

VILLA ERBA 25 MAY 2019



Sotheby's



Lot 148
1954 Ferrari 500 Mondial Spider




pininfarina



Lot 140
1957 Porsche 550A Spyder



Sotheby's

VILLA ERBA

SATURDAY **SABATO**
25 May 2019 25 maggio 2019
18.00 18.00

LOCATION • LOCALITÀ

Villa Erba
Largo Luchino Visconti, 4
22012 Cernobbio CO
Italy

PUBLIC PREVIEW (FREE OF CHARGE) **ANTEPRIMA PUBBLICA (INGRESSO GRATUITO)**
Friday | 24 May 2019 | 10.00 – 17.00 Venerdì | 24 Maggio 2019 | 10.00 – 17.00

PRIVATE PREVIEW – €200 **ANTEPRIMA RISERVATA - €200**
(for Registered Bidders, Consignors, and qualified media only) *(Soli offerenti registrati, ai conferenti ed ai media accreditati)*
Saturday | 25 May 2019 | 10.00 – 16.00 Sabato | 25 Maggio 2019 | 10.00-16.00

BIDDER REGISTRATION – €200 **REGISTRAZIONE COME OFFERENTE – €200**

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

La registrazione come offerente include un catalogo ufficiale dell'asta e l'ingresso per un offerente e un suo ospite.

CATALOGUE PRICE – €100 **PREZZO CATALOGO – €100**
Please note that purchase of a catalogue does not provide entry to the auction. *Si prega di notare che l'acquisto di un catalogo non comprende l'ingresso all'asta.*

Please note that registering to bid for RM Sotheby's Villa Erba auction and/or purchasing a catalogue does not grant access to the Concorso d'Eleganza Villa d'Este. *Si prega di notare che registrousi per fare un'offerta all'asta di RM Sotheby's Villa Erba e/o acquistare un catalogo non concede l'accesso al Concorso d'Eleganza Villa d'Este.*

GENERAL INQUIRIES • INFORMAZIONI GENERALI

+44 (0) 20 7851 7070

information@rmsothebys.com

Sale produced by RM Auctions Italia Srl d.b.a. Asta organizzata da RM Auctions Italia Srl d.b.a.
RM Sotheby's | Via Larga, 6 | 20122 Milan | Italy RM-Sotheby's | Via Larga, 6 | 20122 Milano | Italia





Sotheby's

Dear Friends and Enthusiasts,

Year in and year out since 1929, the Concorso d'Eleganza Villa d'Este continues to be a motoring event of the highest caliber — an automotive celebration entirely unique, not only in its stunning location but also in the exquisite selection of automobiles presented. The combination of the picturesque Lake Como villas alongside the very best in coachbuilt and sporting automobiles make for an unrepeatable experience for clients and guests alike. The BMW Group has continually elevated the event to new heights, the likes of which the collector car industry has never before seen, and this year is sure to be no exception. For the past five iterations, it has been RM Sotheby's distinct honour to serve as the official auction house of the Concorso d'Eleganza, and this year it's our pleasure to mark this biennial anniversary with an offering that is at once particularly superb but also our broadest and largest to date, with over 50 cars and a compelling selection of memorabilia.

From grand coachbuilt classics to sports cars of the 1950s, we are delighted to present a catalogue that is both broad in its historical perspective but also exceptionally strong in its quality. The exquisite Porsche 550A Spyder and Ferrari 500 Mondial Spider are complemented by a striking offering that represents the coachbuilt history of Zagato, which is celebrating its 100th anniversary this year. A Lancia Flaminia 3C and Fiat 8V are joined by a Ferrari 330 GTC and such modern Aston Martins as the V8 Zagato and current V12 Zagato.

We certainly hope you enjoy the offering our specialists and colleagues have curated for this year's event and remain at your disposal for any questions you may have or assistance we can offer. We look forward to welcoming you in Cernobbio on the shores of Lake Como for what is sure to be yet another unforgettable weekend, celebrating the very best of the classic motoring hobby!

Cari amici ed Appassionati,

Ogni anno, dal 1929, il Concorso d'Eleganza Villa d'Este continua ad essere un evento automobilistico di altissimo livello - una celebrazione automobilistica del tutto unica, non solo la per la sua splendida ubicazione, ma, anche per la squisita selezione di automobili che vi vengono presentate. La combinazione creata dalle scenografiche ville del Lago di Como ed il meglio delle vetture sportive e da turismo, crea un'esperienza irripetibile per i clienti e gli ospiti. BMW Group ha costantemente portato l'evento a raggiungere nuove vette, a livelli che mai, nell'intero mondo dell'automobile da collezione, si erano visti. Quest'anno non farà eccezione. Per le ultime cinque volte, è stato un onore per RM Sotheby's essere la casa d'aste ufficiale del Concorso d'Eleganza e, quest'anno, è per noi una grande soddisfazione celebrare questo evento biennale con un'offerta che riesce ad essere, al contempo, estremamente raffinata ed abbondante, visto che è la più ampia mai proposta fino ad oggi, con oltre 50 auto e un'accattivante selezione di automobili. Dai grandi classici realizzati a mano dai carrozzieri, alle vetture sport degli anni '50, siamo lieti di presentare un catalogo che permetta di scegliere tra molti differenti periodi storici e tematiche e, al contempo, eccezionalmente ricco nella qualità che presenta. La squisita Porsche 550A Spyder e la Ferrari 500 Mondial Spider sono completate da un'offerta sorprendente, in grado di rappresentare la storia della Carrozzeria Zagato, che festeggia quest'anno il suo 100° anniversario. Lancia Flaminia 3C e Fiat 8V si uniscono nella proposta, ad una Ferrari 330 GTC e Aston Martin moderne, come la V8 Zagato e la contemporanea V12 Zagato.

Noi ci auguriamo che l'offerta creata dai nostri specialisti e colleghi, per l'evento di quest'anno, possa piacere e restiamo a disposizione per qualsiasi domanda ci possa essere o assistenza che possa essere da noi fornita. Non vediamo l'ora di darti il benvenuto a Cernobbio, sulle rive del Lago di Como, per quello che sarà sicuramente l'ennesimo weekend indimenticabile, che celebra il meglio del collezionismo e della passione per le autovetture d'epoca!

Maarten ten Holder
Managing Director, Auctioneer, RM Sotheby's Europe

Augustin Sabatié-Garat
Auction Manager



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929

Dear RM Sotheby's Clients,

The Concorso d'Eleganza Villa d'Este has surely established itself as the world's most famous beauty contest for classic vehicles as well as a tradition within the collector car community. And 2019 is a pinnacle in the long history of the event. This year, the Concorso d'Eleganza Villa d'Este is celebrating its 90th anniversary – along with the BMW marque as an automobile manufacturer. As connoisseurs know, Bayerische Motoren Werke was primarily engaged in manufacturing aero-engines and motorcycles on 9th July 1929, when the BMW 3/15 PS Type DA 2 was presented.

Moreover, we are delighted to also celebrate the birthday of the exceptionally successful partnership with the Grand Hotel on the shores of Lake Como starting in 1999: 20 years of the BMW Group and the Concorso d'Eleganza Villa d'Este. The event this year is therefore saluting three major milestones that are each worthy of celebration.

In honour of the occasion we have selected a motto for this year that also reflects our joint passion for exclusive classic vehicles and their fascinating beguiling sounds: “The Symphony of Engines – 90 Years of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este & BMW Automobiles”. And it is in this spirit that we have an auction house to partner with and complement the very special atmosphere of this world-class automotive celebration.

Choosing RM Sotheby's to stage the sale was an easy decision, as their practice of offering smaller selections of very high-quality vehicles meshed perfectly with the essence and philosophy of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este. The collection of historic automobiles and historic motorcycles RM Sotheby's have composed for this year's auction is truly extraordinary and emphasises our mission to further celebrate and display the world's most beautiful cars and bikes.

The Concorso d'Eleganza Villa d'Este team looks forward to welcoming new friends and enthusiasts to this event through the partnership with RM Sotheby's.

Sincerely,

Ulrich Knieps
President, Concorso d'Eleganza Villa d'Este
Head of BMW Group Classic

Stimati clienti RM Sotheby's,

Il Concorso d'Eleganza Villa d'Este si è sicuramente affermato come la competizione di bellezza per vetture d'epoca più famosa del mondo e, inoltre, come una tradizione nella comunità dei collezionisti d'auto d'epoca. E il 2019 è un apogeo nella lunga storia dell'evento. Quest'anno il Concorso d'Eleganza Villa d'Este celebra il suo 90° anniversario insieme al marchio BMW del produttore di automobili. Come gli esperti sanno, Bayerische Motoren Werke si occupava principalmente della produzione di motori aeronautici e motociclette quando fu presentata la BMW 3/15 PS modello DA 2 il 9 luglio 1929.

Siamo inoltre lieti di celebrare anche il compleanno del partenariato di eccezionale successo con il Grand Hotel situato sulle sponde del Lago di Como iniziato nel 1999: 20 anni di BMW Group e il Concorso d'Eleganza Villa d'Este. L'evento quest'anno rende onore a tre importanti pietre miliari, ciascuna degna di essere celebrata.

In onore dell'occasione ho selezionato un motto per quest'anno che riflette la nostra passione congiunta per le esclusive vetture d'epoca e i loro affascinanti e seducenti suoni: “The Symphony of Engines – 90 Years of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este & BMW Automobiles”. Ed è in questo spirito che abbiamo una casa d'aste con cui collaborare e completare la vera speciale atmosfera di questa celebrazione delle automobili di classe mondiale.

Scegliere RM Sotheby per organizzare la vendita è stata una decisione facile, poiché la loro pratica di offrire piccole selezioni di vetture di qualità molto elevata si armonizza perfettamente con l'essenza e la filosofia del Concorso d'Eleganza Villa d'Este. La collezione di automobili e motociclette storiche che RM Sotheby ha composto per l'asta di quest'anno è davvero straordinaria ed enfatizza la nostra missione di continuare a celebrare ed esporre le più belle vetture e motociclette del mondo.

Il team del Concorso d'Eleganza Villa d'Este auspica di accogliere presto nuovi amici e gli appassionati di questo evento attraverso il partenariato con RM Sotheby's.

Distinti saluti,

Ulrich Knieps
Presidente del Concorso d'Eleganza Villa d'Este
Responsabile di BMW Group Classic

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:

ACCESSO ALLA CONOSCENZA

RM-Sotheby's dispone, all'interno della sua struttura, di un team dedicato a tempo pieno alla Ricerca ed ai Cataloghi, persone che, con l'orgoglio di farlo, ricostruiscono in modo completo ed approfondito la provenienza di ogni lotto proposto all'asta.

