

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



AUTO CLASSICHE

PRATO

24 NOVEMBRE 2018







Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924

AUTO CLASSICHE

Prato

24 NOVEMBRE 2018



Dandachini
CAPITAL IN THE EAST

DIREZIONE

Pietro De Bernardi

RESPONSABILE OPERATIVO

Elena Capannoli
elena.capannoli@pandolfini.it

RESPONSABILE AMMINISTRATIVO

Massimo Cavicchi
massimo.cavicchi@pandolfini.it

COORDINATORE GENERALE

Francesco Consolati
francesco.consolati@pandolfini.it

COORDINAMENTO DIPARTIMENTI

Lucia Montigiani
lucia.montigiani@pandolfini.it

UFFICIO STAMPA

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

SEGRETERIA E CONTABILITÀ CLIENTI

Alessio Nenci
alessio.nenci@pandolfini.it

Nicola Belli
nicola.belli@pandolfini.it

SEGRETERIA AMMINISTRATIVA

Francesco Tanzi
Andrea Terreni
amministrazione@pandolfini.it

PRIVATE SALES

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

RITIRI E CONSEGNE

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

MAGAZZINO E TRASPORTI

Tel. +39 055 2340888
logistica@pandolfini.it

INFORMAZIONI E ABBONAMENTI CATALOGHI

Silvia Franchini
info@pandolfini.it

SEDI

FIRENZE

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

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

MILANO

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

ROMA

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



AUTO CLASSICHE

ESPERTI PER QUESTA VENDITA

AUTO CLASSICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Marco Makaus
marco.makaus@pandolfini.it



ESPERTO
Luca Gambarini
luca.gambarini@pandolfini.it



ASSISTENTE
Anna Paola Bassetti
automobilia@pandolfini.it

INFORMAZIONI E CONDITION REPORT

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

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

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

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

ASTA

PRATO

Via Fratelli Giachetti, 35

Auto classiche
24 novembre 2018
ore 16.00
Lotti: 1-18

ESPOSIZIONE

PRATO

Via Fratelli Giachetti, 35

Mercoledì	21 novembre	ore 10-18
Giovedì	22 novembre	ore 10-18
Venerdì	23 novembre	ore 10-18
Sabato	24 novembre	ore 10-15,30

Per informazioni e commissioni scritte e telefoniche dal 21 al 24 novembre 2018:
tel. +39 055 2340888-9
email: info@pandolfini.it

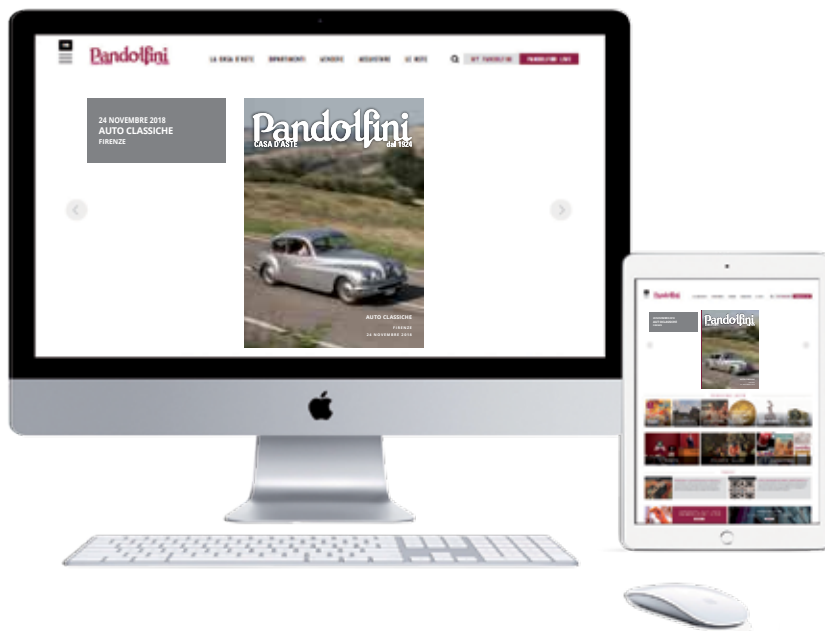
PANDOLFINI CASA D'ASTE

Palazzo Ramirez Montalvo
Borgo degli Albizi, 26
50122 Firenze
Tel. +39 055 2340888-9
Fax +39 055 244343
info@pandolfini.it



OVERDRIVE





**Volete guardare e partecipare
alle nostre aste da qualsiasi parte
del mondo vi troviate?**

È semplice e veloce con l'applicazione
Pandolfini Live
Disponibile per iPhone e iPad

Se siete alla ricerca di arte, disegno, orologi o gioielli le nostre aste sono un riferimento per i collezionisti esperti e per i neofiti. Partecipare ad un'asta e fare offerte è ora più facile che mai grazie alla nuova applicazione PANDOLFINI LIVE disponibile per i dispositivi mobili IOS iPhone e iPad. I nostri clienti inoltre potranno seguire in streaming live le aste e avere la sensazione di essere in sala, ma con la possibilità di fare offerte da qualsiasi parte del mondo.

VISITA I TUNES STORE PER SCARICARE L'APP







AUTO CLASSICHE

PRATO

24 NOVEMBRE 2018

ore 16.00

Lotti 1-18

1

PORSCHE 911 996 4S (2002)

LA 911 PER TUTTI I GIORNI
THE EVERYDAY 911

TELAIO/CHASSIS: N° 601534

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3596 CM³**

POTENZA/POWER: **320 CV/320 HP** CARROZZERIA/BODY: **COUPÉ/COUPÉ**

€ 40.000/50.000 - \$ 46.000/57.500 - £ 36.000/45.000





Ogni appassionato del marchio di Stoccarda deve tanto alla 996: frutto di un progetto completamente nuovo rispetto a quello su cui nasce la 993, permette di sviluppare anche la prima Boxster. Un modello completamente nuovo, sia tecnicamente che esteticamente.

Dal punto di vista tecnico sono state modificate le sospensioni anteriori a quadrilateri ed il motore Boxer raffreddato a liquido.

La vettura era disponibile con due tipi di trazione: posteriore o integrale permanente a gestione elettronica. A livello di sicurezza gli airbag diventano la norma e la struttura della vettura diventa molto più protettiva in caso di impatto.

La 996 è la 911 della svolta facendo diventare grande il modello in tutti i sensi. Infatti la Casa di Stoccarda aveva inteso rendere la 911 accessibile anche ai guidatori meno smaliziati, trasformandola da una vettura specialistica in una che poteva essere utilizzata da chiunque: una Porsche che si poteva usare tutti i giorni con livelli di sicurezza e comfort elevatissimi, senza perdere naturalmente l'appeal sportivo del marchio.

Con questo modello la gamma, letteralmente, esplose sviluppandosi in moltissime versioni, fino alla mostruosa GT2 e la pistaiola GT3.

La 996 rivoluziona il mondo della 911 montando inizialmente un motore 3.4 da 300cv che poi nel 2002 venne portato ad una cilindrata di 3.6 e una potenza di 320 cv effettuando anche un restyling sul gruppo ottico anteriore.

La versione 4S coniuga la sportività e la sicurezza, grazie alla trazione integrale permanente.

L'esemplare da noi proposto è stato acquistato dalla Casa tedesca da nuova e posseduto da due fratelli collezionisti, che l'hanno mantenuto e conservato in uno stato impeccabile.

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

The 996 series was the car that changed the Porsche 911, as it was a completely new model which introduced some very important technical changes, such as the new front suspension but more importantly, the liquid-cooled engine.

Two types of transmission were available: rear wheel drive or permanent all wheel drive. Driveability as well as safety were very much improved as Porsche wanted to make the 911 a less-specialized car that could be used every day.

Launched with a 300 hp 3,4 litre engine, in 2002 the 996 received a new 320 hp 3,6 litre unit. The 4S, thanks to its integral and permanent all-wheel drive, improved the safety and the possibility of using the car in every weather condition.

The car offered here today has been pampered by two collector brothers and is as good as new.

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





PORSCHE

Carrera 4S

2

MASERATI INDY (1973)

LA PIÙ ELEGANTE GRANTURISMO 2+2 DEI PRIMI ANNI '70
THE MOST ELEGANT EARLY '70s 2+2 GT

TELAIO/CHASSIS: N° 1894

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **4900 CM³**

POTENZA/POWER: **320 CV/320 HP** CARROZZERIA/BODY: **VIGNALE, COUPE' 2+2/VIGNALE COUPE' 2+2**

€ 88.000/100.000 - \$ 101.200/115.000 - £ 79.200/90.000





Il nome Maserati è tra i più importanti nella storia dell'Automobile non solo italiana, ma mondiale. I quattro fratelli bolognesi infatti furono protagonisti dell'automobile sin dagli anni '20 fino ai '60, e la loro fabbrica, che nel 1937 era stata acquistata da Omer Orsi, è attiva ancora oggi nel segmento delle vetture sportive e di lusso.

Dopo gli anni iniziali in cui la Maserati si concentrò esclusivamente sulle auto da corsa, nel dopoguerra, sotto la gestione Orsi, essa sviluppò una forte e autorevole presenza nelle granturismo stradali, con meccanica derivata dalle corse e finiture di gran classe. La Ghibli, la Quattroporte, la Mexico e la Indy furono alcune tra le più riuscite Maserati di tutti i tempi, e regalarono al Marchio un posizionamento unico, che riusciva a fondere la sportività con il lusso ed il comfort. Esse infatti, alla sofisticata meccanica di derivazione *racing* univano una qualità e delle finiture di gran lusso. Alla fine degli anni '60, era molto più chic guidare una Maserati rispetto a qualsiasi altra automobile.

La Indy fu prodotta dal 1969 al 1975 in circa 1100 esemplari. La carrozzeria di Vignale debuttò al Salone di Torino del 1968, mentre il suo nome rimandava alle due grandi vittorie Maserati alla 500 Miglia di Indianapolis (1939 e 1940). Incidentalmente, il nome fu scelto dal giovanissimo nipote del Patron, Adolfo Orsi, oggi apprezzato esperto internazionale.

Inizialmente era dotata del V8 da 4,2 litri, poi portato a 4,7. Nel 1971 il motore crebbe a 4,9 litri: era lo stesso della Ghibli. Questi motori derivavano direttamente dal V8 da competizione, ed erano dotati di quattro alberi a camme in testa e quattro carburatori doppio corpo: una meccanica quindi estremamente sofisticata!

La Indy che vi proponiamo oggi è una delle ultime, con motore da 4900 cm³, e quindi è una delle più evolute.

E' in condizioni impeccabili, ha il motore più potente e una livrea elegantissima: è difficile trovare una coupé a quattro posti così sportiva, elegante ed esclusiva, soprattutto a questo prezzo!

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

Maserati is one of the most important names of Automotive History. The four brothers of Bologna have been among the movers of the sport and racing Italian automobile scene from the early '20s to the 1960s.

Their eponymous Factory, bought by Omer Orsi in 1937 and later incorporated into the FCA Group, is still very active in the luxury and sport segments. In the 1960s, Maserati was the most luxurious Italian sports car, and the sportiest luxury car.

The Indy was built from 1969 to 1975 in 1100 units, with 4.2, 4.7 and finally 4.9 V8s with four overhead camshafts.

The car on sale today is a 4.9: the most powerful version with a very elegant livery: an irresistible cocktail.

It is in as new condition, after having been painstakingly refurbished and prepared by its vendor.

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





3

MG TD (1950)

UNA TRADIZIONALE ROADSTER INGLESE
A TRADITIONAL ENGLISH ROADSTER

TELAIO/CHASSIS: N° FI09721196FI

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1250 CM³**

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

€ 30.000/35.000 - \$ 34.500/40.250 - £ 27.000/31.500





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

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

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

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

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

Mentre la TC aveva venduto circa 10.000 esemplari, la TD fu prodotta in quantità tripla, ma fu tenuta in vita troppo a lungo, fino al 1953. Sostituita dalla TF, la TD fu l'ultima MG veramente tradizionale, con la calandra del radiatore verticale e i fari separati. Nel 1953 era praticamente un'auto d'epoca nuova.

La vettura che oggi vi proponiamo in asta fu importata in Italia negli anni '90 e restaurata completamente. Mantenuta poi con grande cura, essa è ancora in condizioni perfette.

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

MG was founded in the '20s by Cecil Kimber with the goal of building sport versions of Morris motor cars.

A number of successful prewar models, the TA in particular, gave way after the war to new iterations of the same type of sportcar with the TC, TD and finally the TF. These small cars were very popular with American servicemen, and they were exported in great quantity.

The TD, of which we have here an outstanding example, was launched in 1949. It is considered to be the perfect T Series, as it still has the traditional look with vertical grille and separate headlamps, but a more spacious interior and independent front suspension.

This motor car was imported in Italy in the 1990s and completely restored. Used sparingly and well maintained ever since, it still is in perfect conditions.

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





4

MERCEDES-BENZ 190 SL W121B (1957)

UNA RARISSIMA 190 ISCRIVIBILE ALLA MILLE MIGLIA
A VERY RARE MILLE MIGLIA ELIGIBLE 190 SL

TELAIO/CHASSIS: N° 121042-7503342

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1897 CM³**

POTENZA/POWER: **105 CV/105 HP** CARROZZERIA/BODY: **SPIDER/SPIDER**

€ 120.000/150.000 - \$ 138.000/172.500 - £ 108.000/135.000





Uno dei più iconici modelli della storia della Mercedes-Benz fu senz'altro la 300SL degli anni '50: una vettura derivata dalle corse che fu prodotta prima in versione Coupé (con le porte ad "Ala di Gabbiano") e poi -su richiesta del mercato americano- in versione Roadster. La 300SL era molto complessa e con prestazioni e costo elevatissimi, e fu presto affiancata da un modello ad essa ispirato, ma più adatto ad automobilisti normali: la 190SL, basata sul pianale della modesta berlina 180 a quattro cilindri.

Come la 300 SL (e come moltissime altre vetture sportive europee), la 190 SL fu suggerita alla dirigenza di Stoccarda da Max Hoffmann, l'importatore americano, che risultava molto convincente grazie ai suoi elevati volumi di vendita.

Venne realizzato un motore derivato dal 180 con cilindrata superiore e distribuzione monoalbero in testa: con poco più di 100 cavalli per 1200 chili di peso, il risultato era una vettura -più che sportiva- sportiva.

La 190 SL fu presentata al Salone di Ginevra del 1955, e subito fu disponibile anche il tetto rigido che la trasformava in coupé oppure una variante alleggerita e priva di parabrezza che fu utilizzata anche in corsa.

The 190 SL was suggested by Max Hoffmann, the Mercedes importer in New York, who wanted a smaller and more affordable model based on the 300 SL.

It was developed using a 180 saloon floorpan and a four cylinder SOHC engine, clothed with a body which was heavily inspired by the 300's.

In March 1955 the new roadster was launched at the Geneva Motor Show and the production in the first couple of years was pretty low. The 190 was also used -in stripped down form- in competition, and most importantly in the Mille Miglia. For this reason any pre-1958 190 SL is eligible in the classic event taking place in Brescia every month of May.

This particular motor car was imported in Italy in 1991, restored and registered in Florence. The vendor has kept it immaculately and she is still as new. She comes with paperwork confirming the 1957 build date, which makes it one of the very few 190 SLs which can be registered in the Mille Miglia.

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



E' importante notare che una di queste rarissime 190 da corsa partecipò alla Mille Miglia, e per questo la vettura -purché costruita fino al 1957- può essere iscritta alla classica rievocazione della corsa bresciana.

La vettura qui presentata è stata importata nel 1991 ed immatricolata a Firenze. Si presenta in condizioni eccellenti, con una elegantissima livrea crema con interno e capote blu scuro.

