



	NOME DELL'ASTA • SALE NAME
	FERRARI • LEGGENDA E PASSIONE
	DATA/LOCALITÀ • DATE/LOCATION
	9 SETTEMBRE, MARANELLO, ITALIA

Auction Catalogue



Sotheby's

LEGGENDA E PASSIONE

FERRARI

9 SEPTEMBER · MARANELLO, ITALY

Auction Preview

Friday, 8 September 2017

Anteprima dell'asta

Venerdì, 8 Settembre 2017

Auction

Saturday, 9 September 2017

Vendita all'asta

Sabato, 9 Settembre 2017

Location/Luogo

Ferrari S.p.A.
Pista di Fiorano
Via Villeneuve 23
41042 Fiorano Modenese (MO)
ITALY



Sotheby's





Sotheby's

Dear Ferrarista,

It is our distinct pleasure to welcome you to the most extraordinary collector car event of the year. Ferrari's celebration of its 70th anniversary will be a thrilling milestone unlike any other the industry and hobby have seen before, and RM Sotheby's is delighted to once again rekindle its partnership with Ferrari to mark the occasion. This year's celebration will take place entirely within the fabled Pista di Fiorano - Ferrari's factory test track, which encircles the iconic home of Enzo Ferrari himself and on which the greatest sports cars in history have been tested and developed. From Friday to Sunday, every exclusive invitee to Maranello will be treated to a completely immersive Ferrari experience, with our auction taking place trackside on Saturday afternoon. Full details of the entire schedule are available on the following pages.

For RM Sotheby's, returning to Maranello and Fiorano is a homecoming of sorts. In 2007, 2008 and 2009 we hosted record-setting auctions at this same venue, each one an amazing, newsworthy spectacle onto itself with the world record for a single car at auction being broken not once, but twice. The development of the Ferrari Classiche department and the presentation of the world's very best sports and GT cars at their automotive birthplace proved to be a magic formula that we are delighted to reintroduce this year, on the occasion of the marque's 70th anniversary. Indeed, in the years since those outstanding events, RM has clearly cemented its position as the clear leader in the Ferrari market, selling more of its road and race cars than any other auction house.

Our entire team of Client Liaisons is standing by and at your disposal to answer any questions you might have about this weekend event, particularly with regard to travel and accommodations. Every attendee is specifically invited and credentialed by Ferrari or RM, and we therefore want to ensure the process is particularly smooth for our guests. Please do not hesitate to contact any of our Client Liaisons at any of our offices around the world for assistance.

Finally, we would especially like to extend our gratitude to our dear friends at Ferrari who have been instrumental in executing not only this year's once-in-a-lifetime event, but also the auction itself.

We look forward to seeing you in Maranello, the home of Ferrari, and once again making history together!

Warm regards,

Rob Myers

Caro Ferrarista,

È con immenso piacere che ci prepariamo ad accoglierti all'evento più straordinario dell'anno nel mondo delle auto da collezione. La celebrazione del 70° anniversario della Ferrari segna un'emozionante pietra miliare, di importanza unica, nel nostro mondo, sia hobby o sia lavoro, e, RM-Sotheby's è lieta di rinnovare ancora una volta la sua partnership con la Ferrari per festeggiare l'occasione. La celebrazione di quest'anno si svolgerà interamente nella favolosa pista di Fiorano - la pista di prova della fabbrica della Ferrari, che circonda la casa, monumento, che fu di Enzo Ferrari e su cui sono state testate e sviluppate le più grandi vetture sportive della storia. Da venerdì a domenica, ogni invitato esclusivo a Maranello vivrà immerso in una piena esperienza Ferrari, con la nostra asta che si svolgerà, a bordo pista, sabato pomeriggio. I dettagli completi dell'intero programma sono disponibili nelle pagine seguenti.

Per RM-Sotheby's il ritorno a Maranello e Fiorano è una sorta di ritorno a casa. Nel 2007, nel 2008 e nel 2009 abbiamo ospitato, proprio nella stessa ambientazione, le vendite record che hanno fatto di ogni singola asta un evento di risonanza mondiale e dove, il record mondiale per la vettura più costosa mai venduta ad un'asta è stato battuto non una sola volta, ma per ben due volte. Lo sviluppo del reparto Ferrari Classiche e la presentazione delle migliori vetture sportive e GT del mondo nel luogo che le ha viste nascere, si è rivelata una formula magica che siamo lieti di reintrodurre quest'anno, in occasione del 70° anniversario del marchio. Rimane da sottolineare che, negli anni successivi a questi straordinari eventi, RM ha chiaramente consolidato la sua posizione di leader nel mercato delle Ferrari, vendendone, rispetto a qualsiasi altra casa d'asta, il maggior numero siano vetture stradali siano da corsa.

Il nostro intero team del Servizio Clienti è in grado di rispondere a tutte le domande che potrebbero nascere legate a questo evento, della durata di un fine settimana, in particolare per quanto riguarda i viaggi e gli alloggi. Ogni partecipante è specificamente invitato e accreditato da Ferrari o da RM e, quindi vogliamo garantire che il processo sia particolarmente agevole per i nostri ospiti. Non esitate a contattare uno dei nostri addetti negli uffici di tutto il mondo per ricevere assistenza.

Per concludere, vorremmo estendere la nostra gratitudine ai cari amici della Ferrari che sono stati fondamentali, non solo nell'organizzare un evento così unico ma, anche nella realizzazione di questa asta.

Non vediamo l'ora di vederti a Maranello, la casa della Ferrari per, ancora una volta, scrivere la storia assieme!

Cordiali saluti,

Schedule of Weekend Events Programma del Fine Settimana

Friday, 8 September

Auction Preview	10.00 – 17.00
RM Sotheby's Cocktail Reception	17.00 – 19.00

Venerdì, 8 Settembre

Anteprima dell'asta	10.00 – 17.00
RM Sotheby's Cocktail	17.00 – 19.00

Saturday, 9 September

Auction Preview	from 10.00
Start of Activities Inside Fiorano	from 14.30
Rallies & Tour Entering the Track	from 14.45
Start of Auction	16.30
Dinner	from 19.00
Show and DJ Set	from 21.30

Sabato, 9 Settembre

Anteprima dell'asta	dalle 10.00
Inizio dell'attività in pista a Fiorano	dalle 14.30
Arrivo in pista dei rally & tour	dalle 14.45
Inizio dell'asta	16.30
Cena	dalle 19.00
Spettacolo e musica	dalle 21.30

FERRARI

LOCATION

Ferrari S.p.A.
Pista di Fiorano
Via Villeneuve 23
41042 Fiorano Modenese (MO)
Italy



Admission

Please note that there is **no general admission** to the auction or the preview; attendees **must** be registered bidders and must register in advance of their visit to Maranello. It is not possible for visitors to register for the auction or preview without advance notification and by physically arriving at the Pista di Fiorano the week of the auction.

Bidder Registration – €400

Bidder registration includes an official auction catalogue and admission for one bidder and one guest to the auction, preview and cocktail reception.

General Inquiries

+44 (0) 20 7851 7070
information@rmsothebys.com

Catalogue – €100 (DOES NOT INCLUDE ADMISSION)

Ammissione

Si prega di notare che non è previsto un accesso del pubblico all'asta o all'anteprima; i partecipanti saranno i soli offerenti registrati in anticipo rispetto al loro arrivo a Maranello. Non sarà possibile per i visitatori registrarsi per l'asta o per la sua anteprima senza avvisare anticipatamente ed arrivando fisicamente alla Pista di Fiorano il fine settimana dell'Asta.

Registrazione Come Offerente - € 400

La registrazione come offerente include un catalogo ufficiale d'asta e l'ammissione per l'offerente e un ospite all'asta, all'anteprima e all'aperitivo.

Informazioni Generali

+44 (0) 20 7851 7070
information@rmsothebys.com

Catalogo - € 100 (NON COMPRENDE L'AMMISSIONE)

Bidder Registration

Bidding Requirements:

- Driver's License or Passport Identification
- Tax-Identifier Number (depending on your citizenship, examples of the tax identifier include: Codice Fiscale, NI Number, SSN, or AHV-Nr)
- Credit Card
- Bank Letter (please visit www.rmsothebys.com/bid for acceptable formats)
- Dealer License (if registering as a dealer)

We offer multiple bidding options should you choose to register, including:

Advance Onsite Registration

Registration for onsite attendance and bidding must be carried out in advance with RM Sotheby's and is not possible by arriving in Maranello on the day of the preview or auction. Bidding credentials for all pre-registered bidders will be available inside the Pista di Fiorano gates, at the registration desk within the auction preview tent. You will be expected to present all listed bidding requirements and pay the €400 registration fee. To register in advance, please visit www.rmsothebys.com/bid or contact Client Services at +44 (0) 20 7851 7070.

Telephone Registration

If you are unable to attend the sale, we offer telephone-bidding services free of charge. An RM Sotheby's representative will call you at the phone numbers you provided approximately three to five lots before the lot of interest comes up for sale. They will then act as your liaison to the live bidding environment and place bids on your behalf, per your instruction. To register for phone bidding, please visit www.rmsothebys.com/bid or contact Client Services at +44 (0) 20 7851 7070.

Absentee Registration

Alternatively, you may prefer to leave a maximum bid with us in advance of the sale; this is known as an Absentee Bid. An RM Sotheby's representative will then represent this bid in the live auction room, bidding up to your maximum until you have either won the lot or your bid has been surpassed. To register as an absentee bidder, please visit our website at www.rmsothebys.com/bid or contact Client Services at +44 (0) 20 7851 7070.

Internet Registration

Unlike in other online auctions, you can bid in real time during the live auction. The online bidding application will launch when the auction is scheduled to begin. Clients looking to bid over the Internet are urged to register in advance, as they will be required to create an account (username and password) prior to choosing the auction for which they wish to register. Please visit www.rmsothebys.com/bid and click on "Internet" to create your account and register for the sale.

Client Services

Host Hotels

Casalgrande Hotel

Via XXV Aprile, 27
Salvaterra di Casalgrande
42013 Casalgrande (RE)
Italy

Mercure Bologna Centro

Viale Pietro Pietramellara, 59
40121 Bologna (BO)
Italy

Should you need assistance with accommodations, please contact one of our Client Service Representatives at +44 (0) 20 7851 7070.

Parking

Ferrari will be organizing car park lots offsite and a shuttle service to bring attendees to the venue site. Clients attending **must** park at these lots and arrive by shuttle to the credential collection point. The RM Sotheby's parking lot will be in close proximity to the Ferrari Factory.

Bidding Credential Collection and Access Passes

Participation in the weekend's events in Maranello will require collection of access passes, which permits entrance into the grounds of the Pista di Fiorano, as well as bidding credentials. Please note that Ferrari is setting up the Ferrari Museum as the central point of access pass pick-up for the weekend's events; RM Sotheby's representatives will be situated there as well with access passes to enter the Pista di Fiorano. Shuttles will be transporting clients between the RM parking lot, the Ferrari Museum and the Pista di Fiorano. Once inside the gates of the Pista di Fiorano, bidding credentials will be available at the registration desk within the RM Sotheby's auction preview tent.

Museo Ferrari

Via Alfredo Dino Ferrari, 43
41053 Maranello (MO)
Italy



ANNE
BOUCHER

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 7534 860 833
aboucher@rmsothebys.com



LYDIA
THOMPSON

t: +1 519 352 4575
m: +1 818 456 7693
lthompson@rmsothebys.com

Registrazione Come Offerente

Documenti da fornire per la registrazione come offerente:

- Patente di guida o passaporto
- Numero di identificazione fiscale (a seconda della cittadinanza, gli esempi di identificatore fiscale includono: Codice Fiscale, NI Number, SSN o AHV-Nr)
- Carta di credito
- Lettera bancaria (si prega di visitare il sito www.rmsothebys.com/bid per i formati accettabili)
- Licenza di Commercio (se ci si registra come rivenditore)

Completata la registrazione, ci sono diverse possibilità di scelta per presentare un'offerta, tra cui:

Iscrizione Anticipata

I clienti che desiderino partecipare all'asta devono registrarsi in anticipo presso la RM-Sotheby's; non sarà possibile registrarsi presentandosi a Maranello nei giorni di anteprima o nella giornata dell'asta. Gli accrediti per poter offrire, riservati a chi si è registrato in anticipo, saranno disponibili per il ritiro dopo l'ingresso alla Pista di Fiorano, presso il nostro Ufficio RegISTRAZIONI situato nella tenda che ospita l'ateprima. Vi verranno richiesti i documenti necessari ed il versamento dei 400€ della registrazione. Per registrarsi in anticipo, visitare il sito www.rmsothebys.com/bid o contattare il Servizio Clienti al +44 (0) 20 7851 7070.

Offerta Telefonica

Se non vi fosse possibile assistere all'asta di persona, offriamo in forma gratuita il servizio di offerta telefonica. Un rappresentante di RM Sotheby's vi chiamerà al numero di telefono che avrete fornito, dai 3 ai 5 lotti prima che quello di vostro interesse venga posto in vendita. Da quel momento agirà ed offrirà per conto vostro, in tempo reale, seguendo le vostre istruzioni. Per registrarsi al servizio di Offerta Telefonica, visitare www.rmsothebys.com/bid o contattare il Servizio Clienti al +44 (0) 20 7851 7070.

Offerte Scritte

Alternativamente, se preferito, si potrà lasciare in anticipo la propria offerta massima per un determinato lotto, con il sistema dell'Offerta Scritta. In questo caso un rappresentante di RM-Sotheby's provvederà a rappresentarvi nel corso dell'asta, offrendo per vostro conto fino al limite massimo da voi indicato o finchè non avrete vinto il lotto ribattendo ad offerte maggiori fatte da altri. Per registrarsi al servizio di Offerta Scritta, visitare www.rmsothebys.com/bid o contattare direttamente il servizio clienti al +44 (0) 20 7851 7070.

Registrazione Internet

Diversamente da altre aste on-line, è possibile offrire in tempo reale durante l'asta. Il programma che permette di offrire tramite internet, verrà attivato nel momento in cui l'asta sta per cominciare. I clienti che desiderano offrire via internet sono pregati di registrarsi in anticipo, perchè dovranno creare un proprio account, completo di Username e Password, prima di dover indicare l'asta alla quale desiderano partecipare. Visitare il sito www.rmsothebys.com/bid e cliccare su "Internet" per creare il vostro account

Servizio Clienti

Hotel Consigliati

CASALGRANDE HOTEL

Via XXV Aprile, 27
Salvaterra di Casalgrande
42013 Casalgrande (RE)
Italy

MERCURE BOLOGNA CENTRO

Viale Pietro Pietramellara, 59
40121 Bologna (BO)
Italy

In caso di necessità di assistenza per gli alloggi, contattare uno dei nostri Rappresentanti del Servizio Clienti al numero +44 (0) 20 7851 7070.

Parcheggio

La Ferrari organizzerà parcheggi dedicati, collegati direttamente al luogo in cui si terrà l'asta da un servizio navetta. Tutti i clienti partecipanti dovranno parcheggiare in questi appositi spazi per recarsi al punto di ritiro degli accrediti in navetta. Il parcheggio di RM-Sotheby's sarà adiacente alla Ferrari e verrà chiaramente indicato. Ulteriori informazioni saranno fornite con l'approssimarsi dell'evento.

Ritiro Degli Accrediti Come Offerente e Pass di Accesso

La partecipazione agli eventi del fine settimana di Maranello neecessita il ritiro dei pass di accesso, che consentono l'ingresso alla Pista di Fiorano, così come alle credenziali per poter offrire. Si prega di notare che la Ferrari sta istituendo il Museo Ferrari come punto centrale del ritiro degli accrediti per gli eventi del fine settimana; I rappresentanti di RM-Sotheby's saranno anche loro presenti in loco per consegnare i pass per l'accesso alla Pista di Fiorano. Le navette porteranno i partecipanti dal parcheggio di RM al Museo Ferrari ed alla Pista di Fiorano. Una volta dentro la Pista di Fiorano, le credenziali per gli offerenti saranno disponibili per il ritiro presso l'ufficio di RM-Sotheby's dentro la tenda dell'anteprima.

Museo Ferrari

Via Alfredo Dino Ferrari, 43
41053 Maranello (MO)

ANNE BOUCHER

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 7534 860 833
aboucher@rmsothebys.com

LYDIA THOMPSON

t: +1 519 352 4575
m: +1 818 456 7693
lthompson@rmsothebys.com

Access the Knowledge

RM Sotheby's has a full-time Research & Editorial team that prides itself on thoroughly establishing and documenting the provenance of every lot we offer.

This team routinely identifies the originality of major components, uncovers years of new history, and adds original source documentation to automobile history files. We also have decades of cataloguing experience; attention to detail and a methodical approach make all the difference here, and this experience lends us vital expertise when dealing with individual consignments as well as larger collections. These activities provide significant added value for our clients, who reap the benefits of our careful and meticulous research and due diligence.

For inquiries and further information regarding each lot, as well as respective documentation and accompanying parts, please be sure to visit our ATK desk onsite at the auction. Our Research team will be happy to help.

Come visit us onsite:



t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7984 589571
gduckloe@rmsothebys.com

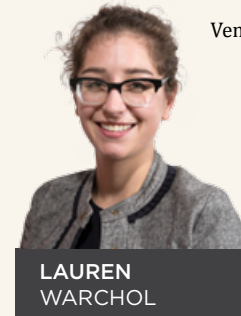
Accesso Alla Conoscenza

RM-Sotheby's ha un team di Ricerca ed Editoriale a tempo pieno che ha il solo compito, portato a termine con orgoglio, di trovare e documentare la provenienza e la storia di ogni lotto che viene offerto.

Questa squadra identifica regolarmente l'originalità dei principali componenti, scopre anni di storia prima sconosciuta e aggiunge documenti originali alla documentazione già in essere. Abbiamo, inoltre, decenni di esperienza nella realizzazione dei cataloghi; l'attenzione ai dettagli e un approccio metodologico fanno, qui, la differenza. Questa esperienza ci dà una competenza unica sia nell'affrontare l'affidamento di una singola vettura sia nel gestire grandi collezioni. Queste attività forniscono un significativo valore aggiunto per i nostri clienti, che raccolgono i vantaggi della nostra attenta e minuziosa ricerca svolta con la massima diligenza.

Per informazioni e ulteriori informazioni riguardanti ogni lotto, nonché la relativa documentazione e le eventuali parti accessorie, si prega di visitare il nostro ufficio presso la sede dell'asta. Il nostro team di ricerca sarà lieto di essere di aiuto.

Venite a trovarci in loco:



t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7984 589421
lwarchol@rmsothebys.com

Vat, Import Duties, and Taxes IVA, Dazi e Tasse

The Ferrari auction is an international event, and consequently, lots are offered that have originated in many 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.

To assist you with this process, we have provided information in this catalogue about the tax status of each lot (indicated by a flag), as well as any ownership or registration papers that will be supplied with it. Potential buyers are strongly encouraged to inspect these papers in person in order to clearly understand what is being provided. Please visit the auction office onsite or ask an RM representative for further assistance.

L'asta Ferrari è un evento internazionale, e, di conseguenza, sono offerti lotti provenienti da molte nazioni e legislazioni 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.

Per aiutarvi in questo processo, abbiamo inserito in catalogo, per ciascuno dei lotti offerti, le informazioni di carattere fiscale (indicato con una bandiera), così come gli eventuali documenti di proprietà o di immatricolazione che accompagneranno il veicolo. I potenziali acquirenti sono fortemente incoraggiati ad esaminare questi documenti di persona al fine di avere ben chiaro che cosa verrà fornito. Si prega di visitare l'ufficio presso l'asta o di chiedere ad un rappresentante di RM-Sotheby's per avere ulteriore assistenza.

Flags of Origin

EU Taxes Paid



Signifies that the lot is taxes and duties paid in the European Union (EU).

U.S. Taxes Paid



Signifies that the lot is taxes and duties paid in the United States and has entered the EU for this sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved Bill of Lading with supporting customs documentation or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU. If you wish to purchase and bring a previously exported vehicle back into the United States, please note that all vehicles will generally be dutiable at a rate of 2.5% (based on the price paid at auction, including buyer's premium and applicable VAT).

Swiss Taxes Paid



Signifies that the lot is taxes and duties paid in Switzerland and has entered the EU for this sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved Bill of Lading with supporting customs documentation or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU. All purchases returning to Switzerland will be subject to applicable VAT and import duties.

Japanese Taxes Paid



Signifies that the lot is taxes and duties paid in Japan and has entered the EU for this sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved Bill of Lading with supporting customs documentation or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU.

United Arab Emirates Taxes Paid



Signifies that the lot is taxes and duties paid in the United Arab Emirates and has entered the EU for this sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved Bill of Lading with supporting customs documentation or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU.

Key to Lot Symbols

The following symbols, if utilised in this auction catalogue, are identified below in their meaning. Please contact the management of RM Sotheby's with any inquiries prior to bidding.

† VAT Applicable

Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission).

Bandiere di Origine

Tasse Pagate In Eu

Significa che le tasse ed i dazi sono già stati pagati all'interno dell'Unione Europea (EU).

Tasse Pagate Negli Stati Uniti

Significa che il lotto in questione ha avuto imposte e tasse pagate negli U.S.A. ed è entrato nell'UE, per essere messo all'asta, con un documento di importazione temporanea che deve essere annullato o esportando il bene acquistato fuori dall'UE, con il supporto di una bolla di carico e della documentazione doganale, o, se il bene rimane in Europa, pagando l'IVA ed i dazi. Se si desidera acquistare e portare un veicolo precedentemente esportato, di nuovo negli Stati Uniti, si prega di notare che tutti i veicoli avranno generalmente un imponibile calcolato con il tasso del 2,5% (in base al prezzo pagato in asta, comprensivo di commissioni di acquisto e di IVA).

Tasse Pagate In Svizzera

Significa che il lotto in questione ha avuto imposte e tasse pagate in Svizzera ed è entrato nell'UE, per essere messo all'asta, con un documento di importazione temporanea che deve essere annullato o esportando il bene acquistato fuori dall'UE, con il supporto di una bolla di carico e della documentazione doganale, o, se il bene rimane in Europa, pagando l'IVA ed i dazi. Tutti gli acquisti che tornano in Svizzera saranno soggetti all'IVA eventualmente applicabile ed ai dazi di importazione.

Tasse Pagate In Giappone

Significa che il lotto in questione ha avuto imposte e tasse pagate in Giappone ed è entrato nell'UE, per essere messo all'asta, con un documento di importazione temporanea che deve essere annullato o esportando il bene acquistato fuori dall'UE, con il supporto di una bolla di carico e della documentazione doganale, o, se il bene rimane in Europa, pagando l'IVA ed i dazi.

Tasse Pagate In Emirati Arabi Uniti

Significa che il lotto in questione ha avuto imposte e tasse pagate in Emirati Arabi Uniti ed è entrato nell'UE, per essere messo all'asta, con un documento di importazione temporanea che deve essere annullato o esportando il bene acquistato fuori dall'UE, con il supporto di una bolla di carico e della documentazione doganale, o, se il bene rimane in Europa, pagando l'IVA ed i dazi.

Guida ai Simboli Abbinati ai Lotti

I seguenti simboli, se utilizzati in questo catalogo d'Asta, sono qui sotto riportati con il loro significato. Si prega di contattare l'ufficio di RM-Sotheby's per qualsiasi chiarimento prima di fare un'offerta.

† IVA Applicabile

Si prega di notare che questo lotto è soggetto ad IVA sul prezzo di acquisto completo (sia sul prezzo di aggiudicazione sia sulle commissioni).

GIRARD-PERREGAUX

LOTTI/LOT

Ecurie Francorchamps Stainless Steel Chronograph Wristwatch

101

Stainless Steel Automatic Chronograph Wristwatch with Date and Registers
Ref. 4946, no. 44/100, Ecurie Francorchamps, circa 2000. Thickness: 13 mm. Diameter: 38 mm

€1.500 – €3.000

Offered without Reserve /
Senza Riserva

Cal. 3370 automatic nickel lever movement, off-white dial, applied Arabic numerals, stainless steel Feuille hands, subsidiary dials for constant seconds, 30-minute, and 12-hour registers, aperture for date between 4 and 5, outer minute track, outermost tachometer scale, stainless steel case, sold case back secured by seven screws, case, dial, and movement signed, with a stainless steel buckle.

Made in a limited edition of 100 pieces to commemorate the 50th Anniversary (1951-2001) of Ecurie Francorchamps.



Orologio da polso automatico in acciaio inossidabile con data e ripetitori

Ref. 4946, no. 44/100, Ecurie Francorchamps, anno 2000 (circa). Spessore: 13 mm. Diametro: 38 mm

Cal. 3370, movimento automatico, con scappamento in nichel, quadrante bianco, numeri arabi applicati, lancette in acciaio inox Feuille, quadranti ausiliari per secondi, i 30 minuti e le 12 ore. Finestrella per data tra ore 4 e 5, scala esterna dei minuti e del tachimetro. Cassa in acciaio inossidabile, fondello fissato da sette viti. Cassa, quadrante e movimento firmati, fibbia in acciaio inox.

Realizzato in edizione limitata di 100 pezzi per commemorare il 50° anniversario (1951-2001) della Ecurie Francorchamps.



LOTTI/LOT

102

Ferrari 24-Hour Briefcase

€1.500 – €3.000 Offered without Reserve / Senza Riserva

Offered is a rare Ferrari briefcase in original condition. This desirable 24-hour briefcase is wrapped in tan leather with Ferrari pattern fabric on the front and rear. It features twin combination locks and would be ideal for one's next day trip to Maranello.

Rara valigetta Ferrari, come nuova. Questa esclusiva 24 ore in pelle marrone chiaro, rivestita da entrambi i lati con stoffa con disegni Ferrari, ha una doppia chiusura a combinazione, ideale per il prossimo viaggio a Maranello.

LOTTI/LOT

103

Ferrari 365 GTB/4 Folio and Manuals

€4.000 - €8.000 Offered without Reserve / Senza Riserva

This lot features an original leather folio for a 365 GTB/4 complete with an original owner's manual, parts catalogue and warranty booklet.

Il lotto si compone di un portadocumenti originale in cuoio della 365 GTB/4, completo di manuale d'uso e manutenzione, un catalogo dei pezzi di ricambio e il libretto di garanzia.



LOTTI/LOT

104

Ferrari Dino Campagnolo Wheels and Warranty Card

€5.000 - €8.000
Offered without Reserve /
Senza Riserva

This lot includes a set of four original 7.5 x 14 Campagnolo wheels as well as an original warranty card for a 246 Dino.

Questo lotto comprende una serie di quattro ruote originali Campagnolo, 7.5 x 14", per Ferrari Dino 246. Con certificato originale di garanzia.





LOTTI/LOT

105

Ferrari 330 GT Dashboard

€18.000 – €22.000 Offered without Reserve / Senza Riserva

Suitable for a 330 GT, this complete dashboard – including gauges, switches, vents and even the glove box keys – would be an exceptional piece for a comprehensive restoration. The dashboard is in brand-new condition and has never been used.

Questa plancia completa per 330 GT, include la strumentazione, gli interruttori, i bocchettoni e persino le chiavi del cassetto portaoggetti. È un pezzo eccezionale per un restauro di qualità. Il lotto è nuovo e non è mai stato usato.

LOTTI/LOT

106

ENZO NASO

Michael, Pit Stop

€6.000 – €8.000 Offered without Reserve / Senza Riserva

Signed by the artist on the lower right corner of the centre panel
Oil on board. Painted in 2008. Triptych, 65 cm x 190 cm

Firmato dall'artista nell'angolo in basso a destra del pannello centrale
Olio su tavola. 2008. Trittico, 65 cm x 190 cm



Regarded as one of the greatest racing car drivers of all time, Michael Schumacher dominated Formula One racing during his storied career. He would ultimately win seven World Championship titles, including five consecutive titles for Ferrari from 2000–2004.

An official artist for Ferrari, Enzo Naso depicts Michael Schumacher during a beautifully orchestrated pit stop. This unique triptych was displayed at the 'Non solo Rosse' exhibition at the Ferrari Museum in 2010.

Considerato uno dei più grandi campioni di tutti i tempi, Michael Schumacher ha dominato la Formula Uno durante la sua irripetibile carriera. Il bilancio finale infatti è di sette titoli di campione del mondo, di cui cinque consecutivi, dal 2000 al 2004, con la Ferrari.

Artista ufficiale della Ferrari, Enzo Naso mostra un Michael Schumacher durante una meravigliosa sosta ai box. Quest'unico esemplare del trittico è stato esposto alla mostra "Non solo Rosse" al Museo Ferrari nel 2010.



LOTTI/LOT

ENZO NASO

107

312 V12

€7.000 – €9.000 Offered without Reserve / Senza Riserva

The Ferrari 312 is often considered the most beautiful Formula One car of not just the 1960s, but of all time. This original painting by Enzo Naso depicts the iconic exhaust pipes – works of art themselves – as they exit the thundering 3-litre V-12 that would propel the likes of John Surtees, Lorenzo Bandini, Chris Amon and Jacky Ickx, amongst others.

This unique piece by official Ferrari artist Enzo Naso was first displayed at the 'Non solo Rosse' exhibition at the Ferrari Museum in 2010.

La Ferrari 312 è considerata la più bella vettura di Formula Uno di sempre e non solo degli anni Sessanta. Questo dipinto originale di Enzo Naso, immortala gli iconici tubi di scarico, già opere d'arte in sé, che escono dal famoso 3 litri V-12 guidato, tra gli altri, da John Surtees, Lorenzo Bandini, Chris Amon e Jacky Ickx.

Questo pezzo unico dell'artista è stato esposto per la prima volta alla mostra "Non solo Rosse" al Museo Ferrari nel 2010.

Signed by the artist on the lower left corner
Oil and acrylic on canvas
Painted in 2009
100 cm x 100 cm

Firmato dall'artista nell'angolo in basso a sinistra
Olio e acrilico su tela
2009
100 cm x 100 cm

LOTTI/LOT

ENZO NASO

108

330 P4,
Daytona 1967

€7.000 – €9.000
Offered without Reserve / Senza Riserva



Beginning in 1962, Ferrari won the prototype class of the world sports car championship for five of the first six years, running through 1967. Aggressive, sleek, aerodynamic and achingly beautiful, the P4 was the final iteration of this series for Ferrari.

In the first race of the 1967 season, after losing to Ford the previous year, two of the factory P4s finished 1st and 2nd, followed by Luigi Chinetti's North American Racing Team (N.A.R.T.) in 3rd. The photo finish of the three Ferraris crossing the line together at Daytona was an epic scene.

This original painting by Enzo Naso depicts the #23 car of Chris Amon and Lorenzo Bandini en route to that commanding victory. The work was first displayed at the 'Non solo Rosse' exhibition at the Ferrari Museum in 2010. It was later signed by Mauro Forghieri, formerly the Technical Director of Ferrari's Racing Department.

Dal 1962 al 1967 la Ferrari ha vinto la classe prototipi del Campionato del mondo per ben cinque dei primi sei anni. Aggressiva, elegante, aerodinamica e di una bellezza struggente, la P4 è l'ultima della serie di queste "rosse".

Nella prima gara della stagione 1967, dopo aver perso l'anno precedente contro la Ford, due delle P4 ufficiali si piazzano prima e seconda, seguite a ruota dal team North American Racing Team di Luigi Chinetti (N.A.R.T.), in terza posizione. L'immagine del photo finish che vede le tre Ferrari tagliare il traguardo di Daytona è entrata nella leggenda.

Questo dipinto originale di Enzo Naso illustra la vettura numero 23 di Chris Amon e Lorenzo Bandini in viaggio verso quella vittoria iridata. Il lavoro è stato esposto per la prima volta alla mostra "Non solo Rosse" presso il Museo Ferrari nel 2010. Successivamente è stato firmato da Mauro Forghieri, già Direttore Tecnico del reparto corse Ferrari.

Signed by the artist on the lower right corner
Signed by Mauro Forghieri on the upper left corner
Oil and acrylic on board
Painted in 2009
100 cm x 100 cm

Firmato dall'artista nell'angolo in basso a destra
Firmato anche da Mauro Forghieri nell'angolo superiore sinistro
Olio e acrilico su tavola
2009
100 cm x 100 cm



LOTTI/LOT

109

Hublot Techframe Ferrari 70 Years Tourbillon Chronograph Wristwatch

€150.000 – €180.000

Unique PEEK Carbon, Pink Gold, and PVD Titanium Tourbillon Chronograph Wristwatch Celebrating the 70th Anniversary of Ferrari
Ref. 408.0Q.0123.RX.SCF17, Techframe Ferrari 70 Years Tourbillon Chronograph, 2017. Thickness: 14.8 mm. Diameter: 45 mm

Esclusivo carbonio PEEK, oro rosa e titanio PVD, il cronografo con Tourbillon che celebra il 70° anniversario della Ferrari
Ref. 408.0Q.0123.RX.SCF17, Techframe Ferrari 70 Years Tourbillon Chronograph, 2017 Spessore: 14,8 mm. Diametro: 45 mm

HUB6311 manual winding nickel lever movement, mono-metallic balance, one-minute tourbillon, semi-skeletonized dial, pierced luminescent pink gold hands, subsidiary dials for constant seconds and 30-minute register, outer minute track, skeletonized PEEK Carbon case, 18k pink gold bezel secured by six screws, titanium and sapphire crystal display back secured by six screws, single chronograph pusher, pink gold crown, case, dial, and movement signed, with a PVD titanium Hublot folding clasp.

Hublot's partnership with Ferrari emphasizes the concept of the Art of Fusion – of passion, craftsmanship, vision and innovation. If we can expect one thing of the alliance of these two iconic brands on the long and opened road ahead, it is the unexpected.

Hublot Techframe – A Ferrari Design for a Hublot watch celebrating Ferrari's 70th Anniversary.

Conceived with the same approach used for designing a car at the Ferrari Design Centre and integrating Hublot's watchmaking expertise, the Techframe Ferrari 70 years Tourbillon Chronograph opens a new chapter in the partnership that unites Hublot and Ferrari.

Designed by Ferrari, crafted by Hublot. This is the principle that prevailed for the design and perfecting of the new Techframe Ferrari 70 Years Tourbillon Chronograph. A team effort that began with Ferrari in Maranello and ended in Nyon with Hublot. This new line in Hublot's collections is intended to offer a watch that is deeply rooted in Ferrari's DNA – combining strength, performance and agility – while being produced and perfected by the Hublot manufacture. It is a perfect fusion of the automotive and watchmaking worlds.

HUB6311 movimento a carica manuale con scappamento in nichel, bilanciere in mono metallo, tourbillon di un minuto, quadrante semi forato, lancette in oro rosa luminescenti, quadrante dei secondi e ripetitore dei 30 minuti, inoltre scala esterna dei minuti, cassa in carbonio PEEK traforato, ghiera in oro rosa 18 carati fissata da sei viti, fondello in vetro zaffiro e titanio anch'esso assicurato da sei viti, pulsante unico per l'azionamento del cronografo, corona in oro rosa, cassa, quadrante e movimento firmati, con fibbia pieghevole in titanio PVD.

La partnership di Hublot con Ferrari celebra l'arte di saper fondere passione, artigianato, visione e innovazione. Se ci si può aspettare una cosa dall'eccellente alleanza di questi due marchi iconici è sicuramente l'inaspettato.

Hublot Techframe - Design Ferrari per un orologio Hublot che festeggia il 70° anniversario della Casa di Maranello.

Sviluppato con lo stesso approccio utilizzato per la progettazione di un'automobile presso il Ferrari Design Center, con l'aggiunta della competenza nel campo dell'orologeria di Hublot, Techframe Ferrari 70 Years Tourbillon Chronograph apre un nuovo capitolo nella collaborazione tra Hublot e Ferrari.

Progettato da Ferrari, costruito da Hublot. Questo è il principio che ha prevalso per la progettazione e la realizzazione del nuovo Techframe Ferrari 70 Years Tourbillon Chronograph. Un lavoro di squadra iniziato a Maranello, in Ferrari, e concluso a Nyon, da Hublot. Questa nuova linea Hublot è destinata a offrire un orologio che, profondamente radicato nel DNA di Ferrari, capace di unire cioè forza, prestazioni e agilità, viene prodotto con tutta la maestria di Hublot. È la fusione perfetta tra due mondi, quello dell'automobilismo e quello dell'orologeria.

LOTTI/LOT

110

Ferrari 275/365 GTB/4 Tool Kit

€8.000 – €12.000 Offered without Reserve / Senza Riserva

Offered is an original tool kit for a 275/365 GTB/4. Included with the original roll is a complete set of tools, including seven Everest wrenches, five screwdrivers, two hammers, a pair of pliers, sparkplug socket, oil filter wrench, grease gun, wheel hub tool, spare light bulb and fuse set, Bellux safety reflector in its original case, Pirelli belt and Battaini jack. Original, complete and in very good condition, this tool set is a valuable addition for any 275 or 365 Ferrari.

Set completo di attrezzi originali per Ferrari 275/365 GTB/4. La custodia originale comprende sette chiavi Everest, cinque cacciavite, due martelli, un paio di pinze, una chiave per candele, una chiave per il filtro dell'olio, un oleatore, la chiave per mozzo ruota, un set di riserva di fusibili e lampadine, un triangolo di emergenza Bellux nella sua custodia originale, una cinghia Pirelli e il cric Battaini. Originale, completo e in ottime condizioni, questo set di utensili è una preziosa aggiunta per qualsiasi Ferrari 275 e 365.

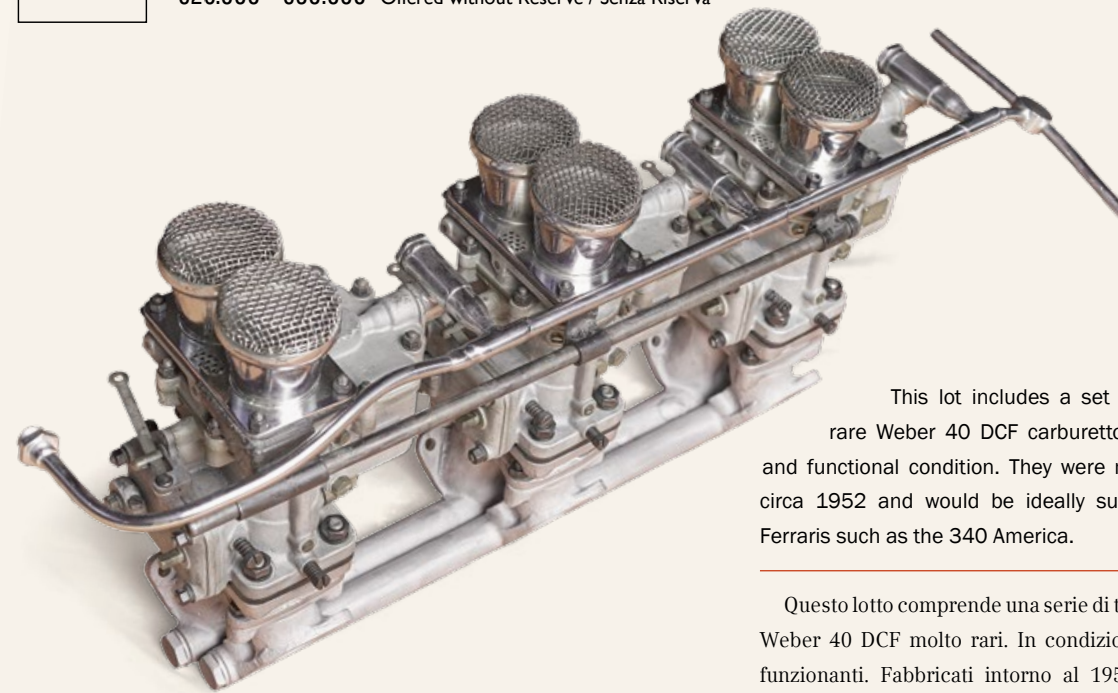


LOTTI/LOT

111

Weber 40 DCF Carburetors, c. 1952

€25.000 – €30.000 Offered without Reserve / Senza Riserva



This lot includes a set of three very rare Weber 40 DCF carburetors in original and functional condition. They were manufactured circa 1952 and would be ideally suited for early Ferraris such as the 340 America.

Questo lotto comprende una serie di tre carburatori Weber 40 DCF molto rari. In condizioni originali e funzionanti. Fabbricati intorno al 1952, sarebbero ideali per le prime Ferrari come la 340 America.



LOTTI/LOT

112

† Ferrari 812 Superfast Wind Tunnel Model

€280.000 – €320.000

Scale/Scala: 1:2 232.85 cm × 98.55 cm × 63.8 cm Approximately/Circa 200 kg

The 812 Superfast's aerodynamic design is part of Ferrari's ongoing commitment to continually improving performance with each new model, both in terms of speed and vehicle dynamics for a more exhilarating driving experience. The development guidelines aimed to achieve exceptionally high aerodynamic efficiency figures through improving of the downforce that influences a car's stability without increasing drag.

This original 812 Superfast wind tunnel model is handmade with carbon fibre and other prototypal material. This is the original 1:2 scale aerodynamic model used during the different stages of development, including to test and improve the computational fluid dynamics results inside the wind tunnel. This model also maintains its original modularity used to optimize the aerodynamics of different areas of the Superfast.

Il design aerodinamico della 812 Superfast è frutto del continuo impegno di Ferrari per migliorare le prestazioni, modello dopo modello, sia in termini di velocità che di comportamento dinamico delle sue vetture. Per un'esperienza di guida sempre più emozionante. Per questo uno dei filoni di ricerca è sempre stato quello dell'efficienza aerodinamica, fattore importante per incrementare la portanza della vettura, e quindi la stabilità, senza aumentare la resistenza all'avanzamento.

Questo modello originale di 812 Superfast usato nella galleria del vento è stato lavorato a mano in fibra di carbonio e altri materiali impiegati nei prototipi. La carrozzeria in scala 1:2 è stata utilizzata durante le diverse fasi di sviluppo dell'auto, anche per testare e migliorare le prestazioni all'interno della galleria del vento. Il modello mantiene le modifiche apportate in più punti per ottimizzare l'aerodinamica della Superfast.

Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission).

Si prega di notare che questo lotto è soggetto ad IVA sul prezzo di acquisto completo (sia sul prezzo di aggiudicazione sia sulle commissioni).



LOTTI/LOT

113

The Official Ferrari Opus 'Enzo Diamante Edition'

€125.000 – €175.000

852 pages/pagine Approximately/Circa 51 cm × 51 cm 37 kg

Originally limited to one copy per country, this ultra-exclusive book is bound in hand-stitched red leather adorned with 30 carats of high-quality diamonds and a diamond-encrusted Prancing Horse and comes encased in a black, holographic carbon-fibre clamshell box. Exclusive additions include individually numbered silver-foiled pages bearing the signatures of Ferrari racing drivers past and present, two-metre long fold out photographs, and of course the luxury of owning what may be the most exclusive book in the world.

Originariamente limitato a una sola copia per paese, questo libro iper esclusivo è rilegato a mano, con copertina rigida in pelle rossa, impreziosita da un Cavallino Rampante ricoperto da 30 carati di diamante di alta qualità. Viene fornito nella sua, olografica, scatola nera in carbonio. Tra le particolarità, alcune pagine in argento, numerate singolarmente, che contengono le firme dei piloti Ferrari, presenti e passati, oltre a fotografie che si srotolano per due metri. Il lusso irripetibile di possedere quello che si può considerare il libro più esclusivo del mondo.



1991 Ferrari 348 TS

114

337 km from new; likely the lowest mileage 348 in existence
Beautifully preserved both inside and out
Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Soli 337 chilometri, probabilmente il chilometraggio più basso di ogni altra 348 esistente
Bellissimo stato di conservazione, sia dentro che fuori
Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€125.000 – €150.000
Offered without Reserve
Senza Riserva

Chassis / Telaio:
ZFFKA36B000089621

Documents / Documenti :
Cancelled Italian Libretto



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

First introduced at the Frankfurt Auto Show in September 1989, the Ferrari 348 TS was a significant advancement over its predecessor, the aging Ferrari 328. The 348 TS provided improved handling due to its stiffened chassis, lower ride height and wider track. It also gave approximately 40 more horsepower with its longitudinally mounted 3.4-litre four-cam V-8 engine. These improvements allowed the 348 to accelerate from 0 to 60 mph in 5.6 seconds and provided a top speed in excess of 170 mph.

In designing the 348 TS, Pininfarina stylist Leonardo Fioravanti drew styling cues from the legendary Ferrari Testarossa, including the iconic horizontal strakes down the side of the body, rectangular taillights and additional grillwork on the rear end and over the mid-mounted engine. One can still see the 328, though, in the use of the 'flying buttress' roofline on the 348's monocoque targa-top body shell.





This 348 GTS is offered in the traditional Ferrari colour scheme of Rosso Corsa paint with a black interior. Presented in virtually as-new condition, it shows just 337 km on the odometer, likely making this the lowest mileage 348 TS in existence. Included with the sale are all of its original books and tools, making this the perfect addition to even the best Ferrari collections worldwide.

camme, di 3,4 litri di cilindrata e montato longitudinalmente. Queste migliorie hanno permesso alla 348 di accelerare da 0 a 100 km/h in 6 secondi scarsi e di toccare velocità di punta superiori ai 270 km/h.

Per la carrozzeria, il designer di Pininfarina, Leonardo Fioravanti, ha usato citazioni stilistiche provenienti dalla mitica Testarossa, tra cui le iconiche griglie che solcano le fiancate, i fanali posteriori rettangolari e le grate su coda e cofano motore. Quei “montanti volanti”, ora su una monoscocca, sono invece un omaggio a una delle caratteristiche più tipiche della 328.

Questa 348 GTS si presenta nel più tradizionale degli abbinamenti e cioè Rosso Corsa per la carrozzeria e interni neri. Proposta in condizioni praticamente nuove, il contachilometri segna appena 337 km: questa percorrenza è probabilmente la più bassa di tutte le 348 TS in circolazione. L'auto è completa di manuali e attrezzi originali. Una vera chicca anche per i collezionisti più esigenti.





2010 Ferrari 458 Italia

Custom designed with Ferrari's Tailor Made department for Lapo Elkann
 Undoubtedly the most famous 458 Italia
 Two owners from new
 Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Personalizzata dal reparto Ferrari Tailor Made di Ferrari appositamente per Lapo Elkann
 È la Ferrari 458 Italia più famosa
 Solo due proprietari
 Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

Known for his eccentric style, Fiat heir and grandson of Gianni Agnelli, Lapo Elkann, rarely does anything with subtlety; such is the case with his Tailor Made 458 Italia. To create a completely custom machine, the car was finished in a one-off camouflage paint scheme. Rather than Ferrari's standard Scuderia Shields on the front wings, Elkann instead opted for peace signs. The wheels were painted dark green, with camouflage callipers for the carbon ceramic brakes to match, and even the engine bay was given further camouflage detailing.

The theme carries through to the interior as well, which is swathed in dark brown leather. Contrasting camouflage inserts and headrests were fitted, along with further camouflage trim on both the steering wheel and dashboard. Finally, contrasting rosso cavallinos were stitched in the headrests, asserting that the car's heritage and the Ferrari brand cannot be hidden under its camouflage livery.

Noto per il suo stile eccentrico, l'erede Fiat nonché nipote di Gianni Agnelli, Lapo Elkann, raramente fa qualcosa sottotono. Come nel caso di questa 458 Italia Tailor Made. La carrozzeria è stata riverniciata con un disegno mimetico e al posto degli scudetti, Lapo ha preferito due simboli della pace. Completano il pacchetto "da sbarco" le ruote verniciate verde scuro, le pinze dei freni carbo-ceramici, mimetiche anche queste, come pure il vano motore.

Il tema militare continua anche nell'abitacolo in pelle marrone scuro. Colori mimetici a contrasto sono stati impiegati per poggiatesta e inserti, come su volante e plancia. I cavallini rampanti ricamati sui poggiatesta, invece, sono rigorosamente rossi, a dimostrazione del fatto che il patrimonio di storia della Ferrari non può essere camuffato in nessun modo.

115

€250.000 – €350.000
 Offered without Reserve
 Senza Riserva

Chassis / Telaio:
 ZFF67NH000170100

Documents / Documenti :
Italian Libretto



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.



The car was retained by Elkann from its production in 2010 until 2016, when it was acquired by its current owner at the amfAR Cinema Against AIDS Gala dinner during the Cannes Film Festival. Held to raise money for amfAR, a foundation for HIV/AIDS research, the star-studded event included a charity auction that included Elkann's own 458 Italia. With Lapo himself in attendance, the 458 sold for €1,000,000 to its second owner, from whom it is offered today.

L'auto è stata tenuta da Elkann dal 2010 al 2016, quando viene acquisita dal suo attuale proprietario durante la cena di gala mfAR Cinema Against AIDS, durante il Festival di Cannes, organizzata per raccogliere fondi per la fondazione della ricerca sull'HIV/AIDS amfAR. L'evento patinato si è concluso con un'asta di beneficenza. Tra i lotti anche questa 458 Italia che, sotto gli occhi compiaciuti di Lapo, è stata aggiudicata per 1.000.000 di euro al secondo, nonché attuale, proprietario. Che oggi la rimette all'incanto.





† 2016 Ferrari 488 Spider “Green Jewel”

The first 70th anniversary model
to be unveiled by Ferrari

Shown at numerous auto shows, including
Paris, Shanghai and the Finali Mondiali in 2016

Virtually as-new, ready to be
enjoyed by its first owner

Offered here is one of the first of Ferrari's 70th Anniversary cars to be announced. Featured at the 2016 Paris Motor Show alongside an F12 Berlinetta, a California T and a 488 GTB in different liveries, the livery on this 488 Spider was dubbed 'The Green Jewel'. This

Il primo modello svelato dalla Ferrari
per il 70° anniversario

Esposta in numerosi saloni automobilistici mondiali,
inclusi Parigi, Shanghai e i Finali Mondiali del 2016

Praticamente nuova, pronta per essere
goduta dal suo primo proprietario

Uno dei primi modelli annunciati per questo importante anniversario Ferrari, questa 488 Spider è stata presentata al Salone di Parigi nel 2016 insieme a una F12 Berlinetta, una California T e una 488 GTB, tutte in colorazioni diverse. L'inusuale livrea della 488 Spider le ha fatto meritare il soprannome "The Green Jewel". Da

116

€320.000 – €380.000

Serial number / Numero di serie:
221719

Documents / Documenti :
Bill of Sale



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per
spiegazioni sulle tasse dovute.



Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission). Si prega di notare che questo lotto è soggetto ad IVA sul prezzo di acquisto completo (sia sul prezzo di aggiudicazione sia sulle commissioni).

will be the only 488 Spider built as such. Inspired by David Piper's 365 P2, which won the Kyalami 9 Hours in 1965 and 1966, the car is outfitted with a number of unique features from the Tailor Made department. These include metallic Green paintwork, roundels on the door with #25, larger airbrushed Scuderia shields and gold wheels. The special features continue inside with a duo-tone Nero and Rosso interior trimmed in richer Siam furniture leather, as well as aluminium and carbon fibre trim, for a sportier appearance.

Arguably the most recognizable of the 70th Anniversary liveries, following its unveiling at Paris, the car was shown at the Finali Mondiali in Daytona, as well as at the Shanghai Auto Show in April of 2017.

With only delivery mileage accrued during its show career, offered here is a singular opportunity to acquire what is perhaps the most famous 488 Spider, directly from the factory.

notare che questa sarà l'unica 488 Spider allestita in questo modo. Ispirata alla 365 P2 di David Piper, che vinse la 9 Ore di Kyalami nel '65 e nel '66, l'auto è dotata di una serie di caratteristiche uniche studiate dal reparto Tailor Made di Maranello. Tra queste, la verniciatura verde metallizzata, i tondi portanumero sulla portiera con il 25 di Piper, gli scudetti Ferrari più grandi e i cerchi oro. Nell'abitacolo, invece, saltano all'occhio le finiture dei sedili doppio tono, Nero e Rosso, in pregiata pelle da arredamento Siam, oltre che gli inserti in alluminio e fibra di carbonio che sottolineano l'anima corsa della spider.

Dopo essere stata presentata a Parigi questa livrea è diventata la più iconica del 70° anniversario. Tra gli altri show, è comparsa anche alle Finali Mondiali di Daytona, nonché alla fiera dell'auto di Shanghai nell'aprile del 2017.

Questa Ferrari ha percorso solo la strada per salire sulle pedane delle fiere a cui ha partecipato. È davvero un'occasione unica per portarsi a casa quella che probabilmente è la Spider 488 più famosa di tutte. Comprandola direttamente dalla fabbrica.