Questo team identifica abitualmente l'originalità dei componenti principali, scopre anni di storia sconosciuta e aggiunge documentazione originale ai documenti che raccontano la storia della vettura. Abbiamo, inoltre, decenni di esperienza nella creazione dei cataloghi; l'attenzione ai dettagli e un approccio metodico fanno, qui, la differenza e, questa esperienza ci fornisce una competenza fondamentale quando dobbiamo trattare singoli pezzi o collezioni complete. Queste attività forniscono un significativo valore aggiunto ai nostri clienti, che possono trarre i benefici della nostra ricerca attenta e meticolosa fatta con la dovuta diligenza.

Per qualsiasi domanda o ulteriore informazione riguardante ogni singolo lotto, nonché per la relativa documentazione e le parti annesse, rivolgersi al nostro ufficio in loco. Il nostro gruppo di Ricerca, sarà lieto di esservi di aiuto.

Venite a trovarci di persona:



**GREG
DUCKLOE**

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



**LAUREN
WARCHOL**

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7983 891970
lwarchol@rmsothebys.com

CLIENT SERVICE

SERVIZIO CLIENTI

LOCATION

Villa Erba
Largo Luchino Visconti, 4
22012 Cernobbio CO
Italy

Should you need assistance with accommodations, please contact Caterina de Bartolo at +44 (0) 20 7851 7070.



LOCALITÀ

Villa Erba
Largo Luchino Visconti, 4
22012 Cernobbio CO
Italy

Per assistenza legata al pernottamento, potete contattare Caterina de Bartolo +44 (0) 20 7851 7070.

DIRECTIONS BY CAR:

- From Milan, take the A9 Milan-Chiasso motorway; take the COMO Nord exit (the last exit for Italy); then, follow the signs for Villa Erba. Our multi-storey car park is 200 metres from the Conference Centre.
- From Lugano, take the Lugano-Milan motorway; take the CERNOBBIO Lago exit 200 metres after customs.

BY TRAIN:

- Ferrovie Nord Milano (www.ferrovinord.it): Departures from Piazza Cadorna, Milan, train for COMO Lago; alight at the last stop, COMO Lago. Outside the station is the bus for line CC6, COMO-Maslianico; alight at Villa Erba (www.sptlinea.it, tel. 031 247111). The journey is around 4 kilometres.
- Ferroviedello Stato (www.trenitalia.com): Departures from Milano Centrale or from Milano Porta Garibaldi destination Chiasso, alight at Como San Giovanni. Outside the station is the bus stop for line CC6M COMO-Maslianico; alight at Villa Erba (www.sptlinea.it, tel. 031 247111). The journey is around 5 kilometres.

DIREZIONI IN MACCHINA:

- Da Milano, prendere l'autostrada A9 Milano-Chiasso; uscire a COMO Nord (l'ultima uscita per l'Italia); seguire le indicazioni per Villa Erba. Il parcheggio pubblico multipiano si trova a 200 metri dal Palazzo dei Congressi.
- Da Lugano, percorrere l'autostrada Lugano-Milano; prendere l'uscita di CERNOBBIO - Lago posta 200 metri dopo la dogana.

TRENO:

- Ferrovie Nord Milano (www.ferrovinord.it): Partenza da Piazza Cadorna, Milano, treno per COMO Lago; scendere all'ultima fermata, COMO Lago. All'esterno della stazione si trova l'autobus della linea CC6, COMO-Maslianico; scendere a Villa Erba (www.sptlinea.it, tel. 031 247111). Il tragitto è di circa 4 chilometri.
- Ferrovie dello Stato (www.trenitalia.com): Partenza da Milano Centrale o da Milano Porta Garibaldi, treno per Chiasso, scendere a Como San Giovanni. All'esterno della stazione si trova l'autobus della linea CC6M, COMO-Maslianico; scendere a Villa Erba (www.sptlinea.it, tel. 031 247111). Il tragitto è di circa 5 chilometri.

CLIENT SERVICE

SERVIZIO CLIENTI

BIDDER REGISTRATION

Bidding Requirements:

- Driver's License or Passport Identification
- Tax-Identifier Number (Codice Fiscale, NI Number, SSN, AHV-Nr)
- Credit Card
- Bank Letter (please visit rmsothebys.com/bid for acceptable formats)
- Dealer License (if registering as a dealer)

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

REGISTRARSI COME OFFERENTE

Documenti da fornire per la registrazione come offerente

- Patente di guida o Passaporto
- Codice Fiscale o Partita IVA
- Carta di Credito
- Lettera della Banca (per favore visitare il sito rmsothebys.com/bid per i formati accettati)
- Licenza di Commercio (per iscriversi come commerciante)

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

ONSITE AND ADVANCED REGISTRATION

Clients wishing to attend the sale can register on the preview and auction days by visiting the registration desk. You will be expected to present all listed bidding requirements and pay the €200 registration fee. Should you prefer, you may register in advance to avoid onsite queues. To do this, please visit rmsothebys.com/bid or contact Client Service 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 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 rmsothebys.com/bid or contact Client Service at +44 (0) 20 7851 7070.



ISCRIZIONE IN LOCO O ANTICIPATA

I clienti che desiderino partecipare all'asta possono registrarsi nei giorni di anteprima, o nella giornata dell'asta, presso il nostro Ufficio Registrazioni. Vi verranno richiesti i documenti necessari ed il versamento di 200€ per la registrazione. Se lo si preferisse, ci si può registrare in anticipo, in modo da evitare le code. Per farlo, visitare il sito www.rmsothebys.com/bid o contattare il Servizio Clienti al +44 (0) 20 7851 7070.



OFFERTA TELEFONICA

Se non fosse possibile assistere all'asta di persona, offriamo in forma gratuita il servizio di offerta telefonica. Un rappresentante di RM 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.



**CATERINA
DE BARTOLO**

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7951 696 260
cdebartolo@rmsothebys.com



**KATE
MARLEY**

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7530 630 933
kmarley@rmsothebys.com



**BRITTA
BUCHMANN**

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7415 916 053
bbuchmann@rmsothebys.com

CLIENT SERVICE

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

SERVIZIO CLIENTI

Per assistenza legata al pernottamento, potete contattare uno dei nostri rappresentanti del servizio clienti +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 rmsothebys.com/bid or contact Client Service at +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.

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 rmsothebys.com/bid and click on "Internet" to create your account and register for the sale.

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 ed iscrivervi all'asta.

VAT, IMPORT DUTIES, AND TAXES

The Villa Erba 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, 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 Sotheby's representative for further assistance.

IVA, DAZI DI IMPORTAZIONE, TASSE

L'asta di Villa Erba è un evento internazionale e, di conseguenza, vengono offerti lotti che provengono da molti paesi e giurisdizioni. Come offerente, è tua responsabilità essere a conoscenza delle eventuali tasse e dei dazi, o di qualsiasi altro onere dovuto che vada pagato, nonché delle norme sull'importazione applicabili al tuo acquisto. Questi dipendono da diversi fattori, tra cui il tuo stato giuridico, persona o società, la tua residenza e le specifiche del veicolo.

Per assisterti in questo processo, abbiamo fornito alcune informazioni in questo catalogo sullo stato fiscale di ciascun lotto, nonché sui documenti di proprietà o di registrazione che verranno forniti con esso. I potenziali acquirenti sono vivamente invitati a ispezionare questi documenti di persona, per capire chiaramente cosa viene fornito. Si prega di visitare l'ufficio dell'asta in loco o di chiedere a un rappresentante di RM Sotheby's per qualsiasi ulteriore assistenza.

LEGEND

- Ω **IMPORT DUTY:** Please note that an import duty of 2.5% of the purchase price is payable on this lot if the buyer is a resident of the United States.
- Δ **MINIMUM PRICE GUARANTEED FOR CONSIGNOR:** The Consignor of lots with this symbol has been guaranteed a minimum price for this lot. The guarantee may be provided by RM Sotheby's ("RMS") or jointly by RMS and a third party. RMS and any third parties providing the guarantee with RMS may benefit financially if a guaranteed lot is sold successfully and may incur a loss if the sale is not successful. In some cases, a party may provide RMS with an irrevocable bid on a guaranteed lot that will be executed during the sale. In such cases, the irrevocable bidder will be compensated based on the final hammer price in the event that he or she is not the successful bidder.
- † **NO INTERNET BIDDING:** Please note that Internet bidding is not available for this lot. Interested parties that are unable to attend the sale may register to bid by telephone or place a commission bid online at rmsothebys.com.
- ‡ **NO INTERNET BIDDING AND ADVANCE REGISTRATION REQUIRED:** This particular lot is available only to specially credentialed bidders who have registered their interest with RM Sotheby's ("RMS") in advance of the auction. Please also note that Internet bidding is not available for this lot. Credentialed bidders that are unable to attend the sale may register to bid by telephone or place a commission bid online at rmsothebys.com. Please contact Client Service at clientservices@rmsothebys.com for further information.
- ◇ **OWNERSHIP INTEREST:** Lots with this symbol indicate that RM Sotheby's ("RMS") has an ownership interest in the lot in whole or in part.
- **TEMPORARY IMPORT:** Please note this lot has entered the EU on 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.
- * **VAT APPLICABLE:** Please note that this lot is subject to VAT on the full purchase price (both on the hammer price and commission).
- **VAT IMPLICATION:** Lots listed with this symbol indicate that the motor car has either been driven for no more than 6,000 kilometres or is less than six (6) months of age from new. For this reason, the motor car can be considered 'as new' for VAT purposes in certain jurisdictions. Please be sure to contact your local tax authorities for confirmation prior to purchase.