E' stata restaurata una decina di anni fa e poi mantenuta da un proprietario molto attento, tanto che ancora oggi la vettura sembra nuova.

L'auto è corredata di una perizia secondo la quale essa è stata fabbricata nel 1957, il che ne garantisce l'iscrivibilità alla Mille Miglia. I sedili sportivi (optional dell'epoca) la rendono poi particolarmente adatta per la guida sportiva richiesta durante la Mille Miglia!

Solo i pochi esemplari costruiti prima della fine della gara (1957) sono infatti iscrिवibili, il che fa di questa 190 SL un investimento molto interessante.

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







5

PORSCHE 911 S 2.4 (1972)

LA PIÙ CLASSICA TRA LE PRIME 911
THE CLASSIC EARLY 911

TELAIO/CHASSIS: N° 9112301482

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2341 CM³**

POTENZA/POWER: **190 CV/190 HP** CARROZZERIA/BODY: **COUPÉ/COUPÉ**

€ 35.000/40.000 - \$ 40.250/46.000 - £ 31.500/36.000





Porsche 911 S. Un nome che per molti è sinonimo di lusso e velocità. Auto che trasmettono adrenalina pura, grazie a motori perfetti e prestazioni uniche.

Nel settembre 1963, al Salone di Francoforte, Porsche presentò al pubblico la Porsche 901 come l'erede della Porsche 356, il modello su cui si era fondato il successo e la crescita della Casa. Si trattava di una Coupé 2+2 più grande della precedente, sia come dimensioni interne e esterne, che come motorizzazione.

Un anno dopo, quindi a partire dal *model year* 1965, cominciò la produzione in serie, mentre la denominazione ufficiale diventava "911" a causa del fatto che la Peugeot aveva depositato tutti i numeri con lo zero in mezzo.

Il modello 911, prodotto inizialmente solo nella versione Coupé, presentava una carrozzeria autoportante e veniva mosso da un nuovo motore boxer a sei cilindri da 2,0 litri, che erogava inizialmente una potenza di 130 CV.

Nel 1966 fu presentata la 911S, versione potenziata a 160 cavalli, grazie a diverse modifiche del motore; successivamente la potenza raggiunse i 190 CV.

Oltre a un migliore equipaggiamento la versione S fu il primo modello 911 dotato dei cerchi "Fuchs" con il caratteristico design a 5 razze.

Nell'autunno 1968 il passo venne allungato di 57 mm, determinando un maggiore comfort di marcia ed abitabilità e, allo stesso tempo, una maggiore stabilità di guida. Al contempo, una serie di aggiornamenti e migliorie interessarono sia la meccanica che l'allestimento: la 911 aveva raggiunto la sua piena maturità, anche se allora non si poteva pensare che sarebbe andata avanti, di modifica in modifica, per altri cinquant'anni.

Con la 911 S, la Porsche dà vita ad un sogno senza tempo: infatti ancora oggi essa rappresenta uno dei modelli più significativi nella storia del prestigioso marchio di Stoccarda.

La S ha un motore da brivido anche alla sola accensione, una guida ed un assetto non solo per esperti ma anche e soprattutto per quegli appassionati che provandola in strada, si troveranno proiettati in un set cinematografico da sogno, pur immersi nella realtà, sentendosi parte di un'auto carica di energia e di vita!

La Porsche 911S che proponiamo oggi in asta è un rarissimo esemplare che non è mai stato modificato o restaurato. Esso quindi denuncia i suoi anni ma non li nasconde dietro a interventi malfatti: l'acquirente di questa Porsche potrà quindi decidere autonomamente come migliorarla gradualmente, o restaurarla completamente, a seconda delle sue preferenze.

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

The New Porsche model, successor of the 356, was launched at the Frankfurt Motor Show of 1963 as the "901". It was a 2+2 Coupé, with bigger dimensions and engines and it was to occupy a higher segment in the market. Production started in Autumn 1964, and soon the name changed to the now immortal "911". Its two litre six cylinder boxer engine developed just 130 hp. In 1966 the 911S was launched, with a 160 hp engine, later to grow to 190.

It had a better finish and richer equipment, and the new Fuchs wheels. In 1968 the wheelbase was increased by 57 mm, to create more interior space and to enhance the ride and stability. The 911 had reached its maturity and was ready to grow and become more and more successful for another fifty years!

Today's 911S is a rare unmolested car, which will allow the buyer to refurbish it as he or she wishes.

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





6

MG B (1977)

LA PIÙ MODERNA ROADSTER INGLESE D'EPOCA
THE MOST MODERN CLASSIC BRITISH ROADSTER

TELAIO/CHASSIS: N° GHN5UL488460G

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1798 CM³**

POTENZA/POWER: **70 CV/70 HP** CARROZZERIA/BODY: **ROADSTER/ROADSTER**

€ 20.000/25.000 - \$ 23.000/28.750 - £ 18.000/22.500







Il Marchio MG fu fondato negli anni '20 da Cecil Kimber, che dirigeva i "Morris Garages" di Oxford, un gruppo di Concessionari appartenente allo stesso proprietario della Morris Motors, allo scopo di costruire vetture più sportive ed esclusive basate sulle berline Morris, strategia che continuò per più di cinquant'anni.

Dopo una serie di vetture anteguerra, che tra l'altro ottennero lusinghieri risultati sportivi, tra cui una vittoria di classe alla Mille Miglia del 1933 con Giovannino Lurani, a partire dal 1945 la MG studiò la ripresa della produzione, basandosi sul modello 'Midget' TA del 1936. La prima MG postbellica fu infatti la TC, seguita dalla TD e dalla TF, versioni aggiornate dello stesso spartano concetto prebellico, fino alla rivoluzione rappresentata dalla "A" del 1955.

Dopo la MG A, arrotondata e sinuosa, le spider MG furono totalmente rinnovate nuovamente nel 1963 con la "B" a scocca portante – disponibile anche in versione coupé.

La MG B ebbe un successo formidabile e fu prodotta fino alla fine degli anni '70, quando la gloriosa MG e la sua storica fabbrica di Oxford chiusero i battenti.

Questo modello fu prodotto in tre serie e con motorizzazioni a quattro, sei e perfino otto cilindri. Ma la versione più classica è naturalmente quella col motore 1800 a quattro cilindri.

Come riportato dal libretto di circolazione, la vettura proposta fu venduta in Texas e da lì importata nel 2009. Al suo arrivo fu sottoposta ad un restauro completo, pur essendo in buone condizioni data la sua provenienza da una zona molto asciutta degli Stati Uniti. In occasione del restauro, furono sostituiti i paraurti e tutti i pannelli anteriori e posteriori per riportare la macchina al look della 2° serie, con i paraurti cromati al posto di quelli in gomma richiesti dal mercato USA. Usata e mantenuta con grande cura, essa si presenta benissimo ed è pronta per il prossimo proprietario.

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

MG started as a Morris Garage in Abingdon, Oxford, then developed as the builder of high performance versions of the Morris family saloons: just like today's AMG or M do for Mercedes-Benz or BMW!

In the post-war years, they produced a number of 'vintage' sportcars, the "T" Series, then in 1955 came the "A" with its delightful and curvaceous body, and finally in 1963 the "B".

This was, at long last, a modern sportcar with a monocoque body, a generous 1800 engine, and a Coupé version. In various versions -some with six or eight cylinder engines- it soldiered on until the very end of the 1970s, when MG and its factory closed down.

Towards the end, the MG B received new rubber bumpers that were required by the American safety law. The car we offer today started life like this, being delivered in Texas: it then was imported in Italy in 2009.

On arrival, it was completely restored at great expense, and converted to the more elegant 2nd Series "Chrome Bumper" configuration, which still sports today, having been carefully maintained ever since.

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





7

LANCIA AURELIA B20 6° SERIE (1957)

LA PIÙ LUSSUOSA DELLE B20, PRONTA PER LA MILLE MIGLIA
THE MOST SOPHISTICATED B20, READY FOR THE MILLE MIGLIA

TELAIO/CHASSIS: N° 3825

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI A V DI 60°/V6 60°**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2451 CM³**

POTENZA/POWER: **112 CV/112 HP** CARROZZERIA/BODY: **COUPÈ GRANTURISMO/GT COUPÈ**

€ 150.000/190.000 - \$ 172.500/218.500 - £ 135.000/171.000





Aurelia



Marchio oggi quasi scomparso, Lancia spicca tra quelli che hanno fatto la storia dell'automobile non solo in Italia, ma nel mondo intero. Fondata da un giovane e brillante corridore, la Lancia ha sempre avuto un'attenzione particolare per la ricerca tecnica e ad essa si devono alcune innovazioni che hanno rivoluzionato l'automobile.

Ma soprattutto, la Lancia ha sempre avuto -almeno fino agli anni '70- uno stile che nessun'altra Casa è riuscita ad imitare. Lo stile è per definizione indefinibile: quello della Lancia era fatto di eccellenza mormorata, quasi un segreto per pochi eletti, da non divulgare troppo. All'eleganza e raffinatezza della meccanica faceva da contraltare quella della carrozzeria e dei materiali, ed entrambe erano sempre rigorosamente senza esagerazioni.

Dopo una serie di modelli storici prodotti sotto la guida di Vincenzo Lancia, scomparso nel 1937, dopo la guerra la Lancia, ora guidata dal figlio Gianni, preparò una vettura moderna e sofisticatissima, con l'aiuto del Cav. Vittorio Jano, forse il massimo tecnico automobilistico italiano di tutti i tempi.

After a number of milestone models created by the founder, Vincenzo Lancia, after WW2 the Turin manufacturer was working on a new and very sophisticated model, launched in 1950 as the Aurelia.

The Chief Engineer was Vittorio Jano, the father of the all-conquering Alfa Romeo 6C and 8C models of the 1930s and '40s.

The Aurelia had the world's first production V6 and a unique gearbox-differential unit mounted at the back, which gave the car an ideal mass distribution.

After the B10 saloon, the B20 Coupé and the B24 roadster were launched. The B20 immediately set the pace at the Targa Florio, Mille Miglia and Le Mans 24 Hour race.

Produced in six series, and around 2600 units, between 1951 and 1958, the B20 had an evolution that morphed its character from sport to luxury.

Thus the sixth and last series was the best equipped one (the weight went to 1250 kg from the 1st series 1000) and the one with a more elastic engine tune (112 hp vs the 4th series' 118).



Caratterizzata da un compatto motore V6 a 60° -il primo della storia malgrado in molti avessero provato a produrlo- e da una unità cambio-differenziale posteriore che garantiva un'ottima distribuzione dei pesi, l'Aurelia apparve subito come l'automobile perfetta per l'intenditore raffinato.

I brillanti carrozzieri torinesi prepararono subito alcune versioni più esclusive e sportive, come le immortali B24 e B20.

Quest'ultima, frutto di una complessa collaborazione tra Pinin Farina e Boano, fu un capolavoro di semplicità e di eleganza, e da molti viene considerata la prima Gran Turismo della storia.

La B20 fu prodotta in sei serie, in poco più di 2.600 esemplari, tra il 1951 e il 1958.

Le prime erano più leggere e sportive, ed infatti ottennero lusinghieri successi alla Targa Florio, alla Mille Miglia, alla 24 Ore di Le Mans e innumerevoli altre competizioni (spesso battendo vetture con motori di cilindrata doppia), mentre verso la fine della produzione il focus si spostò sul comfort.



Così la sesta e ultima serie è quella meglio rifinita (1250 kg contro i 1000 della 1° serie) e con una motorizzazione più tranquilla (112 cavalli contro i 118 della 4° serie). Questo perché nel frattempo le vetture sportive e da corsa si erano evolute, ma anche perché la clientela era meno giovane e sportiva.

La eccezionale Aurelia che vi proponiamo oggi ha una storia impeccabile ed ininterrotta, ed è stata sempre in Italia. Acquistata dal venditore negli anni '90, fu allora sottoposta ad un accuratissimo restauro. Negli ultimi tre decenni ha partecipato a molte manifestazioni del Club Lancia, Registro Aurelia e ASI ed è sempre stata mantenuta meticolosamente.

Con la vettura viene fornita una copiosa documentazione attestante i lavori di manutenzione. A titolo di esempio, nel 2004 venne rinnovata la sospensione posteriore; tra il 2005 e il 2006 vennero sostituite le guarnizioni delle teste e l'albero a camme, la massa radiante, il carburatore, la batteria e le candele; nel 2016 la pompa della benzina venne revisionato il cambio.



Essa rappresenta quindi una rarissima opportunità di acquistare una B20 originale e corretta, in perfetta efficienza e con quella 'patina' che oggi è molto ricercata. Da notare inoltre che -essendo stata fabbricata nel 1957- questa vettura può partecipare alla Mille Miglia rievocativa, oltre ad essere iscrivibile a tutte le più importanti manifestazioni sportive o d'eleganza.

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

The exceptional Aurelia we offer today has an impeccable and continuous Italian history. Bought by the vendor in the 1990s, it was then completely restored and then used and maintained with no expense spared.

It comes with a comprehensive service history which shows that, in the last few years, she had rear suspension work; new head gaskets, camshaft, carburettor, and radiator; work done on the gearbox and a new petrol pump. It offers a very rare opportunity to buy an original and correct B20 which has been very well maintained and used, has the perfect patina and is eligible for the Mille Miglia and any other important event.

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





8

BENTLEY ARNAGE T (2002)

LA PIÙ POTENTE E RARA ARNAGE DI SEMPRE
THE RAREST AND MOST POWERFUL ARNAGE EVER

TELAIO/CHASSIS: N° SCBLF34F13CX09313

MOTORE/ENGINE: **V8 BITURBO/TWIN TURBO V8**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **6750 CM³**

POTENZA/POWER: **475 CV/475 HP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

€ 52.000/60.000 - \$ 59.800/69.000 - £ 46.800/54.000





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

Il motore V8 da 6230 cm³ fu lanciato nel 1959 sulla Bentley S2 e fu poi portato a 6750 cm³: cilindrata che sarebbe rimasta classica per tutte le Rolls-Royce e Bentley costruite fino alla fine degli anni '90.

Le Bentley "S Series" furono seguite dalle "T Series", gemelle delle Rolls-Royce Silver Shadow (1965-1980). In questa fase, le differenze tra i due modelli erano minime: solo la calandra del radiatore e le coppe coprimozzo portavano il marchio Bentley (persino i coperchi delle punterie e gli strumenti erano quasi sempre marchiati Rolls-Royce!), come al minimo storico era la percentuale Bentley sul volume totale del modello.

La Bentley era richiesta da quei pochissimi clienti che apprezzavano il suo aspetto meno appariscente.

Naturalmente, le Bentley avevano le stesse caratteristiche, qualità, materiali; la stessa fabbricazione manuale e lo stesso prezzo proibitivo delle Rolls-Royce.

Dopo la Bentley T e la T2 fu la volta della Mulsanne, versione Bentley della Rolls-Royce Silver Spirit. Durante la produzione della Mulsanne la Rolls-Royce si rese conto che, iniettando una buona dose di potenza e sportività nei modelli Bentley, questi avrebbero potuto conquistare una nuova e più dinamica clientela.

Nacque così la Mulsanne Turbo e poi la Turbo R, e la serie di coupé a due porte Continental. I numeri di produzione aumentarono e il marchio Bentley poté riconquistare quel prestigio che per troppi anni era mancato.

La serie SZ, o Mulsanne, fu seguita da una vettura molto più moderna, la Arnage del 1998: anch'essa come la precedente battezzata con un nome che si ispirava al percorso di Le Mans. Questa vettura, nata sotto la vecchia gestione Rolls-Royce, fu poi ammodernata e potenziata dopo che il marchio Bentley fu rilevato nel 2000 dal Gruppo Volkswagen e prodotta fino al 2010.