2005 Ferrari 575 Superamerica

117

Under 10,000 km from new
Full service by Carrozzeria Zanasi
Finished in stunning Nuovo Blu Pozzi over Beige
One of only 559 examples produced
Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Chilometraggio inferiore a 10.000 chilometri
Tagliando completo presso la Carrozzeria Zanasi
Carrozzeria in Nuovo Blu Pozzi, interni beige
È uno dei soli 559 esemplari prodotti
Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€300.000 – €350.000

Chassis / Telaio:
ZFFGT61B000145112
Serial / Numero di serie:
145112

Documents / Documenti :
**Monegasque
Certificat
d'Immatriculation**



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of the most compelling models produced while Ferrari was under the direction of Luca di Montezemolo, the 575 Superamerica combines all the thrills of open air motoring alongside the security and practicality of a closed coupe, thanks to its unique *Revochromico* rotating hardtop.

Considerato uno dei modelli più interessanti dell'era Montezemolo, grazie all'esclusivo sistema di hard top rotante *Revochromico*, all'emozione della cabriolet la 575 Superamerica abbina sicurezza e praticità tipiche di una vera coupé.

Finished in Nuovo Blu Pozzi over Beige, this 575 Superamerica is outfitted with a number of desirable options in addition to its stunning colour scheme, including a yellow tachometer, Daytona-style seats, blue carpets and the F1-style transmission. Reported to be one of Enzo Ferrari's favourite colours, this Superamerica has resided in a garage alongside other important limited-edition Ferraris finished in Blu Pozzi, including a LaFerrari and 550 Barchetta, amongst others.

Alla carrozzeria verniciata in Nuovo Blu Pozzi sono abbinati gli interni beige. Questa 575 Superamerica, inoltre, vanta numerosi dettagli che la impreziosiscono ulteriormente. Tra questi si segnalano il tachimetro giallo, i sedili ispirati alla Daytona, i tappetini blu e un cambio stile F1. Nota come una delle colorazioni preferite da Enzo Ferrari, questa Superamerica è stata conservata in un garage con altre Ferrari, in edizione limitata e rigorosamente della medesima tinta, come un esemplare de' LaFerrari e una 550 Barchetta.

In 2016, the car was shipped to Carrozzeria Zanasi in Maranello, where it received a major service to rectify a number of known issues common to

Nel 2016 l'auto è stata inviata alla Carrozzeria Zanasi di Maranello dove sono stati riparati alcuni difetti comuni alla serie Superamerica. Qui, oltre



Superamericas. This included fitting new tyres and replacing all of the plastic interior switches, as well as fitting a new *Revochromico* rotating hardtop. Invoices for this work are included, and total cost came to over €23.000. Furthermore, the car comes with all of its tools, original books, including its service manual, and an additional Tubi exhaust.

Offered from the collection of its second owner, VIP Ferrari client Prince Philip Radziwill, it was purchased by him from its first owner in 2011 with 9,700 km on its odometer. Today, with just under 10,000 km on its odometer from new, this 575 Superamerica is practical enough to be used on a regular basis, yet it will never cease to astound its driver with its incredible looks and stunning performance.

al cambio degli pneumatici, sono stati sostituiti tutti gli interruttori di plastica dell'abitacolo oltre all'intero sistema di hard top *Revochromico*. Le ricevute di questi interventi, il cui costo totale ha superato i € 23.000, sono conservate insieme all'auto. Inoltre, la 575 viene fornita con tutti gli attrezzi e libretti originali, tra cui il manuale d'uso e manutenzione ed un impianto di scarico *TubiStyle*.

Questo esemplare proviene dal garage del principe Philip Radziwill, blasonato collezionista Ferrari che l'aveva acquistato dal primo proprietario nel 2011, con appena 9.700 chilometri. Oggi, con meno di 10.000 chilometri totali, questa 575 Superamerica è un'auto che si presta ad essere usata regolarmente, capace di sorprendere il futuro proprietario per il suo look ricercato e le prestazioni straordinarie.



2004 Ferrari Enzo

118

Only 21,500 km and two owners from new
Delivered new to Germany

Vastly desirable Nero over Nero example

The ideal driver's Enzo; always well-kept and regularly maintained

Fresh service by Ferrari Eberlein

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Solo 21.500 km percorsi e due proprietari da nuova
Consegnata nuova in Germania

Desiderabile combinazione cromatica di Nero su Nero

L' Enzo perfetta per chi voglia guidare; Sempre ben tenuta e regolarmente tagliandata

Fresca di tagliando presso la Ferrari Eberlein

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€1.800.000 – €2.000.000

Chassis / Telaio:
ZFFCZ56B000136733
Engine / Numero motore: 82393



Ferrari's first hypercar of the new millennium, the Enzo set not only a new benchmark within the storied marque, but also the gold standard for performance cars going forward. Cutting edge in every way, the Enzo bridged the gap between the Scuderia's Formula 1 cars and Ferrari's road-legal automobiles, bringing 399 of Ferrari's best clients the highest performance automobile Ferrari had ever built.

With a naturally aspirated V-12 engine producing 660 bhp mated to a six-speed, sequential Formula 1-style gearbox, the Enzo could sprint to 60 mph from a standstill in 3.6 seconds, accelerating onwards to an astonishing 218 mph. In a contemporary review of the Enzo, Harry Metcalfe remarked on the Enzo's impressive speed, commenting that, 'It's like the car is covered in a special layer of Teflon, allowing it to slip effortlessly through the cool night air. In fact, this side of a Veyron, I can't think of a car that builds speed quite as easily as the Enzo.'

La prima hypercar Ferrari del nuovo millennio, la Enzo, non ha solo fissato un nuovo punto di riferimento all'interno dello storico marchio, ma ha creato un nuovo standard da seguire per lo sviluppo delle vetture iper sportive. In ogni modo, l'Enzo ha colmato il divario tra le vetture della Scuderia di Formula 1 e le sue auto stradali, offrendo a 399 tra i migliori clienti della casa, la vettura più ad alte prestazioni mai costruita dalla Ferrari.

Con un motore V-12 aspirato capace di produrre 660 Cv, accoppiato ad un cambio a sei marce di tipo sequenziale, l'Enzo può raggiungere i 100 Km/h con partenza da fermo in soli 3,6 secondi, proseguendo nella sua accelerazione fino alla strepitosa velocità di 350 kmh. All'epoca, nello scrivere di una prova effettuata con la Enzo, in riferimento alla sua velocità massima, Harry Metcalfe ha commentato: "È come se l'auto fosse ricoperta da uno speciale strato di Teflon, che le permette di scivolare senza sforzo alcuno attraverso l'aria fresca notturna. Fatta slava la Veyron, non riesco a pensare a una macchina che prenda velocità altrettanto facilmente come l'Enzo».

Documents / Documenti :
**German
Fahrzeugbrief**



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.



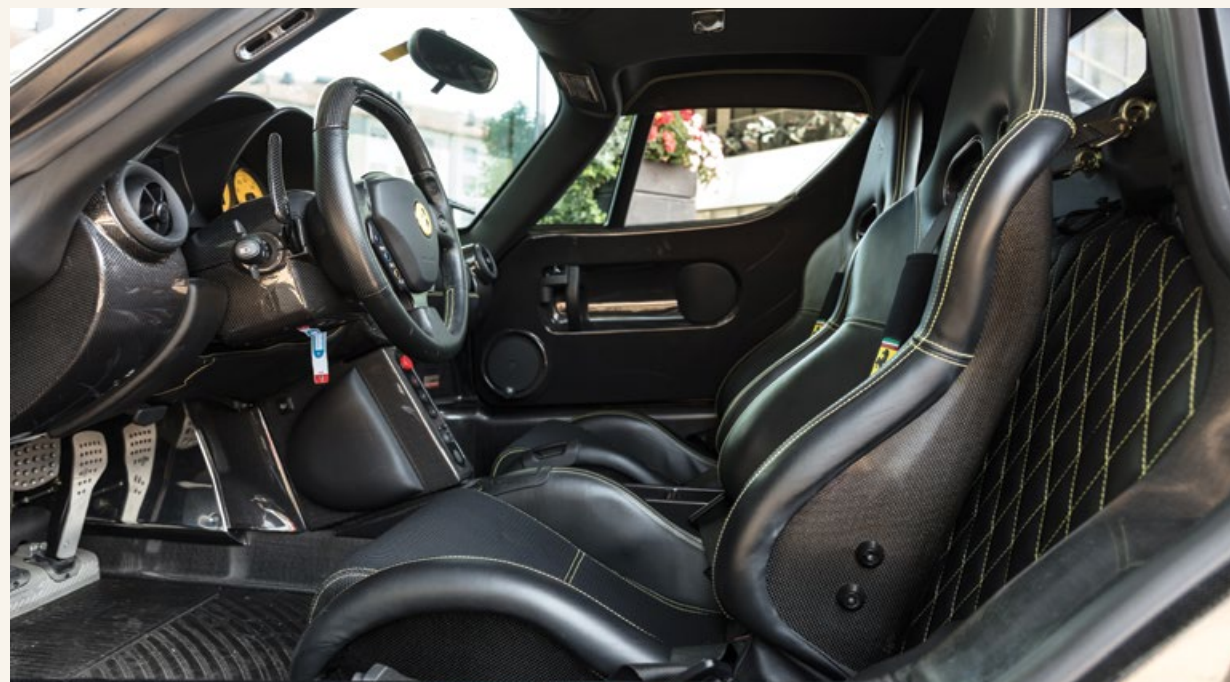


Finished in seldom seen and highly desirable Nero over a matching Nero interior with yellow stitching, this Enzo was delivered new to Germany and its first owner, Walter Rossing of Bad Hersfeld, on 29 April 2004 through Eberlein Automobile, the official Ferrari dealership of Kassel. Black was very seldom specified on the Enzo, and it is believed that about 12 Enzos with varying interior colours left the factory finished in black.

The car remained with Rossing for the vast majority of its life and was driven frequently during his ownership, before passing to its second German owner, from whose collection it is offered today. Well maintained throughout its life, the car's warranty manual shows services completed on a bi-annual basis, always by Eberlein, with the last service undertaken earlier this year.

Verniciata nella rara, ed estremamente desiderabile, colorazione di Nero su interni Neri con cuciture gialle, questa Enzo è stata consegnata in Germania, tramite la Eberlein Automobile, la concessionaria ufficiale Ferrari di Kassel, al suo primo proprietario, Walter Rossing di Bad Hersfeld, il 29 aprile 2004. Il colore nero è stato richiesto molto raramente su una Enzo e, si ritiene che siano circa 12 le Enzo, con vari colori di interno, che hanno lasciato la fabbrica rifinite in questa tonalità.

L'auto è poi rimasta con Rossing per la maggior parte della sua vita e, durante questa proprietà, venne guidata di frequente. E' poi passata al secondo proprietario, sempre tedesco, dalla cui collezione è offerta oggi. Ben mantenuta nel corso di tutta la sua vita, il libretto di manutenzione riporta tutti i tagliandi effettuati a cadenza biennale, sempre svolti presso la Eberlein, ha l'ultimo tagliando di manutenzione effettuato all'inizio di quest'anno.



Undoubtedly one of the most memorable Ferraris built thus far in the 21st century, the Enzo was nothing short of a milestone for Ferrari. Finished in one of the most desirable colour schemes offered for the Enzo, this is the ideal Enzo for the enthusiast looking to experience one of Ferrari's greatest creations on the open road.

Indubbiamente, almeno sino ad oggi, una delle Ferrari più memorabili costruite nel XXI secolo. La Enzo è stata senza alcun dubbio, una delle pietre miliari della Ferrari. Finita in una delle combinazioni cromatiche più desiderabili proposte su questo modello, l'esemplare offerto è la Enzo ideale per gli appassionati che desiderino sperimentare una delle più grandi Ferrari stradali mai costruite.





2011 Ferrari 599 SA Aperta

119

4,300 km from new

Desirable and seldom-seen Bianco Fuji over blue colour scheme

One of just 80 examples built

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

4.300 km totali

Carrozzeria Bianco Fuji con gli interni blu, abbinamento attraente e inusuale

Uno dei soli 80 esemplari costruiti

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€1.100.000 – €1.400.000

Chassis number / Numero di serie:
ZFF72RDB000182288

Engine / Numero motore :
176151

Documents / Documenti :

**Monegasque
Certificat
d'Immatriculation**



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

In homage to the 80th anniversary of Pininfarina, Ferrari decided to produce just 80 examples of the new, limited edition 599 convertible, the SA Aperta, for its very best clients. At its heart was the 6.0-litre V-12 engine sourced from the 599 GTO, capable of producing 661 bhp, which was at the time Ferrari's most powerful street engine offered to date. Even though the car shares many of the components of the hardcore 599 GTO, it is slightly softer and more comfortable to drive, making it more liveable on long journeys and giving it a more friendly personality overall – ideal in the drop-top companion to the 599 GTO.

In omaggio all'80° anniversario della Pininfarina, Ferrari decise di produrre solo 80 esemplari numerati della sua nuova 599 cabriolet, la SA Aperta. Una serie limitata dedicata ai suoi migliori clienti in cui il pezzo forte era il motore 6 litri, V-12, proveniente dalla 599 GTO che, con i suoi 661 cavalli, all'epoca è stato il motore Ferrari più potente di sempre. Nonostante condivide molti componenti con la GTO, l'Aperta risulta leggermente più morbida nel complesso e offre una maggior comodità di guida, ciò la rende più piacevole nei lunghi viaggi. Caratteristica che le dà una personalità meno estrema e rende, questa scoperta, una perfetta compagna della 599 GTO.





Exceptionally well outfitted by its original owner, this 599 SA Aperta boasts a number of desirable options to make it stand out from its fellow Apertas. In addition to its stunning colours of Bianco Fuji over a blue leather and Alcantara interior, the car is outfitted with blue wheels, windshield trim and rear buttresses, along with a blue roof to match the interior. Inside, driver and passenger are greeted by blue-painted sill plates, with matching blue-painted dashboard trim. Trimmed in blue leather with matching Alcantara seat inserts, the interior theme is carried through to the cabin with white seat piping, thin-line inserts and further white trim on the dashboard. In addition to the white tachometer, the car also boasts the optional fire extinguisher, along with carbon fibre trim on the centre console and steering wheel with LED shift lights

Superequipaggiata dal primo proprietario, questa Ferrari vanta una serie di optional che la rende unica rispetto alle altre Aperta. Oltre ai colori straordinari, Bianco Fuji con interni in pelle e Alcantara blu, l'auto ha cerchi, montanti anteriori e posteriori blu, oltre al tettuccio blu che fa pendant con gli interni. Nell'abitacolo, conducente e passeggero sono accolti dai batticalcagno verniciati in blu, che richiamano gli inserti della plancia. Interni rivestiti in pelle dello stesso colore, con riporti di Alcantara in tinta, l'abbinamento cromatico nell'abitacolo è completato dai fili che disegnano i sedili, ma anche da inserti sottili e dettagli della plancia, tutti rigorosamente bianchi. Anche il tachimetro è bianco. Fornita anche di estintore, che era optional. Non mancano inoltre gli inserti in fibra di carbonio sulla consolle centrale e al volante, con le spie del cambio a LED.



Offering 599 GTO levels of performance along with the thrills of open air motoring, the 599 SA Aperta is a wonderful driver's Ferrari, boasting all the performance and comfort that one would expect from a modern grand tourer. Having travelled just 4,300 km from new, this well-equipped example is an excellent addition to any collection not only for its rarity, but also for the sublime driving experience it provides.

La 599 SA Aperta offre prestazioni equiparabili a quelle della GTO, ma con l'emozione unica della scoperta. Una meravigliosa Ferrari per veri piloti, ha tutte le qualità sportive e di comfort che ci si aspetta da una gran turismo moderna. Dopo aver percorso appena 4.300 km, questo esemplare, molto ben equipaggiato, rappresenta un'eccellente aggiunta per qualsiasi collezione. Non solo per la sua rarità, ma anche per la sublime esperienza di guida che offre.



2001 Ferrari 550 Sperimentale

120

Used by Ferrari as a development car for the 550 and 575 Maranello

Single private ownership from new; purchased by the consignor from Ferrari
Ferrari Classiche certified

Utilizzata dalla Ferrari come banco prova per i modelli 550 e 575 Maranello

Unico proprietario; Acquistata direttamente dalla Ferrari
Certificata Ferrari Classiche

€350.000 – €450.000
Offered without Reserve
Senza Riserva

Chassis / Telaio:
ZFFZR49B000143658

Documents / Documenti :
Bill of Sale



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Internally designated the F133, this 550 Maranello was built in 1996 and used as a development car for the production model. Over the course of its life, it was modified by Ferrari on several occasions, to test a number of different ideas and concepts for forthcoming front-engine, twelve-cylinder Ferraris.

Looking to harken back to the Ferrari racing cars of the '50s and '60s, this example was fitted with a side exhaust which would have offered an increase in performance through the use of larger diameter, free-flowing components. To do so, Ferrari stretched the car's wheelbase by 200 mm over the standard 550 Maranello wheelbase (2,500 mm). Furthermore, the absence of a normal exhaust within the chassis allowed room to stiffen the chassis with the installation of up to two additional cross members. This made the chassis 10% stiffer than those in regular-production 550 Maranellos, despite its longer wheelbase. In an effort to keep the same visual proportions, the added length was addressed by moving the cowl back and lengthening the hood and front fenders.

Nome in codice F133, questa 550 Maranello, costruita nel '96, è stata impiegata come base per sviluppare il modello di serie. In diverse occasioni, nel corso della sua vita, è stata modificata per testare idee e soluzioni sperimentali da adottare sulle successive "rosse" dodici cilindri a motore anteriore.

Ispirata alle auto da corsa degli anni '50 e '60, ha l'impianto di scarico montato lateralmente. Questa soluzione permette l'utilizzo di scarichi liberi, con diametro maggiorato, che ne aumentano così le prestazioni. Per questa trasformazione è stato





Other special features on this car include a system of air ducting on the right rear down past the fuel tank in an effort to provide fuel cooling. The car also boasts a unique system of moving pedals and steering column, allowing for the driver seat to remain fixed in an effort to accommodate taller drivers.

It was acquired from Ferrari at RM Auctions' Maranello sale by the consignor 10 years ago and has remained with him ever since. Recently, the car was shipped to Joe Macari Performance Cars in London, an official Ferrari service centre, where it received a full service, including cam belt replacement. Prototypes rarely leave factory ownership, and the current opportunity to purchase such a unique and compelling car should not be overlooked.

necessario allungarne il passo di 200 mm (quello della 550 Maranello è originariamente di 2.500 mm). L'assenza dello scarico nell'alloggiamento tradizionale, cioè all'interno del telaio, ha permesso di irrigidire la scocca con l'aggiunta di due strutture a croce supplementari. Così facendo, nonostante il passo allungato, il telaio è più rigido del 10% rispetto a quello di serie. Nel tentativo di mantenere le stesse proporzioni estetiche della carrozzeria, la maggior lunghezza è stata camuffata arretrando le prese d'aria sotto il parabrezza, ma anche allungando cofano e parafranghi anteriori.

Un'altra caratteristica speciale della vettura è la presa d'aria sul lato posteriore destro, oltre il serbatoio della benzina, soluzione impiegata per il raffreddamento del carburante. Recentemente l'auto è stata inviata al centro assistenza ufficiale Ferrari Joe Macari Performance Cars di Londra. Qui è stata sottoposta a un tagliando completo durante il quale hanno sostituito la cinghia di distribuzione. L'auto inoltre vanta un sistema unico di regolazione della pedaliera e del volante, necessario per permettere una posizione di guida perfetta anche ai collaudatori più alti.

Il primo, nonché attuale proprietario, l'ha comprata 10 anni fa a un'asta RM a Maranello, direttamente dalla Ferrari. Com'è noto i prototipi lasciano raramente la fabbrica e l'opportunità di accaparrarsi un'auto così particolare e importante non va sprecata.



1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

121

€2.100.000 – €2.600.000

Extremely low-mileage example; 4,156 actual miles
Remarkable condition throughout; an
immaculate reference piece
One of only two Daytona Spiders originally
delivered in Rosso Bordeaux
Authentic, unmolested and thoroughly superb
Application for certification submitted
to Ferrari Classiche

Chilometraggio molto basso, solo
6.688 chilometri effettivi
In condizioni perfette, un esemplare
da prendere come riferimento
Una delle due sole Daytona Spider uscite
di fabbrica in Rosso Bordeaux
Autentica, conservata e in una condizione impeccabile
Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

Chassis / Telaio: I 6783
Engine / Numero motore: B 2552
Body / Carrozzeria: 1230



This superb Daytona Spider, the 85th of only 121 original Spiders, was built to U.S. specifications, with both Borletti air conditioning and a Voxson radio, as well as instruments in miles, left-hand drive and finished in Rosso Bordeaux over Beige seats with black inserts. Completed by the factory in February 1973, it was stored for three years by the famed Chinetti-Garthwaite Imports of Paoli, Pennsylvania. Its official 'delivery' date was 8 July 1976, via the famous Algar Enterprises.

In late 1976, this car was offered via Brian Motor Cars, Inc. of Flourtown, Pennsylvania. The ad in the New York Times described the car as unregis-

Questa straordinaria Daytona Spider, l'ottava di sole 121 Spider prodotte a Maranello, è stata costruita secondo le specifiche statunitensi. Con aria condizionata Borletti e radio Voxson, ha la strumentazione in miglia, la guida a sinistra, la carrozzeria Rosso Bordeaux e i sedili beige con inserti neri. Ultimata nel febbraio del '73, è stata conservata per tre anni dalla famosa Chinetti-Garthwaite Imports di Paoli, in Pennsylvania. La data ufficiale di consegna è l'8 luglio 1976, attraverso la nota Algar Enterprises.

Alla fine dell'anno viene messa in vendita dalla Brian Motor Cars, Inc. di Flourtown, Pennsylvania. L'annuncio del New York Times descrive l'auto come

Documents / Documenti :

US Title

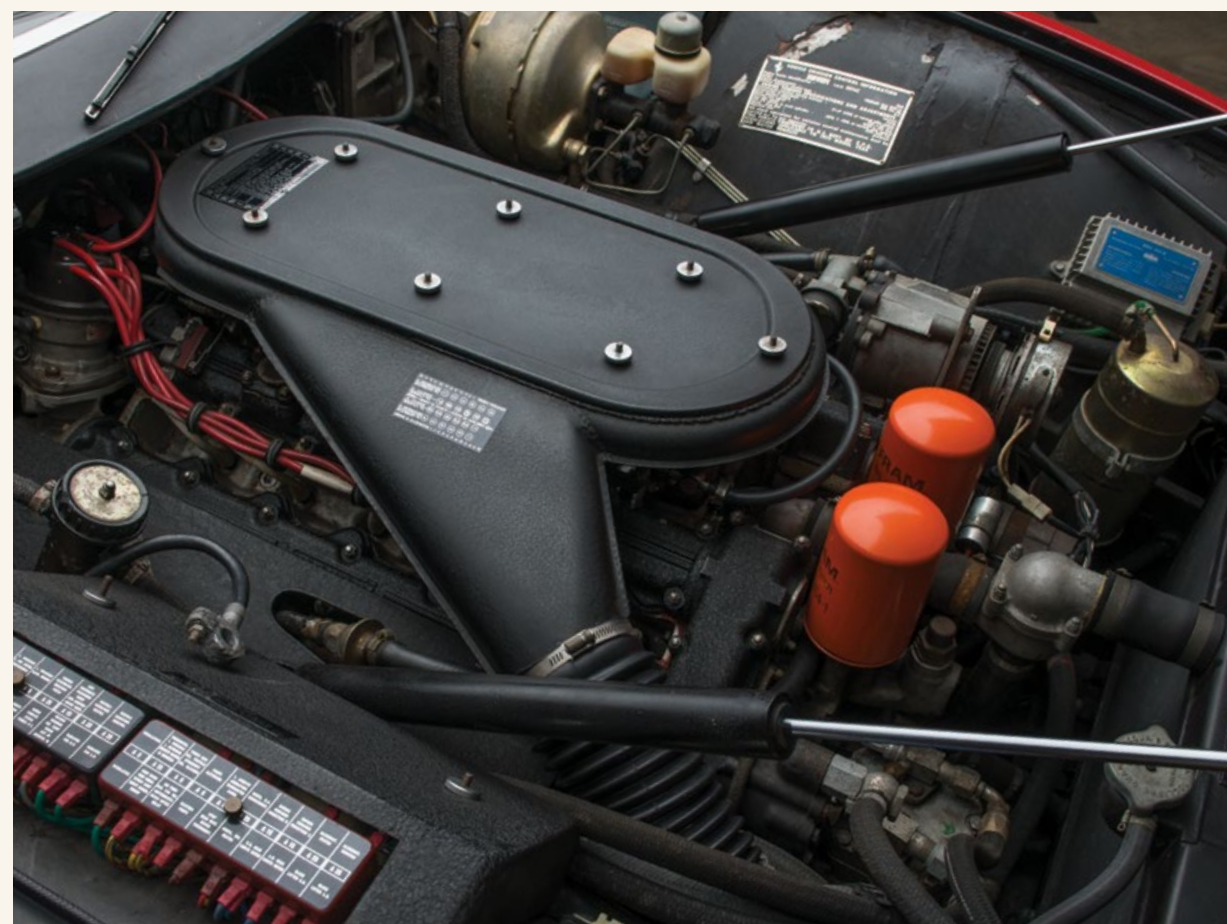


See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

tered and showing 829 miles. Larry Farrell of New York next advertised the car for sale in 1981, describing it as an original spider with under 1,000 original miles. In November of that year it was sold to Dr Laurence W. Wolf of Houston, who covered most of the car's present mileage, selling it in 1993, with 4,120 miles recorded, to the present owner. This owner, only the third since new, has stored the car now amongst his large collection for nearly a quarter of a century, during which time it has never been shown in public.

non immatricolata e con meno di 1.400 km. Successivamente Larry Farrell, sempre di New York, la rimette in vendita nel 1981, dicendo che questa spider, tutta originale, ha meno di 1.600 km effettivi. Nel novembre dello stesso anno viene comprata dal dottor Laurence W. Wolf di Houston, che è poi il proprietario che le ha fatto fare la maggior parte della strada, rivendendola quindi nel '93 con 6.630 km (registrati nell'atto di vendita), all'attuale proprietario. Appena il terzo in vent'anni di vita della Daytona. Conservata in una nutrita collezione per quasi un quarto di secolo, non è mai stata mostrata in pubblico.

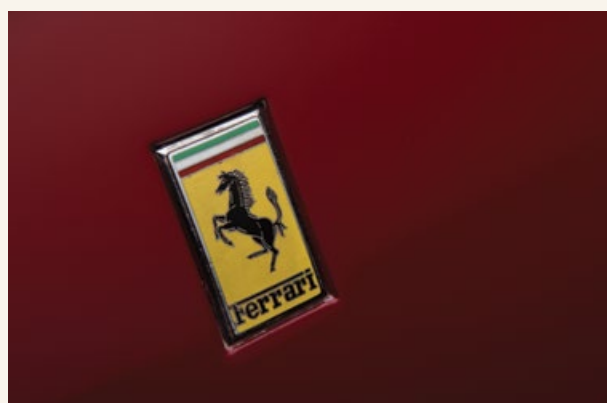






The Daytona Spider is offered today with 4,156 actual miles, at the time of cataloguing, and in impressively well-preserved, largely original condition. Its top is the original, as is the remarkable tan and black interior, with upholstery that shows only the faintest patina and appears only a few years old, a virtually unmarked steering wheel and an excellent dashboard with fine 'mouse hair' and crisp, clear gauges. The only apparent alteration from original specifications has been the installation of a Sony radio, which replaced the original Voxson unit many years ago. Inspection of stampings and finishes throughout the chassis and engine compartment also show superb originality and authenticity. The original top boot and spare wheel are both in the trunk.

Questa Daytona Spider, in gran parte originale e in condizioni incredibilmente ben conservate, al momento della stesura di questo catalogo ha solo 6.688 chilometri effettivi. La capote è la sua originale, come lo sono gli straordinari interni beige e neri, con rivestimenti che mostrano solo una leggerissima patina. Il volante è praticamente intonso, cruscotto e plancia sono eccellenti con il loro bel vellutino e una strumentazione pulita e brillante. L'unico pezzo non originale è la radio Sony con cui è stata rimpiazzata la Voxson già molti anni fa. Guardando con attenzione al resto dell'auto, le stampigliature di telaio e motore testimoniano una straordinaria originalità e autenticità. Capote e ruota di scorta sono entrambe nel baule.





This is a unique opportunity to purchase one of the lowest mileage Daytona Spiders on the planet, in true 'time warp' condition. Few, if any, examples have been as immaculately preserved as this automobile, which carries its wonderful honesty proudly, on every panel, nut and bolt. It is only fitting to offer it here at Maranello, as it wears the same finishes applied by this factory's artisans 44 years ago.

È davvero un'occasione più unica che rara di acquistare una Daytona Spider con così pochi chilometri, in un pacchetto incredibilmente ben conservato. Sono davvero pochissimi gli esemplari così immacolati, se davvero ne esistono. Autenticità e conservazione riscontrabili su ogni singolo pannello, dado e bullone. È giusto che un'auto così venga offerta a Maranello, dove gli operai del tempo l'hanno vista uscire dagli stabilimenti pressoché nelle stesse condizioni, ma 44 anni fa.

1994 Ferrari 333 SP

122

Supplied new to the USA, never
raced competitively
One of only 40 333 SPs constructed
Four owners from new
Retains its original engine and gearbox
Fully rebuilt by Michelotto in 2016,
with less than one hour on engine
Ferrari Classiche certified

Consegnata nuova negli Stati Uniti, non ha
mai preso parte a una competizione
Uno dei soli 40 esemplari costruiti
Quattro proprietari
Motore e cambio originali
Completamente ricostruita da Michelotto nel
2016, il motore ha girato meno di un'ora
Certificata Ferrari Classiche

€2.800.000 – €3.300.000

Chassis / Telaio: 006
Engine / Numero motore: 009

Documents / Documenti :
Bill of Sale



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

Conceived in response to the new IMSA World Sports Car regulations introduced for 1994, the 333 SP was Ferrari's first factory sanctioned Sports Racing car since the 312 PB of 1971. Loyal customer Giampiero Moretti was instrumental in persuading Ferrari to pursue the project, whilst a key ally was Ferrari North America CEO Gian Luigi Longinotti-Buitoni, who identified the positive impact that potential racing success could have on sales in the company's biggest market.

Progettata secondo le nuove normative IMSA World Sports Car introdotte per la stagione 1994, la 333 SP è la prima vettura sportiva di questo tipo sviluppata ufficialmente da Ferrari dopo la 312 PB del '71. Giampiero Moretti, aficionado del Cavallino, è stato determinante nel convincere la Casa di Maranello a intraprendere il progetto. Moretti ha trovato in Gian Luigi Longinotti-Buitoni, CEO di Ferrari North America, un indispensabile alleato che ha subito visto le potenzialità di marketing per incrementare le vendite nel mercato più importante per le "rosse".



Initial development was a collaboration between the factory, Dallara Automobili and long-time Ferrari associate Michelotto, with erstwhile TWR Jaguar designer Tony Southgate recruited in an advisory role. Much of Dallara's initial work was aerodynamics focussed, whilst Michelotto were involved principally in component sub-assembly. However, following construction of the prototype chassis 001 at Maranello, Dallara undertook overall production of chassis 002 to 014, and Michelotto of 015 to 041.

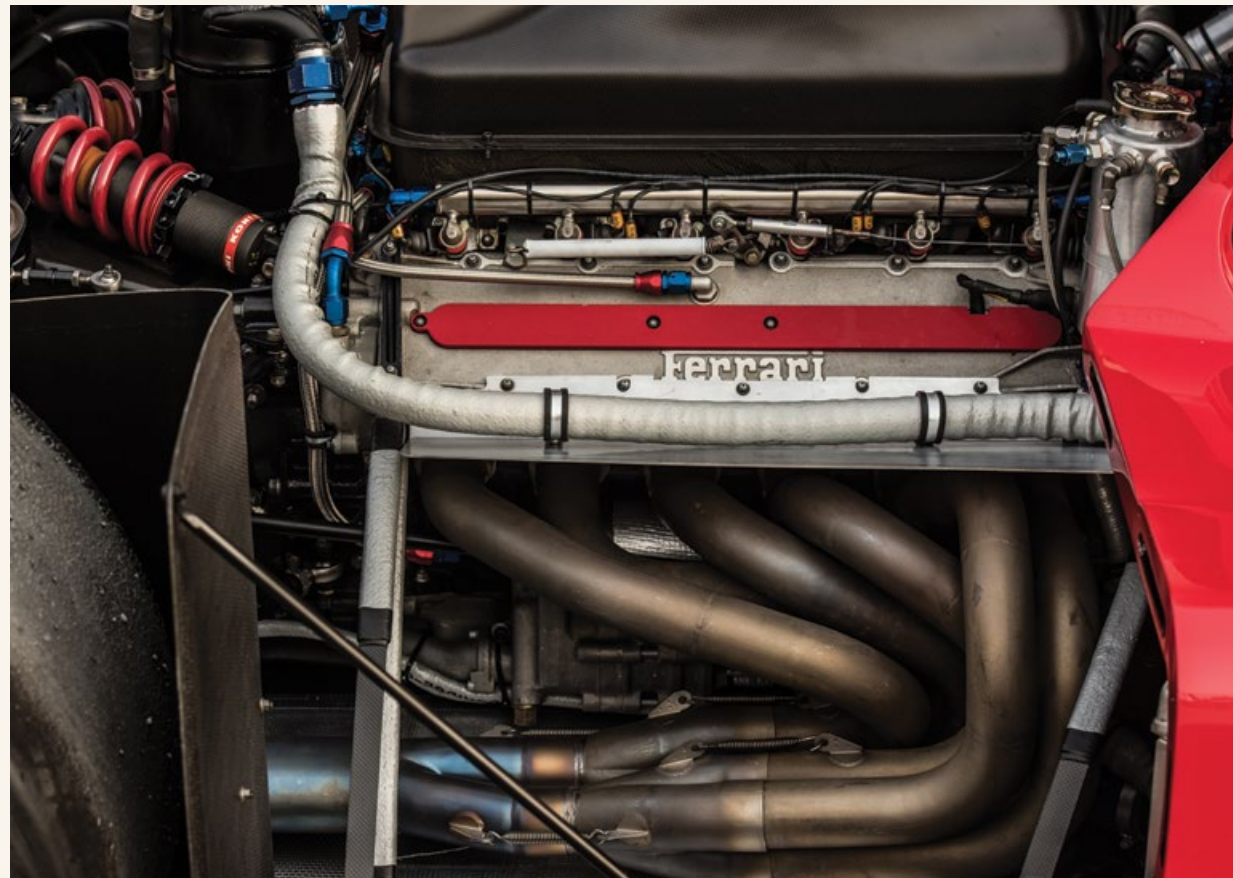
Employing a flat-bottomed carbon fibre monocoque chassis, as stipulated by the regulations, the car drew heavily on Dallara's recent Formula One experience, and utilised conventional double wishbone suspension with pushrod operated coil spring/damper units all round. WSC regulations also required engines to be production based and of no more than 4.0-litres displacement, and it was here that Ferrari pulled a masterstroke. By using its magnificent 4.0-litre V-12 F310E engine – effectively a long stroke version of the Type 036 Formula One engine of 1990 – a similar version of this engine would also be used in the F50, albeit slightly enlarged in that application.

Inizialmente lo sviluppo del progetto è stato frutto di una sinergia tra Ferrari, Dallara Automobili e Michelotto, da lungo tempo legato alla Casa di Maranello. Inoltre fu reclutato Tony Southgate, designer della Jaguar TWR, nel ruolo di consulente. Gran parte del lavoro iniziale di Dallara ha riguardato l'aerodinamica, mentre Michelotto è stato coinvolto principalmente per l'assemblaggio delle varie componenti. Dopo la costruzione del primo prototipo a Maranello, ovviamente con telaio 001, Dallara ha realizzato i telai da 002 a 014, mentre Michelotto quelli da 015 a 041.

Utilizzando un telaio monoscocca in fibra di carbonio a fondo piatto, come previsto dal regolamento, l'auto ha beneficiato notevolmente della diretta esperienza di Dallara in Formula 1. Sospensioni indipendenti, push-rod, molle elicoidali coassiali con ammortizzatori telescopici. Per quanto riguarda il motore, il regolamento del WSC, prevedeva che dovesse derivare da uno di serie e che non potesse superare i 4 litri di cilindrata. È a questo punto che Ferrari cala il suo asso nella manica, impiegando il magnifico 4.0 litri V-12 F310E, nella realtà una versione a corsa lunga del motore di Formula 1 Tipo 036 del 1990, una versione simile di questo motore è stata montata anche sulla F50, anche se per quell'impiego è stata leggermente aumentata.









Success on track was immediate, with five victories from seven IMSA rounds contested in 1994, including a hat-trick for Moretti and his Momo team mid-season. Nineteen ninety-five saw the 333 SP take victory in the Sebring 12 Hours and win both IMSA Drivers and Manufacturers titles, although the car's finest hour was undoubtedly the 1998 Daytona 24 Hours, when the Momo team delivered Ferrari's first win in the event since 1967. By the time of its final official race in 2002, the 333 SP had participated in 144 races, winning 49 and taking 12 major championships in the process.

Originally intended for a Rhode Island customer who was ultimately unable to fulfil the order, chassis 006 was sold via Ferrari of San Francisco to Bob Rapp of Greensboro, North Carolina, in July 1995. One of only a handful of 333 SPs to have never been raced, Rapp retained the car for display purposes until selling it to fellow American collector Rusty West in 2001. The current owner purchased the car from its third owner in 2012. During the current custodian's ownership the car has been meticulously maintained in house by his professional race mechanics. In 2016 the car returned to Michelotto and was fully rebuilt; engine, chassis, gearbox and suspension were all included in this full restoration, and details of this work are held on file. The car has since been tested at Fiorano and currently has around 1 hour on the engine. Furthermore, it is important to note that the car comes with an additional set of wheels.

Il successo in pista è immediato, con cinque vittorie su sette gare IMSA disputate nel 1994, tra cui una tripletta per Moretti e il suo team Momo. Nel '95 la 333 SP si aggiudica la 12 Ore di Sebring e conquista entrambi i titoli IMSA, piloti e costruttori, anche se l'apice del successo è la 24 Ore di Daytona del '98, quando il team Momo ha riportato la Ferrari sul gradino più alto del podio che qui mancava dal '67. Al momento del ritiro dalle corse, la sua ultima gara ufficiale è nel 2002, la 333 SP ha partecipato a un totale di 144 gare, vincendone 49 e conquistando 12 dei maggiori campionati.





Accompanied by Ferrari Classiche certification, basic spares package and period DOS laptop with all relevant software and cables, chassis number 006 would be a hugely charismatic and competitive entry into the new Europe-based Masters Endurance Legends Series, or Stateside HSR events, including the prestigious Classic 24 Hours at Daytona. One of the most significant Ferrari Sports Cars ever produced, it would also be a worthy addition to any serious competition car collection.

Originariamente destinata a un cliente del Rhode Island, che all'ultimo ha cancellato l'ordine, quella con telaio 006 è stata venduta dalla Ferrari di San Francisco a Bob Rapp di Greensboro, Carolina del Nord, nel luglio '95. Una delle poche 333 SP che non ha mai gareggiato, Rapp infatti la usò solo per esposizione, finché nel 2001 non la vendette a un altro collezionista americano, Rusty West. L'ultimo proprietario l'ha acquistata invece dal suo terzo felice possessore nel 2012. L'attuale "custode" l'ha conservata perfettamente, facendola seguire meticolosamente dal suo meccanico di gara. Nel 2016 l'auto torna a Michelotto e viene completamente ricostruita: motore, telaio, cambio e sospensione sono stati inclusi in questo restauro davvero completo. I dettagli di questo lavoro sono tutti documentati. L'auto è stata testata a Fiorano e attualmente il motore ha solo 1 ora di uso. Inoltre, è importante ricordare che viene fornita con un secondo set di ruote.

Accompagnata dalla certificazione Ferrari Classiche, un set di ricambi e un computer portatile DOS con tutti i relativi cavi e software, l'auto con telaio numero 006 sarebbe l'auto perfetta per partecipare alla nuova serie europea Masters Endurance Legends Series o HSR Stateside, tra cui il prestigioso Classic 24 Hour at Daytona. Una delle più significative Ferrari Sport Prototipi mai prodotte, sarebbe un'aggiunta importante anche in una collezione di auto concorrenti.





1950 Ferrari 195 Inter Coupé

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI TOURING

The first 195 chassis produced; one of three bodied by Touring

The 1951 Turin Motor Show car

Beautiful restoration in spectacular colours

Well-known ownership history since new

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Una delle prime 195 prodotte e una delle uniche tre carrozzate da Touring

Debutta al salone dell'auto di Torino del 1951

Bellissimo restauro e colori spettacolari

Storia e proprietà conosciute sin da nuova

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

123

€1.100.000 – €1.500.000

Chassis / Telaio: 0081 S
Engine / Numero motore: 0081 S
Gearbox / Cambio: 41
Body / Carrozzeria: 3463

Documents / Documenti :

US Title



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Chassis number 0081 S was the first of 25 195 chassis produced, and one of just three bodied by the renowned Milanese coachbuilder Touring. Distinctive features included a lack of the usual

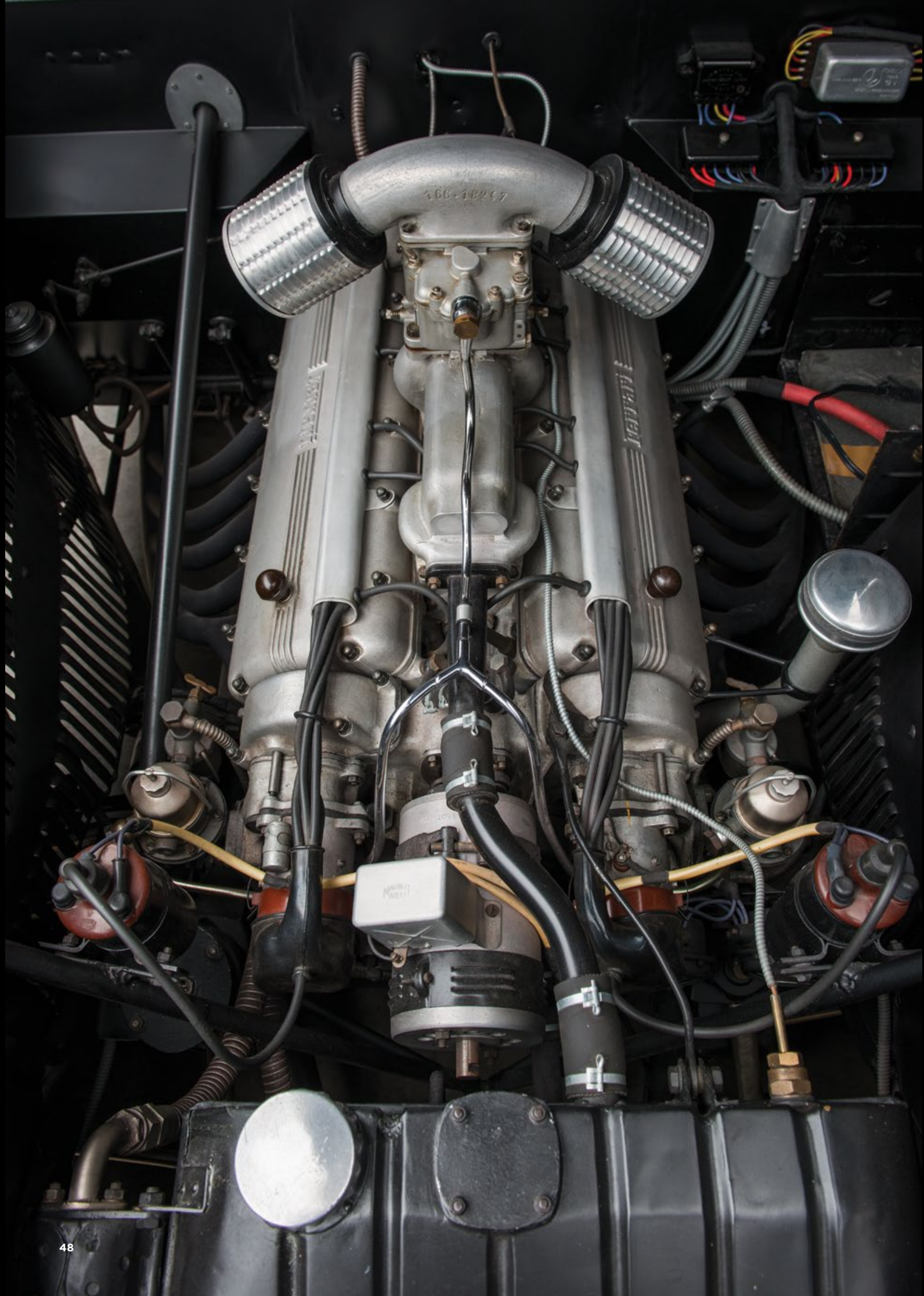
Superleggera script on the hood, as well as small Italian lights, similar to those on early barchettas. In April 1951 the car, finished in its original hue of *Oro Metallizzato*, was shown by Franco Cornacchia's Agenzia Internazionale Commerciale Auto Ricambi (AICAR) on behalf

of Ferrari at the 33rd Turin Motor Show at the Parco Valentino. Afterwards, the following month, it was sold by Carrozzeria Superleggera Aerlux of Milan to second owner Giuseppe Fiocchi of Lecco, and registered in the Como area as 'CO 32210'.



L'auto con telaio numero 0081 S è stata la prima di venticinque 195 prodotte e una delle tre a montare la carrozzeria della milanese Touring. Tra le caratteristiche distintive spiccano la mancanza della

scritta Superleggera sul cofano e i fanali piccoli, come sulle prime barchette. Nell'aprile del '51, nella sua splendente colorazione originale *Oro Metallizzato*, viene presentata dall'Agenzia Internazionale Commerciale Auto Ricambi (AICAR) di Franco Cornacchia, ma a nome della Ferrari, al XXXIII Salone dell'auto di Torino, nel Parco del Valentino. Il mese successivo è venduta dalla Carrozzeria Superleggera Aerlux di Milano al secondo proprietario, Giuseppe Fiocchi di Lecco, che la registra nella provincia di Como con la targa CO 32210.





Fiocchi kept the car for a little over three years before passing it to third owner Francesco Nissotti of Adria-Rovigo, who registered it as 'RO 17125'. It was sold two years later, in October 1955, to American serviceman Donald Maynard, who returned with it to the United States in 1959. Several further owners followed, including Wyatt Coleman.

In 1974 Mr Coleman's mechanic sold the car to Richard Little of Sudbury, Massachusetts, who began but never completed an exhaustive restoration. The Ferrari was sold by Mr Little's family in 2005, and the following year passed to two enthusiasts in California, then to Richard Martin, who had it fully restored by Terry Scarborough over a two-year period. It appeared at the Pebble Beach Concours d'Elegance in 2008, was awarded a Platinum award at the 2009 Cavallino Classic and was then shown at The Quail in 2010.

Fiocchi tiene l'auto per poco più di tre anni, prima di passarla al terzo proprietario, Francesco Nissotti di Adria (Rovigo), che la registra con targa RO 17125. Nell'ottobre del '55 viene comprata da un militare americano, Donald Maynard, che nel '59 se la porta negli Stati Uniti. Successivamente si sono susseguiti altri proprietari, tra cui Wyatt Coleman.

Nel '74 il meccanico di Coleman vende l'auto a Richard Little di Sudbury, Massachusetts, che inizia un'importante opera di restauro. Impresa che però non porta a termine. I Little decidono di vendere la Ferrari nel 2005 e l'anno successivo viene presa da due appassionati californiani per poi finire a Richard Martin, che ne commissiona il restauro completo a Terry Scarborough. Lavoro che viene ultimato due anni dopo. Apparsa al concorso di eleganza di Pebble Beach nel 2008, ha ricevuto il premio Platinum al Cavallino Classic del 2009, per poi essere portata in mostra al The Quail nel 2010.



Now repainted a beautiful dark blue, this lovely, authentic, well-known Turin show car ranks among the most attractive closed early Ferraris, and it would be a superb entrant to either concours field or prestigious rally events around the world.

Please note that after the auction, this car needs to remain in Maranello to complete the certification process.

Ridipinta in un bellissimo blu scuro, questa splendida, autentica e ben nota show car di Torino è sicuramente una delle più attraenti Ferrari delle origini. Protagonista indiscussa di concorsi o rievocazioni storiche in tutto il mondo.

La macchina dovrà rimanere a Maranello per completare la certificazione.



1974 Ferrari 365 GT4 BB

124

Delivered new to Italy

Very rare, original 'Jute' fabric interior on seats and doors

One of just 387 examples built

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Delivered new to Renato Nocenti's Garage La Rotonda in Firenze, Italy, according to records supplied by Ferrari, chassis number 17883 was originally finished in Blu Dino (106-A-72) over a beige interior. Completed by the factory on 2 May 1974, the car was in the hands of its first owner, a Mr Rossi from Florence, by the end of the month. The car comes with the very rare original 'Jute' fabric interior found on seats and doors. The number of cars delivered in the interior is said to be only 30, with most converted to leather afterwards.

Consegnata nuova in Italia

Rivestimenti di portiere e sedili originali in juta, molto rari

Uno dei soli 387 esemplari realizzati

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

Consegnata nuova al garage La Rotonda di Renato Nocenti a Firenze, secondo i dati forniti dalla Ferrari, l'auto con telaio 17883 originariamente era verniciata in Blu Dino (106-A-72) con interni beige. Uscita di fabbrica il 2 maggio 1974, la vettura era già nelle mani del suo primo proprietario, Rossi di Firenze, prima della fine del mese. Questa GT4 viene proposta con i rivestimenti originali di portiere e sedili in juta. Si dice che le auto con questo allestimento fossero solo 30 e che comunque la maggior parte sia ormai stata convertita in pelle.

€350.000 – €400.000

Chassis / Telaio: 17883
Engine / Numero motore: 00114
Gearbox / Numero di cambio: 083

Documents / Documenti :

**German
Fahrzeugbrief**



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.





According to the Italian documents of the car, it was then passed to Antonietta Verlicchi (who owned a 250 GT as well) in 1978. Unfortunately, Mrs Verlicchi passed away in 1990 and the BB passed to her relative, Pietro Bottoni. Bottoni sold the car in 1995 to a gentleman in Italy where it was purchased by its current German owner in 1998. The car sports its original engine and gearbox as well as its 'Jute' interior. It has received a full engine out-service, which included a new clutch and cam-belts. The car also includes its original owner's manual and tools, as well as a substantial file of documentation.

This is a rare example of a well-documented, original 365 GT4 BB and a car that warrants inclusion in any comprehensive collection of Ferraris.



Secondo i documenti italiani, nel 1978 la vettura passa ad Antonietta Verlicchi, che possiede già una 250 GT. Scomparsa nel '90, la signora lascia la BB a un suo parente, Pietro Bottoni. Nel '95 Bottoni la vende a un altro italiano che, nel '98, la rivende a sua volta all'attuale proprietario tedesco. Questa BB vanta ancora motore, cambio e interni originali. Inoltre, le è appena stato eseguito un tagliando completo, che ha compreso la sostituzione di frizione e cinghie della distribuzione.

L'auto è accompagnata da manuale e attrezzi originali, nonché da una ricca documentazione.

Un raro esemplare di BB originale e ben documentato, una 365 GT4 come questa è l'auto che può impreziosire una raccolta completa di Ferraris.



1959 Ferrari 250 GT LWB California Spider

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

A genuine, numbers-matching example
of extraordinary quality

Single ownership for nearly two decades; seldom shown

Featured in *Cavallino* #53 and in Stanley
Nowak's *Ferrari Spyder California*

Well documented, with original tool kit
Ferrari Classiche Certified

Un esemplare perfettamente conservato
con tutti i numeri corrispondenti

Proprietà unica per quasi vent'anni;
raramente vista dal pubblico

Pubblicata sul numero 53 del *Cavallino* e nel libro
Ferrari Spyder California di Stanley Nowak

Ben documentata, con attrezzi originali
Certificata Ferrari Classiche

125

€7.500.000 – €9.500.000

Chassis / Telaio: 1503 GT
Engine / Numero motore: 1503 GT
Gearbox / Numero di cambio: 260 D

Documents / Documenti :
US Title



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

The chassis for 1503 GT, the 35th of 50 LWB California Spiders, was supplied to Scaglietti on 7 July 1959, and the car's assembly completed in early October. It was delivered the following month to official importer Carlos Kauffmann of Caracas, Venezuela, in an era when that country's oil fortune was making its upper crust extraordinarily wealthy, and supplying Mr Kauffmann with numerous customers for bespoke coachbuilt Ferraris.