LEGGENDA

- Ω **DAZI DI IMPORTAZIONE:** Si prega notare che, se l'acquirente è residente negli Stati Uniti, su questo lotto è da pagare un dazio d'importazione del 2,5% sul prezzo di acquisto.
- Δ **PREZZO MINIMO GARANTITO PER IL CONFERENTE:** Al conferente dei lotti indicati con questo simbolo, è stato garantito un prezzo minimo di vendita. La garanzia può essere fornita da RM Sotheby's ("RMS") o, congiuntamente, da RMS e da una terza parte. RMS e qualsiasi terza parte che fornisce la garanzia con RMS, possono beneficiare finanziariamente se un lotto garantito viene venduto con successo e possono incorrere in una perdita se la vendita non ha esito positivo. In alcuni casi, può essere consegnata a RMS un'offerta irrevocabile su un lotto garantito, offerta che verrà utilizzata durante la vendita. In tali casi, l'offerente sarà risarcito in base al prezzo finale al martello, nel caso in cui non sia lui l'aggiudicatario.
- † **NESSUNA OFFERTA VIA INTERNET:** Si noti che l'offerta via Internet non è disponibile per questo lotto. Le parti interessate che non sono in grado di partecipare alla vendita, possono registrarsi per fare offerte telefoniche o fare un'offerta anticipata online, sul sito rmsothebys.com.
- ‡ **NESSUNA OFFERTA VIA INTERNET E REGISTRAZIONE ANTICIPATA RICHIESTA:** Questo particolare lotto è disponibile solo per gli offerenti dotati di credenziali speciali, che si sono registrati, e che hanno dichiarato il loro interesse, con RM Sotheby's ("RMS") prima dell'asta. Si noti inoltre che, per questo lotto, l'offerta su Internet non è disponibile. Gli offerenti che non sono in grado di partecipare alla vendita possono registrarsi per fare offerte telefoniche o fare un'offerta anticipata online, sul sito rmsothebys.com. Per ulteriori informazioni, contattare il servizio clienti all'indirizzo clientservices@rmsothebys.com.
- ◇ **INTERESSE NELLA PROPRIETÀ:** I lotti con questo simbolo indicano che RM Sotheby's ("RMS") ha un interesse, totale o parziale, nella proprietà nel lotto.
- **IMPORTAZIONE TEMPORANEA:** Si prega di notare che questo lotto è entrato nell'UE con un permesso di importazione temporanea, che deve essere annullato o esportando il lotto al di fuori dell'UE con una Bolla di Carico approvata e supportata dalla relativa documentazione doganale o, per permettere al lotto di rimanere all'interno della UE, pagando l'IVA e i dazi di importazione applicabili.
- * **IVA APPLICABILE:** Si prega di notare che questo lotto è soggetto ad IVA sul prezzo di acquisto completo (sia sul prezzo di aggiudicazione sia sulla commissione).
- **APPLICABILITÀ DELL'IVA:** I lotti elencati con questo simbolo indicano che l'auto è stata guidata per non più di 6.000 chilometri da nuova oppure ha un'età inferiore a sei (6) mesi. Per questo motivo, l'automobile può essere considerata, in alcune giurisdizioni, "come nuova" ai fini dell'IVA. Assicurati di contattare le autorità fiscali locali per avere chiarimenti prima dell'acquisto.

CONSIGN YOUR CAR WITH THE BEST

EXPERIENCE.
KNOWLEDGE.
PASSION.
REACH.

30 CAR SPECIALISTS

With expertise in pre-war classics to modern supercars and everything in between

10 GLOBAL OFFICES

New York, California, United Kingdom, France, Italy, Germany, Netherlands, Indiana, Florida, Ontario

6 LANGUAGES SPOKEN

English, French, Italian, German, Dutch, Spanish

EUROPE

Augustin Sabatié-Garat
Auction Manager & Car Specialist
London, United Kingdom
Languages: French, English, Italian, Spanish
+44 (0) 7415 114 179
asabatie-garat@rmsothebys.com

Will Smith
Car Specialist
London, United Kingdom
Languages: English
+44 (0) 7809 430 111
wsmith@rmsothebys.com

Marcus Görig
Car Specialist
Munich, Germany
Languages: German, English
+49 172 7151 251
mgoerig@rmsothebys.com

Oliver Camelin
Car Specialist
London, United Kingdom
Languages: English, French, German
+44 (0) 7501 107 447
ocamelin@rmsothebys.com

Michael Squire
Car Specialist
London, United Kingdom
Languages: English
+44 (0) 7792 825 735
msquire@rmsothebys.com

Tonnie Van der Velden
Car Specialist
Tilburg, Netherlands
Languages: English, Dutch, German
+31 653 84 19 60
tvandervelden@rmsothebys.com

Paul Darvill
Car Specialist
London, United Kingdom
Languages: English, French
+44 (0) 7903 037 164
pdarvill@rmsothebys.com

Felix Archer
Car Specialist
London, United Kingdom
Languages: English
+44 (0) 7827 964 135
farcher@rmsothebys.com

Nick Wiles
Car Specialist
London, United Kingdom
Languages: English
+44 (0) 7969 146 524
nwiles@rmsothebys.com



Sotheby's



NORTH AMERICA

Gord Duff
Global Head of Auctions & Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 519 352 4575
gduff@rmsothebys.com

Matt Traylor
Car Specialist
Auburn, Indiana – United States
Languages: English
+1 260 494 7545
mtraylor@rmsothebys.com

Ramsey Potts
Car Specialist
Savannah, Georgia – United States
Languages: English
+1 912 508 4096
rpotts@rmsothebys.com

Evan Shone
Car Specialist
San Francisco, California – United States
Languages: English
+1 415 816 3826
eshone@rmsothebys.com

Matt Malamut
Car Specialist
Los Angeles, California – United States
Languages: English
+1 805 231 6410
mmalamut@rmsothebys.com

Shelby Myers
Global Head of Private Sales & Car Specialist
Los Angeles, California – United States
Languages: English
+1 310 559 4575
smyers@rmsothebys.com

Barney Ruprecht
Car Specialist
New York, New York – United States
Languages: English
+1 203 912 7168
bruprecht@rmsothebys.com

Alexander Weaver
Car Specialist
Los Angeles, California – United States
Languages: English, German
+1 864 313 6844
aweaver@rmsothebys.com

Thatcher Keast
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 785 643 6459
tkeast@rmsothebys.com

Dan Matthews
Memorabilia Specialist
Auburn, Indiana – United States
Languages: English
+1 217 259 7059
dmatthews@rmsothebys.com

Donnie Gould
Car Specialist
Stuart, Florida – United States
Languages: English
+1 954 647 0779
dgould@rmsothebys.com

Pete Fisher
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 519 784 9300
pfisher@rmsothebys.com

David Swig
Car Specialist
San Francisco, California – United States
Languages: English
+1 415 302 2247
dswig@rmsothebys.com

Roger Willbanks
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 303 918 0079
rwillbanks@rmsothebys.com

Kurt Forry
Memorabilia Specialist
San Francisco, California – United States
Languages: English
+1 717 623 1638
kforry@rmsothebys.com

Mike Fairbairn
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 519 352 4575
mike@rmsothebys.com

Jake O’Gorman
Car Specialist
Blenheim, Ontario – Canada
Languages: English
+1 316 217 3810
jo’gorman@rmsothebys.com

Zach Oller
Car Specialist
Auburn, Indiana – United States
Languages: English
+1 316 217 2961
zoller@rmsothebys.com

Ken Wallace
Car Specialist
Washington, New Jersey – United States
Languages: English
+1 734 368 1967
kwallace@rmsothebys.com





TWIN SPARK FINANCE

in partnership with  Sotheby's



New UK specialist finance business to plug a gap in the collector car market

The global collector car market has gone from strength to strength over the last decade. The UK is considered to be amongst the most important of locations with some amazing collections together with world-leading dealerships. "There is a limited number of specialist lenders offering short-term loans secured by collector cars, with many of them focusing on loans with minimum terms of two years or more. Often, significant fees are charged should borrowers wish to repay early.

Mainstream banks, including leading private banks, tend not to offer dedicated collector car lending solutions, whether short or longer term. As a result, there is a shortage of providers of flexible short-term loans to collectors and established collector car dealerships."

Karsten Le Blanc
(Managing Director of Twin Spark Finance)

Twin Spark Finance was created in partnership with RM Sotheby's, the pre-eminent name in auctions for collector cars worldwide, to address this shortfall in the UK market. Twin Spark Finance is a direct lender rather than a broker and has the ability to lend amounts from £100,000 upwards to qualifying high net worth individuals and dealerships.

Its product offering includes flexible short-term loans on an interest-only basis and without early repayment penalties after the first three months of the loan. "As well as the flexible short-term financing, we have the ability to offer term loans of up to 2 years, which can be offered on an interest-only basis or can embed scheduled amortisations to suit clients' needs."

Nicholas Barton
(Sales Director of Twin Spark Finance)

For information:

0203 930 9293 | info@twinsparkfinance.com

www.twinsparkfinance.com



AIL

LEASING FINANCE

in Partnerschaft mit  Sotheby's

AIL – Ihr persönlicher Finanzierungs- und Leasingpartner für Classic-, Super- und Hypercars

Als exklusiver Finanzierungspartner von RM Sotheby's für deutsche Kunden helfen wir Ihnen gerne bei der Finanzierung Ihres Traumfahrzeugs bei Auktionen. Classic-, Super- und Hypercars sind unsere Stärke. Daher sind wir auf Ihre Bedürfnisse - besser als jede herkömmliche Bank - ausgerichtet. Zudem sind wir effizient und unkompliziert.

Wenn Sie Ihr Auto mit AIL finanzieren, können Sie sich ganz auf den Auktionsprozess konzentrieren. Während Sie gleichzeitig Ihren finanziellen Spielraum erweitern und die sich ergebenden Möglichkeiten nutzen, schonen Sie Ihr vorhandenes privates Vermögen.

Der gesamte Ablauf ist ganz einfach. Mit AIL haben Sie die Möglichkeit, Ihren Kauf innerhalb des vorgegebenen Kreditlimits direkt auf der Auktion zu bezahlen. Parallel wickeln Sie die Finanzierung Ihres Kaufs online mit AIL ab. Dies beschleunigt und vereinfacht den Kaufvorgang enorm, sodass Sie Ihr Auto sehr schnell abholen und bereits am nächsten Tag genießen können.

Wir freuen uns, Sie persönlich und umfassend über unser Angebot zu beraten.



ail.de/sothebys

Für mehr Informationen: +49 (0) 89 649 060 410 | finance@ail.de

AIL Leasing München AG | Südliche Münchner Straße 30 | 82031 Grünwald / München



Lot 127

1955 Maserati A6G/2000 Berlinetta



Sotheby's

VILLA ERBA

SATURDAY

25 May 2019

18.00

SABATO

25 maggio 2019

18.00

Lots/Lotti 101 - 171

Please note all of the lot descriptions in this auction catalogue rely on information provided to RM Sotheby's by external sources including but not limited to consignors, third party historians, and experts. Please note the bidder is responsible for any and all due diligence including but not limited to inspections and verification of the condition, authenticity, completeness, statements made in reference to, and any and all other matters regarding any motor car or any other lots offered in an RM sale.

As such, under no circumstances will RM Sotheby's be liable for any claim made by the buyer more than 20 business days from the date of the sale. The complete and overriding Conditions of Business, which the bidder are bound by, are found at the back of this catalogue and online at rmsothebys.com.

Si noti che tutte le descrizioni dei lotti in questo catalogo d'asta si basano su informazioni fornite a RM Sotheby's da, inclusi, ma non solo, conferenti, storici ed esperti di terze parti. Si prega di notare che l'offerente è responsabile di ogni e qualsiasi diligenza dovuta, tra cui, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, ispezioni e verifica della condizione, autenticità e completezza delle affermazioni fatte in riferimento a, ed a qualsiasi altra questione relativa a qualsiasi autovettura o a qualsiasi altro lotto offerto in una vendita di RM.