La Arnage T fu la versione più evoluta ed estrema, con prestazioni da vera supercar. Fu lanciata nel 2002 e dotata del 'vecchio' motore V8 da 6750 cm³ che era però stato integralmente riprogettato e dotato di due turbo anziché uno solo. Si tratta del primo modello posto in vendita dopo la cura approfondita dei tecnici del Gruppo Volkswagen, che ne fecero un'automobile incredibilmente più moderna. La potenza del vecchio V8, che sfiorava i 200 cavalli a inizio carriera, era più che raddoppiata a 475, e la velocità sfiorava i 300 km/h. In pratica si trattava della meccanica ultra sofisticata della Continental T montata sulla berlina a quattro porte, prodotta in un numero limitatissimo di esemplari. Inutile dire che, rispetto alle già costosissime Arnage normali, la T aveva un sovrapprezzo da svenimento...

Dalla Continental T furono riprese anche alcune finiture, come i particolari in alluminio con lavorazione *bouchonnée* della plancia.

La Arnage T qui offerta oggi è stata acquistata nel 2002 in Italia, ha percorso solo 50.000 km ed è sempre stata sottoposta alle cure del massimo esperto fiorentino di queste auto.

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



Since 1931, Rolls-Royce built a range of sportier motor cars with a Bentley badge.

The silk-smooth and venerable in line sixes gave way to a brand new V8 in 1959, whose successors have powered all sorts of Bentleys in the following decades.

In the 1990s, Bentley received an injection of performance with the Turbo version of the Mulsanne saloon: from that point the range became more and more independent, and around the turn of the millennium the two brands were separated.

Bentley, now in the hands of the hugely successful Volkswagen Group, kept the traditional Crewe factory and the existing Arnage model, which was completely reworked by the VW technicians and turned in a more contemporary luxury saloon.

Built in various versions until 2010, it had a powerful turbocharged V8. The ultimate version was the Arnage T, of which we are proud to offer an exceptional example today, which, with its twin turbo V8, developed all of 475 bhp, more than twice the original power of the Rolls-Royce V8. Its speed was close to 190 miles per hour, making it one of the fastest -and most expensive- saloons in the world.

This car is as good as new. It was delivered in 2002 to an Italian customer, has only 50,000 km (31,250 miles) and has always been serviced by Florence's most expert Bentley specialist.

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



9

LANCIA APPIA 3° SERIE (1962)

LA PICCOLA BERLINA DI LUSSO
THE SMALL LUXURY SALOON

TELAIO/CHASSIS: N° 808*0799924

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI A V STRETTO/NARROW ANGLE V4**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1089 CM³**

POTENZA/POWER: **48 CV/48 HP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

€ 8.000/10.000 - \$ 9.200/11.500 - £ 7.200/9.000





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

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

La Lambda fu seguita da vari modelli che, pur adottando le soluzioni tecniche d'avanguardia, avevano spesso un aspetto ancora molto legato alla tradizione. L'ultimo fu l'Aprilia, una piccola ma spaziosa berlina dalla carrozzeria e meccanica rivoluzionarie, che uscì nel 1937 pochi mesi dopo la scomparsa di Lancia.

A Vincenzo successe il figlio Gianni, ed alla Aprilia la Aurelia. Fedele alla cifra tecnica della Casa torinese, Gianni Lancia aveva assunto il più importante tecnico automobilistico del tempo, Vittorio Jano: l'uomo che aveva creato le meravigliose Alfa Romeo che dalla fine degli anni '20 ai primi '50 rappresentarono il non plus ultra dell'automobile.

Torinese come i Lancia, Jano si adattò perfettamente allo spirito della Casa, e contribuì a dare vita al fecondo periodo di grande sviluppo che la Casa ebbe nel dopoguerra. In pochissimi anni, e con pochi mezzi, la Lancia creò un capolavoro stradale, l'Aurelia, e una serie di vetture da corsa che culminarono con la Formula Uno. Purtroppo questo sforzo tecnico, organizzativo e finanziario determinò una crisi ed il passaggio della Società dalla Famiglia Lancia alla Famiglia Pesenti.

Come l'Ardea rappresentava la versione miniaturizzata dell'Aprilia, così l'Appia fu la sorella minore dell'Aurelia, e portò avanti per molti anni la linea di prodotto *entry level* (come cilindrata, ma non come qualità) che poi sarebbe proseguita con la Fulvia.

Anche l'Appia rappresentava una versione stilisticamente molto simile alla berlina di riferimento, con dimensioni ridotte e uno schema tecnico semplificato.

Presentata nel 1953, prodotta in 20.000 esemplari, ed aggiornata con la seconda serie nel 1956 (22.400), la Appia berlina fu nuovamente aggiornata nel 1959 con la terza serie, di gran lunga la più riuscita con 55.600 esemplari circa.

Come tutte le Lancia viste fino ad allora, la Appia era costruita con grandissima cura nello storico stabilimento di Borgo San Paolo a Torino. Dotata di un piccolo motore 1100, le sue qualità stradali le permettevano però una guida brillante.

Era molto spaziosa, pur essendo di piccole dimensioni, e accessibile, grazie alle grandi porte 'ad armadio' e l'assenza del montante centrale.

La Terza serie si distingueva esternamente per la moderna calandra orizzontale, che aveva mandato in pensione la tipica griglia a scudetto che aveva caratterizzato tutte le Lancia. Il nuovo disegno seguiva la tendenza inaugurata nel 1957 con la Flaminia.

La Appia offerta oggi ha percorso 85.000 km ed è stata mantenuta in condizioni originali, con una messa a punto della meccanica e una velatura della vernice. L'interno è totalmente originale ed in ottime condizioni.

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

Vincenzo Lancia was a pioneer racing driver first, then a constructor. He was not an engineer, but introduced many innovations in the automotive industry, such as the 1923 Lambda, first car with monocoque structure, hydraulic brakes and independent front suspension.

For many years, the Lancia range had a full size saloon and a small one: the Astura and the Augusta, the Aprilia and the Ardea, the Aurelia and the Appia – later, the Flavia and the Fulvia.

The Aurelia was a very successful and innovative two litre saloon, with the world's first production V6, independent suspension, inboard brakes, rear gearbox, and so on. Its smaller sibling, the Appia, was simpler, with a tiny 1100 cm³ V4 and solid axle rear suspension, but still it was very well built, and very spacious.

Entry was very easy due to the lack of 'B' pillar, and the car could seat six. Its style was inspired by the Aurelia, and was produced in three series from 1953. The Third series was launched in 1959 and had a modern rectangular grille instead of the traditional Lancia 'shield' one: the design came from the Flaminia launched in 1957.

The Appia we are offering today comes from this stock: it has driven 85,000 km (53,000 miles) and is mostly preserved in great condition. Mechanically it has been overhauled and the paintwork has been refreshed, while the upholstery is very good and completely original.

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





10

BRISTOL 403 (1953)

"L'AUTOMOBILE MIGLIORE CHE POTEVATE ACQUISTARE ALL'INIZIO DEGLI ANNI '50 ERA SICURAMENTE LA BRISTOL"
(LJK SETRIGHT)

"THE BEST MOTOR CAR YOU COULD HAVE BOUGHT IN THE EARLY '50S WAS SURELY THE BRISTOL..."
(LJK SETRIGHT)

TELAIO/CHASSIS: N° 403-1404

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1997 CM³**

POTENZA/POWER: **100 CV/100 HP**

CARROZZERIA/BODY: **BERLINA DUE PORTE/TWO-DOOR AERODYNE SALOON**

€ 55.000/65.000 - \$ 63.250/74.750 - £ 49.500/58.500







La Bristol Aeroplane Company era la più importante fabbrica di aeroplani inglese e alla fine della Seconda Guerra Mondiale decise di dare vita a una nuova Divisione dedicata alla produzione di automobili molto particolari. Esse rappresentavano un'inedito cocktail di lusso e sportività, con una cilindrata media di soli due litri.

La prima fu la 400 del 1948, che era basata su un modello di punta della BMW, la cui licenza era stata acquisita a seguito dell'esito della guerra. Il motore di tutte le prime Bristol era derivato direttamente dal fantastico sei cilindri "falso bialbero" delle BMW 328.

La '403' è la logica evoluzione della '401', modello con il quale, nel 1948, la Bristol intraprende la strada delle carrozzerie aerodinamiche, le cosiddette 'Aerodyne'. La linea deriva dalle carrozzerie aerodinamiche che la Touring di Milano aveva sviluppato, a partire dalla seconda metà degli anni '30, per migliorare le prestazioni delle Alfa Romeo sportive. La BMW commissiona proprio alla Touring la sua berlina aerodinamica che vince la Milla Miglia del 1940; da questa viene poi successivamente derivata, a partire dal 1945, la produzione delle automobili Bristol e in particolare delle *Aerodyne*. La 403 monta il motore 6 cilindri in linea progettato dall'ingegner Schleicher della BMW per la '328', adattato all'uso in Gran Bretagna con bulloneria a passo inglese e migliore scelta dei metalli, cosa nella quale la Bristol mette a frutto la sua vasta esperienza nel settore aeronautico. Le leghe leggere sviluppate dalla Casa di Filton permettono di contenere il peso della 403 in 1.225 kg e il motore, che mantiene la capacità di 1997 cc, passa a 100 cv (nella 401 ne erogava 85) migliorando così le prestazioni; con questa profilatura e la migliore potenza la 403 arriva a superare facilmente le 100 miglia orarie, velocità notevole per il 1953. Il motore Bristol diventa ben presto un classico utilizzato su auto da competizione di tutti i tipi fino alle Cooper e le AC con potenze fino a 150 cavalli. Vennero prodotte dal 1953 al 1955 solo 287 '403' e ne sopravvivono ora circa la metà, nelle mani di intenditori come Jay Leno e Simon Draper. L'ex Presidente USA Jimmy Carter ne acquistò una. La ridotta produzione è in parte legata al fatto che, con un prezzo

After WWII, the Bristol Aeroplane Company decided to diversify and started a Motor Car Division to produce high class personal cars for discerning and sporting gentlemen. Based on a very successful pre-war BMW design, the 400 of 1948 was followed by the 401 and 403.

With the 401 Bristol, with the help of Carrozzeria Touring of Milan, developed a very aerodynamic bodywork which gave them a very high speed potential. This type of body had been developed by Touring over the previous two decades, and used on many sport and racing Alfa Romeos and BMWs, such as the 328 Berlinetta Aerodinamica which won the 1940 Mille Miglia. Bristol's mastery with light alloy technology made it possible for the finished 403 to have a weight of only 1.225 kg which, with the generous power of 100 bhp and the low-drag body, allowed for a very fast motor car: in fact the 403 was capable of reaching 100 mph, a speed achieved only by a handful of specialist sportscars of the times.

Only 287 403s were built, of which roughly 50% survive today.

The car we are offering today was delivered in London in July 1953, and later was in Scotland and Wales. The vendor purchased it in 2012 from a well known Bristol collector, and treated it to a full restoration, documented by many photographs visible on www.stefanopasini.it. It has been driven around 5000 miles since, and is therefore nicely run-in.

It has British and Italian papers and a FIVA A3 certificate; it comes with tools and original service manual.

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







di listino nel 1953 di oltre 3.200 sterline, essa era una delle automobili più costose in vendita in Inghilterra. La cosa si spiega con la costruzione estremamente accurata caratterizzata dall'utilizzo di componenti e materiali di primissima qualità; è evidente la ricchezza delle dotazioni di bordo, della strumentazione e dell'accurata realizzazione di ogni dettaglio, da un sistema di ventilazione veramente avanzato per l'epoca ai parasole a tendina, fino ai tamburi dei freni anteriori in alluminio 'Alfin'. La 403 fu la prima Bristol, e una delle prime auto in assoluto, a offrire ai clienti la possibilità di montare pneumatici radiali Michelin 'X'.

La Bristol '403-1404' è stata consegnata al primo proprietario presso la University Motors di Londra Venerdì 24 Luglio 1953, e ha poi avuto successivi proprietari in Scozia e in Galles. L'attuale proprietario l'ha acquistata nel 2012 da un noto collezionista Bristol e Socio del Bristol Owners' Club, sottoponendola poi a un completo restauro documentato in ogni sua fase al sito www.stefanopasini.it e ha percorso 5000 miglia dalla fine del restauro, principalmente in direzione di eventi come il Concorso di Eleganza di Villa d'Este, il Bernina GranTurismo e eventi di pari livello. L'auto, in eccellenti condizioni in ogni suo dettaglio, è attualmente immatricolata in Italia, revisionata e dotata di omologazione FIVA A3. Viene fornita con una dotazione di attrezzi e il manuale di servizio originale della Bristol Cars. Si tratta di una automobile unica in Italia, ed in queste condizioni, rarissima in tutto il mondo.

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



11

MERCEDES-BENZ 560 SL R107 (1987)

LA PIÙ ESAGERATA MERCEDES R107
THE BIGGEST-ENGINEED SL R107

TELAIO/CHASSIS: N° WDBBA48D7HA065193

MOTORE/ENGINE: **V8/V8**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **5547 CM³**

POTENZA/POWER: **250 CV/250 HP** CARROZZERIA/BODY: **SPIDER/SPIDER**

€ 35.000/40.000 - \$ 40.250/46.000 - £ 31.500/36.000





Uno dei più iconici modelli della storia della Mercedes-Benz è senz'altro la 300SL degli anni '50: una vettura derivata dalle corse che fu prodotta prima in versione Coupé (con le porte ad "Ala di Gabbiano") e poi -su richiesta del mercato americano- in versione Roadster.

Questo modello ebbe molto successo e diede inizio a una linea di Mercedes a due posti, abbastanza sportive ma soprattutto eleganti, confortevoli e di grandissima qualità, che dura ancora oggi.

La 300SL era molto complessa e con prestazioni e costo elevatissimi, e fu presto affiancata da un modello ad essa ispirato, ma più adatto ad automobilisti normali: la 190SL, dotata della meccanica della modesta berlina 180 a quattro cilindri.

Alla fine del ciclo di queste vetture, fu deciso che, viste le mutate condizioni dei mercati e la nascita di altre vetture ad altissime prestazioni, esse sarebbero state sostituite con un modello solo, che avrebbe trovato un compromesso tra le due. Il nuovo modello avrebbe avuto prestazioni e prestigio abbastanza alti, ma si sarebbe posizionato ad un livello alla portata di un pubblico più ampio: si trattava appunto della 230SL "Pagoda" della serie W113 (poi declinata con motori da 2500 e 2800) del 1963. Vettura di grande raffinatezza ed eleganza (disegnata dal francese Paul Bracq), poteva contare comunque su una velocità

After the 1950's 300SL and its smaller sibling the 190SL, in 1963 Mercedes-Benz launched the 230SL "Pagoda Roof" aka W113. This beautiful car, designed by Frenchman Paul Bracq, was in turn superseded in 1971 by the R107 Series.

It was launched at the Paris Motor Show and it was the first Mercedes roadster with a V8, a clear hint at its main market, the USA.

The 350SL had a power of 205 hp, and many connoisseurs say that the best version of the series was the 240hp 500SL. But surely the sexiest was the big engined 560SL which was true to the American saying: "There is no replacement for cubic inch displacement". With this monster engine, the SL had 'just' 227hp (in US tune) but a great torque of 373 Nm.

Very few units were sold in Europe, therefore some enthusiasts went stateside to search a good 560SL. The car we offer today was imported a few years ago and completely renovated.

It is in perfect condition and comes with its original steering wheel, should the new owner put it back on.

