VINCOLATO DA ESSE, E ACCETTA DI PAGARE LA COMMISSIONE DEL COMPRATORE, L'IVA E TUTTI GLI ALTRI ONERI MENZIONATI NELL'INFORMAZIONE AGLI OFFERENTI E APPROVA SPECIFICAMENTE, AI SENSI DELL'ART. 1341 C.C., LE SEGUENTI CLAUSOLE: II. CONDIZIONI D'ASTA: ART. 3 GARANZIA - ART. 4 ESCLUSIONE DI RESPONSABILITA' DEL BANDITORE - ART. 5 REGISTRAZIONE OFFERENTE - ART. 6 SVOLGIMENTO DELL'ASTA - ART. 7 AGGIUDICAZIONE - ART. 8 EFFETTI DELL'AGGIUDICAZIONE - ART. 11 RIMOZIONE DEI VEICOLI - ART. 13 COMPENSAZIONE/DIVIETO DI CESSIONE - ART. 16B FORO COMPETENTE - ART. 16C) LEGGE APPLICABILE</p>	
Firma:	Data:

* Offerta di copertura: Un'offerta massima (commissione ed IVA escluse) da presentare da Bonhams unicamente nel caso in cui noi non dovessimo essere in grado di contattarvi telefonicamente, o qualora la connessione dovesse interrompersi durante le offerte.

NB. Il pagamento viene unicamente accettato da un conto intestato allo stesso soggetto di cui alla fattura e modulo di registrazione all'asta.

Prego inviare il modulo di registrazione all'asta e le informazioni

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
 Bonhams 1793 Limited. Montpelier Street, London SW7 1HH. Incorporated in England. Company Number 4326560.

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

Paddle number (for office use only)

Bonhams

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' Conditions of Sale and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the Sale Information relating to this Sale which sets out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the Sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data protection – use of your information

Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com. We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere). We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel maybe of interest to you including those provided by third parties.

Would you like to receive information from us by email? or post

Notice to Bidders.

Clients are requested to provide photographic proof of ID - passport, driving licence, ID card, together with proof of address - utility bill, bank or credit card statement etc. Corporate clients should also provide a copy of their articles of association / company registration documents, together with a letter authorising the individual to bid on the company's behalf. Failure to provide this may result in your bids not being processed. For higher value lots you may also be asked to provide a bank reference.

If successful

I will collect the purchases myself

Please arrange shippers to contact me with a quote and I agree that you may pass them my contact details.

Sale title: The Padua Auction		Sale date: 27 October 2018													
Sale no. 24957		Sale venue: Padova													
<p>If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.</p> <p>General Bid Increments:</p> <table border="0"> <tr> <td>£10 - 200by 10s</td> <td>£10,000 - 20,000by 1,000s</td> </tr> <tr> <td>£200 - 500by 20 / 50 / 80s</td> <td>£20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>£500 - 1,000by 50s</td> <td>£50,000 - 100,000by 5,000s</td> </tr> <tr> <td>£1,000 - 2,000by 100s</td> <td>£100,000 - 200,000by 10,000s</td> </tr> <tr> <td>£2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s</td> <td>above £200,000at the auctioneer's discretion</td> </tr> <tr> <td>£5,000 - 10,000by 500s</td> <td></td> </tr> </table> <p>The auctioneer has discretion to split any bid at any time.</p>				£10 - 200by 10s	£10,000 - 20,000by 1,000s	£200 - 500by 20 / 50 / 80s	£20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s	£500 - 1,000by 50s	£50,000 - 100,000by 5,000s	£1,000 - 2,000by 100s	£100,000 - 200,000by 10,000s	£2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s	above £200,000at the auctioneer's discretion	£5,000 - 10,000by 500s	
£10 - 200by 10s	£10,000 - 20,000by 1,000s														
£200 - 500by 20 / 50 / 80s	£20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s														
£500 - 1,000by 50s	£50,000 - 100,000by 5,000s														
£1,000 - 2,000by 100s	£100,000 - 200,000by 10,000s														
£2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s	above £200,000at the auctioneer's discretion														
£5,000 - 10,000by 500s															
Customer Number		Title													
First Name		Last Name													
Company name (to be invoiced if applicable)															
Address															
City		County / State													
Post / Zip code		Country													
Telephone mobile		Telephone daytime													
Telephone evening		Fax													
Preferred number(s) in order for Telephone Bidding (inc. country code)															
E-mail (in capitals)															
By providing your email address above, you authorise Bonhams to send to this address information relating to Sales, marketing material and news concerning Bonhams. Bonhams does not sell or trade email addresses.															
I am registering to bid as a private buyer <input type="checkbox"/>		I am registering to bid as a trade buyer <input type="checkbox"/>													
If registered for IVA in the EU please enter your registration here: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		Please tick if you have registered with us before <input type="checkbox"/>													

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in GBP (excluding premium & IVA)	Covering bid ★

FOR WINE SALES ONLY

Please leave lots "available under bond" in bond

Please include delivery charges (minimum charge of £20 + IVA)

BY SIGNING THIS FORM YOU AGREE THAT YOU HAVE SEEN THE CATALOGUE AND HAVE READ AND UNDERSTOOD OUR CONDITIONS OF SALE AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, IVA AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

Your signature:

Date:

★ Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and IVA) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.

Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Bonhams 1793 Limited. Montpelier Street, London SW7 1HH. Incorporated in England. Company Number 4326560.

MOTOR CAR INDEX

Lot no.	Year	Model			
20	1949	Alfa Romeo 6C 2500 Sport Berlina	12	1959	FIAT-Abarth 750 Record Monza Bialbero Coupé
33	1957	Alfa Romeo Giulietta Spider with Factory Hardtop	60	1967	Fiat-Abarth 595 SS Sports Saloon
53	1960	Alfa Romeo 2000 Spider	31	1939	Horch 830 BL Convertible
44	1961	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Coupé	52	1961	Jaguar E-Type 'Series 1' 'Flat Floor' 3.8-Litre
10	1965	Alfa Romeo 2600 Sprint Coupé	57	1962	Jaguar E-Type 'Series 1' 3.8-Litre Coupé
2	1973	Alfa Romeo Spider 1300 Junior	7	1973	Jaguar E-Type Series 3 V12 Roadster
23	1993	Alfa Romeo 155 GTA Stradale Sports Saloon	35	1956	Jaguar XK140 SE Roadster
24	c.1949	Alfa Romeo engined Powerboat 'Marea'	43	1960	Jaguar XK150 3.8-Litre Drophead Coupé
37	1969	Alpine A110 1.3-Litre Coupé	36	1971	Lancia Fulvia Zagato Coupé
28	1962	Austin Mini Countryman Estate	59	1967	Maserati Quattroporte 4200 Sports Saloon
54	1955	Austin-Healey 100 BN1 Roadster	46	1973	Maserati Merak Berlinetta
6	1995	Bentley Continental R Coupé	48	1965	Maserati Sebring 'Series II' 3700 Coupé
26	1962	Bentley S3 Saloon	40	1957	Mercedes-Benz 220 S Cabriolet
4	1978	BMW 320 Cabriolet	32	1987	Mercedes-Benz 300 SL Convertible
38	1982	BMW 635CSi Coupé	27	1979	Mini Pick-up
16	2014	BMW i8 Coupé	29	1965	Morris Mini Cooper S Mk1 1,275cc Sports Saloon
58	1986	BMW M635 CSi Coupé	3	1966	NSU Sport Prinz Coupé
9	1969	Citroën DS 21 Décapotable	42	1980	Porsche 911 'Carrera RSR Evocation' Coupé
51	1972	De Tomaso Pantera L Berlinetta	39	1987	Porsche 911 Carrera 3.2-Litre Coupé
41	1960	Ferrari 250 GT 'Series II' Coupé	8	1976	Porsche 911S 2.7-Litre Targa Coupé
19	1976	Ferrari 308 GTB 'Vetroresina'	34	1978	Porsche 911 3.0-Litre 'RS Evocation' Coupé
30	1978	Ferrari 308 GTS Targa Coupé	49	1985	Porsche 911 Carrera 3.2-Litre Targa Coupé
21	1995	Ferrari 348 Spider	56	1961	Porsche 356B 1600S Hardtop Coupé
55	1989	Ferrari Mondial transversale Cabriolet	47	1979	Porsche 911 Turbo Coupé
45	1937	FIAT 1500 Cabriolet	25	2011	Porsche 911 GT3 RS 4.0 Coupé
1	1969	FIAT 500 L Saloon	11	1979	Rolls-Royce Corniche Convertible
14	1970	FIAT 500 Jolly Ghia Beach Car Replica	50	1976	Toyota Land Cruiser BJ40 4x4 Utility
18	1976	FIAT 124 Sport Spider Abarth Rally Stradale	22	1955	Triumph TR2 Roadster
15	2012	FIAT 500 Jollycar	5	1957	Triumph TR3 Roadster
17	1958	Fiat-Abarth Allemano Spider			





LOT 33

1957 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER CON HARD-TOP



LOT 23

1993 ALFA ROMEO 155 GTA STRADALE BERLINA

© Ruote Classiche





Bonhams
Via Sicilia, 50
00187 Roma

+39 06 485 900
bonhams.com

AUTO
D'EPOCA
MOTO
FIERA DI PADOVA

AUCTIONEERS SINCE 1793