In Dr Otto Rodriguez Vincentini, a young socialite active in the high society party scene of the late 1950s, Kauffmann found an ideal buyer for the California Spider. With factory covered headlamps, no side marker lights and its Nardi steering wheel,

Il telaio 1503 GT, il 35° di 50 LWB California Spider, è stato consegnato a Scaglietti il 7 luglio del '59, mentre l'assemblaggio dell'auto viene completato all'inizio di ottobre; il mese successivo la spider è già nelle mani dell'importatore ufficiale per il Venezuela, Carlos Kauffmann di Caracas. Era un'epoca, quella, in cui il petrolio venezuelano stava arricchendo l'intera classe dirigente. Una manna dal cielo per Kauffmann che ha visto esplodere le richieste di Ferrari personalizzate da parte dei suoi clienti.

Kauffmann trovò l'acquirente ideale per questa California nel dottor Otto Rodriguez Vincentini, un giovane viveur della buona società della fine degli anni '50. Uscita di fabbrica con i fanali coperti,

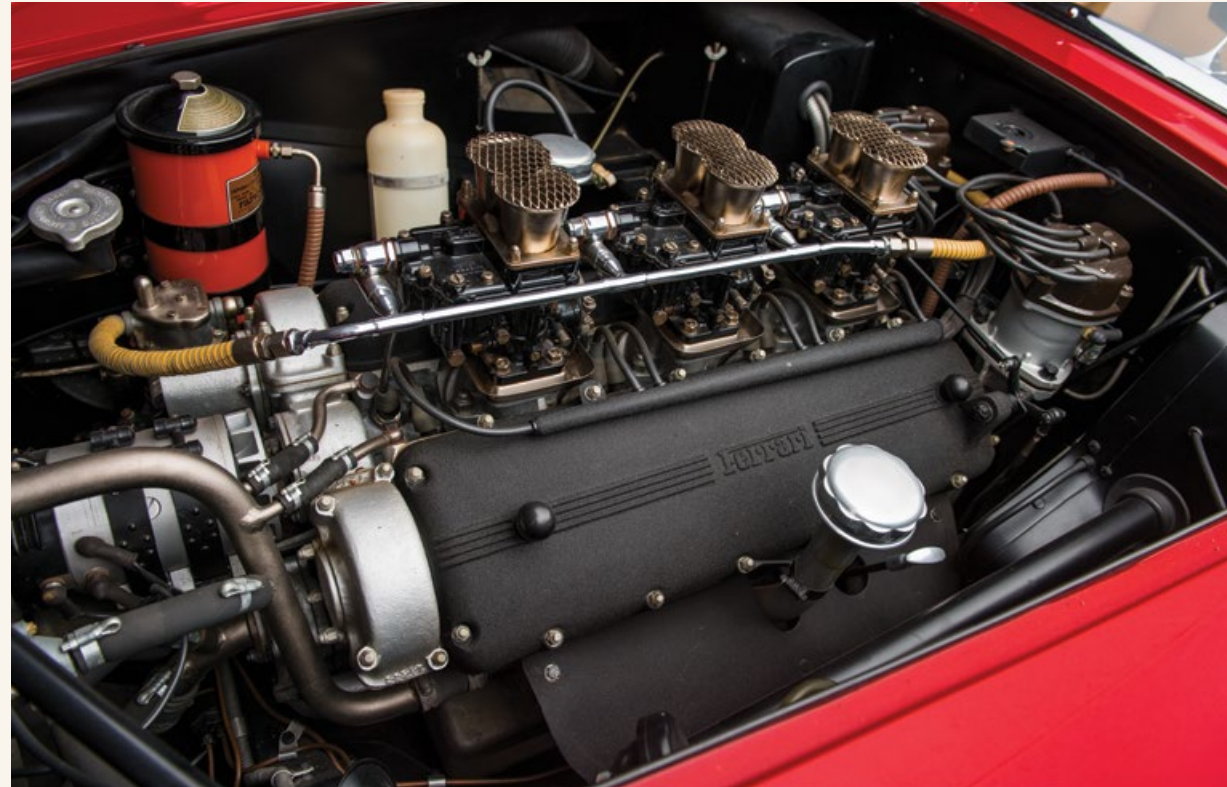




glistening in Bianco over Nero, it fairly dripped aggressive power. One can imagine the figure that it cut, cruising through the streets of Caracas as its owner visited all of the most happening nightspots. However, it was on one of those evenings, and one of those darkened streets, that young men fled, leaving behind the idling California Spider, with the late owner – a victim of robbery – behind the wheel.

nessuna luce laterale, il volante Nardi e l'abbinamento cromatico del Bianco della carrozzeria col Nero degli interni, era sicuramente un bel esempio di cattiveria tutta grinta e sportività. Non ci vuole molta immaginazione per figurarsi quante teste faceva girare il giovane bellimbusto mentre faceva la spola tra una festa e l'altra nelle notti di Caracas. Ed è proprio in una di quelle sere che alcuni ragazzi scapparono via da un vicolo buio. In fondo si scorgeva una decappottabile bianca, ancora in moto. Vittima di una rapina, quell'uomo riverso sul volante è il dottor Otto Rodriguez Vincentini.





The car returned to Carlos Kauffmann, was repaired and reconditioned, and in 1963 was sold from Venezuela to Arthur Dennis Stevens of Evanston, Illinois. At the time it was imported into the U.S., the car had reportedly only covered 7,500 km. Stevens opted to drive the California Spider periodically between Evanston and Chicago for a few years before it was stored for two decades in suburban Chicago. Then, in 1985, it was sold to well-known Ferrari collector Richard Freshman of Malibu, California, then showing around 31,000 km. Two further short-term owners followed before the car was acquired by L. Jack Ruscilli of Columbus, Ohio, in 1987.

L'auto, tornata a Carlos Kauffmann, viene prontamente ripulita e sistemata e nel 1963 è pronta per partire alla volta del suo nuovo proprietario, Arthur Dennis Stevens di Evanston, Illinois. Al momento dell'entrata negli Stati Uniti, l'auto aveva 7.500 km totali. Per qualche anno Stevens guida periodicamente la California tra Evanston e Chicago. Ma a un certo punto decide di lasciarla nella sua residenza fuori Chicago, dove rimane per vent'anni. È nel 1985 che la spider viene venduta al famoso collezionista di auto di Maranello, Richard Freshman di Malibu, California. Al momento del passaggio di proprietà il contachilometri ne segna circa 31.000. Seguono due ulteriori proprietari, ma per poco tempo, poi la Ferrari viene acquistata da L. Jack Ruscilli di Columbus, Ohio. Siamo nel 1987.

Mr Ruscilli commissioned a full restoration of the California Spider by the late Wayne Obry of Motion Products in Neenah, Wisconsin. As part of this work, the car was carefully brought back to its original delivery configuration, with the exception only to a change of colours, to Rosso over tan leather. The restored car toured the United States for several years, winning virtually every possible award, including Best in Class at both the Meadow Brook and Pebble Beach Concours in 1988, and Best of Show at the FCA National Concours in 1989. It was pictured in Stanley Nowak's Ferrari Spyder California in 1990, and in issue number 53 of *Cavallino*, as part of a prominent feature story, 'California on Tour'. In total this car collected more than 35 concours awards between 1988 and 1992, attesting to the incredible quality of the original Motion Products restoration, which helped raise the bar for all Ferrari restorations since that time.

Ruscilli commissiona un restauro completo a Wayne Obry, Motion Products a Neenah, Wisconsin. In quest'occasione la spider viene accuratamente riportata allo stato in cui si presentava alla consegna, con l'unica eccezione dei colori, che ora sono Rosso per la carrozzeria e marrone chiaro per gli interni in pelle. Una volta restaurata, la California ha girato negli Stati Uniti per diversi anni, vincendo praticamente tutto: dal Best in Class a Meadow Brook e Pebble Beach (1988), al Best of Show dell'FCA National Concours l'anno successivo. È descritta nell'opera di Stanley Nowak, Ferrari Spyder California (1990) e sul numero 53 della rivista *Cavallino*, in cui è la protagonista della storia "California on Tour". In totale questa vettura ha raccolto più di 35 premi nei concorsi a cui ha partecipato tra il 1988 e il 1992, confermando l'incredibile qualità del restauro Motion Products, che l'ha trasformata in un punto di riferimento per i restauratori Ferrari dell'epoca.







The current owner acquired the car in 1998, and since then it has been properly stored in his private collection and very seldom shown; indeed, its only appearance was at the XII Palm Beach Cavallino Classic in January 2003, where it won a Platinum award. Today it is offered for a new round of show appearances and potential rally enjoyment, accompanied by a complete tool kit, a binder of restoration photography and a radio. Its odometer shows 32,586 kilometres, only about 700 more than when Mr Ruscilli acquired the car in 1987!

This respected, beautiful and superb California Spider, with a fascinating known history, represents one of the most desirable examples of the ultimate open Ferrari of its era.

L'attuale proprietario, che ha acquistato l'auto nel 1998, l'ha adeguatamente conservata nella sua collezione privata, mostrandola molto di rado. Anzi, la sola uscita ufficiale è stata al XII Palm Beach Cavallino Classic nel gennaio 2003, dove si è aggiudicata il premio Platinum. Oggi è pronta per una nuova serie di concorsi e rievocazioni storiche. È fornita del set completo degli attrezzi originali, di un portfolio di fotografie del restauro e di una radio. La strumentazione segna 32.586 chilometri totali, solo 700 in più di quando Ruscilli l'ha comprata nel 1987!

Questo bell'esemplare di California Spider, blasonato e titolatissimo, ha una storia affascinante e rappresenta uno degli esempi più desiderabili dell'ultima Ferrari aperta della sua epoca.

1969 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta Alloy

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

126

The only road-going 'Alloy' 365 GTB/4 Daytona in existence

Matching numbers and offered in complete 'barn-find' condition

Discovered in Japan after being hidden for nearly 40 years

Documented with history and 2017 personal inspection notes by marque expert Marcel Massini

The ultimate road-going Daytona; ideal for a fresh concours restoration or preservation class exhibition

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

L'unica 365 GTB/4 Daytona stradale in alluminio

Numeri di serie corrispondenti e offerta nella sua condizione di "barn-find"

Scoperta in Giappone dopo essere stata tenuta nascosta per quasi 40 anni

Storia documentata e note dell'ispezione fatta dall'esperto Marcel Massini nel 2017

La Daytona stradale per eccellenza, ideale per un restauro da concorso o da esibire come pezzo conservato

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€1.400.000 – €1.700.000

Offered without Reserve
Senza Riserva

Chassis / Telaio: 12653

Engine / Numero motore: B 18

Gearbox / Cambio: N 32

Body / Carrozzeria: 32



THE UNKNOWN DAYTONA – THE ONLY ROAD-GOING ALLOY BERLINETTA

With over 1,200 versions of Ferrari's powerful 365 GTB/4 'Daytona' produced from 1969–1973, only five lightweight Alloy competition cars, which dominated the 24 Hours of Daytona, were built. Further to those, Ferrari commissioned only one street version of the Daytona with an aluminium body, the very car offered here today, a sure-fire standout in any Ferrari collection as the only example of its kind and a car many thought did not exist, bearing the hallmarks of collectability in every regard. A unique car that no other collector can claim ownership to, this Daytona holds distinct

LA DAYTONA SCONOSCIUTA, L'UNICA FUORISERIE IN ALLUMINIO DELLA MITICA BERLINETTA

Con oltre 1.200 esemplari della potente 365 GTB/4 "Daytona" prodotte dal '69 al '73, in alluminio ne sono state costruite solo cinque, quelle che hanno dominato alla 24 Ore di Daytona. In aggiunta, Ferrari ha commissionato solo una versione stradale della Daytona in alluminio, la vettura offerta oggi, un pezzo da novanta per qualsiasi collezione Ferrari. Unico esempio del suo genere, un'auto che molti pensavano non potesse neanche esistere, ha tutte le caratteristiche per essere un pezzo incredibile da collezione. Una vettura unica che nessun altro collezionista potrà rivendicare, questa berlinetta ha

Documents / Documenti :
**Japanese Export
Certificate**



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.



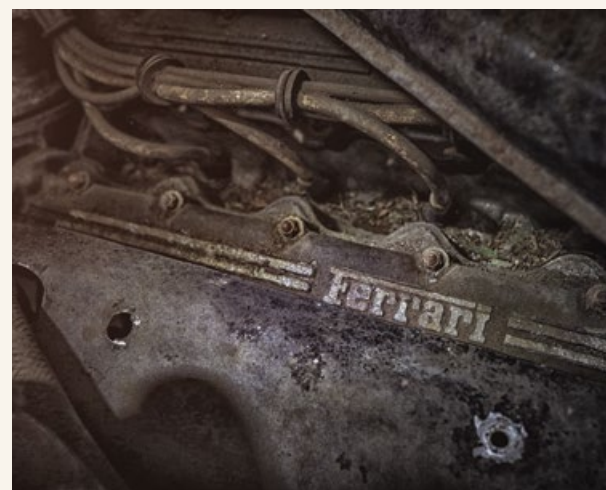
ties to its competition brethren yet never turned a wheel in anger and was instead preserved for decades. Presented here in remarkable unrestored condition, having been domiciled for many years and never significantly refurbished, there is no better Daytona for the discerning connoisseur, as it offers limitless opportunities for enjoyment.

uno stretto legame con le sorelle da pista, nonostante non abbia mai messo una ruota in un circuito. Anzi, è stato nascosta per decenni. Presentata qui in splendida condizione conservata, essendo stata tenuta ferma per anni, senza mai essere restaurata in maniera importante. Non esiste al mondo una Daytona migliore, anche per il più esperto conoscitore, un esemplare che offre infinite opportunità di divertimento.

Chassis number 12653 is approximately the 30th car in the Daytona numbering sequence, wearing Scaglietti body no. 32. Other than chassis number 12547 (which was commissioned by Luigi Chinetti to run the 24 Hours of Le Mans), this car is the only standard-specification Daytona clothed with alloy coachwork. Completed in June 1969, this Daytona was equipped with desirable Plexiglas headlamps and power windows, in addition to its tailor-made aluminium coachwork, and finished in Rosso Chiaro (20-R-190) over a Nero (VM 8500) leather interior. In September, the car was distributed for retail to the Bologna dealer Motor S.p.A. di Carla Allegretti, from whom it was purchased later that month by Luciano Conti, the founder and publisher of *Autosprint* magazine. Mr Conti's company sold the Ferrari in September 1970 to Guido Maran of Verona, who in turn re-sold the car a month later to Carlo Ferruzzi of Ravenna.

Il telaio numero 12653 è approssimativamente l'auto numero 30 nella sequenza di numerazione delle Daytona e ha la carrozzeria Scaglietti n° 32. Oltre al telaio numero 12547 (che era stato commissionato da Luigi Chinetti per correre la 24 Ore di Le Mans), quest'auto è l'unica Daytona con specifiche stradali carrozzata in alluminio. Completata nel giugno del 1969, questa Ferrari Daytona era dotata di fanali coperti in plexiglas e finestrini elettrici, abbinati alla carrozzeria in alluminio su misura, verniciata in Rosso Chiaro (20-R-190) con interni in pelle Nero (VM 8500). Nel mese di settembre la vettura è stata consegnata al concessionario di Bologna, la Motor S.p.A. di Carla Allegretti. Qui viene comprata alla fine del mese da Luciano Conti, l'editore di *Autosprint*. Nel '70, l'azienda di Conti la vende a Guido Maran di Verona che, un mese dopo, la rivende a sua volta a Carlo Ferruzzi di Ravenna.





In July 1971, the Daytona's Italian registration was cancelled and the car was imported by a Japanese dealership three months later. Chassis number 12653 was then featured in the January 1972 issue of *Car Graphic*, a Japanese enthusiast magazine. In May 1975, the Berlinetta was purchased by Goro Guwa of Gifu, Japan, and in April 1979 it passed to Tateo Ito of Nagoya. Almost a year later the car was acquired by Makoto Takai, and he hid the car away for nearly 40 years. It was fabled and known by very few collectors to exist, but many true Ferraristi were unaware that such a special and important car existed, period. Several tried for years to purchase the car, but to no avail. It is offered here for the first time in decades, ready and waiting for a new owner.

Nel luglio del '71 viene cancellata dalla motorizzazione italiana per essere importata da una concessionaria giapponese tre mesi dopo. L'auto, con telaio numero 12653, pubblicata sulla rivista giapponese *Car Graphic* (gennaio 1972), nel maggio del '75 viene acquistata dal nipponico Goro Guwa di Gifu e, nell'aprile del '79, passa al suo conterraneo Tateo Ito, di Nagoya. Quasi un anno più tardi finisce a Makoto Takai, che la terrà nascosta per quasi 40 anni. Esemplare conosciuto da pochissimi collezionisti, molti Ferraristi ne ignoravano addirittura l'esistenza. Qualcuno, nel corso degli anni, ha cercato di accaparrarsela, ma senza successo. Finalmente viene offerta qui per la prima volta dopo decenni, in attesa di un nuovo proprietario.





Currently in a barn-find state of condition, the Ferrari has clearly been in storage for a number of years, and in June 2017, it underwent a thorough evaluation by marque expert Marcel Massini. He confirmed the presence of the matching-numbers engine and transaxle, per stampings that correspond to factory build records. While the various Japanese owners conducted a number of minor cosmetic modifications, 12653 remains remarkably authentic in many other ways. The interior in particular displays impressive originality, with good condition confirmed in the door panels, sun visors, interior rear-view mirror, seats, carpeting, gearshift knob and the headliner.

Nella sua condizione di "barn-find", questa Ferrari è stata chiaramente dimenticata in un deposito per anni finché, nel giugno 2017, è stata sottoposta ad una valutazione dell'esperto del Cavallino, Marcel Massini. Massini ha confermato la corrispondenza con i registri di fabbrica di motore e del gruppo cambio-differenziale. Nonostante i vari proprietari giapponesi abbiano apportato una serie di modifiche cosmetiche minori, questo rimane un esemplare autentico sotto molti altri punti di vista. Gli interni, per esempio, presentano un'impressionante stato di originalità, con buone condizioni riscontrabili in pannelli delle portiere, alette parasole, specchietto retrovisore, sedili, moquette, manopola del cambio e nel rivestimento del cielo.

'What a super scarce Daytona barn find, the only remaining aluminium-bodied production GTB/4, sold new to Luciano Conti, a close friend of Commendatore Enzo Ferrari.'
- Marcel Massini



Massini fa notare che i numeri di serie dei pannelli in alluminio combaciano con la numerazione della carrozzeria di Scaglietti e, infine, che la ruota di scorta originale non sembra essere mai stata utilizzata.

Mr Massini also noted that the aluminium panels he examined were stamped with proper matching Scaglietti body numbers and that the original spare wheel appeared to have never been used. When asked about the car, Massini commented, 'What a super scarce Daytona barn find, the only remaining aluminium-bodied production GTB/4, sold new to Luciano Conti, a close friend of Commendatore Enzo Ferrari.'

Currently displaying 36,390 kilometres, which are believed to represent actual use, this rare 365 GTB/4 is an ideal acquisition for the consummate Ferrari enthusiast searching for absolutely the most unique example of any given model. It may be presented at preservation class venues or, for the collector prepared to underwrite a full restoration, chassis number 12653 offers an unprecedented opportunity to refurbish the only street-specified alloy Daytona.

Please note that after the auction, this car needs to remain in Maranello to complete the certification process.

Con 36.390 chilometri totali, considerati realistici, questa rarissima 365 GTB/4 è un'acquisizione ideale per l'appassionato di Ferrari a caccia dell'esemplare unico. Può essere presentata ai concorsi per il suo stato di conservazione o, per chi fosse disposto a sostenere un restauro completo, il telaio numero 12653, offre un'irripetibile opportunità di poter riportare agli antichi fasti, l'unica Daytona stradale in alluminio.

La macchina dovrà rimanere a Maranello per completare la certificazione.





1968 Ferrari 330 GTC

COACHWORK BY / CAROZZERIA DI PININFARINA

Retains its original engine and gearbox
Full Ferrari Classiche restoration and certification
completed in Maranello, July 2017
Stunning in Black/Black, sympathetically
retaining the original hides

Ancora con motore e cambio originali
Restauro completo e certificazione Ferrari Classiche
fatte a Maranello, completate nel Luglio 2017
Meravigliosa nella combinazione Nero /
Nero, ha mantenuto la pelle originale

Following its introduction in 1966, the 330 GTC was widely regarded as the most refined Ferrari yet. As well as incorporating the chassis improvements of the 275 GTB—including independent rear suspension in place of the previously favoured live axle—and a four-litre version of the proven Colombo-designed SOHC V-12, the car also benefitted from a rear-mounted five-speed transaxle, which offered greater driving flexibility as well as perfected balance and weight distribution, leading to its well-earned reputation as one of Ferrari's greatest grand tourers.

One of 598 330 GTCs manufactured, 11123 is a late-series car produced in 1968. It was delivered early the following year to the Milanese Ferrari agent M. Gastone Crepaldi S.a.S. in Nocciola with Nero leather interior and delivered to its first owner in Italy. There it remained until being exported to the U.S. in the 1970s.

Quando è stata introdotta sul mercato nel 1966, la 330 GTC è stata da subito considerata la Ferrari più raffinata mai prodotta. Oltre ad abbinare i miglioramenti del telaio presi dalla 275 GTB, compresa la sospensione posteriore a ruote indipendenti al posto dell'assale rigido precedentemente usato, con una versione a quattro litri del collaudato V-12 monoalbero a camme in testa progettato da Colombo, il nuovo modello ha beneficiato anche del cambio a 5 rapporti montato al retrotreno abbinato al sistema "transaxle" che ha portato una migliore fruibilità di guida così come un migliore bilanciamento dei pesi. Questa combinazione tecnica ha permesso alla 330 GTC di conquistarsi la ben meritata reputazione di essere una delle migliori Gran Turismo mai prodotte da Ferrari.

Una delle 598 330 GTC prodotte, la vettura con telaio 11123 è stata una delle ultime costruite nel 1968. E' stata consegnata all'inizio dell'anno successivo, dipinta in color Nocciola su interno in pelle di colore Nero, all'agente milanese della Ferrari, M. Gastone Crepaldi S.a.S. e da lì consegnata al primo proprietario. E' poi rimasta in Italia fino all'esportazione negli Stati Uniti, avvenuta negli anni '70.

127

€575.000 – €675.000

Chassis / Telaio: 11123
Engine / Numero motore: 11123

Documents / Documenti :
US Title



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Please note this vehicle is titled as a 1967 model. Si prega di notare che questo veicolo è immatricolato come prodotto nel 1967.



The history picks up in 1981, when 11123 was purchased by Peter Curtis of Connecticut, at this point having covered just 47,000 km and still retaining its original colour scheme. During Curtis' ownership, the car was used extensively, and was maintained by legendary ex-NART mechanic Francois Sicard. Indeed, by the time it was sold in 1988, the odometer reading had increased to some 110,000 km. The new owner, George Murtha, also of Connecticut, kept the car only briefly, but carried out extensive restoration work, including a repaint and re-trim of the interior.

La storia conosciuta inizia nel 1981, quando 11123 viene acquistata da Peter Curtis, del Connecticut, con soli 47.000 chilometri percorsi da nuova ed ancora nel suo schema di colori originale. Durante la proprietà di Curtis l'auto viene utilizzata parecchio, ed è tenuta meccanicamente in ordine dal leggendario meccanico, ex-NART, Francois Sicard. Quando la macchina viene rivenduta, nel 1988, il contachilometri mostra qualcosa come 110.000 chilometri percorsi. Il nuovo proprietario, George Murtha, anche lui del Connecticut, la tiene per poco ma effettua estesi lavori di restauro, tra cui una riverniciatura ed il restauro degli interni, compresa la sostituzione dei suoi rivestimenti.



In 1989, the car was sold to Larry Simon of Shawnee-On-Delaware, Pennsylvania, and was acquired by its current custodian a few years ago, who sent it back to the factory for a comprehensive Ferrari Classiche restoration. This included all mechanical systems, such as a total engine rebuild, as well as the complete overhaul of suspension and braking systems, electrics and more. Invoices from this extensive factory restoration are available upon request.

With all components removed, the car was refinished in a black with black interior, retaining the original and lovely patinated hides (at the suggestion of Classiche) with matching new black wool carpets, as well as fitment of fully rebuilt Borrani wire wheels.



Nel 1989, l'auto viene venduta a Larry Simon di Shawnee-On-Delaware, in Pennsylvania, per venire poi acquistata, alcuni anni fa, dal suo attuale custode che l'ha rimandata in fabbrica per un restauro completo eseguito atto da Ferrari Classiche. Questo lavoro ha incluso tutta la meccanica, come la completa ricostruzione del motore nonché la completa revisione delle sospensioni e dei frenata, l'impianto elettrico ed altro ancora. Le fatture complete di questo importante restauro effettuato in fabbrica, sono disponibili a richiesta.

Con tutti i suoi pezzi smontati, la vettura è stata rifinita in nero su interni neri, ed ha mantenuto, su suggerimento di Ferrari Classiche, i pellami dei sedili originali, con la loro bella patina, in abbinamento ai nuovi tappeti di lana nera. Montato anche un nuovo treno completo di cerchi a raggi, tutti ri-prodotti da Ruote Borrani.





The GTC is offered with only test mileage since completion in July of this year, and is accompanied by Ferrari Classiche certification, without equivocation, fully documented restoration records, all original Ferrari factory books and complete tool roll with jack.

It is today a truly stunning example of this stylish and eminently usable, satisfying Ferrari grand tourer, delivered factory fresh once again.

Questa GTC è offerta dopo aver percorso il solo chilometraggio di prova dal completamento del restauro, avvenuto nel luglio di quest'anno, ed è accompagnata dalla certificazione Ferrari Classiche, da tutta la documentazione concernente il restauro, tutti i libretti uso e manutenzione originali Ferrari ed il kit attrezzi completo del crick.

E' quindi oggi tornata ad essere un esempio veramente straordinario di questa elegante, usabile, piacevole Ferrari Gran Turismo, consegnata "nuova di fabbrica" una seconda volta.





1964 Ferrari 250 GT/L Berlinetta Lusso

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

Restored in 2005–2006 to concours standards and used sparingly since
Repainted and re-trimmed in 2015 to original colour combination by DK Engineering
One of just 350 250 GT/L Berlinetta Lussos constructed
Arguably the most elegant model of the 250 GT series of Ferraris
Ferrari Classiche Certified

Restaurata a livello di concorso negli anni 2005-2006 e usata pochissimo da allora
vernice e tappezzeria rifatte nel 2015, secondo la combinazione colori originali, dalla DK Engineering
Una delle sole 350 250 GT / L Berlinetta Lusso costruite
Probabilmente la versione più elegante dell'intera serie Ferrari 250 GT
Certificata Ferrari Classiche

Chassis 5783 GT was delivered new to Signora Mario Damasio of Rome on 6 July 1964, finished in the distinguished colour scheme of Grigio Fumo (Smoke Grey) with black leather interior. Bearing the registration ROMA 757889, the car was used extensively by Signora Damasio and, according to Ferrari 'Assistenza Clienti' maintenance records, had already covered almost 32,000 kilometres by the time of its third service at Maranello in August 1966.

In December 1971, the registration papers were revoked by the Automobile Club d'Italia following the export of the car to the United States. The next recorded reference to 5783 GT was in the December 1982 *Ferrari Market Letter*, in which Steve Forristall's GT Cars of Houston, Texas, advertised the car for sale. Interestingly, the car was referred to as 'silver with black interior, with excellent

La vettura con telaio numero 5783 GT è stata consegnata nuova alla Signor Mario Damasio di Roma il 6 luglio 1964, rifinita nella combinazione di colori Grigio Fumo con interni in pelle nera. Immatricolata con targa ROMA 757889, la vettura è stata ampiamente utilizzata dalla Signor Damasio e, secondo i registri di manutenzione del reparto 'Assistenza Clienti' della Ferrari, aveva già percorso circa 32.000 chilometri quando ha effettuato il terzo tagliando a Maranello, nell'Agosto del 1966.

Nel dicembre del 1971 i documenti della vettura sono stati restituiti all'Automobile Club d'Italia e l'auto radiata a seguito dell'esportazione negli Stati Uniti. La traccia successiva conosciuta della 5783 GT è nella rivista *Ferrari Market Letter* del Dicembre 1982, in cui la GT Cars di Houston, Texas, di Steve Forristall, pubblicizza l'auto in vendita. È interessante notare che la macchina veniva descritta come

128

€1.500.000 – €1.800.000

Chassis / Telaio: 5783 GT

Documents / Documenti :
UK V5



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.





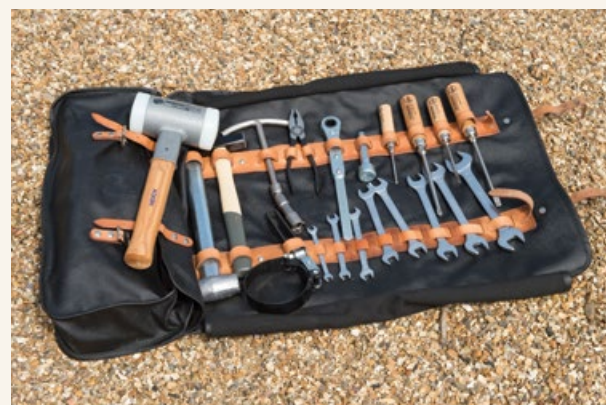
mechanicals and low mileage', suggesting that at this point it still retained its original paint and trim. Thereafter, the car remained in Texas, until sold by Kehl Motor Service of San Antonio in 1987, ultimately making its way to Lyle Tanner Enterprises of Carson, California, later that year. Around this time, the car received a re-spray in Rosso Corsa and was re-trimmed in tan leather, as well as an engine rebuild and brake system overhaul.

In 2002, the car was sold to Tiziano Carugati in Switzerland, and from 2005 to 2006, the car was completely restored by Sportgarage Bruno Wyss of Zofingen, a photographic record of which accompanies the car. This included another re-spray in Rosso Corsa and a re-trim in black leather, with Ferrari Classiche certification being obtained simultaneously. The car passed through the Netherlands, prior to being sold to UK-based Kuwaiti businessman Fawaz Al Hasawi in 2011, at which point the car was re-registered in the UK with the period-correct registration number EBY 559B.

'argento con interni neri, in eccellenti condizioni meccaniche e pochi chilometri', suggerendo che, in quel momento, conservasse ancora la sua vernice e tappezzeria originali. Successivamente l'auto è rimasta in Texas, fino a quando, alla fine del 1987, è stata venduta dalla Kehl Motor Service di San Antonio alla Lyle Tanner Enterprises di Carson, in California. E' questo il momento in cui la vettura viene riverniciata di colore Rosso Corsa e l'interno rivestito utilizzando una pelle di colore marrone chiaro, mentre il motore viene rifatto ed i freni revisionati.

Nel 2002 la macchina viene venduta a Tiziano Carugati, in Svizzera, e, dal 2005 al 2006, completamente restaurata dallo Sportgarage Bruno Wyss di Zofingen. Una completa documentazione fotografica di questi lavori, accompagna la vettura. Il restauro, alla conclusione del quale è stata rilasciata la certificazione di Ferrari Classiche, ha incluso una nuova verniciatura in colore Rosso Corsa e un nuovo rivestimento degli interni in pelle nera. La 250 GTL è poi transitata nei Paesi Bassi prima di essere venduta, nel 2011 all'uomo d'affari Kuwaitiano Fawaz Al Hasawi che l'immatricola in Inghilterra, con il numero di targa, corretto per il periodo di costruzione della vettura, EBY 559B.





The vendor acquired the car in 2015, and it was restored once again, by Ferrari specialists DK Engineering, whose brief was to return the car to its original colour scheme. Now immaculately presented, and accompanied by a rare original tool kit as well as photos of both the Bruno Wyss and DK Engineering restorations, this most stylish and practical example of the magnificent 250 GT series is ready to be enjoyed immediately by its fortunate new owner.

Il venditore ha acquistato l'auto nel 2015 e, ancora una volta, l'ha sottoposta ad un restauro. Incaricato del compito, lo specialista Ferrari, DK Engineering. Obiettivo dei lavori, riportare la macchina al suo schema di colori originario. Presentata ora in condizioni immacolate, completa del raro kit attrezzi originale e accompagnata dalle foto di entrambi i restauri, sia quello di Bruno Wyss sia quello della DK Engineering, questo esemplare della più elegante e pratica versione della magnifica serie 250 GT, è pronto per essere immediatamente goduto appieno dal suo fortunato nuovo proprietario.



1994 Ferrari 348 GT/C LM

129

One of only two 348 GT/C LMs built
Prepared by Michelotto for the 1994 season,
with F40 LM brakes and suspension

Finished 11th overall and 4th in class
at the 1994 Le Mans 24 Hours

First Ferrari to finish at Le Mans since 1982

Presented in original Le Mans livery
and 'as last raced' condition

Application for Attestation for Vehicle of Historic
Interest submitted to Ferrari Classiche

Uno dei due esemplari 348 GT/C LM

Preparata da Michelotto per la stagione 1994
con freni e sospensioni della F40 LM

Undicesima assoluta e quarta di classe
alla 24 Ore di Le Mans (1994)

Prima Ferrari a tagliare il traguardo a Le Mans dall' '82

Ancora con la livrea originale di Le Mans, si presenta
nelle condizioni in cui ha disputato la sua ultima gara

È già stata richiesta a Ferrari Classiche,
l'iscrizione come veicolo di interesse storico

€390.000 – €450.000

Chassis / Telaio:
ZFFUA35B000097553

Documents / Documenti :
Bill of Sale



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

One of two such cars constructed in 1994 for the BPR Global GT Series and the Le Mans 24 Hours, chassis number 97553 was originally run under the banner of Ferrari Club España with sponsorship from Spanish petrochemical giant Repsol. Utilizing the 348 GT Competizione as a basis, both cars built received a handful of upgrades between March and June of 1994 in preparation for the world's most famous 24-hour race. This included centerlock Speedline wheels that were both lighter and wider than the originals, suspension and brakes taken directly from the F40 LM and Lexan sliding windows. By the Le Mans trials, both cars gained faired-in headlights and adjustable rear spoilers.

Appropriately, chassis number 97533 first saw competitive service in the Jarama 4 Hours – Round 2 of the BPR Series – in April of that year driven by Tomas Saldaña and Alfonso de Orleans, when it unfortunately retired with engine maladies. Three weeks later in the Dijon 4 Hours, the car posted its first finish, albeit classified a lowly 21st overall and 11th in class.

Una delle due auto costruite nel 1994 per partecipare al campionato BPR Global GT e alla 24 ore di Le Mans, il telaio 97553 ha corso con i colori del Ferrari Club España, sponsorizzato dalla Repsol. Costruita sulla base della 348 GT Competizione, tra marzo e giugno dello stesso anno, insieme all'altro esemplare, viene preparata in vista della partecipazione alla 24 ore più famosa del mondo. L'elaborazione comprendeva: nuovi cerchioni Speedline monodado, più leggeri e larghi degli originali, sospensioni e freni della F40 LM e finestrini scorrevoli in Lexan. Inoltre, entrambe le vetture si sono presentate alle prove di Le Mans con fari carenati e spoiler posteriori regolabili.

Il telaio numero 97553 ha debuttato nelle corse alla 4 ore di Jarama, nell'aprile del 1994. La GT/C, guidata da Tomas Saldaña e Alfonso de Orleans, si è però dovuta ritirare per problemi al motore. Tre settimane più tardi, invece, ha portato a termine la sua prima gara, la 4 ore di Digione, piazzandosi a un non lusinghiero ventunesimo posto assoluto (undicesima di classe).



Chassis no. 97553 as seen at the 1994 24 Hours of Le Mans. Courtesy of LAT Images.

Date	Race	Entrant	Drivers	Qualify	Overall	Class
10/04/94	Jarama 4h	Ferrari Club España	De Orleans/ Saldaña	14th	DNF	-
01/03/94	Dijon 4h	Ferrari Club España	De Orleans/ Saldaña	13th	21st	11th
08/03/94	Le Mans Trials	Ferrari Club España	De Orleans/ Saldaña	N/A	28th	10th
19/06/94	Le Mans 24h	Ferrari Club España	De Orleans/ Saldana/ Vilarino	28th	11th	4th
10/07/94	Vallelunga 4h	Ferrari Club España	De Orleans/ Saldaña	?	12th	8th
22/07/94	Spa 4h	Ferrari Club España	De Orleans/ Saldaña	18th	9th	6th
22/03/98	Jarama 4h	C. de Miguel	De Miguel/ Quintano	14th	DNF	-

At Le Mans, Saldaña and de Orleans were joined by fellow Spaniard Andres Vilarino, and fortunes improved markedly as the car ran faultlessly – save for a precautionary fuel pump change and minor spin – to finish a remarkable 11th overall and 4th in class. In so doing, the car became the first Ferrari to finish at Le Mans since 1982, when the Prancing Horse Farm Racing and NART 512 BBLMs had finished 6th and 9th overall, respectively.

Having missed the Paris 1000 KM in order to prepare for Le Mans, the team resumed BPR duties at the Vallelunga 4 Hours in mid-July. Once again retaining the Saldaña/de Orleans driver line-up, a steady run netted 12th overall and an 8th place class finish, whilst at the Spa 4 Hours two weeks later, these positions improved to 9th and 6th, respectively. This would prove to be the car's final appearance in the Series, as the final two rounds were 'fly away' races at Suzuka and Zhuhai, which the team opted not to contest.

Following the conclusion of the 1994 season, 97553 was retained by Repsol Competition Chief Carlos de Miguel who – along with Juan Quintano – drove the car in its final competitive outing at the 1998 Jarama 4 Hours. Retaining its original Repsol livery, but officially entered by de Miguel himself, the car unfortunately succumbed to engine problems after only eight laps. The car was retained by de Miguel for a further nine years, until it was sold directly to the vendor in 2007.

A Le Mans, Saldaña e de Orleans vengono affiancati da un altro pilota spagnolo, Andres Vilarino. Questa è una gara decisamente più fortunata delle precedenti visto che, senza imprevisti di rilievo, salvo la sostituzione preventiva della pompa della benzina e un trascurabile testa-coda, la GT/C arriva undicesima assoluta e quarta di classe. Diventa così la prima Ferrari a finire Le Mans dal lontano 1982 quando la Scuderia del Cavallino Rampante e la NART 512 BBLM si erano piazzate rispettivamente sesta e nona.

Avendo dovuto saltare la 1000 km di Parigi per prepararsi a Le Mans, il team riprende la BPR a metà luglio, con la 4 ore di Vallelunga. Al volante, ancora una volta, il duo Saldaña / de Orleans che termina la gara al dodicesimo posto assoluto e all'ottavo di classe. Alla 4 ore di Spa di due settimane dopo, invece, i piloti spagnoli portano a casa un nono assoluto e un sesto di classe. Queste sono le ultime gare di campionato disputate visto che si decide di non partecipare alle ultime trasferte di Suzuka e Zhuhai.

A seguito della conclusione della stagione 1994, la GT/C con telaio 97553 è stata tenuta dal capo della squadra corse Repsol Competition, Carlos de Miguel che, insieme a Juan Quintano, la porta in gara per l'ultima volta nel 1998, alla 4 ore di Jarama. In questo caso, nonostante partecipi con la livrea Repsol, l'auto è stata iscritta dallo stesso de Miguel. Purtroppo la corsa non è delle migliori e, dopo solo 8 giri, la Ferrari è costretta al ritiro per noie al motore. L'auto è rimasta di proprietà di de Miguel per altri nove anni, finché nel 2007 non viene ceduta all'attuale venditore.

Data	Gara	Scuderia	Piloti	Classifica qualifiche	Classifica assoluta	Classifica di classe
10/04/94	4 ore di Jarama	Ferrari Club España	de Orleans/Saldaña	14°	ritirata	-
01/05/94	4 ore di Digione	Ferrari Club España	de Orleans/Saldaña	13°	21°	11°
08/05/94	Le Mans Trials	Ferrari Club España	de Orleans/Saldaña	non applicabile	28°	10°
19/06/94	24 ore di Le Mans	Ferrari Club España	de Orleans/Saldaña/ Vilarino	28°	11°	4°
10/07/94	4 Ore di Vallelunga	Ferrari Club España	de Orleans/Saldaña	?	12°	8°
22/07/94	4 Ore di Spa	Ferrari Club España	de Orleans/Saldaña	18°	9°	6°
22/03/98	4 ore di Jarama	C. de Miguel	de Miguel/Quintano	14°	ritirata	-



Furthermore, it is important to note that the car comes with a fascinating history file, including an album of photographs, a 1:43 scale model and a 1:18 size Burago kit, as well as Saldaña's racing helmet from the 24 Hours of Le Mans and some other items of memorabilia from its racing days.

Presented in original 'as-raced' condition, 97553 even retains the original Le Mans scrutineering sticker. As well as being a vital early part of the highly successful V8 Ferrari GT programme (which continues to this day), it remains a very usable and highly significant Ferrari, and would doubtless be a welcome addition to the burgeoning Global Endurance Legends fraternity.

È importante ricordare che l'auto è accompagnata da un'invidiabile collezione di memorabilia legata alla sua storia agonistica, tra cui un album di fotografie, un modello in scala 1:43, un kit Burago (scala 1:18), nonché il casco usato da Saldaña nella 24 ore di Le Mans.

La GT/C si presenta nella sua ultima livrea da corsa e conserva ancora l'adesivo delle verifiche di Le Mans. Il V8 Ferrari GT è un esempio tuttora scalpitante di questa soluzione motoristica apprezzata tutt'oggi. Quest'auto, ancora attuale, ma già di un considerevole valore storico, è un pezzo importante per il club in continua espansione delle Global Endurance Legends.





2016 Ferrari 488 GTE

130

Supplied new to IMSA and Le Mans Class-winning team Scuderia Corsa

Class winner in 2016 Sebring 12 Hours and Watkins Glen 6 Hours

Class winner in 2016 IMSA WeatherTech SportsCar Championship

Fresh from a recent service after finishing the 2017 Le Mans 24 Hours

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Consegnata nuova alla Scuderia Corsa, squadra vittoriosa all'IMSA e Le Mans

Vincitrice di classe alla 12 ore di Sebring e alla 6 ore di Watkins Glen (2016)

Si è aggiudicata l'edizione 2016 del Campionato IMSA WeatherTech SportsCar

L'ultimo tagliando è stato effettuato dopo la 24 Ore di Le Mans di quest'anno

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€500.000 – €700.000

Chassis / Telaio: 4208

Documents / Documenti :
Bill of Sale



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The latest in Ferrari's illustrious line of rear-engine V-8 GT cars, the 488 GTE made its competition debut in the 2016 Daytona 24 Hours. With one car each from SMP Racing, Risi Competizione and Scuderia Corsa, it was the last named - with the sister car to that offered here - who defied expectations to take an excellent 10th place overall and 4th in class, behind established GT class grandeers Corvette Racing and Porsche.

Scuderia Corsa purchased a second 488 - this car - for the Sebring 12 Hours in March, where it was driven by Alessandro Balzan, Jeff Segal and Christina Nielsen. Against strong class opposition from Aston Martin Racing and the Alex Job Racing

La più recente delle gloriose Ferrari con motore V-8 GT posteriore, la 488 GTE ha debuttato alla 24 ore di Daytona nel 2016. Dei tre team che avevano a disposizione un'auto ciascuno, SMP Racing, Risi Competizione e Scuderia Corsa, è stato proprio quest'ultimo a portare a casa il miglior piazzamento, con una vettura sorella di questa. Il 10° assoluto e un 4° di classe importanti, specie perché subito dietro a team affermati come il Corvette Racing e quello Porsche.

Scuderia Corsa acquista così una seconda 488, questa, per partecipare alla 12 ore di Sebring di marzo. Al volante, i tre piloti Alessandro Balzan, Jeff Segal e Christina Nielsen. Nonostante i team



The 488 GTE waits in the pit lane prior to the 2017 24 Hours of Le Mans. Courtesy of LAT Images.

Porsches, the car ran faultlessly to win the GT Daytona class and finish 22nd overall – ahead of some nine other GTE cars on the same lap.

In the IMSA Championship, 2nd and 3rd places at Laguna Seca and Detroit were followed by another class win at the prestigious Watkins Glen 6 Hours which, as at Sebring, equated to 22nd place overall. Thereafter, Nielsen and Balzan took 3rd in class at Elkhart Lake, Circuit of the Americas and in Petit Le Mans at Road Atlanta, culminating in a class victory in the end of season championship standings, which marked the first time a female driver won a major North American sports car championship for Christina Nielsen.

avversari fossero Aston Martin Racing e le Porsche di Alex Job Racing, questa Ferrari si è comportata egregiamente, vincendo la classe GT Daytona e piazzandosi al 22° dopo un aver superato ben nove GTE in un solo giro.

Il secondo e terzo posto di Laguna Seca e Detroit, nel Campionato IMSA, sono stati seguiti da un'altra vittoria di classe alla 6 ore di Watkins Glen che, come a Sebring, si conclude con un 22° posto assoluto. Infine, Nielsen e Balzan si classificano terzi a Elkhart Lake, al Circuit of the Americas e alla Petit Le Mans del Road Atlanta. Risultati che, a fine campionato, hanno portato alla vittoria di classe. Christina Nielsen è diventata così il primo pilota donna ad aver vinto un importante campionato automobilistico in Nord America.



Date	Race #	Race	Drivers	Result (O/A)
March 19, 2016	63	IMSA 12 Hours of Sebring	C. Nielsen/A. Balzan/J. Segal	22nd OA, 1st IC
May 1, 2016	63	Continental Tire Monterey Grand Prix	C. Nielsen/A. Balzan	9th OA, 2nd IC
June 4, 2016	63	Chevrolet Sports Car Classic	C. Nielsen/A. Balzan	12th OA, 3rd IC
July 3, 2016	63	Sahlen's Six Hours of the Glen	C. Nielsen/A. Balzan	22nd OA, 1st IC
July 10, 2016	63	Mobil 1 Sports Car Grand Prix	C. Nielsen/A. Balzan	26th OA, 4th IC
July 23, 2016	63	North East Grand Prix	C. Nielsen/A. Balzan	21st OA, 11th IC
August 7, 2016	63	Continental Tire Road Race Showcase	C. Nielsen/A. Balzan	23rd OA, 3rd IC
August 28, 2016	63	Michelin GT Challenge	C. Nielsen/A. Balzan	15th OA, 7th IC
September 17, 2016	63	Lone Star Le Mans	C. Nielsen/A. Balzan	24th OA, 3rd IC
October 1, 2016	63	Petit Le Mans	C. Nielsen/A. Balzan/J. Segal	19th OA, 3rd IC
January 28-29, 2017	63	IMSA Rolex 24 Hours of Daytona	C. Nielsen/A. Balzan/M. Cressoni/S. Bird	38th OA, 16th IC
April 28, 2017	7	Grand Prix of VIR - SprintX Race 1	M. Fuentes	30th OA, 7th IC
April 29, 2017	7	Grand Prix of VIR - SprintX Race 2	M. Fuentes	DNF
June 17-18, 2017	65	Le Mans 24 Hours	C. Nielsen/A. Balzan/B. Curtis	44th OA, 14th IC



Racing through the dusk at the 2017 24 Hours of Le Mans. Courtesy of LAT Images.



Chassis no. 4208 leads the pack en route to a 1st in class finish at the 2016 12 Hours of Sebring. Courtesy of LAT Images.

In the 2017 Daytona 24 Hours, Sam Bird and Matteo Cressoni joined Nielsen and Balzan, and although officially retired after 22 hours, the car was still classified a finisher in 38th place. Following a one-off appearance in the Pirelli World Challenge, the car was entered at Le Mans in June, with Bret Curtis the third driver on this occasion. After a tumultuous race that involved a late-race collision and resulting in lengthy repairs, the car crossed the line in 44th place and 14th in the GTE-Am class, the class having been won by another 488 GTE.

With 5,000 km of driving time left on the engine and 6,000 km left on the gearbox, the 488 GTE is supplied with a 12-month powertrain warranty, should the purchaser wish Scuderia Corsa to continue to prepare the car on their behalf. Presented in its Le Mans livery, with impeccable history – and offered for sale direct from the original owner – 4208 is still eligible for numerous GT series worldwide.

Alla 24 ore di Daytona del 2017, Sam Bird e Matteo Cressoni si sono uniti al duo Nielsen/Balzan e, nonostante ufficialmente ritirati dopo 22 ore, l'auto è rimasta in classifica centrando un 38° posto. La Ferrari fa un'apparizione anche al Pirelli World Challenge, viene quindi iscritta a Le Mans nel mese di giugno, con Bret Curtis come terzo pilota. Dopo una corsa tutta in salita, peggiorata da un incidente quasi al termine della gara che ha richiesto una lunga sosta ai box, l'auto ha tagliato il traguardo al 44° posto, arrivando comunque quattordicesima nella classe GTE-Am, classe vinta da un'altra 488 GTE.

Il motore ha ancora 5.000 chilometri fino alla prossima revisione, mentre il cambio ne ha 6.000, la 488 GTE viene venduta con una garanzia di 12 mesi sull'intero propulsore a patto che l'acquirente continui a farsi preparare l'auto dalla Scuderia Corsa. Presentata nella sua livrea di Le Mans, con una storia impeccabile, è offerta direttamente dal primo proprietario. Una caratteristica da non sottovalutare è che quest'auto può ancora partecipare a numerosi campionati GT in tutto il mondo.



1958 Ferrari 250 GT Cabriolet Series I

COACHWORK BY/CARROZZERIA DI PININFARINA

The 14th of 40 Series I Cabriolets built

Purchased new and owned for 40
years by Robert Donner Jr.

Fully restored to its original colour combination

The iconic gentleman's Ferrari

Application for certification
submitted to Ferrari Classiche

Esemplare numero 14 di 40 prima serie costruite

Tra i proprietari figurano anche John R. Fulp Jr.
e Robert Donner Jr., che l'ha tenuta 40 anni

Riportata alla sua colorazione originale

Considerata unanimemente la Ferrari dei gentlemen

Domanda di certificazione presentata
a Ferrari Classiche

131

€4.700.000 – €5.500.000

Chassis / Telaio: 0791 GT
Engine / Numero motore: GP 07
Gearbox / Numero di Cambio: 44C

Documents / Documenti :

US Title



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

The 14th of 40 Series I 250 GT Cabriolets built, chassis 0791 GT was delivered new to its native Italy through Parauto S.r.l of Genova in March 1958. Finished in a very attractive colour combination of Bianco (MM 10019) over Blu (VM 3315) Connolly leather, its colour scheme perfectly suited the car's personality as a fashionable open-top Ferrari. The car did not remain in Italy for long, and was sold to Luigi Chinetti Motors in New York.

First owner John R. Fulp Jr. of Greenville, South Carolina, was a young and highly successful gentleman racer with respectable showings at both Sebring and Le Mans; he raced and owned a number of incredible Ferraris throughout the 1950s. However,

La quattordicesima 250 GT Cabriolet delle prima serie, telaio 0791 GT, viene venduta nuova, in Italia, dalla Parauto Srl di Genova (marzo 1958). Verniciata in una combinazione molto elegante, carrozzeria Bianco (MM 10019) e interni in pelle Connolly Blu (VM 3315), ha un abbinamento che si sposa perfettamente con lo stereotipo di auto aperta e alla moda, di cui questa 250 è un perfetto esempio. La Ferrari non rimane in Italia molto tempo, però, visto che presto viene venduta alla Luigi Chinetti Motors di New York.

John R. Fulp Jr. di Greenville, Carolina del Sud, nonché primo proprietario, è un giovane gentleman driver di talento, con piazzamenti di tutto rispetto sia a Sebring che a Le Mans. Negli anni '50, Fulp ha corso con



as 0791 GT was not built for racing, it is likely that his Series I Cabriolet was enjoyed more modestly on public roads. Fulp kept the car until the fall of 1959, when it was traded back to Luigi Chinetti for a 410 Superamerica (1311 SA).