In ogni modo e per nessuna ragione, RM Sotheby's sarà in alcun caso responsabile per reclami presentati dall'acquirente oltre 20 giorni lavorativi dalla data della vendita. Le Condizioni di Vendita complete e prevalenti, a cui l'offerente è vincolato, si trovano sul retro di questo catalogo e online su www.rmsothebys.com.

101

BUGATTI TIPE 35 VETTURA PER BAMBINI**€8.000 - €12.000**

This Bugatti Type 35 Child' car is finished in a stunning dark blue. It is complemented with a working dash, lights, horn, handcrafted wooden steering wheel and floorboards. The interior is finished in beige faux-leather upholstery with light tan carpet.

The car comes with a 36-volt brushless motor, with a top speed of 14 mph and a run time of two

Questa macchina per bambini "Bugatti Type 35" è rifinita in uno spettacolare blu scuro. È completata da un cruscotto funzionante, luci, clacson, con volante e pianale in legno fatti a mano. L'interno è rifinito utilizzando tappezzeria in finta pelle di colore beige e moquette marrone chiaro.

L'auto è dotata di un motore elettrico del tipo senza spazzole da 36 volt, che le permette una velocità massima di 23



hours. Its highly polished chrome work and active hand brake are replicated to its full-scale sibling. Complete with battery charger and keys, this is a beautiful recreation of an automotive legend.

102

CALIFORNIA SPIDER JUNIOR**€15.000 - €25.000**

This half-scale children's car is inspired by the most desirable Italian sportscar of its era, the very 250 California Spider once owned by famous French playboy Roger Vadim. Roger Vadim married five times in his life, his first marriage was to Brigitte Bardot (1952-1957) and later he married Jane Fonda (1965-1973).

This luxurious junior Cal Spider was professionally manufactured to a very high standard. The Argento paint over a black leather interior and yellow fog lamps match the exact specifications of Vadim's car in the 1950s. The car

Questa auto per bambini in scala 1:2, si ispira alla più desiderabile auto sportiva italiana della sua epoca, la 250 California Spider, una volta di proprietà del famoso playboy francese Roger Vadim. Roger Vadim si sposò cinque volte nella sua vita, la prima volta con Brigitte Bardot (1952-1957) e, in seguito, sposò Jane Fonda (1965-1973).

Questa lussuosa California Spider Junior è stata costruita in modo professionale, con uno standard qualitativo molto alto. La vernice Argento su un interno in pelle nera e fari antinebbia gialli corrispondono, esattamente, alle specifiche che la vettura di Vadim aveva



is equipped with a 110-cc four-stroke engine mated to a three-speed transmission (plus reverse) and limited-slip differential. The miniature spider sports wire wheels over Brembo disc brakes and even features independent suspension and adjustable pedals.

Stunning in its presentation, this delightful junior would be a blast for any child to drive around the estate or even competitively at such events as the Little Big Mans race held during Le Mans Classic.

negli anni '50. L'auto è equipaggiata con un motore a quattro tempi da 110 cc, abbinato ad un cambio a tre velocità (più retromarcia) e differenziale autobloccante. La mini-spider è dotata di ruote a raggi e freni a disco della Brembo oltre ad avere sospensioni indipendenti e pedali regolabili.

Stupenda nel suo aspetto, quest'adorabile Junior sarebbe un vero spasso per ogni bambino, perfetta da guidare all'interno della tenuta di famiglia o, anche, in modo competitivo in occasione di eventi come la gara Little Big Mans che si tiene in occasione della Le Mans Classic.



103

FERRARI 275 GTB FRONT END
€3.000 - €5.000

This interesting piece was formerly the property of Bacchelli e Villa and was used by them to rebuild the nose of a 275 GTB. It was found several years ago after many years in storage near Modena. This 275 GTB front end is constructed of wood and resin and is painted in Modena's city colours. It would make for an fascinating piece of automobilia for any Ferrari collection.

Questo interessante pezzo era di proprietà della Bacchelli e Villa ed è stato da loro utilizzato per ricostruire il muso di una 275 GTB. È stato trovato diversi anni fa, dopo anni di inutilizzo, in un magazzino vicino Modena. Questo frontale di 275 GTB è costruito in legno e resina ed è dipinto nei colori della città di Modena. Un pezzo di automobilia molto affascinante da aggiungere a qualsiasi collezione Ferrari.



105

FERRARI DINO 246 OWNER'S MANUALS AND FOLIO
€3.000 - €5.000

Complete with a 246 GT owner's manual, sales and service agent booklet and a spare parts manual, these manuals are also accompanied by an original leather pouch.

Custodia in pelle originale, contenente il manuale uso e manutenzione della 246 GT, il libretto con le agenzie di vendita e assistenza ed il manuale delle parti di ricambio.



104

MASERATI LIGHTED SIGN WITH ORIGINAL WOODEN CRATE
€3.000 - €5.000

This illuminated Maserati dealership-style sign has never been used and is even offered with its original wooden crate. This sign is a must have for any Maserati enthusiast.

Questa insegna luminosa da utilizzarsi in una concessionaria Maserati, non è mai stata utilizzata e, viene offerta ancora completa della sua cassa originale in legno. Quest'insegna è certamente un oggetto da avere per ogni appassionato di Maserati.



106

FERRARI 275 TOOL KIT
€8.000 - €12.000

Offered is an original tool kit for a 275-series Ferrari. Included with the original tool roll is a well-maintained set of correct wrenches, screwdrivers, and jack, amongst other tools.

Il lotto è un kit attrezzi originale per una Ferrari della serie 275. Incluso con la sacca, anch'ella originale, di attrezzi, è un insieme ben tenuto ed originale di chiavi inglesi, cacciaviti e di altri diversi utensili.



107

FERRARI 250 SWB TOOL KIT
€10.000 - €12.000

This complete tool kit for a Ferrari 250 SWB includes the correct set of Beta wrenches, light blue jack, grease gun, Pirelli belt, wooden-handled screwdrivers, and knock-off wheel hammer in their correct leather case.

Questo kit attrezzi completo, per una Ferrari 250 SWB, include il corretto set di chiavi Beta, il crick di colore azzurro, la pistola per il grasso, cinghia Pirelli, cacciaviti con impugnatura in legno e martello per il gallettone centrale delle ruote, nella loro custodia in pelle corretta.



108

FERRARI 365 GTB/4 DAYTONA TOOL KIT
€7.500 - €10.000

Delivered with earlier-production Ferrari 365 GTB/4 Daytonas, this original tool roll includes correct wrenches, screwdrivers, belts and jack.

Fornito assieme alle prime Ferrari 365 GTB/4 Daytona prodotte, questa sacca con il kit attrezzi originale include chiavi, cacciaviti, cinghie e crick corretti.



109

FERRARI 365 GTB/4-GTC/4 TOOL KIT
€1.500 - €2.500

Delivered with late-production Ferrari 365 GTB/4 Daytonas and other 365-series Ferraris, this tool kit and original case would be the perfect final touch to a concours-ready Ferrari.

Fornito assieme alle ultime Ferrari 365 GTB/4 Daytona ed alle Ferrari della serie 365 prodotte, questa sacca con il kit attrezzi originale è il tocco finale perfetto per preparare al meglio una Ferrari da concorso.



Sotheby's

VILLA ERBA

SATURDAY

25 May 2019

18.00

SABATO

25 maggio 2019

18.00

110



□ 1957 LIUZZI LIDO RUNABOUT “SOIS SAGE II”

IDENTIFICATION / NUMERO DI IDENTIFICAZIONE: **FLZCR941F957**

€40.000 - €60.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
BILL OF SALE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Winner of the 1957 Paris 6 Hours

One of five Liuzzi Lido boats known to exist

Class II European Champion with Roger Brunet

The “Sois Sage II”, one of only five known surviving Lidos, was originally owned and raced by successful motorboat racer Roger Brunet. These boats were originally fitted with BPM engines which, depending on specification, offered between 125 and 250 bhp. Even in a relatively pedestrian specification, Liuzzi’s were capable of speeds nearing 100 km/h.

Bearing his famous #11, Roger won the Paris 6 Hours, held on the Seine itself, which led to clinching the 1957 Class II European Championship. Following its retirement from competition, the boat was used as a recreation water-ski boat and removed from the water. It

Vincitore della 6 Ore di Parigi del 1957

Una delle sole cinque barche di Liuzzi Lido di cui è nota l’esistenza

Campione europeo di classe II con Roger Brunet

Il “Sois Sage II”, uno dei soli cinque Lido che ad oggi risultano sopravvissuti, era originariamente di proprietà, ed utilizzato, dal famoso pilota di motoscafi Roger Brunet. Queste barche erano originariamente dotate di motori BPM che, a seconda delle specifiche, sviluppavano una potenza tra i 125 ed i 250 CV. Anche nelle specifiche meno spinte e più turistiche, un Liuzzi era capace di velocità prossime ai 100 km/h.

Con il suo famoso numero 11, Roger vinse la 6 Ore di Parigi, tenutasi sulla Senna, vittoria che lo portò a conquistare il Campionato Europeo di Classe II del 1957. Dopo essere stato ritirato dalle competizioni, il motoscafo fu dapprima utilizzato come barca per lo sci nautico e poi messo in secco. Fu scoperto



was later discovered in a barn in 1975. Treated to a through restoration, its original BPM motor was replaced with a 289-cu. in. Chrysler V-8 said to produce 260 bhp.

Purchased by the consignor in 2006, a restoration was commissioned with Rejuvenation Woodworks in Florida and the work was completed in 2010. The boat is accompanied by a trailer as well as a history file including photos of the restoration and a frame photo of Sois Sage II winning the Paris 6 Hours. Beautifully preserved and seldom used since, this is a spectacular boat with fascinating history.

in seguito, nel 1975, in un granaio. Sottoposto a restauro completo, ha visto il suo motore BPM originale sostituito con un Chrysler V-8 da 289-cu. in. capace di sviluppare 260 CV.

Acquistato dal conferente nel 2006, è stato sottoposto a restauro presso la Rejuvenation Woodworks in Florida, con un lavoro completato nel 2010. La barca è accompagnata da una serie di documenti in un faldone contenente la storia completa, le foto del restauro e una foto del Sois Sage II mentre vince la 6 Ore di Parigi. Meravigliosamente conservata e raramente utilizzata dal restauro, questa è una barca spettacolare con una storia affascinante.



