

# Pandolfini

CASA D'ASTE

dal 1924



**AUTO CLASSICHE**

**FIRENZE**

**21 MAGGIO 2019**











# Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924

**AUTO CLASSICHE**

Firenze

**21 MAGGIO 2019**



Sant'Alfonsi  
CASA MUSEO  
SANT'ALFONSI



## 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](http://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](mailto:marco.makaus@pandolfini.it)



ESPERTO  
Luca Gambarini  
[luca.gambarini@pandolfini.it](mailto:luca.gambarini@pandolfini.it)



ASSISTENTE  
Anna Paola Bassetti  
[automobilia@pandolfini.it](mailto:automobilia@pandolfini.it)

## ASTA

FIRENZE

Auto classiche  
21 maggio 2019  
ore 18.00  
Lotti: 1-29

## ESPOSIZIONE

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

Sabato 18 maggio escusivamente su  
appuntamento ore 15-19

Contatti: Tel. +39 055 2340888  
Anna Paola Bassetti  
[automobilia@pandolfini.it](mailto:automobilia@pandolfini.it)

Domenica 19 maggio ore 10-19  
Lunedì 20 maggio ore 10-19  
Martedì 21 maggio ore 10-13

Per informazioni e commissioni scritte  
e telefoniche dal 18 al 22 maggio 2019:  
*Villa La Massa*  
tel. +39 055 6261531  
email: [automobilia@pandolfini.it](mailto:automobilia@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](mailto:info@pandolfini.it)











A photograph showing the interior of a classic car. The view is from the driver's perspective, looking out the windshield. A rectangular rearview mirror is mounted on the top of the dashboard. To the right, a brown leather sun visor is partially visible. The dashboard is dark blue or black with a chrome trim piece. On the chrome trim, the word "Lancia" is written in a gold-colored script. The windshield shows a blurred view of a road and a body of water in the distance under a bright sky.

AUTO CLASSICHE

FIRENZE

21 MAGGIO 2019

ore 18.00

Lotti 1-29

1

# MERCEDES-BENZ 250S W108 (1967)

TELAIO/CHASSIS: N° 108012.10.027432

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2498 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **130 CV/130 BHP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 2.000/3.000 - \$ 2.200/3.400 - £ 1.700/2.600

LOTTO OFFERTO SENZA RISERVA





La Mercedes W108 fu presentata al Salone di Francoforte del 1965, e fa parte del novero delle berline di Stoccarda più eleganti, quelle disegnate da Paul Bracq.

La versione 250S, di cui oggi offriamo un esemplare, era spinta da un sei cilindri a carburatore da 2500 cm<sup>3</sup> e 130 cavalli.

Si tratta di una vettura ferma da vari anni e priva di una serie di particolari estetici, come la calandra, le coppe ruota e le scritte posteriori. Nel complesso è però sana e -a parte quanto detto- completa, e quindi può essere restaurata, oppure utilizzata come fonte di ricambi da chi possiede un modello analogo.

È proposta senza prezzo di riserva.

*The Mercedes-Benz W108 was launched at the 1965 Frankfurt Motor Show, and is one of the most elegant Mercedes saloons, those designed by Paul Bracq.*

*The 250S, of which we offer today an example, was moved by a carburetted 2.5 litre six cylinder, good for 130 bhp.*

*This car has not been used for many years and needs a restoration. A few cosmetic details have been taken from the car, such as the front grille, and the wheelhubs.*

*Generally speaking though it is -with those exceptions- complete and in good conditions, and could be either restored or used as a parts car by someone owning a similar example.*

*It will be sold without reserve.*



2

# CITROËN MEHARI (1984)

TELAIO/CHASSIS: N° VF7AYCA0013CA2433

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **602 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **32 CV/32 BHP** CARROZZERIA/BODY: **TORPEDO/CANVAS TOP TOURER**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

€ 3.000/5.000 - \$ 3.400/5.600 - £ 2.600/4.300

LOTTO OFFERTO SENZA RISERVA

Negli anni '50 alcuni carrozzieri realizzarono vetture totalmente aperte che i clienti più facoltosi utilizzavano nelle loro residenze estive.

Alla fine degli anni '60, con la maggiore ricchezza disponibile in tutta Europa, ci fu un vero e proprio boom delle località di vacanza, soprattutto lungo le coste mediterranee, e si venne a creare un mercato per vetture poco costose, semplici e aperte che potevano essere lasciate nelle 'case al mare' e usate durante le vacanze.

La più riuscita fu senza dubbio la Méhari, costruita in materiale plastico sul pianale della 2CV. La resistenza alla corrosione della carrozzeria in plastica e la semplicità di manutenzione, insieme alla sua simpatia, ne fanno ancora oggi la scelta obbligata di chi cerca una vettura da dedicare all'uso estivo, tanto che se ne vedono circolare molte nelle località turistiche più in voga, come Pantelleria o Saint Tropez.

La continua richiesta ha creato un settore di specialisti dedicati che possono fornire qualsiasi ricambio rendendo possibile la manutenzione e il restauro anche degli esemplari più compromessi.

La stessa Citroën ha lanciato una nuova versione della Méhari, a propulsione elettrica.

La vettura offerta è ferma da anni e richiede un radicale lavoro di ripristino. Alcuni particolari, come la strumentazione, mancano ma sono facilmente reperibili. Lo strumento, per esempio, è disponibile a 104 euro. Essa rappresenta una buona opportunità per chi volesse una vettura molto semplice da restaurare e poi godersi nella bella stagione.

La Méhari è offerta senza documenti di circolazione e senza prezzo di riserva.

*One of the few factory-produced "Beach Cars", and by far the most successful, was the Méhari, built with a simple plastic body mounted on a 2CV chassis.*

*It was, and still is, very popular in the best resorts of the Mediterranean Sea, like St. Tropez, Portofino or Pantelleria.*

*A thriving industry is still able to market almost every spare part for these cars, and therefore they are still kept in service.*

*Recognizing its value, Citroën themselves just launched a new Méhari with an electric drivetrain.*

*The car offered today has not been used for years and therefore will need a thorough recommission. Some details, like the instrument panel, are missing, but they are easily obtainable.*

*It represents a good opportunity for an easy restoration, in time for some serious fun in the coming summer.*

*It is offered without reserve.*







3

# FIAT 508 BALILLA (1933)

LA PRIMA MACCHINA ITALIANA PRODOTTA INDUSTRIALMENTE  
*THE FIRST INDUSTRIALLY-PRODUCED ITALIAN CAR*

TELAIO/*CHASSIS*: N° 030769

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

CILINDRATA/*DISPLACEMENT*: **995 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/*POWER*: **20 CV/20 BHP** CARROZZERIA/*BODY*: **BERLINA DUE PORTE/TWO DOOR SALOON**

CAMBIO/*GEARBOX*: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/*DRIVE*: **SINISTRA/LHD**

---

€ 24.000/30.000 - \$ 26.900/33.600 - £ 20.600/25.800





La Fiat 508, sin da allora da tutti chiamata affettuosamente "Balilla", oltre a possedere interessanti caratteristiche tecniche, ha rappresentato un fenomeno sociale da nuova e ha poi accompagnato la nascita e lo sviluppo del motorismo storico italiano negli anni '60 e '70.

Tecnicamente è figlia di due ingegneri che hanno fatto grande la Fiat, Tranquillo Zerbi e Dante Giacosa, coadiuvati da Bartolomeo Nebbia, e strategicamente del Senatore Giovanni Agnelli e del suo braccio destro Vittorio Valletta, che capirono che era giunto il momento di approfondire la presenza della Fiat nel segmento delle auto di grande serie, anzi, di crearlo.

Incidentalmente, "Balilla" è il nomignolo di un ragazzo genovese, Giovanni Battista Perasso, che nel lontano 1746 diede inizio alla ribellione contro gli Austriaci.

Il progetto della 508 fu seguito da un giovane ingegnere, Antonio Fessia, la cui lunga carriera l'avrebbe portato, negli anni '60, a gestire e a rinnovare la Lancia: sarebbe stato il padre della Flaminia ma soprattutto della Flavia e della Fulvia.

La Balilla, invece, era una vettura molto ben studiata ma assolutamente tradizionale, come si conviene ad un prodotto che avrebbe dovuto essere replicato in molti esemplari, e utilizzato principalmente da 'nuovi automobilisti'.

La principale innovazione della 508 fu forse la possibilità di essere acquistata a rate. Fu presentata nell'aprile del 1932 al Salone di Milano, e nel primo anno di produzione ne furono prodotte 12,000, un volume mai visto prima in Italia.

Nel 1934 la berlina fu modificata con il cambio a quattro marce e una carrozzeria diversa.

Le Balilla del 1932 e '33, quindi, tra le versioni di serie, sono quelle più ricercate perché più fedeli al progetto originale.

La vettura proposta è stata interamente restaurata una ventina di anni fa e poi è stata mantenuta in perfetto stato, anche se praticamente mai usata.

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 Fiat 508 Balilla is a milestone Italian car, as when new it kickstarted a period of great social changes, and in the '60s it did it again, on a smaller scale, starting the old car hobby in this country.*

*"Balilla" was the nickname of a young lad from Genova, who in 1746 started a fight against the Austrian invaders.*

*The 508 was designed by a young engineer, Antonio Fessia, who was to have a long automotive career: in the 1960s he run Lancia and fathered the Flaminia, Flavia and Fulvia models.*

*The Balilla was a well designed but very conventional automobile, which makes sense considering that it was to be produced in high quantity and mostly used by 'new drivers'. Its main innovation was the possibility of financing its purchase. In its first year, 1932, twelve thousand units were built: a volume never seen before in Italy.*

*This particular 508 has been completely restored around twenty years ago and then perfectly maintained, even if in practice it has never been used.*



*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.*





4

# MERCEDES-BENZ 280 SL R107 (1982)

LA PIU' PICCOLA MERCEDES R107  
*THE SMALLEST MERCEDES R107*

TELAIO/CHASSIS: N° WDB10704212013669

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2746 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **185 CV/185 BHP** CARROZZERIA/BODY: **SPIDER/TWO SEAT CONVERTIBLE**

CAMBIO/GEARBOX: **AUTOMATICO/AUTOMATIC** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 23.000/28.000 - \$ 25.800/31.400 - £ 19.800/24.100



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

La 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 poteva montare un motore V8, ed una linea più moderna che naturalmente si rifaceva agli altri prodotti Mercedes del momento.

*In the late fifties, Mercedes-Benz product planners decided to merge the small 190SL and the expensive 300SL lines, creating one single two-seat convertible which could accommodate different engines and different levels of trim. The W113 "Pagoda" was born and it had a great success with 2.3, 2.5 and 2.8 engines.*

*When the time came to supersede this model, a more modern car was planned, able to host both six or eight cylinder engines.*

*Codenamed R107, the new car -launched in 1971- was radically new.*

*It was launched with a 3500 cm<sup>3</sup> V8, but it could also be ordered with a 2800 inline six with 185 bhp. Being lighter than the V8, and not much weaker in terms of power, it gave the car a better weight distribution and road behaviour.*





Oltre ai motori a otto cilindri, Mercedes offrì anche un moderno sei cilindri da 2,8 litri con due alberi a camme in testa. Capace di 185 cavalli, non molti di meno rispetto al 3500 V8, ma decisamente più leggero, dava alla SL R107 un migliore equilibrio e una tenuta di strada che, a detta di molti, era decisamente più sincera di quella delle sorelle più grandi.

La vettura offerta in asta è stata acquistata in Germania e importata in Italia nel 1990 e sempre mantenuta perfettamente. E' dotata di cambio automatico, vetri elettrici e funziona perfettamente.

Rappresenta una interessante opportunità per acquistare una R107 eccellente ad un prezzo molto vantaggioso.

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

*This car was originally registered in Germany, from where it has been imported in Italy in 1990. It has an automatic gearbox and power windows and it is in perfect conditions.*

*It represents a very good opportunity of purchasing a very good R107 at a very appealing price level.*

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



5

# LANCIA FULVIA COUPE' 1.3S 2° SERIE MONTECARLO (1975)

L'ULTIMA FULVIA CELEBRATIVA  
*THE LAST FULVIA COUPE'*

TELAIO/CHASSIS: N° 818.630 \*068042

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1298 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **91 CV/91 HP** CARROZZERIA/BODY: **COUPE'/COUPE'**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 12.000/18.000 - \$ 13.400/20.200 - £ 10.300/15.500





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

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

Il passo ridotto di 150 mm., la carrozzeria più leggera ed aerodinamica, il motore più potente, permisero immediatamente alla Fulvia Coupé di distinguersi dalla berlina anche sul piano delle prestazioni. Nata nel 1965 con motore da 1215,78 cm<sup>3</sup> e 80 cavalli (con un peso di soli 950 kg), la Fulvia Coupé fu seguita nel gennaio del 1966 dalla Fulvia Coupé HF, dotata di motore potenziato a 88 cavalli e allestimento semplificato e peso di soli 825 kg per le corse.

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

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

Nel 1968 Pat Moss, sorella di Stirling, rallyista di successo, si classificò seconda al Montecarlo, mentre la lista delle vittorie si allungava con il Rally dell'Elba, le Alpi Orientali, la Sardegna, il Portogallo, e chissà quanti altre prove minori... Basti dire che la Fulvia Coupé 1.3 HF rappresentò l'inizio di una stagione di successi planetari, principalmente nei Rally ma anche nelle gare in salita e prove di durata, che portò la Lancia a vertici mai visti prima, neanche nel periodo delle corse in pista e in Formula Uno ai tempi di Gianni Lancia.

Su questa vettura poggia il successo dei modelli successivi come Stratos, Delta Integrale, 037, S4, che ancora oggi rappresentano per le generazioni più recenti l'Heritage della Lancia.

La vettura che vi presentiamo in asta appartiene all'ultima serie delle Fulvia Coupé: fu realizzata per celebrare i successi al Rallye de Monte Carlo ed infatti venne proposta in livrea rossa con cofani neri opachi, come le vetture della Squadra Corse ufficiale Lancia. Monta un motore 1300 migliorato, con potenza portata a 91 cavalli, e cambio a cinque marce.

Essa rappresenta l'ultimo capitolo della gloriosa storia della Lancia pre-Fiat, quella costruita sulle meravigliose creazioni di Vincenzo Lancia e di suo figlio Gianni: le Lambda, Astura, Aprilia, Aurelia, le D24 D25 e D50 di Formula uno... e naturalmente i grandi successi delle Fulvia di Munari e soci.

Perfettamente tenuta da un collezionista appassionato per molti anni, si presenta in condizioni eccellenti, e con revisione scadente nel luglio 2020.

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 Fulvia Coupé was designed by Piero Castagnero, and was his absolute masterpiece: a small, classic and elegant coupé perfect for young sportsmen, elegant city ladies and World rally champions.*

*The first ones came in 1965 with a 1,3 litre engine good for 80 bhp, and a weight of just 950 kg.*

*After an incredibly successful career in the world rally championship -then at its highest point of popularity- it was superseded by the purpose built Stratos.*

*With the Fulvia Coupé, Lancia enjoyed the start of a successful period of glory in motor racing, the like of which it had never seen before, even with the famous Racing Department run by Gianni Lancia in the 1950s. The Fulvia started a line of great cars, like the Stratos, 037, Delta Integrale, S4, cherished to this day by enthusiasts the world over.*

*The car we offer today belongs to the last series of the Fulvia Coupé: built after the 1969 Fiat takeover, the "Montecarlo" final series was a celebration of the Fulvia's success in the classic Monte. It had a livery based on that of the rally cars, with a red body and matt black bonnet. It has a 1300 cm<sup>3</sup> motor, with 91 bhp and a very advanced five speed gearbox.*

*Owned and fastidiously kept by a Florentine collector for many years, it is in very good condition, and has a valid revisione (MOT) until July 2020.*

*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.*





6

# FIAT 500C TOPOLINO (1950)

UNA SPLENDIDA TOPOLINO C  
*A SPLENDID TOPOLINO C*

TELAIO/CHASSIS: N° 189841

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **569 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **16,5 CV/16.5 BHP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA TRASFORMABILE/SUNROOF SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 6.000/8.000 - \$ 6.700/9.000 - £ 5.200/6.900



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

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

La prima serie, poi retroattivamente chiamata "Topolino A", fu prodotta in circa 83 mila esemplari tra il 1936 ed il 1948. Dopo la guerra, la Fiat aggiornò il progetto della 500 per renderlo più moderno e per adattarlo ai nuovi stabilimenti che erano stati progettati per la costruzione in grande serie. La nuova Topolino, ufficialmente chiamata "500 C", si distingueva soprattutto per un frontale più moderno ed in linea con le nuove proposte della stessa Fiat e degli stilisti torinesi. Essa fu la prima protagonista dell'inizio di quello sviluppo incredibile che trasformò la Casa torinese e tutto il Paese.