The Cabriolet returned to Paris, France, when it was sold by Chinetti to James Harrison, an American living there. In Paris, it was refinished in silver over red by Charles Pozzi, and at that time the dashboard layout was also revised to be similar to that of a 400 Superamerica. Harrison kept the car in the United States and was living on Park Avenue in 1969 when issues with the engine arose, leading him to source a newer, outside-plug replacement motor through Chinetti. The car was then moved to Florida in July of 1970, but remained with Harrison at his home in Palm Beach.

By 1971, the car was sold by Harrison to its third owner, Robert Donner Jr. He was also a noted gentleman racer and a much-admired figure in American sports-car racing circles who owned and raced a number of significant Ferraris, including a 250 GTO. In 1975, Donner rebuilt the engine and refinished the car in red over red and it quickly became his go-to warm-weather driver. A resident of Colorado Springs, Colorado, Donner drove this car in the Colorado Grand no less than a dozen times. As an aside to its warm-weather driver duties, it appeared at The Quail: A Motorsports Gathering in 2007, where it was displayed in a special class of Series I Cabriolets.

un'incredibile quantità di "rosse", alcune delle quali anche di sua proprietà. Tuttavia, siccome la 0791 GT non era stata costruita per le gare, è molto probabile che il pilota l'abbia goduta fuori dagli autodromi. Fulp tenne l'auto fino all'autunno del '59, quando Luigi Chinetti gliela ritirò, permutandola con una 410 Superamerica (1311 SA).

La cabriolet torna nuovamente in Europa quando Chinetti la vende a James Harrison, un americano a Parigi. Ridipinta in argento (con interni rossi) da Charles Pozzi, nello stesso periodo la plancia viene ridisegnata per assomigliare a quella della 400 Superamerica. Ancora una volta negli Stati Uniti, visto che Harrison ha una casa in Park Avenue, New York, è proprio qui che nel '69 si verifica un problema al motore che lo costringe a cercarne uno più recente, ma a candele esterne, dal solito Chinetti. Infine, nel luglio del 1970, decide di portare la cabriolet nella sua casa di Palm Beach, Florida.

Nel '71 l'auto passa al terzo proprietario, Robert Donner Jr., altro gentleman driver molto ammirato negli ambienti sportivi americani per le Ferrari che aveva avuto modo di possedere o di guidare, tra cui addirittura una 250 GTO. Nel '75 Donner ne ricostruisce il motore, la ridipinge di rosso, in tinta con gli interni e la utilizza come auto per le sue vacanze al caldo. Residente a Colorado Springs, con questa "scoperta" Donner partecipa almeno a una dozzina di Colorado Grand, per poi iscriverla addirittura al The Quail, il raduno automobilistico in cui viene esposta nella categoria Cabriolet Prima Serie (2007).





Following Donner's passing, the car was purchased by enthusiasts on the West Coast and received a minor cosmetic restoration, before being sold to its fifth owner who returned it to Europe. At that time it was returned to its as-delivered specification of Bianco over Blu, and fitted with a correct type 128 C engine, sourced from Ferrari Classiche.

Dopo la scomparsa di Donner, l'auto viene acquistata da alcuni appassionati della West Coast e, dopo un piccolo restauro estetico, passa di mano per la quinta volta. Il nuovo proprietario la porta in Europa per l'ennesima volta, ora però con la sua colorazione originale e un motore tipo 128 C, finalmente quello giusto, proveniente direttamente da Ferrari Classiche.







After being acquired by its current owner, the car was entrusted to RM Auto Restoration of Blenheim, Ontario, for further sorting in an effort to bring the car to show-ready condition for display at concours events, where it certainly would be most welcome. Today, the car presents in excellent condition throughout, thanks to not only its recent detailing, but also to its gentlemanly colours, seldom seen on a Ferrari of this type.

With fascinating ownership history, including two very notable figures in American sports car racing, chassis 0791 GT is a wonderful grand touring Ferrari in all regards, and would be an astute addition to any collection.

Please note that after the auction, this car needs to remain in Maranello to complete the certification process.

Dopo essere stata acquisita dal suo attuale proprietario, la 250 è affidata a RM Auto Restoration di Blenheim, Ontario: l'ultimo sforzo per renderla pronta a partecipare a nuovi concorsi, dove sicuramente non sfigurerà. Oggi l'automobile si presenta in condizioni eccellenti, per le recenti migliorie, certo, ma anche per i suoi colori da vero gentleman, visti molto di rado su Ferrari di questo tipo.

Con uno storico di proprietari di tutto rispetto, tra cui due corridori noti per le loro partecipazioni in gare americane e non, quest'auto, con telaio 0791 GT, è una meravigliosa Ferrari sotto tutti i punti di vista. Oltre che un pezzo pregiato da aggiungere alla propria collezione.

La macchina dovrà rimanere a Maranello per completare la certificazione.

1967 Ferrari 330 GTS

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI PININFARINA

132

One of just 99 examples produced
Original engine, chassis and drivetrain
Wonderfully patinaed restoration
Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Uno dei soli 99 esemplari prodotti
Motore, telaio e trasmissione originali
Restauro di prima qualità
Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€1.800.000 – €2.200.000

Chassis / Telaio: 09481
Engine / Numero motore: 9481
Gearbox / Cambio: 116/1
Body / Carrozzeria: C0151



The replacement to the 275 GTS, the 330 GTS was designed to be an elegant, open-top, V-12 grand tourer for Ferrari's best customers looking for the finest automotive experience money could buy. In addition to plenty of room for two plus their luggage, the 330 GTS boasted a top speed of 150 mph and a quarter-mile time of 15 seconds at just under 100 mph.

Erede della 275 GTS, la 330 GTS è stata progettata per essere un'elegante V-12 Grand Tourer aperta, pensata per soddisfare i più esigenti clienti Ferrari sempre alla ricerca del meglio in campo automobilistico. Oltre a essere particolarmente spaziosa, per i due occupanti e il loro bagaglio, la 330 GTS vanta una velocità massima di oltre 240 km/h.

Documents / Documenti :

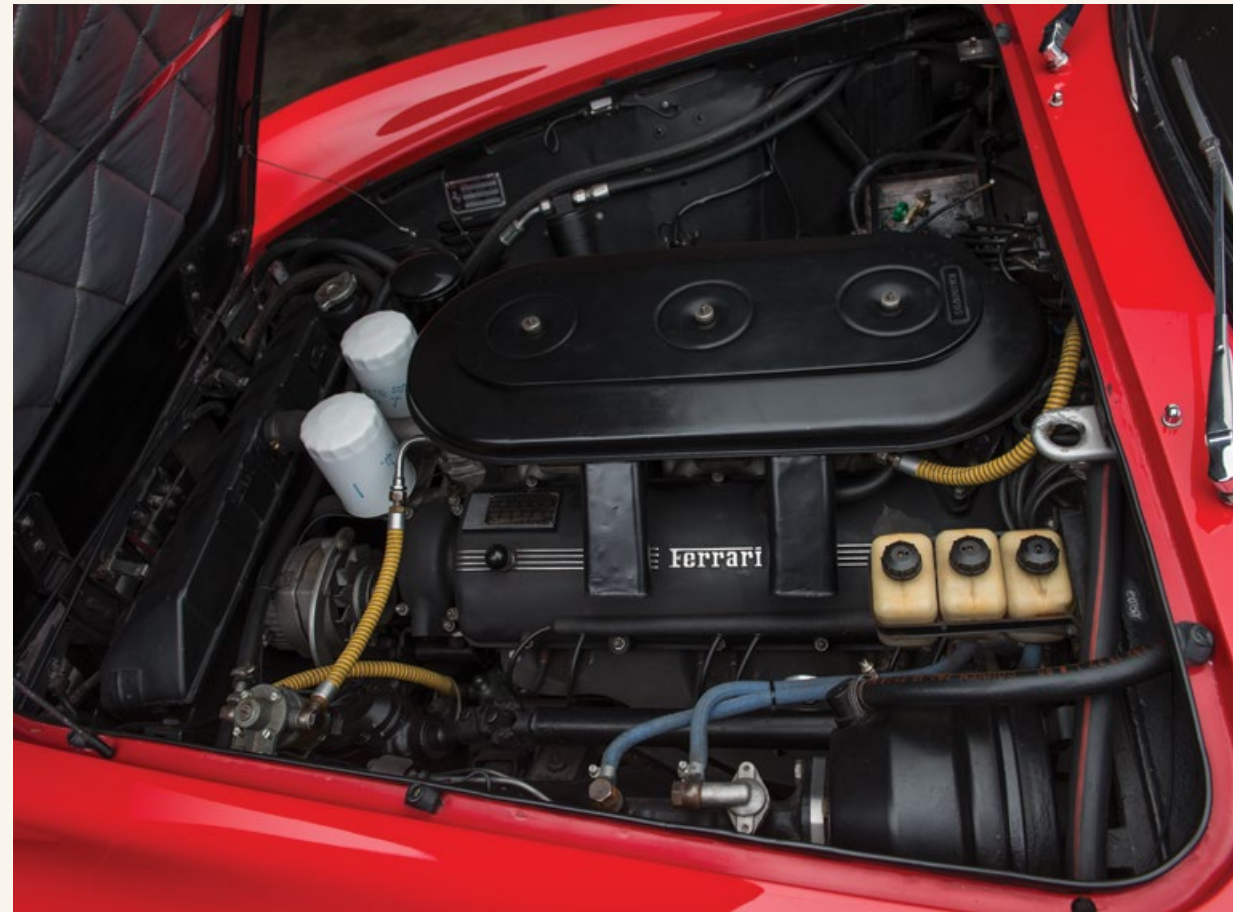
US Title



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.





Aside from the obvious addition of its convertible top, the 330 GTS was identical to the 330 GTC that had been unveiled a few months earlier at the Geneva Salon. However, the convertible was built in much more limited numbers than its closed sibling. While 598 examples of the 330 GTC were built, only 99 of the 330 GTS would leave the factory gates by the time production concluded in 1968. Today, these 99 cars are highly sought after by collectors for their fine driving characteristics as well as their gorgeous looks.

A parte l'evidente aggiunta del tetto apribile, la 330 GTS era identica alla 330 GTC presentata alcuni mesi prima al Salone di Ginevra. Tuttavia, la versione aperta è stata costruita in un numero molto più limitato di pezzi. Mentre della coupé gli esemplari furono 598, le 330 GTS prodotte fino al 1968 sono solo 99. Oggi, queste auto sono molto ricercate dai collezionisti. Per le loro caratteristiche di guida eccellenti, certo, ma anche per la loro splendida linea.









Chassis number 09481 was completed in February 1967, finished in Argento Metallizzato over Nero with factory air conditioning and was delivered new to official dealer Motor S.a.S. di Carla Allegretti in Rome. In 1970 it was exported to the U.S. and has remained there since. The first American owner recorded is Walter Ancker of Stamford, Connecticut, in 1976, for whom the car was serviced that August by Luigi Chinetti Motors in Greenwich, at 38,760 miles. It was next owned in 1979 by Lawrence Reif, who would advertise it for sale several times over the next year, as would its owners through the late-1990s. By 1995 it had been refinished in its present iconic colour scheme Rosso over tan. It joined the collection of the present owner several years ago.

L'auto con telaio numero 09481, completata nel febbraio del '67, esce di fabbrica in Argento Metallizzato con interni Nero e con l'impianto dell'aria condizionata. Consegnata nuova al concessionario ufficiale Motor S.a.S. di Carla Allegretti, a Roma, nel '70 viene esportata negli Stati Uniti dov'è rimasta fino ad oggi. Il primo proprietario americano arriva nel 1976 ed è Walter Ancker di Stamford, Connecticut. Di lui la Luigi Chinetti Motors di Greenwich registra un tagliando nell'agosto dello stesso anno, a quota 38.760 miglia (62.378 km). Nel 1979 la GTS passa a Lawrence Reif, che la mette in vendita più volte nel corso dell'anno, così come faranno i successivi proprietari fino alla fine degli anni '90. Nel '95 intanto viene ridipinta nell'iconico abbinamento Rosso per la carrozzeria e marrone chiaro per gli interni. L'auto è entrata a far parte della collezione dell'attuale proprietario diversi anni fa.



The car retains its original engine, chassis, gearbox and body number stampings, and its finishes throughout still present in very nice overall condition, including the Borrani wire wheels. Its seats are tight, and the car is equipped with its original factory air-conditioning, as well as a Becker tape deck. It is accompanied by a full-size spare, in the trunk, as well as a top boot, partial tool set and a jack.

This is a lovely 330 GTS for any fine collection.

La 330 GTS conserva motore, telaio, cambio e numero di serie originali. Inoltre, le finiture sono ancora molto belle. Da segnalare i cerchi a raggi Borrani. Inoltre i sedili sono integri e l'auto è dotata dell'impianto di aria condizionata originale di fabbrica, così come del mangiacassette Becker. Nel baule ci sono la ruota di scorta, il copri capote, gli attrezzi (non completi) e un cric.

Bellissimo esemplare di 330 GTS, davvero da collezione.





1962 Ferrari 250 GTE 2+2 Series II

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI PININFARINA

A fine example of the first factory-produced four-passenger Ferrari
The 611th produced out of a total run of 954 250 GTE 2+2s
Ferrari Classiche certified

Un esemplare raffinato della prima Ferrari a quattro posti prodotta in serie
n° 611 su 954
Certificata Ferrari Classiche

The Ferrari 250 GTE 2+2 first premiered at the Paris Salon in 1960 and offered a radically different configuration for the storied Maranello marque. This car was the first factory-produced four-passenger Ferrari and offered the company entry into a previously unavailable market – that of the luxury grand touring car. With a Colombo-designed Tipo 128E V-12 producing 240 bhp and a four-speed manual gearbox with overdrive, the 250 GTE provided Ferrari-worthy performance in a more comfortable overall package.

This would become the most commercially successful Ferrari of the time, with 954 produced in three series between 1960 and 1963 at a factory price of \$12,600. This car was to be the predecessor of the 330 Ferrari series, including the 330 GT America and the 330 GT 2+2. Clearly this car represents the superlative combination of luxury and speed for which Ferrari would become world-famous in the coming decades.

La Ferrari 250 GTE 2 + 2, presentata al Salone di Parigi nel 1960, rompe gli schemi della tradizione delle vetture di Maranello. Quest'auto infatti, che è stata la prima Ferrari per quattro passeggeri prodotta dal Cavallino, ha aperto un mercato completamente nuovo alle "rosse": quello delle granturismo di lusso. Col motore progettato da Colombo, il Tipo 128E V-12 capace di 240 CV e il cambio manuale a quattro marce con overdrive, la 250 GTE aveva le prestazioni di una vera Ferrari, ma in un pacchetto decisamente più confortevole.

Destinata a diventare la Ferrari di maggior successo commerciale dell'epoca, con 954 prodotti in tre serie tra il 1960 e il 1963, era venduta al prezzo di fabbrica di poco meno di 11.000 euro. Di fatto è stata l'auto che ha preceduto la serie 330, come la 330 GT America e la 330 GT 2 + 2. Oggi è chiaro che la GTE è stata capace di fondere perfettamente lusso e sportività, caratteristica questa per cui le Ferrari sono diventate famose nel corso dei decenni successivi.

133

€350.000 – €400.000

Chassis / Telaio: 3985
Engine / Numero motore: 3985

Documents / Documenti :
UK V5



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.



Chassis no. 3985, the car presented here, was completed on 22 November 1962 and was delivered to Ferrari dealer Joao A. Gasparo in Oporto, Portugal, finished in Grigio Scuro (18932 Italver) over a beige (VM 3309) interior with Connolly leather. Although its history is not known, the car was noted as being in the Netherlands as of 2013, before it was brought to the UK where it currently resides. A fine example of the first factory-produced four-passenger Ferrari, finished in elegant black over beige, it boasts Ferrari Classiche certification, confirming that it retains all of its major original mechanical components. The most affordable of the 250-series of Ferraris, this 250 GTE would be an ideal starting point for someone looking for their first Enzo-era Ferrari.

Con telaio numero 3985, quest'auto è stata completata il 22 novembre del '62 ed è stata consegnata al concessionario Ferrari Joao A. Gasparo a Oporto, in Portogallo, con carrozzeria Grigio Scuro (18932 Italver) e interni in pelle Connolly beige (VM 3309). Anche se la sua storia non è nota, si sa che nel 2013 si trovava in Olanda, prima di essere portata nel Regno Unito dove risiede tuttora. Un raffinato esemplare della prima Ferrari a quattro posti mai prodotta a Maranello, con un'elegante carrozzeria nera e interni beige, ha la certificazione di Ferrari Classiche, garanzia sull'originalità dei suoi principali componenti meccanici. La più abbordabile della serie 250, questa GTE è un punto di partenza ideale per chi cerca di accaparrarsi la sua prima Ferrari dell'era di Enzo.





1983 Ferrari 400i

134

Offered from the collection of Keith Richards
 Single ownership from new
 Extraordinary preservation and originality
 with only 3,267 km showing
 A five-speed example from new

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Direttamente dalla collezione di Keith Richards
 Unico proprietario
 Straordinario stato di originalità e
 conservazione, solo 3.267 chilometri totali
 Cambio a 5 marce

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€125.000 – €175.000
 Offered without Reserve
 Senza Riserva

Chassis / Telaio:
 ZFFEB07B000045181

Documents / Documenti :
UK V5



See page 6 for VAT status
 explanation.

Fare riferimento alla pagina
 6 per spiegazioni sulle tasse
 dovute.

A Ferrari 400i offered from its original owner is a particularly rare and exceptionally desirable occurrence, even more so when the car remains in stunningly original condition after having only been driven 3,627 km from the day it was built, nearly 35 years ago! Add to that the intrigue of celebrity provenance and one is left with a truly unrepeatable opportunity. Such is the attraction of this breathtaking 400i, which we have the pleasure of offering directly from the collection of Mr Keith Richards, legendary guitarist, singer, songwriter and founding member of the Rolling Stones.

The car was picked up from the factory directly in 1983 by the tour manager at the time, Alan Dunn, with seven other Ferraris purchased for use by the band and its associates, after the successful European tour supporting the album *Tattoo You*. Three 400s were acquired for Mick Jagger, Bill Wyman and Keith Richards, but Richards' was the only example ordered as a five-speed – a striking example finished in black with a blue interior. Mr Dunn drove the car directly to Paris, where it remained for some time, and was ultimately used by Mr Richards for commuting while recording the album *Dirty Work*. Serviced by the official dealer Charles Pozzi, the car was later transported to the UK and always serviced regularly and properly stored, awaiting its periodic use by Richards when he was in England. In

Una Ferrari 400i offerta dal suo primo e unico proprietario è già un evento eccezionalmente allettante in sé, tanto più quando l'automobile si trova in perfette condizioni originali, con solo 3.627 km in quasi 35 anni di vita. Se a questo si aggiunge che è di proprietà di una celebrità del rock, si trasforma subito in un'occasione irripetibile. Questa Ferrari è tutto questo, visto che proviene direttamente dalla collezione di Keith Richards, il leggendario chitarrista, cantante, cantautore e membro fondatore dei Rolling Stones.

Questa Ferrari è stata ritirata direttamente in fabbrica nel 1983 da Alan Dunn, tour manager del tempo, insieme ad altre sette "rosse", acquistate per la band e il suo team, dopo il successo della tournée europea di lancio dell'album *Tattoo You*. Le 400 comprate erano tre, una per Mick Jagger, una per Bill Wyman e l'altra, questa, per Keith Richards, l'unica col cambio a cinque velocità, fiore all'occhiello di un bellissimo esemplare nero, con interni blu. Dunn l'ha guidata direttamente fino a Parigi, dove la 400i è rimasta per qualche tempo. È qui che Richards la usava per andare alle registrazioni del nuovo album *Dirty Work*. Seguita dal concessionario ufficiale Charles Pozzi, la 400i è stata successivamente trasferita nel Regno Unito, dov'è stata regolarmente tagliandata per essere a disposizione del musicista per quando tornava in Inghilterra. L'unica

time, the car was modified slightly with the repositioning of the trunk release switch, but otherwise remained entirely original.

At the time of cataloguing, with only 3,627 km showing, an RM specialist unequivocally referred to it as the cleanest, most stunningly original 400i he had ever seen, with all the right indicators in place – from the engine bay to the exterior and interior, the car clearly exhibits superior condition throughout, as delivered by the factory, and has never warranted restoration, presenting as beautifully as it did on the days it was driven, undoubtedly at great speed, through the streets of Paris. It is accompanied by its original books, including the warranty card, on which the original owner's name and Jamaican address are clearly printed.

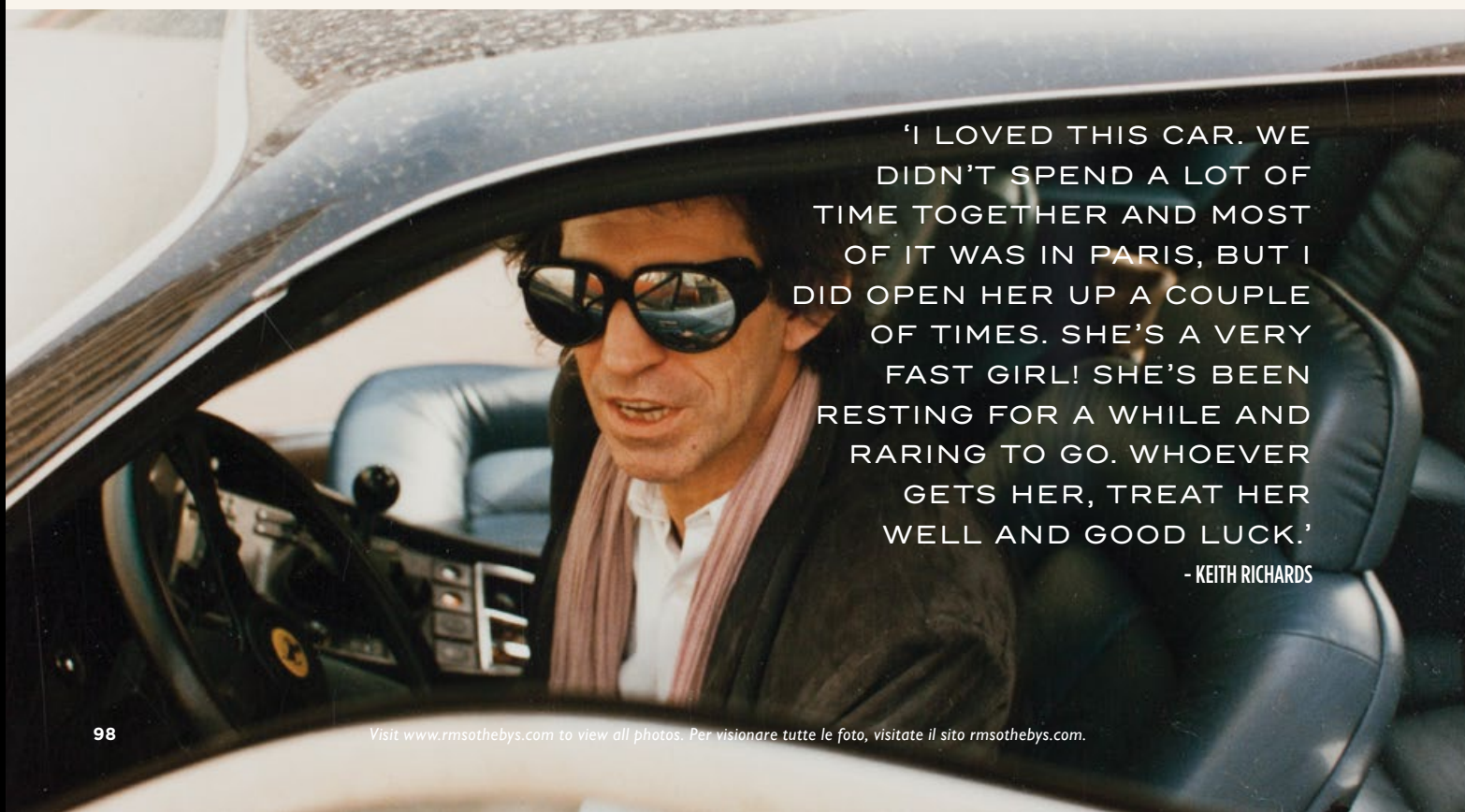
Aside from its fascinating history, a Ferrari 400i remains the quintessential grand touring car of the marque – a properly potent V-12 mounted in front, mated to a five-speed gearbox, a clean and beautifully apportioned Pininfarina design and the convenience of 2+2 seating. It is a car that looks as breathtaking on the motorway as it feels pulling through its gears. The fact that Mr Keith Richards is presenting it at auction in a once-in-a-lifetime opportunity renders this as a truly exceptional chance to drive and enjoy not only a time capsule example of rock history, but also the story of Italy's most important sports car brand.

modifica effettuata nel corso degli anni è stato il riposizionamento dell'interruttore per aprire il baule. Per il resto l'auto è rimasta completamente originale.

Al momento della catalogazione, con soli 3.627 km totali, uno specialista RM l'ha dichiarata la miglior 400i che avesse mai visto, in uno straordinario stato di originalità e con tutti i riferimenti giusti. Dalla sede del motore alla carrozzeria, come pure negli interni, l'auto mostra condizioni eccelse in tutto, come quando era stata ritirata in fabbrica. E, nonostante si presenti nuova, la Ferrari non è stata sottoposta a nessun restauro, avendo mantenuto tutto la bellezza di quando veniva guidata, senza dubbio non a velocità moderate, per le strade di Parigi. Accompagnata dai manuali originali, ha anche il libretto di garanzia su cui sono chiaramente stampati nome e indirizzo giamaicano del celebre proprietario.



A parte la sua affascinante storia, la 400i rimane la quintessenza di granturismo Ferrari, con un V-12 esuberante montato anteriormente, accoppiato al cambio a cinque marce, tutto raccolto in una carrozzeria dal design pulito e filante di Pininfarina con, in più, la comodità dell'abitacolo 2+2. Un esemplare da portare in autostrada solo per il gusto di tirare le marce. Il fatto che Richards la metta all'asta rappresenta sicuramente un'occasione irripetibile non solo di poter apprezzare questa macchina del tempo, strettamente legata alla storia del rock, ma soprattutto di guidare un pezzo della più importante casa italiana di auto sportive.



'I LOVED THIS CAR. WE DIDN'T SPEND A LOT OF TIME TOGETHER AND MOST OF IT WAS IN PARIS, BUT I DID OPEN HER UP A COUPLE OF TIMES. SHE'S A VERY FAST GIRL! SHE'S BEEN RESTING FOR A WHILE AND RARING TO GO. WHOEVER GETS HER, TREAT HER WELL AND GOOD LUCK.'

- KEITH RICHARDS



1970 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta 'Plexi'

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

Desirable 'Plexiglas' nose 365 GTB/4
Retains its original engine and transmission
Ferrari Classiche certified

Muso in plexiglas molto sexy
Motore e trasmissione originali
Certificata Ferrari Classiche

Designed to restore the automotive limelight to Ferrari after upstart manufacturer Lamborghini introduced the Miura, the 365 GTB/4 was the most luxurious, most expensive and fastest road-going Ferrari built up to that time. It made its debut at the Paris Auto Salon in 1968 and caused an immediate sensation with its aggressive Pininfarina styling, 352-bhp Lampredi four-cam V-12 engine and top speed of over 174 mph, making it not only the fastest Ferrari, but the fastest production car the world had ever seen. It bested the Lamborghini Miura in virtually every category including that all-important top speed statistic, and was to become a legend both on the road and the race track, where it proved itself time and time again throughout the 1970s.

Progettata per rispondere all'offensiva lanciata da Lamborghini con la Miura, la 365 GTB/4, soprannominata Daytona, è stata la Ferrari stradale più lussuosa, costosa e veloce delle "rosse" realizzate fino ad allora. Debutta al Salone dell'auto di Parigi nel 1968, attirando subito l'attenzione del pubblico grazie a quella carrozzeria Pininfarina così aggressiva, il V-12 Lampredi a quattro camme da 352 CV e una incredibile velocità massima di oltre 280 km/h. Numeri, questi, che non l'hanno resa soltanto la Ferrari di serie più performante dei suoi tempi, ma addirittura l'auto più veloce del mondo dell'epoca. La Daytona ha superato la Lamborghini Miura praticamente sotto tutti i punti di vista, non ultimo, quello della velocità. È con queste premesse che la 365 GTB/4 si preparava a entrare nella leggenda, sia come auto stradale che in pista, dimostrandolo più e più volte nel corso degli anni '70.

135

€620.000 - €670.000

Chassis / Telaio: 13315
Engine / Numero motore: B 394

Documents / Documenti :
UK V5



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.





In addition to the immense power offered by the V-12, the car had superior handling to virtually any other supercar of the period. Designed with a near perfect weight distribution, double wishbone with coil spring suspension, front and rear anti-roll bars and four-wheel disc brakes, the 365 GTB/4 was, and is, the definitive Ferrari supercar of the mid-1970s.

According to Ferrari historian Marcel Massini, chassis number 13315, was completed at Maranello on 4 April 1970 and was the 146th of 1,284 Daytonas built. Finished in Rosso Rubino (106-R-12) with Nero (VM 8500) leather interior, this left-hand-drive Daytona was fitted with the early Euro-spec Plexiglas nose, factory air conditioning and power windows and was delivered to dealer Romeo Pedini in Perugia, Italy. Its first owner was Mr Augusto De Megni of Perugia, who purchased the car on 30 May 1970.

Oltre a poter contare sulla potenza del V-12, l'automobile ha una precisione di guida superiore a qualsiasi altra supercar dei suoi anni. Progettata con una distribuzione dei pesi praticamente perfetta, grazie alle sospensioni indipendenti con bracci oscillanti, alle molle elicoidali, alle barre antirollio anteriori e posteriori e ai quattro freni a disco, la 365 GTB/4 è la supercar Ferrari di riferimento della metà degli anni '70.

Secondo lo storico del Cavallino Marcel Massini, il telaio numero 13315 è stato completato a Maranello il 4 aprile 1970 ed è il 146° di 1.284 Daytona costruiti. Verniciata in Rosso Rubino (106-R-12), con interni in pelle Nero (VM 8500), tra le caratteristiche di questa vettura ci sono tutte quelle tipiche delle prime versioni con specifiche Europa: la guida a sinistra, l'iconico muso in plexiglas, l'aria condizionata e i finestrini elettrici. Questa Daytona venne consegnata al concessionario Romeo Pedini di Perugia e il suo primo proprietario è stato Augusto De Megni, sempre di Perugia, che la comprò il 30 maggio 1970.



The car was sold to its next owner, Mr Nicola Campanile of Naples, on 30 April 1974. It then spent the next 13 years in Naples under the care of two additional owners before finding its way to Torino in November of 1987 under the ownership of Mrs Angela Prigato. The car remained with the Prigato family for the following 20 years before it was imported to the UK, where it resides today.

Presented in its factory original colour scheme, chassis number 13315 retains both its original engine and gearbox, as confirmed by its Classiche certification binder. Still as exciting to drive and enjoy as it was when first unveiled, the Daytona is a true icon of Italian automotive history and a car that will continue to be desirable for years to come.

Venduta al proprietario successivo, Nicola Campanile di Napoli, il 30 aprile 1974, la Ferrari rimane nel capoluogo partenopeo, cambiando altri due proprietari, per altri 13 anni prima di imboccare la strada per Torino quando, nel novembre 1987, diventa di Angela Prigato: nel capoluogo piemontese rimarrà 20 anni. Infine viene importata nel Regno Unito, dove risiede tuttora.

Proposta con l'abbinamento cromatico originale di fabbrica, l'auto con telaio numero 13315, ha motore e cambio originali, come certificato dalla documentazione di Ferrari Classiche. Ancora emozionante da vedere e da guidare, oggi come quando venne presentata, quest'icona della storia automobilistica italiana è destinata a rimanere un oggetto del desiderio anche negli anni a venire.





1960 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

One of 46 alloy-bodied examples built in 1960 and the 39th of 74 competition SWBs
Engine rebuilt in the early 2010s by DK Engineering

Cosmetically restored in factory-original colour combination

Documented with factory build sheets, service invoices, magazine articles and history by marque expert Marcel Massini

Featured in the 15 March 1969 issue of *The Motor*, and the January 1985 issue of *Thoroughbred & Classic Cars*

A beautifully maintained and well-sorted example of Ferrari's highly celebrated dual-purpose berlinetta

Ferrari Classiche certified

Uno dei 46 esemplari in alluminio, costruito nel 1960 e il 39° di 74 SWB da corsa

Il motore è stato ricostruito nei primi mesi del 2010 da DK Engineering

Ripristinata la combinazione di colori originali

Corredata dalla documentazione di fabbrica, fatture dei tagliandi, riviste e una storia scritta dall'esperto Ferrari, Marcel Massini

Publicata nel numero del 15 marzo 1969 di *The Motor* e nel gennaio '85 di *Thoroughbred & Classic Cars*

Esemplare splendidamente tenuto di questa berlinetta Ferrari, molto apprezzata per la doppia personalità

Certificata Ferrari Classiche

136

€8.500.000 – €10.000.000

Chassis / Telaio: 2163 GT
Engine / Numero motore: 1615 GT
Gearbox / Cambio: 51

Documents / Documenti :
US Title



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Benefiting from recent cosmetic measures that have bolstered a prior engine rebuild, this beautifully presented 250 GT SWB is an outstanding example of the rare and celebrated berlinetta. Chassis no. 2163 GT is approximately the 39th of 74 alloy-bodied competition examples, and the 45th of 165 total SWB examples built. Undergoing much of its build process during October 1960, the 250 GT was clothed in aluminium alloy coachwork by Scaglietti and finished in rosso chiaro paint, while the interior was trimmed with nero leather (a colour combination the car faithfully retains today).

I recenti lavori di carrozzeria hanno valorizzato la precedente ricostruzione del motore, questa bellissima 250 GT SWB rappresenta un esemplare eccezionale della tanto celebrata e ricercata berlinetta. Con telaio n° 2163 GT, è indicativamente il numero 39 dei 74 esemplari Competizione in alluminio e la numero 45 delle 165 SWB realizzate. La maggior parte della costruzione di questa vettura avviene nell'ottobre del '60, la 250 GT è stata rivestita in alluminio da Scaglietti e verniciata in Rosso chiaro, mentre l'interno è stato realizzato in pelle nera (combinazione di colori che la vettura conserva fedelmente ancora oggi).

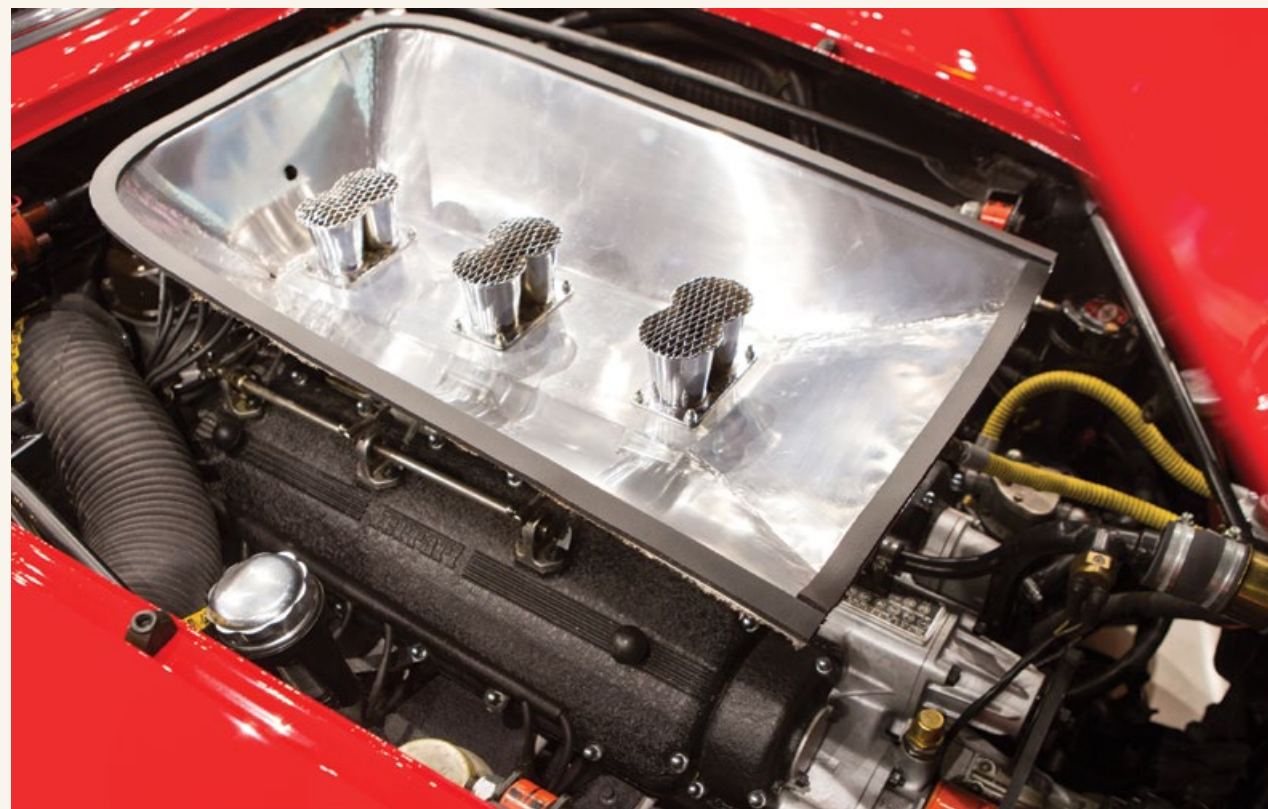


After a certificate of origin was issued on 8 August 1961, the SWB was sold on 22 August to its first owner, Vincenzo Malago, an official marque dealer in Rome who kept the berlinetta as a personal car for six months. In February 1962, the Ferrari was purchased by Bruno Zanetti of Casavatore, and he sold the car 10 months later to Aldo Camnasio of Lissone (outside of Monza).

In February 1963, the 250 GT was acquired by English enthusiast Robert McIntyre, commencing a chain of British ownership that continued in 1969 with Oliver Harris of Surrey. During the 1970s the berlinetta was fitted with a correct Tipo 168 engine originally used in chassis no. 1615 GT, a 250 GT LWB California Spider Alloy Competizione. Passing through the collections of David Walker and Roy Pearse in 1983, the car was fully restored by Hall & Fowler Engineering in Lincolnshire. The restored SWB was then featured in the January 1985 issue of *Thoroughbred & Classic Cars* before being sold later that year to Dan Margulies of London.

Dopo l'emissione del certificato d'origine dell'8 agosto 1961, la SWB è stata venduta il 22 agosto al suo primo proprietario, Vincenzo Malago, rivenditore ufficiale Ferrari di Roma, che l'ha tenuta come auto personale per sei mesi. Nel febbraio del '62 viene acquistata da Bruno Zanetti di Casavatore che la rivende, 10 mesi dopo, ad Aldo Camnasio di Lissone, in Brianza.

Nel febbraio del '63, la 250 GT diventa inglese, finendo all'appassionato Robert McIntyre, che inaugura una serie di proprietà britanniche che prosegue nel '69 con Oliver Harris, del Surrey. Durante gli anni '70 alla berlinetta viene montato il motore del tipo corretto, il Tipo 168 utilizzato originariamente sul telaio 1615 GT di una 250 GT LWB California Spider Competizione, anch'essa in alluminio. Nel 1983, durante il periodo in cui ha fatto parte delle collezioni di David Walker e Roy Pearse, l'auto viene completamente restaurata dalla Hall & Fowler Engineering, nel Lincolnshire. Questi lavori vengono successivamente pubblicati nel numero del gennaio 1985 di *Thoroughbred & Classic Cars*. Poco prima di essere venduta, nello stesso anno, a Dan Margulies di Londra.





Later in 1985, this berlinetta was sold to Stefano Durelli of Padova, Italy, and the car participated in a handful of vintage events over the following few years, including the AvD-Oldtimer-Grand Prixes at the Nürburgring in 1988, 1989 and 1991. The 250 GT also participated in the International Historic Race Festivals at Silverstone in July 1992 and 1993 (the latter of which included display at the British Ferrari Owners' Club 25th Anniversary exhibition).

In March 1996 the SWB was purchased by Andrew Pisker of London, and he continued to enter the car in vintage events, including the International Historic Race Festival at Silverstone in July 1997 and the Tour Auto Historic in France in April 1999. Pisker also commissioned a full engine rebuild by the esteemed UK-based specialists, DK Engineering. Additionally, the interior was refurbished with correct nero leather with complementary carpets.

Nel corso del 1985 la berlinetta viene rivenduta a Stefano Durelli di Padova, con cui la vettura partecipa a una manciata di eventi d'auto d'epoca negli anni successivi, tra cui i Grand Prix AvD-Oldtimer al Nürburgring nel 1988, '89 e '91. La 250 GT prende parte anche all'International Historic Race Festival di Silverstone, nel luglio '92 e '93: quest'ultima apparizione ha incluso l'esposizione alla manifestazione per il 25° anniversario del British Ferrari Owners' Club.

Nel marzo '96 la SWB viene comprata da Andrew Pisker di Londra che, continuando nel solco delle rievocazioni, la iscrive nuovamente all'International Historic Race Festival di Silverstone (luglio '97) e al Tour Auto Historic in Francia (aprile '99). Pisker nel frattempo commissiona la ricostruzione completa del motore da parte del noto specialista britannico, DK Engineering. Inoltre, l'interno viene risistemato con la giusta pelle, Nero, e un set di tappetini.



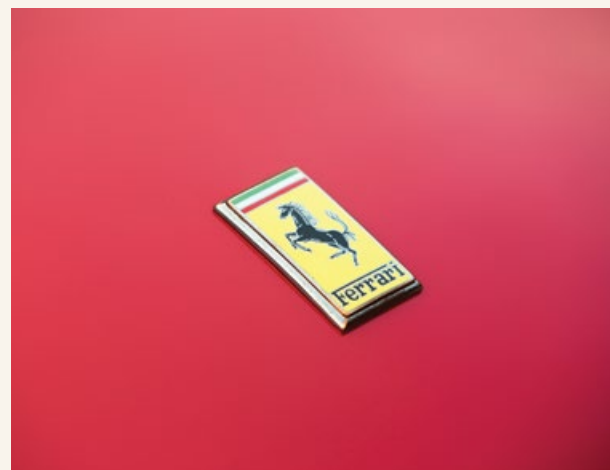


Acquired by the consignor in July 2014, the 250 GT has since been fastidiously maintained and consistently corrected towards original standards. In 2016, the exterior was refinished in proper rosso chiaro paint and the dashboard was removed and refurbished with correct wrinkle finish, while the chassis was mechanically sorted as needed, including a full rebuild of the brakes.

Currently in a beautiful state of presentation that includes a meticulously detailed undercarriage and engine compartment, the SWB is notable for its high state of chassis and body originality, having experienced no serious racing in period, in contrast to most Competizione examples, which have at some point incurred damage during racing.

Acquistata dall'attuale proprietario nel luglio del 2014, la 250 GT è stata conservata maniacalmente, con continue migliorie per riportarla alla sua configurazione originale. La carrozzeria viene riverniciata in Rosso chiaro nel 2016, la plancia ritrova la sua finitura "rugosa" originale, i freni rifatti e il telaio sistemato.

Lo splendido stato in cui si presenta interessa anche la parte sotto della scocca, come pure il vano motore. Questa SWB è di notevole pregio soprattutto per l'elevato stato di originalità di telaio e carrozzeria. Infatti, non avendo mai preso parte alle corse, al contrario degli altri esemplari Competizione, non porta i segni delle battaglie in pista.





An excellent show car that is mechanically poised to enjoy premium touring and track events, the SWB would require only a handful of corrections to approach platinum-level standards for club exhibition. The car is now equipped with a roll cage for safety during event use and is a perfect candidate for events like the Tour Auto or the Le Mans Classic, should its next owner wish to take the car to the track rather than the concours lawn. Regardless of application, the rare alloy-bodied berlinetta would make an essential acquisition for any Maranello enthusiast.

Una show car eccellente, ma con una meccanica pronta per essere portata in giro, su strada o alle manifestazioni. Questa SWB avrebbe bisogno solo di qualche intervento minimo in più per portarla agli standard Platinum delle manifestazioni di club. L'auto è dotata di una roll cage, la gabbia di protezione che la rende una vettura già pronta per partecipare alla Tour Auto o alla Le Mans Classic. La SWB, insomma, non aspetta altro che gareggiare in pista o sui prati dei concorsi d'eleganza. La decisione sta tutta al prossimo proprietario. Indipendentemente da come verrà usata, comunque, questa rara berlinetta in alluminio è una scelta irrinunciabile per qualsiasi appassionato delle auto di Maranello.



1960 Ferrari 250 GT Cabriolet Series II

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI PININ FARINA

A very early Cabriolet Series II with bespoke exterior and interior features

Delivered new to Umberto Agnelli

Offered from single ownership for over two decades; seldom seen in public

One of the few truly unique Cabriolet Series II examples

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Only the 13th Cabriolet Series II produced, the car offered here, chassis number 1779 GT, was delivered to a very special customer, Umberto Agnelli, younger brother of the iconoclastic Fiat chairman Gianni Agnelli, the wealthiest man in modern Italy. As would be expected of an Agnelli Ferrari, the car was lavished with special features, including 250 GTE-style 'frenched' headlamps and a special 400 Superamerica Cabriolet-style interior, with bespoke upholstery and a unique dashboard configuration. It was finished in Bianco (MM 12435) with Nero (VM 8500) interior.

Sold to Mr Agnelli in April 1960, the car was exported from Italy later in the decade and sold to Phillip Baumgarten of Fort Lauderdale, Florida. It subsequently passed in 1968 to Garrett O'Brien of Candice, New York, and remained in his ownership

Una delle primissime Cabriolet della seconda serie, con finiture esterne ed interne fatte su misura

Consegnata nuova a Umberto Agnelli

Offerta dal proprietario che l'ha tenuta per oltre vent'anni; raramente esposta in pubblico

Uno dei pochissimi esemplari di Cabriolet seconda serie

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

Quest'auto è la tredicesima Cabriolet seconda serie prodotta, con telaio numero 1779 GT, è stata consegnata a un cliente molto speciale: Umberto Agnelli, il fratello minore dell'ex presidente Fiat Gianni Agnelli, l'uomo più ricco dell'Italia moderna. Come ci si può aspettare da una Ferrari di casa Agnelli, la vettura è ricca di finiture esclusive, come i fari in stile 250 GTE e l'interno ispirato alla 400 Superamerica Cabriolet, la tappezzeria non di serie e una plancia appositamente ridisegnata. Carrozzeria in Bianco (MM 12435) con interni Nero (VM 8500).

Venduta ad Agnelli nell'aprile del '60, viene acquistata da Phillip Baumgarten di Fort Lauderdale, Florida, nella seconda metà degli anni '60, per poi passare di mano ancora una volta nel '68 con Garrett O'Brien di Candice (New York). Che la tiene

137

€1.350.000 – €1.650.000

Chassis / Telaio: 1779 GT
Engine / Numero motore : 1779 GT
Gearbox / Numero di cambio: 128 F
Body / Numero di corpo: 29712

Documents / Documenti :

US Title



See page 6 for VAT status explanation.

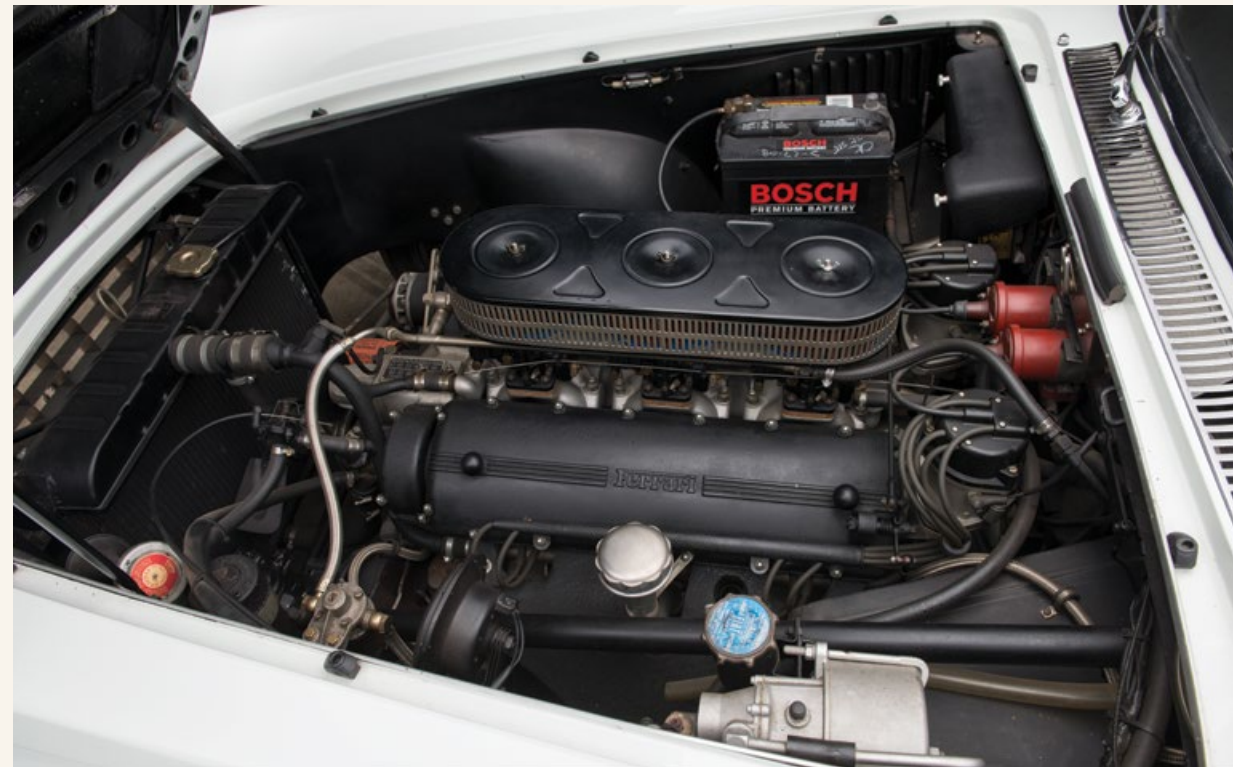
Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.





until 1992, when it was sold by his estate. Shortly thereafter it was acquired by a Hong Kong dealer, then in 1996 moved to Paul Barber of England, in whose ownership it was carefully restored to the original specifications. The current owner acquired the freshly restored car in 1998 and has properly stored it since in his extensive private collection.

fino al 1992, anno in cui viene venduta a un concessionario di Hong Kong. Nel '96, la GT Cabriolet ritorna in Europa con Paul Barber, che la porta in Inghilterra ripristinando le sue specifiche originali con un accurato restauro. L'attuale proprietario, che l'ha rilevata nel '98 a restauro finito, l'ha conservata con tutti i crismi nella sua collezione privata.



The car's restoration is wonderfully patinaed and inviting, and it retains its original engine and gearbox, as well as the factory special-ordered features requested by Umberto Agnelli. In a world of 'standard' Cabriolet Series IIs, this particular example is truly unique, befitting an automobile owned by a famous and influential figure with great power in Turin and Maranello.

Un restauro così fa decisamente gola. E non solo per il fatto che l'auto sembra uscita da una rivista patinata, ma anche perché conserva motore e cambio originali, oltre che le modifiche su misura, richieste allora da Umberto Agnelli. Tra tante Cabriolet seconda serie, questo esemplare è davvero "fuoriserie", anche per il primo illustre proprietario, così strettamente legato e influente a Torino prima e a Maranello poi.





2001 Ferrari 550 Barchetta

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI PININFARINA

138

Under 900 km from new
The 140th example of only 448 produced
Retains its original books, tools and helmets,
amongst other accessories
Recently serviced
Application for certification submitted to Ferrari CClassiche

Chilometraggio totale inferiore a 900 km
140° esemplare di soli 448 prodotti
Tra gli accessori: manuali, attrezzi e caschi originali
Recentemente tagliandata
Domanda di certificazione presentata
a Ferrai Classiche

€420.000 – €480.000

Chassis / Telaio:
ZFFZR52B000124118
Serial / Numero di serie: 140/448
Engine / Numero motore: 62501

Documents / Documenti :
**Cancelled Italian
Libretto**



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

Within the scope of the 550 Barchetta production run, chassis number 124118 falls within the first half of cars produced, as the 140th example of the 448 built. Today, it presents in virtually as-new condition, having travelled less than 900 km since it was delivered new to its first owner in 2001. Adding to its desirability is the car's tastefully subtle colour combination of Grigio Alloy over Nero.