Roger Brunet at the helm of Sois Sage II en route to winning the 1957 Aux 6 Heures de Paris.
Courtesy of the owner



1958 ELDORADO BIARRITZ

CHASSIS / TELAIO: **58E017174**

€125.000 - €160.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
PROOF OF EC
TAXES PAID

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**One of only 815 produced for the 1958 model year
Single ownership since 1982 and used sparingly since
Finished in striking black over red leather interior**

**Uno dei soli 815 esemplari prodotti per il model year 1958
Un solo proprietario dal 1982, con un utilizzo molto sporadico
Verniciata di colore nero con interni in pelle rossa**

Like its sisters, the Buick Skylark and the Oldsmobile Fiesta, the first Eldorado was shown to the public at GM's Motorama in 1953 as a limited-production convertible available in small numbers at a high price. Cadillac renamed the Eldorado Convertible the Biarritz to differentiate it from the new Seville 2-door hardtop coupe introduced in 1956. For 1958, Eldorados, along with all Cadillacs, received an annual facelift, complete with the new quad headlamp setup appearing on virtually all makes for the model year. General Motors celebrated its 50th Anniversary in 1958 and Cadillac built its two-millionth car. Just 815 Eldorado Biarritz Convertibles at a cost of \$7,410 (before options) were built during the year, adding to their desirability today among collectors.

General Motors celebrated its 50th Anniversary in 1958 and Cadillac built its two-millionth car. Just 815 Eldorado Biarritz Convertibles at a cost of \$7,410 (before options) were built during the year, adding to their desirability today among collectors.

Come le sue sorelle, Buick Skylark e Oldsmobile Fiesta, la prima Eldorado fu presentata al pubblico nel corso del Motorama della General Motors del 1953 come vettura cabriolet, di produzione limitata, disponibile in piccole quantità ad un prezzo elevato. Cadillac aveva ribattezzato Eldorado Cabriolet la Biarritz, per differenziarla dalla nuova coupé 2 porte "Siviglia" introdotta sul mercato nel 1956. Per il 1958, l'Eldorado, così come tutte le altre Cadillac, è stata rivista nella forma di molti dettagli di carrozzeria, e, con la nuova configurazione, ha adottato il muso a 4 fari che caratterizza il Model Year 1958 di quasi tutti i produttori Americani. La General Motors ha celebrato il suo 50° anniversario proprio nel 1958, quando Cadillac ha costruito la sua due-milionesima auto. Solo 815 Eldorado Biarritz Cabriolet sono state prodotte come model year 1958, vendute al costo di \$ 7.410 (prima delle opzioni); questo, oggi, le rende ancora più desiderabili ed ambite agli occhi dei collezionisti.

This car was purchased by the consignor from Jerome Tain of Tarzana, California, in 1982. During Tain's ownership, the car remained in storage in California for 20 years. A copy of Tain's 1982 California registration is included. Upon purchase by the consignor, it was imported to Germany and has been driven just 5,500 km since that time. While in his possession, the consignor rebuilt the brakes and restored the electric motor for the convertible top.

Presently finished in Black over red leather, Cadillac factory build records show that this Biarritz was built on 26 November 1957, finished in Gleneagles Green over Green Cape Buffalo leather and was equipped with the optional Autronic Eye, E-Z-Eye Glass in addition to the all the standard Cadillac features – power steering, brakes, windows, seat and top; radio with rear seat speaker; leather upholstery; and Sabre wheels.

La vettura offerta è stata acquistata dal venditore nel 1982, comprata da tal Jerome Tain di Tarzana, in California. È stato durante la proprietà di Tain che l'auto è rimasta in deposito, sempre in California, per 20 anni. Una copia dell'immatricolazione della vettura a nome di Tain nel 1982, in California, è inclusa nella vendita. Al momento dell'acquisto da parte del venditore, la vettura è stata importata in Germania e, da allora, ha percorso solo 5.500 km. Durante quest'ultima proprietà, l'impianto frenante è stato completamente revisionato ed è stato restaurato il motorino elettrico che aziona la capote.

Attualmente verniciata in colore nero con interni in pelle rossa, questa Biarritz, come risulta dalle schede di produzione, è nata il 26 Novembre del 1957, verniciata di colore Gleneagles Green su interni in pelle Buffalo Green Cape, equipaggiata con l'Autronic Eye e l'E-Z-Eye Glass disponibili a richiesta. A questi, ovviamente, si aggiungono le dotazioni standard della Cadillac: servosterzo, servofreno, vetri elettrici, sedili e tutto apribile comandati elettricamente, radio con altoparlante posteriore, rivestimenti in pelle e ruote Sabre.



112



1980 RENAULT 5 TURBO 1

CHASSIS / TELAIO: **VF1822000B0000564**

€100.000 - €130.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Rare Series 1 example

Retained by its original French owner for decades

Believed to have only three owners from new

One of fewer than 600 built

The Renault 5 Turbo was built to promote the more conventional R5 Alpine, but also to homologate a package potent enough to challenge the likes of Lancia in the World Rally Championship. Launched at the Brussels Motor Show in 1980, it was an unexpected success and has since become a cult “hot hatch”.

The reason for the popularity is easy to see in hindsight: it was simply outrageous, both in concept and realisation. The 90 bhp front engine, front-wheel drive conventional layout of the R5 Alpine was ditched in favour of a mid-engined, 160-bhp turbocharged unit, driven at the rear. Widened track, modified suspension and aluminum bodywork and fiberglass flared wheels arches finished the package. So effective was the upgrade that it became the most powerful French car in production at the time of its launch.

This fantastic example is note-worthy for being a series 1 example, of which fewer than 600 were produced. It boasts a fascinating ownership history, having remained in the hands of one French family for a majority of its life. Specified in

Raro esemplare di vettura della Serie 1

Rimasta per decenni con il suo primo proprietario francese

Si ritiene abbia tre soli proprietari da nuova

Meno di 600 unità prodotte

La Renault 5 Turbo è stata costruita per promuovere la più convenzionale R5 Alpine, ma, anche, per omologare un pacchetto abbastanza potente da poter sfidare altri costruttori, come Lancia, nel Campionato del Mondo Rally. Presentata al Bruxelles Motor Show del 1980, ha avuto un successo inaspettato e, da allora, è diventata oggetto di culto tra le “piccole bombe”.

Usando il senno di poi, è facile comprendere i perché di questo successo: la Renault 5 Turbo era, semplicemente, oltraggiosa, sia come idea sia nella sua realizzazione. La struttura di serie della R5 Alpine, con motore anteriore da 90 Cv, era stata abbandonata. Al suo posto, un motore, posteriore centrale, turbo, da 160 Cv. Carreggiate allargate, sospensioni riviste, carrozzeria in alluminio con passaruota, in vetroresina, allargati, completano il pacchetto. L'evoluzione è stata così efficace, da diventare, al momento del lancio, la più potente macchina francese in produzione.

Questo fantastico esemplare è ulteriormente degno di nota per essere uno della Serie 1, di cui meno di 600 unità sono state prodotte. Vanta una storia affascinante in termini di proprietà, essendo rimasto nelle mani di una sola famiglia francese per la maggior parte della sua vita.



beautiful Blue Olympe with its suitably eye-catching art-deco matching interior (unique to series 1 cars), it presents in fine original condition. As offered by the consignor, the car is believed to be have only three caretakers since new. It is accompanied by a copy of its original French title, complete toolkit and original radio.

This may well be one of the finest series 1 cars in existence and any collector with a penchant for French cars, rally cars or extremely fun toys ought to give it serious consideration.

Ordinato nella splendida combinazione cromatica di Blue Olympe con i suoi accattivanti interni abbinati, in stile art-déco (unici per le auto della Serie 1), si presenta in ottime condizioni originali. Ad oggi, includendo il conferente, si ritiene che la macchina abbia avuto, da nuova, solo tre attenti custodi. È accompagnata da una copia del suo libretto originale francese, dal kit attrezzi completo e dalla radio originale.

Questo potrebbe essere uno dei migliori esemplari esistenti di 5 Turbo della Serie 1 e, qualsiasi collezionista con un debole per le auto francesi, le auto da rally o per i giocattoli estremamente divertenti, dovrebbe tenerlo in seria considerazione.



113



1963 CITROËN 2CV 4X4 'SAHARA'

CHASSIS / TELAIO: 0663

€70.000 - €90.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
BELGIAN CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Original highly desirable twin-engined model

One of approximately 700 ever produced

One of the more unusual 2CV variants, and certainly among the most collectible today, is the four-wheel drive 'Sahara'. Inspired by designs created by some Citroën dealers, Citroën began production on the dual-engined Sahara in the late 1950s.

The front engine drives the forward wheels in the usual manner, with the rear engine powering the rear wheels. To call the Sahara four-wheel drive is selling it short – both engines can be operated independently, making the vehicle front, rear, and all-wheel drive. Highly adaptable to any terrain, the 4x4 was intended mainly for use in the rough desert terrain of France's North African colonies.

As well as the additional engine, the Sahara features a special chassis, reinforced suspension, wider wheel rims, twin fuel tanks and countless other modifications to enable the car to cope with difficult terrain and climate. In 1962, following Algeria's independence, Citroën dropped the 'Sahara' name and the car became the 2CV 4x4, though it is still widely known by the moniker.

Modello originale bimotore, raro e ricercato

Uno di circa 700 prodotti

Una delle varianti di 2CV più insolite, oggi certamente tra i più interessanti dal punto di vista collezionistico, è la Sahara a quattro ruote motrici. Ispirata a dei progetti creati da alcuni concessionari Citroën, la Citroën iniziò la produzione della Sahara bimotore alla fine degli anni '50.

Il motore anteriore guida le ruote anteriori, come sulla versione standard, mentre il motore posteriore alimenta le ruote posteriori. Chiamare la Sahara "a quattro ruote motrici" significa farla semplice, visto che entrambi i motori possono essere azionati in modo indipendente, rendendo di fatto il veicolo un mezzo a trazione anteriore, posteriore e a trazione integrale. Molto versatile e idonea a qualsiasi terreno, la 4x4 è stata progettata principalmente per l'uso nel terreno accidentato e desertico delle colonie francesi del Nord Africa.

Oltre al motore aggiuntivo, la Sahara è caratterizzata da un telaio speciale, sospensioni rinforzate, cerchi più ampi, due serbatoi di carburante e innumerevoli altre modifiche che consentono alla vettura di affrontare terreni, e climi, difficili e clima. Nel 1962, in seguito all'indipendenza dell'Algeria, Citroën lasciò cadere il nome "Sahara" e l'auto venne chiamata 2CV 4x4, sebbene, ancora oggi, sia più ampiamente conosciuta con il suo primo nome.