La vettura offerta oggi fu immatricolata a Perugia nel 1950, e poi ritargata a Firenze nel 1974. Conserva targa e documenti del 1974.

L'ultimo proprietario la sottopose ad un completo restauro una trentina di anni fa e, come accadeva allora, cedette alla tentazione di modernizzarla e renderla più attraente. Le modifiche hanno interessato la verniciatura, ora bicolore amaranto e nera, e l'interno, con tappezzeria impreziosita e una panchetta posteriore.

La vettura si presenta in ottime condizioni, ma non è stata utilizzata per circa dieci anni. Le modifiche apportate si possono eventualmente riportare all'originalità senza problemi.

Come tutte le Topolino, che furono utilizzate a centinaia nella Mille Miglia, questa vettura è iscrivibile alla sua rievocazione, come pure a tutte le più importanti manifestazioni per auto d'epoca.

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.

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

*After the war, Fiat renewed the 500 to make it more modern and easy to produce in the new factories. The new Topolino, officially named "500 C", had a more modern front end and a more spacious cockpit.*

*This 500C was first registered in Perugia in 1950, then in Florence in 1974, and still has the Florence plates and papers.*

*The previous owner restored it around thirty years ago and, as it happened then, did not resist the temptation to modernize it and make it more luxurious than it originally was. As a matter of fact, the two-tone paintjob and the upholstery are well done but not original.*

*Apart from this, the car is in very good conditions indeed, and it has been used very little in the past ten years. It can very easily be brought back to its original conditions.*

*As all Topolinos, hundreds of which have been raced in the original Mille Miglias, this car is eligible for the annual revival of the "Most Beautiful Race in The World", as well as most other classic car events.*

*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.*







7

# MORGAN PLUS SPORT 4 ROADSTER (1993)

LA PIU' TRADIZIONALE ROADSTER INGLESE  
*A MORGAN IS UNIQUE*

TELAIO/CHASSIS: N° T8779

MOTORE/ENGINE: **4 CILINDRI/ROVER T16 4 CYLINDER**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1994 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **99 KW (133 HP)/99 KW (133 HP)** CARROZZERIA/BODY: **ROADSTER/ROADSTER**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 35.000/55.000 - \$ 39.200/61.600 - £ 30.100/47.300





Per quanto possa sembrare paradossale, la Morgan Motor Company è una delle più antiche Case automobilistiche britanniche in attività, e fino a due mesi fa era l'unica ancora posseduta dalla famiglia del fondatore, Henry Frederick Stanley Morgan, che le diede vita nel 1909. Da allora la Morgan si è distinta per le sue vetture sportive, costruite in modo artigianale e senza alcun interesse per il passare delle mode. La vettura offerta oggi in asta è stata costruita nella settimana alla fine del 1992, e spedita un mese dopo al Concessionario Morgan di Roma. La documentazione ufficiale della Casa ci conferma che essa è dotata di un motore Rover T16 da due litri, contraddistinto dal numero 20T4HG64-100159, il cambio è il 28A0191920H, mentre il ponte posteriore è il M92-49. Abbiamo perfino il numero della chiave originale, che è 7465.

Questa Morgan, tenuta in modo maniacale dal suo proprietario, conserva la sua vernice originale Connaught Green, un colore standard dal 1986 al 1999, con interno in pelle nera. Essa fu ordinata con molti optional tra cui: cerchi a raggi cromati Cobra, telaio galvanizzato per una maggiore protezione contro la ruggine, un rinforzo di sicurezza dietro al cruscotto, sedili reclinabili, cinture di sicurezza, eccetera. Malgrado il suo 'look anni trenta' questa Morgan, con 132 cavalli e peso di circa 1000 chili, sospensioni, freni e pneumatici moderni, permette prestazioni entusiasmanti. Curata maniacalmente sin dal momento dell'ordine, essa rappresenta un'occasione rarissima per acquistare una Morgan come nuova, prima che entri nel ristretto circolo di appassionati del Marchio.

Ora che la Morgan Motor Company è stata acquistata dal fondo di investimento che possiede tra l'altro la Aston Martin, è facile prevedere che le future Morgan avranno un livello tecnico, delle prestazioni e soprattutto un prezzo estremamente più elevati, il che renderà ancora più appetibili le Morgan 'vere', costruite sotto la direzione della famiglia fondatrice.

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











*The Morgan Motor Company is one of the oldest British manufacturers, and until two months ago it was still owned by the family of Henry Frederick Stanley Morgan, who founded it in 1909.*

*Since then Morgan has been synonymous with handbuilt traditional sports cars: in the past forty years, they were considered like new Vintage cars.*

*This motor car was built in late 1992, and then sent to the official Morgan dealer in Rome.*

*Morgan's own paperwork states it was equipped with a two liter Rover T16 engine, with number 20T4HG64-100159, while the gearbox was number 28°0191920H and the rear axle M92-49. We even have the number of the original key, which is 7465.*

*Meticulously maintained by its custodian, this Morgan still has the original Connaught Green paint, with black leather upholstery. She was ordered with many options, such as chromed wire wheels, galvanised chassis, dashboard roll bar, seat belts, and many more.*

*Despite its Vintage look, this car, with 132 bhp and a weight of just 1000 kg, modern tyres and brakes, allows for a very exciting performance level.*

*It is like new and therefore represents a unique opportunity to buy a Morgan before it gets in the very closed group of Morgan collectors and traders.*

*In addition, the Brand having been sold to the Investment Trust which already owns Aston Martin, we can be sure that the next models will be faster, more luxurious but much more expensive and thus inaccessible.*

*This may be one of the last opportunity to afford a 'proper Morgan'.*

*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.*



8

# 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 CM<sup>3</sup>**

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

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 110.000/130.000 - \$ 123.200/145.600 - £ 94.600/111.800





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- sportiveggiante.

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 to Mercedes-Benz by Max Hoffmann, the New York importer, who wanted a smaller and more affordable model with the 300 SL look.*

*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 fab-

bricata 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 iscrivibili, 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.





9

# PORSCHE 911 S 2.7 TARGA (1972)

LA PRIMA 911 "IMPACT"  
*THE FIRST "IMPACT" 911*

TELAIO/CHASSIS: N° 9117210449

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2687 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **177 HP/177 HP** CARROZZERIA/BODY: **COUPÉ TARGA/COUPÉ TARGA**

CAMBIO/GEARBOX: **AUTOMATICO/AUTOMATIC** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 40.000/60.000 - \$ 44.800/67.200 - £ 34.400/51.600



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. Poco dopo, per problemi legali, la denominazione 901 divenne 911...

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

*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. Soon after, the name was changed from 901 to 911...*

*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.*

*The 911s produced after 1974 were adapted to the US market, with impact bumpers and a mechanic injection system, plus antipollution exhaust which reduced slightly the available power.*





Oltre a un migliore equipaggiamento il modello S fu il primo modello 911 dotato dei cerchi "Fuchs" con il caratteristico design a 5 razze. A causa delle norme imposte dal mercato americano, nel 1974 tutte le 911 furono dotate di nuovi, grossi paraurti ad assorbimento di energia e alimentazione ad iniezione meccanica con impianto anti-inquinamento.

La caratteristica che rende questa automobile unica è la presenza del cambio Sportomatic: più che un cambio automatico vero e proprio, si tratta di un cambio con servofrizione. In pratica, invece di usare il pedale della frizione, è sufficiente toccare la leva del cambio perché un servomeccanismo stacchi la frizione, permetta di cambiare la marcia muovendo la leva in modo tradizionale, per poi riattaccare nel momento che il pilota toglie la mano dalla leva.

Per permettere alla macchina di fermarsi e ripartire senza dover necessariamente mettere il cambio in folle, c'è un convertitore di coppia che sostanzialmente evita un collegamento meccanico tra motore e trasmissione.

Questo cambio rappresenta il primo tentativo della Porsche di offrire una 911 con cambio automatico, una caratteristica necessaria per sfondare nel mercato americano.

La vettura offerta oggi, nata in Austria ed importata in Italia da pochi anni, assommando la carrozzeria Targa e il cambio Sportomatic, più che una nervosa sportiva estrema è una Porsche tranquilla con cui godersi viaggi all'aria aperta e senza pensieri.

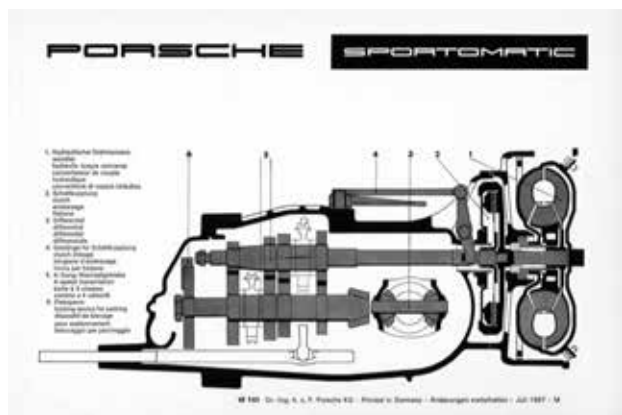
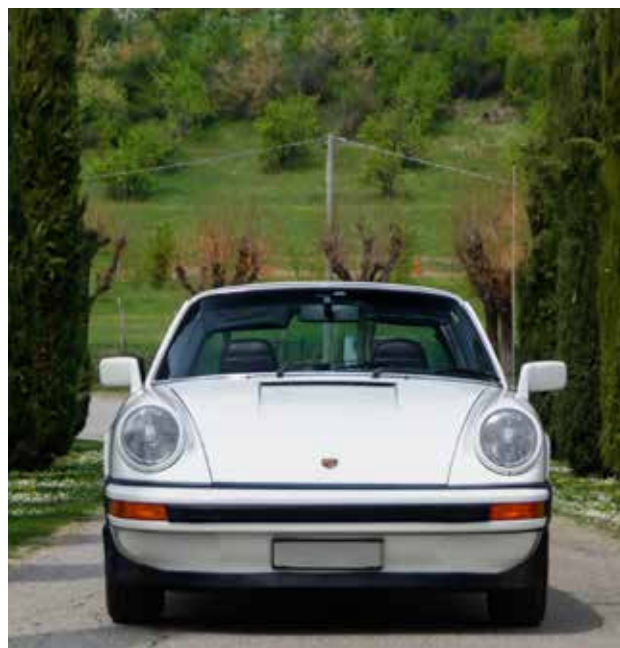
Si tratta sicuramente di una vettura molto rara e non facilmente reperibile sul mercato.

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

*The car offered today is a rare Targa with Sportomatic transmission: rather than a full automatic gearbox, the Sportomatic is a clutchless 'box, retaining the driving pleasure ensured by changing one's gears without having to use the clutch pedal.*

*Originally sold in Austria, this 911 has been recently imported in Italy. It has current and valid Italian papers.*

*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

## TRIUMPH TR3A (1960)

LA SPIDER DELLA "DOLCE VITA" IN CONDIZIONI PERFETTE  
*RARE BRITISH "DOLCE VITA" ROADSTER IN PERFECT CONDITIONS*

TELAIO/CHASSIS: N° TS79170L

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1991 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **100 CV/100 BHP** CARROZZERIA/BODY: **ROADSTER/ROADSTER**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 40.000/60.000 - \$ 44.800/67.200 - £ 34.400/51.600





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 TR3, lanciata nel 1955, fu sostituita dalla TR3A, le cui principali differenze erano la calandra a 'bocca larga' e il motore potenziato da 95 a 100 cavalli.

Queste vetture rappresentano perfettamente l'archetipo della roadster inglese, con un motore robusto e generoso, una ciclistica non particolarmente sofisticata, una linea inconfondibile e una protezione dagli elementi alquanto scarsa. Per gli Inglesi queste auto erano praticamente delle motociclette a quattro ruote, e montavano di controvolgia perfino il parabrezza. D'altronde, il mantra dei "Sporting Gentlemen" d'oltremarica era: "la capote serve solo per parcheggiare".

*The Triumph Motor Company entered the automobile market in the early 1920s; in 1945 was then bought by Standard Motor Company. Later the brand ended in the British Leyland conglomerate, then in the Rover Company, and these days, though unused for years, belongs to BMW.*

*Starting from 1952, Triumph launched a number of sportcars: from the TR1 to the TR3. They were to be followed by the TR4, and then TR5 and TR6.*

*The TR3 was launched in 1955 and then superseded by the TR3A, whose main differences were the "wide mouth" grille and the engine tune which allowed the power to go from 95 to 100 bhp.*

*With 100 horsepower for little more than a thousand kilograms of weight, a TR3A offers a great driving pleasure, as long as one does not expect modern day roadholding and braking.*

*For these reasons, these roadster were always in demand. The use of one of these for a starring role in "La Dolce Vita", arguably the masterpiece of Italian motion pictures of the '50s, made them even more popular.*

*The car on offer today has been owned by the seller for more than 30 years, has always been carefully maintained and is complete with top, tonneau cover and sidescreens.*





Con 100 cavalli per poco più di mille chili di peso, la TR3A offre una guida divertentissima, a patto di non aspettarsi doti di tenuta e di frenata da sportiva moderna.

Per questo motivo, e per la loro linea fascinosa, queste roadster sono sempre molto richieste. L'utilizzo di una TR3A nel ruolo principale di "La Dolce Vita", forse il capolavoro della filmografia italiana di quegli anni, le ha rese ancor più apprezzate.

La vettura proposta appartiene al venditore da quasi trent'anni, è sempre stata sottoposta ad accurata manutenzione ed è completa di capote, tonneau cover e finestrini laterali.

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

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





11

# FIAT RITMO ABARTH 130 TC (1984)

L'ULTIMO MODELLO SEGUITO PERSONALMENTE DA KARL ABARTH  
*THE LAST MODEL PERSONALLY SANCTIONED BY KARL ABARTH*

TELAIO/CHASSIS: N° ZFA13BA00 03035229

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1995 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **130 CV/130 BHP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/HATCHBACK**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 10.000/15.000 - \$ 11.200/16.800 - £ 8.600/12.900







Partendo dalla riuscitissima Ritmo, presentata nel 1978, la Fiat -studiando il grande successo in termini di vendite e di immagine della Volkswagen Golf GTI- ne preparò una versione sportiva, e nel 1981 lanciò la 105TC con motore 1600. L'anno dopo uscì la Ritmo Abarth 125TC col motore da due litri, che poi con la 2° serie del 1983 divenne 130TC: dotata del blasonato motore bialbero da due litri messo a punto dal grande Ing. Lampredi, erogava infatti ben 130 cavalli. Con un peso di soli 900 kg., la vettura si confrontava in modo favorevole con la tedesca, che poteva contare su 110 cavalli per 800 chili. Oggi le Ritmo Abarth rimaste in buone condizioni sono molto rare, e questo esemplare della prima serie si presenta come nuovo. E' stato sottoposto ad un grande lavoro di finitura della carrozzeria nel 2016 ed a seguire da un rifacimento della meccanica, con revisione dei carburatori, dell'impianto frenante, dell'avantreno, dell'impianto di raffreddamento, di quello elettrico e della strumentazione. Anche l'interno è stato rinnovato, dettagliato e igienizzato, con la sostituzione del cielo e della cappelliera. La vettura ha fatto la revisione che scade nell'Aprile 2021.

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.