Previously owned by a director of Ferrari, it was housed in a significant collection of modern Ferraris, where the car's stablemates included an F40, F50 and an Enzo. Regardless of the small distance it has travelled over the course of its life, it has been fastidiously maintained and is offered today with a detailed history file. In addition, the car retains its original books, tools, convertible top, car cover and the very desirable and seldom-seen 550 Barchetta racing helmets. Serviced by Motor of Modena in late 2015, the car was acquired by its current custodian

Questa 550 Barchetta, con numero di telaio 124118, rientra nella prima metà delle vetture prodotte, visto che è il 140° esemplare di 448 costruite. Oggi, con soli 900 chilometri percorsi da quando è stata acquistata dal primo proprietario nel 2001, si presenta in condizioni praticamente nuove. L'abbinamento dei colori, Grigio Alloy della carrozzeria con interni Nero, ne aumenta ulteriormente l'esclusività.

Il primo proprietario, un dirigente Ferrari, l'ha conservata in una collezione di "Rosse" moderne d'eccezione come la F40, la F50 e la Enzo. Nonostante abbia percorso pochissima strada, all'auto è stata eseguita una manutenzione maniacale, documentata dal registro dettagliato della sua storia. La vettura inoltre conserva i manuali originali, gli attrezzi, la capottina, il telo copriauto e i caschi da corsa 550 Barchetta dedicati. Molto belli e rari. Tagliandata dalla Motor di Modena alla fine



in the spring of 2016 and was imported to the UK, where it has received an annual service earlier this year.

The spiritual successor to the Daytona Spider, the 550 Barchetta is considered by many to be one of the most exciting open-top Ferraris of the Montezemolo era, and combines the excitement of twelve-cylinder with open-top excitement as only Ferrari can.

del 2015, l'auto è stata acquisita dal suo attuale proprietario nella primavera del 2016. Importata nel Regno Unito, le è stato eseguito un tagliando all'inizio di quest'anno.

Erede della Daytona Spider, la 550 Barchetta è considerata da molti, anche grazie al suo impareggiabile motore dodici cilindri, come una delle più emozionanti Ferrari aperte dell'era Montezemolo.





1976 Ferrari 512 BB

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI PININFARINA

139

The first production 512 BB built
Displayed at the 1976 Paris and
1977 Geneva motor shows
Only 41,447 km from new
Restored to its original body colour
Retains its original engine and gearbox
Recent major service with cam belt
replacement by Modena Cars of Geneva
Ferrari Classiche Certified

La prima 512 BB di serie costruita
Svelata nel 1976 a Parigi e mostrata a Ginevra l'anno successivo
Solo 41.447 chilometri totali
Carrozzeria riportata al colore originale
Motore e cambio originali
Tagliandata recentemente da Modena Cars di
Ginevra, l'intervento ha compreso anche la
sostituzione della cinghia di distribuzione
Certificata Ferrari Classiche

€295.000 – €345.000

Chassis / Telaio: 19677
Engine / Numero motore: 006
Serial / Numero di serie: 006

Documents / Documenti :
**French Certificat
d'Immatriculation**



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

With its powerful five-litre, twelve-cylinder engine with 360 bhp, Ferrari's 512 Berlinetta Boxer was the marque's first major evolution of Ferrari's first mid-engine supercar, the 365 GT4 BB. When it first came out in 1976, it was described by then Ferrari F1 driver Carlos Reutemann, who tested it for Quattroruote Magazine, as a 'car for the few' due to its vigorous acceleration and exclusive price tag.

The first production 512 BB produced, chassis number 19677 was originally completed by the Factory in August 1976, painted in Azzurro Metallizzato (106-A-32 Salchi) with Beige leather (VM 3218) interior. Chassis number 19677, was the first production 512 BB built, ready to be driven and enjoyed by a lucky customer.

Con il suo potente motore da 5 litri, 12 cilindri e 360 cavalli, la 512 Berlinetta Boxer è stata la prima grande evoluzione della Ferrari dalla sua prima supercar, la 365 GT4 BB. Uscita nel '76, viene subito descritta dal pilota Ferrari di Formula 1 Carlos Reutemann, che l'ha provata per il mensile Quattroruote, come un'automobile per pochi, a causa della sua accelerazione vigorosa e del prezzo esclusivo.

La prima 512 BB prodotta, numero telaio 19677, è stata completata nell'agosto 1976, verniciata in Azzurro Metallizzato (106-A-32 Salchi) con interni in pelle beige (VM 3218). Il telaio 19677, quello della prima 512 BB pronta per essere guidata da un cliente.

As this was the very first 512 BB off the production line, Ferrari was keen to present its latest and greatest to the world's press and interested clients, and this car was first shown on the Pininfarina stand during the Paris Motor Show in October that year and was later displayed at Auto Becker, the Ferrari importer in Dusseldorf, to introduce the model to the German market. In December 1976 it was sold to SAVAF, the Ferrari importer in Switzerland, and prior to being presented at the 1977 Geneva Motor Show, it was repainted red.

At the end of March 1977, chassis 19677 was sold to Jean Denis Délétraz of Switzerland, and it is believed that he kept the car until 1987. Subsequently, this Ferrari changed hands again in 1994, where it was purchased by a Zurich enthusiast.

This Ferrari was bought and then exported to France in 2008 by the current owner and later registered in France in 2009. In 2010 the car was certified by Ferrari Classiche, confirming that it retains its original engine and gearbox. Subsequently, the owner decided to bring back this stunning 512 BB to its 1976 Paris Motor Show condition, repainting it in its original Azzurro Metallizzato body colour and also by commissioning a full engine rebuild by well-known Ferrari specialist Philippe Gardette of Auvergne Moteurs. The car is accompanied by a history file with invoices dating back to 1994, as well as a set of manuals and tool kit.

This historically important and highly desirable Ferrari 512 BB is currently French registered and is offered in excellent mechanical and aesthetic condition, ready to be enjoyed by the new owner.

Trattandosi della prima 512 BB di serie uscita dalla catena di montaggio, Ferrari, che voleva presentare la sua ultima e più grande novità a stampa e pubblico, l'ha esposta per la prima volta nell'ottobre dello stesso anno, allo stand Pininfarina del Salone di Parigi. Successivamente viene portata da Auto Becker, l'importatore Ferrari di Düsseldorf, per farla vedere al mercato tedesco. Nel dicembre 1976 è stata venduta a SAVAF, importatore svizzero di Ferrari che, prima di mostrarla al Salone di Ginevra del 1977, la riverniciò.

Alla fine di marzo 1977, è stata venduta a Jean Denis Délétraz, sempre in Svizzera, che si pensa l'abbia tenuta fino al 1987. Successivamente, questa Ferrari ha cambiato proprietario nel '94, quando è stata acquistata da un appassionato di Zurigo.

Nel 2008 la Ferrari viene comprata dall'attuale proprietario che la importa in Francia, dove la immatricula nel 2009. L'anno successivo viene certificata da Ferrari Classiche, che attesta l'originalità di motore e cambio. Successivamente, il proprietario decide di riportare la 512 BB alla sua condizione del Salone di Parigi del '77, ripristinandone il colore originale, azzurro metallizzato, e commissionando una ricostruzione completa da parte del noto specialista Ferrari, Philippe Gardette di Auvergne Moteurs. L'auto è accompagnata da un archivio di fatture che risalgono al '94, nonché i manuali e gli attrezzi originali.

Questa Ferrari 512 BB è indubbiamente una vettura di rilevanza storica, attualmente registrata in Francia, viene offerta in ottime condizioni meccaniche ed estetiche. Pronta per essere apprezzata da un nuovo proprietario.



1953 Ferrari 250 Europa Coupé

COACHWORK BY/CARROZZERIA DI VIGNALE

140

Shown at the 1954 World Motor Sports Show in New York
A brilliant example of an early one-off coachbuilt Ferrari
2012 Villa d'Este and 2015 Cavallino Classic award winner
Ferrari Classiche Certified

Presentata nel 1954 al World Motor Sports Show di New York
Bellissimo esempio di fuoriserie Ferrari dei primi anni
Vincitrice a Villa d'Este e del premio Cavallino Classic
Certificate Ferrari Classiche

€2.800.000 – €3.400.000

Chassis / Telaio: 0313 EU
Engine / Numero motore: 0331 EU
Gearbox / Cambio: 34 D
Body/ Corpo: 134



Within the hierarchy of 250 Europas, chassis 0313 EU is amongst the most significant. In order to fully understand its significance, one must understand the series. Ferrari built just 22 of the 250 Europa before the introduction of the second-series 250 Europa GT, 18 of which were bodied by Pinin Farina, leaving just four examples to be clothed by Vignale. This car is the second such Vignale example built. Furthermore, following 0313 EU's production, only five more road-going Ferraris would be fitted with Vignale coachwork thereafter.

Tra le 250 Europa, quella con telaio 0313 UE, è tra le più interessanti. Per apprezzarla completamente, però, bisogna pensare alla serie di cui fa parte. Ferrari infatti ha costruito solo 22 250 Europa prima di passare alla seconda serie, la 250 Europa GT. Delle Europa, 18 erano carrozzate Pinin Farina, mentre solo 4 erano Vignale. Questa vettura è il secondo esemplare di Vignale. Va ricordato, inoltre, che dopo quest'auto solo altre cinque Ferrari sarebbero state realizzate da questa carrozzeria.

Documents / Documenti :
US Title



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.



Chassis no. 0313 EU as seen at the 1954 World Motor Sports show in New York.
Courtesy of Marcel Massini.

It is an archetype of Vignale's coachwork, featuring numerous characteristics that the coachbuilder was known for. Headlights inset into the front bumpers helped to create pronounced 'eyebrows', and the turn indicators are deeply recessed into the front wings. A chrome trim strip wraps around the bodywork from the front wheel arches toward the stern around the trunk, emphasizing the length of the car. Finally, the vents located just ahead of the doors and on the sail panels are accented with chrome.

Quest'auto è un concentrato di tutti gli stilemi tipici della carrozzeria torinese, come i fari incorporati nei paraurti anteriori con quelle pronunciate sopracciglia o gli indicatori di direzione incassati nel muso. C'è poi quella lingua cromata che avvolge la carrozzeria, dai passaruota anteriori alla coda, disegnando così tutta la lunghezza dell'auto. Infine, le branchie vicino alle portiere e dietro ai finestrini, anch'esse evidenziate dal cromo.



Shipped to what would quickly become Ferrari's most important market, 0313 EU arrived in New York City at Luigi Chinetti Motors in December of 1953. One month later, it appeared at the World Motor Sports Show at Madison Square Garden. Sporting red paint, the car had been repainted just prior to the show, allegedly at Chinetti's request. Afterwards, the Ferrari was purchased by Mike Garber of Framingham, Massachusetts. Purchasing the car at a price of \$17,500, Garber kept the car for four years before selling it through Gaston Andrey to George H. Parker of Rome, New York.

The Europa became Parker's four-season daily driver, and proved to be quite a reliable car over the next two years, leaving him stranded on only one occasion when a stretched timing chain needed to be replaced. Parker was married in March of 1959, and he and his new bride immediately hit the road in the Ferrari, moving both the car and themselves to California for Mr Parker's new job.

The Europa remained in California with the Parkers until 1960, when it was sold to Leonard Renick, a Cadillac dealer in Fullerton. Interestingly, he replaced the Ferrari's original Lampredi V-12 with a supercharged Chevrolet V-8, a common engine swap at the time, as Ferrari parts were difficult to source in North America. Furthermore, the car's distinctive bumpers were removed along with its rear chrome trim, and its nose was repaired after a minor incident.

Spedita in quello che ben presto sarebbe diventato il mercato più importante per la Ferrari, quest'auto arrivò all'importatore Luigi Chinetti Motors di New York nel dicembre del '53. Un mese dopo, fece la sua apparizione al World Motor Sports Show al Madison Square Garden. Verniciata in rosso, l'auto è stata ridipinta poco prima della presentazione, presumibilmente su richiesta dello stesso Chinetti. Successivamente è stata acquistata da Mike Garber di Framingham, Massachusetts, che la comprò per 17.500 dollari. Garber la tenne quattro anni, prima di venderla, tramite Gaston Andrey, a George H. Parker di Rome, New York.

Questa 250, che nel frattempo diventa il mezzo guidato quotidianamente da Parker, si dimostra un'auto affidabile per i successivi due anni, fatta eccezione per l'allungamento di una catena della distribuzione. Nel marzo del '59 Parker si sposa e così, insieme alla sua signora, si trasferisce, a bordo di quest'auto, in California, dove c'era il nuovo lavoro ad attenderli.

L'Europa rimane in California con i Parker fino al 1960, quando viene venduta a Leonard Renick, concessionario Cadillac di Fullerton. Interessante notare che Renick fa sostituire il motore originale Lampredi V-12 con quello di una Chevrolet V-8 sovralimentato. Una pratica comune, ai tempi, visto che i pezzi di ricambio Ferrari erano molto difficili da reperire in Nord America. Nel frattempo anche i paraurti originali vengono tolti e così pure la cromatura posteriore, mentre il muso viene riparato dopo un piccolo incidente.



As of 1968, chassis 0313 EU was owned by Philip Stanton of Los Angeles, who sold the car to Ferrari of Los Gatos in 1976. It was purchased later that year by Constantine Baksheef and Alec Sokoloff of Palo Alto. Sometime thereafter, the 250 Europa was taken off the road, but it would remain in California before being sold in 2009 to Heinrich Kämpfer of Seengen, Switzerland.

With a reputation for accurate and well-executed Ferrari restorations, it is estimated that Kämpfer spent over 3,000 hours on the car in restoration and an additional 800 hours with outside specialists to painstakingly bring 0313 EU back to its former glory. Various missing trim pieces, including the bumpers and grille, were reproduced to exacting specifications. Kämpfer commissioned the same company that produced the leather in 1953 to re-trim the car, as well as new Wilton wool carpeting down to the proper thickness, and even sourced period-correct ICI nitrocellulose lacquer to refinish the car in its original Bruno Siena. During this time, the engine, number 0331 EU, was found to be largely complete, though the block was beyond repair. As such, a new block was cast by Ferrari Classiche, and that engine was fitted to a gearbox of the correct type.

Reflecting the restoration's overall attention to detail, 0313 EU is accompanied by an incredible file, detailing both its history and restoration and includes samples of the paint, leather and carpet, as well as original screws, nuts, bolts and clamps found on the car when it was disassembled prior to the restoration.

Finished in October of 2011, the car's first public outing was at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este in 2012, where it was awarded the Trofeo Foglizzi for best interior design, and would

Dal 1968 l'auto diventa di proprietà di Philip Stanton di Los Angeles, che la vende alla Ferrari di Los Gatos nel '76. A fine anno viene acquistata da Costantino Baksheef e Alec Sokoloff di Palo Alto. E per qualche tempo la 250 Europa sparisce dalla circolazione, pur restando in California, almeno fino al 2009, quando viene comprata dallo svizzero di Seengen, Heinrich Kämpfer.

Con la sua reputazione di Ferrari restaurate impeccabilmente, si pensa che Kämpfer abbia passato più di 3.000 ore a lavorare sull'auto e almeno 800 ore con altri specialisti per riportare la 0313 EU ai suoi antichi fasti. Vari pezzi mancanti, inclusi i paraurti e la griglia, sono stati meticolosamente riprodotti. Addirittura, Kämpfer commissiona la pelle per i sedili alla stessa azienda che l'aveva fornita nel '53. La nuova moquette di lana Wilton viene regolata al giusto spessore. Viene anche ritrovato una vernice ICI a base di nitrocellulosa di quel periodo, per riportarla alla sua tinta originale Bruno Siena. Il propulsore numero 0331 UE è stato trovato in gran parte completo, anche se il blocco motore era impossibile da riparare. Per questo motivo ne è stato fuso uno nuovo da Ferrari Classiche. A questo motore, poi, è stato montato un cambio del tipo coretto indicato.

L'attenzione al restauro è rispecchiata dalla ricca documentazione che accompagna la vettura. Dentro, oltre alla cronistoria dei lavori, ci sono campioni di vernice, pelle, moquette, nonché viti, dadi, bulloni e morsetti originali trovati sull'auto prima che venisse smontata.

Ultimata nel mese di ottobre del 2011, la prima riapparizione in pubblico è stata al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este (2012) dove le è stato assegnato il Trofeo Foglizzi per il miglior disegno



George Parker Sr. with chassis no. 0313 EU shortly after his purchase in 1958.
Courtesy of George Parker Jr.



L. CHINETTI

FERRARI

O.S.C.A.

E.F.M.A.T.E.R.I.S.

44

3



later earn an 11-page colour feature in issue 194 of *Cavallino* magazine and would also grace both digital and print pages for a handful of other publications. Perhaps its most interesting source of fame since its restoration is becoming the inspiration for one of the featured liveries for Ferrari's 70th anniversary models, dubbed 'The Grand Tourer'.

Returning to North America in 2013, the Vignale coupé was shown at a variety of shows, including the 60 Years of Ferrari celebration in Beverly Hills in October of 2014 and at the 2015 Cavallino Classic, where it was awarded Platinum and the Ferrari Classiche Cup. Following its purchase by its current custodian in 2015, the car has been exceptionally well preserved in its as-restored condition. Benefitting from a recent service, it remains ready to drive, enjoy and show at concours events worldwide.

degli interni. Successivamente le è stato dedicato un servizio di 11 pagine nella rivista n° 194 del *Cavallino*. Pubblicazione questa, insieme ad altre, che è fornita con la macchina. È interessante notare che disegno e colori di quest'auto hanno ispirato una delle linee dedicate ai 70 anni della Ferrari soprannominata "The Grand Tourer".

Ritornata negli Stati Uniti nel 2013, la coupé di Vignale ha preso parte a una serie di manifestazioni tra cui la celebrazione dei 60 anni della casa di Maranello a Beverly Hills (ottobre 2014) e al Cavallino Classic del 2015, dove si è aggiudicata le coppe Platinum e Ferrari Classiche. A seguito dell'acquisto da parte del suo attuale proprietario nel 2015, l'auto si presenta com'era fresca di restauro. Recentemente tagliandata, la coupé è pronta per essere guidata e sfoggiata nei concorsi di tutto il mondo.





1955 Ferrari 750 Monza Spider

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

141

Period racing history in Italy, Cuba and Venezuela
Comprehensive restoration in the early 2000s, with a refresh in 2013
Ferrari Classiche certified

Un passato di corse in Italia, Cuba e Venezuela
Il restauro delle parti meccaniche degli inizi del 2000 è stato seguito da alcuni interventi di carrozzeria nel 2013
Certificata Ferrari Classiche

€3.400.000 – €3.800.000

Chassis / Telaio: 0534 M
Engine / Numero motore: 0470 MD
Gearbox / Numero di serie: 33/S

With interesting, multi-continent period racing history, a recent restoration and Ferrari Classiche certification, this beautiful 750 Monza is a highly desirable example of Maranello's rare four-cylinder sports racer. According to its factory build sheets, chassis number 0534 M was initially completed in March of 1955, after further testing, a 3.0-litre 750 Monza engine was fitted in April of 1955.

Con un ricco storico di corse disputate in più continenti, il recente restauro e la certificazione Ferrari Classiche, questa bellissima 750 Monza è un raro esempio di Ferrari sportiva a quattro cilindri. Secondo i registri di fabbrica, l'auto con telaio 0534 M è stata inizialmente terminata nel marzo del '55, ma dopo una serie di test, nell'aprile dello stesso anno il motore è stato rimpiazzato da un 3 litri Monza.

Documents / Documenti :
Japanese Export Certificate



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.



Chassis no. 0534 M prior to the IV Gran Premio Supercortemaggiore (wearing #59). Courtesy of Alexis Callier.

Finished in rosso paint with a blue interior, the Scaglietti-bodied spider is believed to have been sold new in April 1955 to Count Bruno Sterzi of Milan, yet it is not confirmed if he raced the car during the 1955 season. The next season, the car was sold to Ottavio Guarducci in early 1956. His first known event was the Trofeo Vigorelli in March of 1956 at Monza, where he competed on race number 264. The car's next event was the Gran Premio Supercortemaggiore in June of 1956, where it finished 17th overall. Guarducci assumed solo duties at the Aosta-Gran San Bernardo hill climb a month later and at the Grand Prix of Venezuela in November, finished in yellow with two blue stripes, roared to a 9th-place finish and 5th in class.

In February 1957, the Monza was piloted by Guarducci at the Cuban Grand Prix in Havana, now featuring a head fairing and fin in the style of a Jaguar D-Type. It was sold to a Venezuelan owner by the end of the decade, and the original engine was reportedly removed around this time. The Ferrari finished first in class at the Premio Ciudad Ojeda in 1959 while driven by Jose Zilio, but in 1961 a significant accident side-lined the car during a race at Cucuta, Colombia.

The Zilio brothers repaired the spider, modifying the coachwork with a truncated tail and changing the steering box to left-hand drive. Subsequently acquired by Domingo Olavarria of Venezuela, 0534 M surfaced in a scrapyard in Maracaibo by 1976, and was

Verniciata in Rosso, con interni blu, si crede che la spider Scaglietti sia stata venduta nuova nell'aprile '55 al conte Bruno Sterzi di Milano, ma non c'è riscontro che abbia corso durante quella stagione. Per quella successiva fu venduta a Ottavio Guarducci, all'inizio del '56. E il suo primo evento noto è stato il Trofeo Vigorelli nel marzo del '56 a Monza, a cui ha partecipato col numero 264. La gara successiva è stata il Gran Premio Supercortemaggiore di giugno, dove è arrivata al 17° posto. Guarducci, poi, ha partecipato in solitaria alla Aosta-Gran San Bernardo il mese successivo e quindi al Gran Premio del Venezuela a novembre, dove l'auto, riverniciata di recente, gialla con due strisce blu, è arrivata al 9° posto assoluto e al 5° di classe.

Nel febbraio del 1957, la Monza è stata guidata da Guarducci al Gran Premio cubano dell'Avana, ora con cupolino e pinna in stile Jaguar D-Type e una nuova vernice gialla. Venduta a un venezuelano alla fine degli anni '50, si dice che il motore originale sia stato sostituito questa volta. La Ferrari è arrivata prima di classe al Premio Ciudad Ojeda nel '59, guidata da José Zilio, ma nel '61 un incidente l'ha costretta al ritiro durante una gara a Cucuta, in Colombia.

I fratelli Zilio hanno riparato la spider, modificandone la linea con una coda tronca e portando la guida a sinistra. Successivamente acquistata dal venezuelano Domingo Olavarria, l'auto con telaio 0534 M, riaffiora da uno sfascia carrozze di Maracaibo



Chassis no. 0534 M at Aosta in July of 1956. Courtesy of Alexis Gallier.



Chassis no. 0534 M as seen at the IV Gran Premio Supercortemaggiore in June of 1956. Courtesy of Alexis Callier.



then sold to Edoardo Magnone of Dorzano-Vicenza, Italy, who was at the time the Venezuelan importer for Fiat. By 1983, the Monza had returned to Italy, and two decades of possession followed before Magnone offered the unrestored car for sale, eventually selling it to Emilio Comelli of Brescia in 2000. A ground-up restoration soon commenced, taking roughly five years to complete. Significantly, the car retains its correct, numbers-matching gearbox and a correct 750 Monza four-cylinder from 0470 MD was then fitted.

nel '76, quando viene venduta a Edoardo Magnone di Dorzano, Vicenza, all'epoca importatore venezuelano Fiat. Nel 1983 la Monza torna in Italia e rimane di proprietà di Magnone prima che la rivendesse, non restaurata, a Emilio Comelli di Brescia nel 2000. È allora che partì un restauro importante, che ha richiesto cinque anni di lavori. Interessante da notare che l'auto conserva il cambio originale e un corretto 750 Monza, quattro cilindri, proveniente dal telaio 0470 MD.





The spider was next acquired by its current owner who entered the car at several vintage events, including Le Mitche Sport a Bassano del Grappa in June 2012 and the Mille Miglia Storica in 2011, 2013, 2014 and 2015. Notably, from 2013–2014 the Monza was treated to a full coachwork restoration by the experts at Quality Cars in Vigonza, Italy, and subsequently granted Ferrari Classiche certification. Eligible for the most desirable vintage tours worldwide due to its early build date, and sure to be welcomed at major concours d'elegance, this beautiful 750 Monza would make an outstanding addition to any collection.

Successivamente la spider è stata acquistata dal suo attuale proprietario, con cui ha partecipato a una serie di gare, tra cui Le Mitiche Sport di Bassano del Grappa, giugno 2012, e la Mille Miglia Storica nel 2011, 2013, 2014 e 2015. Dal 2013 al 2014, la carrozzeria della Monza è stata restaurata completamente dagli esperti di Quality Cars di Vigonza e successivamente ha ottenuto la certificazione Ferrari Classiche. Grazie alla sua data di costruzione con quest'auto si può partecipare alle gare storiche, come pure ai concorsi d'eleganza più famosi del mondo. Questa 750 Monza è una straordinaria aggiunta per qualsiasi collezione.





2012 Ferrari 599 GTO

Single ownership and under 3,000 km from new
Ferrari Classiche certified

Unico proprietario, meno di 3.000 chilometri
Certificata Ferrari Classiche

Finished in desirable Rosso Corsa with a matte Grigio Silverstone roof over a Nero interior, chassis number 174698 was built for the 2012 model year and delivered new to its current and only owner, a Ferrari collector based in Switzerland, where it has resided alongside a handful of other significant cars wearing the Cavallino Rampante.

Rosso Corsa and matte Grigio Silverstone over Nero is considered to be the quintessential colour combination for the 599 GTO. Not only was it the colour combination the car was introduced in back in 2010, but one that harkens back to its spiritual predecessor, the 288 GTO. Developed from lessons learned from the track-only 599XX, the 599 GTO offered massively increased performance over the standard 599 GTB. Ferrari claimed that it was their fastest-ever road car, capable of lapping their Fiorano test track in 1:24,

Carrozzeria Rosso Corsa, tetto Grigio Silverstone opaco e interni Nero, questa 599 GTO (telaio numero 174698) è stata costruita nel 2012. Consegnata nuova al suo unico, nonché attuale, proprietario, un collezionista Ferrari che risiede in Svizzera, è stata conservata insieme ad altri modelli mitici del Cavallino Rampante.

L'abbinamento cromatico di questa versione, Rosso Corsa e Grigio Silverstone, è unanimemente considerato il migliore possibile per questo modello. E non solo per il fatto che la 599 GTO è stata lanciata così nel 2010, ma anche perché è una citazione della precedente 288 GTO. Sviluppata grazie all'esperienza maturata con la 599XX, la GTO 599 raggiunge prestazioni notevolmente superiori rispetto alla 599 GTB. La Ferrari stessa la definì la "Rossa" stradale più veloce di sempre; in grado di

142

€425.000 – €500.000

Chassis / Telaio:
ZFF70RDB000174698

Documents / Documenti :
Swiss Carte Grise



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.





making it even faster than the Ferrari Enzo. Tipping the scales at 1,605 kilograms, almost 100 kg less than the 599 GTB, the 599 GTO can sprint from a standstill to 100 km/h in under 3.3 seconds, leading onwards to a top speed of over 335 km/h. Only 599 examples were produced, all destined for Ferrari's best clients, and the car was sold out from the moment it was announced.

girare a Fiorano in 1:24, batte addirittura la Enzo. La GTO 599 brucia lo 0-100 km/h in meno di 3,3 secondi, raggiungendo una velocità massima di oltre 335 km/h. Con soli 599 esemplari prodotti, tutti destinati ai migliori clienti della Casa di Maranello, le vetture disponibili sono andate esaurite sin dal momento dell'annuncio.





It presents in exceptional condition both inside and out, thanks to having been driven less than 3,000 km from new. Furthermore, it is also offered with Ferrari Classiche certification, confirming that it maintains all of its original mechanical components, and is presented today just as it left the factory. A staple of any top-quality Ferrari collection, the 599 GTO is truly one of the most remarkable road-going Ferraris of the 21st century, and this example will not disappoint even the most discerning of collectors.

È in condizioni eccezionali, sia interne che esterne, anche grazie alla percorrenza inferiore ai 3.000 chilometri. Accompagnata dalla certificazione Ferrari Classiche, che ne conferma l'originalità di tutti i suoi componenti meccanici, viene riproposta oggi nelle stesse condizioni in cui lasciò la fabbrica. Un modello fondamentale per collezioni Ferrari di prima qualità, la 599 GTO è sicuramente una delle auto del Cavallino Rampante più importanti del XXI secolo. E questo esemplare, in modo particolare, non deluderà anche i collezionisti più esigenti.



1966 Ferrari 275 GTB Alloy

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

143

Desirable long-nose 275 GTB with
factory aluminium bodywork
Delivered new to U.S. Senator Adlai Stevenson III
Retains its original engine and transmission
Ferrari Classiche certified

Desiderabile 275 GTB "muso lungo" con
carrozzeria originale in alluminio
Consegnata nuova al senatore americano Adlai Stevenson III
Ancora con il suo motore e la trasmissione originali
Certificata Ferrari Classiche

€2.400.000 – €2.800.000

Chassis / Telaio: 08111
Engine / Numero motore: 08111
Serial / Numero di serie: 510



Built with desirable alloy bodywork, chassis number 08111 was born as a long-nose 275 GTB with triple carburetors and CV joint transmission. It was originally finished in Rosso Chiaro (20-R-190) over a Nero (VM 8500) interior with full leather seats, just as it presents today. Completed by the factory in December of 1965, the car was sold new through Luigi Chinetti Motors in Greenwich, Connecticut, to Adlai Ewing Stevenson III.

A graduate of Harvard College and later Harvard Law School, after serving in Korea and working in a law firm, Stevenson was elected to the Illinois House of Representatives and served there from 1965–1967, prior to serving as the State Treasurer from 1967–1970. He was finally elected to the United States Senate in

Prodotta con carrozzeria in alluminio, oggi ambitissima, la vettura con numero di telaio 08111 è nata come 275 GTB "muso lungo", triplo carburatore e trasmissione a giunto omocinetico. E' stata originariamente verniciata in Rosso Chiaro (20-R-190) su interno Nero (VM 8500) con i sedili interamente rivestiti in pelle, esattamente come si presenta ancora oggi. Completata in fabbrica nel dicembre del 1965, è stata venduta nuova attraverso la Luigi Chinetti Motors di Greenwich, Connecticut, ad Adlai Ewing Stevenson III.

Dopo gli studi all'Harvard College e la laurea alla Harvard Law School, dopo aver prestato servizio militare in Corea e lavorato in uno studio legale, Stevenson è stato eletto nell'Illinois House of Representatives, dove ha prestato servizio dal 1965 al 1967, prima di essere nominato Tesoriere dello Stato per gli anni dal 1967 al 1970. Eletto nel Senato degli Stati Uniti nel 1970, come membro del Partito Democratico, ha rappresentato

Documents / Documenti :
**Portuguese
Certificado de
Matricula**



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.



1970 and represented Illinois for 11 years as a member of the Democratic Party. His family was steeped in U.S. political history, as his grandfather served as Vice President of the United States under Grover Cleveland and his father was Governor of Illinois for four years, ran for President of the United States in 1952 and 1966, and served as U.S. Ambassador to the United Nations from 1961-1965.

There is no doubt that a red 275 GTB would have turned lots of heads both in Illinois and Washington, D.C., and while it is not known when he sold the car, it had been sold to John A. Gross of Reseda, California, by at least 1973. Chassis number 08111 remained with him through 1976. By 1979, the 275 GTB had moved across the border to Vancouver, British Columbia, where it was owned by Dr Thomas M. Maxwell. Maxwell fully restored the car in 1984 and listed it for sale upon completion in late 1985.

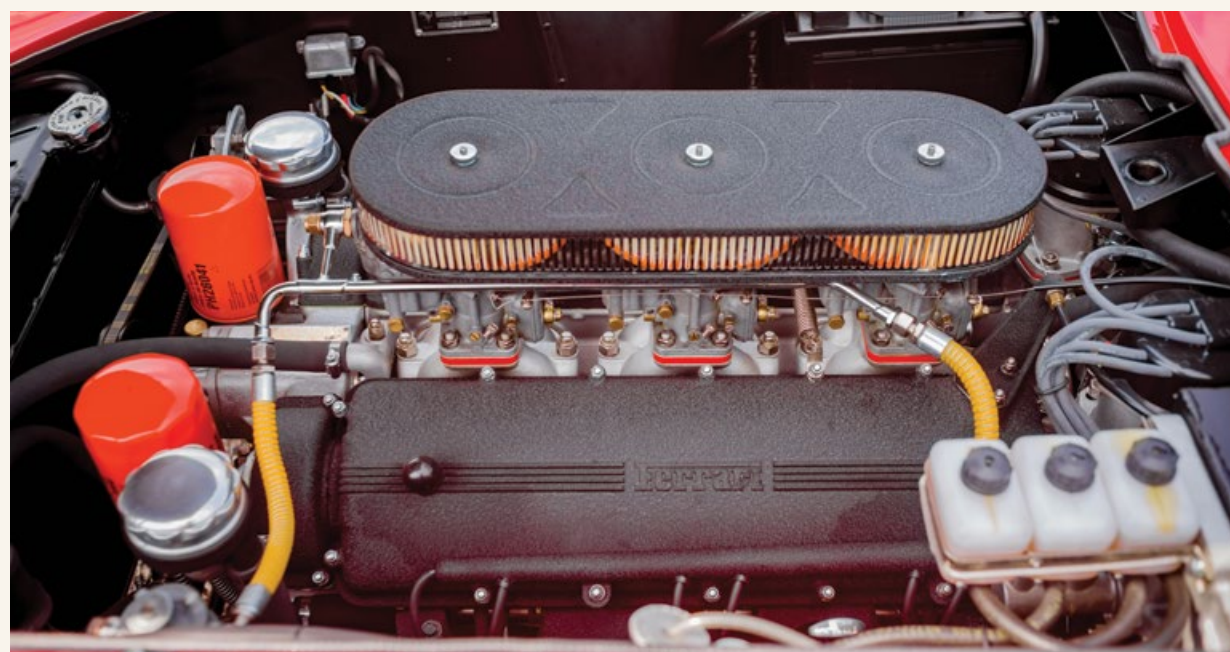


l'Illinois per 11 anni. La sua famiglia aveva una lunga tradizione nella storia politica statunitense, in quanto suo nonno era stato vicepresidente degli Stati Uniti sotto Grover Cleveland e suo padre era stato governatore dell'Illinois per quattro anni, prima di candidarsi come presidente degli Stati Uniti nel 1952 e nel 1966 e di essere Ambasciatore degli Stati Uniti alle Nazioni Unite dal 1961 al 1965.

Non c'è dubbio che una 275 GTB rossa avrà fatto girare molte teste, sia in Illinois sia a Washington DC. Mentre non è noto quando esattamente il Senatore ha venduto l'auto, sappiamo che è stata ceduta, verso il 1973, a John A. Gross di Reseda, in California. Il telaio numero 08111 è poi rimasto con lui fino al 1976. Nel 1979, la 275 GTB aveva attraversato il confine e si trovava a Vancouver, nella Colombia Britannica del Canada,

di proprietà del dottor Thomas M. Maxwell. Maxwell ha poi completamente restaurato l'auto nel 1984 e l'ha inserzionata per venderla verso la fine del 1985.





By 1986, the 275 GTB was sold to Mike Sheehan and subsequently traded to Swiss broker Charles Gnädinger, who brought the car with him when he emigrated to the South of France. Listed for sale again in France in 1997, the car was sold there to Jorge Raposo Magalhaes of Portugal. While in Portugal, the car's interior was re-trimmed in tan, fitted with a new hood with a raised bulge similar to a 275 GTB/4, and fitted with a black air intake and grille. Subsequently sold to José Manuel Albuquerque of Cascais, the car remained in Europe with a handful of owners until being purchased in 2011 by its current custodian in Switzerland.

Per il 1986, la 275 GTB è stata venduta a Mike Sheehan, prima di essere ri-venduta al broker svizzero Charles Gnädinger, che l'ha portata con sé quando è emigrato nel sud della Francia. Inserzionata in Francia nel 1997, viene poi ceduta a Jorge Raposo Magalhaes del Portogallo. E' proprio mentre la macchina si trova in Portogallo che gli interni vengono professionalmente rivestiti in colore marrone ed il cofano riceve una nuova presa d'aria, con una gobba piuttosto pronunciata, come sulla 275 GTB/4 e, la macchina viene equipaggiata con una presa d'aria di colore nero, lo stesso della mascherina.







Under his ownership, the car was shipped to Italy for a full restoration to original specifications. Bodywork was completed by Quality Cars in Padova, and the interior was re-trimmed in Nero by Luppi Tappezzeria, while the mechanics were handled by former mechanics of M.G. Crepaldi S.a.S. in Milan. Since the completion of the restoration in 2016, chassis number 08111 has been driven just 100 km from new and remains in excellent condition throughout. Confirmed as retaining all of its original major mechanical components by Ferrari Classiche during certification, this is truly an exceptional 275 GTB with a compelling ownership history.

E' durante questa proprietà che l'auto viene spedita in Italia per essere sottoposta ad un restauro totale, conforme alle specifiche originali. La carrozzeria è stata restaurata dalla Quality Cars di Padova, mentre, l'interno è stato tutto rifinito in Nero da Luppi Tappezzeria con la meccanica gestita da un ex meccanico della M.G. Crepaldi S.a.S. di Milano. Dalla fine dei lavori di restauro, nel 2016, il telaio numero 08111 è stato guidato per soli 100 km e rimane, ancor a oggi, in condizioni eccellenti in tutto. Con le verifiche effettuate da Ferrari Classiche durante la certificazione, si è potuto confermare che questa 275 GTB ha mantenuto tutti i suoi componenti meccanici originali. Una 275 GTB veramente eccezionale con un' importante storia legata ai suoi proprietari precedenti.





1985 Ferrari 288 GTO

144

€3.250.000 – €4.000.000

Chassis / Telaio:
ZFFPA16B00057709

Documents / Documenti :
US Title



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Just 729 km from new; arguably one of the best preserved in the world
Believed to be one of 19 'lightweight' examples ordered without a radio or power windows

Single ownership since 1993
Virtually as new throughout

Recent full service, including new timing belts
Retains its original manuals, including original service book

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Solo 729 chilometri totali; probabilmente uno dei migliori esemplari conservati al mondo

Si stima che sia una delle sole esempi "leggeri" 19 ordinate senza radio o finestrini elettrici

Di un unico proprietario dal '93
Praticamente nuova

Recentemente tagliandata, comprese le cinghie della distribuzione

Manuali originali, incluso il libretto di garanzia

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

A 'BRAND NEW' FERRARI ICON -
OFFERED AT ITS PLACE OF BIRTH

Built and overseen when Enzo Ferrari was at the helm of his company, the 288 GTO was the second vehicle in Ferrari's history to bear the fabled Gran Turismo Omologato moniker. Conceived to compete in Group B rallying, the series was disbanded before the 288 GTO ever turned a wheel in anger, yet the 272 cars built to homologate the model quickly found willing homes with Ferrari's best clients. Today, it is a cornerstone of any collection of Ferrari supercars, and the car to which the F40, F50, Enzo and LaFerrari owe a debt of gratitude.

UNA FERRARI ICONICA,
PROPOSTA NEL SUO LUOGO DI NASCITA

Costruita sotto l'occhio attento di Enzo Ferrari, ancora al comando dell'azienda, la 288 GTO è stato il secondo modello Ferrari ad essersi fregiato della nota dicitura Gran Turismo Omologato. Concepita per competere nel Gruppo B, purtroppo il campionato è stato annullato prima che la 288 GTO abbia avuto il tempo di mettere il muso in pista, ciononostante le 272 vetture costruite per omologare il modello furono immediatamente comprate dai migliori clienti della "rossa". Oggi è una pietra miliare di qualsiasi collezione di supercar Ferrari. È l'auto a cui le successive F40, F50, Enzo e LaFerrari sono debitrice.



1985 Ferrari
288 GTO

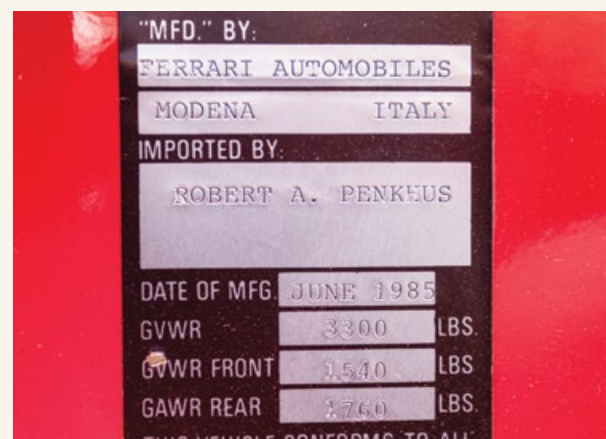
The 255th example built, this particular 288 GTO is perhaps the finest and most original example left in existence and therefore, can be counted amongst the most desirable Ferraris offered for sale in recent memory. Finished in Rosso Corsa (FER 300/6) over Nero (VM 8500) leather with matching black inserts, the car was ordered without power windows or a radio, believed to be one of 19 examples ordered as such, leaving the driver to focus on the task at hand and shedding precious ounces in the pursuit of relentless performance and making the car all the more desirable to connoisseurs and true driving enthusiasts.

When new in 1985, chassis number 57709 was imported to the United States by Robert A. Penkhuis of Colorado City, Colorado, with the intention of being driven on the road in that country. As such, the car was converted to comply with DOT/EPA regulations by Amerispec upon its importation. However, the car was driven very seldom by Penkhuis, and was offered for sale by him in the *Ferrari Market Letter* in May of 1986, listed as only having 290 miles (466 km) on its odometer. The car was subsequently bought by David Livingston of Seattle.

Esemplare numero 255, questa 288 GTO è forse l'auto più originale di questo modello, diventando così una delle Ferrari più desiderabili proposte recentemente. Verniciata in Rosso Corsa (FER 300/6), con interni in pelle Nero (VM 8500), ha gli inserti neri abbinati. La vettura era stata ordinata senza finestrini elettrici e radio, si pensa sia uno dei soli 19 esemplari ordinati con queste specifiche, è un'auto studiata per non distrarre il pilota dal suo piacere di guida, risparmiando qualche chilo prezioso a tutto vantaggio delle prestazioni esuberanti, dettaglio che rende quest'esemplare un oggetto del desiderio per intenditori e veri appassionati di guida.

Importata negli Stati Uniti da Robert A. Penkhuis di Colorado City, Colorado, da nuova nel 1985, l'auto con telaio numero 57709, per essere guidata sulle strade americane, però, è stata convertita da Amerispec per rispettare le normative DOT / EPA. Comunque sia è stata guidata molto raramente da Penkhuis, che l'ha messa in vendita attraverso la *Ferrari Market Letter* nel maggio 1986, con soli 466 chilometri segnati dalla strumentazione. L'auto fu poi acquistata da David Livingston di Seattle.





Livingston also did not put much more mileage on the 288 GTO, and by the time he offered it for sale in 1993, the car was listed as only having been driven 729 km from new. The car was then purchased by its current owner in 1993. Part of a significant collection, the car was subsequently parked and not driven since, and has remained in storage until it was discovered this year.

Upon the car's discovery, it was immediately removed from storage and has recently received a full service, including changing of the timing belts, affirming its status as perhaps the finest and most original 288 GTO in existence. Accordingly, for such a low-mileage and unmolested example, chassis number 57709 presents in virtually as-new condition, retaining all of its proper and original factory markings throughout.

Livingston a sua volta non ha aggiunto molti chilometri alla GTO e, nel momento in cui l'ha rivenduta nel 1993, ne aveva 729. Acquistata dal suo attuale proprietario nel '93, fa parte di una notevole collezione, la vettura è stata successivamente parcheggiata e non guidata da allora, rimanendo nascosta fino a quest'anno.

Dopo il ritrovamento è stata immediatamente rimossa dal deposito per essere sottoposta a un tagliando completo, compreso il cambio delle cinghie di distribuzione, confermando così la nomea 288 GTO più bella in circolazione. Di conseguenza, quest'esemplare intonso e con così poca strada (telaio numero 57709), si presenta in condizioni praticamente nuove, mantenendo inalterate le impostazioni originali di fabbrica.





The discovery of this 288 GTO is akin to finding the proverbial needle in a haystack. Beautifully preserved both inside and out having only been driven 729 km over the course of its life, finding another 288 GTO like this simply might not be possible, given that the model is now over 30 years old. Despite its age, the 288 GTO remains a legend, and a car that is just as desirable now as it was when new, holding an important place in Ferrari's history as the first supercar of its kind. Potential buyers should be asking themselves one question: When is the next time that I'll be able to buy a brand new 288 GTO at the factory?

La scoperta di questo 288 GTO è stata come trovare l'ago in un pagliaio. Bellissimo stato di conservazione sia interno che esterno, guidata per soli 729 chilometri nel corso della sua vita, trovarne un'altra simile è impossibile, visto e considerato che il modello ha ormai più di 30 anni. Nonostante la sua età, la 288 GTO rimane leggendaria e altrettanto desiderabile di quando era nuova. Auto con un ruolo importante nella storia della Ferrari, è stata la prima supercar del suo genere. I potenziali acquirenti dovrebbero farsi una domanda: quando mi ricapiterà di poter comprare una 288 GTO "nuova" in fabbrica?





1973 Ferrari Dino 246 GTS

COACHWORK BY/CARROZZERIA DI SCAGLIETTI

Single ownership from new with only
26,500 original kilometres

One of the few European Dino 246 GTS' equipped
with 7.5 x 14-inch Campagnolo wheels

Remarkably original throughout;
always properly maintained

Offered with its original Italian Libretto, original
invoice, owner's manuals and tools

All matching numbers, application for
certification submitted to Ferrari Classiche

Un solo proprietario da nuova, con soli
26.500 chilometri percorsi

Uno dei pochi esemplari Europei di Dino 246 GTS
dotati di ruote Campagnolo da 7,5 x 14 pollici

Sorprendentemente originale in tutto;
Sempre correttamente tagliandata

Offerta con il suo Libretto di circolazione originale italiano, fattura
originale, manuali uso e manutenzione e borsa degli attrezzi

Tutti i numeri corrispondenti, domanda di
certificazione presentata a Ferrari Classiche

145

€375.000 – €450.000

Chassis / Telaio: 07214
Engine / Numero motore:
0011394
Gearbox / Cambio: 2571E
Body / Carrozzeria: 2470

Documents / Documenti :
Italian Libretto



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

In December 1972, Ferrari introduced the bigger 7.5 x 14-inch magnesium Campagnolo wheels paired with larger wheel arches as an option to be fitted on the Dino 246 GT and GTS. This desirable option was often paired with the iconic Daytona-style seats, thus giving birth to the famous American 'Chairs and Flairs' definition for the so-equipped cars of that time.

Of the total 4,912 Ferrari Dinos produced, only 1,180 were ordered as the open-top GTS variant, and it is believed that roughly 300 units of the whole production were fitted with the larger wheel arches. Around 70% of these so-equipped vehicles were exported to the U.S., while only a handful were ordered in right-hand-drive configuration, and only 30 were European left-hand-drive vehicles. Despite the fact that the vast majority of Dinos are fitted with both flared arches and Daytona seats, some cars were actually ordered with only the enlarged wheel arches.

Nel dicembre 1972, Ferrari ha introdotto le ruote Campagnolo in magnesio più grandi, da 7.5 x 14 pollici, abbinata ai passaruota allargati, come opzione disponibile per la Dino 246 GT e GTS. Questo desiderabile accessorio è stato spesso abbinato ai sedili tradizionali in stile Daytona, dando così vita alla famosa definizione americana delle "Chairs and Flairs" per le vetture che, all'epoca, erano così equipaggiate.

Tra tutte le 4.912 Ferrari Dino prodotte, solo 1.180 sono state ordinate nella versione a tetto aperto GTS e, si ritiene che circa 300 unità tra tutte quelle costruite siano state dotate dei passaruota allargati. Circa il 70% delle auto così equipaggiate sono state esportate negli Stati Uniti, mentre solo una manciata è stata ordinata nella configurazione con guida destra. Sono solo 30 le auto con specifiche Europee e guida a sinistra che ne sono state dotate. Nonostante il fatto che la maggior parte delle Dino siano state ordinate, se dotate di passaruota allargati, anche con i sedili Daytona, ci sono alcune vetture che sono state effettivamente ordinate con i soli passaruota larghi.

Presented here is perhaps the holy grail of Dinos: a 246 GTS in a highly desirable Blu Dino Metallizzato (106-A-72) over a Sabbia (VM 3234) interior offered from single-family ownership. It has never been restored and was originally fitted with the following options: larger wheel arches by the factory and Campagnolo 7.5 × 14-inch wheels, metallic paint, Leather seats and power windows. The car was ordered new in 1973 by Garage Francorchamps in Belgium, for stock, but probably due to the world oil crisis, the Belgium dealer could not find a buyer and finally Nocentini Automobili di Firenze got the car sold on 6 March 1974 to its first and only owner.



Over the years, this very unique Ferrari Dino 246 GTS became a cherished member of the owner's family as it was passed from generation to generation, having only been driven 26,500 km from new. Whilst always having been properly maintained, and last serviced in 2016, it has never been restored and is in excellent condition throughout, retaining its original engine, gearbox and proper stamped body panels.

This Dino's status as one of the very few LHD European-delivery Dino 246 GTS' with leather seats and flares already makes it a very special car. Adding to its desirability, having not left the ownership of its original family or never having been restored, makes this Dino a true diamond in the rough. With its well-documented provenance, unique equipment and stunning looks, this Dino 246 GTS is without doubt the most exceptional example offered in recent memory.

La vettura presentata qui è forse la Dino più rappresentativa della serie: una 246 GTS in Blu Dino Metallizzato (106-A-72) abbinato allo splendido interno Sabbia (VM 3234) offerta proveniente dalla proprietà di una sola famiglia da nuova. Non è mai stata restaurata ed è stata originariamente dotata delle seguenti opzioni di fabbrica:

passaruota più larghi, ruote Campagnolo da 7.5 × 14 pollici, vernice metallizzata, sedili in pelle e vetri elettrici. L'auto è stata ordinata nuova nel 1973 dal Garage Francorchamps in Belgio, per farne stock di salone, ma, probabilmente a causa della crisi petrolifera mondiale, il commerciante belga non è riuscito a trovare un acquirente e, alla fine, l'ha ceduta alla Nocentini Automobili di Firenze che l'ha venduta il 6 marzo 1974 al suo primo e solo proprietario.

Nel corso degli anni, questa straordinaria Ferrari Dino 246 GTS è diventata un caro membro della famiglia, passata di generazione in generazione, guidata per soli 26.500 km da nuova. Pur avendo sempre ricevuto i tagliandi alle scadenze corrette, con l'ultimo effettuato nel 2016, non è mai stata restaurata e si trova in condizioni eccellenti, con ancora il suo motore e cambio originali ed i pannelli della carrozzeria con stampigliati i numeri corretti.

Per riassumere, questa Dino 246 GTS è una delle pochissime consegnate in Europa, con la guida a sinistra, con i sedili in pelle e i passaruota allargati. Se quanto appena detto non bastasse ancora, ad aggiungere ulteriore fascino a questa vettura, il fatto che non ha mai lasciato la sua prima famiglia di proprietari e non è mai stata restaurata. Con la sua provenienza ben documentata, l'equipaggiamento unico ed un aspetto straordinario, questa Dino 246 GTS è senza dubbio l'esemplare più eccezionale offerto in tempi recenti.



1989 Ferrari F40

146

Desirable 'non-cat, non-adjust' example suspension
Fresh service at Ferrari Antwerp
European-delivery example
Application for certification submitted to Ferrari Classiche

Versione con sospensioni e scarichi normali
Recentemente tagliandata presso la Ferrari Antwerp
Esemplare europeo
Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

€950.000 – €1.100.000

Chassis / Telaio:
ZFFGJ34B000083572



The Ferrari F40 is perhaps the incarnation of the ultimate driver's car and one of the best analogical and pure supercars ever produced. Its iconic styling, blistering performance and legendary ruthless behaviour made it one of the most highly sought-after and admired Ferraris of all time when it was new, and it can still proudly vie for this title today.