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



massima di 200 kmh, valore a quel tempo di assoluto rilievo. Ciò che aveva perso in prestazioni assolute, aveva ampiamente guadagnato in comodità e distinzione.

La ricetta del 1971, la R107, denunciava sin dalla sua sigla un cambiamento radicale. Presentata al Salone di Parigi, per la prima volta la Roadster di Stoccarda aveva un motore V8, ed una linea più moderna che naturalmente si rifaceva agli altri prodotti Mercedes del momento.

Nata come 350SL (205 cavalli), la R107 giunse a piena maturità con la 500SL (240 cavalli), per poi raggiungere nuovi vertici prestazionali con la 560SL, da soli 227 cavalli ma dotato di una coppia da 373 Nm. Il motore 560 era riservato al mercato americano, che assorbì più del 60% della produzione totale di R107. Ciò nondimeno, qualche rarissimo esemplare fu venduto anche nei mercati europei.

La vettura offerta in asta è stata acquistata in America e importata in Italia qualche anno fa e completamente rinnovata.

È in perfette condizioni, ha un volante in legno aftermarket ma naturalmente il volante originale sarà fornito con l'auto.

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



12

JAGUAR MKII 3.4 (1960)

UN ESEMPLARE ECCEZIONALE DELLA MIGLIORE BERLINA INGLESE
AN OUTSTANDING EXAMPLE OF THE BEST BRITISH SALOON

TELAIO/CHASSIS: N° 178607

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI IN LINEA, BIALBERO/INLINE SIX, DOHC**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3442 CM³**

POTENZA/POWER: **210 CV/210 HP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SPORTS SALOON**

€ 29.000/35.000 - \$ 33.350/40.250 - £ 26.100/31.500





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

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

La MkII, prodotta con motorizzazioni da 2400, 3400 e 3800 cm³, ebbe un grande successo, tanto da essere prodotta in totale in 82.208 esemplari.

La vettura qui proposta ha il motore da 3400 cm³, che rappresenta il miglior compromesso: è meno nervosa della 3800, ma decisamente più sportiva della 2400, ed è quindi una delle berline sportive più riuscite della Casa di Coventry, prodotta in 28.600 esemplari circa.

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

Negli anni '60 la Jaguar in Italia era una vettura rarissima: per capirci nel 1965, '66 e '67 si vendettero circa 260 Jaguar all'anno, nel 1968 solo 190 e nel 1969 561.

Questa splendida MkII è stata restaurata con grande cura tre anni fa e si presenta con la livrea forse più classica: verde scuro metallizzato con interno beige. Gli interni sono nuovi e impeccabili, sia per quanto riguarda la pelle che i legni, come pure la meccanica che è stata completamente rivista.

Si tratta quindi di una opportunità unica di aggiudicarsi una vettura totalmente restaurata, e quindi pronta per essere utilizzata come fosse nuova, ad un costo estremamente inferiore a quello del restauro.

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

In the 1950s Jaguar was masterfully steered by Sir William Lyons from 'specialist' to 'mainstream' automotive industry.

The key of this development was the hugely successful XK engine, and the compact sports saloons: the 1955 "2.4 Litre" (later retrospectively called MkI) and the 1959 "MkII".

This model, produced with 2400, 3400 and 3800 engines, was produced in 82,208 units.

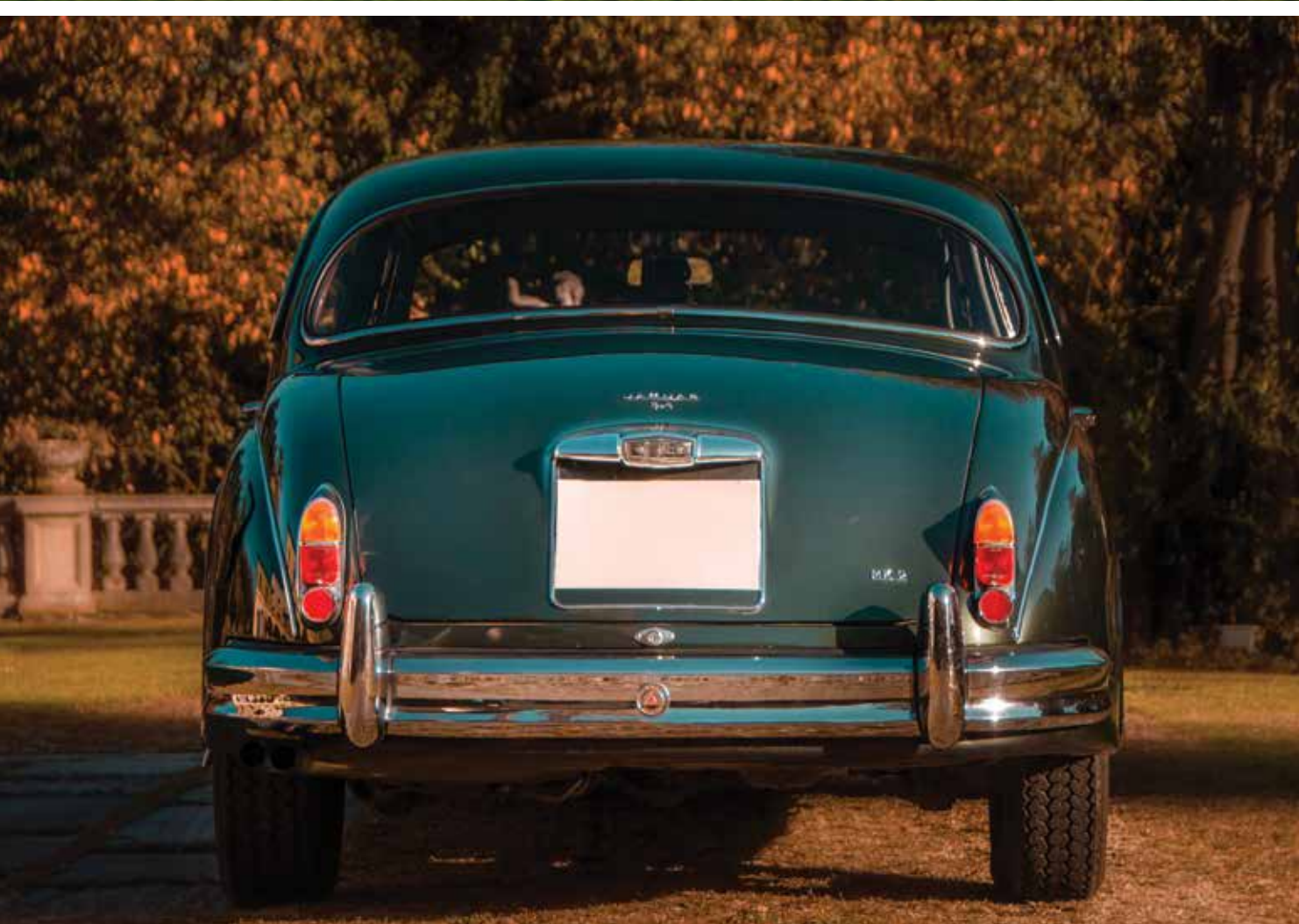
The car on offer today is a 3400, i.e. the most balanced of the three: not so nervous as the 3800, but much more powerful than the 2400. It was produced in 28,600 units.

This exceptional MkII has been thoroughly and expertly restored around three years ago and has perhaps the most classic livery metallic dark green with beige interior. Leather and wood are just perfect on this car, as is the drivetrain.

A very rare opportunity to acquire a perfect car, on which someone else has invested more restoration money and time.

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





13

VOLKSWAGEN 1303 CABRIOLET (1978)

TELAIO/CHASSIS: N° 1582033478

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1192 CM³**

POTENZA/POWER: **36 CV/36 HP**

CARROZZERIA/BODY: **CABRIOLET KARMANN/CABRIOLET BY KARMANN**

€ 16.000/20.000 - \$ 18.400/23.000 - £ 14.400/18.000





La Volkswagen Maggiolino è sicuramente una delle automobili più importanti della storia. Lanciata nel 1938 come 'Auto del Popolo' e destinata a motorizzare la classe media tedesca, essa fu uno dei primi successi tecnici del suo progettista, Ferdinand Porsche.

Prodotta in varie versioni, in molte fabbriche e paesi diversi per quasi un sessantennio, pur ricevendo quasi 70.000 modifiche nel corso degli anni essa rimase sempre fedele al suo schema tecnico originario, fondato su un telaio a pianale, motore posteriore boxer a quattro cilindri, grande semplicità e qualità di costruzione.

Non solo essa, sopravvissuta alla fine rovinosa del Terzo Reich che l'aveva voluta, e salvata da un ufficiale inglese che fu posto a capo della fabbrica di Wolfsburg per chiuderla ed invece ne mise in moto il successo, ottenne lo scopo che le era stato affidato, ma pose anche le basi di quelle vetture sportive chiamate col nome del suo progettista, che per molti rappresentano il massimo nel loro settore.

Per molti anni detenne il record di vettura replicata nel più alto numero di esemplari, e fu prodotta senza modifiche sostanziali fino al 1970, quando uscì la nuova "1302" chiamata anche *Maggiolone*, viste le maggiori dimensioni. La novità più importante era il moderno avantreno a ruote indipendenti con schema McPherson, che migliorava la tenuta di strada e la capienza del bagagliaio. Nel 1972 alla 1302 successe la 1303, con il suo caratteristico parabrezza curvo. La ricercatissima versione Cabriolet, sempre prodotta dalla carrozzeria Karmann, rimase in produzione sino al 1980.

Anche se ormai era tecnicamente superata, la Volkswagen Cabriolet -malgrado le sue umili origini- era diventata una vettura di lusso: le sue finiture, pur non presentando materiali ricercati, erano impeccabili e quasi irripetibili su vetture di serie dal prezzo molto più alto. Per trovare una capote migliore bisognava acquistare una Mercedes o una Rolls-Royce.

La vettura è appena stata sottoposta ad un restauro maniacale, si presenta in condizioni pari al nuovo e rappresenta certamente una opportunità quasi unica di aggiudicarsi un Maggiolone Cabriolet originale italiano, con tutti i documenti dell'epoca intatti ed in condizioni da concorso.

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

The Volkswagen Beetle is surely one of the most important cars in history. Built in its millions with very few modifications, in 1970 it finally received a modern independent front suspension and was named 1302. In 1972 the new 1303 at last got a curved windscreen. The Cabriolet version was produced until 1980.

By the mid-'70s the Beetle was technically obsolete, but its quality and finish was such that, despite its humble origins, it had become almost a luxury car. The car we have here today has been expertly restored to as new condition and will be difficult to reproduce.

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





14

TRIUMPH TR4A IRS (1967)

RARO ESEMPLARE DI SPIDER INGLESE IN CONDIZIONI PERFETTE
RARE BRITISH ROADSTER IN PERFECT CONDITIONS

TELAIO/CHASSIS: N° CTC/69427

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2138 CM³**

POTENZA/POWER: **100 CV/100 HP**

CARROZZERIA/BODY: **ROADSTER CON HARDTOP/ROADSTER WITH HARDTOP**

€ 35.000/40.000 - \$ 40.250/46.000 - £ 31.500/36.000





La Triumph Motor Company entrò nel mercato automobilistico agli inizi degli anni '20; nel 1945 fu acquisita dalla Standard Motor Company. Il marchio più avanti confluì nella British Leyland, poi nella Rover, ed oggi, pur essendo inutilizzato da anni, appartiene alla BMW. A partire dal 1952, la Triumph lanciò una serie di modelli sportivi: dalla TR1 alla TR3. Furono seguiti dalla TR4, un progetto completamente nuovo, prodotto a partire dal 1961; questo fu poi sostituito dalla TR5 e dalla TR6.

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

La meccanica vedeva un tradizionale quanto generoso motore a quattro cilindri da 2100 cm³ – cosa che contribuì a limitarne la diffusione sul territorio italiano, bloccato dal limite fiscale dei due litri. La struttura invece manteneva l'obsoleto schema a telaio separato.

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

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

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

Essa è stata ripristinata e mantenuta maniacalmente dal suo precedente proprietario ed è inoltre dotata del comodissimo e raro hard-top "Surrey" che rende possibile ottenere quattro diverse configurazioni della carrozzeria: completamente chiusa, aperta solo sopra l'abitacolo, completamente aperta, o chiusa con la capote in tela.

La vettura è estremamente originale (porta una targa Milano del 1972) ed è stata restaurata portandola nelle sue condizioni d'origine; è dotata della Omologazione ASI degli anni '90 e di ampia documentazione attestante i lavori fatti, che l'hanno mantenuta in condizioni pari al nuovo.

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

From 1952, Triumph produced a number of small and sporty two-seater roadsters such as the TR1, TR2 and TR3. Then in 1961 came -you guessed it- the TR4 which was a completely new motor car, later to evolve with the TR5 and TR6.

The TR4 had been designed by Giovanni Michelotti, and was more spacious and practical, having much better weather protection.

In 1965 the TR4A IRS was launched, with a new independent rear suspension: and a very good example of these is here to be auctioned today. Imported when new by Ducati Meccanica, it is one of very few Triumphs with a Ducati badge: the perfect roadster for a Ducati rider!

This particular TR4 has been owned for many years by the vendor, who fastidiously maintained it in impeccable order. It also has the additional advantage of having a "Surrey Top" – an accessory available at the time which offers four different top configurations.

It comes with plenty of paperwork documenting the maintenance work it received over the years, and has a coveted ASI homologation.

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





15

LANCIA APPIA LUSO VIGNALE (1960)

LA PICCOLA FUORISERIE DI LUSO
A SMALL LUXURY FUORISERIE

TELAIO/CHASSIS: N° 81202*4919

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI A V STRETTO/NARROW-VEE 4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1089 CM³**

POTENZA/POWER: **60 CV/60 HP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA DUE PORTE/TWO DOOR SALOON**

€ 27.000/35.000 - \$ 31.050/40.250 - £ 24.300/31.500





Come l'Ardea rappresentava la versione miniaturizzata dell'Aprilia, così l'Appia fu la sorella minore dell'Aurelia, e portò avanti per molti anni la linea di prodotto *entry level* (come cilindrata, ma non come qualità) che poi sarebbe proseguita con la Fulvia.

Come tutte le Lancia viste fino ad allora, la Appia era costruita con grandissima cura nello storico stabilimento di Borgo San Paolo a Torino. Dotata di un piccolo motore 1100, le sue qualità stradali le permettevano però una guida brillante.

Essa fu anche l'ultima Lancia 'piccola' di cui era disponibile l'autotelajo nudo che formava la base per le versioni speciali allestite dai carrozzieri: la Fulvia infatti fu proposta solo con le due versioni di serie.

La piccola vettura fuoriserie era un prodotto oggi del tutto sconosciuto, ma fino agli inizi degli anni '60 esisteva un ridotto ma fedele pubblico di persone che non volevano acquistare vetture di media o grossa cilindrata (per motivi legati al costo di esercizio e alla fiscalità) ma cionondimeno apprezzavano l'esclusività e le finiture di una vettura costruita a mano in piccole quantità, ed erano disposti a pagare il sovrapprezzo necessario.

La Carrozzeria Vignale aveva impostato una piacevolissima cabriolet a due posti sul telaio dell'Appia, versione che era molto richiesta. Forte di questo successo, Vignale realizzò un prototipo con la stessa carrozzeria ma col tetto fisso e quattro posti. La dirigenza Lancia approvò il disegno e la vettura fu prodotta dal 1959 al 1961 in 478 esemplari.

La Appia Lusso si distingueva per la sua linea leggermente più formale e spaziosa, anche perché la Pinin Farina produceva contemporaneamente la Appia Coupé a due posti.