*Starting from the very successful Ritmo family car, launched in 1978, Fiat created a sporting version, the 1981 105 TC with a 1,6 engine and 105 bhp. This was the Italian answer to the Hot Hatch war started by Volkswagen with their successful Golf GTI.*

*In 1982 this was superseded by the Ritmo Abarth 125 TC with a two litre motor, and this in turn became the 130 TC when the Second Series was introduced in 1983. It had the great DOHC four cylinder engine designed by Aurelio Lampredi, and gave the light 900 kg Ritmo 130 bhp to play with! Good condition Ritmo Abarths are very few and far between these days, and this example is like new. It has been completely renewed in 2016 and both the bodywork and the mechanics have been brought to new condition, with carburetors, brakes, front suspension, cooling system, electric system and dashboard having all been overhauled.*

*The upholstery has been thoroughly cleaned and renewed, with many a new component, among which the headliner and the boot shelf. The car has Italian road registration and the "Revisione" (MOT) is valid until April 2021.*

*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.*



12

## RENAULT 4 TL (1989)

UNA DELLE ULTIME R4, PERFETTA E CON BASSO CHILOMETRAGGIO  
*A PERFECT, LOW MILEAGE, LATE R4*

TELAIO/CHASSIS: N° VF1112C0001307897

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **956 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **33 CV/33 HP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA CINQUE PORTE/FIVE DOOR SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 6.000/8.000 - \$ 6.700/9.000 - £ 5.200/6.900





Nel 1956, all'alba dello sviluppo economico e motoristico francese, il nuovo Presidente della Regie Renault, Pierre Dreyfus, richiese il progetto di una nuova automobile economica che sostituisse la piccola e scomoda 4CV a motore posteriore, e che allo stesso tempo sfidasse la più spartana ma efficace Citroën 2CV.

Così nacque la R4: una vettura non bella ma piacevole, non futuristica ma tecnicamente avanzata, non sportiva ma pratica, confortevole ed affidabile, tanto da godere di un grande successo per più di vent'anni e otto milioni di esemplari prodotti.

L'indistruttibile motore a quattro cilindri ad aste e bilancieri era praticamente lo stesso della 4CV, aveva il cambio montato davanti-comandato da una lunga asta che terminava col classico 'manico d'ombrello'- e la trazione anteriore; un telaio a pianale che permetteva il massimo sfruttamento dello spazio e le sospensioni completamente indipendenti a barre di torsione, schema che permetteva di non rubare spazio all'interno del veicolo.

La R4 fu prodotta in varie versioni, con motorizzazioni dai 600 ai 1100 cm<sup>3</sup>, fino al 1992.

Alla fine degli anni '80 la Renault dovette chiudere la fabbrica della R4 che si trovava lungo la Senna in un punto ormai completamente circondato dalla città. Tutte le cromature venivano realizzate in una officina posta su un'isola sulla Senna, con conseguenze drammatiche per l'ambiente. La produzione continuò per qualche anno in un impianto satellite nella ex-Yugoslavia, dopodiché essa fu interrotta poiché il prodotto non poteva essere aggiornato secondo le nuove norme di sicurezza e inquinamento. Questa vettura appartiene proprio a quell'ultimo periodo, ed infatti ha l'interno rimodernato, con il volante e la plancia della R5.

Si tratta di un esemplare che ha percorso solo 83,000 km che è stato completamente rinnovato dal precedente proprietario nel 2017. La maggior parte di queste automobili ha percorso distanze spaziali ed è stata usata fino all'ultimo respiro e poi rottamata: questo esemplare rappresenta quindi una rara opportunità per acquistare un esemplare come nuovo.

Chi scrive può testimoniare che la R4 è una grande automobile che può fare tutto e andare ovunque, possedendo un esemplare da 850 cm<sup>3</sup> comperato nuovo nel 1980!

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

*In 1956, at the dawn of the French postwar economic and motoring boom, the new Renault Chairman, Pierre Dreyfus, requested a new economy motor car that was to take the place of the small and uncomfortable rear engine 4CV, as well as challenging the basic but effective Citroën 2CV.*

*the R4 was born: a car that was not beautiful but still pleasing, not futuristic but technically advanced, not performance-oriented but practical, comfortable and reliable enough to enjoy more than twenty years of success and eight million units produced.*

*It was produced until 1992 in different versions, with engines from 600 to 1100 cm<sup>3</sup>, and the practicality of a small 'do anything' station wagon.*

*By the end of the 1980s Renault had to stop production in its South Paris site, as it was causing too much pollution. All the factory's chroming was done on an island on the river Seine, and that was too much for a factory that, in the last fifty years, had been surrounded by the growing Capital.*

*The "Quat'elle" production was then concentrated in a satellite plant in ex-Yugoslavia, which continued for just a few years as the car was not adaptable to the new pollution and safety requirements.*

*This car is from this period, and as such it has the updated interior with the R5-derived steering wheel and dashboard.*

*It is a low-mileage example (roughly 52,000 miles) that has been completely renewed by the previous owner in 2017. Most of these cars have been driven over phenomenal mileages and consumed to the last breath of their life, and this specimen represents a very rare opportunity to purchase a pristine example.*

*Personally, I can testify this is a great little car that can do everything and go anywhere, owning an 850 cm<sup>3</sup> specimen I bought new in 1980!*

*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

# CITROËN D SUPER (1973)

ESEMPLARE SANISSIMO DELLA INNOVATIVA AMMIRAGLIA  
FRANCESE

*PRISTINE EXAMPLE OF THE INNOVATIVE FRENCH FLAGSHIP*

TELAIO/CHASSIS: N° 04FD7850

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1985 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **99 CV/99 BHP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 12.000/14.000 - \$ 13.400/15.700 - £ 10.300/12.000





Per vent'anni, dal 1955 al 1975, la Citroën produsse la berlina più avveniristica del mercato.

Dopo aver lanciato la Traction Avant, che aveva rivoluzionato il mercato delle berline medio-alte, già nel 1938 la Citroën aveva iniziato a pensare ad una nuova vettura ancora più avveniristica. Ad una così lunga gestazione naturalmente parteciparono una serie di tecnici di prim'ordine, e se oggi ricordiamo quasi esclusivamente il varesino Flaminio Bertoni (autore anche della Traction e della 2CV), vanno ricordati Pierre Boulanger, il Presidente che volle la DS e non potè vederla realizzata, e André Lefèbvre, che infuse nel progetto un po' della creatività che aveva assorbito durante gli anni in cui aveva lavorato al fianco di Gabriel Voisin. La linea, molto aerodinamica e diversa da qualsiasi altra automobile, rappresentava una delle caratteristiche più innovative, ma anche le sospensioni idropneumatiche regalarono alla nuova Citroën una confortevolezza che non aveva eguali.

Le uniche critiche rivolte alla DS furono determinate dal suo prezzo elevato, il che spinse i dirigenti della Citroën a realizzare una versione semplificata e decisamente meno cara, la ID.

Nel corso degli anni '60, sull'onda del grande successo della gamma ID/DS e anche grazie alle economie di scala permesse dalla produzione in grande serie, l'allestimento delle vetture fu via via arricchito. Così, quando alla fine del 1969 la ID20 fu ribattezzata D Super, aveva ormai un allestimento quasi pari a quello delle prime DS.

La D Super proposta oggi si presenta in un inusuale (ma originale) colore Bleu Camargue, che rappresenta una rarità visto che la maggior parte di queste vetture è nera o grigia metallizzata.

La vettura, nata in Austria, è stata appena ripristinata ed immatricolata. Tra gli innumerevoli interventi appena fatti, sono da notare la revisione dell'impianto frenante e di quello idraulico, con sostituzione degli accumulatori a sfera, la sostituzione dell'alternatore, del motorino d'avviamento e della pompa benzina, e la revisione dell'impianto elettrico e del carburatore.

Gli interni sono originali, solo il sedile di guida è stato rinnovato con i materiali corretti.

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



*For twenty years, from 1955 to 1975, Citroën produced the world's most innovative saloon.*

*Some of its ground-breaking features were the very aerodynamic bodywork, but what really made the difference was the hydro-pneumatic suspension system, which gave these cars a uniquely comfortable ride.*

*The DS being considered quite expensive, Citroën launched a simplified and cheaper version called the ID.*

*During the years, this version was updated and 'enriched' so that, when in 1969 it was renamed D Super, it was better than the original DSs were.*

*The Citroën offered today was originally sold in Austria and has been completely refurbished two years ago. Among the jobs done, please note the complete overhaul of the brake, hydraulic and electric systems, and fitting of new spheres, alternator, starter motor and fuel pump.*

*Being in very good condition and low mileage, she just received a light polish on the body and a good clean inside. Only the driving seat has been refurbished, with original material.*

*This vehicle is in excellent mechanical condition but for safety reasons, we advise the purchaser to check its fluids, filters and perishable elements.*







14

# LANCIA FLAMINIA 2500 GT TOURING (1960)

UNA GT PER LO SPORTIVO ELEGANTE DEGLI ANNI '60  
*THE ITALIAN GENTLEMAN'S EXPRESS*

TELAIO/CHASSIS: N° 824\*1432

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI A V/V6**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2458 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **119 CV/119 HP** CARROZZERIA/BODY: **COUPE/COUPE'**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 95.000/110.000 - \$ 106.400/123.200 - £ 81.700/94.600



La Casa fondata da Vincenzo Lancia fu tra le più fertili in fatto di innovazioni tecnologiche, collezionando una serie di primati assoluti come la scocca portante o la sospensione anteriore indipendente.

Nel 1950, con la Aurelia, fu la prima a mettere in produzione un motore a sei cilindri a V. Più compatto del sei in linea, e più sofisticato del quattro cilindri, lo schema V6 è ancora oggi il migliore per le cilindrata tra i due litri e i 3500 circa. Prima dell'Aurelia, e del lavoro dell'Ing. Francesco de Virgilio, nessuno era riuscito a mettere a punto un V6 sufficientemente equilibrato. Basti dire che i V6 prodotti ancora oggi adottano la sua geometria.

Nata del dopoguerra con una cilindrata di due litri, la Aurelia era cresciuta fino ai 2,5 litri e quando venne il momento di essere sostituita, le successe la Flaminia, una vettura radicalmente diversa stilisticamente ma con uno schema meccanico quasi identico. Il motore, compatto e in lega leggera, era appunto un V6 derivato dal precedente, come il cambio in blocco col differenziale. Queste caratteristiche davano alle ammiraglie Lancia un comportamento stradale equilibratissimo e prestazioni notevoli.

Mentre la berlina di serie era stata disegnata in collaborazione con la Pinin Farina, come la Coupé su passo ridotto a 2750 mm., la premiata Carrozzeria Touring di Milano presentò una Coupé (a cui poi sarebbe seguita una spider) sul telaio corto da 2520 mm.

La "Flaminia GT Touring" era bassa, compatta e leggera (quasi 200 chili meno della Coupé Pinin Farina), ed offriva quindi delle prestazioni eccellenti, inferiori solo a quelle della Flaminia Sport Zagato, che di contro non poteva vantare il confort della Touring.

Presentata al Salone di Torino del 1958, la Flaminia GT era caratterizzata da una linea molto pulita e dal frontale a quattro fari. Una vetratura molto ampia dava un'ottima visibilità, mentre la finitura era di altissimo livello, come era lecito aspettarsi dalla Touring.

*Vincenzo Lancia's cars were among the most innovative, with a series of breakthroughs like the monocoque structure, independent front suspension or hydraulic brakes.*

*In 1950 Lancia was the first manufacturer to put in production a V6 engine: more compact than a 6 in line, more sophisticated than a four, the V6 still represents the best architecture for displacements between two and three liters.*

*With the 1957 Flaminia, Lancia for once was more revolutionary in terms of styling rather than technically. The new car had a boldly innovative line and a wide grille instead of the traditional shield, but the very efficient, light and balanced drivetrain of the Aurelia was retained.*

*A compact aluminium engine, with gearbox mounted way back in unit with the differential and inboard brakes were still way ahead than whatever the German competitors were offering. Only the Aurelia front suspension was altered by Lancia engineers.*

*The saloon and the Coupé (built on a shortened 2750 mm. wheelbase) had been designed by Pinin Farina, while Touring Superleggera worked their magic on an even shorter (2520 mm.) chassis, as did Zagato.*

*The "Flaminia GT Touring" was low, 200 kg lighter than the Pinin Farina Coupé, and was a perfect Grand Tourer.*

*In fact, the Flaminia developed a very ample coupé range, with the PF two-door saloon, the Touring GT and the Zagato sports car.*

*The exceptional Flaminia offered today is the 432nd of the 863 1st Series built, between 1958 and 1961, with the 2,5 litre engine with single carburettor and 119 bhp.*

*It always was kept in Bologna, and was bought around 40 years ago by two well known collector brothers. Only used in rallies and always perfectly maintained, it was then completely restored in in the late 1980s.*

*It shows a perfect patina, while mechanically is still like new. It is so good that it was chosen for an exclusive article published on the second issue of "The Road Rat", the most authoritative British car magazine of this period.*





La vettura qui proposta è la 432° delle 863 vetture costruite dal 1959 al 1961 in quella che possiamo chiamare 'prima serie': la 2500 monocarburatore da 119 cavalli. Queste furono poi seguite da 682 vetture con carburazione frazionata, ed infine da 168 dotate di motore portato a 2800 cm<sup>3</sup>.

Vettura bolognese fin dalla nascita (agli inizi della sua 'carriera' è stata utilizzata dai più importanti titolari del Bologna Calcio), è stata acquistata più di quarant'anni fa da due fratelli ben conosciuti nel mondo delle auto d'epoca. Utilizzata regolarmente per vari raduni nazionali e internazionali del Lancia Club e di altri sodalizi la vettura è poi stata sottoposta ad un completo ed accurato restauro alla fine degli anni '80 e poi sempre mantenuta con grande cura.

Si presenta in condizioni perfette di meccanica, di interni; la carrozzeria ha alcuni punti in cui si intravedono i fondi, ma è comunque in condizioni ottime, tanto che è stata selezionata per un servizio fotografico esclusivo dalla rivista inglese "The Road Rat", riconosciuta tra le più importanti del 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.

*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.*



Foto per gentile concessione di *The Road Rat*, fotografo Jonathan Glynn-Smith



15

# FIAT 500 MY CAR BY FRANCIS LOMBARDI (1971)

RARISSIMO ESEMPLARE FUORISERIE  
*VERY RARE "FUORISERIE" 500*

TELAIO/CHASSIS: N° 2736291

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **500 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **18,2 CV/18.2 BHP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA DUE PORTE/TWO DOOR SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 11.000/15.000 - \$ 12.300/16.800 - £ 9.500/12.900





Costruita in 5,200,000 esemplari circa, la Fiat Nuova 500 con le sue derivate ha un posto da protagonista nella storia del nostro paese. Coeva e parte in causa del boom economico degli anni '50, la piccola utilitaria a motore posteriore è stata prodotta sino al 1975, ma dopo più di quarant'anni fa ancora parte del nostro panorama cittadino. Francis Lombardi era un pioniere dell'aviazione militare della Prima Guerra Mondiale, che nel 1947 fondò l'omonima carrozzeria a Vercelli. Da subito si specializzò nella costruzione di versioni speciali delle vetture Fiat, come le 1100 Giardinette in legno, e poi tutta una serie di vetture da rappresentanza realizzate allungando le berline torinesi. Tra il 1968 e il 1971 ne furono realizzate due o tremila. La vettura, piuttosto che una elaborazione sportiva, vantava un allestimento più completo e lussuoso, ed inoltre, per via della forma del tetto, offriva una maggiore abitabilità nel sedile posteriore.

La vettura ebbe anche successo anche perché era più velocemente disponibile rispetto alla versione di serie, anche se costava un po' di più. Questa 500 My Car, che ha avuto due soli proprietari e ha percorso 61,500 chilometri, ed è completa di tutti i suoi particolari specifici, oggi introvabili, come fregi in inox, coppe ruota, plancia sagomata, volante Ferrero, vetri posteriori apribili, eccetera.

Nel 2017 è stata sottoposta ad un restauro conservativo della carrozzeria, con sostituzione delle guarnizioni e tutte le finiture in gomma, mentre all'interno sono stati rifatti i sedili, e meccanicamente è stata messa a punto con sostituzione della cinghia, delle candele, batteria, cuffie semiassi e revisione dell'impianto frenante. Sono disponibili fatture e ricevute dei lavori effettuati.