Chassis number 83572 was completed by the Factory in December 1989 and delivered new to Belgium. It was then sold in Japan and re-painted

La Ferrari F40 è probabilmente la massima espressione di supercar analogica ed estrema. La linea iconica, le prestazioni mozzafiato e il suo ormai leggendario comportamento esuberante l'hanno resa una delle "rosse" più sognate e ammirate di sempre fin dal lancio. Oggi, nonostante i suoi anni, il giudizio degli appassionati non è cambiato di una virgola, anzi.

Completata nel dicembre '89, l'auto con telaio numero 83572 è stata consegnata, nuova, in Belgio, per essere rivenduta successivamente in Giappone, dove viene ridipinta in Giallo Modena. Venduta nel '91 dalla

Documents / Documenti :

**Dutch
Kentekenbewijs**



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.





in Giallo Modena and then put up for sale by SAM Motors of Sengakuji in 1991. The car remained in Japan for the majority of its life and while not much is known of its history in that country, in 2013 it was re-imported in Europe and a full service, which included replacing the car's fuel tanks, was done. A more recent service was carried out by Ferrari Antwerp in August 2017.

SAM Motors di Sengakuji, della sua storia giapponese si sa poco, nonostante l'automobile sia rimasta nel Paese del Sol Levante per la maggior parte della sua vita. Riportata in Europa nel 2013, le viene eseguito un tagliando completo che ha incluso anche la sostituzione dei serbatoi di carburante. L'ultimo tagliando è stato fatto dalla Ferrari Antwerp nell'agosto scorso.





A car that truly needs no introduction, a well-kept, ready-to-drive F40 should be the cornerstone of any world-class Ferrari collection. More than capable of keeping up with today's current crop of supercars, it is hard to believe that the F40 is over 25 years old, as both its performance and looks still excite those lucky enough to get in the driver's seat. This immaculate, first-generation F40 is ready to be enjoyed by its new owner.

Un'auto che non ha bisogno di presentazioni, ben conservata e pronta all'uso. Una F40 così è la pietra miliare in ogni collezione Ferrari che si rispetti. Supercar ancora attualissima, per disegno e prestazioni è capace di emozionare i fortunati possessori. Sembra davvero incredibile che questa Ferrari abbia più di 25 anni: esemplare immacolato, si tratta di una F40 di prima generazione, pronta per essere goduta da subito dal prossimo proprietario.

1997 Ferrari F50

147

13,800 km from new
Full service recently completed,
including fuel tank replacement
Ferrari Classiche certified
Ferrari's iconic 1990s supercar

13.800 km totali
Tagliando completo appena effettuato (compresa
la sostituzione del serbatoio del carburante)
Certificata Ferrari Classiche
Iconica supercar Ferrari degli anni '90

€1.625.000 – €1.850.000

Chassis / Telaio:
ZFFTA46B000107145
Engine / Numero motore: 46693
Gearbox / Numero di cambio: 444
Serial number / Numero di serie: 330/349



Built to celebrate the marque's 50th anniversary, the Ferrari F50 was powered by a 520-hp 4.7-litre normally aspirated V-12 with five valves per cylinder. It was derived directly from the Tipo 040 powerplant that Ferrari used in Alain Prost's Ferrari 641 during the 1990 Formula 1 season. The six-speed longitudinally mounted gearbox, complete with a limited-slip differential, was fitted behind the engine. This configuration is very similar to that used on contemporary Ferrari Formula 1 cars and gives the F50 nearly perfect balance.

Perhaps the most important engineering work done for F50 was the car's Cytec aerospace carbon fibre chassis, which tipped the scales at just 225 pounds. The F50's rubber bladder fuel tank was housed within the chassis, behind the driver and in front of the engine, yet another Ferrari innovation inspired by the aircraft industry. The F50's braking performance was no less impressive than the engine's massively drilled and ventilated disc brakes were fitted along with Brembo-supplied four-piston brake callipers, enabling the car to stop to rest from 113 km/h in just 54 meters.

Realizzata per celebrare il 50° anniversario del marchio, la Ferrari F50 monta un V-12 aspirato, 5 litri, 5 valvole per cilindro e capace di 520 CV. Questo propulsore deriva direttamente dal motore Tipo 040 che Alain Prost aveva sulla Ferrari 641 di Formula 1 nel 1990. Il cambio longitudinale a sei marce, insieme al differenziale a scorrimento limitato, è stato montato dietro il motore. Questa configurazione, molto simile a quella usata sulle F1 di oggi, dà alla F50 un bilanciamento ottimale.

La soluzione ingegneristica più interessante, però, è il telaio Cytec Aerospace in fibra di carbonio, che pesa solo 102 kg. Il serbatoio del carburante in gomma è stato alloggiato all'interno del telaio stesso, dietro al conducente e davanti al motore, un'ulteriore innovazione Ferrari ispirata dall'industria aeronautica. A proposito di prestazioni, sono impressionanti anche quelle in frenata che, grazie a quattro dischi vistosamente traforati e autoventilati, con pinze a quattro pistoncini, rigorosamente Brembo, permettono alla F50 di passare da 113 km/h a 0 in soli 54 metri.

Documents / Documenti :
UK V5



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

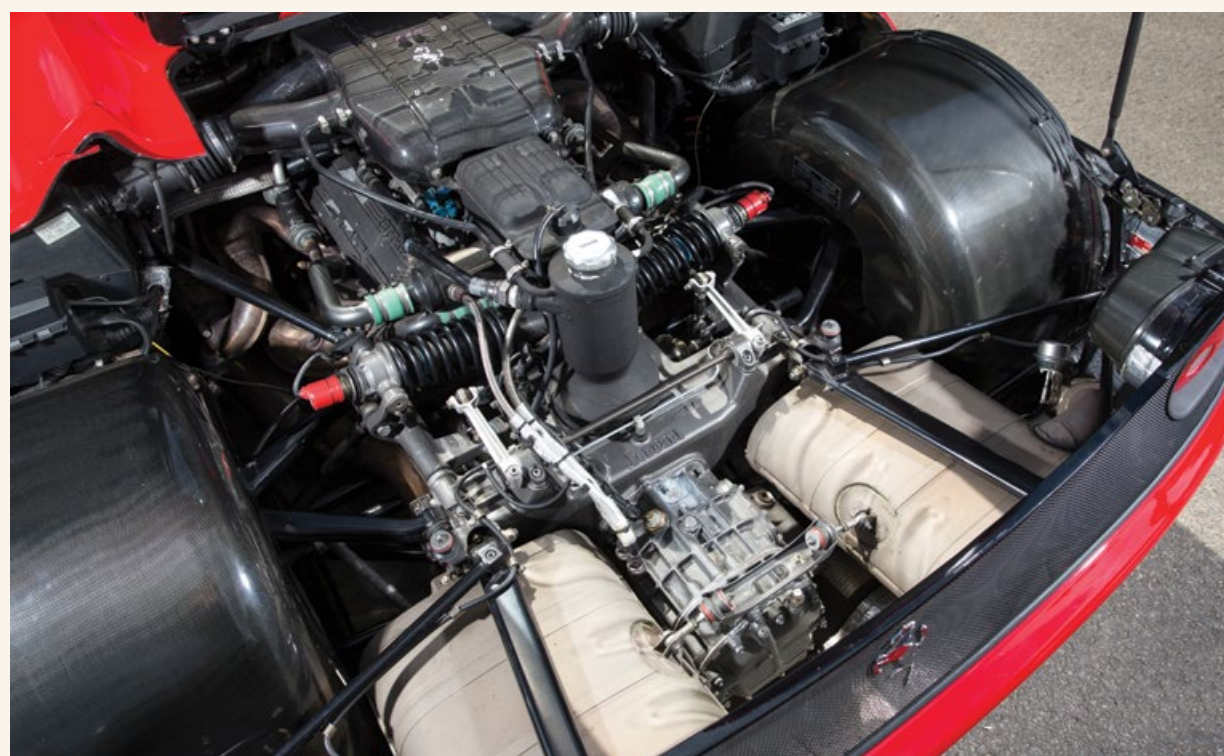


The F50's careful engineering enabled the car to achieve legendary performance statistics. Simply put, if one were to imagine a street-legal Formula 1 car, the F50 would likely come very close to that dream. With only 349 examples produced between 1995 and 1997, they are exceptionally rare and difficult to find today.

The car offered here, chassis number 107145, retains all of its major original mechanical components, as confirmed within its Ferrari Classiche certification binder. Finished in quintessential Rosso Corsa over Nero and a European-delivery example, the car was registered in Germany as of 1999 before moving to Japan, where it was registered in the Province of Tama in 2005. By 2013, the car had returned to Europe, where it was imported to the UK and has remained ever since.

Progettata per stupire, la F50 è quanto di più vicino a un'auto di Formula 1 in versione stradale ci possa essere. Con soli 349 esemplari prodotti tra il 1995 e il 1997, questa "rossa" è eccezionalmente rara e molto difficile da trovare sul mercato.

La vettura proposta, con telaio numero 107145, mantiene tutti i principali componenti meccanici originali, come confermato nel certificato Ferrari Classiche. Rigorosamente Rosso Corsa, con interni Nero, è una vettura europea, visto che inizialmente è immatricolata in Germania (1999). Successivamente viene trasferita in Giappone dove, nel 2005, la registrano nella provincia di Tama. Nel 2013 torna in Europa, questa volta però nel Regno Unito, dove rimane fino ad oggi.







With just 13,800 km showing on its odometer, all relevant service needs have been completed, including the rubber bladder fuel tank, and the car is ready to be driven and enjoyed. Accompanied by its original books and tools, the F50 is truly an incredible machine to behold and is a car that would thrill even the most seasoned and talented drivers on the open road, as it is the only Ferrari supercar to combine convertible bodywork, a manual transmission and V-12 engine all in one glorious automotive cocktail.

Con appena 13.800 km sul contachilometri, sono state completate tutte le necessarie operazioni di manutenzione, compresa la sostituzione del serbatoio del carburante in gomma. L'auto, quindi, è pronta per essere guidata e goduta. Fornita di manuali e attrezzi originali, questa F50 è veramente un'auto incredibile da ammirare. Una supercar capace di emozionare anche i piloti più esperti, grazie al cocktail da vera sportiva che combina carrozzeria aperta, cambio manuale e motore V-12.



1960 Ferrari 250 GT Coupé

COACHWORK BY / CARRIOZZERIA DI PININFARINA

148

Fully restored by marque specialists in Modena
Desirable Series II example, fitted
with disc brakes and overdrive
Recently reunited with its original engine
The 337th of only 353 examples built
Ferrari Classiche certified

Completamente restaurata dagli specialisti del marchio a Modena
Un desiderabile esemplare della Serie II,
dotato di freni a disco e overdrive
Recentemente riunita con il suo motore originale
Il numero 337 di soli 353 esemplari costruiti
Certificata Ferrari Classiche

€550.000 – €650.000

Chassis / Telaio: 1935 GT
Engine / Numero motore: 1935 GT
Gearbox / Cambio: 134 F
Axle / Asse: 212 F

Documents / Documenti :
UK V5



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

Completed by the factory in June of 1960, the 250 GT PF Coupé presented here is a second series model, with disc brakes and overdrive that was originally delivered new to Julio Batista Falla of Puerto Rico. He was no stranger to sports cars and raced Ferraris throughout Europe, North America and even South America, which included piloting a 500 TRC during the 1957 season and was on the organizing committee for the 1958 Cuban Grand Prix.

Completata in fabbrica nel giugno del 1960, la 250 PF Coupé qui presentata è un modello della seconda serie, con freni a disco e overdrive, originariamente consegnato a Julio Batista Falla di Puerto Rico. Conosciuto per la passione per le vetture sportive, ha corso con delle Ferraris in tutta Europa, Nord America e anche in Sud America, usando, tra l'altro, nella stagione 1957 una 500 TRC. Ha fatto anche parte del comitato organizzatore del Gran Premio di Cuba del 1958.



Chassis no. 1935 GT in the ownership
of Julio Batista Falla in the early 1960s.
Courtesy of Julio Batista.



After the car was sold from Mr Batista's ownership in 1965, the car was later repainted dark blue and exported to England. Chassis number 1935 GT was first registered in the UK in February of 1982, before moving to France where it spent a number of years in a private French collection, according to Ferrari historian Marcel Massini. During this time, its engine was removed and installed in a Series II Cabriolet, chassis number 1805 GT. At some point, the car's original gearbox was removed, but it is now fitted with a unit of the correct type. After leaving France, the car passed through Germany before being purchased by Dr Barry Wood of Glasgow in March of 2000.

Chassis number 1935 GT has remained in England ever since. After being acquired by its current owner in 2012, the search to reunite it with its original engine was started. Thanks to in-depth research, it was determined that the original engine of 1935 GT had at some point been fitted to 1805 GT. Further research proved to find chassis 1805 GT in 2014, which was also acquired, and with it the original engine for 1935 GT!

Dopo che la vettura è stata venduta dal Signor Batista nel 1965, l'auto è stata riverniciata in blu scuro ed esportata in Inghilterra. Il telaio numero 1935 GT è stato registrato una prima volta nel Regno Unito nel febbraio del 1982, prima di trasferirsi in Francia dove, secondo quanto a conoscenza dello storico della Ferrari, Marcel Massini, ha trascorso diversi anni in una collezione privata. Durante questo periodo, il suo motore è stato rimosso e installato in una Cabriolet Serie II, quella con numero di telaio 1805 GT. A un certo punto il cambio originale della vettura è stato rimosso, ma, adesso, la vettura è dotata di un'unità del tipo corretto. Dopo aver lasciato la Francia, l'auto è passata attraverso la Germania prima di essere acquistata dal dottor Barry Wood di Glasgow nel marzo del 2000.

Il telaio numero 1935 GT è rimasto, da allora, in Inghilterra. Dopo essere stato acquistato dal suo attuale proprietario nel 2012, è stata avviata la ricerca per riuscire a riunirlo con il suo motore originale. Grazie ad un'indagine approfondita, è stato stabilito che il motore originale della 1935 GT era stato, ad un certo punto, montato sulla 1805 GT. Ulteriori studi hanno permesso di trovare, nel 2014, il telaio 1805 GT, che è stato acquistato e, con esso, è arrivato il motore originale per la 1935 GT!



The car was shipped out to Modena for what became a two-year restoration. It was completely stripped down to bare metal, with mechanical work carried out by Corrado Patella at Autofficina Omega, the wheels were restored by Borrani, the interior re-trimming in its splendid shade of beige (VM 3218) by Tappezzeria Maieli and metal work and refinishing in Blu Scuro by Carrozzeria Sports Cars in Modena, in addition to finally being reunited with its original engine.

Absolutely beautiful throughout, this newly certified 250 PF coupé is a car that combines performance, luxury and practicality in a way that few other manufacturers could in the late 1950s and early 1960s, and one that remains just as wonderful to drive today as it was when new. This example is the perfect car for the collector looking for a beautifully subtle twelve-cylinder Ferrari to show, drive or enjoy.

L'auto è stata poi spedita a Modena per quello che è diventato un restauro durato due anni. E' stata completamente sverniciata e riportata a lamiera, con i lavori sulla meccanica eseguiti da Corrado Patella presso la Autofficina Omega, i cerchi sono stati restaurati da Borrani, gli interni, rifiniti nella sua splendida tonalità di beige (VM 3218) sono della Tappezzeria Maieli e il lavoro sull carrozzeria, verniciata Blu Scuro, è della Carrozzeria Sport Cars a Modena. A questo si aggiunge, ovviamente, il fatto di aver finalmente riunito la vettura con il suo motore originale.

Absolutamente perfetta in ogni sua componente, questa Coupé 250 PF, che ha appena ricevuto la certificazione, è un'auto che unisce prestazioni, lusso e praticità in un modo tale che, ben pochi altri produttori avrebbero potuto fare altrettanto tra la fine degli anni Cinquanta e agli inizi degli anni Sessanta. Una vettura che rimane oggi altrettanto meravigliosa da guidare così come lo era quando nuova. Questo esemplare è la vettura perfetta per il collezionista alla ricerca di una Ferrari a dodici cilindri, da portare ai concorsi, da guidare e, semplicemente, da godere.



1966 Ferrari 500 Superfast Series II

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI PININFARINA

149

€1.600.000 – €2.300.000

Chassis / Telaio: 8897 SF
Engine / Numero motore : 8897
Gearbox / Numero di cambio: 172/66
Body / Numero di corpo: 99623

The last 500 Superfast produced
One of eight factory right-hand-drive examples
Numerous special-ordered, bespoke original features
Formerly owned by Jack A. Pearce of J.A.P. Engineering
Application for certification submitted
to Ferrari Classiche

L'ultima 500 Superfast prodotta
Uno degli otto esemplari con guida a destra
Numerose personalizzazioni originali
È stata anche di proprietà di Jack A.
Pearce, della J.A.P. Engineering
Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche



The last generation of the original Ferrari super-coupés was the aptly named Superfast, produced between 1964 and 1966. Featuring updated Pininfarina coachwork with a dart-like tapered nose, gracefully rounded tail and glassy European greenhouse, it encompassed a highly developed version of the original Ferrari Colombo V-12, now displacing five litres and producing 395 hp, an output that was utterly remarkable for the era. The car's top speed was 175 mph, a figure that could be achieved quite readily and with no particular special treatment on the part of the driver.

The 37th and final 500 Superfast produced, chassis number 8897 SF was also the last of eight configured in right-hand drive, and was finished in Avorio (20559A) over Beige (3309) with the special-ordered features of power windows, no rear seats, a rear window wiper and three air ducts on the front fenders, as well as factory air conditioning. It was originally supplied to the official British Ferrari dealer/importer, Maranello Concessionaires in London, on 6 August 1966.

L'ultima generazione delle Ferrari super-coupé, chiamata Superfast, è stata prodotta dal '64 al '66. La carrozzeria Pininfarina aggiornata con il muso affusolato come una freccia, la coda arrotondata, coperta da un vetro bombato, monta una versione notevolmente evoluta dell'originale Ferrari Colombo V-12, ora portato a cinque litri e capace di sviluppare 395 CV, potenza impressionante per l'epoca. La velocità massima superava i 280 chilometri all'ora, picco facilmente raggiungibile senza particolari accorgimenti.

La trentasettesima e ultima 500 Superfast, con telaio numero 8897 SF, è stata anche l'ultima delle otto con guida a destra. Con carrozzeria Avorio (20559A) e interni Beige (3309), aveva una serie di dettagli caratteristici come i finestrini elettrici, nessun sedile posteriore, il tergilunotto e tre condotti d'aria sui parafranghi anteriori, nonché l'aria condizionata montata direttamente in fabbrica. È stata consegnata originariamente al concessionario/importatore ufficiale britannico Ferrari, Maranello Concessionaires di Londra, il 6 agosto 1966.

Documents / Documenti :
US Title



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.



The car was subsequently sold via Coombs and Sons (Guildford) Ltd. to its first private owner, Harold Samuels, who registered it in the UK as KGH 8D. Samuels requested a number of special modifications to the car, including a heated rear screen, built-in compass, a thief-proof switch fitted in the boot that would cut off the petrol feed, as well as an extra powerful servo fitted on the brakes that 'must have a light pedal'. Mr Samuels did further work with ex-Scuderia Ferrari driver Michael Parkes, then of Maranello Concessionaires, to improve the drivability of the Superfast, detailed in historical correspondence that comes with the car. Subsequently it passed in June 1967 to Jack A. Pearce, owner of J.A.P. Engineering, and was re-registered under his treasured number, JAP 1, as well as outfitted with spotlights and J.A.P. cast alloy wheels. Later in the same ownership, it was refinished in the current white, a brighter shade than the original Avorio.

L'auto, successivamente venduta tramite Coombs and Sons (Guildford) Ltd. al suo primo proprietario privato, Harold Samuels, è stata registrata nel Regno Unito con targa KGH 8D. Samuels, poi, ha richiesto una serie di modifiche tra cui il lunotto termico, una bussola incorporata, un dispositivo antifurto nel baule che tagliava il flusso di benzina, nonché un servofreno supplementare più potente: "deve avere un pedale leggero". Inoltre, Samuels ha cercato di migliorare ulteriormente la guidabilità della sua Superfast, com'è testimoniato dal carteggio con l'ex pilota della Scuderia Ferrari, Michael Parkes, a quel tempo alla Maranello Concessionaires (il carteggio è fornito con l'auto). Nel giugno del '67 la Superfast passa a Jack A. Pearce, proprietario di J.A.P. Engineering e viene registrata con la sua targa speciale, JAP 1. Inoltre le vengono applicati dei faretto supplementari e i cerchi in lega leggera J.A.P. Successivamente Pearce la fa riverniciare dell'attuale bianco, una tinta più luminosa dell'originale Avorio.





Following ownership by British stockbroker Jack G. Crowther, who drove it at the Ferrari Club France/FOC UK Bugatti-Ferrari meeting at Mas du Clos in 1971, the car was acquired in 1985 by Clive F. Deverell of London, then by Philipp Marcq of France. It was later purchased in 1988 by the famous Swedish Ferrari collector, Hans Thulin, sharing his collection with several Superamericas as well as a 250 GTO. It was acquired by the current owner in 1993.

Recent inspection of the car showed it to retain its original special-ordered features, and to have recorded 72,317 miles on the odometer. Its paint is older but in very good condition, while the interior is in excellent order. The car was inspected by Ferrari Classiche, at which point it was noted that no number was stamped on this particular car's chassis frame; a situation that has been observed on other RHD 500 Superfasts. Further, the car retains its original, numbers-matching engine and gearbox and will receive Ferrari Classiche certification prior to delivery to the new owner.

Please note that after the auction, this car needs to remain in Maranello to complete the certification process.

Dopo essere stata di proprietà dell'agente di borsa britannico Jack G. Crowther, che l'ha guidata al raduno del Ferrari Club France / FOC UK Bugatti-Ferrari a Mas du Clos nel 1971, l'auto viene acquisita nel 1985 da Clive F. Deverell di Londra e quindi dal francese Philipp Marcq. Per poi arrivare nel 1988 nelle mani del famoso collezionista svedese di Ferrari, Hans Thulin, che la conserva in compagnia di diverse Superamerica e di una 250 GTO. E per finire, la Superfast arriva all'attuale proprietario nel '93.

A una recente verifica l'auto ha dimostrato di aver conservato le sue personalizzazioni originali e di aver percorso 116.383 chilometri totali. La vernice è invecchiata, certo, ma è comunque in ottime condizioni, così come gli interni. All'ispezione da parte di Ferrari Classiche è emerso che il telaio non ha nessun numero stampigliato, mancanza già riscontrata in altre RHD 500 Superfast. Inoltre, l'automobile monta il motore originale (i numeri corrispondono), come pure il cambio. Questa Superfast riceverà la certificazione Ferrari Classiche prima della consegna al nuovo proprietario.

La macchina dovrà rimanere a Maranello per completare la certificazione.





1964 Ferrari 330 GT 2+2 Series I

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI PININFARINA

150

The 28th 330 GT 2+2 produced
Recently restored in its original colours
Delivered new to Germany

Application for certification submitted to Ferrari Classiche

La ventottesima 330 GT 2+2 prodotta
Recentemente riportata ai suoi colori originali
Consegnata nuova in Germania

Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

The 28th 330 GT 2+2 produced by Ferrari, chassis no. 5421 was built for the European market and fitted with a four-speed transmission with overdrive and instruments in kilometres. Finished in Grigio Notte (18993 M) over a Nero (VM 8500) leather interior, as an early example, this 330 GT 2+2 boasts the distinctive four-headlight nose characteristic of the first-series of the model, a completely new body style that sought to attract American buyers, remaining entirely unique in Ferrari's line-up.

Originally delivered new to Germany, the car was sold in early 1964 to its first owner, a Mr Baumgart of Germany. At some point later, it was repainted red and by 1980, it was noted as being owned by Rolf Peter Ditter, the owner of a plastic manufacturing company in Kinzigtal, Germany. Mr Ditter was clearly very proud of his car and showed it during the Black Forest meeting in Germany on 19 April 1980, as well as at the Auto Becker meeting at the Nürburgring on 4 June 1980.

La ventottesima 330 GT 2+2 prodotta da Ferrari, ha il telaio n° 5421 ed è stata costruita per il mercato europeo con cambio a quattro velocità con overdrive e la strumentazione in chilometri. Verniciata in Grigio Notte (18993 M), con interno in pelle Nero (VM 8500), essendo una delle prime della serie, questa 330 GT 2+2 sfoggia il tipico muso a quattro fanali e una carrozzeria completamente nuova con uno stile che, ancorché fortemente Ferrari, strizzava l'occhio al gusto americano, nella speranza di riuscire ad attrarre un pubblico maggiore.

Consegnata nuova in Germania, l'auto fu venduta agli inizi del '64 a Baumgart, il suo primo proprietario. Di quest'auto si sa che a un certo punto è stata ridipinta in rosso e che nel 1980 era di Rolf Peter Ditter, proprietario di una società specializzata nella produzione di plastica a Kinzigtal, sempre in Germania. Ditter era molto orgoglioso della sua Ferrari e non perdeva occasione per partecipare ai raduni, come quello del 19 aprile 1980 nella Foresta Nera o quell'altro di Auto Becker al Nürburgring, del 4 giugno 1980.

€275.000 – €350.000

Offered without Reserve
Senza Riserva

Chassis / Telaio: 5421
Engine / Numero motore: 5421
Axel / Asse: 571
Body / Carrozzeria: 728

Documents / Documenti :
**French Certificat
d'Immatriculation**



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.



Not much is known about the car's later history, but it eventually moved to England and remained there until 2015, with its most recent English owner acquiring it in 2008 from Christchurch. At that time, chassis no. 5421 was exported to France, where it was fully restored last year. Returned to its original Grigio Notte over Nero, the car presents brilliantly throughout and would make for the ideal, gentlemanly Ferrari grand tourer to drive and enjoy for a family of four.

Please note that after the auction, this car needs to remain in Maranello to complete the certification process.

Da questo momento in poi si conosce molto poco della sua storia, se non che finisce in Inghilterra, con il suo proprietario britannico più recente che la rilevò da Christchurch nel 2008. Lì rimane fino al 2015 quando, la GT 2+2 con telaio n° 5421, è stata esportata in Francia, dove lo scorso anno viene completamente restaurata. Ritornata all'originale Grigio Notte con interni Nero, l'auto si presenta impeccabile sotto ogni punto di vista, una granturismo signorile per viaggiare in compagnia.

La macchina dovrà rimanere a Maranello per completare la certificazione.





1992 Ferrari 348 TB Challenge

151

Previously owned by Ferrari SpA
Retained by Ferrari for promotional
use of the Challenge series

Primo proprietario Ferrari SpA
Usata dalla Ferrari per promuovere il campionato
monomarca dedicato alle "rosse"

€325.000 – €395.000

Chassis / Telaio:
ZFFKA35B000094984
Engine / Numero motore: 32316

Documents / Documenti :
Italian Libretto



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

Rather than finding its way to the racetrack in the hands of a privateer within the Challenge series, chassis number 94984 was retained by Ferrari until 1997. It remained in their use as it functioned as essentially the press car for the Challenge series, used to help market the series (and the car itself) to members of the media and any interested clients that would drop by the factory. Interestingly enough, the car can still be seen today on Ferrari's own website, under the page for the 348 Challenge, and the vehicle retains its original Modena registration plates.

Questa 348 TB Challenge, con telaio 94984, anziché finire nelle mani di un pilota del monomarca dedicato alle auto di Maranello, è stata tenuta dalla Ferrari fino al 1997. Usata come auto del parco stampa, quindi riservata ai giornalisti, o del marketing che promuoveva il campionato, era a disposizione anche dei clienti interessati, al modello 348 o al Challenge stesso, che visitavano l'azienda. È interessante notare che l'auto è visibile ancora oggi sul sito Internet della Ferrari, nella pagina della 348 Challenge. Ovviamente il veicolo conserva ancora le sue targhe originali di Modena.





The car's history with Ferrari is confirmed by not only its accompanying Estratto Cronologico, but also the car's warranty manual, where Ferrari SpA is clearly listed as the first owner. The 348 Challenge cars are perhaps the most interesting and significant model of the 348 family and represent an important piece of Ferrari history as the very first Challenge car and the first of a great line of Challenge series models. It is quite rare that Ferrari would retain one of these cars for such a period of time and thus, the opportunity to acquire this 348 with factory history should not be overlooked.

Lo stretto legame di quest'auto con la Ferrari non è confermato soltanto dall'Estratto Cronologico, ma anche dal manuale di garanzia della vettura, dove Ferrari SpA è chiaramente indicata come primo proprietario. La Challenge è indubbiamente la versione più interessante della famiglia 348 e rappresenta un pezzo importante della storia del monarca e delle auto che sono state sviluppate per prendervi parte. Succede raramente che Ferrari tenga un'auto di questo tipo per così tanto tempo, motivo in più per non sottovalutare l'acquisto di un'auto con un trascorso in fabbrica così prolungato.





1972 Ferrari 365 GTC/4

COACHWORK BY / CARROZZERIA DI PININFARINA

The 105th of 505 GTC/4s produced
between 1971 and 1972
Long-term single ownership, delivered new to Canada
Factory air conditioning and power windows
Application for certification submitted
to Ferrari Classiche

In produzione dal '71 al '72, questa è la
numero 105 di 505 costruite
Di proprietà di un'unica persona per
moltissimi anni, consegnata in Canada
Aria condizionata e finestrini elettrici di serie
Domanda di certificazione presentata a Ferrari Classiche

Developed from the legendary Ferrari 365 GTB/4 Daytona and introduced to take the place of the 365 GT 2+2, the 365 GTC/4 presented the best of both worlds to Ferrari's customers: four-seat practicality and stunning performance. It features the phenomenal 4.4-litre Colombo V-12 backed by a five-speed manual gearbox, as well as ZF power steering and power brakes. The smooth and sensuous Pininfarina body, penned by Filippo Sapino, recalled the shape of the Daytona, but was distinctive in and of itself.

This car, chassis number 14983, was finished in December 1971 and delivered new to Canada wearing Grigio Argento paint over Nero Cogolo upholstery, fitted with air conditioning and power windows. Between 1990 and 1992, at the behest of the car's first owner, Mr Andy Ucci, owner of a construction company in Toronto, Maranello Sports Cars of Ontario repainted the car in its current

Derivata dalla leggendaria Ferrari 365 GTB/4 Daytona e introdotta per sostituire la 365 GT 2+2, la GTC/4 si è presentata ai clienti Ferrari del tempo come un perfetto concentrato dei modelli che doveva rimpiazzare: mettendo insieme le prestazioni di sportiva di razza di una con la praticità dei quattro posti dell'altra. Monta il fenomenale 4,4 litri Colombo V-12, con cambio manuale a cinque marce, così come il servosterzo ZF e i freni a disco. La linea filante e sensuale immaginata dal designer di Pininfarina Filippo Sapino, ricorda quella della Daytona, anche se ha un carattere tutto suo.

Questa vettura, con telaio n° 14983, terminata nel dicembre del '71, è stata consegnata in Canada con carrozzeria Grigio Argento, interni Nero Cogolo, aria condizionata e finestrini elettrici di serie. Tra il '90 e il '92, su richiesta di Andy Ucci, primo proprietario e capo di una società di costruzioni di Toronto, la Maranello Sports Cars of Ontario ridipingé l'auto

152

€200.000 – €250.000
Offered without Reserve
Senza Riserva

Chassis / Telaio: 14983

Documents / Documenti :
UK V5



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.



colours and re-trimmed the interior with beige leather. At that time, the mouse-hair dash was recovered in black leather.

Ucci would go on to own the car for the next three decades until his passing in 2009. At that time, the car was entrusted by Ucci's daughter to Ferrari of Ontario who sold the car to another Toronto-area owner, Tom Appleton of Oakville. Passing to a third owner in 2013, the car was later imported to the UK, where it resides today. Boasting a known history from new, chassis number 14983 is an outstanding example of one of Ferrari's finest GT cars of the early 1970s and would prove to be an exciting driver.



con i suoi colori attuali, rivestendo gli interni con la pelle beige e sostituendo il vellutino della plancia con la pelle nera.

Ucci avrebbe tenuto quest'auto per i successivi trent'anni, fino alla sua scomparsa avvenuta nel 2009. La figlia incarica la Ferrari of Ontario di venderla e la GTC/4 viene acquistata da un altro appassionato della zona, Tom Appleton di Oakville. Nel 2013 passa al suo terzo proprietario, che successivamente la porta con sé nel Regno Unito, dove la Ferrari risiede ancora oggi. Auto con una storia trasparente, il telaio numero 14983 è un esempio eccezionale di una delle Ferrari GT più belle dei primi anni '70. La GTC/4 aspetta solo di poter dimostrare ancora una volta le sue doti di vera sportiva.





† 2011 Ferrari 458 GT3

Original development car for both GT3 and GTD (IMSA) versions of the 458 Italia
Currently conforming to 458 GTD specification

Fitted with Endurance option, including uprated electrical, braking and fuel systems

Actual car used for GT3 'Balance of Performance' testing

Test car used for development of GT tyres by Pirelli

Autovettura 458 Italia originale sviluppata per le serie GT3 e GTD (IMSA)

Attualmente conforme alle specifiche GTD

Impianto elettrico, frenante e di alimentazione adattati alle esigenze delle gare di endurance

Questa è l'auto utilizzata per il test GT3 "Balance of Performance"

Auto impiegata da Pirelli per lo sviluppo degli pneumatici GT

Having achieved considerable success with its 360 and F430 models in International Sports and GT racing in the early and mid-2000s, Ferrari introduced its new 458 Italia in 2009, and its racing GT3 variant two years later. Aimed principally at 'Pro-Am' driver combinations contesting the long-distance classics, it was soon apparent that Ferrari had hit upon a winning formula: five consecutive Pro-Am class wins in the Spa 24 Hours, two overall victories in the Gulf 12 Hours and one in the Bathurst 12 Hours were indeed testament to the car's user friendliness and reliability.

Introduced as a relatively low-tech response to rising costs and speeds in GT racing, the GT3 category was aimed at sub-hypercar class cars such as the Porsche 911, Aston Martin DBRS9,

Dopo aver ottenuto un notevole successo con suoi modelli 360 e F430 nei campionati International Sports e Racing GT agli inizi degli anni 2000, Ferrari ha introdotto la 458 Italia nel 2009 e questa sua variante GT3 due anni dopo. Destinata principalmente alle gare Pro-Am con piloti abbinati che corrono le gare di durata, fu ben presto evidente che la Ferrari aveva trovato una formula vincente: cinque vittorie di classe Pro-Am consecutive alla 24 Ore di Spa, due primi assoluti nella 12 Ore del Golfo e una alle 12 Ore di Bathurst testimoniano la bontà del progetto e l'affidabilità dell'auto.

Introdotta come alternativa più economica alle ormai inarrivabili gare GT, la categoria GT3 era rivolta soprattutto alle auto un gradino sotto le hypercar, come Porsche 911, Aston Martin DBRS9,

153

€550.000 – €600.000

Chassis / Telaio: 3204
Engine / Numero motore: 001

Documents / Documenti :
UK V5



See page 6 for VAT status explanation.

Fare riferimento alla pagina 6 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission). Si prega di notare che questo lotto è soggetto ad IVA sul prezzo di acquisto completo (sia sul prezzo di aggiudicazione sia sulle commissioni).

Visit www.rmsothebys.com to view all photos. Per visionare tutte le foto, visitate il sito www.rmsothebys.com.



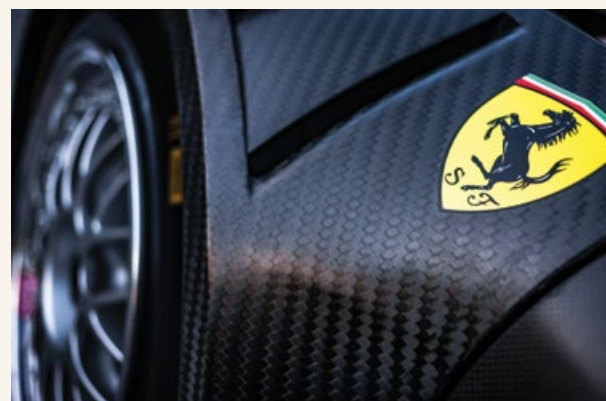
BMW Z4 and Ferrari 458. All were subject to so called 'Balance of Performance' testing by an independent driver at the start of each season, to ensure that no one car had any noticeable technical, power or weight advantage over the others. Effectively, this was a form of modern day handicapping – with the intention of promoting close racing.

This particular chassis, 3204, was used for the development of both the GT3 and the broadly similar U.S.-specific GTD class 458 Italia's, and first ran at Bruntingthorpe in the UK in March 2013. Currently conforming to the latter specification – with cockpit adjustable rollbars and quick fill refuelling system – the car also features endurance-specification

BMW Z4 e, appunto, la Ferrari 458. Tutte le partecipanti erano soggette ai cosiddetti test di "Balance of Performance" effettuati da un pilota esterno che, all'inizio di ogni stagione, provava le vetture per accertare che nessuna avesse un vantaggio tecnico, di potenza o di peso, sulle altre. In pratica, questa formula era quello che oggi si conosce come handicap, con l'intento di promuovere corse più avvincenti.

Questo telaio, il 3204, è stato utilizzato per lo sviluppo sia della GT3 che della classe americana, ma con specifiche simili, GTD. La prima corsa è stata a Bruntingthorpe, nel Regno Unito, nel marzo 2013. Attualmente conforme solo alle specifiche GTD, ha rollbar regolabili e il bocchettone per il rifornimento rapido, l'auto dispone inoltre di impianti di illuminazione e frenata adeguati alle gare di durata. Da





lighting and braking systems. Significantly, it was also used for GT3 Balance of Performance testing at Paul Ricard, Monza and at Michelin's Ladoux test track, prior to being used by Pirelli for the development of race-specification GT tyres. Indeed, the car's last recorded outing was in July 2015 at Paul Ricard for an official Pirelli test.

Having covered just over 22,000 km from new, and with over 5,000 km of engine life remaining, 3204 represents a remarkably practical and affordable entry into contemporary competition GT car ownership. That this chassis played a prominent role in the development and evolution of one of the GT3 category's most successful and charismatic cars also renders it a highly significant competition Ferrari.

notare che è stata utilizzata anche per i test GT3 "Balance of Performance" al Paul Ricard, Monza e alla pista di prova Ladoux di Michelin; prima di essere impiegata da Pirelli per lo sviluppo degli pneumatici GT da gara. Non a caso infatti, l'ultima uscita registrata è stata nel luglio del 2009, al Paul Ricard, per un test ufficiale Pirelli.

Con i suoi poco più di 22.000 km e con un motore con più della metà di 10.000 chilometri rimanenti, l'auto con telaio 3204 rappresenta un ingresso veloce e accessibile alla proprietà di una GT contemporanea. Il fatto poi, che questo telaio abbia giocato un ruolo importante nello sviluppo e nell'evoluzione di una delle vetture più affermate e carismatiche della categoria GT3, rende questa Ferrari da corsa ancora più intrigante.



† 2013 Ferrari LaFerrari Prototype

153b

Used for the private LaFerrari preview in 2013
Reference car used in the factory Atelier
for customer configuration sessions

Usato per l'anteprima esclusiva de' LaFerrari nel 2013
Auto di riferimento utilizzata nell'Atelier della fabbrica
come modello per le personalizzazioni dei clienti

€1.100.000 – €1.300.000

Serial / Numero di serie:
194925

Documents / Documenti :
Bill of Sale



See page 6 for VAT status
explanation.

Fare riferimento alla pagina
6 per spiegazioni sulle tasse
dovute.

Produced in late 2012 as a pre-production model, this LaFerrari prototype holds a special place in the hierarchy of the revered model and is likely memorable to any enthusiast lucky enough to purchase a LaFerrari new. This was the very first LaFerrari that most laid eyes on, as it was used by Ferrari during the private preview for the model in 2013.

Prodotto alla fine del 2012 come pre-serie, questo prototipo LaFerrari ha un posto tutto suo nella storia del modello ed è probabilmente un pezzo memorabile per qualsiasi collezionista così fortunato da possedere già una LaFerrari. Questa infatti è la prima LaFerrari che il mondo abbia mai visto, dato che è stata usata dalla Casa di Maranello durante l'anteprima privata nel 2013.



Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission). Should you require further information, please speak to RM Sotheby's Administration department.

Inoltre si fa presente che a questo lotto verrà applicata l'IVA sull'intero prezzo di acquisto, cioè sia sul valore finale che sulla commissione. Per ulteriori informazioni, si consiglia di rivolgersi direttamente all'amministrazione di RM Sotheby's.



After the LaFerrari's official unveiling to the public at the 2013 Geneva Motor Show, chassis number 194925 continued to play a significant role in the model's history. Kept in the factory Atelier throughout 2013, it was made available to every client who travelled to Maranello to configure their new LaFerrari, allowing clients to carefully analyse and consider the specification of their own car alongside a completed car for reference.

Offered for sale for the very first time, this is a remarkable opportunity to purchase an exceptionally interesting and significant LaFerrari directly from the factory.

Please note that this is a prototype vehicle not homologated for road use and therefore cannot be road registered. Ferrari recommends that this car remains stationary and inactive, for static display only.

Dopo esser stato presentato al pubblico al Salone dell'auto di Ginevra del 2013, il telaio numero 194925 ha continuato a svolgere un ruolo significativo nella storia del modello. Esposto nell'Atelier della fabbrica per tutto il 2013, è stato messo a disposizione dei clienti che venivano a Maranello per configurare la propria LaFerrari, dando loro la possibilità di avere un parametro di riferimento per le loro personalizzazioni.

Messa in vendita per la prima volta, è un'occasione notevole per acquistare una LaFerrari particolarmente interessante e significativa per la storia del modello. Con il valore aggiunto di acquistarla direttamente dalla fabbrica.

Si prega di notare che si tratta di un prototipo non omologato per l'uso stradale e che pertanto non può essere immatricolato. Ferrari inoltre raccomanda che quest'auto venga usata come display statico e, quindi, inattivo.



File photo.

† 2017 Ferrari LaFerrari Aperta

154

The 210th LaFerrari Aperta produced
 Designed with a unique livery to be unveiled during
 Ferrari's 70th Anniversary celebrations at Maranello
 The pinnacle of Ferrari road car design,
 performance and passion
 Proceeds to benefit charity

LaFerrari Aperta numero 210
 Realizzata con una livrea esclusiva, sarà presentata durante
 le celebrazioni del 70° anniversario della Ferrari a Maranello
 Un concentrato del meglio delle auto stradali
 Ferrari, unisce prestazioni e passione
 Il ricavato verrà devoluto in beneficenza

€3.000.000 – €4.000.000

Documents / Documenti :
Bill of Sale



See page 6 for VAT status
 explanation.

Fare riferimento alla pagina
 6 per spiegazioni sulle tasse
 dovute.

During Ferrari's 70-year history, there has never been another vehicle as eagerly anticipated or as technologically advanced as the LaFerrari Aperta. The result of seven decades of ingenuity, perseverance, creativity, passion and success, the LaFerrari Aperta is a vehicle that embodies every aspect of the company and its founder, the late Enzo Ferrari.

Nell'arco dei 70 anni di storia della Ferrari, non c'è mai stato un'altra vettura tanto anticipata e tecnologicamente all'avanguardia come questa LaFerrari Aperta. Il risultato di sette decenni di ingegnosità, perseveranza, creatività, passione e successo, LaFerrari Aperta è un'auto che incarna alla perfezione ogni aspetto dell'azienda e del suo mitico fondatore, Enzo Ferrari.

Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission). Si prega di notare che questo lotto è soggetto ad IVA sul prezzo di acquisto completo (sia sul prezzo di aggiudicazione sia sulle commissioni).



Putting the company firmly at the forefront of automotive technology thus far in the 21st century, the LaFerrari Aperta combines lessons learned from Formula One, Corse Clienti and Ferrari's previous road-going supercars. This would be Ferrari's first foray into hybrid-electric vehicles; in doing so, the LaFerrari sought to use this technology to support and benefit the already ludicrous performance of its traditional combustion engine. Increasing performance while reducing its carbon footprint, harnessing the benefits of electric power gives the LaFerrari Aperta truly mind-bending performance with all the flair and soul that Ferrari's most valued customers have come to know and love.

Quest'automobile conferma la capacità delle "rosse" di essere all'avanguardia della tecnologia automobilistica anche nel XXI secolo. LaFerrari Aperta, infatti, riunisce in un'unica vettura il know-how di Formula Uno, Corse Clienti e delle precedenti supercar di Maranello. Questa, poi, è anche la prima volta che Ferrari si cimenta in un veicolo ibrido. Ne' LaFerrari, questa tecnologia, è stata utilizzata per esaltare le prestazioni del, già performante di suo, motore a combustione. L'aumento della potenza e la riduzione delle emissioni, entrambi ottenuti grazie al motore elettrico, danno all'esperienza di guida de' LaFerrari Aperta una nuova emozione oltre a quella per cui le "rosse" sono conosciute e amate in tutto il mondo.

LaFerrari aperta

Over the course of the past year, Ferrari's 70th Anniversary has been celebrated on six continents and dozens of countries around the world, celebrating a company that has been at the forefront of motorsport and automotive culture since its very beginnings. At all of these celebrations, the LaFerrari Aperta has been at the forefront of the festivities, a shining light pointing towards Ferrari's bright future, showing that while the past has been nothing short of extraordinary, the best is still yet to come. Today, the future starts here with this very special LaFerrari Aperta.

Nel corso dell'ultimo anno, il 70° anniversario è stato celebrato nei sei continenti, con tappe in decine di paesi in tutto il mondo. Le celebrazioni festeggiavano questa società che è stata all'avanguardia della sportività e della cultura motoristica sin dagli albori dell'automobilismo. In tutte le tappe, LaFerrari Aperta è stata la stella polare che celebra un brillante passato e indica un radioso futuro. Oggi, quel futuro inizia qui, con questa speciale LaFerrari Aperta.



File photo.



File photo.

While only 209 LaFerrari Apertas have been slated for production, the winning bidder of this lot shall receive the 210th example built. Not yet constructed, this specific LaFerrari Aperta shall be sporting a new and unique livery to be unveiled during Ferrari's 70th Anniversary on 9 September. Furthermore, all proceeds for the vehicle will be sold to benefit charity, channelling our passion to support those in need. A wholly unique opportunity to acquire a true one-off Ferrari, this LaFerrari Aperta shall stand out from the rest due to the uniqueness of its livery and pride of place in the model's production run. Not only would this be a noteworthy addition to any lucky *tifosi's* stable, but an acquisition in support of a very worthy cause.

Mentre ne sono state previste soltanto 209, il vincitore di quest'asta si aggiudicherà la numero 210. Non ancora costruita, questa LaFerrari Aperta verrà svelata con una livrea assolutamente inedita il 9 settembre, durante il 70° anniversario della Casa di Maranello. Tutti i proventi dell'incanto dell'auto saranno devoluti in beneficenza, perché la passione aiuti chi ne ha più bisogno. Un'occasione unica per acquisire una vera fuoriserie Ferrari, questa LaFerrari Aperta si distingue per l'unicità della livrea, fiore all'occhiello di tutta la produzione. Un esemplare che non è solo un pezzo da novanta da aggiungere alla collezione dei veri aficionados, ma anche un'ottima occasione di spendersi per una buona causa.

Acknowledgements

Research & Editorial

Melissa Al-Jaishi
Katie Blaszkiewicz
Mike Daly
Massimo Delbò
Zach Dillinger
Greg Duckloe
Simon Ham
Nicolò Minerbi
Eugene Robertson
Jarrett Rothmeier
Augustin Sabatié-Garat
Alain Squindo
Chris Summers
Jacopo Villa
Lauren Warchol

Photography

Ravi Angard
Akiko Arima
Bernard Canonne
Jeff Creech
Dirk de Jager
Tom Gidden
Chris Lawrence
Pawel Litwinski
Scott Pattenden
Tim Scott
Peter Singhof
Cymon Taylor
Tom Wood

Creative Department Manager

Craig Plowman

Art Director

Adriaan Geluk

Creative Department

Jordan Kwasnycia
Joe Martin
MacKenzie McEwen
Patrick Olds
Anthony Poupard
Martin Steele

Printer

Sinclair Printing
Los Angeles, California

Special Thank You

Angelo Amadesi
Luigino Barp
Julio Batista
Alexis Callier
Emanuele Carando
Ferrari S.p.A.
Luca Giraldi
Walter Giusti
LAT Images
Marcel Massini
Cristiano Michelotto
Michele Rayneri
Tony Willis



Contact one of our knowledgeable car specialists prior to our Ferrari auction or while you're onsite for any inquiries relating to the auction or a lot on offer.

Our specialists will be there every step of the way to simplify the process. Call today.

Gord Duff
+1 519 352 4575
gduff@rmsothebys.com

Michael Squire
+44 (0) 7792 825 735
msquire@rmsothebys.com

Will Smith
+44 (0) 20 7851 7070
wsmith@rmsothebys.com

Shelby Myers
+1 310 844 3262
smyers@rmsothebys.com

Paul Darvill
+44 (0) 7903 037 164
pdarvill@rmsothebys.com

Barney Ruprecht
+1 203 912 7168
bruprecht@rmsothebys.com

Augustin Sabatié-Garat
+44 (0) 7415 114 179
asabatie-garat@rmsothebys.com

Oliver Camelin
+44 (0) 7501 107 747
ocamelin@rmsothebys.com

Tonnie Van der Velden
+31 653 84 19 60
tvandervelden@rmsothebys.com



Sotheby's

www.rmsothebys.com

Car collectors gather here.

Buying and Selling at Auction

Key to Lot Symbols

The following symbols, if utilised in this auction catalogue, are identified below in their meaning. Please contact the management of RM Sotheby's with any inquiries prior to bidding.

† Import Duty Applicable

Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission).

Buyer's Premium

- 15% + VAT for automotive lots sold for a hammer price of €500,000 and lower
- 12% + VAT for automotive lots sold for a hammer price over €500,001
- 20% + VAT for all other lots (including, but not limited to, boats, motorcycles, and memorabilia)

This sale will be conducted in euros, and as such, all bids must be submitted in euros. Estimates given in this catalogue in any other currency have been calculated using an exchange rate determined by RM at the time of printing and are provided purely for the convenience of our international bidders.

Post-Sale Settlement

In the event of a successful bid, our Administration department will e-mail you a copy of your Bill of Sale and wire transfer instructions following the sale. We ask that all payments be received by wire transfer in full on or before 5:00 p.m. on the first business day following the auction. International clients are advised that wire transfers may take multiple days for funds to transfer, and as such, we ask for banking institutions to confirm the transfer directly with our Administration department once initiated.

Additional Fees and Taxes

In addition to your final bid price, you are responsible to pay 15% + VAT for automotive lots sold for a hammer price of €500,000 and lower, 12% + VAT for automotive lots sold for a hammer price over €500,001, and/or 20% + VAT for all other lots (including, but not limited to, boats, motorcycles, and memorabilia). International clients are also advised to inform themselves of potential import duties that would be due upon import of the lot to its final destination.

Comprare All'asta

Guida ai Simboli Abbinati ai Lotti

I seguenti simboli, se utilizzati in questo catalogo d'Asta, sono qui sotto riportati con il loro significato. Si prega di contattare l'ufficio di RM-Sotheby's per qualsiasi chiarimento prima di fare un'Offerta.

† IVA Applicabile

Si prega di notare che questo lotto è soggetto ad IVA sul prezzo di acquisto completo (sia sul prezzo di aggiudicazione sia sulle commissioni).

Commissioni d'Acquisto

- 15% + IVA sui lotti di autovetture venduti ad un prezzo al martello fino a €500,000
- 12% + IVA sui lotti di autovetture venduti ad un prezzo al martello oltre €500,001
- 20% + IVA su tutti gli altri lotti (incluse, ma non limitatamente a, barche, motociclette ed automobilia)

Questa vendita sarà effettuata in Euro e, come tale, tutte le offerte devono essere presentate in Euro. Le stime riportate in questo catalogo in qualsiasi altra valuta sono state calcolate utilizzando un tasso di cambio determinato da RM al momento della stampa e sono forniti esclusivamente per la comodità dei nostri offerenti internazionali.

Liquidazione Post-Vendita

Nel caso di un'offerta vincente, ad asta conclusa, il nostro Ufficio Amministrazione invierà via e-mail una copia della fattura di acquisto e le istruzioni per effettuare la tratta bancaria. Chiediamo che tutti i pagamenti siano ricevuti per intero, tramite bonifico bancario, prima delle ore 17:00 del primo giorno lavorativo successivo alla vendita all'asta. I clienti stranieri tengano presente che i bonifici bancari possono richiedere più giorni per completare il trasferimento dei fondi e, in questo caso, chiediamo di fare avvisare direttamente dalla vostra banca il nostro Ufficio Amministrazione una volta iniziato il pagamento.