Le finiture erano di gran lusso, con moquette di lana e sedili in pelle, e la stessa carrozzeria era quasi sempre bicolore per sottolineare l'esclusività del modello.

Ai tempi il suo prezzo era pari a Lire 1.800.000, solo centomila lire meno della Alfa Romeo Giulietta Sprint.

Il cliente che ha posto in vendita la Appia Lusso offerta oggi l'ha acquistata alcuni anni fa dalla prima proprietaria, ancora in ottime condizioni. In seguito l'ha migliorata e ripresa dove necessario, portandola all'altissimo livello qualitativo delle sue altre Lancia.

The Appia was the last small Lancia available in chassis form, and a number of special versions were created by the independent coachbuilders.

The small bespoke handbuilt motor car is something completely unknown today, but up to the 1960s there was a small market for those who did not want a big displacement car, but still were not willing to drive a series production industrial product.

Carrozzeria Vignale was building a successful two seater Appia Cabriolet, and proposed Lancia a closed version with four seats: this was approved and 478 units got built between 1959 and 1961.

The car had a very luxurious finish and the price of 1,980,000 Lire, just 100,000 less than the exotic Alfa Romeo Giulietta Sprint.

The car offered today was built a few years ago from the first original owner: it still was in good condition but has been improved by the owner, to a level of perfect unrestored originality. It has been published on the September 2018 issue of EpocaAuto and it represents a unique motor car, being a very rare model in irreplaceable condition.

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



Oggi la vettura, che è stata oggetto di una monografia con copertina su EpocAuto di Settembre 2018, è in perfette condizioni: conservata ma senza difetti.

Si tratta di una automobile già di per sé rarissima, ma in queste condizioni possiamo definirla unica.

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



16

ALFA ROMEO 1750 GT VELOCE 1° SERIE (1969)

UNA GTV MONOPROPRIETARIO E COME NUOVA
A BRAND NEW, ONE OWNER, GTV

TELAIO/CHASSIS: N° 81202*4919

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1779 CM³**

POTENZA/POWER: **118 CV/118 HP** CARROZZERIA/BODY: **COUPÈ/COUPÈ**

€ 50.000/55.000 - \$ 57.500/63.250 - £ 45.000/49.500





La Giulia GT fu prodotta in varie versioni dal 1963 al 1976.

Dopo il grande successo della Giulietta Coupé, la Carrozzeria Bertone ricevette l'incarico di creare un nuovo coupé sul pianale accorciato della Giulia. L'incarico fu svolto in maniera eccellente da un giovane designer, tale Giorgetto Giugiaro... e la Giulia GT diventò una delle vetture sportive italiane di maggior successo.

Dopo le versioni 1300 e 1600, venne realizzata una serie più curata, la 1600 GT Veloce.

A seguito dell'introduzione della nuova berlina 1750, nel 1967, fu subito messa in cantiere una nuova serie, la 1750 GT Veloce appunto, con il motore più grosso. Presentata nel 1968, fu la prima GT col nuovo frontale senza 'scalino', luci posteriori specifiche, interno più curato con poggiatesta estraibili: insomma un modello al top della gamma. Se ordinata con la vernice metallizzata, poteva avere anche l'interno in pelle, che ne faceva una vera GT di lusso in grado di impensierire qualsiasi proposta delle Case straniere. Non mancarono le prove sportive per la 1750 GTV: nel 1969 fu prima alla 9 Ore di Kyalami e nel 1971 prima al GP di Primavera in Polonia.

Durante il 1969 la GTV ricevette una serie di modifiche (tra le quali la pedaliera infulcrata in alto, i fanalini anteriori integrati nella carrozzeria, e diversi sedili) volte a renderla più omogenea, e quindi meno costosa da produrre, rispetto alle altre versioni. Queste vetture sono oggi note come 2° Serie.

La 1750 GTV fu superata in prestazioni e finiture solo dalla 2000, ma

The Giulia GT was produced in various versions from 1963 to 1976.

It was a very successful design by Giugiaro, then working for Bertone, initially produced with 1300 and 1600 engines.

When in 1967 the new 1750 Saloon was introduced, work started immediately on a 1750 version of the GT: launched in 1968 as the GTV, it was the first with the new 'stepless' nose, specific rear lights, special interior with unique seats with special headrests, and even the leather upholstery was available.

During 1969 the car received a number of modifications, such as body mounted front city lights and normal headrests, and turned into the 2nd Series.

The 1st Series therefore was produced just for little more than one year, and had a richer and unique trim.

The car on offer today, one of the last 1st Series, had just one owner who in 1984 stopped driving her and gave the plates back. The vendor acquired the car a few years ago and restored it completely, to as new condition.

It sports a very rare leather interior, available at extra cost on cars with metallic paint only, and the drivetrain is at zero miles.

It can easily be re-registered in Italy or exported, as all the paperwork is there and the registration number is known.

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



ha il romantico vantaggio di portare il nome della più importante sei cilindri prodotta dall'Alfa Romeo negli anni d'oro precedenti la Seconda Guerra Mondiale. Fu definita da Luigi Fusi come una "vettura sportiva da granturismo che unisce i pregi di velocità, maneggevolezza, sicurezza e capacità di frenata di un modello da competizione a quelli di un'eleganza raffinata e confortevole".

La GTV Prima Serie dunque, di cui lo splendido esemplare oggi offerto fa parte, è abbastanza rara, in quanto prodotta per poco più di un anno, e molto pregiata proprio per le differenze di finitura rispetto alle altre versioni che ne fanno un modello particolare e molto ricercato. Il suo prezzo da nuova era di Lire 2.495.000.

La vettura offerta ha una storia molto interessante in quanto ha avuto un solo proprietario che nel 1984, avendo smesso di usarla, decise di restituire le targhe e *disimmatricolarla*. Malgrado questo continuò a custodirla e a mantenerla in buone condizioni. Acquistata pochi anni fa da un noto collezionista ed esperto, è stata da questi sottoposta ad un accurato restauro che l'ha riportata in una condizione paragonabile a quella che aveva nel 1969 appena uscita dalla fabbrica di Arese. Questa GTV è praticamente nuova, elegantissima con l'interno in pelle rossa e la carrozzeria grigio medio metallizzato, e tutta la meccanica è a chilometri zero.

Può essere reimmatricolata senza problemi, e il suo numero di targa originale è noto.

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







17

VOLVO 164 (1972)

UN ESEMPLARE MONOPROPRIETARIO DEL PIÙ RARO MODELLO VOLVO
A SINGLE-OWNER EXAMPLE OF THE RAREST VOLVO

TELAIO/CHASSIS: N° 64285

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI IN LINEA, MONOALBERO/IN LINE SOHC SIX**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2968 CM³**

POTENZA/POWER: **160 CV/160 HP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

€ 2.000/3.000 - \$ 2.300/3.450 - £ 1.800/2.700



Dopo la arrotondata 120 Amazon la Casa di Göteborg mise in cantiere un nuovo modello più moderno, spazioso e sicuro. Della Amazon venne conservato il pianale (allungato nel passo), compresa la trazione posteriore, il retrotreno ad assale rigido, ed il motore 4 cilindri della versione 120. Completamente nuova la carrozzeria: una squadrata, capiente e ben studiata berlina a 3 volumi.

La "Serie 100" fu presentata nel 1966 e sarebbe stata sviluppata con carrozzerie berlina a due e quattro porte, e Station Wagon a cinque porte, e con due motorizzazioni: un quattro cilindri due litri ed un sei cilindri da tre litri.

La versione a sei cilindri in linea fu presentata nel 1968 e battezzata 164: esternamente la differenza principale stava nel frontale dove fu impostata una mascherina cromata che, nelle intenzioni dei progettisti svedesi, doveva conferire alla vettura la dignità di una vettura di lusso in grado di misurarsi ad armi pari con le Mercedes e le Rover dell'epoca. L'interno in pelle era ben fatto, con la tipica eleganza minimalista svedese.

Nel 1974 la Serie 100 fu sostituita dalla 200 e anche le sei cilindri divennero quindi 260. La 164 quindi fu prodotta per un breve periodo in quantità ridotte.

La vettura proposta è unica perché appartiene da nuova alla stessa famiglia. E' stata usata quotidianamente fino a circa trent'anni fa dal proprietario per poi essere affettuosamente conservata nel garage di una villa sul Lago di Como da sua figlia.

Il proprietario la utilizzava per viaggi di lavoro tra Como e Valenza Po: questo tipo di percorrenza, unitamente alla meccanica solidissima ed al cambio automatico, ha garantito una usura minima della vettura, che a poco più di 180.000 chilometri sembra appena uscita dal rodaggio.

A livello di carrozzeria la macchina è nuova, le portiere ed ogni meccanismo funzionano ancora con la convincente solidità che chi ha conosciuto le Volvo degli anni '60 e '70 conosce bene. La vernice ha bisogno solo di qualche ritocco intorno alla mascherina e di una lucidata, mentre la selleria in pelle è perfetta.

La meccanica è funzionante, ma naturalmente va ripresa vista la lunga inattività.

Pochissime 164 furono immatricolate in Italia, ed è estremamente improbabile che ci siano altri esemplari nelle condizioni di questa. Conservata gelosamente dalla stessa famiglia sin da nuova, questa Volvo è pronta per iniziare una nuova vita.

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

After the rounded 120 Amazon series, Volvo in 1966 launched the new "100" series, based on the same floorpan but with a new more angular body. It was much more spacious and safe.

The main versions had a sturdy two litre four cylinder engine, but in 1968 Volvo launched a premium version with a new sohc inline six and called it 164. The main external difference was in the front, where a chrome grille was incorporated to make sure everybody knew it was an Executive Express. The 164 offered today is unique as it has been always owned by the same family: used daily until thirty years ago, it then has been lovingly kept in the family's villa on Lake Como.

It has less than 120,000 miles, and as everybody who knows these cars could confirm, it is barely run in. The doors close with a vault-like precision, and the body only needs minimal touch-up around the grille and some polish.

The upholstery is like new and the drivetrain runs well tough, obviously, will need attention as it has not been used for many years.

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



18

VOLKSWAGEN GOLF GTI 1° SERIE 5M (1980)

RARISSIMA GTI PRIMA SERIE MONOPROPRIETARIO
UNIQUE ONE-OWNER FIRST SERIES GTI

TELAIO/CHASSIS: N° WWZZZ17ZBW115467

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI A INIEZIONE ELETTRONICA/FUEL INJECTED 4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1588 CM³**

POTENZA/POWER: **110 CV/110 HP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA TRE PORTE/HATCHBACK**

€ 7.000/14.000 - \$ 8.050/16.100 - £ 6.300/12.600





Dopo il successo della Volkswagen, nome di modello poi divenuto marchio, già alla fine degli anni '60 Casa automobilistica si trovava in difficoltà in quanto non era riuscita a rinnovarsi.

Con una gamma praticamente inalterata per tre decenni, una linea simpaticamente superata -ma trent'anni prima del fenomeno retrò- e una tecnologia d'epoca fatta di raffreddamento ad aria, consumi elevati, velocità modesta e freni a tamburo, la Volkswagen non era pronta per le sfide degli anni settanta.

Una delegazione di dirigenti, nel 1969, andò al Salone di Torino a studiare le proposte più innovative. Notando che quattro delle migliori sei erano state disegnate dalla stessa persona, con pragmatismo scientifico tutto germanico decisero di incontrare questo giovane e ispirato designer. Il suo nome era Giorgetto Giugiaro, e la lista dei suoi capolavori è troppo lunga per poterla riportare qui.

Il risultato di quell'incontro fu una vettura che stilisticamente e tecnicamente era agli antipodi della Maggiolino. Il motore era raffreddato ad acqua, montato anteriormente e muoveva le ruote anteriori. Così lo spazio interno era liberato da tutta la meccanica e permetteva un'abitabilità eccellente. La semplicità e la leggerezza davano alla nuova vettura, chiamata Golf, un eccellente comportamento stradale.

Non appena presentata (Maggio 1974), la Golf iniziò ad incuriosire gli appassionati di guida. Anche all'interno della Volkswagen un gruppo di tecnici iniziò, quasi clandestinamente, a studiare una versione più sportiva.

Montando un motore 1600 ad iniezione, preso dalla Audi 80 e capace di ben 110 cavalli, mettendo a punto la ciclistica con sospensioni, freni e cerchi specifici, e con pochi tocchi estetici, crearono così un'auto di culto che avrebbe inventato un nuovo segmento, quello delle "hot hatch", le due volumi sportive.

Centodieci cavalli con solo 800 chili di peso rappresentavano un rapporto peso/potenza ineguagliabile in quel segmento di mercato. Inoltre, con i suoi sedili anatomici Recaro, la strumentazione completa ed il pomello cambio a palla da golf, la GTi offriva un interno semplice ma ricercato, del tipo ben conosciuto ed apprezzato -ad esempio- dai clienti delle Porsche più leggere e sportive.

Un grande aiuto al successo della Golf GTi (per la quale era stata prevista una produzione di soli 5.000 esemplari) fu dato anche alla situazione socioeconomica europea in seguito agli shock petroliferi del 1973 e 1978. Infatti non pochi furono i clienti che vendettero vetture di grossa cilindrata per acquistare una piccola GTi che, lungi dall'essere considerata una utilitaria, era apprezzatissima in ogni ambiente... anche perché spesso si guadagnava i galloni sulle strade ed autostrade dando la paga a modelli estremamente più costosi.

Le primissime GTi avevano paraurti in metallo ed erano prive perfino

Volkswagen's success of the 1950s and '60s almost killed it, as it failed to renew its products and was caught with an old-fashioned range.

Looking for ideas, a group of VW managers went to Turin to meet young Giorgetto Giugiaro, who soon started to work on new products, one of which was the 1974 Golf hatchback.

It was a lower-medium segment family car which had a very good handling and soon a group of VW engineers started working on a 'moonlight project' of a high-performance version. With a 110bhp 1600 cm³ fuel injected Audi 80 engine, tuned suspension and improved brakes, the 800 kg three door Golf was a flyer. As soon as they showed the car to their bosses, a production of 5000 units was approved: this was to be multiplied a number of times, such was the new car's success.

The very first GTis were left hand drive only and had metal bumpers, then came rubber bumpers and finally a five-speed gearbox, just like the car we are offering today.

Bought new in 1980 by the seller, it has driven only 32,000 km (20,000 miles). It has the original registration plates and papers, as well as a complete service and warranty wallet: a unique opportunity for those searching for an original and unmolested first series GTi.

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



dello sportello del cassetto gettaguanti. A questa serie seguì una versione con paraurti in plastica avvolgenti e sportellino. Queste vetture iniziali erano caratterizzate dal cambio a quattro marce e dalla selleria in tessuto scozzese.

Fu poi la volta della 5 marce, che naturalmente era più facile nei lunghi tragitti autostradali grazie a una quinta più lunga, a discapito della brillantezza delle quattro marce.

Queste prime GTi, retroattivamente definite "Prima Serie", con la loro linea pura e fedele all'originale di Giugiaro, e il loro allestimento spartano e leggero, sono sempre state considerate molto più appetibili delle successive, rese via via più civili e comode, ad esempio con le cinque porte, i vetri elettrici, il servosterzo, eccetera.

La vettura qui presentata appartiene appunto al gruppo delle prima serie a cinque marce, e rappresenta quindi il miglior compromesso possibile. Ha inoltre il rarissimo status di originalità che le viene dal fatto di aver avuto un unico proprietario sin da nuova, e di aver percorso solo 32.000 chilometri: meno di mille chilometri all'anno!

Dotata naturalmente di documenti e targhe originali, astuccio porta documenti con libretto di manutenzione e tutto ciò che veniva consegnato con la vettura, essa rappresenta un'occasione unica per assicurarsi un esemplare veramente eccezionale di una delle più importanti automobili di quel periodo.