Ha appena effettuato la revisione ed ha una completa documentazione originale dell'epoca.

Essa rappresenta una occasione rarissima di acquistare una Cinquecento fuoriserie in condizioni di originalità imbattibili.

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

*Having been built more than 5 million of them, Fiat has made a national hero of the Nuova 500. It is a part of our panorama and our lifestyle.*

*Francis Lombardi was a pioneer pilot during WW1, and in 1947 he opened a coachbuilder shop in Vercelli. They specialised in modifying Fiat motor cars, such as woodie estate cars, stretched limousines, and tiny sportscars. Between 1968 and 1971 they built two or three thousand of these quirky 500s, which had a more complete and comfortable interior and a different roof panel giving a better headroom in the back.*

*This "My Car" had but two owners and around 39,000 miles, and is remarkably complete having all its individual and impossible to find Francis Lombardi details, such as stainless profiles, unique hubcaps, steering wheel, opening rear windows...*

*In 2017 it received a light restoration with new bony seals, renewed seats, and all the consumable parts in the engine and chassis: many invoices are available to see.*

*It has a new "revisione" (MOT) and a complete owner's paperwork of the time. This is a unique opportunity to purchase a very rare special version of the best known Italian city car!*

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



16

# ROVER MINI COOPER (1994)

L'ULTIMA VERSIONE DELLA MINI CLASSICA  
*THE LAST VERSION OF THE CLASSIC MINI*

TELAIO/*CHASSIS*: N° SAXXNNAYNBD079085

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

CILINDRATA/*DISPLACEMENT*: **1275 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/*POWER*: **63 CV/63 BHP** CARROZZERIA/*BODY*: **BERLINA DUE PORTE/TWO DOOR SALOON**

CAMBIO/*GEARBOX*: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/*DRIVE*: **SINISTRA/LHD**

---

€ 5.000/7.000 - \$ 5.600/7.800 - £ 4.300/6.000





Nell'agosto del 1959 l'industria automobilistica inglese, che ancora godeva di una posizione di leadership, lancia una nuova vettura in due versioni distinte: la Austin Seven e la Morris Mini Minor.

Si tratta di una piccola vettura, progettata in modo innovativo dal famoso ingegnere Alec Issigonis, che nel farlo ha posto particolare attenzione nella ricerca del migliore sfruttamento dello spazio, riducendo quello utilizzato dalla meccanica e massimizzando quello a disposizione dei passeggeri.

Partite a rilento, dopo un paio di anni le vendite della "Mini" iniziarono a crescere, non appena la clientela si accorse che quella che veniva proposta semplicemente come una piccola vettura economica era anche molto divertente da guidare.

Come la "Mini" lanciata dalla stilista Mary Quant rivoluzionò la moda, così la Mini a quattro ruote divenne la protagonista degli "Swingin' Sixties" e fu una delle poche automobili a trascendere le classi sociali. Fu la prima auto prodotta in grande serie dotata di motore trasversale, trazione anteriore, cambio in blocco col motore. Fu amata da persone normali, principi e piloti, che la portarono agli allori sia in pista che nei rally.

Seguì le vicissitudini dell'industria inglese, portando negli anni vari marchi, fino a diventare essa stessa un marchio. BMC (British Motors Corporation), BLMC (British Leyland Motor Corporation), Leyland, Rover... alla fine finì nel portafoglio della BMW, che nel 2001 ne lanciò una nuova e moderna versione, che ne rinnovò il successo.

Negli anni '80 e '90 fu mantenuta in vita, sempre in attesa di una rinascita, ben sapendo che, a causa delle regolamentazioni in fatto di sicurezza e inquinamento i suoi giorni erano contati. Ma la sua presenza era importante per mantenere vivo l'interesse per il marchio, in attesa del lancio del nuovo modello nel 2001.

La vettura proposta appartiene proprio a questo ultimo periodo e quindi ha tutta una serie di migliorie e modernità impensabili al momento del lancio nel 1959... in particolare il motore a iniezione e catalizzato in classe Euro 1. Ha avuto due soli proprietari che hanno percorso 65,500 chilometri, mantenendo la vettura perfettamente. Come spesso accadeva con queste vetture, sia negli anni '60 che nei decenni successivi, questa Mini fu acquistata da una elegante Signora che la usava nel centro di Milano.

Recentemente, la Mini è stata completamente revisionata e dotata di un nuovo impianto di scarico sportivo e di gomme Yokohama nuove. La carrozzeria è stata lucidata e protetta, mentre anche l'interno in pelle e tessuto, completamente originale, è stato lavato, igienizzato e protetto professionalmente. La revisione è valida sino all'aprile 2021.

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.

*Launched in August 1959, the Mini went on providing affordable motoring and contributing in the social changes of the 1960s.*

*Having obtained an almost mythical status, it kept on through the 1970s and '80s regardless of how the world was changing, but in the 1990s it too had to retire, as it could not possibly keep up with the safety and anti-pollution rules. The fact that meanwhile the whole British Automotive industry had collapsed did not help...*

*It had been produced by BMC, BLMC, and finally Rover... which was in turn bought by BMW.*

*As the Bavarian Motor Works had planned to launch a completely new Mini in the early 2000s, it kept the old one alive in order to avoid the Brand to lose its appeal.*

*The car offered today was produced in this very last period and therefore it is the most modern old Mini: enhanced with electronic fuel injection, with catalyzer and Euro 1 rating.*

*It had just two owners and has been driven for only 41,000 miles.*

*It was always perfectly cared for, and very recently it has received a thorough check and service, with a new sport exhaust system and new tyres.*

*Body and upholstery are original, they have just been cleaned, polished and detailed. It has regular Italian papers, and its biennial "MOT" is valid until April 2021.*

*This vehicle is in excellent mechanical condition but for safety reasons, we advise the purchaser to check its fluids, filters and perishable elements.*



17

# LAND ROVER 90 2,5 TD (1989)

LA PIU' MODERNA DELLE LAND ROVER CLASSICHE  
*THE MODERN CLASSIC LAND ROVER*

TELAIO/CHASSIS: N° SALLDVAB8FA366962

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2495 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **85 CV/85 BHP** CARROZZERIA/BODY: **AUTOCARRO TRE POSTI/THREE SEATER TRUCK**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 16.000/20.000 - \$ 17.900/22.400 - £ 13.800/17.200





Subito dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale, il Direttore Tecnico della Rover, Maurice Wilks, acquistò una Jeep MB da un campo di smaltimento di materiale bellico americano, per utilizzarla nella sua tenuta di campagna.

Nel frattempo, dovendo reinventare l'azienda dopo i tragici anni di guerra, e non avendo nuovi modelli pronti da mettere in produzione, iniziò a valutare l'idea di costruire un veicolo 'tuttoterreno': una leggera vettura 4x4 basata sul concetto della Jeep, ma pensata prevalentemente per l'uso agricolo piuttosto che per quello militare.

Così nacque la Land-Rover, un'altra icona dell'automobile britannica, ancora oggi diffusissima nelle campagne del Regno. Dalle 48 prodotte nel 1948 si arrivò ai 45/50.000 esemplari annui negli anni settanta: nel 1976 fu prodotto il milionesimo esemplare.

Questo successo era dovuto anche alla sostanziale assenza di concorrenza, dato che le esportazioni Jeep erano molto limitate e i giapponesi non avevano ancora iniziato a produrre i fuoristrada. Questa situazione cambiò radicalmente negli anni '80 e la Land Rover dovette reagire realizzando un modello più moderno, declinato su due lunghezze di telaio: la 90 e la 110. L'innovazione più importante fu il passaggio dalle sospensioni a balestra a quelle a molle elicoidali, prese dalla esperienza della Range Rover: con questa soluzione la vettura fece un deciso passo avanti in confortevolezza e guidabilità.

La 90 qui esposta è l'ultima vera Land Rover, dato che a partire dal modello successivo il prodotto avrebbe assunto la denominazione "Defender".

È stata completamente restaurata, solo per la carrozzeria sono stati investiti quasi 10.000 euro. Anche la meccanica è completamente rinnovata, tagliandata e revisionata, con circa 2000 euro di ricambi nuovi e 800 di manodopera. È immatricolata come autocarro a tre posti.

La vettura è in ottime condizioni meccaniche, ma per sicurezza consigliamo all'acquirente di sottoporla a un controllo.

*At the end of WW2, Rover's Chief Engineer, Maurice Wilks, bought a Jeep MB from a demob camp of US military surplus equipment, for use on his Welsh estate.*

*Facing the task to restarting his Company, not having any new product in the pipeline, Wilks argued that a light all terrain vehicle based on the Jeep, but designed for the farmers rather than the Army, would sell well at home and abroad. Thus the Land Rover was born, and a long and great success was about to develop.*

*Come the 1980s, and the age of the original project, plus the new competition from the Japanese manufacturers, made a revamp necessary: the new Land Rover, produced in 90 inch and 110 inch wheelbase versions, finally had coil suspension instead of the agricultural leaf springs, and many more innovations. The '90' shown here is therefore one of the last true Land Rovers, considering that the next model was to be called Defender.*

*It has been completely restored, at a cost of around 18,000 euros and is now as good as new.*

*It has Italian papers, a three-seater commercial vehicle registration, and is ready to be enjoyed as a summer car!*

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



18

# ALFA ROMEO E30 "SZ" (1991)

IL "MOSTRO" PIU' AMATO DELL'ALFA ROMEO  
*THE BEST LOVED ALFA ROMEO "MONSTER"*

TELAIO/CHASSIS: N° ZAR16200003000261

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI A V/V6**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2959 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **210 CV/210 BHP** CARROZZERIA/BODY: **COUPE' ZAGATO/COUPE' ZAGATO**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 60.000/80.000 - \$ 67.200/89.600 - £ 51.600/68.800











Il connubio tra Alfa Romeo e Zagato rappresenta sin dagli anni '20 del XX Secolo la summa della milanesità automobilistica, e ha sempre prodotto vetture ai vertici del settore delle auto sportive e da corsa. Dalle 6C 1750 e 8C 2300, fino alle versioni speciali della Giulia, culminate con le TZ1 e TZ2, le Alfa by Zagato sono sempre state, e sono ancora, ambittissime.

Per rinverdire questi fasti, ed al tempo stesso per creare un modello a tiratura limitata che rappresentasse il massimo della tecnica del momento, fu creata questa coupé esclusiva, prodotta in soli 1036 esemplari tra il 1989 e il 1991.

La carrozzeria fu studiata da Zagato con la collaborazione di Robert Opron del Centro Stile Fiat. La leggerissima carrozzeria era in materiale termoplastico, mentre la parte meccanica derivava dalle versioni più spinte della 75: il motore 'Busso' V6 dunque unito al ponte De Dion con propulsore (cambio+diferenziale) posteriore, per garantire la migliore distribuzione dei pesi.

Fino alla attuale Giulia, questa fu l'ultima Alfa Romeo a trazione posteriore. La messa a punto dell'autotelaio fu seguita personalmente, a Balocco, da Giorgio Pianta: ingegnere, pilota, team manager e collaboratore delle più importanti vetture sportive e da rally del Gruppo Fiat di quegli anni.

La SZ era stata concepita come una granturismo ad alte prestazioni, ed infatti era capace di una accelerazione da zero a cento da sette secondi, ed una velocità massima di 245 km/h. Allo stesso tempo offriva ai suoi fortunati clienti un abitacolo comodo e lussuosamente rifinito, ed un ampio bagagliaio.

La vettura è come nuova, ha percorso meno di 18,000 chilometri con un solo proprietario, ed ha tutta la documentazione originale.

Nel 2019 si festeggia il centesimo anniversario della Zagato e tutte le vetture firmate con la Zeta stanno suscitando un particolare interesse, sin dal Concorso Internazionale di Kyoto che ha realizzato una completissima retrospettiva.

Acquistando questa vettura si entra quindi nel novero dei collezionisti che hanno accesso a una serie di manifestazioni esclusive.

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 partnership between Alfa Romeo and Zagato has represented, for one hundred years, the most successful expression of the Milanese creativity applied to the sporting automobile.*

*From the 6C 1750s and 8C 2300s, up to the special racing Giulias, the SZs and TZs, the Zagato Alfas have always been, and still are, very sought after. This exclusive Coupé was created to write a new chapter in the Alfa-Zagato story, and has been produced in just 1036 units between 1989 and 1991. It had a radical Zagato line and a very sophisticated Alfa Romeo driveline, with the creamy "Busso" V6, and De Dion rear transaxle, to name just a few of its technical features.*

*Up to the current Giulia, this was the last model with traditional rear wheel drive, and its set up was finalised by the great Giorgio Pianta.*

*This car is like new, having been driven just 11,250 miles by one owner. It has all its original paperwork and is in perfect condition.*

*In this 100th anniversary, this great car will grant you entry in the most exclusive events of the season.*



*This vehicle is in excellent mechanical condition but for safety reasons, we advise the purchaser to check its fluids, filters and perishable elements.*



19

# PEUGEOT 406 COUPE' 2.2 (2003)

LA PIU' ELEGANTE PEUGEOT COUPE  
*THE MOST ELEGANT PEUGEOT COUPE*

TELAIO/CHASSIS: N° VF38C3FZA81579502

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **2230 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **158 CV/158 BHP** CARROZZERIA/BODY: **COUPE'/COUPE'**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 6.000/8.000 - \$ 6.700/9.000 - £ 5.200/6.900





La Peugeot, sin dagli albori dell'automobile, si è costruita una solida reputazione per le sue vetture ben costruite, affidabili e longeve. A partire dagli anni '50, fino alla fine del secondo millennio, ha affidato lo stile delle sue auto alla Pininfarina, che ha dato loro un'eleganza particolare.

Questo mix di eleganza e qualità ha per decenni decretato il successo delle automobili Peugeot, ed in particolare delle sue Coupé: dopo la 404 e la 504 (uscita di produzione nel 1983), la 406 rimane per molti appassionati la più bella Peugeot di sempre.

Disegnata da Davide Arcangeli, che era in forze alla Pininfarina, la vettura aveva molti dettagli che ricordavano la contemporanea Ferrari 456.

La Coupé fu anche l'unica 406 non costruita in Francia: la Pininfarina infatti in quel periodo aveva vari stabilimenti dove produceva varie decine di migliaia di automobili ogni anno.

Lanciata con il motore quattro cilindri da due litri e 132 cavalli e il V6 3000 da 190 cavalli, la 406 Coupé nel 2001 ricevette anche un quattro cilindri 2200 da 158 cavalli, che è quello che equipaggia la vettura in vendita.

Fu immatricolata nell'aprile 2004 a nome di una officina autorizzata Peugeot, che ne curò la manutenzione per anni (gli interventi sono documentati). Si tratta di un esemplare tenuto benissimo e con solo 28.500 chilometri.

Un'ottima occasione per acquistare una automobile classica ed elegante, che sicuramente si rivaluterà nel futuro.

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 the beginning of the automobile, Peugeot has enjoyed a reputation for its affordable, well built and reliable cars. From the 1950s, until the end of the XX Century, Pininfarina has been responsible for their style, which gave them a unique charm.*

*The 406 Coupé was designed by Davide Arcangeli with some details which were common with the Ferrari 456: for many enthusiasts it is the most elegant Peugeot ever.*

*Built in Turin by Pininfarina, it originally had either a two litre engine with 132 bhp or a three litre V6 with 190 bhp, but since 2001 it could have a 2.2 litre four cylinder with 158 bhp.*

*This car was registered in 2004 to a Peugeot official service centre, which carried out the maintenance for many years. It is a very well kept, low mileage example, with less than 18,000 miles on the odometer.*

*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.*



20

## MG A ROADSTER (1957)

UNA TRADIZIONALE ROADSTER INGLESE  
*A TRADITIONAL BRITISH ROADSTER*

TELAIO/CHASSIS: N° M107125393M \*

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1489 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **72 CV/72 BHP** CARROZZERIA/BODY: **ROADSTER/ROADSTER**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 26.000/30.000 - \$ 29.100/33.600 - £ 22.400/25.800





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.