Commissioni e Tasse

Oltre al prezzo finale offerto, si è tenuti a pagare la commissione per l'acquirente del 15% + IVA sui lotti di autovetture venduti ad un prezzo al martello fino a €500,000, 12% + IVA sui lotti di autovetture venduti ad un prezzo al martello oltre €500,001, 20% + IVA su tutti gli altri lotti (incluse, ma non limitatamente a, barche, motociclette ed automobilia). I clienti internazionali sono inoltre invitati a informarsi dei potenziali dazi d'importazione che potrebbero essere dovuti al momento dell'importazione del bene acquistato nella nazione di destinazione finale.

Buying and Selling at Auction

Import to the U.S.A.

Please be aware that certain vehicles, including those less than 25 years old, may not be eligible for import into the United States. Interested parties are advised to consult with a licensed U.S. customs broker to make their own determinations prior to bidding on any lot in the sale. In any event, RM and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

Import to Canada

Please be aware that most vehicles less than 15 years old cannot be imported to Canada. Import rules are subject to change, and interested parties are advised to make their own determinations prior to bidding on any lot in the sale. In any event, RM and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

Lots Under Temporary Import

Following the sale, those lots under temporary import will remain under the control of RM Auctions until payment of local tax or re-exportation outside of the EU.

Comprare All'asta

Importazione negli Stati Uniti D'america

Si prega di tenere presente che alcuni veicoli, compresi quelli con meno di 25 anni, potrebbero non poter essere importati negli Stati Uniti. Le parti interessate sono invitate a consultare un broker doganale autorizzato dalla Dogana degli Stati Uniti per le valutazioni del caso prima di fare un'offerta per qualsiasi oggetto presente in asta. In ogni caso, RM ed i suoi affiliati non possono rilasciare alcuna dichiarazione in merito ai requisiti di importazione, qualunque paese si tratti, per i lotti offerti, a prescindere dalla loro età.

Importazione in Canada

Si prega di tenere presente che la maggior parte dei veicoli con meno di 15 anni non possono essere importati in Canada. Le regole di importazione sono soggette a modifiche e, le parti interessate sono invitate a fare le proprie considerazioni prima di fare un'offerta per qualsiasi oggetto presente in asta. In ogni caso, RM ed i suoi affiliati non possono rilasciare alcuna dichiarazione in merito ai requisiti di importazione, qualunque paese si tratti, per i lotti offerti, a prescindere dalla loro età.

Lotti Soggetti Ad Importazione Temporanea

A seguito della vendita, i lotti soggetti ad importazione temporanea, resteranno sotto il controllo di RM Auction fino al pagamento dell'imposta locale o alla riesportazione al di fuori dell'UE.

Adminstration Contact Information

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7538 096 696
nkeogh@rmsothebys.com



NATALIE
KEOGH

Contatti Dell' Ufficio Amministrazione

t: +1 519 352 4575
m: +1 226 229 0662
rjohnson@rmsothebys.com



REBECCA
JOHNSON

Bidding Increments

Under normal circumstances, the auction estimate of the lot being auctioned off will determine the minimum increment the auctioneer will accept according to the following schedule. Please note that due to the nature of a live auction, it is at the auctioneer's sole discretion to accept bids outside of what is being asked for during the live auction.

ESTIMATE	MINIMUM INCREMENT
€50,000	€2,500
€250,000	€5,000
€500,000	€10,000

Rilanci

In circostanze normali, è il valore della stima del lotto messo all'asta che determinerà il valore di incremento minimo che il banditore accetterà seguendo i valori riportati nella tabella sottostante. Si prega di tenere presente che, a causa della natura stessa di un'asta dal vivo, è a sola discrezione del banditore accettare o meno offerte diverse da ciò che viene da lui richiesto durante l'asta.

STIMA	INCREMENTI MINIMI
€50,000	€2,500
€250,000	€5,000
€500,000	€10,000

Transportation, Shipping, and Storage Trasporti, Spedizione, Deposito

We strongly advise buyers to make immediate arrangements for the collection and transport of a purchased lot(s). It is the buyer's responsibility to make their own arrangements, but RM is pleased to offer our clients the services of the following companies:



Si consiglia vivamente agli acquirenti di prendere accordi immediati per il prelievo e il trasporto di un lotto acquistato / dei lotti acquistati. È responsabilità del compratore predisporre il ritiro ma, RM è lieta di offrire ai nostri clienti i servizi delle seguenti società:

Menabetz

Samantha Bonicelli
t: +39 (0) 59 822864
info@menabetz.com



CARS

James Walker
t: +44 (0) 12 8485 0950 (ext. 210)
m: +44 (0) 79 0864 5852
james@carseurope.net



Cosdel UK Ltd.

Peter Matcham
t: +44 (0) 13 0480 3000
peter@cosdel.com

Removal of Purchased Lots

Following the auction, all lots will be removed from the site and taken to a secure storage facility. The fee for this removal is €300 + VAT per automotive lot and €50 + VAT per memorabilia item. Day-to-day storage fees will be charged at €20 + VAT per lot per day commencing on Tuesday, 12 September 2017, until full payment and instructions for transportation have been received.

Ritiro dei Lotti Acquistati

Dopo l'asta, tutti i lotti saranno rimossi dal sito e portati in un magazzino sicuro. Il costo di questo trasporto è di € 300 + IVA per ogni lotto di automobile e di € 50 + IVA per ogni lotto di automobilia. Il costo giornaliero di deposito è di € 20 + IVA per lotto al giorno, a partire da Martedì, 12 settembre 2017, fino al ricevimento del pagamento completo e delle istruzioni per il trasporto.

Vehicles under temporary import will remain under the control of RM Sotheby's until payment of local tax or re-exportation outside of the EU. Day-to-day storage will be charged at the above rate per lot per day.

I veicoli soggetti ad importazione temporanea, resteranno sotto il controllo di RM-Sotheby's fino al pagamento dell'imposta locale o alla riesportazione al di fuori dell'UE. Il costo giornaliero di custodia sopra indicato sarà fatturato per ogni giorno e per ogni lotto.

Please note that the Buyer is required to insure their lot while it is being stored on their behalf.

Si prega notare che dovrà essere cura dell'acquirente assicurare i beni che saranno tenuti in custodia in attesa del ritiro.

Should you have further inquiries regarding transportation and/or storage, please contact:

Per ogni ulteriore domanda riguardante il trasporto e/o la custodia, si prega di contattare:

NATALIE KEOGH

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7538 096 696
nkeogh@rmsothebys.com

NATALIE KEOGH

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7538 096 696
nkeogh@rmsothebys.com

Bidders' Conditions of Business

The following Bidders' Conditions of Business ("Conditions") together with such other terms, conditions, and notices as may be set out in any relevant catalogue apply to all sales by RMS at auction or to any retail sale. It is the intention of RMS that all terms between it and the Consignor and the Buyer(s) are contained in the Conditions.

No alteration to the Conditions will be binding unless accepted by RMS in writing. The Conditions are subject to amendment by RMS provided it is reasonable for it to do so by the posting of notices or by oral announcement made by the Auctioneer prior to or during the sale. Nothing in the Conditions shall affect the statutory rights of a consumer.

1. DEFINITIONS IN THESE CONDITIONS

The following terms shall have the meanings indicated below:

- 1.1 Auction: the auction sale in respect of which a Lot is consigned for sale.
- 1.2 Consignment Agreement: the agreement to be completed by the Consignor relating to the proposed sale of each separate Lot(s) at the Auction.
- 1.3 Auctioneer: the representative of RMS conducting the Auction.
- 1.4 Buyer(s): the person(s) to whom a Lot(s) is knocked down by the Auctioneer.
- 1.5 Catalogue: any advertisement, brochure, estimate, price list, or other publication relating to one or more Lot(s) for sale at Auction.
- 1.6 Consignor: the lawful owner of the Lot(s) being sold at Auction.
- 1.7 Expenses: in relation to the sale of any Lot(s), RMS' charges and expenses, including insurance, storage, illustrations, auction entry fee, photography costs, cataloguing costs, special advertising, packing, and freight of that Lot(s) and any VAT thereon.
- 1.8 Hammer Price: the price in the currency used during the Auction at which a Lot(s) is knocked down by the Auctioneer to the Buyer(s).
- 1.9 Lot(s): any item(s) consigned to be sold at Auction.
- 1.10 Buyer's Premium: the amount payable by the Buyer(s) to RMS which shall be calculated as follows:
 - 1.10.1 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of fifteen percent (15%) plus applicable VAT for Motor Vehicle Lot(s) sold for a hammer price of €500.000,00 and lower.
 - 1.10.2 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of twelve percent (12%) plus applicable VAT for Motor Vehicle Lot(s) sold for a hammer price above €500.000,00.
 - 1.10.3 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of twenty percent (20%) plus applicable VAT for Memorabilia Lot(s).
- 1.11 Purchase Price: the Hammer Price together with the Buyer's Premium and any VAT thereon, Expenses, and any additional charges due.
- 1.12 Reserve: the minimum Hammer Price agreed between RMS and the Consignor at which a Lot(s) may be sold.
- 1.13 RMS: RM Auctions Italia Srl, situated at Via Larga n. 6, Milan (MI), 20122, Italy (co. reg. no. 02863930984).
- 1.14 Sale Proceeds: the net amount due to the Consignor being the Hammer Price less the Seller's Commission, any VAT thereon, Expenses, and any other amount due to RMS from the Consignor.
- 1.15 Seller's Commission: a specified percentage of the Hammer Price plus VAT, as agreed with the Consignor.
- 1.16 VAT: Value Added Tax applicable at the prevailing rate.
- 1.17 Catalogue Estimate: the valuation of the Lot(s) on sale at Auction. The valuation may be followed by information such as basic price or minimum bid, or best offer, when the Lot(s) may be sold to the highest Bidder without any minimum bid or reserve. The descriptions indicated represent an opinion and are for information only and, as such, RMS is in no way liable for same.
- 1.18 Knockdown: the process of awarding the Lot(s) on sale at Auction to the highest Bidder, subject to the terms and conditions as set forth herein on the transfer of ownership and title.
- 1.19 Governing Law: Italian law.

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

Le seguenti condizioni contrattuali ("Condizioni") insieme ad altri termini, come condizioni e avvisi possono essere utilizzati in ogni relativo catalogo e, sono valide per tutte le vendite organizzate da RMS siano aste o qualsiasi tipo di vendita privata. È intenzione di RMS far sì che le condizioni tra RM, il Compratore e il Venditore siano tutte contenute all'interno delle Condizioni.

Nessuna modifica alle Condizioni sarà vincolante, a meno che non sia accettata in forma scritta da RMS. Le Condizioni sono soggette a rettifiche da parte di RMS, purché ritenute ragionevoli, con invio di avvisi o annuncio verbale fatto dal banditore prima o durante la vendita. Le Condizioni non incidono in alcun modo sui diritti legali del consumatore.

1. DEFINIZIONE DELLE CONDIZIONI

I seguenti termini devono ritenersi significare quanto sotto indicato:

- 1.1 Asta: il procedimento di compravendita, noto anche come Incanto inerente il/i Lotto/i di cui al presente catalogo;
- 1.2 Scheda/documento d'iscrizione: i documenti forniti dal Venditore in riferimento al/ai Lotto/i messi all'Asta;
- 1.3 Banditore: il rappresentante di RMS che conduce l'Asta;
- 1.4 Compratore: il soggetto Aggiudicatario del/dei Lotto/i messo/i all'Asta;
- 1.5 Catalogo: l'insieme degli annunci, presentazioni, stime, listini o altra pubblicazione riferentesi al/ai Lotto/i messi all'Asta;
- 1.6 Venditore: il legale proprietario del/i bene/i offerto/i in vendita all'Asta
- 1.7 Spese: i costi vivi, comprensivi di IVA se dovuta ex lege, inerenti alla vendita di qualsiasi Lotto come sostenuti da RMS, compresi quelli per assicurazioni varie, custodia, deposito, fotografie, catalogo, pubblicità dedicata, imballaggio e trasporto speciale del/dei Lotto/i messo/i all'Asta;
- 1.8 Prezzo di Aggiudicazione: il Prezzo nella valuta utilizzata durante l'Asta a cui il Banditore aggiudica un Lotto al Compratore;
- 1.9 Lotto: qualsiasi articolo e/o bene messo in vendita all'Asta.
- 1.10 Commissione d'Asta: la somma che il Compratore pagherà a RMS così calcolata:
 - 1.10.1 Una commissione d'Asta sarà conteggiata a tutti gli Acquirenti di un lotto "automobile" offerto all'Asta, pari al quindici per cento (15%) del Prezzo di Aggiudicazione, più l'IVA applicabile, venduto fino ad un prezzo di aggiudicazione fino a € 500.000.
 - 1.10.2 Una commissione d'Asta sarà conteggiata a tutti gli Acquirenti di un lotto "automobile" offerto all'Asta, pari al dodici per cento (12%) del Prezzo di Aggiudicazione, più l'IVA applicabile, venduto con un prezzo di aggiudicazione oltre i € 500.000.
 - 1.10.3 Una commissione d'Asta sarà conteggiata a tutti gli Acquirenti di un lotto "automobilia" offerto all'Asta, pari al venti per cento (20%) del Prezzo di Aggiudicazione, più l'IVA applicabile.
- 1.11 Prezzo d'acquisto: il Prezzo di Aggiudicazione comprensivo di IVA, nonché di Commissione d'Asta, spese e costi aggiuntivi anticipate complessivamente da RMS, dovuto da qualsiasi Compratore;
- 1.12 Prezzo di Riserva: il Prezzo di Aggiudicazione minimo concordato tra RMS e Venditore al quale un Lotto può essere venduto.
- 1.13 RMS: RM AUCTIONS ITALIA S.r.l., sedente in MILANO (MI), Via Larga n. 6, Codice fiscale e numero d'iscrizione C.d.C. MILANO: 02863930984.
- 1.14 Ricavo della vendita: la somma netta dovuta al Venditore data dal Prezzo di Aggiudicazione meno la Commissione del Venditore, l'IVA, le Spese e costi aggiuntivi anticipate/i complessivamente da RMS e qualsiasi altra somma dovuta dal Venditore a RMS.
- 1.15 Commissione del Venditore: una specifica percentuale sul Prezzo di Vendita, più l'IVA applicabile, decisa con il Venditore
- 1.16 IVA: l'Imposta sul Valore Aggiunto applicata come da legge.
- 1.17 Valore di Stima del Lotto su catalogo: la valutazione del/i Lotto/i messo/i all'Asta. La valutazione può essere seguita da indicazioni quali p.b. (Prezzo base, ossia Prezzo minimo) o m.o. (maggior offerente, ossia Lotto vendibile al maggior offerente, senza Prezzo minimo di partenza o riserva). Le descrizioni riportate rappresentano un'opinione e sono puramente indicative e non implicano pertanto alcuna responsabilità da parte di RMS;
- 1.18 Aggiudicazione: procedimento di assegnazione del Lotto messo all'Incanto a favore del maggiore Offerente, soggetto ai termini ed alle condizioni qui stabilite per il trasferimento della proprietà e dei documenti di intestazione.
- 1.19 Normativa di riferimento: Legge Italiana.

Flawless.

Exceptional Diamonds. Curated by Sotheby's.

Sotheby's ESTD 1744 Diamonds

SALON OPEN NEW BOND STREET, LONDON. [SOTHEBYSDIAMONDS.COM](https://www.sothebysdiamonds.com)

Bidders' Conditions of Business

2. RM AS AGENT

Each Consignor has appointed as their agent RMS, who accepts, instructing RMS to sell the Lot(s) on their behalf and in their interests, in accordance with the Conditions agreed herein, as described in more detail in the Consignment Agreement made between the parties. In addition, the Consignor acts without assumption of any further liability or responsibility on the part of RMS save those deriving from the received mandate de quo.

3. CLASSIFICATION OF LOT(S) AND PARTIES

The Lot(s) consigned to this Auction shall be considered as used goods supplied as antiques and, as such, cannot be classified as a product according to the definition given in Article 3(e) of the Italian Consumer Code (Legislative Decree No. 206 of 6.9.2005), with all the consequences ex lege and ex contractu.

4. LOSS OR INJURY

4.1 RMS shall be under no liability for any injury, damage, or loss sustained by any person while on RMS' premises (including any premises where a sale may be conducted or where a Lot(s), or part of a Lot(s), may be on view from time to time).

4.2 RMS is not liable towards the Consignor or the Buyer(s) in the event of any damage, destruction, loss, and/or theft wholly or in part of the Lot(s) unless such events are due to the serious misconduct and/or malicious actions of RMS and/or its employees. Likewise, RMS is not liable towards the Consignor or Buyer(s) for any personal injury that might derive from the Lot(s), unless such events are due to serious misconduct and/or malicious actions of RMS and/or its employees.

4.3 In any case the Consignor shall indemnify and hold harmless RMS from any claim for compensation or court claim that it might receive from the Buyer(s) in relation to the aforementioned cases (in other words, in the event of damage, destruction, loss, and/or theft wholly or in part of the Lot(s) and or personal injury), without prejudice to RMS' right to take action against same for the complete restoration of all damage caused thereto. In the event of damage, destruction, loss, and/or theft wholly or in part of the Lot(s) of any kind whatsoever and caused by any person, the Consignor shall immediately arrange to rectify same at its own expense.

5. AUCTION PROCEDURE

5.1 The Auction will be preceded by an exhibition at which the Auctioneer and/or other representatives of RMS will be onsite in order to clarify any errors or inaccuracies contained in the Catalogue. Potential Bidders will also have the opportunity to examine the condition and equality of the Lot(s) on display. All Lot(s) are sold "as seen."

5.2 All Bidders are required to register, upon presentation of a government-issued identity document and completion in full of a bidder registration form. No one will have the right to bid without first fulfilling these Conditions. Potential Bidders should also read carefully the Buyers Information listed in the Auction Catalogue. Auction participation is personal. The possible participation in the name and on behalf of third parties must be previously and expressly authorized in writing by RMS, which shall have the right to require prior submission of a notarized power of attorney/power of agency and the appropriate bank references or other guarantees. By registering to bid, the Buyer(s) agrees to provide all information and assistance reasonably requested by RMS to enable RMS to comply with anti-money laundering regulations in Italy (D.Lgs. 231/2007).

5.3 The Auctioneer shall commence the bidding at a level which he considers appropriate in relation to the Lot(s) and competing offers. All Lot(s) will be sold without a reserve price, unless approved in writing by RMS before commencing the Auction. The Auctioneer may make autonomous bids on behalf of the Consignor up to the agreed upon Reserve Price, according to the terms pre-approved by RMS. RMS, in the person of the Auctioneer, is entitled, at its absolute and sole discretion to:

5.3.1 refuse any bid from potential Buyer(s);

5.3.2 divide a Lot(s), even if only from a commercial point of view;

5.3.3 combine and/or consolidate two or more Lot(s);

5.3.4 withdraw a Lot(s) if the auction bids do not reach the Reserve Price agreed with the Consignor, where applicable;

5.3.5 in case of a dispute, to re-auction the Lot(s) during the same session, based on the last bid received, and to vary the original order of sale; with the Consignor hereby giving their ratification and approval.

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

2. QUALIFICAZIONE NEGOZIALE DI RM, DEL VENDITORE E DEL COMPRATORE

Per ciascun Lotto presente in Asta il Venditore ha nominato sua mandataria senza rappresentanza RMS, la quale ha accettato l'incarico affidatole, incaricandola di cedere e vendere in suo nome, conto ed interesse, secondo le modalità, a chi e per il Prezzo come disciplinati nel contratto di mandato tra le medesime parti perfezionatosi. Quanto sopra senza assunzione di altra responsabilità da parte di RMS oltre a quelle derivanti dal mandato de quo ricevuto.

3. DEFINIZIONE DI LOTTO/I E DELLE PARTI

3.1 Il/i bene/i Lotto/i tutti oggetto della presente Asta sono da considerarsi come beni usati forniti come pezzi di antiquariato e come tali non qualificabili come prodotto secondo la definizione di cui all'art. 3 lettera e) del Codice del consumo (Decreto Legislativo 6.9.2005, n. 206), con tutte le conseguenze ex lege ed ex contractu.

3.2 Analogamente le parti non appartengono al genus "consumatore", con tutte le conseguenze ex lege ed ex contractu.

4. ESENZIONE DI RESPONSABILITA' DI RMS

4.1 RMS è esente da qualsivoglia responsabilità in caso di infortunio, danni o perdite subiti da chiunque si trovi all'interno dei locali deputati alla esposizione dei Lotti messi all'Asta e all'Incanto medesimo.

4.2 RMS non è altresì responsabile nei confronti del Venditore e del Compratore in caso di danno, distruzione, perdita, e/o sottrazione -anche parziali-del Lotto a meno che gli eventi de quibus siano da ascrivere a colpa grave e/o dolo della medesima e/o di propri dipendenti. Analogamente RMS non è inoltre responsabile nei confronti del Venditore e del Compratore di qualsivoglia danno alle persone dovesse derivare dal Lotto, a meno che gli eventi de quibus siano da ascrivere a colpa grave e/o dolo della medesima e/o di propri dipendenti.

4.3 In ogni caso il Venditore terrà RMS integralmente manlevata ed indenne da qualsivoglia richiesta risarcitoria, anche giudiziaria, dovesse pervenirle dal Compratore in relazione alle fattispecie sopra contemplate [vale a dire in caso di danno, deperimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali-del Lotto e di danno/i alla/e persona/e], fatti salvi i diritti tutti di RMS di agire poi contro il medesimo per il rimborso integrale dei danni tutti a lei derivatine. In caso di danno, deperimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali-del/i Lotto/i di qualsiasi natura e specie e da chiunque provocati, il Venditore dovrà provvedere immediatamente al ripristino dello/gli stesso/i e con oneri totalmente a suo carico.

5. MODALITA' D'ASTA

5.1 L'Asta sarà preceduta da un'esposizione, durante la quale il Banditore e/o altri incaricati di RMS all'uopo delegati saranno a disposizione per ogni chiarimento; l'esposizione ha lo scopo di far esaminare lo stato di conservazione e la qualità dei Lotti, nonché di chiarire eventuali errori ed inesattezze riportate in catalogo. Tutti i Lotti vengono venduti "come visti."

5.2 Tutti i partecipanti all'Asta sono tenuti a registrarsi, previa presentazione di un documento di identità personale; nessuno, inoltre, avrà il diritto di fare offerte all'Asta senza prima aver compilato per intero e consegnato a RMS un modulo e/o documento di iscrizione opportunamente sottoscritto, avendo cura di leggere le "Informazioni per gli acquirenti" indicate nel catalogo d'Asta. La partecipazione all'Asta è personale. L'eventuale partecipazione in nome e per conto di terzi dovrà essere preventivamente ed espressamente autorizzata in forma scritta da RMS, che avrà facoltà di richiedere il previo deposito di una procura autenticata e di adeguate referenze bancarie o di altro genere. Con la registrazione all'asta, l'acquirente accetta di fornire tutte le informazioni e l'assistenza necessarie a RMS per conformarsi alle normative anticiclaggio vigenti in Italia (D.L. 231/2007).

5.3 Il Banditore, conduce l'Asta partendo dall'offerta che considera adeguata in funzione del Lotto e delle offerte concorrenti. Tutti i Lotti saranno venduti senza Prezzo di Riserva, a meno che questo non sia stato approvato per iscritto da RMS prima della celebrazione dell'Asta. Il Banditore può fare offerte autonome nell'interesse del Venditore fino al raggiungimento dell'eventuale Prezzo di riserva preventivamente concordato con il Venditore, nei termini approvati da RMS. RMS, nella persona del Banditore, ha il diritto, a proprio esclusivo ed insindacabile giudizio di:

5.3.1 rifiutare qualsiasi offerta di potenziali compratori;

5.3.2 di dividere un Lotto come più ritiene opportuno anche solo da un punto di vista commerciale;

5.3.3 di combinare e/o riunire due o più Lotti;

5.3.4 di ritirare un Lotto qualora le offerte in Asta non raggiungano l'eventuale Prezzo di riserva concordato con il Venditore;

5.3.5 in caso di disputa, di rimettere il Lotto in Asta nella seduta stessa sulla base dell'ultima offerta raccolta, nonché di variare l'ordine di vendita originariamente programmato; di questo il Venditore fornisce, con la lettura di questo punto, il suo assenso e la sua accettazione

6 DECEMBER 2017 • SOTHEBY'S • NEW YORK, NY

ICONS

AN OFFERING OF HISTORY'S MOST ICONIC AUTOMOBILES



LIMITED CONSIGNMENT SPACE AVAILABLE



Sotheby's

www.rmsothebys.com

Car collectors gather here.

Bidders' Conditions of Business

6. REGISTRATION FEE

In order to register to bid at auction, Bidders must pay a €400.00 (EUR) bidder registration fee.

7. ADDITIONAL FEES AND TAXES

The final bid price does not include the Buyer's Premium or VAT on each Lot(s) purchased. Bidders are responsible for any duty costs noted or announced which are associated with their purchase. International Bidders must pay any and all import duties that are due upon the import of the Lot(s) to its final destination.

8. PAYMENT

- 8.1 A contract of sale is made between the Consignor and the Buyer(s) on the acceptance of a bid by the fall of the Auctioneer's hammer. RMS is not a party to the contract of sale and has no liability for any act or default by the Consignor or the Buyer(s).
- 8.2 Full payment for all Lot(s) shall be made to RMS via bank draft or telegraphic transfer in Euros or the currency used for the Auction by 5:00 p.m. the next business day. Where the Buyer(s) wishes to pay by cheque supported by a Letter of Guarantee from the Buyer's bank and RMS has agreed that the Buyer(s) may do so, the Lot(s) will not be released until the cheque has been cleared. Should the Buyer(s) wish to pay by bank draft, the payment in question is accepted by RMS only after positive and preventive checks with the issuing bank.
- 8.3 No Lot(s) may be collected until the Purchase Price has been received in full by RMS. Payments by a Buyer(s) to RMS may be applied by RMS towards any such sums due from that Buyer(s) to RMS on any account whatsoever notwithstanding any directions to the contrary by the Buyer(s) or their agent whether express or implied.
- 8.4 The Lot(s) will be transferred to the Buyer(s) only after RMS has received the total amount of payment, as mentioned above. The parties agree that title to the Lot(s) will pass to the Buyer(s) only when the Purchase Price in cleared funds has been received by RMS, and until this time, the Consignor shall remain liable for the risk of damage, destruction, loss, and/or theft wholly or in part of the Lot(s).

9. LIABILITY OF RMS AND THE RESPONSIBILITY OF THE BUYER

- 9.1 It is the sole responsibility of the Buyer(s) to inspect the Lot(s) before bidding and ensure the accuracy of its description as given in the auction Catalogue as well as in any brochures and any other illustrative material, and if necessary, to provide at their expense an inspection by their own expert to check ownership, attribution, authenticity, characteristics, the time of production of the Lot(s) and the individual components, sourcing, restoration, and reliability of the Lot(s). In any case, RMS has no obligation either towards the Consignor or towards the Buyer(s) to check the accuracy of the description for and on behalf of the Consignor.
- 9.2 Any reference to "mileage" and/or "mileage reached" in the auction Catalogue as well as in any brochures and any other illustrative material is based on the odometer reading of the motor vehicle and may not reflect on the actual distance covered by the motor vehicle.
- 9.3 Without prejudice to the liability of the Consignor referred to in the clauses outlined above, it will be the exclusive obligation and responsibility of the Buyer(s) to make sure that each vehicle bought at the Auction complies with all applicable regulations related to driving, use, and transit by road or transport, and that all relevant documentation is valid and complies with relevant legislation.
- 9.4 The Buyer(s) will also be solely responsible for obtaining any export license that may be required in connection with the Lot(s) purchased, resulting in a waiver of any liability of RMS in this regard. The failure to issue or delay in the issuance of any license does not constitute cause for termination or cancellation of the sale, nor does it justify the delay in payment by the Buyer(s) of the total amount due.
- 9.5 Any statements made by RMS, its employees, or its representatives regarding the authenticity, provenance, origin, conditions, status, and quality of the Lot(s) represent only the information given to RMS by the Consignor.

10. ABSENTEE AND TELEPHONE BIDS

- 10.1 RMS can also accept written offers and telephone calls, making bids through the Auctioneer, in competition with the Bidders in the hearing room. In the event of equivalent offers, the offer occurred in hearing room shall prevail over the written bid and also the bid on the telephone. If two (2) or more identical written offers are received, the one received first will prevail in the manner described in the Buyer's Information section listed in the auction Catalogue.
- 10.2 The execution of written bids is a free service that will be handled

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

6. QUOTA DI REGISTRAZIONE

I clienti che desiderano registrarsi per poter effettuare offerte ad un'asta sono tenuti a versare una quota di registrazione di €400.00 (EUR).

7. COMMISSIONI E IMPOSTE SUPPLEMENTARI

Il prezzo di aggiudicazione finale si intende al netto della commissione di acquisto o dell'IVA, applicabili a ciascun lotto acquistato. Gli eventuali costi di importazione indicati o annunciati, applicabili al lotto acquistato, sono a carico dell'acquirente. I clienti internazionali dovranno inoltre versare tutti i dazi di importazione previsti al momento dell'importazione del lotto nel Paese di destinazione finale.

8. PAGAMENTO A CURA DEL COMPRATORE

- 8.1 Con l'atto dell'Aggiudicazione è stipulato un contratto di vendita tra il Venditore e il Compratore sulla base dell'accettazione di un'offerta. RMS non è parte contraente e non è dunque responsabile di azioni, omissioni e/o errori di qualsivoglia tipo e natura da parte del Venditore o del Compratore.
- 8.2 L'intero pagamento per ogni Lotto acquistato deve essere eseguito a favore di RMS tramite tratta bancaria o trasferimento telegrafico in Euro o nella valuta utilizzata per l'Asta. Qualora il Compratore desideri pagare con assegno e/o a mezzo bonifico bancario in accordo con RMS, il Lotto non verrà consegnato rispettivamente fino all'avvenuta autorizzazione di pagamento da parte dell'Istituto di credito che ha emesso il titolo e fino all'intervenuto accredito dell'intero importo debendo sul/i C/C di riferimento all'uopo indicato/i. Qualora il Compratore desideri pagare con assegno circolare, il titolo de quo verrà accettato a cura di RMS solo previa positiva e preventiva verifica con la banca di emissione;
- 8.3 Nessun Lotto può essere ritirato finché RMS non ha ricevuto per intero il Prezzo di acquisto. I pagamenti a RMS da parte di un Compratore per la parte relativa alla Commissione d'Asta dal primo debenda possono essere comunque utilizzati da RMS per compensare qualsiasi debito del Compratore nei suoi confronti;
- 8.4 Il trasferimento della proprietà del Lotto avverrà dal Venditore al Compratore solo quando il Prezzo di acquisto sarà stato ricevuto per intero da RMS secondo le modalità di cui sopra. In ogni caso, sino all'intervenuto trasferimento del diritto di proprietà del Lotto in oggetto in capo al Compratore, il rischio di danno, deperimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali- del medesimo analogamente a quello di danni a cose e/o persone derivanti dal Lotto e a qualsivoglia altro rimarrà in capo al Venditore.

9. RESPONSABILITA' DI RMS E DEL COMPRATORE

- 9.1 È responsabilità esclusiva del Compratore quella di esaminare il Lotto prima di fare offerte e assicurarsi dell'esattezza della sua descrizione come presente nel Catalogo d'Asta così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo e, se necessario, provvedere a sue spese all'ispezione da parte di un proprio perito per verificare il diritto di proprietà, l'attribuzione, l'autenticità, le caratteristiche, l'epoca di produzione della vettura e dei singoli componenti, la provenienza, il restauro e l'affidabilità del Lotto. RMS in ogni caso ed accezione non ha alcuna obbligazione tanto nei confronti del Venditore che nei confronti del Compratore di verificare l'esattezza della descrizione da e per conto del Venditore, nonché l'autenticità ed il contenuto dei documenti tutti dal medesimo forniti, con conseguente esenzione di ogni sua responsabilità al riguardo.
- 9.2 Qualsiasi riferimento a "chilometraggio" e/o "chilometraggio raggiunto" presente nel Catalogo d'Asta così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo si basa sulla lettura del contachilometri dell'autoveicolo e può non corrispondere all'effettiva distanza percorsa dall'autoveicolo.
- 9.3 Ferme le responsabilità del Venditore di cui alle sopraesposte condizioni, sarà esclusivo onere e responsabilità del Compratore quello/a di assicurarsi che ciascun autoveicolo acquistato all'Asta rispetti tutte le normative vigenti relative alla guida, all'utilizzo, al transito su strada o al trasporto e che tutta la relativa documentazione sia valida e conforme alla normativa di riferimento.
- 9.4 Il Compratore sarà inoltre responsabile in via esclusiva dell'ottenimento di qualsiasi licenza d'esportazione o similari che potrebbe essere richiesta in relazione al Lotto aggiudicato, con conseguente esonero di qualsivoglia responsabilità di RMS al riguardo. Il mancato rilascio o il ritardo nel rilascio di una qualsiasi licenza non costituisce una causa di risoluzione o di annullamento della vendita, né giustifica il ritardato pagamento da parte dell'Aggiudicatario dell'ammontare totale dovuto.
- 9.5 Qualsiasi dichiarazione resa da RMS, dai suoi dipendenti o rappresentanti circa l'autenticità, la provenienza, l'origine, le condizioni, lo stato e le qualità del/i Lotto/i riporta solo le informazioni così come date a RMS dal Venditore.

10. PARTECIPAZIONE TELEFONICA E/O MEDIANTE OFFERTE SCRITTE ALL'ASTA

- 10.1 RMS può accettare anche offerte scritte e telefoniche, effettuando rilanci mediante il Banditore, in gara con il pubblico partecipante all'Asta. In caso di offerte equivalenti, l'offerta orale manifestata in sala prevarrà su quella

ARIZONA BILTMORE RESORT & SPA

ARIZONA

18 - 19 JANUARY 2018

INVITING CONSIGNMENTS



1961 Ferrari 400 Superamerica SWB Coupe Aerodinamico
Chassis no. 2841 SA
Sold for \$3,080,000 in 2017



Sotheby's

www.rmsothebys.com

Car collectors gather here.

Bidders' Conditions of Business

with reasonable care by RMS and, as such, RMS cannot accept liability for any errors or omissions that might occur in connection with this process (absentee and/or telephone bidding). Written offers must be submitted on special bidder registration forms available from RMS prior to the Auction, and must be received by RMS no later than twenty-four (24) hours before the start of the Auction, with a no-fault penalty in their consideration by the Auctioneer. All Bidders are asked to carefully check the Lot(s) numbers, descriptions, and figures before submitting bidder registration forms to RMS. We will not accept requests for purchase with unlimited offers.

- 10.3 The request for telephone participation will be accepted only if made in writing, no later than twenty-four (24) hours before the start of the Auction. In the case of two (2) identical telephone bids for the same Lot(s), the one received first will prevail in the manner described in the Buyers Information section listed in the auction Catalogue.
- 10.4 It is RMS' responsibility, before the sale, to contact the person who submitted the request for telephone participation, without assuming any responsibility in case of non-response of the person concerned. RMS reserves the right to record telephone bids and does not assume, for any reason whatsoever, any liability to the applicant with regard to the lack of connection.

11. GOVERNING LAW AND JURISDICTION

- 11.1 These terms and conditions shall be governed exclusively by Italian law.
- 11.2 Any dispute that should arise in connection with the application, interpretation, and performance of these general terms and Conditions and/or the Consignment Agreement between RMS and the Consignor shall be subject to the exclusive and mandatory jurisdiction of the courts of Brescia.

12. PRIVACY AND MISCELLANEOUS

- 12.1 Pursuant to Legislative Decree No. 196/2003 [as subsequently amended], the Client is informed that the data collected will be processed electronically by RMS for the purpose of discharging payment obligations, for management, fiscal, accounting, and legal requirements, and for the promotional purposes of RMS. The Client consents, in accordance with the applicable legislation, to said data being disclosed and transferred to companies in the RMS Auctions Group, including those in foreign countries. The data controller is RMS, based at Via Larga n. 6, Milan (MI), 20122, Italy (co. reg. no. 02863930984).
- 12.2 Any amendment to these Conditions shall only take effect unless accepted by RMS in writing, with a specific indication of the manner in which it replaces the previous clause.

13. CURRENCY CLAUSE

- 13.1 RMS may use a currency display in the saleroom for informational purposes only. The currencies listed on the currency converter are not real-time conversions pegged to market rates and are not to be relied on by anyone. Errors and inaccuracies may occur in the operation of the currency converter. To be clear, the bid price stated by the Auctioneer is the prevailing and binding bid price.

14. TECHNOLOGY CLAUSE

- 14.1 Online Services are "as is" and "as available."
- 14.2 Bidders may be able to bid via websites, telephone services, applications, and tools (collectively "Services").
- 14.3 RMS tries to keep the Services safe, secure, and functioning properly, but RMS cannot guarantee the continuous operation of or access to the Services. Bid update and other notification functionality may not occur in real time; such functionality is subject to delays beyond RMS' control.
- 14.4 Bidders agree that they are making use of the Services at their own risk, and that they are being provided to Bidders on an "AS IS" and "AS AVAILABLE" basis. Accordingly, to the extent permitted by applicable law, RMS excludes all express or implied warranties, terms, and conditions, including, but not limited to, implied warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, and non-infringement. In addition, to the extent permitted by applicable law, RMS (including any parent, subsidiaries, affiliates, officers, directors, agents, and employees) are not liable, and Bidders agree not to hold RMS responsible for any damages or losses (including, but not limited to, loss of money, goodwill, or reputation, profits, or other intangible losses or any special, indirect, or consequential damages) resulting directly or indirectly from:

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

scritta ed altresì su quella telefonica. Nel caso di due o più offerte scritte identiche prevarrà quella ricevuta per prima secondo le modalità indicate nelle "Informazioni per gli acquirenti" presenti nel Catalogo d'Asta.

- 10.2 L'evasione di offerte scritte è un servizio gratuito che verrà gestito con diligenza da parte di RMS, che non potrà essere ritenuta responsabile per eventuali errori od omissioni in cui dovesse incorrere nell'esecuzione di offerte (scritte o telefoniche) da gestire contemporaneamente. Le offerte scritte da redigersi su apposita modulistica messa a disposizione di RMS prima del giorno di celebrazione dell'Asta, dovranno pervenire a RMS entro e non oltre 24 ore prima della celebrazione dell'Asta, pena in difetto la mancata loro considerazione a cura del Banditore. Il partecipante è pregato di controllare accuratamente i numeri dei Lotti, le descrizioni e le cifre indicate. Non saranno accettate richieste di acquisto con offerte illimitate.
- 10.3 La richiesta di partecipazione telefonica sarà accettata solo se formulata per iscritto entro e non oltre 24 ore prima della celebrazione dell'Asta. Nel caso di due offerte telefoniche identiche per lo stesso Lotto, prevarrà quella ricevuta per prima.
- 10.4 Sarà cura di RMS, prima dell'inizio della vendita, contattare chi abbia fatto richiesta di partecipare all'Asta telefonica, senza assumersi alcuna responsabilità in caso di mancata risposta dell'interessato. RMS si riserva comunque il diritto di registrare le offerte telefoniche e non assume, ad alcun titolo, qualsivoglia responsabilità nei confronti del richiedente in merito alla mancata effettuazione del collegamento.

11. LEGGE APPLICABILE E GIURISDIZIONE

- 11.1 Le presenti Condizioni sono regolate in via esclusiva ed inderogabile dalla Legge Italiana.
- 11.2 Per ogni controversia che dovesse sorgere in relazione all'applicazione, interpretazione ed esecuzione delle presenti condizioni generali e/o comunque del contratto di vendita perfezionatosi tra il Venditore ed il Compratore, sarà competente in via esclusiva ed inderogabile il Foro di Brescia.

12. PRIVACY E VARIE

- 12.1 Ai sensi del D. Lgs n. 196/2003 [e successive modifiche], si informa il Compratore che i dati raccolti saranno trattati da RMS, con l'ausilio di mezzi informatici per il soddisfacimento delle obbligazioni di pagamento, per esigenze gestionali, fiscali, contabili, legali ovvero per finalità promozionali di RMS. Il Compratore acconsente ai sensi della normativa di riferimento al trattamento, alla comunicazione e al trasferimento dei dati alle società del gruppo RMS, anche all'estero. Titolare del trattamento è RMS, sedente in MILANO (MI), Via Larga n. 6, Codice fiscale e numero d'iscrizione C.d.C. MILANO: 02863930984.
- 12.2 Qualsiasi modifica delle presenti clausole/condizioni non produrrà effetto alcuno se non verrà trasferita in apposito atto scritto, con l'esplicita indicazione della sua portata sostitutiva della condizione precedente.

13. CLAUSOLA SULLA VALUTA

RMS può utilizzare un monitor valute presso il suo salone delle aste a solo scopo informativo. Le valute riportate sul convertitore di valuta non sono conversioni in tempo reale aggiornate ai tassi di mercato e non possono essere fatte valere da nessuno. Errori ed imprecisioni possono verificarsi nel funzionamento del convertitore di valuta. In pratica il prezzo di offerta stabilito dal banditore è il prezzo di offerta prevalente e vincolante.

14. CLAUSOLA SULLA TECNOLOGIA

- 14.1 I servizi online sono venduti su base "come è" e "come disponibile".
- 14.2 Gli offerenti possono fare offerte tramite i siti web, i servizi telefonici, le applicazioni e gli strumenti (collettivamente, i "Servizi").
- 14.3 RMS cerca di mantenere i servizi sicuri, protetti e correttamente funzionanti, ma RMS non può garantire il funzionamento o l'accesso continuo ai Servizi. L'aggiornamento dell'offerta e altre funzioni di notifica possono non verificarsi in tempo reale. Tali funzioni possono essere soggette a ritardi indipendenti dalla volontà di RMS.
- 14.4 Gli offerenti concordano sul fatto che stanno facendo uso dei servizi a proprio rischio, e che sono stati forniti su base "COSÌ COM'È" e "COME DISPONIBILE". Di conseguenza, nella misura consentita dalla legge applicabile, RMS esclude tutte le garanzie espresse o implicite, termini e condizioni, comprese, ma non limitatamente a, le garanzie implicite di commerciabilità, di idoneità per uno scopo particolare, e di non violazione. Inoltre, nella misura consentita dalla legge applicabile, RMS ed eventuali società capogruppo, consociate, affiliate, funzionari, direttori, agenti e dipendenti, non sono responsabili, e gli offerenti concordano di non ritenere RMS responsabile, di eventuali danni o perdite (compresi, ma non limitatamente a, la perdita di denaro, o di reputazione, profitti o altre perdite immateriali o danni speciali, indiretti o conseguenti) derivanti direttamente o indirettamente da:

7 F E B R U A R Y 2 0 1 8

P A R I S

P L A C E V A U B A N

INVITING CONSIGNMENTS



1934 Alfa Romeo Tipo B P3, Chassis no. 50006
Sold for €3.920.000 in 2017



Sotheby's

www.rmsothebys.com

Car collectors gather here.

Bidders' Conditions of Business

- 14.4.1 the inability to use RMS' Services;
- 14.4.2 Pricing, shipping, or other guidance provided by RMS;
- 14.4.3 Delays or disruptions in RMS' Services;
- 14.4.4 Viruses or other malicious software obtained by accessing, or linking to, the Services;
- 14.4.5 Glitches, bugs, errors, or inaccuracies of any kind in the Services;
- 14.4.6 Damage to any hardware device from the use of any RMS' Services;
- 14.4.7 The content, actions, or inactions of third parties, including items listed using RMS' Services or the destruction of allegedly fake items;
- 14.4.8 The duration or manner in which the listing appear in search results; or
- 14.4.9 The need to modify practices, content, or behavior, or the loss of or inability to do business, as a result of changes to this User agreement or RMS' policies.
15. BANK LETTER
- Please note that in order to register to bid at an RMS sale, RMS requires that all Bidders provide a Bank Letter. All Bank Letters must be written on bank letterhead.
16. CREDIT CARD HOLD
- Please note that in order to register to bid at an RMS sale, RMS requires a €5,000.00 (EUR) hold and pre-authorization to be placed on your credit card. If you fail to pay for a Lot(s) purchased on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction, you acknowledge that your credit card will be charged €5,000.00 (EUR) for the missed payment; please note that you are still bound to pay your remaining balance. The €5,000.00 (EUR) hold will not be charged to your credit card if you make full payment on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction. If you do not purchase a Lot(s), your credit card will not be charged. If your credit card is not to be charged, the €5,000.00 (EUR) hold will fall off your credit card within three (3) to four (4) business days depending on your credit card company.
17. VAT REFUND
- 17.1 The Bidder acknowledges that according to Italian Law DPR 633, if the Bidder decides to ship goods outside the European Union and wants the paid VAT refunded, the Bidder needs to:
- 17.1.1 Complete all customs procedures and shipment outside the European Union within three (3) months starting from the date of delivery of the Lot(s); and
- 17.1.2 Ensure that the following original customs papers will arrive directly at RMS within one (1) month after the above-mentioned three (3) months:
- 17.1.2.1 A copy of the electronic DAE declaration integrated with the MRN reference; and
- 17.1.2.2 The printing of the positive result of the export, printing to be carried out by the Customs Agency website by typing the MRN code.
18. REMOVAL OF PURCHASED LOTS
- 18.1 The Buyer(s), upon payment in full to RMS of the Purchase Price, shall, at their own expense, remove the Lot(s) no later than the end of the first business day following the Auction.
- 18.2 If the Lot(s) are not removed in accordance with clause 18.1, the Bidder will be charged €300.00 (EUR) + VAT per automotive lot for the removal from the auction site to a secure storage facility. Day-to-day storage fees will be charged at €20.00 (EUR) + VAT per automotive lot per day commencing on Tuesday, 12 September 2017, until full payment and instructions for transportation have been received.

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

- 14.4.1 L'incapacità di utilizzare i servizi di RMS;
- 14.4.2 prezzi, spedizione o altre indicazioni fornite da RMS;
- 14.4.3 Ritardi o interruzioni nei servizi di RMS;
- 14.4.4 Virus o altro software dannoso ottenuto accedendo, o collegandosi a tali servizi;
- 14.4.5 Difetti, bug, errori o inesattezze di qualsiasi tipo nei servizi;
- 14.4.6 Danni a qualsiasi dispositivo hardware derivato dall'utilizzo del servizio di qualsiasi RMS;
- 14.4.7 I contenuti, azioni, o inazioni di terzi, inclusi gli elementi elencati tramite i servizi di RMS o la distruzione di oggetti presumibilmente falsi;
- 14.4.8 La durata o il modo in cui gli annunci vengono visualizzati nei risultati di ricerca; oppure
- 14.4.9 La necessità di modificare le pratiche, i contenuti o i comportamenti o la perdita o l'incapacità di fare affari, a seguito di modifiche al presente accordo utente o alle politiche di RMS.
15. LETTERA DI GARANZIA BANCARIA
- Si noti che i clienti che desiderano registrarsi per effettuare offerte a un'asta RMS sono tenuti a presentare una lettera di garanzia bancaria. Tutte le lettere di garanzia devono essere scritte su carta intestata della banca.
16. DEPOSITO CAUZIONALE SU CARTA DI CREDITO
- Si prega di notare che RMS richiede il blocco di un deposito cauzionale pari a €5.000,00 (EUR) sulla carta di credito di tutti i clienti che intendono registrarsi per effettuare offerte a un'asta RMS. Si informano pertanto i clienti che, in caso di mancato pagamento di un lotto acquistato entro le ore 17.00 del giorno lavorativo successivo all'asta, sulla carta di credito verrà addebitato un importo di €5.000,00 (EUR) per il mancato pagamento; si prega di notare che i clienti saranno comunque tenuti a versare la cifra rimanente. Se il pagamento viene effettuato entro le ore 17.00 del giorno lavorativo successivo all'asta, l'importo di €5.000,00 (EUR) non verrà addebitato sulla carta di credito. Qualora il cliente non effettui l'acquisto di alcun lotto, sulla carta di credito non verrà addebitato nulla. Qualora non sia previsto l'addebito, l'importo di €5.000,00 (EUR) verrà sbloccato dalla carta di credito entro tre-quattro giorni lavorativi, in base alle disposizioni dell'emittente della carta di credito.
17. RIMBORSO DELL'IVA
- 17.1 Il Compratore riconosce che, ai sensi della legge italiana DPR 633, se l'acquirente decide di esportare il bene acquistato al di fuori dell'Unione Europea, e vuole avere il rimborso dell'IVA pagata, il Compratore necessita di:
- 17.1.1 Completare tutte le operazioni doganali e spedire il bene, al di fuori dell'Unione Europea, entro tre (3) mesi a partire dalla data di consegna del/i Lotto/i e
- 17.1.2 Assicurarsi che i seguenti documenti doganali, in originale, arrivino ad RMS entro un (1) mese a partire dai tre (3) mesi summenzionati
- 17.1.2.1 Una copia della dichiarazione elettronica DAE integrata con la documentazione MRN; e
- 17.1.2.2 La stampa del risultato positivo dell'esportazione, con la stampa che può essere ottenuta sul sito dell'Agenzia delle Dogane semplicemente inserendo il codice MRN.
18. RIMOZIONE DEI LOTTI ACQUISTATI
- 18.1 Il Compratore, a seguito del pagamento in toto a RMS del Prezzo di Acquisto deve rimuovere, a proprie spese, i/il Lotti/o acquistati non oltre la fine del giorno lavorativo successivo a quello dell'asta.
- 18.2 Se i/il Lotti/o non sono ritirati come indicato nella clausola 18.1, al Compratore verrà fatturato il costo di € 300 +IVA per ogni Lotto "automobile" per il trasporto e la conservazione del bene dal sito dell'Asta ad un magazzino protetto. Il costo giornaliero di rimessaggio sarà fatturato a € 20 + IVA per ogni lotto "automobile", a partire da Martedì 12 Settembre 2017, fino al completo pagamento ed alla comunicazione delle istruzioni su come si intende procedere al ritiro ed al trasporto.



+39 059 822 864



menabetz
EXCELLENT CARRIER FOR EXCLUSIVE CARS



info@menabetz.com
Mobile/Cellulare: +39 335 603 1723

andrea.cocconi@it.dsv.com
Mobile/Cellulare: +39 334 699 8027

Bidders' Conditions of Business

- 18.3 Vehicles under temporary import will remain under the control of RM until payment of local tax or re-exportation outside of the European Union.
- 18.4 Burden and costs are at the Buyer(s)' sole responsibility, when required by relevant legislation, so that the transfer of ownership is registered in public registers.
- 18.5 If the Lot(s) are not removed from the storage facility within thirty-five (35) days of the Auction, RMS may, at its sole discretion and without prejudice to the subject of other rights, offer the Lot(s) for sale in a public or private auction, as well as offset the expenses and costs incurred in the meantime with the proceeds from the RMS sale. Any surplus will then be charged to the Buyer(s) who has not taken care to withdraw the Lot(s) in accordance with these Conditions.

19. CANCELLATION OF SALE

- 19.1 RMS has the sole discretion to cancel an auction or the sale of the Lot(s) and will not be liable to the Consignor nor the Bidder for any losses or damages resulting from the cancellation if RMS believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:
- 19.1.1 Natural disaster;
- 19.1.2 Structural damage to auction venue prior to the auction;
- 19.1.3 Terrorist event;
- 19.1.4 Government/Court action, order, injunction, regulation, or law that necessitates a cancellation;
- 19.1.5 RMS opines that the Lot(s) have been misrepresented by the Consignor or the Bidder;
- 19.1.6 RMS opines that physical damage to the Lot(s), which cannot be sufficiently repaired prior to the auction, occurred after these Conditions were signed;
- 19.1.7 RMS is threatened with a lawsuit from a third party;
- 19.1.8 RMS faces reputational damages for selling the Lot(s); or
- 19.1.9 RMS faces liability or losses by selling the Lot(s).