Le Golf prima serie, e naturalmente le GTi in particolare, sono molto ricercate dagli appassionati ed avranno un successo sempre maggiore in futuro: anche per questo motivo questa auto rappresenta un investimento eccezionale.

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



SEDI E DIPARTIMENTI FIRENZE

ARCHEOLOGIA CLASSICA E EGIZIA

CAPO DIPARTIMENTO
Paolo Persano
paolo.persano@pandolfini.it



ARGENTI ITALIANI ED ESTERI

JUNIOR EXPERT
Chiara Sabbadini Sodi
argenti@pandolfini.it



ARTI DECORATIVE DEL SECOLO XX E DESIGN

CAPO DIPARTIMENTO
Alberto Vianello
alberto.vianello@pandolfini.it



ASSISTENTE
Margherita Pini
artidecorative@pandolfini.it

DIPINTI, DISEGNI E SCULTURE DEL SECOLO XIX

CAPO DIPARTIMENTO
Lucia Montigiani
lucia.montigiani@pandolfini.it



ASSISTENTE
Raffaella Calamini
dipinti800@pandolfini.it

DIPINTI E SCULTURE ANTICHE

ESPERTO
Jacopo Boni
jacopo.boni@pandolfini.it



GIOIELLI

CAPO DIPARTIMENTO
Cesare Bianchi
cesare.bianchi@pandolfini.it

JUNIOR EXPERT
Chiara Sabbadini Sodi
chiara.sabbadini@pandolfini.it

ASSISTENTE
Laura Cuccaro
gioielli@pandolfini.it



MOBILI E OGGETTI D'ARTE, PORCELLANE E MAIOLICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Alberto Vianello
alberto.vianello@pandolfini.it



ASSISTENTE
Margherita Pini
arredi@pandolfini.it

OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

CAPO DIPARTIMENTO
Cesare Bianchi
orologi@pandolfini.it



ASSISTENTE
Laura Cuccaro
orologi@pandolfini.it

STAMPE E DISEGNI

ESPERTO
Jacopo Boni
jacopo.boni@pandolfini.it



JUNIOR EXPERT
Valentina Frascarolo
valentina.frascarolo@pandolfini.it

ASSISTENTE
Lorenzo Pandolfini
stampe@pandolfini.it

VINI PREGIATI E DA COLLEZIONE

CAPO DIPARTIMENTO
Francesco Tanzi
francesco.tanzi@pandolfini.it



ASSISTENTE
Anna Paola Bassetti
vini@pandolfini.it

MILANO

ARGENTI ITALIANI ED ESTERI

CAPO DIPARTIMENTO
Roberto Dabbene
roberto.dabbene@pandolfini.it



ARTE DELL'ESTREMO ORIENTE

CAPO DIPARTIMENTO
Thomas Zecchini
thomas.zecchini@pandolfini.it



ASSISTENTE
Anna Paola Bassetti
arteorientale@pandolfini.it

ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

RESPONSABILE ESECUTIVO
Glauco Cavaciuti
glauco.cavaciuti@pandolfini.it



ASSISTENTE
Diletta Francesca Mariasole Spinelli
artecontemporanea@pandolfini.it

AUTO CLASSICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Marco Makaus
marco.makaus@pandolfini.it



ESPERTO
Luca Gambarini
luca.gambarini@pandolfini.it

ASSISTENTE
Anna Paola Bassetti
automobilia@pandolfini.it



LIBRI, MANOSCRITTI E AUTOGRAFI

CAPO DIPARTIMENTO
Chiara Nicolini
chiara.nicolini@pandolfini.it



INTERNATIONAL FINE ART

CAPO DIPARTIMENTO
Tomaso Piva
tomaso.piva@pandolfini.it



ASSISTENTE
Margherita Pini
arredi@pandolfini.it

MONETE E MEDAGLIE

CAPO DIPARTIMENTO
Alessio Montagano
alessio.montagano@pandolfini.it



ASSISTENTI
Giulia Ferrari
Margherita Pini
numismatica@pandolfini.it

PORCELLANE E MAIOLICHE

ESPERTO
Giulia Anversa
milano@pandolfini.it



OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

CONSULENTE
Fabrizio Zanini
fabrizio.zanini@pandolfini.it



ROMA

DIPINTI E SCULTURE ANTICHE

CAPO DIPARTIMENTO
Ludovica Trezzani
ludovica.trezzani@pandolfini.it



ASSISTENTI
Valentina Frascarolo

Lorenzo Pandolfini
dipintiantichi@pandolfini.it

GIOIELLI E OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

ESPERTO
Andrea de Miglio
andrea.demiglio@pandolfini.it



INDICE

Sedi e referenti **5**

Informazioni asta **7**

Condition report **7**

AUTO CLASSICHE LOTTI 1-18 **11**

Indice auto classiche **92**

Sedi e dipartimenti **90-91**

Condizioni generali di vendita **93**

Conditions of sale **98**

Come partecipare all'asta **94**

Auctions **99**

Corrispettivo d'asta e IVA **95**

Buyer's premium and V.A.T. **100**

Acquistare da Pandolfini **95**

Buying at Pandolfini **100**

Vendere da Pandolfini **96**

Selling through Pandolfini **101**

Modulo offerte **97**

Absentee and telephone bids **97**

Modulo abbonamenti **104**

Catalogue subscriptions **104**

Dove siamo **105**

We are here **105**

Foto di copertina lotto 10

Seconda di copertina lotto 14

Pagina 2 lotto 16

Pagina 6 lotto 13

Pagina 8 lotto 12

Pagina 10 lotto 7

Terza di copertina lotto 4

CONDIZIONI GENERALI DI VENDITA

1. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. è incaricata a vendere gli oggetti affidati in nome e per conto dei mandanti, come da atti registrati all'Ufficio I.V.A. di Firenze. Gli effetti della vendita influiscono direttamente sul Venditore e sul Compratore, senza assunzione di altra responsabilità da parte di Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. oltre a quelle derivanti dal mandato ricevuto.
2. L'acquirente corrisponderà un corrispettivo complessivo di Iva per ciascun lotto pari al 14,64 % per le autovetture, ovvero pari al 20,74% in riferimento a tutti gli altri lotti (incluse le motociclette).
3. Le vendite si effettuano al maggior offerente. Non sono accettati trasferimenti a terzi dei lotti già aggiudicati. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. riterrà unicamente responsabile del pagamento l'aggiudicatario. Pertanto la partecipazione all'asta in nome e per conto di terzi dovrà essere preventivamente comunicata.
4. Le valutazioni in catalogo sono puramente indicative ed espresse in Euro. Le descrizioni riportate rappresentano un'opinione e sono puramente indicative e non implicano pertanto alcuna responsabilità da parte di Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. Eventuali contestazioni dovranno essere inoltrate in forma scritta entro 10 giorni e se ritenute valide comporteranno unicamente il rimborso della cifra pagata senza alcun'altra pretesa.
5. L'asta sarà preceduta da un'esposizione, durante la quale il Direttore della vendita sarà a disposizione per ogni chiarimento; l'esposizione ha lo scopo di far esaminare lo stato di conservazione e la qualità degli oggetti, nonché chiarire eventuali errori ed inesattezze riportate in catalogo. Tutti gli oggetti vengono venduti *come visti*.
6. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. può accettare commissioni d'acquisto (offerte scritte e telefoniche) dei lotti in vendita su preciso mandato, per quanti non potranno essere presenti alla vendita. I lotti saranno sempre acquistati al prezzo più conveniente consentito da altre offerte sugli stessi lotti e dalle riserve registrate. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. non si ritiene responsabile, pur adoperandosi con massimo scrupolo, per eventuali errori in cui dovesse incorrere nell'esecuzione di offerte (scritte o telefoniche). Nel compilare l'apposito modulo, l'offerente è pregato di controllare accuratamente i numeri dei lotti, le descrizioni e le cifre indicate. Non saranno accettati mandati di acquisto con offerte illimitate. La richiesta di partecipazione telefonica sarà accettata solo se formulata per iscritto prima della vendita. Nel caso di due offerte scritte identiche per lo stesso lotto, prevarrà quella ricevuta per prima.
7. Durante l'asta il Banditore ha la facoltà di riunire o separare i lotti.
8. I lotti sono aggiudicati dal Direttore della vendita; in caso di contestazioni, il lotto disputato viene rimesso all'incanto nella seduta stessa sulla base dell'ultima offerta raccolta. L'offerta effettuata in sala prevale sempre sulle commissioni d'acquisto di cui al n.6.
9. Il pagamento totale del prezzo di aggiudicazione dei diritti d'asta potrà essere immediatamente preteso da Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.; in ogni caso lo stesso dovrà essere effettuato entro e non oltre le ore 12.00 del giorno successivo alla vendita.
10. I lotti acquistati e pagati devono essere immediatamente ritirati. In caso contrario spetteranno tutti i diritti di custodia a Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. che sarà esonerata da qualsiasi responsabilità in relazione alla custodia e all'eventuale deterioramento degli oggetti. Il costo settimanale di magazzino ammonterà a euro 26,00.
11. Gli acquirenti sono tenuti all'osservanza di tutte le disposizioni legislative e regolamenti in vigore relativamente agli oggetti sottoposti a notifica, con particolare riferimento alla Legge n. 1089 del 1 giugno 1939. L'esportazione di oggetti è regolata dalla suddetta normativa e dalle leggi doganali e tributarie in vigore. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. declina ogni responsabilità nei confronti degli acquirenti in ordine ad eventuali restrizioni all'esportazione dei lotti aggiudicati. L'aggiudicatario non potrà, in caso di esercizio del diritto di prelazione da parte dello Stato, pretendere da Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. o dal Venditore alcun rimborso od indennizzo.
12. Il Decreto Legislativo del 22 gennaio 2004 disciplina l'esportazione dei Beni Culturali al di fuori del territorio della Repubblica Italiana, mentre l'esportazione al di fuori della Comunità Europea è altresì assoggettata alla disciplina prevista dal Regolamento CEE n. 3911/92 del 9 dicembre 1992, come modificato dal Regolamento CEE n.2469/96 del 16 dicembre 1996 e dal Regolamento CEE n. 974/01 del 14 maggio 2001. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. non risponde del rilascio dei relativi permessi previsti né può garantirne il rilascio. La mancata concessione delle suddette autorizzazioni non possono giustificare l'annullamento dell'acquisto né il mancato pagamento. Si ricorda che i reperti archeologici di provenienza italiana non possono essere esportati.
13. Le seguenti forme di pagamento potranno facilitare l'immediato ritiro di quanto acquistato:
 - a) contanti fino a 2.999 euro;
 - b) assegno circolare soggetto a preventiva verifica con l'istituto di emissione;
 - c) assegno bancario di conto corrente previo accordo con la direzione amministrativa della Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.;
 - d) bonifico bancario intestato a Pandolfini Casa d'Aste
MONTE DEI PASCHI DI SIENA Via Sassetti, 4 - FIRENZE
IBAN IT 25 D 01030 02827 000006496795 - Swift BIC PASCITM1W40
14. Il presente regolamento viene accettato automaticamente da quanti concorrono alla vendita all'asta. Per tutte le contestazioni è stabilita la competenza del Foro di Firenze.
15. I lotti contrassegnati con (*) sono stati affidati da soggetti I.V.A. e pertanto assoggettati ad I.V.A. come segue: 22% sul corrispettivo netto d'asta e 22% sul prezzo di aggiudicazione.
16. I lotti contrassegnati con (λ) s'intendono corredati da attestato di libera di circolazione o attestato di avvenuta spedizione o importazione.
17. I lotti contrassegnati con ● sono assoggettati al diritto di seguito.

COME PARTECIPARE ALL'ASTA

Le aste sono aperte al pubblico e senza alcun obbligo di acquisto. I lotti sono solitamente venduti in ordine numerico progressivo come riportati in catalogo. Il ritmo di vendita è indicativamente di 90 - 100 lotti l'ora ma può variare a seconda della natura degli oggetti.

Offerte scritte e telefoniche

Nel caso non sia possibile presenziare all'asta, Pandolfini CASA D'ASTE potrà concorrere per Vostro conto all'acquisto dei lotti.

Per accedere a questo servizio, del tutto gratuito, dovrete inoltrare l'apposito modulo che troverete in fondo al catalogo o presso i ns. uffici con allegato la fotocopia di un documento d'identità. I lotti saranno eventualmente acquistati al minor prezzo reso possibile dalle altre offerte in sala.

In caso di offerte dello stesso importo sullo stesso lotto, avrà precedenza quella ricevuta per prima. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. offre inoltre ai propri clienti la possibilità di essere contattati telefonicamente durante l'asta per concorrere all'acquisto dei lotti proposti.

Sarà sufficiente inoltrare richiesta scritta che dovrà pervenire entro le ore 12:00 del giorno di vendita. Detto servizio sarà garantito nei limiti della disposizione delle linee al momento ed in ordine di ricevimento delle richieste.

Per quanto detto si consiglia di segnalare comunque un'offerta che ci consentirà di agire per Vostro conto esclusivamente nel caso in cui fosse impossibile contattarvi.

Rilanci

Il prezzo di partenza è solitamente inferiore alla stima indicata in catalogo ed i rilanci sono indicativamente pari al 10% dell'ultima battuta.

In ogni caso il Banditore potrà variare i rilanci nel corso dell'asta.

Ritiro lotti

I lotti pagati nei tempi e modi sopra riportati dovranno, salvo accordi contrari, essere immediatamente ritirati.

Su precise indicazioni scritte da parte dell'acquirente Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. potrà, a spese e rischio dello stesso, curare i servizi d'imballaggio e trasporto.

Per altre informazioni si rimanda alle Condizioni Generali di Vendita.

Pagamenti

Il pagamento dei lotti dovrà essere effettuato, in €, entro il giorno successivo alla vendita, con una delle seguenti forme:

- contanti fino a 2.999 euro
- assegno circolare non trasferibile o assegno bancario previo accordo con la Direzione amministrativa.
intestato a:
Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.
- bonifico bancario presso:
BANCA MONTE DEI PASCHI DI SIENA
Via Sassetti, 4 - FIRENZE
IBAN IT 25 D 01030 02827 000006496795
intestato a Pandolfini Casa d'Aste
Swift BIC PASCITM1W40

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. agisce per conto dei venditori in virtù di un mandato con rappresentanza e pertanto non si sostituisce ai terzi nei rapporti contabili.

I lotti venduti da Soggetti I.V.A. saranno fatturati da quest'ultimi agli acquirenti.

La ns. fattura, pur riportando per quietanza gli importi relativi ad aggiudicazione ed I.V.A., è costituita unicamente dalla parte appositamente evidenziata.

ACQUISTARE DA PANDOLFINI

Le stime in catalogo sono espresse in Euro (€).

Dette valutazioni, puramente indicative, si basano sui prezzo medio di mercato di opere comparabili, nonché sullo stato di conservazione e sulle qualità dell'oggetto stesso.

Si prega di contattare l'esperto del dipartimento per richiedere un condition report di un lotto particolare. I lotti venduti nelle nostre aste saranno raramente, per natura, in un perfetto stato di conservazione, ma potrebbero presentare, a causa della loro natura e della loro antichità, segni di usura, danni, altre imperfezioni, restauri o riparazioni. Qualsiasi riferimento alle condizioni dell'opera nella scheda di catalogo non equivale a una completa descrizione dello stato di conservazione. I condition report sono solitamente disponibili su richiesta e completano la scheda di catalogo. Nella descrizione dei lotti, il nostro personale valuta lo stato di conservazione in conformità alla stima dell'oggetto e alla natura dell'asta in cui è inserito. Qualsiasi affermazione sulla natura fisica del lotto e sulle sue condizioni nel catalogo, nel condition report o altrove è fatta con onestà e attenzione. Tuttavia il personale di Pandolfini non ha la formazione professionale del restauratore e ne consegue che ciascuna affermazione non potrà essere esaustiva. Consigliamo sempre la visione diretta dell'opera e, nel caso di lotti di particolare valore, di avvalersi del parere di un restauratore o di un consulente di fiducia prima di effettuare un'offerta.