Il grande successo delle Midget -dalla TA del 1936 alla TF del 1953- rese quello della MG uno dei marchi più importanti di vetture sportive al mondo.

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. Venne sostituita dalla TF, una vettura superata sia tecnicamente che stilisticamente, se si considera la concorrenza del tempo: era praticamente un'auto d'epoca nuova.

Tutto questo cambiò nel 1955 con la presentazione della MGA. La stessa scelta del nome del nuovo modello significava che la Casa di Abingdon aveva deciso di ripartire dall'inizio.

Il vecchio telaio delle T venne completamente ridisegnato in modo da poter realizzare una seduta più bassa per i passeggeri: così tutta la carrozzeria poté essere più bassa e filante. I parafranghi separati, vestigia delle auto degli anni '30, scomparirono fondendosi nelle fiancate -come avevano insegnato i carrozzieri italiani sin dagli anni '40- e la vettura fu così ben riuscita che dal 1955 al 1962 ne vennero prodotte più di 181,000.

Tutti gli storici concordano nel definire stupita la reazione dei commentatori al lancio della Jaguar E Type del 1961: ma siamo certi che alla presentazione della MG A, sei anni prima, lo stupore dev'essere stato pari se non maggiore.

La vettura che oggi vi proponiamo in asta è stata costruita nel 1957, appartiene quindi al secondo anno della produzione, ed è stata importata nel 1991, ed immatricolata nel 1993. Come spesso accadeva in quel periodo, in fase di importazione le autorità doganali le hanno impresso un numero di telaio d'ufficio (\*), dato che l'originale HDK43/28402 probabilmente era riportato solo dalla targhetta.

La vettura è stata immatricolata come "auto di interesse storico" ed omologata ASI. E' stata acquistata dall'ultimo proprietario nel 2003, ma non è stata utilizzata negli ultimi dieci anni circa.

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

*After a long line of agricultural sportcars based on a prewar design, in 1955 MG changed its position for good with the "A" model.*

*A completely new chassis was designed allowing a lower position for the seats, which in turn allowed a much lower and modern bodywork, with integral wings to be created. So good was the new MGA that no less than 181,000 were built between 1955 and 1961.*

*The car on offer today was built in 1957 and has been imported to Italy in 1991, and registered in 1993. As it happened in the period, the Customs have punched a chassis number from their sequence (\*), as the original HDK43/28402 was probably only punched in the manufacturer's plate.*

*The car was registered as "car of Historic interest" and has an ASI certification. It was last sold in 2003, but used very sparingly in the last ten years.*

*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.*









21

# PORSCHE 911 3.2 SC CABRIO (1988)

UNA 911 3.2 SC TENUTA PERFETTAMENTE  
*A PERFECTLY KEPT 911 3.2 SC RAGTOP*

TELAIO/CHASSIS: N° WPOZZZ91ZJS171331

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **3125 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **218 CV/218 CV** CARROZZERIA/BODY: **CABRIOLET DUE POSTI/TWO SEAT CABRIO**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 75.000/80.000 - \$ 84.000/89.600 - £ 64.500/68.800



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

Nella seconda metà degli anni Cinquanta la Porsche 356 iniziava a sentire il peso degli anni. Il motore 4 cilindri boxer raffreddato ad aria era nato nel 1948 con cilindrata di 1.131 cm<sup>3</sup> e 40 CV di potenza, ed era derivato, come altre componenti dell'auto, dalla Volkswagen. Per la progettazione della nuova vettura Ferry Porsche si occupò della parte tecnica, affidando l'innovazione stilistica al figlio Ferdinand Alexander Porsche soprannominato dai suoi familiari "Butzi". Le linee guida decise a priori comportavano il mantenimento dell'impostazione tecnico-stilistica della "356", con il motore boxer raffreddato ad aria e montato posteriormente, ma con un'abitabilità sufficiente a ospitare 4 persone.

La costruzione in serie di una tale vettura avrebbe consentito alla Porsche di entrare nel mercato delle Gran Turismo 'due litri' con un prezzo concorrenziale rispetto ai modelli costruiti artigianalmente da molti carrozzieri italiani, su meccaniche Alfa Romeo, Fiat e Lancia.

*The Porsche 911 has been produced since 1963 in many versions. Generally speaking, one can separate those with an air-cooled engine (1963-1997) and those with a liquid-cooled engine (since 1998).*

*Born as a 2+2 Coupé, soon a "Targa" version was launched. This had a substantial roll over bar, because at the end of the 1960s the markets (the American one in particular) were not too keen on full convertibles, for safety reasons.*

*Those who still wanted a full convertible had to wait until the 1980s, when finally a ragtop 911 became available.*

*This 1988 911 is from the last part of the "luftgekühlt" (i.e. air-cooled) period, and as such is very sought after.*

*It has been imported in Italy in 1992 and ever since it has been cared for by official dealers, as the Service Booklet proves.*

*It is in perfect conditions and ready for great open-air summer motoring!*

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





Un lungo lavoro di affinamento portò alle soluzioni più disparate e bizzarre, finché Butzi si vide costretto ad abbandonare l'iniziale punto programmatico dei 4 posti e ripiegare sulla configurazione 2+2, che consentiva di mantenere la linea di cintura iniziale, racciardando il padiglione con il cofano motore in una sola curva.

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

La 911 era una coupé 2+2 con motore posteriore a sbalzo, trazione posteriore, sospensioni a 4 ruote indipendenti con barre di torsione, 4 freni a disco e cambio meccanico a 5 rapporti. Il 6 cilindri boxer raffreddato ad aria e alimentato da 2 carburatori Solex triplo corpo che la muoveva aveva una cilindrata di 1991 cm<sup>3</sup> e una potenza massima di 130 CV.

Già nel 1965 la Porsche presentò la versione Targa della 911. In un momento storico in cui la sempre maggiore attenzione dei governi -soprattutto quello statunitense- metteva in forse l'esistenza stessa delle automobili sportive aperte, la proposta di Stoccarda prevedeva la presenza di un grosso rollbar che alla sua funzione strutturale e di sicurezza in caso di ribaltamento ne aggiungeva anche una estetica. La parte del tetto sopra i sedili anteriori, tra il parabrezza ed il rollbar, era asportabile, e nei primissimi modelli il lunotto era in plastica fissato con una zip e poteva quindi essere asportato. Successivamente divenne in vetro e fisso.

Ma per gli amanti della guida sportiva all'aria aperta il richiamo di una vera Cabriolet era sempre molto forte, e finalmente negli anni '80 fu presentata la 911 Cabrio.

Un motore entusiasmante che permetteva a tutte le versioni della 911 di scattare con un'accelerazione fortissima, e di raggiungere una velocità massima di 239 km/h per la Carrera.

La vettura proposta, essendo del 1988, appartiene agli ultimi anni di produzione delle 911 raffreddate ad aria, soluzione amatissima dagli

appassionati, e che discrimina le 911 'giuste', cioè come le aveva volute lo stesso Ing. Porsche, da quelle moderne che sono raffreddate a liquido.

Essa fu importata in Italia nel 1992 e è sempre stata tenuta con grande cura, fatto provato dal libretto dei tagliandi con tutti i timbri ufficiali Porsche. E' in condizioni ottime e pronta per un'estate a cielo aperto!

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



22

## ALFA ROMEO 75 (1989)

UNA TWIN SPARK COME NUOVA CON TARGA ORO  
A "TWIN SPARK" ALFA AS GOOD AS NEW

TELAIO/CHASSIS: N° ZAR162000\*06134185

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1962 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **149 CV/149 BHP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 9.000/12.000 - \$ 10.100/13.400 - £ 7.700/10.300





La 75 occupa un posto particolare nella serie delle berline sportive Alfa Romeo. Lanciata nel 1985 per sostituire la Giulietta, fu il più riuscito modello dallo stile angolare, e fu poi sostituita nel 1993 dalla meno riuscita 155.

Fu presentata nella primavera del 1985, in concomitanza col 75° anniversario della Casa del biscione – anniversario che le diede anche il nome.

Ma in quel momento le cose non erano facili per l'Alfa Romeo, che era ancora all'interno dell'IRI e stava per passare alla Fiat. In tale momento non fu possibile progettare una vettura completamente nuova, e quindi la 75 ereditava molte caratteristiche dai modelli precedenti. Pur mantenendo le porte della Giulietta, la 75 ha una sua personalità ed ebbe subito un buon successo, che la accompagna ancora oggi che è diventata una "youngtimer".

Nel 1987 fu presentata la versione "Twin Spark", caratterizzata dalla iniezione elettronica Bosch Motronic, nuova testata, doppia accensione e variatore di fase: una serie di raffinatezze meccaniche sperimentate nelle corse, che fecero di questa versione quella più equilibrata ed apprezzata. Inoltre, con i suoi 149 cavalli, era la berlina 2000 aspirata più sportiva del mercato.

La vettura offerta è in ottime condizioni ed è stata ripristinata professionalmente. Aveva un impianto GPL che è stato smontato, con relativa annotazione sul documento di circolazione.

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 Alfa Romeo 75 was launched in 1985, during the 75th anniversary celebrations of the Marque.*

*Development budgets being tight, the 75 had the same glasshouse and doors as the previous Giulietta, but with a generous two litre engine of almost 150 horsepower, twin ignition, Bosh Motronic fuel injection, multiphase distribution and De Dion rear transaxle, it was technologically very advanced, and surely the sportiest two litre saloon available on the market.*

*This particular 75 has been professionally prepared and is as good as new. An LPG fuel system has been dismantled and everything brought back to stock condition.*

*This vehicle is in excellent mechanical condition but for safety reasons, we advise the purchaser to check its fluids, filters and perishable elements.*



23

# ALFA ROMEO GIULIA GTV 2000 (1971)

UNA ECCELLENTE GTV 2000  
*AN EXCELLENT GTV 2000*

TELAIO/CHASSIS: N° 2420203

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1962 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **150 CV/150 BHP** CARROZZERIA/BODY: **COUPE' BERTONE/COUPE' BY BERTONE**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 40.000/60.000 - \$ 44.800/67.200 - £ 34.400/51.600







Alfa Romeo 2000



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, prodotta in varie versioni dal 1963 al 1976, 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.

La sua naturale evoluzione fu la 2000 GT Veloce, presentata a Gardone nel giugno del 1971. La potenza del classico quattro cilindri bialbero -con l'aumento della cilindrata da 1779 a 1962- passò dai 135 ai 150 cavalli SAE. Avendo mantenuto il peso inalterato a 1040 kg, questo portava un notevole aumento della brillantezza.

La 2000 ebbe anche una produzione più confidenziale, con circa 37,500 esemplari contro i quasi 45,000 della 1750.

Esternamente la differenza più importante era nella mascherina, che aveva uno scudetto più moderno.

Questo esemplare è stato conservato in modo eccellente.

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 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 'steplless' nose, specific rear lights, special interior with unique seats with special headrests, and even the leather upholstery was available.*

*The 1750 in turn evolved in the 2000 GT Veloce, which was launched in Gardone in June 1971. The classic dohc four cylinder had grown to 1962 cm<sup>3</sup> and to 150 SAE HP, while the weight had remained at 1040 kg: hence the performance was even more exciting.*

*This model has been produced in just 37,500 units, almost 10,000 fewer than the 1750.*

*The car we are offering today is simply excellent.*

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





24

# JAGUAR XJ12 5.3 HE (1984)

LA MIGLIORE AUTOMOBILE DEL MONDO  
*THE BEST CAR IN THE WORLD*

TELAIO/CHASSIS: N° SAJJDALW4CC384727

MOTORE/ENGINE: **12 CILINDRI A V/V 12**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **5345 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **285 CV/285 CV** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **AUTOMATICO/AUTOMATIC** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 10.000/15.000 - \$ 11.200/16.800 - £ 8.600/12.900



La XJ, presentata nel 1968, fu il modello che segnò la trasformazione della Jaguar da 'specialista' a Casa automobilistica vera e propria, in grado di battersi ad armi pari con il meglio del mercato.

Caratterizzata da una linea sportiva, un interno di lusso arricchito con la migliore pelle e radica, e una meccanica molto sofisticata, fu una berlina di classe superiore che improvvisamente fece invecchiare le concorrenti.

Quando poi nel 1972 Lyons stupì il mondo proponendo una versione 'top' con un motore a dodici cilindri, la XJ raggiunse un livello veramente irraggiungibile.

Solo negli anni prima della guerra, i motori plurifrazionati ebbero un breve periodo in cui furono adottati anche su macchine da turismo: soprattutto i grandi marchi di lusso americani, Cadillac in testa, realizzarono auto di lusso a dodici e perfino a sedici cilindri.

Dopo la guerra, per molti anni Ferrari fu l'unico ad utilizzare un V12, seguito poi da Lamborghini.

Proporre un V12 su una berlina di lusso -e per di più ad un prezzo concorrenziale- fu una decisione rivoluzionaria, che presto venne imitata dalla BMW e dalla Mercedes.

Questo superbo motore, contrariamente al sei cilindri XK, aveva un solo albero a camme in testa, per limitarne l'ingombro verticale ma anche perché non aveva velleità sportive: veniva anche montato sulla E Type terza serie, che aveva perso la sportività della prima serie per diventare una comoda granturismo.

Dopo i primi anni esso fu aggiornato con nuove testate che avevano delle camere di scoppio ad alta turbolenza che ne ridussero drasticamente il consumo e ne aumentarono l'efficienza.

L'autorevole mensile CAR realizzò una 'prova di gruppo' per decidere quale fosse la migliore automobile del mondo: confrontò la XJ12, la Mercedes Benz 560 S, la BMW 750 e la Rolls-Royce Silver Shadow. Inutile dire che la vittoria andò proprio alla Jaguar, in virtù della sua sofisticata ciclistica che le dava il perfetto equilibrio tra prestazioni e comodità, ed il motore, che risultò il più piacevole in assoluto. Non

guastava il fatto che la Jaguar costasse il 30% meno delle tedesche e circa un quarto del prezzo della Rolls-Royce!

In Italia, la XJ12 era un modello rarissimo, pensate che nel 1984, l'anno di immatricolazione di questa automobile, furono immatricolate solo 291 auto: è presumibile che di queste, solo una trentina fossero XJ12.

Oggi avete una rara occasione di possedere un esemplare della migliore automobile del mondo, in condizioni eccellenti e dotata di Targa Oro ASI, al costo di una utilitaria usata: non fatevela scappare!

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.







*When the XJ was launched in 1968, it marked Jaguar's passage from a specialist factory to a proper manufacturer, able to play its role among the world's great.*

*With a sporty line, a luxurious leather and walnut interior and a very sophisticated drivetrain, the XJ was the first modern luxury saloon.*

*When four years later Lyons launched the top version with a V12, the XJ really was at the top of the automotive world.*

*The V12 engines only were used in touring cars for a brief period before the war, mainly in the US. Since Ferrari started in 1947, they were only considered in super sports cars. Lyons changed all that, and everybody had to follow his example.*

*After a few years Jaguar's V12 was modernised with new high-turbulence chambers which increased dramatically its efficiency and consumption.*

*When CAR magazine run a Giant Test with the XJ12, the Mercedes Benz 560 S, the BMW 750 and the Rolls-Royce Silver Shadow, the surprise verdict was that the Jaguar was the Best Car in the World!*

*Today we offer a rare opportunity to acquire a pristine and original example of a very rare Italian XJ12, perfectly maintained and with an ASI Targa Oro for the price of a secondhand citycar: make sure you don't miss it!*

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



25

# LANCIA APPIA 2° SERIE (1957)

LA PICCOLA BERLINA DI LUSSO  
*THE SMALL LUXURY SALOON*

TELAIO/*CHASSIS*: N° C10S\*16536

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

CILINDRATA/*DISPLACEMENT*: **1089 CM<sup>3</sup>**

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

CAMBIO/*GEARBOX*: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/*DRIVE*: **SINISTRA/LHD**

---

€ 10.000/15.000 - \$ 11.200/16.800 - £ 8.600/12.900





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.

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, e prodotta in 20.000 esemplari, la Appia fu aggiornata con la seconda serie nel 1956. Ne furono fabbricati 22.400 esemplari.