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

- 18.3 I veicoli in condizione di importazione temporanea, rimarranno nella disponibilità di RM fino al pagamento delle tasse locali o alla loro re-espportazione al di fuori dell'Unione Europea.
- 18.4 Gravami e costi sono di esclusiva responsabilità del Compratore, quando richiesto dalle vigenti leggi, affinché il trasferimento della proprietà del bene possa essere trascritto nei registri pubblici.
- 18.5 Se i/il Lotti/o non sono ritirati dal rimessaggio entro trentacinque (35) giorni dalla data dell'Asta, RMS può, a suo insindacabile giudizio e senza pregiudicare in modo alcuno i diritti delle parti, offrire i/il Lotti/o in vendita in un'Asta o in trattativa privata, così da compensare i costi e le spese sostenute fino a quel momento con il ricavato della vendita. Ogni perdita e danno saranno quindi ricaricati al Compratore che non si è curato di ritirare i/il Lotti/o in conformità a queste Condizioni.

19. CANCELLAZIONE DELL'ASTA

- 19.1 RMS ha la discrezionalità di annullare l'asta o la vendita del veicolo o di veicoli e non sarà responsabile né nei confronti del venditore né in quelli dell'offerente per eventuali perdite o danni derivanti dalla cancellazione. Questo se RMS ritiene che i seguenti eventi siano avvenuti o che abbiano probabile possibilità di verificarsi:
- 19.1.1 Disastro naturale;
- 19.1.2 Danni strutturali alla sede dell'asta, prima dell'asta;
- 19.1.3 Evento terroristico;
- 19.1.4 Azione, ordine, provvedimento, ordinanza o legge del governo/regionale che richieda la cancellazione della vendita;
- 19.1.5 RMS stima che il veicolo (i) sia (sono) stato (i) travisato (i) dal venditore o dall'offerente;
- 19.1.6 RMS ritiene che un danno fisico al veicolo (i), verificato (i) dopo la firma dell'accordo, non possa (no) venir adeguatamente riparato (i) prima dell'asta
- 19.1.7 RMS è minacciata di una causa legale da terzi;
- 19.1.8 RMS può veder danneggiata la sua reputazione per la vendita del veicolo (i);
- 19.1.9 RMS può accusare perdite o venire considerata responsabile di qualcosa per la vendita del Lotto(i).

Consignors' Conditions of Business

The following Consignors' Conditions of Business ("Conditions") together with such other terms, conditions, and notices as may be set out in any relevant catalogue apply to all sales by RMS at auction or to any retail sale. It is the intention of RMS that all terms between it and the Consignor and Buyer are contained in the Conditions.

No alteration to the Conditions will be binding unless accepted by RMS in writing. The Conditions are subject to amendment by RMS provided it is reasonable for it to do so by the posting of notices or by oral announcement made by the Auctioneer prior to or during the sale. Nothing in the Conditions shall affect the statutory rights of a consumer.

1. DEFINITIONS IN THESE CONDITIONS

The following terms shall have the meanings indicated below:

- 1.1 Auction: the auction sale in respect of which a Lot is consigned for sale.
- 1.2 Consignment Agreement: the agreement to be completed by the Consignor relating to the proposed sale of each separate Lot(s) at the Auction.
- 1.3 Auctioneer: the representative of RMS conducting the Auction.
- 1.4 Buyer: the person to whom a Lot(s) is knocked down by the Auctioneer.
- 1.5 Catalogue: any advertisement, brochure, estimate, price list or other publication relating to one or more Lot(s) for sale at Auction.
- 1.6 Consignor: the lawful owner of the Lot(s) being sold at Auction.
- 1.7 Expenses: in relation to the sale of any Lot(s), RMS's charges and expenses, including insurance, storage, illustrations, auction entry fee, photography costs, cataloguing costs, special advertising, packing, and freight of that Lot(s) and any VAT thereon.
- 1.8 Hammer Price: the price in the currency used during the Auction at which a Lot(s) is knocked down by the Auctioneer to the Buyer.
- 1.9 Lot(s): any item(s) consigned to be sold at Auction.
- 1.10 Buyer's Premium: the amount payable by the Buyer to RM which shall be calculated as follows:
 - 1.10.1 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of fifteen percent (15%) plus applicable VAT for Motor Vehicle Lot(s) sold for a hammer price of €500.000,00 and lower.
 - 1.10.2 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of twelve percent (12%) plus applicable VAT for Motor Vehicle Lot(s) sold for a hammer price of €500.001,00 and above.
 - 1.10.3 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of twenty percent (20%) plus applicable VAT for Memorabilia Lot(s).
- 1.11 Purchase Price: the Hammer Price together with the Buyer's Premium and any VAT thereon, Expenses, and any additional charges due.
- 1.12 Reserve: the minimum Hammer Price agreed between RMS and the Consignor at which a Lot(s) may be sold.
- 1.13 RMS: RM Auctions Italia Srl, situated at Via Larga n. 6, Milan (MI), 20122, Italy (co. reg. no. 02863930984).
- 1.14 Sale Proceeds: the net amount due to the Consignor being the Hammer Price less the Seller's Commission, any VAT thereon, Expenses, and any other amount due to RMS from the Consignor.
- 1.15 Seller's Commission: a specified percentage of the Hammer Price plus VAT, as agreed with the Consignor.
- 1.16 VAT: Value Added Tax applicable at the prevailing rate.
- 1.17 Catalogue Estimate: the valuation of the Lot(s) on sale at Auction. The valuation may be followed by information such as basic price or minimum bid, or best offer, when the Lot(s) may be sold to the highest Bidder without any minimum bid or reserve. The descriptions indicated represent an opinion and are for information only and, as such, RMS is in no way liable for same.
- 1.18 Knockdown: the process of awarding the Lot(s) on sale at Auction to the highest Bidder, subject to the terms and conditions as set forth herein on the transfer of ownership and title.
- 1.19 Governing Law: Italian law.

2. RMS TO PROVIDE FERRARI WITH COPY OF CONSIGNMENT AGREEMENTS UPON REQUEST

- 2.1 If requested by Ferrari S.p.A., RMS shall provide to Ferrari S.p.A. a copy of each Consignment Agreement entered into with respect to the Lot(s).
- 2.2 Both Ferrari S.p.A. and RMS shall keep the Consignor's personal information contained within the Consignment Agreement confidential and only use the information in accordance with all personal information legislation and regulations.

3. RM AS AGENT

Each Consignor has appointed as their agent RMS, who accepts, instructing RMS to sell the Lot(s) on their behalf and in their interests, in accordance with the Conditions agreed herein, as described in more detail in the Consignment Agreement made between the parties. In addition, the Consignor acts without assumption of any further liability or responsibility on the part of RMS save those deriving from the received mandate de quo.

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

Le seguenti condizioni ("Condizioni") insieme ad altri termini, condizioni e avvisi così come esposti in ogni relativo catalogo, sono valide per tutte le vendite all'asta da parte di RMS o per qualsiasi vendita al dettaglio. È intenzione di RMS far sì che i termini tra RMS, il Compratore e il Venditore siano contenuti all'interno delle Condizioni.

Nessuna alterazione alle Condizioni sarà vincolante a meno che non sia accettata in forma scritta da RMS. Le Condizioni sono soggette a rettifiche da parte di RMS, purché ritenute ragionevoli, con invio di avvisi o annuncio orale del banditore prima o durante la vendita. Le Condizioni non incidono in alcun modo sui diritti legali di un consumatore.

1. DEFINIZIONI

Devono intendersi per:

- 1.1 Asta: il procedimento di compravendita, noto anche come Incanto inerente il/ Lotto/i di cui al presente catalogo;
- 1.2 Scheda/documento d'iscrizione: i documenti forniti dal Venditore in riferimento al/ai Lotto/i messi all'Asta;
- 1.3 Banditore: il rappresentante di RMS che conduce l'Asta;
- 1.4 Compratore: il soggetto Aggiudicatario del/dei Lotto/i messo/i all'Asta;
- 1.5 Catalogo: l'insieme degli annunci, brochure, stime, listini o altra pubblicazione riferentesi al/ai Lotto/i messi all'Asta;
- 1.6 Venditore: il legale proprietario del/i Lotto/i offerti in vendita all'Asta.
- 1.7 Spese: i costi vivi, comprensivi di IVA se dovuta ex lege, inerenti alla vendita di qualsiasi Lotto come sostenuti da RMS, comprese quelle per assicurazioni varie, custodia, deposito, illustrazioni, catalogo, pubblicità, imballaggio e trasporto speciali del/dei Lotto/i messo/i all'Asta;
- 1.8 Prezzo di Aggiudicazione: il Prezzo nella valuta utilizzata durante l'Asta a cui il Banditore aggiudica un Lotto al Compratore;
- 1.9 Lotto: qualsiasi articolo e/o bene messo all'Asta per essere venduto;
- 1.10 Commissione d'Asta: la somma che il Compratore pagherà a RM, da calcolarsi come segue:
 - 1.10.1 La Commissione d'Asta dell'Acquirente verrà applicata a tutti i Lotti Automobilistici acquistati, a tutti i compratori, con il seguente valore: quindici per cento (15%) + IVA fino al valore di Aggiudicazione di €500.000.
 - 1.10.2 La Commissione d'Asta dell'Acquirente verrà applicata a tutti i Lotti Automobilistici acquistati, a tutti i compratori, con il seguente valore: dodici per cento (12%) + IVA con un valore di Aggiudicazione di €500.001 o superiore.
 - 1.10.3 La Commissione d'Asta dell'Acquirente del venti per cento (20%) + IVA verrà applicata al/i Lotto/i di Automobilia
- 1.11 Prezzo d'acquisto: il Prezzo di Aggiudicazione comprensivo di IVA, nonché di Commissione d'Asta, spese e costi aggiuntivi anticipate complessivamente da RMS, dovuto da qualsiasi Compratore;
- 1.12 Prezzo di Riserva: il Prezzo di Aggiudicazione minimo concordato tra RMS e Venditore al quale un Lotto può essere venduto.
- 1.13 RMS: RM AUCTIONS ITALIA S.r.l., sedente in MILANO (MI), Via Larga n. 6, Codice fiscale e numero d'iscrizione C.d.C. MILANO: 02863930984.
- 1.14 Ricavo della vendita: la somma netta dovuta al Venditore dato dal Prezzo di Aggiudicazione meno la Commissione del Venditore, l'IVA, le Spese e costi aggiuntivi anticipate/i complessivamente da RMS e qualsiasi altra somma dovuta dal Venditore a RMS;
- 1.15 Commissione del Venditore: la somma che il Venditore pagherà a RMS, pari al 10% del Prezzo di Aggiudicazione più IVA in riferimento ai Lotti di vetture, ovvero pari al 15% in riferimento a tutti gli altri Lotti, oltre alle spese e costi aggiuntivi anticipate complessivamente da RMS diverse ed ultronee rispetto a quelle a carico del Compratore, e a qualsiasi altra somma dovuta dal Venditore a RMS;
- 1.16 IVA: l'imposta sul Valore Aggiunto;
- 1.17 Valore di Stima del Lotto su catalogo: valutazione del Lotto messo all'Asta. La valutazione può essere seguita da indicazioni quali p.b. (Prezzo base, ossia Prezzo minimo) o m.o. (maggior offerente, ossia Lotto vendibile al maggior offerente, senza Prezzo minimo di partenza o riserva). Le descrizioni riportate rappresentano un'opinione e sono puramente indicative e non implicano pertanto alcuna responsabilità da parte di RMS;
- 1.18 Aggiudicazione: procedimento di assegnazione del Lotto messo all'Incanto a favore di soggetto al medesimo partecipante, fatte salve le contestuali/successive modalità previste e disciplinate nelle presenti condizioni di trasferimento del relativo possesso e diritto reale di proprietà;
- 1.19 Normativa di riferimento: Legge Italiana.

2. FORNITURA DA RMS A FERRARI, IN CASO DI RICHIESTA, DI COPIA DELL'ACCORDO DI VENDITA

- 2.1 Se richiesto dalla Ferrari S.p.A., RMS deve fornire a Ferrari S.p.A. copia di ogni Accordo di Vendita tra RMS ed il Venditore riguardante ogni vettura o Lotto/i offerti in Asta.
- 2.2 Sia RMS sia Ferrari S.p.A. manterranno tutte le informazioni sensibili del Venditore inserite nell'Accordo di Vendita riservate e, le useranno in accordo con le regole e le normative in vigore in merito al rispetto della privacy.

3. QUALIFICAZIONE NEGOZIALE DI RMS, DEL VENDITORE E DEL COMPRATORE

Per ciascun Lotto presente in Asta il Venditore ha nominato sua mandataria senza rappresentanza RMS, la quale ha accettato l'incarico affidatole, incaricandola di cedere e vendere in suo nome, conto ed interesse, secondo le modalità, a chi e per il Prezzo come disciplinati nel contratto di mandato tra le medesime parti perfezionatosi. Quanto sopra senza assunzione di altra responsabilità da parte di RMS oltre a quelle derivanti dal mandato de quo ricevuto.

Consignors' Conditions of Business

4. CLASSIFICATION OF LOTS AND PARTIES

The Lot(s) consigned to this Auction shall be considered as used goods supplied as antiques and, as such, cannot be classified as a product according to the definition given in Article 3(e) of the Italian Consumer Code (Legislative Decree No. 206 of 6.9.2005), with all the consequences ex lege and ex contractu.

5. LOSS OR INJURY

- 5.1 RMS shall be under no liability for any injury, damage, or loss sustained by any person while on RMS's premises (including any premises where a sale may be conducted or where a Lot(s), or part of a Lot(s), may be on view from time to time).
- 5.2 RMS is not liable towards the Consignor or the Buyer in the event of any damage, destruction, loss, and/or theft wholly or in part of the Lot(s) unless such events are due to the serious misconduct and/or malicious actions of RMS and/or its employees. Likewise, RMS is not liable towards the Consignor or Buyer for any personal injury that might derive from the Lot(s), unless such events are due to serious misconduct and/or malicious actions of RMS and/or its employees.
- 5.3 In any case the Consignor shall indemnify and hold RMS harmless from any claim for compensation or court claim that it might receive from the Buyer in relation to the aforementioned cases (in other words, in the event of damage, destruction, loss and/or theft wholly or in part of the Lot(s) and/or personal injury), without prejudice to RMS's right to take action against same for the complete restoration of all damage caused thereto. In the event of damage, destruction, loss and/or theft wholly or in part of the Lot(s) of any kind whatsoever and caused by any person, the Consignor shall immediately arrange to rectify same at its own expense.

6. AUCTION PROCEDURE

- 6.1 The Auction will be preceded by an exhibition at which the Auctioneer and/or other representatives of RMS will be onsite in order to clarify any errors or inaccuracies contained in the Catalogue. Potential Bidders will also have the opportunity to examine the condition and equality of the Lot(s) on display. All Lot(s) are sold "as seen."
- 6.2 All Bidders are required to register, upon presentation of a government-issued identity document and completion in full of a bidder registration form. No one will have the right to bid without first fulfilling these conditions. Potential Bidders should also read carefully the Buyers Information listed in the Auction Catalogue. Auction participation is personal. The possible participation in the name and on behalf of third parties must be previously and expressly authorized in writing by RMS, which shall have the right to require prior submission of a notarized power of attorney/power of agency and the appropriate bank references or other guarantees.
- 6.3 The Auctioneer shall commence the bidding at a level which he considers appropriate in relation to the Lot(s) and competing offers. All Lot(s) will be sold without a reserve price, unless approved in writing by RMS before commencing the Auction as per the terms set out in Condition 9. The Auctioneer may make autonomous bids on behalf of the Consignor up to the agreed-upon Reserve Price, according to the terms pre-approved by RMS. RMS, in the person of the Auctioneer, is entitled, at its absolute and sole discretion to:
- 6.3.1 refuse any bid from potential Buyers;
- 6.3.2 divide a Lot(s), even if only from a commercial point of view;
- 6.3.3 combine and/or consolidate two or more Lot(s);
- 6.3.4 withdraw a Lot(s) if the Auction bids do not reach the Reserve Price agreed with the Consignor, where applicable; and
- 6.3.5 in case of a dispute, to re-auction the Lot(s) during the same session, based on the last bid received, and to vary the original order of sale; with the Consignor hereby giving their ratification and approval.

7. FERRARI CLASSICHE CERTIFICATION

- 7.1 The Consignor agrees and understands that as a condition of consigning a Ferrari to this Auction, the Ferrari must have a current Ferrari Classiche certification or that the Consignor is responsible to pay for the Ferrari Classiche certification if the Ferrari is sold.
- 7.2 The Consignor grants RMS the right to pay for the Ferrari Classiche certification directly from their proceeds of sale.

8. WARRANTY BY THE SELLER

- 8.1 The Consignor warrants to RMS and to the Buyer that:
- 8.1.1 The Consignor has every right to sell the Lot(s), which is free from any restriction, encumbrance, lien, prior registration, and/or similar in favour of third parties;
- 8.1.2 The Lot(s) is not the subject of any claim by the government or state or local authorities;

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

4. QUALIFICAZIONE LOTTO/I E PARTI

Il/i bene/i Lotto/i tutti oggetto della presente Asta sono da considerarsi come beni usati forniti come pezzi di antiquariato e come tali non qualificabili come prodotto secondo la definizione di cui all'art. 3 lettera e) del Codice del consumo (Decreto Legislativo 6.9.2005, n. 206), con tutte le conseguenze ex lege ed ex contractu.

5. ESENZIONE DI RESPONSABILITA' DI RMS

- 5.1 RMS è esente da qualsivoglia responsabilità in caso di infortunio, danni o perdite subiti da chiunque si trovi d'interno dei locali deputati alla esposizione dei Lotti messi all'Asta e all'Incanto medesimo.
- 5.2 RMS non è altresì responsabile nei confronti del Venditore e del Compratore in caso di danno, perimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali-del Lotto a meno che gli eventi de quibus siano da ascrivere a colpa grave e/o dolo della medesima e/o di propri dipendenti. Analogamente RMS non è inoltre responsabile nei confronti del Venditore e del Compratore di qualsivoglia danno alle persone dovesse derivare dal Lotto, a meno che gli eventi de quibus siano da ascrivere a colpa grave e/o dolo della medesima e/o di propri dipendenti.
- 5.3 In ogni caso il Venditore terrà RMS integralmente manlevata ed indenne da qualsivoglia richiesta risarcitoria, anche giudiziaria, dovesse pervenirle dal Compratore in relazione alle fattispecie sopra contemplate [vale a dire in caso di danno, perimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali-del Lotto e di danno/i alla/e persona/e], fatti salvi i diritti tutti di RMS di agire poi contro il medesimo per la ristorazione integrale dei danni tutti alla medesima derivatine. In caso di danno, perimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali-del/i Lotto/i di qualsiasi natura e specie e da chiunque provocati, il Venditore dovrà provvedere immediatamente al ripristino dello/gli stesso/i e con oneri totalmente a suo carico.

6. MODALITA' D'ASTA

- 6.1 L'Asta sarà preceduta da un'esposizione, durante la quale il Banditore e/o altri incaricati di RMS all'uopo delegati saranno a disposizione per ogni chiarimento; l'esposizione ha lo scopo di far esaminare lo stato di conservazione e la qualità dei Lotti, nonché di chiarire eventuali errori ed inesattezze riportate in catalogo. Tutti i Lotti vengono venduti "come visti."
- 6.2 Tutti i partecipanti all'Asta sono tenuti a registrarsi, previa presentazione di un documento di identità personale; nessuno inoltre avrà il diritto di fare offerte all'Asta senza prima aver compilato per intero e consegnato a RMS un modulo e/o documento di iscrizione opportunamente sottoscritto, avendo cura di leggere le "Informazioni per gli acquirenti" indicate nel catalogo d'Asta. La partecipazione all'Asta è personale. L'eventuale partecipazione in nome e per conto di terzi dovrà essere preventivamente ed espressamente autorizzata in forma scritta da RMS, che avrà facoltà di richiedere il previo deposito di una procura autenticata o di una delega e di adeguate referenze bancarie o di altro genere.
- 6.3 Il Banditore, conduce l'Asta partendo dall'offerta che considera adeguata in funzione del Lotto e delle offerte concorrenti. Tutti i Lotti saranno venduti senza Prezzo di Riserva, a meno che questo non sia stato approvato per iscritto da RMS prima della celebrazione dell'Asta nei termini previsti nella sopraesposta condizione n. 9. Il Banditore può fare autonome offerte nell'interesse del Venditore fino al raggiungimento dell'eventuale Prezzo di riserva concordato con il Venditore, come preventivamente nei termini detti approvato da RMS. RMS, nella persona del Banditore, ha il diritto, a proprio esclusivo ed insindacabile giudizio di:
- 6.3.1 rifiutare qualsiasi offerta di potenziali compratori;
- 6.3.2 di dividere un Lotto come più ritiene opportuno anche solo da un punto di vista commerciale;
- 6.3.3 di combinare e/o riunire due o più Lotti;
- 6.3.4 di ritirare un Lotto qualora le offerte in Asta non raggiungano l'eventuale Prezzo di riserva concordato con il Venditore;
- 6.3.5 in caso di disputa, di rimettere il Lotto in Asta nella seduta stessa sulla base dell'ultima offerta raccolta, nonché di variare l'ordine di vendita originariamente programmato.

7. CERTIFICAZIONE FERRARI CLASSICHE

- 7.1 Il Venditore ha compreso e concorda che è condizione obbligatoria, per poter inserire una Ferrari in questa Asta, che la vettura deve avere la Certificazione di Ferrari Classiche in corso di validità e che, in caso di vendita dell'autovettura, il Venditore è tenuto a pagare Ferrari Classiche per la certificazione.
- 7.2 Venditore accorda a RMS il diritto di pagare direttamente Ferrari Classiche per la certificazione, utilizzando i proventi della vendita.
8. GARANZIE E OBBLIGAZIONI DEL VENDITORE
- 8.1 Il Venditore ha garantito ad RMS alla stipula del mandato conferitore e garantisce altresì al Compratore che:
- 8.1.1 ha pieno titolo per la messa in vendita del/i proprio/i Lotto/i e che quest'ultimo è privo di vincoli, pesi, privilegi, iscrizioni pregiudizievoli e/o similari a favore di terzi;
- 8.1.2 il/i Lotto/i non è/sono oggetto di rivendicazione da parte del governo o di autorità statali o locali;

Consignors' Conditions of Business

- 8.1.3 All requirements, procedures, and formalities relating to the import and export of the Lot(s) have been satisfied in accordance with the applicable legislation;
- 8.1.4 The authenticity, provenance, origin, conditions, state, and quality of the Lot(s) are as referred to in the documents proving the origin of the Consignor's title and/or any other rights to the Lot(s) in question, which exists in the factual and legal state described therein, and the Consignor possess and is entitled to possess same, in the knowledge that the data supplied has been published in the Auction Catalogue;
- 8.1.5 The Lot(s) is also accompanied by all documents, certificates, and declarations proving that it is roadworthy in accordance with the applicable legislation, in addition to that of the country in which it is registered and the country of the Buyer (if different), or justifying the lack of roadworthiness of same;
- 8.1.6 The Consignor shall not enter into any kind of negotiation with third parties concerning the Lot(s) described in the Consignment Agreement between the Consignor and RMS.
- 8.2 In the event of delay, non-conformity, and/or non-observance of the aforementioned obligations, the Consignor shall be liable for a fine as described in the Consignment Agreement between the Consignor and RMS. In addition, RMS shall have the right to claim compensation for any other damages suffered. The Consignor shall further arrange to compensate the Buyer in full for all damages claimed by it as a consequence of its contractual non-performance, holding RMS harmless from any claim for compensation that the latter might make. This is without prejudice to the terms hereinafter.
- 8.3 In the event that the non-observance of the aforementioned obligations results in material defects and/or redhibitory defects and/or a lack of essential quality, RMS may, at its sole discretion, before or after the sale of the Lot(s), require work to be carried out on same in order to make good the state and quality as originally guaranteed by the Consignor, deducting the corresponding costs of the work from the amount due to the Consignor, who shall therefore only receive the difference between the Sale Proceeds to which he was originally entitled and the costs in question.
9. RESERVES
- 9.1 The Consignor may place a Reserve on any Lot(s) prior to its sale at Auction. In order to be valid, the Reserve, where applicable, must be agreed by RMS in writing. Likewise, any modification of the Reserve must be formalized and accepted by RMS in accordance with the aforementioned terms and conditions, including the time limit, failing which it shall not be effective.
- 9.2 Where a Reserve is agreed, RMS reserves the right, at its sole discretion, to sell a Lot(s) for less than the Reserve but shall account to the Consignor as if the Lot(s) had been sold for the Reserve.
- 9.3 If no Reserve has been placed on a Lot(s), RMS shall in no way be held liable should the Lot(s) be purchased for a price below any lowest estimated selling price of the Lot(s) given in any Catalogue.
- 9.4 If no Reserve Price has been placed on a Lot(s), the Consignor may not bid either personally or through a third party appointed and/or authorized for that purpose. Conversely, if a Reserve Price has been set, in accordance with the aforementioned terms and conditions, including the time limit, only RMS may make bids for and on behalf of the Consignor. In this case, the Auctioneer may award a Lot(s) to the Consignor without meeting the Reserve Price, but the Consignor shall still pay RMS all monies accruing thereto, such as the Seller's Commission, Buyer's Premium and any other expenses incurred thereby.
10. COMMISSION AND EXPENSES
- 10.1 Each Buyer shall pay a commission to RM for any Lot purchased at Auction, which shall be calculated as follows:
- 10.1.1 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of fifteen percent (15%) plus applicable VAT for Motor Vehicle Lot(s) sold for a hammer price of €500,000,00 and lower.
- 10.1.2 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of twelve percent (12%) plus applicable VAT for Motor Vehicle Lot(s) sold for a hammer price of €500,001,00 and above.
- 10.1.3 A Buyer's Premium will be charged to all Buyer(s) at Auction of a rate of twenty percent (20%) plus applicable VAT for Memorabilia Lot(s).
- 10.2 The Seller's Commission is equal to a specified percentage of the Hammer Price plus VAT, as agreed with the Consignor.
- 10.3 The Consignor grants RMS the right to charge a Buyer's Premium paid by the Buyer and consequently to receive this amount directly from the Buyer, without being entitled to any rights and/or claim in relation to such amount.
- 10.4 Any amount owed by the Consignor to RMS may be extinguished wholly or in part by RMS, at its sole discretion, by appropriating and/or retaining wholly or in part the Purchase Price of the Lot(s) pursuant to and in accordance with Articles 1241 et seq. of the Italian Civil Code. 9

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

- 8.1.3 sono stati soddisfatti tutti i requisiti, procedure, formalità relativi all'esportazione ed importazione del proprio Lotto nel pieno rispetto della normativa di riferimento;
- 8.1.4 l'autenticità, la provenienza, l'origine, le condizioni, lo stato e le qualità del/i Lotto/i sono quelle di cui ai documenti giustificativi la provenienza del proprio diritto di proprietà e/o altro proprio diritto sul/i Lotto/i in oggetto e che si trova nello stato di fatto e di diritto ivi dettagliati così come il Venditore lo possiede ed ha diritto di possederlo, sapendo che i dati forniti de quibus sono stati pubblicati nel Catalogo d'Asta;
- 8.1.5 il Lotto/autoveicolo è per la precisione altresì corredato di tutti i documenti, certificazioni e attestazione varie atti a legittimarne il corretto utilizzo su strada nel rispetto della normativa di riferimento, nonché di quella del Paese della relativa immatricolazione e del Paese del Compratore (se coi primi non coincidente), oppure atti a sancirne il divieto di utilizzo su strada;
- 8.1.6 Il Venditore si impegna a non intavolare alcun tipo di trattativa con terze parti in merito al/i Lotto/i descritti nel mandato di vendita in essere tra il Venditore e RMS.
- 8.2 In caso di ritardata, difforme e/o mancata osservanza delle obbligazioni sopra descritte il Venditore sarà tenuto al pagamento di una somma a titolo di penale come disciplinata nel mandato di vendita in essere con RMS. Ad RMS è inoltre fatta salva la facoltà di chiedere il risarcimento del danno ulteriore eventualmente subito. Il Venditore inoltre provvederà a risarcire integralmente anche al Compratore tutti i danni dal medesimo patiti e patienti in conseguenza delle proprie inottemperanze negoziali, altresì tenendo RMS manlevata ed indenne da qualsivoglia pretesa risarcitoria dallo stesso dovesse pervenirle. Quanto sopra fatti salvi i diritti e facoltà tutti/e di RMS, sia negoziali che ex lege. Il Compratore rinuncia comunque in qualunque caso ed accezione ad avanzare richieste risarcitorie di sorta a RMS.
- 8.3 Nella eventualità che l'inosservanza delle obbligazioni sopradescritte si traduca in difformità di ordine materiale e/o comunque in vizi redibitori e/o mancanza di qualità essenziali è nella libera discrezionalità di RMS, prima o anche dopo la messa in vendita del Lotto, quella di far eseguire sullo stesso i lavori atti a ripristinarne lo stato e la qualità come originariamente garantiti dal Venditore, detraendo i relativi costi di tali lavori alla somma dovuta al Venditore, a cui per l'effetto verrà rigirata la mera differenza tra il Ricavo della vendita originariamente spettantigli ed i costi in oggetto.
9. PREZZI DI RISERVA
- 9.1 Il Venditore può applicare un Prezzo di riserva su qualsiasi Lotto prima dell'Asta. L'indicazione a cura del Venditore di tale eventuale Prezzo di Riserva dovrà comunque essere a pena di invalidità formalizzata per iscritto a RMS. Sempre sotto pena di invalidità il Prezzo de quo dovrà essere accettato da RMS. Analogamente qualsivoglia modifica del Prezzo di specie dovrà essere formalizzata ed accettata da RMS secondo le appena indicate modalità, anche di ordine temporale, pena l'improduttività di effetti della medesima.
- 9.2 RMS si riserva la facoltà a proprio insindacabile giudizio di vendere un Lotto ad un Prezzo più basso del Prezzo di Riserva come sopra formalizzato e dalla medesima accettato, ma dovrà in tale caso corrispondere al Venditore una somma comunque pari al Prezzo di riserva di specie.
- 9.3 Qualora su un Lotto non sia stato fissato Prezzo di riserva, RMS non è responsabile della intervenuta vendita a terzo/i ad un Prezzo inferiore al più basso valore stimato in Catalogo.
- 9.4 Qualora su un Lotto non sia stato fissato Prezzo di Riserva, il Venditore non può fare offerte d'acquisto personalmente ovvero tramite un soggetto terzo all'uopo incaricato/delegato. Qualora invece sia stato fissato un Prezzo di Riserva secondo le appena indicate modalità, anche di ordine temporale, solo RMS potrà fare offerte d'acquisto in nome e per conto del Venditore. In tal caso il Banditore potrà aggiudicare il Lotto al Venditore senza osservare il Prezzo di Riserva, ma il Venditore pagherà comunque a RMS tutti gli emolumenti alla medesima spettanti, quali la Commissione del Venditore, la Commissione d'Asta ed ogni altra eventuale spesa dalla medesima sostenuta.
10. COMMISSIONI E SPESE
- 10.1 Ogni Acquirente deve pagare la Commissione d'Asta dell'Acquirente a RMS per ognuno dei Lotti acquistati nel corso dell'Asta, con una percentuale calcolata come segue:
- 10.1.1 La Commissione d'Asta dell'Acquirente verrà applicata a tutti i Lotti Automobilistici acquistati, a tutti i compratori, con il seguente valore: quindici per cento (15%) + IVA fino al valore di Aggiudicazione di €500.000,00.
- 10.1.2 La Commissione d'Asta dell'Acquirente verrà applicata a tutti i Lotti Automobilistici acquistati, a tutti i compratori, con il seguente valore: dodici per cento (12%) + IVA con un valore di Aggiudicazione di €500.001,00 o superiore.
- 10.1.3 La Commissione d'Asta dell'Acquirente del venti per cento (20%) + IVA verrà applicata al/i Lotto/i di Automobilia.
- 10.2 La Commissione d'Asta del Venditore è paritetica alla percentuale indicata del Prezzo di Aggiudicazione + IVA, come pattuito con il Venditore.
- 10.3 Il Venditore riconosce ad RMS il diritto di percepire anche la Commissione d'Asta corrisposta dal Compratore e conseguentemente di incamerarla direttamente dal medesimo, senza che il medesimo in relazione all'importo de quo possa vantare diritto e/o pretesa alcuna.
- 10.4 Eventuali debiti del Venditore nei confronti di RMS possono essere estinti in tutto o in parte da RMS, a sua insindacabile scelta, incamerando e/o trattando integralmente o parzialmente il Prezzo d'acquisto del Lotto di riferimento.

Consignors' Conditions of Business

11. PHOTOGRAPHY AND ILLUSTRATIONS
 - 11.1 RMS does not accept any responsibility with regards to the conformity of the Lot(s) on offer to photographs and illustrations that may be shown in the Auction Catalogue, as well as brochures and any other artwork, as these images are intended to be purely representative.
 - 11.2 At some Auctions there may be a video or digital screen, RMS does not accept liability for any errors or discrepancies that may arise with the use of this imaging.
 - 11.3 The copyright for all photographs taken and illustrations made of any Lot(s) by or on behalf of RMS shall be the absolute property of RMS.
12. RMS'S ESTIMATES AND DESCRIPTIONS
 - 12.1 RMS takes no responsibility for the description of the Lot(s) included in this Auction Catalogue, as well as in brochures and any other artwork. The descriptions of Lot(s) and/or illustrations contained in Catalogue are merely indicative and may not generate any expectation on the part of the Buyer.
 - 12.2 RMS is therefore not liable to the Consignor and the Buyer for any errors, omissions, or incorrect wording in the description of any Lot(s) in this Catalogue as well as in brochures and any artwork.
 - 12.3 In any case, RMS has no obligation either towards the Consignor or towards the Buyer to check the accuracy of the description for and on behalf of the Consignor.
13. UNSOLD LOTS
 - 13.1 In the event of a Lot(s) not being sold, RMS, at its sole discretion, may place it on sale again by private treaty within thirty (30) days of the date of the unsuccessful and/or abandoned auction. If the Lot(s) is then sold, RMS shall pay the Consignor an amount not less than that owed in the event of the Lot(s) being sold at the Reserve Price during the unsuccessful and/or abandoned auction. Upon such sale by private treaty, all of the provisions contained in these terms and Conditions shall apply, particularly with regard to the fees owed to RMS, which shall therefore be due as if the sale to the third party took place by auction.
 - 13.2 Except as described in Condition 13.1 above, the Consignor shall be responsible for the removal of any of its Lot(s) not sold by 1:00 p.m. on the day following the Auction or by such other time expressly agreed by RMS. In any case, all unsold Lot(s) must be removed by and no later than two (2) days from the closing date of the Auction.
 - 13.3 The failure to recover an unsold Lot(s) pursuant to Condition 13.1 above shall entitle RMS to charge the Consignor for all costs of removal, storage, safekeeping, insurance, or similar incurred by the Consignor in relation to the unsold Lot(s). In the event of non-observance of the maximum time limit specified above, the Consignor shall be required to pay an amount by way of penalty of €50,00 per day of delay, pursuant to and in accordance with Article 1382 of the Italian Civil Code. RMS may also claim compensation for any subsequent damages incurred.
 - 13.4 If within thirty-five (35) days of the closing date of the Auction, the Consignor has not given RMS instructions concerning the disposal of the unsold Lot(s), RMS shall have the exclusive right to sell the Lot(s) in question by:
 - 13.4.1 Private treaty, deducting from the selling price any amount owed to RMS for the aforementioned reasons, or
 - 13.4.2 Auction without Reserve Price, deducting from the Hammer Price any amount owed to RMS for the aforementioned reasons.
14. PAYMENT OF SALE PROCEEDS
 - 14.1 RMS shall pay the Sale Proceeds to the Consignor not later than thirty-five (35) days after the Auction, provided that the Purchase Price has been received in full by RMS. Unless an alternative method of payment has been agreed by RMS in writing, payment to the Consignor shall be made by bank transfer, and all associated bank fees and costs the responsibility of the Consignor. In the event of an unsettled hire purchase finance agreement or any other charge or lien affecting the Lot(s), RMS reserves the right to settle the amount due of such charges not exceeding the Sale Proceeds. If the Sale Proceeds are less than the charges outstanding, the Consignor will be responsible for the settlement of the balance forthwith no later than seven (7) days from the date of the Auction.
 - 14.2 In the event of non-payment wholly or in part of the Purchase Price by the Buyer, RMS shall send the Consignor written notification (by e-mail and/or fax). In this event, RMS may, at its sole discretion, take the most suitable measures to recover said amount, by enforced

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

11. IMMAGINI - FOTOGRAFIE- VIDEO O DIGITALI
 - 11.1 RMS non si assume responsabilità in merito alla conformità e rispondenza dei Lotti alle riproduzioni fotografiche comunque mostrate nel catalogo d'Asta così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo, le quali si intendono puramente rappresentative.
 - 11.2 Durante lo svolgimento dell'Asta potranno essere mostrate immagini digitali dei Lotti; RMS non si assume la responsabilità di eventuali inesattezze, difformità o errori connessi alla loro riproduzione.
 - 11.3 Il copyright di tutte le fotografie e di tutte le illustrazioni di ciascun Lotto fatte da o per conto di RMS rimarranno di proprietà esclusiva di RMS.
12. STIME E DESCRIZIONI DI RMS
 - 12.1 RMS inoltre, agendo in qualità di mandataria senza rappresentanza del/i Venditore/i, declina ogni responsabilità in ordine alla descrizione dei beni contenuta nel presente catalogo d'Asta, così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo. Le descrizioni o illustrazioni dei beni contenute nel presente e/o altri cataloghi, in brochures e in qualsiasi altro materiale illustrativo hanno comunque carattere meramente indicativo e non potranno generare alcun affidamento da parte dell'Aggiudicatario.
 - 12.2 RMS non è conseguentemente ed in particolare responsabile nei confronti del Venditore ed anche del Compratore per errori, formulazioni errate o omissioni nella descrizione di qualsiasi Lotto nel presente catalogo d'Asta così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo.
 - 12.3 RMS in ogni caso ed accezione non ha alcuna obbligazione tanto nei confronti del Venditore che nei confronti del Compratore di verificare l'esattezza della descrizione da e per conto del Venditore.
13. LOTTO INVENDUTO- RIMOZIONE
 - 13.1 Nell'eventualità che un Lotto non venisse venduto, RMS a proprio insindacabile giudizio potrà rimetterlo in vendita mediante trattative private entro 30 giorni dalla data di celebrazione dell'Asta negativa/ deserta. Se in tale fattispecie il Lotto venisse poi venduto RMS corrisponderà al Venditore una somma non inferiore a quella dovuta nel caso in cui il Lotto fosse stato venduto al Prezzo di Riserva nell'ambito dell'Asta negativa/deserta. Alla vendita da qua a mezzo di trattative private, si applicheranno tutte le disposizioni racchiuse nelle presenti condizioni, avuto precipuo riguardo agli emolumenti tutti spettanti a RMS, per l'effetto dovuti e debendi come se la vendita a terzi fosse intervenuta a mezzo di Incanto.
 - 13.2 Al di fuori della fattispecie di cui alla sopraestesa condizione n. 13.1, il Venditore si occuperà della rimozione di qualsiasi proprio Lotto non venduto entro le ore 13 del giorno seguente alla chiusura dell'Asta, o in un altro orario espressamente concordato con RMS.
 - 13.3 Il mancato recupero di un Lotto non venduto, in base alla sopraestesa condizione n. 13.1, autorizzerà RMS ad addebitare al Venditore tutte le Spese di rimozione, deposito, eventuale custodia, assicurazione o similari comunque sostenute dalla medesima in relazione al Lotto invenduto. Quanto sopra fatti salvi gli ultronei diritti e/o facoltà tutti/e di RMS, sia ex contractu che ex lege.
 - 13.4 Se entro 35 giorni dalla data di chiusura dell'Asta, il Venditore non dovesse dare istruzioni a RMS riguardo l'alienazione del Lotto non venduto, RMS avrà il diritto esclusivo di vendere il Lotto de quo mediante:
 - 13.4.1 trattative private, deducendo dal Prezzo di vendita qualsiasi somma a se dovuta per le causali succiate, oppure
 - 13.4.2 Asta senza Prezzo di riserva, deducendo dal Prezzo di Aggiudicazione qualsiasi somma a se dovuta per le causali succiate.
14. PAGAMENTO AL VENDITORE
 - 14.1 RMS pagherà al Venditore il Ricavo della vendita al medesimo spettante entro e non oltre 35 giorni dalla data di chiusura dell'Asta, a condizione che il Prezzo d'acquisto sia stato ricevuto per intero da RMS. A meno che non sia stato accordato per iscritto tra le parti una modalità alternativa, il pagamento del Ricavo del quo al Venditore verrà effettuato mediante bonifico bancario con aggravio delle relative spese vive in capo al Venditore. Nel caso in cui sul Lotto aggiudicato gravino finanziamento/i per acquisti rateali, pesi, privilegi, diritto/o di prelazione e/o altre addebiti di altra natura RMS si riserva il diritto di stabilire la somma dovuta in forza dei medesimi che complessivamente non superi il Ricavo della vendita, che per l'effetto andrà dal medesimo decurtata; se il Ricavo de quo fosse poi inferiore alla prima il Venditore sarà responsabile del saldo immediato della differenza da effettuarsi entro e non oltre 7 giorni dal asta.
 - 14.2 In caso di mancato pagamento, anche solo parziale, del Prezzo d'acquisto a cura dell'Aggiudicatario, RMS ne darà comunicazione scritta [anche a mezzo fax e/o e.mail] al Venditore. In tale eventualità RMS a proprio insindacabile giudizio potrà porre in essere le misure più opportune atte ad un recupero, se del caso coattivo, della somma di specie, senza

Consignors' Conditions of Business

- collection if necessary, without the need for prior consultation with the Consignor. RMS shall in any case be under no obligation in this regard, being at liberty to choose whether or not to take the measures in question. As for the arrangements, which RMS shall decide also at its sole discretion, whether in consultation with the Consignor or otherwise, its duty of notification still applies as set forth above. RMS shall inform the Consignor in a timely fashion, even if only by telephone, of any action in this respect (or its decision to take no action). The Consignor, within seven (7) days of said written notification from RMS, may indicate in writing any measures to be taken. Given their non-obligatory nature, RMS shall be at liberty to adopt, wholly or in part, modify or disregard same within said time, informing the Vendor accordingly, as set forth above, if necessary only by telephone.
- 14.3 If the Purchase Price has not been received in full by RMS within the time stipulated in Condition 14.1, notwithstanding RMS's right to grant extended payment terms – to be agreed from time to time at its sole discretion with the Buyer – and notwithstanding that set forth in Condition 14.2 above, RMS shall pay the proceeds due to the Consignor by and no later than five (5) business days from the effective date of receipt of the Purchase Price from the Buyer.
- 14.4 In addition to the abovementioned case of default by the Buyer, even partial, of the purchase price, at its sole option RMS always reserves the right to:
- 14.4.1 Apply the default interest pursuant to Art. 5 D. Legislative Decree No. 231/02 on the total amount due and unpaid after the date referred in Condition 14.1;
- 14.4.2 Collect, hold in custody (or elsewhere on the premises of RMS), and secure the Lot(s) at Buyer's sole cost and expense;
- 14.4.3 Reject or ignore the payment of a deposit or any offer on behalf of a Buyer banned from any future auction at RMS;
- 14.5 Any monies collected and appropriated by RMS following the actions indicated above may accrue to same wholly or in part for reimbursement of:
- 14.5.1 Legal costs or other out-of-pocket expenses paid by RMS in order to commence legal proceedings;
- 14.5.2 Sundry expenses;
- 14.5.3 Buyer's Premium and Seller's Commission.
- 14.6 Any residual amount shall be paid by RMS to the Consignor in accordance with the terms and conditions set forth in Condition 14.1 above.
15. WITHDRAWAL FEES
- 15.1 The Lot(s) may not be withdrawn by the Consignor. If the Consignor has to withdraw the Lot(s), then the Consignor shall pay RMS twenty-two (22%) of the low estimate of the Lot(s). For the purposes of said calculations, the estimated value, plus statutory VAT and any and all expenses incurred by RMS, shall be considered as the higher of:
- 15.1.1 The values communicated/indicated by the Consignor as previously notified to RMS, or alternatively,
- 15.1.2 The values indicated in the Catalogue prior to its circulation.
16. CANCELLATION OF SALE
- 16.1 RMS has the sole discretion to cancel the Auction or the sale of the Lot(s) and will not be liable to the Consignor for any losses or damages resulting from the cancellation if RMS believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:
- 16.1.1 Natural disaster;
- 16.1.2 Structural damage to Auction venue prior to the Auction;
- 16.1.3 Terrorist event;
- 16.1.4 Government/Court action, order, injunction, regulation, or law that necessitates a cancellation;
- 16.1.5 RMS opines that the Lot(s) have been misrepresented by the Consignor;
- 16.1.6 RMS opines that physical damage to the Lot(s), which cannot be sufficiently repaired prior to the Auction, occurred after this Consignment Agreement was signed;
- 16.1.7 RMS is served with a lawsuit from a third party;
- 16.1.8 RMS faces reputational damages for selling the Lot(s); or
- 16.1.9 RMS faces liability or losses by selling the Lot(s).

Condizioni Contrattuali Per Gli Offerenti

- necessità di preventiva consultazione con il Venditore. RMS comunque non ha alcuna obbligazione a tal titolo, essendo una sua libera scelta, quella eventuale di porre in essere le misure de quibus. Quanto alle modalità, a sua scelta, analogamente insindacabile, quella di concertarle o meno con il Venditore, ferma l'obbligazione della medesima di informativa come sopra disciplinata. Di ogni iniziativa al riguardo comunque [così come della decisione di non intraprenderne alcuna] RMS darà tempestiva comunicazione, anche solo telefonica, al Venditore. Il Venditore inoltre nei 7 giorni successivi alla comunicazione scritta succitata di RMS potrà per iscritto indicare a quest'ultima le iniziative da intraprendere. Stante la non obbligatorietà delle medesime, nei termini detti, RMS sarà poi libera di seguirle -anche solo parzialmente-, modificarle, disattenderle dando al Venditore comunicazione ad hoc, come detto, anche solo telefonica.
- 14.3 Se il Prezzo d'acquisto non venisse ricevuto per intero da RMS entro il periodo di tempo specificato nella Condizione n. 14.1, fatta salva la facoltà in capo a RMS di concessione di pagamento dilazionato -da concertarsi si volta in volta a propria insindacabile scelta con l'Aggiudicatario-, fatto altresì salvo quanto regolamentato nella sopraesposta condizione n.14.2, RMS pagherà il Ricavo spettante al Venditore entro e non oltre i 5 giorni lavorativi a partire dalla effettiva data di ricezione del Prezzo d'acquisto a cura del Compratore.
- 14.4 In aggiunta a quanto sopra indicato in caso di mancato pagamento anche parziale a cura del Compratore del Prezzo di acquisto, RMS sempre a sua insindacabile scelta si riserva altresì di:
- 14.4.1 applicare gli interessi di mora ex art. 5 D. Lgs. n. 231/02 sulla somma totale dovuta rimasta insoluta dopo la data e l'ora cui si fa riferimento nella sottoesposta condizione n. 14.1;
- 14.4.2 ritirare, tenere in custodia (nei locali di RMS o altrove) e assicurare il Lotto a spese esclusive del Compratore;
- 14.4.3 rifiutare o ignorare ovvero subordinare al pagamento di una cauzione qualsiasi offerta/e fatta/e da o per conto del Compratore in ogni Asta futura bandita da RMS;
- 14.5 Qualsiasi somma di denaro dovesse risultare recuperata ed incamerata da RMS in seguito alla promozione a sua cura delle attività come appena disciplinate, potrà essere dalla medesima in tutto o in parte definitivamente trattenuta a rifusione di:
- 14.5.1 spese legali o altri costi vivi eventualmente anticipati per avvio e celebrazione di procedura stragiudiziali/giudiziarie;
- 14.5.2 Spese varie;
- 14.5.3 Commissione d'Asta e Commissione del Venditore.
- 14.6 L'eventuale somma residuale verrà poi pagata da RMS al Venditore secondo le modalità di cui alla sopraesposta condizione n. 14.1;
15. QUOTE DI RITIRO
- 15.1 RMS da atto che il Venditore non ha facoltà di ritirare il/i proprio/i Lotto/i dall'Asta. Se il Venditore dovesse ritirare il Lotto, dovrà pagare a RMS il ventidue per cento (22%) del valore minimo di stima del Lotto Ai fini dei calcoli de quibus si considererà come valore di stima, da aggravarsi di IVA ex lege e delle spese tutte sostenute da RMS, quello più alto:
- 15.1.1 tra i valori comunicati/indicati dal Venditore come in precedenza segnalati a RMS, ovvero in subordine
- 15.1.2 tra i valori indicati nel Catalogo stampato ma non ancora diffuso.
16. CANCELLAZIONE DELLA VENDITA
- 16.1 E' diritto di RMS, a sua sola discrezionalità, cancellare l'Asta o la vendita di un/alcuni lotto/lotti e RMS non potrà essere considerata responsabile dal Venditore per ogni perdita o danno dovuta a questa cancellazione se RMS ritiene che uno o più dei seguenti casi si siano verificati o abbiano una ragionevole possibilità di accadere:
- 16.1.1 Disastro Naturale;
- 16.1.2 Danni strutturali alla struttura che ospita l'Asta prima che la stessa abbia inizio;
- 16.1.3 Evento di natura terroristica;
- 16.1.4 Procedimento Governativo/del Tribunale, ordine, ingiunzione, limitazione o legge che obblighi alla cancellazione;
- 16.1.5 RMS ritenga che il/i Lotto/i siano stati erroneamente descritti dal Venditore;
- 16.1.6 RMS ritenga che il/i Lotto/i abbia/abbiano subito un danno, dopo che l'Accordo di Vendita è stato sottoscritto, e che lo stesso non possa essere sufficientemente riparato prima dell'Asta;
- 16.1.7 RMS riceva una citazione legale da una terza parte;
- 16.1.8 RMS ritenga che la propria reputazione possa venire danneggiata dalla vendita del/i Lotto/i; o che
- 16.1.9 RMS possa essere citata o subire delle perdite per la vendita del/i Lotto/i.

Index

Memorabilia	101-113
1950 Ferrari 195 Inter Coupé by Touring	123
1953 Ferrari 250 Europa Coupé by Vignale.....	140
1955 Ferrari 750 Monza by Scaglietti	141
1958 Ferrari 250 GT Cabriolet Series I by Pinin Farina	131
1959 Ferrari 250 GT LWB California Spider by Scaglietti.....	125
1960 Ferrari 250 GT Cabriolet Series II by Pinin Farina.....	137
1960 Ferrari 250 GT Coupé by Pinin Farina.....	148
1960 Ferrari 250 GT SWB Berlinetta Competizione by Scaglietti.....	136
1962 Ferrari 250 GTE 2+2 Series II by Pininfarina	133
1964 Ferrari 250 GT/L Berlinetta Lusso by Scaglietti	128
1964 Ferrari 330 GT 2+2 Series I by Pininfarina	150
1966 Ferrari 275 GTB Alloy by Scaglietti	143
1966 Ferrari 500 Superfast Series II by Pininfarina	149
1967 Ferrari 330 GTS by Pininfarina	132
1968 Ferrari 330 GTC by Pininfarina	127
1969 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta Alloy by Scaglietti	126
1970 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Berlinetta "Plexi" by Scaglietti.....	135
1972 Ferrari 365 GTC/4 by Pininfarina	152
1973 Ferrari 365 GTS/4 Daytona Spider by Scaglietti	121
1973 Ferrari Dino 246 GTS by Scaglietti.....	145
1974 Ferrari 365 GT4 BB	124
1976 Ferrari 512 BB	139
1983 Ferrari 400i.....	134
1985 Ferrari 288 GTO.....	144
1989 Ferrari F40	146
1991 Ferrari 348 TS	114
1992 Ferrari 348 TB Challenge	151
1994 Ferrari 333 SP	122
1994 Ferrari 348 GT/C LM	129
1997 Ferrari F50	147
2001 Ferrari 550 Barchetta by Pininfarina.....	138
2001 Ferrari 550 Sperimentale.....	120
2004 Ferrari Enzo.....	118
2005 Ferrari 575 Superamerica	117
2010 Ferrari 458 Italia	115
2011 Ferrari 458 GT3.....	153
2011 Ferrari 599 SA Aperta	119
2012 Ferrari 599 GTO.....	142
2013 Ferrari LaFerrari Prototype	153b
2016 Ferrari 488 GTE.....	130
2016 Ferrari 488 Spider "Green Jewel"	116
2017 Ferrari LaFerrari Aperta.....	154



Sotheby's

www.rmsothebys.com

Car collectors gather here.