Ogni asserzione relativa all'autore, attribuzione dell'opera, data, origine, provenienza e condizioni costituisce un'opinione e non un dato di fatto.

IMPOSTE E TASSE

L'asta di Auto Classiche è un evento internazionale e sono offerti lotti provenienti da nazioni diverse. Come offerente, è vostra responsabilità essere a conoscenza delle relative imposte e tasse dovute, nonché conoscere le norme di importazione che possono essere applicate al vostro acquisto. Queste norme dipendono da vari fattori, tra cui lo status giuridico dell'acquirente, persona o società, la nazione di residenza nonché le specifiche del veicolo.

Si prega di contattare i nostri uffici per le informazioni di carattere fiscale e gli eventuali documenti di proprietà o di registrazione che accompagneranno il veicolo.

CORRISPETTIVO D'ASTA E I.V.A.

Corrispettivo d'asta

L'acquirente corrisponderà un corrispettivo d'asta calcolato sul prezzo di aggiudicazione di ogni lotto come segue:

12% in riferimento ai lotti di autovetture, ovvero pari al 17% in riferimento a tutti gli altri lotti (incluse le motociclette).

A tale corrispettivo dovrà essere aggiunta l'I.V.A. del 22% oltre a quella eventualmente dovuta sull'aggiudicazione (vedere di seguito paragrafo Imposta Valore Aggiunto).

Imposta Valore Aggiunto

L'I.V.A. dovuta dall'acquirente è pari al: 22% sul corrispettivo netto d'asta. Pertanto il prezzo finale sarà costituito dalla somma dell'aggiudicazione e di una percentuale complessiva del 14,64% per le autovetture e del 20,74% per tutti gli altri lotti (incluse le motociclette).

Lotti contrassegnati in catalogo

I lotti contrassegnati con (*) sono stati affidati da soggetti I.V.A. e pertanto assoggettati ad I.V.A. come segue:

**22% sul corrispettivo netto d'asta e
22% sul prezzo di aggiudicazione.**

In questo caso sul prezzo di aggiudicazione verrà calcolata una percentuale del 47% sui primi € 100.000 e del 44% sulla cifra eccedente.

VENDERE DA PANDOLFINI

Valutazioni

Presso gli uffici di Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. è possibile, su appuntamento, ottenere una valutazione gratuita dei Vostri oggetti.

In alternativa, potrete inviare una fotografia corredata di tutte le informazioni utili alla valutazione, in base alla quale i ns. esperti potranno fornire un valore di stima indicativo.

Mandato per la vendita

Qualora decidiate di affidare gli oggetti per la vendita, il personale Pandolfini Vi assisterà in tutte le procedure.

Alla consegna degli oggetti Vi verrà rilasciato un documento (mandato a vendere) contenente la lista degli oggetti, i prezzi di riserva, la commissione e gli eventuali costi per assicurazione, foto e trasporto.

Dovranno essere forniti un documento d'identità ed il codice fiscale per l'annotazione sui registri di P.S. conservati presso gli uffici Pandolfini.

Il mandato a vendere è con rappresentanza e pertanto Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. non si sostituisce al mandante nei rapporti con i terzi.

I soggetti obbligati all'emissione di fattura riceveranno, unitamente al rendiconto, elenco dei nominativi degli acquirenti per procedere alla fatturazione.

Riserva

Il prezzo di riserva è l'importo minimo (al lordo delle commissioni) al quale l'oggetto affidato può essere venduto.

Detto importo è strettamente riservato e sarà tutelato dal Banditore in sede d'asta.

Qualora detto prezzo non venga raggiunto, il lotto risulterà invenduto.

Liquidazione del ricavato

Trascorsi circa 35 giorni dalla data dell'asta, e comunque una volta ultimate le operazioni d'incasso, provvederemo alla liquidazione, dietro emissione di una fattura contenente in dettaglio le commissioni e le altre spese addebitate.

Commissioni

Sui lotti venduti Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. applicherà una commissione del 13% (oltre ad I.V.A.) mediante detrazione dal ricavato.

CONDITIONS OF SALE

1. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. is entrusted with objects to be sold in the name and on behalf of the consignors, as stated in the deeds registered in the V.A.T. Office of Florence. The effects of this sale involve only the Seller and the Purchaser, without any liability on the part of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. other than that relating to the mandate received.
2. The purchaser will pay an auction fee including V.A.T., equivalent to 14,64% for automotive lots and 20,74% for all other lots (including motorcycles).
3. The objects will be sold to the highest bidder. The transfer of a sold lot to a third party will not be accepted. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. will hold the successful bidder solely responsible for the payment. Notification of the participation at the auction in the name and on behalf of a third party is therefore required in advance.
4. The estimates in the catalogue are purely indicative and are expressed in euros. The descriptions of the lots are to be considered no more than an opinion and are purely indicative, and do not therefore entail any liability on the part of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. Any complaints should be sent in writing within 10 days, and if considered valid, will entail solely the reimbursement of the amount paid without any further claim.
5. The auction will be preceded by an exhibition, during which the specialist in charge of the sale will be available for any enquiries; the object of the exhibition is to allow the prospective bidder to inspect the condition and the quality of the objects, as well as clarifying any possible errors or inaccuracies in the catalogue. All the objects are "sold as seen".
6. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. may accept absentee and telephone bids for the objects on sale on behalf of persons who are unable to attend the auction. The lots will still be purchased at the best price, in compliance with other bids for the same lots and with the registered reserves. Though operating with extreme care, Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. cannot be held responsible for any possible mistakes in managing absentee or telephone bids. We advise the bidder to carefully check the numbers of the lots, the descriptions and the bids indicated when filling in the relevant form. We cannot accept absentee bids of an unlimited amount. The request of telephone bidding will be accepted only if submitted in writing before the sale. In case of two identical absentee bids for the same lot, priority will be given to the first one received.
7. During the auction the Auctioneer is entitled to combine or to separate the lots.
8. The lots are sold by the Auctioneer; in case of dispute, the contested lot will be re-offered in the same auction starting from the last bid received. A bid placed in the salesroom will always prevail over an absentee bid, as in n. 6.
9. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. may immediately request the payment of the final price, including the buyer's premium; it is due to be paid however no later than 12 p.m. of the day following the auction.
10. Purchased and paid for lots must be collected immediately. Failing this, Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.'s will be entitled to storage charges, and will be exempt from any liability for storage or possible damage to sold objects. The weekly storage fee will amount to €26.00.
11. Purchasers must observe all legislative measures and regulations currently in force regarding notified objects, with reference to Law n. 1089 dated 1st June 1939. The exportation of objects is determined by the aforementioned regulation and by the customs and taxation laws in force. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. refuses any responsibility towards purchasers regarding exportation restrictions on the purchased lots. Should the State exercise the right of pre-emption, no refund or compensation will be due either to the purchaser on the part of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. or to the Seller.
12. The Legislative Decree dated 22nd January 2004 regulates the exportation of objects of cultural interest outside Italy, while exportation outside the European Community is regulated by the EEC Regulation n. 3911/92 dated 9th December 1992, as modified by the EEC Regulation n. 2469/96 dated 16th December 1996 and by the EEC Regulation n. 974/01 dated 14th May 2001. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. shall not be considered responsible for, and cannot guarantee, the issuing of relevant permits. Should these permits not be granted, Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. cannot accept the cancellation of the purchase or the refusal to pay.
13. The following payment methods will facilitate the immediate collection of the purchased lot:
 - a) cash up to € 2.999;
 - b) bank draft subjected to previous verification at the bank which issued it;
 - c) personal cheque by previous agreement with the administrative office of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.;
 - d) bank transfer:
MONTE DEI PASCHI DI SIENA Via Sassetti, 4 - FIRENZE
IBAN IT 25 D 01030 02827 000006496795 - Swift BIC PASCITM1W40
14. Those participating in the sale will be automatically bound by these Terms and Conditions. The Court of Florence has jurisdiction over possible complaints.
15. Lots with the symbol (*) have been entrusted by Consignors subject to V.A.T. and are therefore subject to V.A.T. as follows: 22% payable on the hammer price and 22% on the final price.
16. For lots with the symbol (λ), an export licence or a temporary importation licence is available.
17. Lots with the symbol ● are subjected to the "resale right".

AUCTIONS

Auctions are open to the public without any obligation to bid. The lots are usually sold in numerical order as listed in the catalogue. Approximately 90-100 lots are sold per hour, but this figure can vary depending on the nature of the objects.

Absentee bids and telephone bids

If it's not possible for the bidder to attend the auction in person, Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. will execute the bid on your behalf.

To have access to this free service you will need to send us a photocopy of some form of ID and the relevant form that you will find at the end of the catalogue or in our offices. The lots will be purchased at the best possible price depending on the other bids in the salesroom.

In the event of bids of equal amount, the first one to be placed will have the priority. Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. offers its clients the possibility to be contacted by telephone during the auction to participate in the sale. You will need to send a written request before 12 p.m. of the day of the sale. This service is guaranteed depending on the lines available at the time, and according to the order of arrival of the requests.

We therefore advise clients to place a bid that will allow us to execute it on their behalf only when it is not possible to contact them.

Bids

The starting price is usually lower than the estimate stated in the catalogue, and each raising will be approximately 10% of the previous bid.

The raising of the bid during the auction is, in any case at the sole discretion of the auctioneer.

Collection of lots

The lots paid for following the aforementioned procedures must be collected immediately, unless other agreements have been taken with the auction house.

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. may, following the precise, written indications of the Purchaser, attend to the packing and shipping of the lots at the Purchaser's risk and expense.

For any other information please see General Conditions of Sale.

Payment

The payment of the lots is due, in EUR, the day following the sale, in any of the following ways:

- cash up to € 2.999
- non-transferable bank draft or personal cheque with prior consent from the administrative office, made payable to: Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l.
- bank transfer to: BANCA MONTE DEI PASCHI
DI SIENA Filiale 1874 Sede di Firenze:
Via del Corso, 6 Codice
IBAN: IT 25 D 01030 02827 000006496795,
Swift BIC - PASCITM1W40

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. acts on behalf of the Consignor on the basis of a mandate, and does not substitute third parties regarding payments. For lots sold by V.A.T. payers, an invoice will be issued to the purchaser by the seller. Our invoice, though you will find reported the hammer price and the V.A.T., is only made up of the amount highlighted.

BUYING AT PANDOLFINI

The estimates in the catalogue are expressed in Euros (€). These estimates are purely indicative and are based on the mean price of comparable pieces on the market, on the condition and on the characteristics of the object itself.

Please request a condition report of the lot you are interested in from the specialist in charge.

Lots sold in our auctions will rarely be in perfect condition and may show, due to their nature and age, signs of wear, damage, restoration or repair and other imperfections. Any reference to the condition of the object in the catalogue is not equivalent to a complete description of its condition. Condition reports are usually available on request and complete the catalogue entries. In the description of the lots, our staff judges the condition of the object in accordance with its estimate and the kind of auction in which it has been included. Any statement in the catalogue, in the condition report or elsewhere, regarding the physical nature of the lot and its condition, is given honestly and scrupulously. The staff of Pandolfini however does not have the professional training of a restorer: any statement therefore should not be considered exhaustive. Potential purchasers are always advised to inspect the object in person and, in the case of lots of particular value, to ask the opinion of a restorer or of a trusted consultant before placing a bid.

Any statement regarding the author, the attribution of the work, dating, origin, provenance and condition is to be considered a simple opinion and not an actual fact.

DUTIES AND TAXES

The Classic Car auction is an international event and lots are offered that have originated in different countries and jurisdictions. As a bidder, it is your responsibility to be aware of the relevant taxes and duties due and payable, as well as import regulations that may apply to your purchase. These depend on several factors, including your status as a person or a corporation, your residency, and the particulars of the vehicle.

For any information about the tax status of each lot, as well as any ownership or registration papers that will be supplied with it, please contact our offices.

BUYER'S PREMIUM AND V.A.T.

Buyer's premium

The purchaser will pay a buyer's premium that is added to the hammer price of every lot and calculated as follows: 12% for automotive lots and 17% for all other lots (including motorcycles). These rates do not include the 22% V.A.T. in addition also to the V.A.T. that may be due on the hammer price (see the following paragraph Value Added Tax).

Value Added Tax

The purchaser will pay 22%VAT on the buyer's premium. The final price is therefore composed of the hammer price plus a total of 14,64% for automotive lots and 20,74% for all other lots (including motorcycles).

Lots with symbol

Lots with the symbol (*) have been entrusted by Consignors subject to V.A.T. and are therefore subject to V.A.T. as follows:

22% on the hammer price and
22% on the final price.

In this case the percentage will be 47% on the first €100.000 and 44% on any amount exceeding €100.000.

SELLING THROUGH PANDOLFINI

Evaluations

You can ask for a free evaluation of your objects by fixing an appointment at the headquarters of Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. Alternatively, you may send us a photograph of the objects and any information which could be useful: our specialists will then express an indicative evaluation.

Mandate of sale

If you should decide to entrust your objects to us, the Pandolfini staff will assist you through the entire process. Upon delivery of the objects you will receive a document (mandate of sale) which includes a list of the objects, the reserves, our commission and possible costs for insurance, photographs and shipping. We will need some form of ID and your date and place of birth for the registration in the P.S. registers in the offices of Pandolfini. The mandate of sale is a mandate of representation: therefore Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. cannot substitute the seller in his relations with third parties. Sellers who have to issue invoices will receive, with our invoice, the list of the purchasers in order to proceed with the invoicing.

Reserve

The reserve is the minimum amount (commission included) at which an object can be sold. This sum is strictly confidential and the auctioneer will ensure it remains so it during the auction. If the reserve is not reached, the lot will remain unsold.

Payment

You will receive payment within 35 working days from the day of the sale, provided the payment on behalf of the purchaser is complete, with the issue of a detailed invoice reporting commissions and any other charges applicable.

Commission

Pandolfini CASA D'ASTE S.r.l. will apply a 13% (plus V.A.T.) commission which will be deducted from the hammer price.



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

Its 41 rooms located in the Noble Villa, the Villino, the Mulino and the newly opened Casa Colonica are all different from one another and decorated in the typical Tuscan style.

The unique terrace of Il Verrocchio's restaurant has stunning views of the Chianti-Rufina hills. It's the perfect stage for the Chef's traditional Italian cuisine with Tuscan specialities. Lunches are also served at the Pool Bar during the summer season. The Bar Mediceo with its 19th century frescoes is the ideal place to have an aperitif or sip a signature cocktail after dinner, prepared by the Barman using the exclusive Santa Maria Novella liqueurs. For those looking for an intimate venue for wine tastings, dinners or milestone events there is the 15th century cellar.

The calm running waters of the Arno, the charming melody of the birdsong, the chirping of the crickets, the expanses of olive trees and the endless vineyards, makes the experience at La Massa magical. Relaxation is guaranteed at the Arno SPA with a: Turkish bath, sauna, Roman pool with hydro-massage and sensory showers, two SPA suites for personalized treatments using the Officina Profumo-Farmaceutica di Santa Maria Novella cosmetic line, gym equipment, space for yoga and floor exercises. Everything evokes the true Tuscan feel of this residence.

The Hotel closes for the winter season on October 27th, 2018 and re-opens on April 12th, 2019 with some news.