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 Seconda serie si distingueva esternamente per la coda più moderna e spaziosa e per la tipica griglia a scudetto che aveva caratterizzato tutte le Lancia. La successiva Terza serie sarebbe passata alla griglia orizzontale di nuovo disegno inaugurata nel 1957 con la Flaminia.

La Appia offerta oggi è un bellissimo esemplare della Seconda Serie in condizioni eccezionali di conservazione. La meccanica è stata controllata e funziona impeccabilmente.

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 manufacturer. He was not an engineer, but introduced many innovations in the early automotive industry, such as with 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 mounted 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 Second series was launched in 1956 and had a more modern rear end with a bigger luggage compartment. It was produced in about 22,000 units before the Third and last Series came out in 1957.*

*The Appia we are offering today comes from this stock: it has a low mileage 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.*



26

## FIAT 1100/103H (1958)

UNA 1100 PREPARATA PER CORRERE  
*A 1100 WOLF IN SHEEP CLOTHING*

TELAIO/CHASSIS: N° 724157

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **1089 CM<sup>3</sup>**

POTENZA ORIGINALE/ORIGINAL POWER: **50 CV/50 BHP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 18.000/25.000 - \$ 20.200/28.000 - £ 15.500/21.500







La capostipite di tutte le "1100" fu la Fiat 508C "Nuova Balilla", uscita nel giugno del 1937, la cui evoluzione stilistica, presentata alla fine del 1939 e subito ribattezzata popolarmente "musone", fu la prima vettura della marca torinese a fregiarsi della denominazione Fiat 1100.

Nell'immediato dopoguerra (settembre 1948), la 1100, lievemente modificata, assunse la designazione di 1100 B, poi, alla fine dell'estate del 1949, uscì la 1100 E caratterizzata esteriormente dall'adozione di un vano posizionato nella coda, che era destinato all'alloggiamento dei bagagli e della ruota di scorta.

La 1100 E rimase a listino fino alla primavera del 1953 quando nacque la 1100/103, che era un'automobile totalmente nuova e dotata di scocca portante. Grazie alla sua abitabilità, la 1100 ebbe in quegli anni di grande sviluppo economico un notevole successo.

La 103, messa sul mercato nell'aprile 1953 in due versioni, la Tipo A, più economica, e la Tipo B, maggiormente rifinita, si caratterizzava per una moderna linea a 4 porte e 3 volumi.

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

La cilindrata inferiore ai 1100 cm<sup>3</sup> presentava alcuni vantaggi fiscali, ed è per questo motivo che in quel periodo le case producevano anche delle versioni arricchite sulla meccanica di piccola cilindrata. Una di queste fu appunto la 1100/103 H, a sua volta declinata nelle versioni Lusso, Export e Special, rifinite con cura e spesso con livrea bicolore.

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

*The 1100/103 was a brand new monocoque motor car, but the engine was still strongly related to the pre-war 1100, and it was so good that it lasted for a quarter century. The new model had a three-box 'pontoon' saloon body. The 103 had a successful run from 1953 to 1962 and more than a million units, produced in a host of series, such as the E, the D and finally the H. It played an important role in this country's industrialization and motorization process.*

*The displacement under 1100 cm<sup>3</sup> was fiscally advantageous, and some versions were created with more luxury even if the car was small: one such car was the 1100/103H, often produced with a duo-tone livery.*

*The car on sale today started life as a comfortable and serious 1100H Lusso model, but in recent years it has been restored and tuned for racing by its owner, the boss of a well known restoration business.*

*The engine has been tuned for more power, and the body has been lightened.*

*The 1100 has been used in rallies, hillclimbs and regularity meetings with great gusto, and is ready for a new owner to enjoy.*

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

La vettura presentata è stata completamente restaurata, elaborata e dotata di una serie di modifiche atte a renderla più leggera e performante. Tutte le modifiche sono comunque facilmente reversibili. La vettura si presenta con targhe e libretto originali ed una serie di documentazione dell'epoca, ed è in perfetta efficienza.

Questa 1100 rappresenta un'ottima opportunità per chi ama le auto italiane degli anni '50 e cerca una vettura dotata di un suo stile con cui affrontare raduni, gare di regolarità o in salita.

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













27

## FIAT 600 (1955)

UNA RARISSIMA 600 DEL PRIMO MESE DI PRODUZIONE FIRMATA  
"FIAT CARROZZERIE SPECIALI", ISCRIVIBILE ALLA MILLE MIGLIA!  
*A VERY RARE, AND MILLE MIGLIA ELIGIBLE, "CARROZZERIE SPECIALI"  
600 FROM THE FIRST MONTH OF PRODUCTION*

TELAIO/CHASSIS: N° 015962

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

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **633 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **24,5 CV/24.5 BHP** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 14.000/18.000 - \$ 15.700/20.200 - £ 12.000/15.500



La ormai superata Topolino, concepita negli anni '30, continuò la sua carriera fino agli anni '50. Costruita ormai solo nella riuscita versione Belvedere, essa rappresentava, in un'Italia che stava spiccando il volo del successo economico, l'unica possibilità per quella clientela che cercava una utilitaria a quattro posti.

Ma era troppo vecchia, complicata e costosa da produrre, ed era necessario sostituirla con un prodotto più moderno.

Lo staff guidato da Dante Giacosa creò dunque la 600, progettata per essere costruita industrialmente in grande serie: ne furono fabbricate infatti 900,000 solo negli anni 1955-1960, il triplo delle Topolino C.

La 600 fu presentata al Salone di Ginevra del 10 marzo 1955. La vettura che proponiamo oggi, che fu immatricolata il 4/5/55, e appartiene quindi al primissimo gruppo di 600 prodotte. Si tratta infatti di una ormai rarissima prima serie, caratterizzata dalle coppe coprimozzo particolari e soprattutto dai vetri scorrevoli (i finestrini discendenti sarebbero arrivati solo nel 1957).

A rendere questa vettura ancor più speciale e unica è il fatto che si tratta di un esemplare arricchito dalla verniciatura bicolore e da tutta una serie di accessori specifici sia all'intero che all'esterno, come ad esempio i fari fendinebbia e i deflettori ai finestrini. Queste vetture particolari erano allestite in un reparto separato del Lingotto, ed infatti portavano il marchio "Fiat Carrozzerie Speciali".

La vettura appartiene ad un noto restauratore che l'ha riportata in condizioni magnifiche, tanto che essa rappresenta sicuramente una delle più rare e più belle 600 rimaste.

Essendo stata prodotta nel 1955, questa splendida 600 è iscrivibile alla Mille Miglia.

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

*In the mid-fifties the venerable Topolino C, now only produced in Belvedere form, was just too old for both the clients and the factory.*

*Under the guidance of Dante Giacosa the Fiat technical department, then in one of its best periods, produced the 600: a vastly better and simpler car for those who had to produce them as well as those who wanted to buy them. As a matter of fact, 900,000 units were produced in the first five years: three times the Topolino C's volume.*

*The 600 was launched at the Geneva Motor Show on March the 10th, 1955. The car on offer today was registered on May the 4th of the same year, and therefore it is among the very first produced. It is in fact a very rare first series, with sliding side windows.*

*What makes it even more special is the fact that it is one of the very few which were enhanced by a special department, where she received a duo-tone paint and a host of accessories, like foglamps and window deflectors.*

*This job was done in a separate shop in the Lingotto factory, and the cars proudly sported the badge "Fiat Carrozzerie Speciali".*

*It belongs to a well known classic cars restorer, who brought her back to pristine conditions, to the point that she now surely is one of the rarest and best 600s around.*

*Having been produced in 1955, it is obviously Mille Miglia eligible.*

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







28

# CITROËN 2CV CHARLESTON (1985)

L'ULTIMA VERSIONE DELLA 'PICCOLA' DI ANDRE' CITROËN  
*THE LAST VERSION OF ANDRE' CITROËN'S SMALL CAR*

TELAIO/CHASSIS: N° YF7AZKA00KA072959

MOTORE/ENGINE: **2 CILINDRI/BOXER TWIN**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **602 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **28,55 CV/28,55 CV** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **MANUALE/MANUAL** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 11.000/15.000 - \$ 12.300/16.800 - £ 9.500/12.900





Le prime idee inerenti alla possibilità di costruire una vettura utilitaria dai bassissimi costi e dalla grande diffusione vennero in mente ad André Citroën già durante i primi anni trenta, ma tale idea venne accantonata a favore del progetto che avrebbe originato la ben più costosa Citroën Traction Avant.

Più tardi il nuovo Presidente Pierre Boulanger decise di far ripartire il progetto e diede le seguenti istruzioni ai suoi tecnici: «Studiate una vettura che possa trasportare due contadini in zoccoli e 50 kg di patate, o un barilotto di vino, a una velocità massima di 60 km/h e con un consumo di 3 litri per 100 km. Le sospensioni dovranno permettere l'attraversamento di un campo arato con un paniere di uova senza romperle, e la vettura dovrà essere adatta alla guida di una conduuttrice principiante e offrire un confort indiscutibile.»

Dopo una lunga gestazione, la vettura fu quasi pronta per il lancio, ma lo scoppio della guerra fece rimandare ogni programma. Durante la guerra, lo scultore varesino Flaminio Bertoni, che aveva collaborato al successo della "Traction" ed avrebbe poi creato la immortale "DS", intervenne sull'estetica della 2CV, che infatti fu poi lanciata nel 1948. La meccanica semplice permetteva a chiunque di utilizzare la vettura avendo costi di manutenzione molto contenuti, il che, insieme al basso costo di acquisto, alla linea simpatica ed alla sua comodità, ne fece un grande successo tra i giovani.

La 2CV così cavalcò gli anni '50 ma soprattutto i '60 e i '70, quando sembrava la macchina perfetta per le nuove generazioni, più allegramente rivoluzionarie di quelle che le avevano precedute.

Negli anni la 2CV fu costantemente aggiornata, mentre il motore crebbe da 400 a 600 di cilindrata, e la vettura acquistò anche qualche miglioramento di allestimento, come il terzo finestrino laterale. Nel 1980 fu lanciata la versione Charleston, con due livree bicolori, la cui produzione sarebbe continuata nello storico stabilimento di Levallois fino al 1988. La produzione sarebbe comunque continuata in Portogallo fino al 1990, quando fu prodotta l'ultima 2 CV, una Charleston grigia e nera.

La 2CV che vi proponiamo ha avuto due soli proprietari ed ha percorso solo 18,000 km. E' stata mantenuta in modo maniacale ed è praticamente come nuova.

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

*First imagined by André Citroën in the early '30s, the new "Tout Petite Voiture" had to wait until 1948 before it could be launched.*

*It was a very basic motor car aimed at the French farmers who still had to graduate from donkeys to motorized transport.*

*With the passing of the years, its low purchase and maintenance costs, its comfort and unconventional aspect turned it into the darling of the new young and impecunious European generations.*

*The car received continuous attention and upgrading, and it reached the end of the 1970s with a bigger 600 cm3 engine, and such luxuries as a third side window!*

*In 1980 the Charleston was launched, essentially an upscale 2CV with a two tone paintjob.*

*Up to 1988 it continued to be produced in Levallois, and from then to 1990 the production was continued in a Portuguese factory.*

*The 'Deuche' have today for sale is a late Charleston with just two owners, who drove it for little more than 10,000 miles, and kept her 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.*



29

# JAGUAR XJ6 SOVEREIGN 4.2 (1983)

L'ULTIMO CAPOLAVORO DI SIR WILLIAM LYONS  
*SIR WILLIAM'S LAST MASTERPIECE*

TELAIO/CHASSIS: N° SAJJCALP4CC350682

MOTORE/ENGINE: **6 CILINDRI IN LINEA, BIALBERO/6 CYLINDER IN LINE, DOHC**

CILINDRATA/DISPLACEMENT: **4235 CM<sup>3</sup>**

POTENZA/POWER: **205 CV/205 CV** CARROZZERIA/BODY: **BERLINA/SALOON**

CAMBIO/GEARBOX: **AUTOMATICO/AUTOMATIC** GUIDA/DRIVE: **SINISTRA/LHD**

---

€ 7.000/10.000 - \$ 7.800/11.200 - £ 6.000/8.600





Sir William Lyons costruì il successo della Jaguar su tre pilastri: il volume e la redditività delle berline, il glamour delle sportive e la pubblicità delle corse.

Ma senz'altro il primo pilastro era di gran lunga quello principale. Durante la guerra, mentre la sua azienda produceva materiale per lo sforzo bellico, Lyons e il suo gruppo di tecnici di vaglia lavorava ad una moderna berlina da lanciare appena fosse tornata la pace.

Per quella macchina era stato creato il motore XK, uno dei capolavori motoristici assoluti della storia dell'automobile. Nel 1948, dato che la berlina a cui era destinato non era ancora pronta, per lanciare il motore fu creata in fretta e furia la concept car di una sportiva a due posti, che sarebbe diventata la XK 120.

Fu poi messa a punto e lanciata la Mk VII, una grande berlina che univa comodità e lusso a prestazioni sportive: fu seguita dalle Mk VIII e Mk IX.

Nel 1961 ci fu il cambio generazionale, con passaggio alla scocca portante e alle sospensioni indipendenti anche dietro, con la Mk X.

Queste vetture, come pure la linea delle berline compatte Mk I, Mk II e S Type, permisero alla Jaguar di crescere e creare le premesse tecniche, finanziarie e infrastrutturali per il vero salto nel mondo della grande industria automobilistica: questo avvenne con la berlina XJ del 1968.

Questo modello, declinato col sei cilindri bialbero in varie cilindrata dai 2,800 ai 4,200 cm<sup>3</sup>, e col V12 da 5,300 cm<sup>3</sup>, fu giudicato unanimemente come il capolavoro di Sir William, e la sua longevità lo prova. La vettura presentata oggi appartiene alla Terza Serie, che portava paraurti ad assorbimento di energia, maniglie a filo e una linea del padiglione modernizzata con un intervento della Pininfarina.

Si tratta di una Jaguar con 164 mila km in perfette condizioni: un'ottima opportunità per acquistare un bellissimo esemplare dell'ultima serie della Jaguar XJ, l'ultimo capolavoro di Sir William Lyons.

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.