An 4x4 Sahara as original and lovely as this is hard to come by, as enthusiasts often keep hold of them for years. Additionally, the car comes with the original owner's manual and a copy of the parts catalogue. Incredibly rare, in the classic Citroën colour combination of light blue with red seats, this is the ultimate car for any adventure.

Una Sahara 4x4, originale e incantevole come questa, è difficile da trovare, dato che gli appassionati se le tengono strette, spesso per anni. L'auto viene offerta, inoltre, con il manuale uso e manutenzione originale ed una copia del catalogo delle parti di ricambio. Incredibilmente rara, nella classica combinazione di colori Citroën di blu chiaro con sedili rossi, questa è l'auto perfetta per qualsiasi avventura.



114



2018 ALFA ROMEO MOLE COSTRUZIONE ARTIGIANALE 001

CHASSIS / TELAIO: **ZAR9600000M090943**

€150.000 - €200.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
ITALIAN LIBRETTO

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**Stunning, one-off Alfa Romeo 4C
with custom coachwork**

Shown at the 2019 Geneva International Motor Show

The Alfa Romeo 4C, alongside the gorgeous 8C, spearheaded Alfa Romeo's renaissance in the 21st century. It was the first production rear-wheel drive Alfa Romeo since the 75 went out of production in 1993. Built on a carbon-fibre tub and powered by a 1,750-cc inline four-cylinder turbocharged engine, it was both exciting to drive and beautiful to behold.

In 2018, former FCA CEO Sergio Marchionne declared that the 4C would be discontinued with no successor announced. Seeing an opportunity to create something truly special, Up Design partnered with Adler Group to create what they thought a potential successor would look like. The Mole Costruzione Artigianale 001, with

**Straordinaria Alfa Romeo 4C con carrozzeria
personalizzata, realizzata in esemplare unico**

**Esposta al Salone Internazionale
dell'Automobile di Ginevra del 2019**

L'Alfa Romeo 4C, insieme alla splendida 8C, è la vettura che ha guidato la rinascita dell'Alfa Romeo nel 21° secolo. La 4C è stata la prima Alfa Romeo di serie ad adottare la trazione posteriore da quando, nel 1993, era uscita di produzione la 75. Costruita su un telaio a vasca in fibra di carbonio, spinta da un motore 4 cilindri turbo di 1.750-cc, la 4C è tanto eccitante da guardare quanto da guidare.

Nel 2018, l'ex amministratore delegato della FCA Sergio Marchionne ha dichiarato che la produzione della 4C sarebbe terminata senza, però, indicare un successore. Vedendo l'opportunità di creare qualcosa di veramente speciale, Up Design ha collaborato con Adler Group per creare quello che pensavano avrebbe potuto essere l'aspetto esterno di una





As seen at the 2019 Geneva International Motor Show.
Courtesy of Nicolas Jeannier

coachwork designed by Umberto Palermo, was based on an Alfa Romeo 4C that had been driven some 40,000 km prior to conversion. It is a truly unique one-off built in the finest Turinese tradition, boasting the distinctive Alfa Romeo design solutions and an elegant and refined interior clad in fine leather.

Introduced to the public at the Salone Parco del Valentino in 2018 and at the Geneva International Motor Show in 2019, the Mole Costruzione Artigianale 001 quickly gained worldwide acclaim for its stunning looks. With the Alfa Romeo 4C belonging to the past, the Mole Costruzione Artigianale 001 would sit proudly amongst any collection of Alfa Romeos or coachbuilt Italian automobiles.

potenziale “nuova” 4C. La Mole Costruzione Artigianale 001, con carrozzeria disegnata da Umberto Palermo, è basata su un’Alfa Romeo 4C usata, con circa 40.000 km all’attivo prima della trasformazione. Si tratta di un esemplare unico nel suo genere, realizzato nella migliore tradizione torinese, che vanta alcune distintive soluzioni di stile tipiche di Alfa Romeo e un interno, elegante e raffinato, rivestito in pelle pregiata.

Presentata al pubblico al Salone Parco del Valentino nel 2018 ed al Salone Internazionale dell’Automobile di Ginevra del 2019, la Mole Costruzione Artigianale 001 ha, per il suo aspetto straordinario, rapidamente conquistato fama mondiale. Con l’Alfa Romeo 4C ormai oggetto del passato, la Mole Costruzione Artigianale 001 può orgogliosamente prendere posto all’interno di qualsiasi collezione di Alfa Romeo o di auto d’epoca italiane.



115



1965 ASA 1000 GT

COACHWORK / CARROZZERIA: **BERTONE** CHASSIS / TELAIO: **01126** ENGINE / MOTORE: **173/123**

€125.000 – €175.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
DUTCH
KENTENBEWIJS

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Just four owners from new

Retains its original engine

Only 90 produced: rare and desirable 'Ferrarina'

Solo quattro proprietari da nuova

Ancora dotata del suo motore originale

Solo 90 esemplari prodotti: "Ferrarina" rara e desiderabile

In the late 1950s, Ferrari began developing a small, high-performance sports car. This utilized a four-cylinder engine of the famous twelve-cylinder Colombo design, boasting 1,032 cc and around 100 bhp at 6,500 rpm. At the last moment, Ferrari decided not to build the car under its own brand, and the project was handed to the Turinese industrialist de Nora family.

Founded in 1962, Autocostruzioni Società per Azioni became the dedicated manufacturer for ASA cars. The small but powerful 1000 GT, nicknamed 'Ferrarina', led a relatively short life. Introduced at the Geneva Auto Show in 1963, the GT was a promising start for the new-born company, which closed its doors after only five years.

This ASA 1000 GT was delivered new to Germany and has enjoyed just four owners from new. It has been restored to concours condition from 2008 to 2014 to specialists in Lugano, Switzerland, for a cost totalling

Alla fine degli anni '50, la Ferrari iniziò a sviluppare una piccola auto sportiva ad alte prestazioni. Questo modello utilizzava un motore a quattro cilindri, direttamente derivato dal famoso dodici cilindri progettato dall'Ing. Colombo, di 1.032 cc e capace di circa 100 CV a 6.500 giri/min. All'ultimo momento, Ferrari ha deciso di non costruire l'auto utilizzando il proprio marchio e il progetto è stato ceduto alla famiglia di industriali torinesi de Nora.

Fondata nel 1962, la Autocostruzioni Società per Azioni divenne il ramo produttivo dedicato alle auto ASA. La vita produttiva della piccola, ma potente, 1000 GT, soprannominata "Ferrarina", è durata relativamente poco. Presentata al Salone dell'Auto di Ginevra nel 1963, la GT è stata un inizio promettente per la neonata società che, dopo appena cinque anni, ha chiuso i battenti.

Questa ASA 1000 GT è stata consegnata nuova in Germania e ha beneficiato dall'aver avuto appena quattro proprietari da nuova. È stata restaurata a livello da concorso dal 2008 al 2014 da degli specialisti di Lugano, in Svizzera, con un costo totale di 112.400



CHF 112,400. Chassis no. 01126 has been subjected to some modifications such as an oil cooler, long-range auxiliary lighting, a Tripmaster and a flexible map light in the cabin.

The current owner has driven the ASA alongside his 250-series Ferrari and comments that 'the ASA is a proper little rocket compared to my Ferrari. Although horsepower is 40% of the V-12 and the weight of the car represents about 60%, it feels quite light and sporty, helped by its short wheelbase, very direct steering and the surefooted feel of the amazing chassis. The engine's character is completely different from the V-12: make sure to keep revs well above 3,000 rpm (after properly warming-up), and you're in for an amazing treat!'

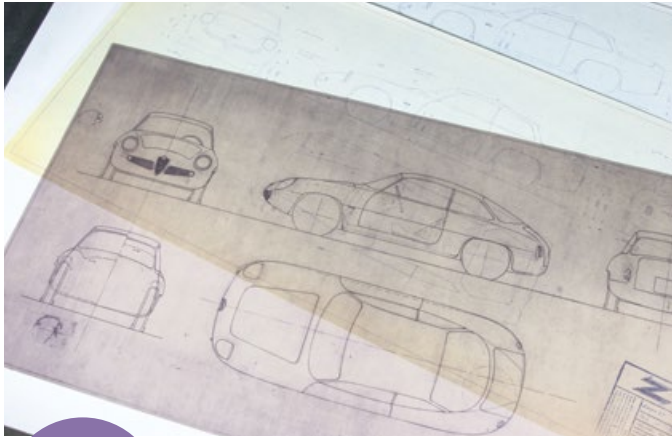
The car has been maintained meticulously in the Netherlands and comes complete with all documentation and invoices, plus an Italian book dedicated to this very special 'Ferrarina'.

franchi. La vettura con telaio nr. 01126 è stata sottoposta ad alcune modifiche, come l'aggiunta di un radiatore dell'olio, i fari ausiliari di profondità, un Tripmaster e una luce leggi mappa flessibile all'interno dell'abitacolo.

L'attuale proprietario ha guidato l'ASA in alternativa alla sua Ferrari della serie 250 e commenta che "l'ASA è un vero, piccolo, razzo rispetto alla mia Ferrari. Sebbene la potenza sia il 40% di quella del V-12, il peso della vettura rappresenta circa il 60%, permettendo di avere una macchina piuttosto leggera e sportiva, aiutata dal passo corto e dalla sterzata molto diretta e che offre la sensazione di guidare in sicurezza grazie allo straordinario telaio. Il carattere del motore è completamente diverso dal V-12: è necessario mantenere i giri ben oltre i 3.000 giri/min. e (dopo il corretto riscaldamento), ci si può cominciare a divertire con una vettura di alto livello!"

L'auto è stata meticolosamente mantenuta in Olanda ed offerta corredata di tutta la documentazione e le fatture, oltre a un libro italiano dedicato a questa speciale "Ferrarina".