For Hotel reservations please call +39 055 62 61 1

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

Villa La Massa is owned by Villa d'Este Hotels www.villadeste.com

Via della Massa, 24 – 50012 Firenze, Candeli – Italy

Tel. +39 055 62 61 1 – Fax. +39 055 63 31 02 – Website: www.villalamassa.com – e-mail: info@villalamassa.it





Sulle rive dell'Arno, tra le colline del Chianti, a soli otto chilometri da Ponte Vecchio, qui si trova Villa La Massa. Circondata da nove ettari di parco, questa villa medicea è di proprietà di Villa d'Este Hotels, sinonimo di eleganza e simbolo dell'ospitalità italiana nel mondo.

Le sue 41 camere, situate nella Villa Nobile, nel Villino, nel Mulino e nella Casa Colonica, inaugurata quest'estate, sono tutte diverse l'una dall'altra e decorate in tipico stile tipico toscano.

Il Ristorante Il Verrocchio ha una splendida terrazza con vista sull'Arno e le colline del Chianti-Rufina. La cucina è tradizionale italiana con specialità toscane. In estate si può pranzare anche a bordo piscina. Il Bar Mediceo con soffitti affrescati risalenti al 1800 è il luogo ideale per prendere un aperitivo o sorseggiare uno dei cocktail speciali creati dal Barman con gli esclusivi liquori di Santa Maria Novella. Per coloro che cercano un luogo intimo per organizzare una degustazione di vini, una cena o festeggiare un evento particolare vi è la cantina del XV secolo, con le volte a botte.

Il calmo sciabordio dell'Arno, il cinguettare degli uccelli, il finire dei grilli, le distese di ulivi e vigneti, tutto è magia a Villa La Massa. Gli ospiti possono concedersi momenti di relax anche all'Arno SPA: bagno turco, sauna, vasca Romana con idromassaggio e docce emozionali, palestra, spazio per lo yoga e due cabine dove farsi inebriare dalle fragranze degli oli ed erbe aromatiche che hanno ispirato l'Officina Profumo-Farmaceutica di Santa Maria Novella nella creazione della linea cosmetica utilizzata per i trattamenti personalizzati.

Villa La Massa chiude per la stagione invernale il 27 ottobre 2018 e riaprirà il 12 aprile 2019 con alcune novità.



Per prenotazioni in Hotel potete chiamare lo 055 62 61 1

Per prenotazioni al Ristorante, Bar o cantina potete chiamare lo 055 62 61 533

Villa La Massa is owned by Villa d'Este Hotels www.villadeste.com

Via della Massa, 24 – 50012 Firenze, Candeli – Italy

Tel. +39 055 62 61 1 – Fax. +39 055 63 31 02 – Website: www.villalamassa.com – e-mail: info@villalamassa.it

Cognome | Surname _____

Nome | Name _____

Ragione Sociale | Company Name _____

@EMAIL _____

Indirizzo | Address _____

Città | City _____

C.A.P. | Zip Code _____

Telefono Ab. | Phone _____

Fax _____

Cell. | Mobile _____

Cod. Fisc o Partita IVA | VAT _____

PAGAMENTO | PAYMENT

Assegno intestato a Pandolfini Casa d'Aste | Check to Pandolfini Casa d'Aste

Bonifico Bancario | Bank transfer to
Banca Monte dei Paschi di Siena
IBAN: IT25D0103002827000006496795 - BIC/SWIFT: PASC IT M1W40

VISA MASTERCARD

CARTA # | CARD # _____

Security Code _____

Data scadenza | Expiration Date _____

Firma | Signature _____

NUOVO | NEW RINNOVO | RENEWAL

SEGNARE LE CATEGORIE DI INTERESSE PLEASE CHECK THE CATEGORIES OF INTEREST

ARREDI E MOBILI ANTICHI
OGGETTI D'ARTE, PORCELLANE, MAIOLICHE € 170
FURNITURE, WORKS OF ART,
PORCELAIN AND MAIOLICA
5 Cataloghi | Catalogues

DIPINTI E SCULTURE DEL SEC. XIX € 120
19TH CENTURY PAINTINGS AND SCULPTURES
3 Cataloghi | Catalogues

DIPINTI E SCULTURE ANTICHE € 120
OLD MASTERS PAINTINGS AND SCULPTURES
3 Cataloghi | Catalogues

ARTE ORIENTALE | ASIAN ART € 80
2 Cataloghi | Catalogues

MONETE E MEDAGLIE | COINS AND MEDAL € 80
2 Cataloghi | Catalogues

ARGENTI | SILVER € 170
GIOIELLI E OROLOGI | JEWELRY AND WATCHES
5 Cataloghi | Catalogues

LIBRI E MANOSCRITTI € 50
BOOKS AND MANUSCRIPTS
2 Cataloghi | Catalogues

VINI | WINES € 80
3 Cataloghi | Catalogues

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

AUTO CLASSICHE | CLASSIC CARS € 80
2 Cataloghi | Catalogues

TOTALE | TOTAL €

RISPEDIRE ALL'UFFICIO ABBONAMENTI - PLEASE SEND THIS FORM BACK TO THE SUBSCRIPTION OFFICE



PROSSIME ASTE

NOVEMBRE FIRENZE

26 NOVEMBRE 2018

ARCADE - ARGENTI, LIBRI E NUMISMATICA

27 NOVEMBRE 2018

I VETRI DI ARCHIMEDE SEGUSO.
OPERE DALLA COLLEZIONE PRIVATA

28-29 NOVEMBRE 2018

GIOIELLI

29 NOVEMBRE 2018

OROLOGI DA POLSO E DA TASCA

DICEMBRE MILANO

3 DICEMBRE 2018

ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

DICEMBRE FIRENZE

18 DICEMBRE 2018

ARCHEOLOGIA

19 DICEMBRE 2018

ARTE ORIENTALE

Impaginazione:

Exalta Studio snc
Scandicci (FI)

Stampa:

Cappelli Arti Grafiche
Osmannoro (FI)

Traduzioni:

Traduco
Firenze

Fotografie:

IndustrialFoto - Osmannoro (FI)

Lorenzo Galluzzi - Milano

Alberto Novelli - Roma

Francesca Nicolosi - Catania



ART ASSICURAZIONI

L'arte di assicurare l'arte

Agenzia CATANI GAGLIANI

Firenze

Tel. 055.2342717



GARAGE DEL BARGELLO

Via Ghibellina, 170/r

50122 Firenze

Tel. 055 238 1857



ASSOCIAZIONE NAZIONALE CASE D'ASTE

AMBROSIANA CASA D'ASTE DI A. POLESCHI

Via Sant'Agnesa 18 – 20123 Milano
tel. 02 89459708 – fax 02 40703717
www.ambrosianacasadaste.com
info@ambrosianacasadaste.com

ANSUINI 1860 ASTE

Viale Bruno Buozzi 107 – 00197 Roma
tel. 06 45683960 – fax 06 45683961
www.ansuiniaste.com
info@ansuiniaste.com

BLINDARTE CASA D'ASTE

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

CAMBI CASA D'ASTE

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

CAPITOLIUM ART

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

EURANTICO

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

FARSETTIARTE

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

FIDESARTE ITALIA

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

FINARTE CASA D'ASTE

Via Brera 8 - 20121 Milano
tel. 02 36569100 – fax 02 36569109
www.finarte.it
info@finarte.it

INTERNATIONAL ART SALE

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

MAISON BIBELOT CASA D'ASTE

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

STUDIO D'ARTE MARTINI

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

MEETING ART CASA D'ASTE

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

PANDOLFINI CASA D'ASTE

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

PORRO & C. ART CONSULTING

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

SANT'AGOSTINO

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

A.N.C.A. Associazione Nazionale delle Case d'Aste

REGOLAMENTO

Articolo 1

I soci si impegnano a garantire serietà, competenza e trasparenza sia a chi affida loro le opere d'arte, sia a chi le acquista.

Articolo 2

Al momento dell'accettazione di opere d'arte da inserire in asta i soci si impegnano a compiere tutte le ricerche e gli studi necessari, per una corretta comprensione e valutazione di queste opere.

Articolo 3

I soci si impegnano a comunicare ai mandanti con la massima chiarezza le condizioni di vendita, in particolare l'importo complessivo delle commissioni e tutte le spese a cui potrebbero andare incontro.

Articolo 4

I soci si impegnano a curare con la massima precisione

i cataloghi di vendita, corredando i lotti proposti con schede complete e, per i lotti più importanti, con riproduzioni fedeli.

I soci si impegnano a pubblicare le proprie condizioni di vendita su tutti i cataloghi.

Articolo 5

I soci si impegnano a comunicare ai possibili acquirenti tutte le informazioni necessarie per meglio giudicare e valutare il loro eventuale acquisto e si impegnano a fornire loro tutta l'assistenza possibile dopo l'acquisto.

I soci rilasciano, a richiesta dell'acquirente, un certificato su fotografia dei lotti acquistati.

I soci si impegnano affinché i dati contenuti nella fattura corrispondano esattamente a quanto indicato nel catalogo di vendita, salvo correggere gli eventuali refusi o errori del catalogo stesso.

I soci si impegnano a rendere pubblici i listini delle aggiudicazioni.

Articolo 6

I soci si impegnano alla collaborazione con le istituzioni pubbliche per la conservazione del patrimonio culturale italiano e per la tutela da furti e falsificazioni.

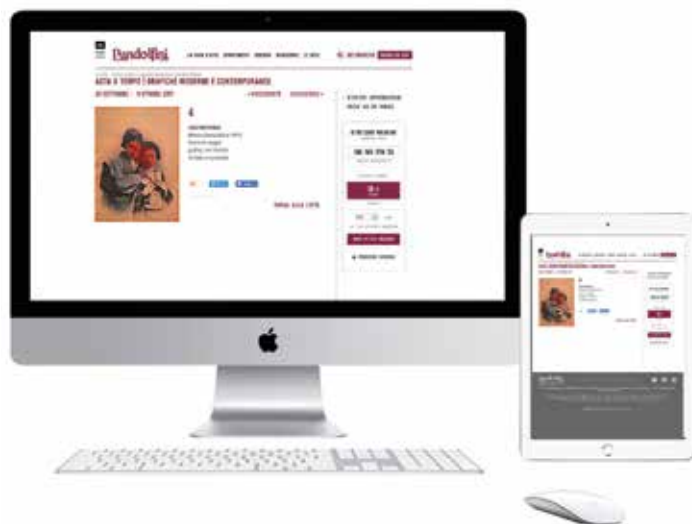
Articolo 7

I soci si impegnano ad una concorrenza leale, nel pieno rispetto delle leggi e dell'etica professionale.

Ciascun socio, pur operando nel proprio interesse personale e secondo i propri metodi di lavoro si impegna a salvaguardare gli interessi generali della categoria e a difenderne l'onore e la rispettabilità.

Articolo 8

La violazione di quanto stabilito dal presente regolamento comporterà per i soci l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 20 dello Statuto ANCA



PANDOLFINI TEMPO

IL SISTEMA PIÙ SEMPLICE PER ACQUISTARE ALL'ASTA

Potrete aggiudicarvi una varietà di oggetti d'arte dal Multiplo, Serigrafie, Fotografie ai Quadri, Orologi e Gioielli. Tutte le aste sono curate dai nostri esperti.



1

Partecipare è molto semplice.
Vai sul calendario aste e cerca il logo.



2

Sfoggia il catalogo on line come per le aste tradizionali.
Per fare la tua offerta utilizza il pannello che vedi,
come esempio, qui sulla destra con le seguenti funzioni:

- Data e ora del Termine asta
- Countdown del tempo restante al termine asta
- Pulsante offerta con incremento prestabilito
- Inserimento valore offerta massima.

3

Verifica in tempo reale nella tua area riservata **My Pandolfini** lo stato completo di tutte le tue offerte attive. Se non sei ancora registrato registrati.

4

Per registrarti utilizza il modulo standard della registrazione e inserisci un documento valido.
Ti verrà inviata una mail di conferma.

5

Verrai avvertito di variazioni di offerte attraverso mail che ti informeranno se la tua offerta è stata superata o ti sei aggiudicato il lotto.

15/1/2018 09:08:00

TERMINE ASTA

10G 16H 17M 5S

TERMINE RIMANENTE

OFFERTA LIBERA

1000€
OFFRI

oppure

1000 ▼ EUR

LA TUA OFFERTA MASSIMA

INVIA OFFERTA MASSIMA


🔗 **CONDIZIONI GENERALI**

Per informazioni tempo@pandolfini.it

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



L'asta di gioielli di novembre presenta una nutrita collezione di pezzi firmati di importanti brand come *Cartier*, *Chanel* e *Dior*, affiancata da una selezione di gioielli d'epoca, pietre preziose e diamanti con la presenza di una pietra di oltre 10 carati. La *Maison Bulgari* sarà l'assoluta protagonista del prossimo catalogo, con la presenza di numerosi preziosi di epoche diverse. Una demi-parure, pezzo unico della collezione Alta Gioielleria, farà da biglietto da visita alla storica Maison romana per poi lasciare spazio ad un'intrigante sessione di Gioielli d'Artista.

ASTA 28-29 NOVEMBRE 2018
GIOIELLI

CAPO DIPARTIMENTO
Cesare Bianchi
cesare.bianchi@pandolfini.it

ESPERTO
Andrea de Miglio
andrea.demiglio@pandolfini.it

BULGARI IMPORTANTE DEMI PARURE,
collana ed orecchini, in oro giallo con Peridot tormaline
zaffiri e diamanti, pezzo unico della collezione
Alta Gioielleria realizzato nel 2014.
Corredata da disegni originali.

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM

Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924

Dopo il grande interesse suscitato dagli ultimi cataloghi di orologi, verrà presentata anche in questa sessione d'asta una vasta e differenziata selezione di segnatempo. Tra tutti, spicca un pezzo di incredibile rarità: un *Rolex Daytona 6241 "John Player Special"* in oro giallo 14 Kt, modello molto simile a quello che ha stabilito il record italiano nell'asta di novembre 2017. Sarà affiancato da diversi Rolex sportivi come *Submariner*, *Explorer* e *GMT*, oltre a classici di *Patek Philippe* e *Vacheron Constantin*. Curiosità dell'asta, sarà la piccola collezione di vecchi orologi militari di varie marche con numero di assegnazione.

ASTA 29 NOVEMBRE 2018 OROLOGI DA POLSO E DA TASCA

CAPO DIPARTIMENTO
Cesare Bianchi
cesare.bianchi@pandolfini.it

ESPERTO
Andrea de Miglio
andrea.demiglio@pandolfini.it

OROLOGIO ROLEX IN ORO GIALLO 14 KT,
REF.6241, N. Z084229 OYSTER COSMOGRAPH,
QUADRANTE PAUL NEWMAN

ASTA LIVE SU PANDOLFINI.COM



Lotto n. 1

pag. 12



Lotto n. 2

pag. 16



Lotto n. 3

pag. 20



Lotto n. 4

pag. 24



Lotto n. 5

pag. 30



Lotto n. 6

pag. 34



Lotto n. 7

pag. 38



Lotto n. 8

pag. 44



Lotto n. 9

pag. 48



Lotto n. 10

pag. 52



Lotto n. 11

pag. 58



Lotto n. 12

pag. 62



Lotto n. 13

pag. 66



Lotto n. 14

pag. 70



Lotto n. 15

pag. 74



Lotto n. 16

pag. 78



Lotto n. 17

pag. 84



Lotto n. 18

pag. 86

AUTO CLASSICHE

PRATO

24 NOVEMBRE 2018

INDICE AUTOMOBILI
INDEX AUTOMOBILES





PANDOLFINI.COM