*Sir William Lyons built the success of Jaguar Cars on three pillars: the volume and margins of the saloons, the sports cars' glamour and the publicity gained with racing.*

*But saloons were always Jaguar's main business. The XK six cylinder engine was studied during the war for a new saloon car, which eventually came out as the Mk VII. This was followed by the Mk VIII, Mk IX and finally, in 1961, by the Mk X which was completely new and had a monocoque structure and independent suspension all round.*

*The saloons allowed Lyons to create the technical, financial and infrastructural premises for joining the big-league industry with the XJ, launched in 1968.*

*The car on sale today is a late Third Series, which is recognisable for its impact bumpers, flush doorhandles and the line of the glasshouse which was modernised by Pininfarina.*

*The car is in perfect conditions and has been driven around 100,000 miles: a great opportunity to buy a very good example of the last model which had been created by Sir William Lyons.*

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



# SEDI E DIPARTIMENTI FIRENZE

## ARCHEOLOGIA CLASSICA E EGIZIA

CAPO DIPARTIMENTO  
Paolo Persano  
[paolo.persano@pandolfini.it](mailto:paolo.persano@pandolfini.it)



## ARGENTI ITALIANI ED ESTERI

JUNIOR EXPERT  
Chiara Sabbadini Sodi  
[argenti@pandolfini.it](mailto:argenti@pandolfini.it)



## ARTI DECORATIVE DEL SECOLO XX E DESIGN

CAPO DIPARTIMENTO  
Alberto Vianello  
[alberto.vianello@pandolfini.it](mailto:alberto.vianello@pandolfini.it)

ASSISTENTE  
Margherita Pini  
[artidecorative@pandolfini.it](mailto:artidecorative@pandolfini.it)



## DIPINTI, DISEGNI E SCULTURE DEL SECOLO XIX

CAPO DIPARTIMENTO  
Lucia Montigiani  
[lucia.montigiani@pandolfini.it](mailto:lucia.montigiani@pandolfini.it)

ASSISTENTE  
Raffaella Calamini  
[dipinti800@pandolfini.it](mailto:dipinti800@pandolfini.it)



## DIPINTI E SCULTURE ANTICHE

ESPERTO  
Jacopo Boni  
[jacopo.boni@pandolfini.it](mailto:jacopo.boni@pandolfini.it)



## GIOIELLI

CAPO DIPARTIMENTO  
Cesare Bianchi  
[cesare.bianchi@pandolfini.it](mailto:cesare.bianchi@pandolfini.it)

JUNIOR EXPERT  
Chiara Sabbadini Sodi  
[chiara.sabbadini@pandolfini.it](mailto:chiara.sabbadini@pandolfini.it)

ASSISTENTE  
Laura Cuccaro  
[gioielli@pandolfini.it](mailto:gioielli@pandolfini.it)



## MOBILI E OGGETTI D'ARTE, PORCELLANE E MAIOLICHE

CAPO DIPARTIMENTO  
Alberto Vianello  
[alberto.vianello@pandolfini.it](mailto:alberto.vianello@pandolfini.it)

ASSISTENTE  
Margherita Pini  
[arredi@pandolfini.it](mailto:arredi@pandolfini.it)



## OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

CAPO DIPARTIMENTO  
Cesare Bianchi  
[orologi@pandolfini.it](mailto:orologi@pandolfini.it)

ASSISTENTE  
Laura Cuccaro  
[orologi@pandolfini.it](mailto:orologi@pandolfini.it)



## STAMPE E DISEGNI

ESPERTO  
Jacopo Boni  
[jacopo.boni@pandolfini.it](mailto:jacopo.boni@pandolfini.it)

JUNIOR EXPERT  
Valentina Frascarolo  
[valentina.frascarolo@pandolfini.it](mailto:valentina.frascarolo@pandolfini.it)

ASSISTENTE  
Lorenzo Pandolfini  
[stampe@pandolfini.it](mailto:stampe@pandolfini.it)



## VINI PREGIATI E DA COLLEZIONE

CAPO DIPARTIMENTO  
Francesco Tanzi  
[francesco.tanzi@pandolfini.it](mailto:francesco.tanzi@pandolfini.it)

ASSISTENTE  
Federico Dettori  
[vini@pandolfini.it](mailto:vini@pandolfini.it)



# ROMA

## DIPINTI E SCULTURE ANTICHE

CAPO DIPARTIMENTO  
Ludovica Trezzani  
[ludovica.trezzani@pandolfini.it](mailto:ludovica.trezzani@pandolfini.it)

ASSISTENTI  
Valentina Frascarolo

Lorenzo Pandolfini  
[dipintiantichi@pandolfini.it](mailto:dipintiantichi@pandolfini.it)



## GIOIELLI E OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

ESPERTO  
Andrea de Miglio  
[andrea.demiglio@pandolfini.it](mailto:andrea.demiglio@pandolfini.it)





# MILANO

## ARGENTI ITALIANI ED ESTERI

CAPO DIPARTIMENTO  
Roberto Dabbene  
[roberto.dabbene@pandolfini.it](mailto:roberto.dabbene@pandolfini.it)



## ARTE DELL'ESTREMO ORIENTE

CAPO DIPARTIMENTO  
Thomas Zecchini  
[thomas.zecchini@pandolfini.it](mailto:thomas.zecchini@pandolfini.it)



ASSISTENTE  
Anna Paola Bassetti  
[arteorientale@pandolfini.it](mailto:arteorientale@pandolfini.it)

## ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

CAPO DIPARTIMENTO  
Susanne Capolongo  
[susanne.capolongo@pandolfini.it](mailto:susanne.capolongo@pandolfini.it)



RESPONSABILE ESECUTIVO  
Gluco Cavaciuti  
[glauco.cavaciuti@pandolfini.it](mailto:glauco.cavaciuti@pandolfini.it)



ASSISTENTE  
Diletta Francesca Mariasole Spinelli  
[artecontemporanea@pandolfini.it](mailto:artecontemporanea@pandolfini.it)

## AUTO CLASSICHE

CAPO DIPARTIMENTO  
Marco Makaus  
[marco.makaus@pandolfini.it](mailto:marco.makaus@pandolfini.it)



ESPERTO  
Luca Gambarini  
[luca.gambarini@pandolfini.it](mailto:luca.gambarini@pandolfini.it)



ASSISTENTE  
Anna Paola Bassetti  
[automobilia@pandolfini.it](mailto:automobilia@pandolfini.it)

## LIBRI, MANOSCRITTI E AUTOGRAFI

CAPO DIPARTIMENTO  
Chiara Nicolini  
[chiara.nicolini@pandolfini.it](mailto:chiara.nicolini@pandolfini.it)



## INTERNATIONAL FINE ART

CAPO DIPARTIMENTO  
Tomaso Piva  
[tomaso.piva@pandolfini.it](mailto:tomaso.piva@pandolfini.it)



ASSISTENTE  
Margherita Pini  
[arredi@pandolfini.it](mailto:arredi@pandolfini.it)

## MONETE E MEDAGLIE

CAPO DIPARTIMENTO  
Alessio Montagano  
[alessio.montagano@pandolfini.it](mailto:alessio.montagano@pandolfini.it)

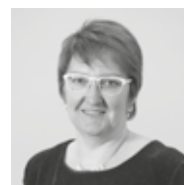


ASSISTENTI  
Giulia Ferrari

Margherita Pini  
[numismatica@pandolfini.it](mailto:numismatica@pandolfini.it)

## PORCELLANE E MAIOLICHE

ESPERTO  
Giulia Anversa  
[milano@pandolfini.it](mailto:milano@pandolfini.it)



## OROLOGI DA TASCA E DA POLSO

CONSULENTE  
Fabrizio Zanini  
[fabrizio.zanini@pandolfini.it](mailto:fabrizio.zanini@pandolfini.it)



## INDICE

Sedi e referenti **5**

Informazioni asta **7**

AUTO CLASSICHE LOTTI 1-29 **11**

Indice auto classiche **112-113**

Sedi e dipartimenti **92-93**

Condizioni generali di vendita **95**

*Conditions of sale* **100**

Come partecipare all'asta **96**

*Auctions* **101**

Corrispettivo d'asta e IVA **97**

*Buyer's premium and V.A.T.* **102**

Acquistare da Pandolfini **97**

*Buying at Pandolfini* **102**

Vendere da Pandolfini **98**

*Selling through Pandolfini* **103**

Modulo offerte **99**

*Absentee and telephone bids* **99**

Modulo abbonamenti **108**

*Catalogue subscriptions* **108**

Dove siamo **109**

*We are here* **109**

Foto di copertina lotto 10

Seconda di copertina lotto 13

Pagina 2 lotto 14

Pagina 6 lotto 7

Pagina 8 lotto 9

Pagina 10 lotto 14

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 25% sui primi €100.000 e di 22% sulla cifra eccedente.
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 al D. Lsg. n. 42/2004. 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 n. 42 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. 116/2009 del 18 dicembre 2008. 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 non sono esportabili a meno che non rientrino nelle eccezioni previste dagli articoli 65-74 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.
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 12 ore prima della vendita. Detto servizio sarà garantito nei limiti della disposizione delle linee al momento ed in ordine di ricevimento delle richieste.

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

### Rilanci

---

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

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

### Ritiro lotti

---

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

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

*Per altre informazioni si rimanda alle Condizioni Generali di Vendita.*

### Pagamenti

---

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

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

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

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

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



## ACQUISTARE DA PANDOLFINI

---

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

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

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

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

## IMPOSTE E TASSE

---

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

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

## CORRISPETTIVO D'ASTA E I.V.A.

---

### Corrispettivo d'asta

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

20,49% per autovetture di valore inferiore a €20.000

12,29% per autovetture di valore compreso fra €20.000 e €100.000

10,00% per autovetture di valore superiore a €100.000

ovvero pari al 17% in riferimento a tutti gli altri lotti (includere le motociclette)

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

### Imposta Valore Aggiunto

L'I.V.A. dovuta dall'acquirente è pari al: 22% sul corrispettivo netto d'asta. Pertanto il prezzo finale sarà costituito dalla somma dell'aggiudicazione e di una percentuale complessiva come segue:

25% per autovetture di valore inferiore a €20.000

15% per autovetture di valore compreso fra €20.000 e €100.000

12,20% per autovetture di valore superiore a €100.000

ovvero pari al 20,74% in riferimento a tutti gli altri lotti (includere le motociclette)

### Lotti contrassegnati in catalogo

I lotti contrassegnati con (\*) sono stati affidati da soggetti I.V.A. e pertanto assoggettati anche ad I.V.A. sull'aggiudicazione.

## 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 for each lot an auction fee including V.A.T., equivalent to 25% on the first €100.000 and to 22% for any exceeding amount.
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 D. Lgs. n. 42/2004. 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 n. 42 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. 116/2009 dated 18th December 2008. 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. We wish to remind you that antiquities cannot be exported, unless they fall into the exceptions provided for by Articles 65-74 of the Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.
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 within 12 hours prior to the time 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 Sassetti, 4 - FIRENZE  
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:

20,49% for automotive lots with a value under € 20.000

12,29% for automotive lots with a value between € 20.000 and € 100.000

10,00% for automotive lots with a value over € 100.000

17,00% for all other lots (including motorcycles).

### Value Added Tax

The purchaser will pay 22% V.A.T. on the buyer's premium. The final price is therefore composed of the hammer price plus a total as follows:

25,00% for automotive lots with a value under € 20.000

15,00% for automotive lots with a value between € 20.000 and € 100.000

12,20% for automotive lots with a value over € 100.000

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. on the hammer price.

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 Valued Added Tax).



## 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](http://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](http://www.villalamassa.com) – e-mail: [info@villalamassa.it](mailto: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](http://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](http://www.villalamassa.com) – e-mail: [info@villalamassa.it](mailto:info@villalamassa.it)

# COME RAGGIUNGERCI

## Aereo

### Firenze Peretola - Voli internazionali e voli nazionali.

L'aeroporto dista 30 Km da Villa La Massa.

### Pisa Galileo Galilei - Voli internazionali e voli nazionali.

Dista 94 Km ed offre molti collegamenti ad aeroporti internazionali.

### Bologna G. Marconi - Voli internazionali e voli nazionali.

Dista 100 Km da Villa La Massa.

### Roma Fiumicino - Voli internazionali e voli nazionali

Dista 307 Km da Villa La Massa.

## Treno

La stazione ferroviaria di Santa Maria Novella a Firenze è a soli 20 minuti di macchina.

## Auto

Percorrendo l'autostrada A1 uscire a Firenze Sud e seguire le indicazioni per Bagno a Ripoli - Pontassieve. Sulla Statale in direzione Pontassieve al semaforo di Candeli svoltare a sinistra in Via Della Massa. L'hotel offre un ampio parcheggio gratuito.

Da	km	minuti (in auto)
Firenze stazione ferroviaria Santa Maria Novella	10	20
Firenze aeroporto Peretola	30	40
Pisa aeroporto Galileo Galilei	94	60
Bologna aeroporto G. Marconi	100	75
Roma aeroporto Fiumicino	307	180

## Shuttle Service

La navetta dell'Hotel, per e dal centro di Firenze, vi porterà a destinazione in circa 15 minuti. Il servizio è gratuito e disponibile 7 giorni su 7.

### Orari:

Partenza Villa La Massa	Partenza Ponte Vecchio
8.50	9.15
9.40	10.05
10.30	10.55
11.20	11.45
12.10	12.35
14.30	15.00
15.30	16.00
16.30	17.00
17.30	18.00
18.30	19.00
19.30	20.00

*Gli orari possono subire variazioni.*

**Navetta salvo disponibilità in relazione alle prenotazioni dei clienti dell'Hotel.**

# HOW TO REACH US

## By plane

### Firenze Peretola Airport - International and national flights.

The airport is 30 km from Villa La Massa.

### Pisa Galileo Galilei Airport - International and national flights.

It is 94 Km from Villa La Massa.

### Bologna G. Marconi Airport - International and national flights.

It is 100 km from Villa La Massa.

### Roma Fiumicino Airport - International and national flights.

It is 307 km from Villa La Massa.

## By train

Santa Maria Novella railway station in Florence is at only a 20 minutes car drive from the hotel.

## By car

Driving along the A1 motorway, exit at "Firenze sud" and follow the signposts for Bagno a Ripoli - Pontassieve. On the highway heading towards Pontassieve, at the Candeli traffic-light turn left into Via della Massa. The hotel provides a spacious car-park, free of charge

From	km	minutes (by car)
Florence railway station	10	20
Florence Peretola Airport	30	40
Pisa Galileo Galilei Airport	94	60
Bologna G. Marconi Airport	100	75
Roma aeroporto Fiumicino	307	180

## Shuttle Service

Villa La Massa offers complimentary shuttle service to Florence downtown. This free service is available seven days a week.

### Timetable:

Departure Villa La Massa	Departure Ponte Vecchio
8.50	9.15
9.40	10.05
10.30	10.55
11.20	11.45
12.10	12.35
14.30	15.00
15.30	16.00
16.30	17.00
17.30	18.00
18.30	19.00
19.30	20.00

*Shuttle schedule subject to change*

**The shuttle service availability may depend on prior booking of the hotel clients.**





Villa La Massa

FIRENZE • CANDELI



50012 Firenze - Candeli  
Via della Massa 24 - Tel. +39 055.626.11 - Fax +39 055.633.102  
[info@villalamassa.it](mailto: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  
FURNITURE, WORKS OF ART,  
PORCELAIN AND MAIOLICA  
5 Cataloghi | Catalogues € 170

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

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

ARTE ORIENTALE | ASIAN ART  
2 Cataloghi | Catalogues € 80

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

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

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

VINI | WINES  
3 Cataloghi | Catalogues € 80

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

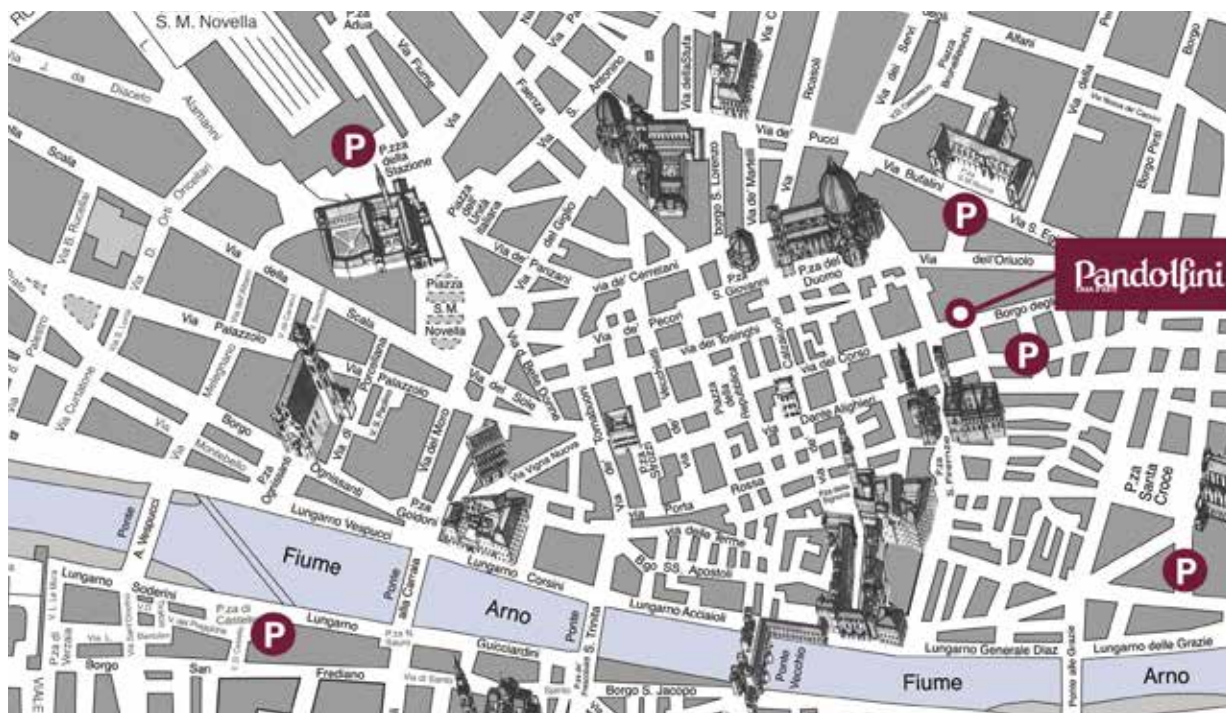
AUTO CLASSICHE | CLASSIC CARS  
2 Cataloghi | Catalogues € 80