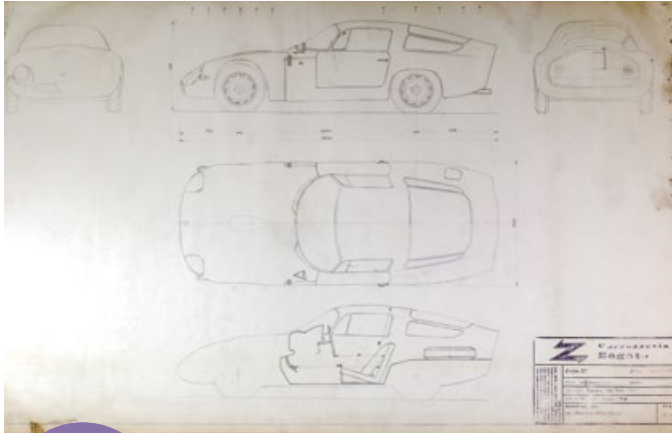
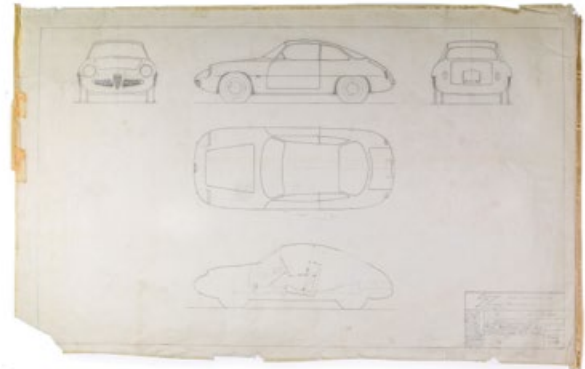
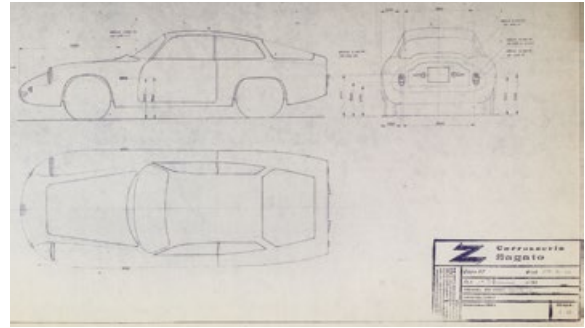




116

**ALFA ROMEO GIULIETTA
SZ BLUEPRINT
€3.000 - €5.000**

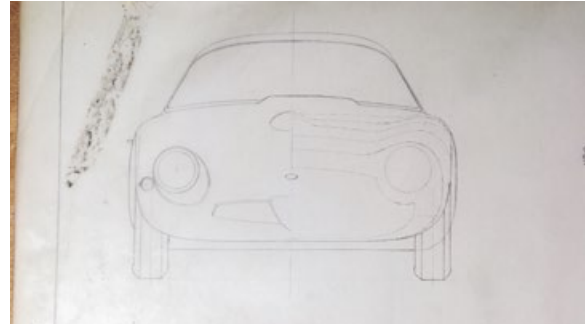
Offered from Zagato Archive, this is a set of original blue prints for the Alfa Romeo Giulietta SZ, including Coda Tronca, Coda Tronda, and the Spider Sport.

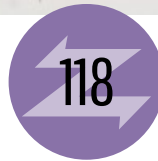
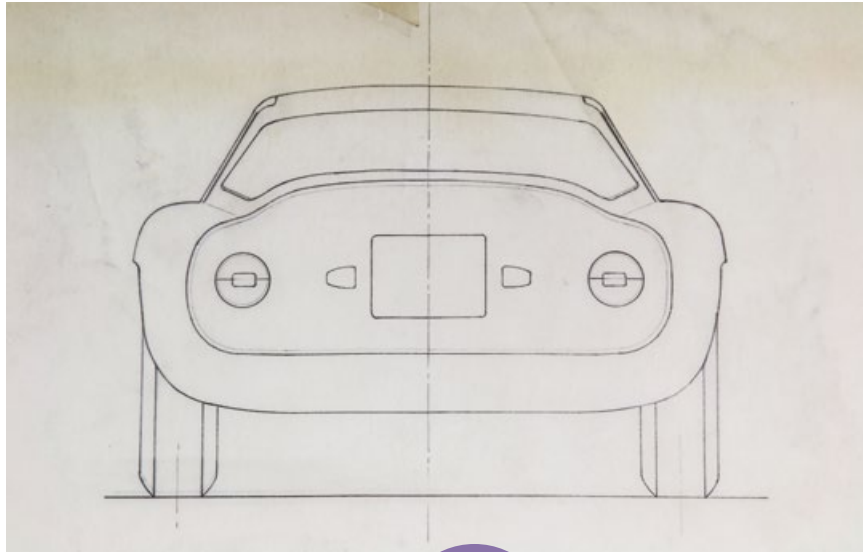


117

**ALFA ROMEO GIULIA
TUBOLARE ZAGATO
BLUEPRINT
€3.000 - €5.000**

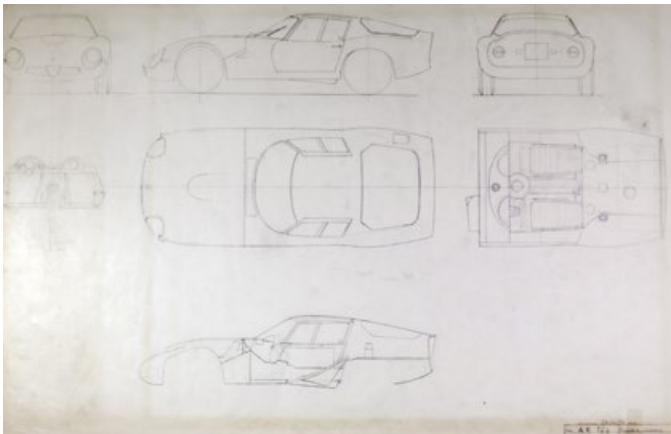
Offered from the Zagato Archive, this is an original blueprint for the Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato (TZ-1).



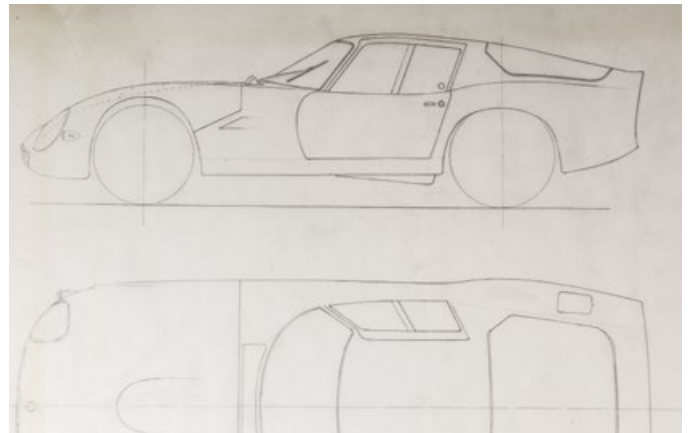


**ALFA ROMEO GIULIA
TUBOLARE ZAGATO (TZ-2)
BLUEPRINT**

€3.000 - €5.000



Offered from the Zagato Archive, this is an original blueprint for the Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato (TZ-2). Offerto dall'Archivio Zagato, questo è un progetto originale per l'Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato (TZ-2).





1959 FIAT-ABARTH 750 GT 'DOUBLE BUBBLE'

COACHWORK / CARROZZERIA: **ZAGATO** CHASSIS / TELAIO: **100 556881** ENGINE / MOTORE: **100.000 830631**

€100.000 - €120.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
PROOF OF EC TAXES PAID

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Fitted with a rare and desirable Mille Miglia engine

Retains its original engine

**Three-year restoration carried by
Abarth specialists in Turin**

Equipaggiata con il raro e ricercato motore Mille Miglia

Ancora con il suo motore originale

**Restauro durato tre anni, effettuato
da specialisti Abarth a Torino**

The pairing of Abarth and Zagato can be easily defined as a match made in heaven. Carlo Abarth's genius in turning Fiat's low-displacement engines in true pocket rockets was renowned, as was Zagato's ability to create ultra-lightweight and gorgeous-looking bodyworks. Perhaps one of the most famous and interesting series of motor cars produced by these two legendary names, the 750-cc GTs was a proper competitor at events throughout Europe.

This desirable 1959 example is fitted with the rare and desirable Mille Miglia engine, which was equipped from the factory with a lightweight crankshaft. With a known history since 1977, this Abarth is believed to have raced in period in the U.S. when new. According to the accompanying U.S. title, the first known owner is Mr Huges Vincent of New York, who later sold the car to Alan Grossman of Willits, California, who kept the car until 2014, when he sold it to a collector from the Netherlands.

Acquired by the consignor in 2015, noted Italian Abarth connoisseur Luciano Bertolero, a full nut-and-bolt

L'abbinamento tra Abarth e Zagato può essere facilmente definito come una vera sfida tra giganti. Il genio di Carlo Abarth nel trasformare i motori di piccola cilindrata prodotti dalla Fiat in veri e propri razzi è noto, così come lo è la capacità di Zagato di creare una carrozzeria ultra leggera e dall'aspetto splendido. Forse una delle serie più famose e interessanti di autovetture prodotte da questi due nomi leggendarî, la GT da 750 cc è stata una delle auto più competitive durante le gare che ha disputato in tutta Europa.

Questo desiderabile esemplare del 1959, è equipaggiato con il raro e ricercato motore Mille Miglia, montato direttamente in fabbrica, con albero motore alleggerito. Con una storia conosciuta sin dal 1977, si ritiene che questa Abarth abbia corso all'epoca, da nuova, negli Stati Uniti. Secondo il documento di immatricolazione americano che l'accompagna, il primo proprietario conosciuto è il signor Huges Vincent di New York, che in seguito ha venduto la 750 ad Alan Grossman di Willits, in California, che, tenne l'auto fino al 2014, quando l'ha ceduta ad un collezionista Olandese.

Acquistata dal conferente nel 2015, il famoso esperto italiano di Abarth Luciano Bertolero, la vettura è stata sottoposta ad un



restoration using only original parts was undertaken with select specialists in Turin. It is hereby presented in concours-ready condition and comes with its history file, including the aforementioned U.S. title, restoration photos, as well as an Abarth Classiche Certificate of Authenticity.

restauro completo, realizzato da esperti e professionisti di Torino, utilizzando solo ricambi originali. Viene qui presentata in condizioni da concorso e viene fornita con tutti i documenti che ne riassumono la storia, incluso il menzionato libretto Americano, foto e documenti del restauro ed un certificato di autenticità rilasciato da Abarth Classiche.





*2019 ASTON MARTIN VANQUISH ZAGATO SHOOTING BRAKE

CHASSIS / TELAIO: **SCFNMCUZXKGJ54490** SERIAL / NUMERO DI PRODUZIONE: **12/99**

€650.000 – €850.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Single ownership from new and virtually as new throughout

One of one 99 Vanquish Zagato Shooting Brakes built

Arguably the most interesting of the Vanquish Zagato body styles

Un solo proprietario da nuova, praticamente come nuova in tutto

Una delle sole 99 Vanquish Zagato Shooting Brake costruite

Probabilmente il disegno di carrozzeria Zagato più interessante prodotto sulla base della Vanquish

While only a handful of models over the course of Aston Martin's century-old history have been fortunate enough to receive coachwork from Zagato, it is clear that these models are amongst the most valuable Aston Martins in existence. Starting with the breath-taking DB4GT Zagato of the 1960s, the collaboration between the two firms remained dormant for over two dozen years before the next Zagato-bodied Aston Martin, the V8 Vantage, was introduced at the 1986 Geneva Motor Show. Fast forward nearly another two decades, and that was followed by the DB7 Zagato. Luckily, enthusiasts would not have nearly as long to wait for the next Zagato-bodied Aston Martins, with the V12 Vantage Zagato and finally, the modern Vanquish Zagato.