**TOTALE | TOTAL €**

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

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





## PROSSIME ASTE

MAGGIO - FIRENZE

**NUMISMATICA**  
28 MAGGIO 2019

**GIOIELLI**  
29 MAGGIO 2019

**OROLOGI DA TASCA E DA POLSO**  
29 MAGGIO 2019

**ARCADE | ARGENTI, LIBRI, PORCELLANE E MAIOLICHE**  
30 - 31 MAGGIO 2019

**SCULTURE E OGGETTI D'ARTE**  
31 MAGGIO 2019

GIUGNO - MILANO

**ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA**  
10 GIUGNO 2019

GIUGNO - FIRENZE

**ARTE ORIENTALE**  
25 GIUGNO 2019

Impaginazione:  
Cappelli Arti Grafiche

Stampa:  
Cappelli Arti Grafiche

Fotografie:  
IndustrialFoto - Osmannoro (FI)  
Lorenzo Galluzzi - Milano  
Progetto Immagine C.V. - Foggia  
Alberto Canepa - Mendrisio  
Professional Photo di Luca Gugnani - Milano  
Jonathan Glynn-Smith per The Road Rat Magazine

**AXA** ART ASSICURAZIONI  
L'arte di assicurare l'arte  
AGENZIA CATANI GAGLIANI

**FIR PARKING**  
GARAGE PARKING FIRENZE  
GARAGE DEL BARGELLO



## ASSOCIAZIONE NAZIONALE CASE D'ASTE

### AMBROSIANA CASA D'ASTE DI A. POLESCHI

Via Sant'Agnese 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

### BERTOLAMI FINE ART

Piazza Lovatelli 1 – 00186 Roma  
tel. 06 32609795 – 06 3218464  
fax 06 3230610  
www.bertolamifineart.com  
info@bertolamifineart.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

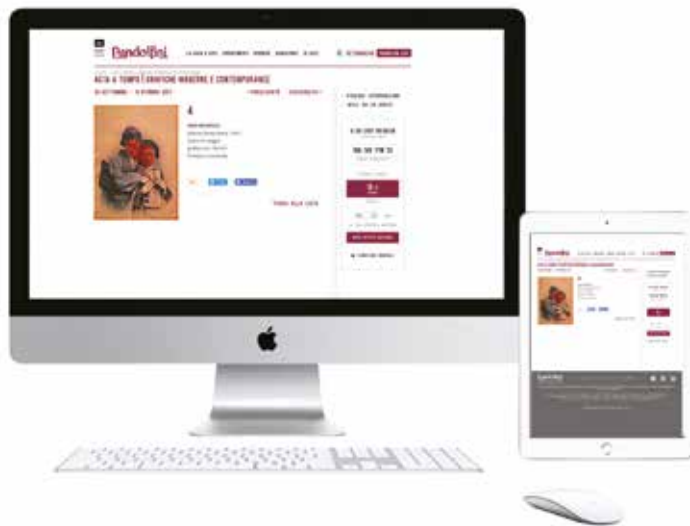
I soci si impegnano ad una concorrenza leale, nel pieno rispetto delle leggi e dell'etica professionale.

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

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



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



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

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

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

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

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

**15/1/2018 09:08:00**

TERMINE ASTA

**10G 16H 17M 5S**

TERMINE RIMANENTE

OFFERTA LIBERA

**1000€**  
OFFRI

oppure

**1000** ▼ EUR

LA TUA OFFERTA MASSIMA

**INVIA OFFERTA MASSIMA**

🔗 **CONDIZIONI GENERALI**

Per informazioni [tempo@pandolfini.it](mailto:tempo@pandolfini.it)



Lotto n. 1 pag. 12



Lotto n. 2 pag. 14



Lotto n. 3 pag. 16



Lotto n. 4 pag. 19



Lotto n. 5 pag. 22



Lotto n. 6 pag. 25



Lotto n. 7 pag. 28



Lotto n. 8 pag. 32



Lotto n. 9 pag. 35



Lotto n. 10 pag. 38



Lotto n. 11 pag. 41



Lotto n. 12 pag. 44



Lotto n. 13 pag. 46



Lotto n. 14 pag. 49



Lotto n. 15 pag. 52



Lotto n. 16 pag. 54



Lotto n. 17 pag. 56



Lotto n. 18 pag. 58





Lotto n. 19 pag. 62



Lotto n. 20 pag. 64



Lotto n. 21 pag. 67



Lotto n. 22 pag. 70



Lotto n. 23 pag. 72



Lotto n. 24 pag. 75



Lotto n. 25 pag. 78



Lotto n. 26 pag. 80



Lotto n. 27 pag. 85



Lotto n. 28 pag. 88



Lotto n. 29 pag. 90

## AUTO CLASSICHE

FIRENZE

29 MAGGIO 2019

# INDICE AUTOMOBILI INDEX AUTOMOBILES

# Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924



La sessione primaverile di Numismatica proporrà alla esigente clientela di Pandolfini una selezione di monete e medaglie che spazierà dal periodo antico a quello moderno. Da segnalare un sesterzio dell'imperatore Elio, proveniente dalla prestigiosa collezione Mazzini, considerato di grande interesse storico e culturale con decreto del Presidente della Repubblica, una bella serie di monete granducali in oro e in argento di grande modulo, tutte in elevata qualità conservativa da collezioni private, e una rara selezione in oro dei Savoia. Chiuderà la proposta una vasta offerta di monete auree internazionali da investimento. Non mancheranno importanti rarità della numismatica.

## ASTA 28 MAGGIO 2019 MONETE E MEDAGLIE

CAPO DIPARTIMENTO  
Alessio Montagano  
[alessio.montagano@pandolfini.it](mailto:alessio.montagano@pandolfini.it)

### LIVORNO COSIMO III DE' MEDICI (1670-1723)

TOLLERO 1703 Ag gr. 32,64 D/ COSMVS III D G MAG DVX ETRVRIAE VI Busto paludato a d. coronato e con lunga capigliatura. Sotto il busto, nel giro, la data. R/ ET PATET ET FAVET Veduta del porto di Livorno



# Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924



In vista della prossima asta di gioielli di maggio, il dipartimento è lieto di darvi una preview sulla raccolta in corso: un anello in platino firmato *Bulgari*, con al centro un diamante taglio brillante di ct 6, affiancato da diamanti taglio baguette per ct 5, stimato € 70.000-100.000; un bracciale stile retrò firmato *Boucheron Paris* in oro giallo con zaffiri e diamanti risalente al 1940 circa, stimato € 5.000-7.000; un bracciale incastonato di diamanti taglio baguette per ct 14 circa firmato *Van Cleef & Arpels*, stimato € 40.000-45.000; un anello in platino con uno zaffiro birmano taglio cuscino di ct 17.90 e diamanti, firmato *Bulgari*, stimato €45.000-50.000.

**ASTA 28 MAGGIO 2019**

**GIOIELLI**

CAPO DIPARTIMENTO  
Cesare Bianchi  
[cesare.bianchi@pandolfini.it](mailto:cesare.bianchi@pandolfini.it)

ESPERTO  
Andrea de Miglio  
[andrea.demiglio@pandolfini.it](mailto:andrea.demiglio@pandolfini.it)

**BULGARI ANELLO IN PLATINO  
CON DIAMANTE CT 6**

ASTA LIVE SU [PANDOLFINI.COM](http://PANDOLFINI.COM)

# Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924



Una collezione di prestigiosi orologi da polso e da tasca sarà protagonista alla prossima imperdibile asta di maggio. Ampia la gamma di "tecnici e sportivi" Rolex, da modelli Explorer ref. 6150 ad una selezione di Submariner ref. 5513 e 5512 per non tralasciare la scelta di GMT. Ma non saranno solo i Rolex ad esserne protagonisti, tra i vari esemplari più interessanti, segnaliamo un Patek Philippe Nautilus ref. 3800 in oro giallo 18Kt con raro quadrante colore bianco no linen. Tanti orologi di varie tipologie che auspichiamo possano rispondere al gusto ed all'interesse della nostra vasta clientela di collezionisti ed amatori di orologi.

**ASTA 29 MAGGIO 2019**

**OROLOGI DA POLSO E DA TASCA**

CAPO DIPARTIMENTO  
Cesare Bianchi  
[cesare.bianchi@pandolfini.it](mailto:cesare.bianchi@pandolfini.it)

ESPERTO  
Andrea de Miglio  
[andrea.demiglio@pandolfini.it](mailto:andrea.demiglio@pandolfini.it)

**OROLOGIO PATEK PHILIPPE  
NAUTILUS IN ORO GIALLO - REF. 3800**

ASTA LIVE SU [PANDOLFINI.COM](http://PANDOLFINI.COM)



# Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924



L'asta propone una ricca selezione di opere del Novecento fino al Contemporaneo, con opere di alcuni degli autori più autorevoli del panorama internazionale: da *Boetti* a *Rotella*, da *Carrà* a *Mambor*, da *Savelli* a *Rosai*. In vendita anche un'importante raccolta di disegni provenienti da collezioni private: *Fontana*, *Afro*, *Mitoraj*, *Dorazio*, *Accardi*, *Alechinsky*, *Depero*, *De Chirico*, *Bueno* e *Adami*, oltre ad un importante disegno di *Oswaldo Licini* del 1952, raffigurante *L'amalassunta* con dedica sul retro, fatta dall'artista ad un amore segreto. Una sezione speciale per la fotografia contemporanea con opere di artisti di fama internazionale: *Erwin Olaf* e *Sandy Skoglund*, *Giacomo Costa* e *Matto Basile*.

**ASTA 10 GIUGNO 2019**

**ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA**

CAPO DIPARTIMENTO  
Susanne Capolongo  
[susanne.capolongo@pandolfini.it](mailto:susanne.capolongo@pandolfini.it)

RESPONSABILE ESECUTIVO  
Glauco Cavaciuti  
[glauco.cavaciuti@pandolfini.it](mailto:glauco.cavaciuti@pandolfini.it)

ALIGHIERO BOETTI  
(TORINO 1940 - ROMA 1994)  
DALL'OGGI AL DOMANI, 1989,  
ricamo su tessuto, cm 18x20

ASTA LIVE SU [PANDOLFINI.COM](http://PANDOLFINI.COM)



# Pandolfini

CASA D'ASTE dal 1924

Per l'asta di Arte Orientale una selezione di porcellane cinesi, tra gli esemplari una coppia di vasi di forma *HU* con decoro ming-style bianco e blu con rosso sopra smalto. Un occhio attento va anche ai mobili: fra cui un letto cinese in legno *Hongmu* decorato con intarsi in marmo e intagli a foglie di vite e chicchi d'uva ed uno stipo in legno sempre *Hongmu* a due ante con apertura nella parte superiore e intagliato con draghi che volano in mezzo alle nuvole. Il catalogo presenta una collezione di *snuff-bottles*, una raccolta di coralli rossi di grande qualità e un gruppo di giade di vari colori. Da sottolineare una serie di disegni su carta e seta e per finire una serie di tessuti decorati con draghi animali e fiori.

**ASTA 25 GIUGNO 2019**

**ARTE ORIENTALE**

CAPO DIPARTIMENTO  
Thomas Zecchini  
[thomas.zecchini@pandolfini.it](mailto:thomas.zecchini@pandolfini.it)

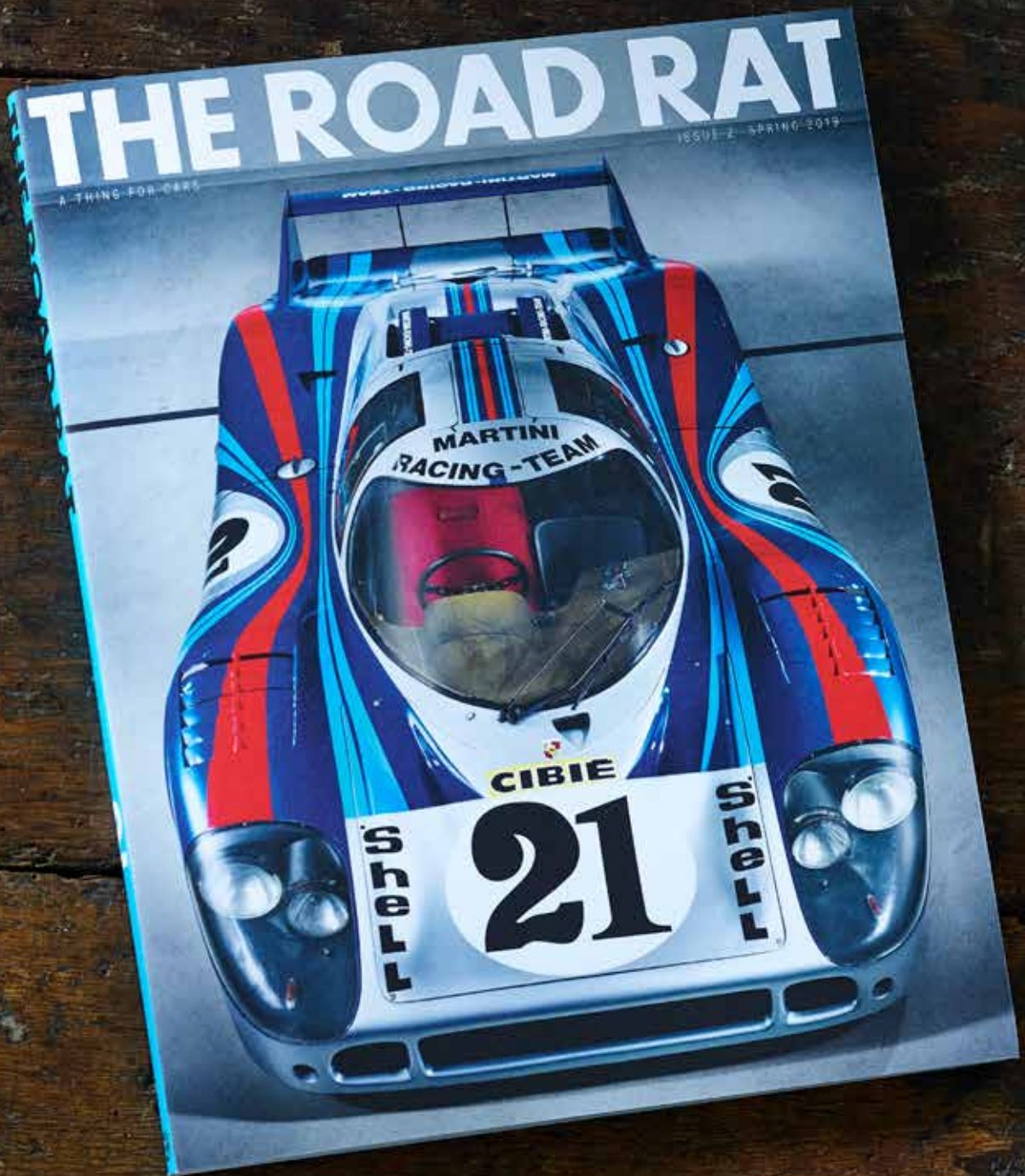
**COPPIA DI VASI, CINA, TARDA DINASTIA QING, SECC.XIX-XX**  
in porcellana bianco e blu di forma "hu", con decoro ming-style con blu sotto smalto e rosso sopra smalto, alt. cm 50,5 (2)

ASTA LIVE SU [PANDOLFINI.COM](http://PANDOLFINI.COM)



“It’s more than a magazine.  
Pure artistry.”

IAN CALLUM, DIRECTOR OF DESIGN, JAGUAR CARS



The Road Rat is available directly from [theroadrat.com](http://theroadrat.com)











PANDOLFINI.COM