Nella storia secolare di Aston Martin, solo una manciata di modelli ha avuto la fortuna di ricevere una carrozzeria Zagato, ed è oggi evidente che sono proprio questi esemplari ad essere le Aston Martin più preziose al mondo. Dopo la DB4GT Zagato degli anni '60, una vettura mozzafiato, la collaborazione tra le due aziende rimane inattiva per oltre vent'anni, prima di riprendere con la V8 Vantage, la cui versione abbigliata dalla carrozzeria Zagato, viene presentata al Salone di Ginevra del 1986. Seguirà, trascorsi altri vent'anni, la DB7 Zagato. Fortunatamente, gli appassionati non hanno poi dovuto aspettare tutto questo tempo per rivedere un'altra Aston Martin con carrozzeria Zagato, con la V12 Vantage Zagato e, infine, la contemporanea Vanquish Zagato, nate in pochi anni.





Aston Martin's newest collaboration with Zagato was first seen at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este in 2016. Built on the Vanquish platform, this two-door coupé boasted a variety of typically Zagato design cues, yet was instantly recognizable as an Aston Martin, albeit one with a bit more Italian flair! Shortly following the coupé, several other body styles were introduced, including a Volante, Roadster and arguably the most compelling, a Shooting Brake.

The stunning coachwork was made completely of carbon fibre using larger panels and fewer split lines than usual, helping to create a truly handcrafted appearance and a seamless design, almost as if it was sculpted from a single piece of metal. Underneath its coachwork, Aston Martin's 6.0-litre V12 produces 580 bhp and 630 nm of torque, which helps the car sprint to 100 km/h from a standstill in just 3.5 seconds. Further mechanical changes include a slightly more open exhaust, creating for a more sonorous exhaust note, and a slightly stiffer suspension.

As one would expect for a coachbuilt motor car, each Vanquish Zagato was fully customizable, leaving their lucky owners to tailor their new cars to their specific tastes. It would be difficult to find two examples with identical specifications, making each car just as special as the last. In conjunction with a choice of sensational body styles, the Vanquish Zagato gave their owners

La nuova vettura nata dalla collaborazione di Aston Martin con Zagato è stata vista per la prima volta al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nel 2016. Costruita sulla piattaforma Vanquish, questa coupé a due porte vanta una varietà di spunti di design tipicamente Zagato, ma rimane immediatamente riconoscibile come Aston Martin, anche se addolcita da uno stile più italiano! Poco dopo la coupé, sono stati introdotti diverse altre varianti di carrozzeria, tra cui una Volante, Roadster e probabilmente il più avvincente di tutti, lo Shooting Brake.

La splendida carrozzeria dello Shooting Brake è stata realizzata completamente in fibra di carbonio, utilizzando pannelli più grandi e, di conseguenza con meno linee di divisione del solito, che contribuiscono a creare un aspetto veramente artigianale ed un design continuo, quasi come se la vettura fosse scolpita da un unico pezzo di metallo. Sotto la carrozzeria, il V12 da 6.0 litri di Aston Martin sviluppa 580 CV e 630 nm di coppia, il che permette lo scatto da 0 a 100 km / h in soli 3,5 secondi. Ulteriori modifiche meccaniche includono uno scarico leggermente più aperto, che crea una nota di rumore più importante, ed una sospensione leggermente più rigida.

Come è lecito aspettarsi su un'auto costruita a mano, ogni Vanquish Zagato era completamente personalizzabile, lasciando ai fortunati proprietari la possibilità di adattare le loro nuove vetture ai loro gusti specifici. E' quindi difficile trovare due esemplari con specifiche identiche, rendendo così, in pratica, ogni auto unica. Assieme alla scelta tra diversi, sensazionali, stili di carrozzeria, quindi, la Vanquish Zagato ha dato ai suoi

a fantastic platform for which to express themselves, their personalities and their own individual tastes.

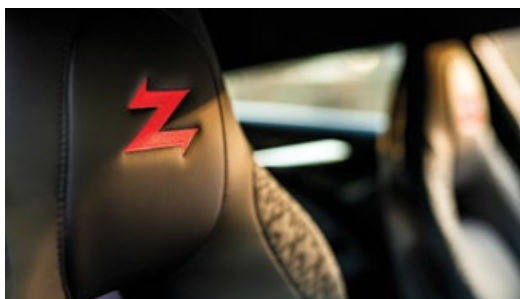
Delivered new to its first and only owner in France late last year through Aston Martin Geneva, this example is the 12th Shooting Brake of the 99 examples built. Finished in Lava Red over an Obsidian Black interior, the car boasts a number of interesting options, including black brake callipers, roof in bare carbon fibre, black exhaust pipes, Shadow Bronze jewellery interior pack and Zagato emblems embroidered on the headrests in Spicy Red, amongst other options.

Truly stunning to behold and arguably one of the most compelling Aston Martins built thus far into the 21st century, the Vanquish Zagato Shooting Brake is a fabulous automobile in all regards. This virtually as-new example would be an exciting addition to any collection of modern supercars or Aston Martins.

proprietari una fantastica piattaforma dove esprimere loro stessi, le loro personalità e i loro gusti personali.

Consegnato nuovo alla fine dello scorso anno attraverso l'Aston Martin di Ginevra al suo primo, e fino ad oggi unico, proprietario francese, questo esemplare è il 12° Shooting Brake prodotto dei soli 99 esemplari costruiti. Finito in Lava Red su interno nero ossidiana, l'auto vanta una serie di opzioni interessanti, tra cui, tra gli altri, le pinze freno nere, il tetto in fibra di carbonio, tubi di scarico neri, pacchetto interni Gioielleria Shadow Bronze ed emblemi Zagato ricamati in Spicy Red sui poggiatesta.

Davvero splendida da ammirare e, probabilmente una delle Aston Martin più accattivanti costruite in questo inizio di XXI secolo, la Vanquish Zagato Shooting Brake è un'auto favolosa sotto tutti i punti di vista. Questo esemplare, in condizioni pari al nuovo, sarebbe, senz'altro, un'aggiunta interessante per qualsiasi collezione di supercar moderne o di Aston Martin.





□ 1966 LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT 3C 2.8

COACHWORK / CARROZZERIA: **ZAGATO** CHASSIS / TELAI: **826.232 00208** ENGINE / MOTORE: **826.200 2036**

€230.000 - €280.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
SWISS CARTE GRISE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**One of 150 examples built to ultimate
Super Sport specification
Comprehensively restored from 2008-2010**

**Uno dei 150 esemplari costruiti secondo le specifiche Super Sport
Vettura, dal 2008 al 2010, completamente restaurata**

Lancia's Flaminia entered production in 1957 with an updated version of the Aurelia's V-6 engine and rear-mounted transaxle, and a modern front suspension replacing Lancia's traditional sliding pillars. In addition to the factory-built Berlina, Flaminias were available as a Pinin Farina-bodied coupé, GT and GT convertible from Touring, and the Zagato-built Sport, featuring their classic rakish lines and double-bubble roof.

La Lancia Flaminia entrò in produzione nel 1957 utilizzando una versione aggiornata del motore V-6 dell'Aurelia e il sistema transaxle posteriore. Alla Flaminia, inoltre, venne aggiunta una moderna sospensione anteriore che andava a sostituire i tradizionali elementi a colonna di casa Lancia. Oltre alla Berlina, costruita in fabbrica, la Flaminia era disponibile in versione coupé, con carrozzeria Pinin Farina, GT e GT Convertibile realizzata dalla Carrozzeria Touring e Sport Zagato, costruita con le tipiche linee slanciate del carrozziere milanese e con il tetto a doppia gobba.





The Sport was produced in three series. After an initial run with faired-in covered headlights, the design was modified to accommodate open vertical headlights. The final series, called the Super Sport, brought back the 'scooped' headlights and added a Kamm tail for improved aerodynamics. With triple 40DCN Weber carburetors on its 2.8-litre engine, the Super Sport is the fastest of all Flaminia variants. A total of 150 were built, including 59 cars updated from the earlier Sport specification.

La versione Sport è stata prodotta in tre serie. Dopo una versione iniziale con i fari anteriori coperti da carenatura, il design è stato modificato per ospitare i fari, montati più verticalmente, non carenati. La serie finale, chiamata Super Sport, ha ripreso i fari "incassati" e ha aggiunto una coda tipo Kamm per una migliore aerodinamica. Equipaggiata, sul motore da 2,8 litri, con tre carburatori Weber 40DCN, la Super Sport è la più veloce di tutte le varianti Flaminia. Di Super Sport, in totale, ne sono state costruite 150 esemplari, includendo le 59 auto nate con la precedente specifica Sport ed aggiornate.

Chassis number 002028 is among the last group of Super Sports built. Under the previous ownership of Armin Häring, the car was subject to a comprehensive restoration in 2009-2010 by Francesco Varese and acquired by the consignor thereafter. This car presents beautifully in slate grey over red leather.

The Flaminia Super Sport is the ultimate Lancia gran turismo – a “gentleman’s express” designed for covering long distances in effortless comfort and grand style.

La vettura con numero di telaio 002028, è parte dell’ultimo lotto di Super Sport costruite. Sotto la precedente proprietà di Armin Häring, l’auto è stata oggetto di un restauro completo, eseguito da Francesco Varese, durato dal 2009 al 2010 terminato il quale, è stata acquistata dal conferente. Questa macchina si presenta magnificamente, in colore grigio ardesia su pelle rossa.

La Flaminia Super Sport è l’ultima Gran Turismo realizzata da Lancia, un vero e proprio “gentleman’s express”, progettata per coprire lunghe distanze in un comfort senza eguali, ed in uno stile grandioso.





1987 ASTON MARTIN V8 VANTAGE

COACHWORK / CARROZZERIA: **ZAGATO** CHASSIS / TELAIO: **SCFCV81Z0HTL20053** ENGINE / MOTORE: **V/580/0053/X**

€300.000 - €375.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
GERMAN FAHRZEUGBRIEF

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**One of 14 left-hand drive examples fitted
with a manual transmission**

Finished in attractive Javelin Grey over black leather

Only 15,500 kms from new

Recent recommissioning

**Uno dei soli 14 esemplari prodotti con
guida a sinistra e cambio manuale**

**Finito nell'attraente colore di Javelin
Grey su interno in pelle nera**

Solo 15.500 km percorsi da nuova

Recentemente oggetto di una serie di lavori di ripristino

Perhaps one of Aston Martin's more controversial designs, the V8 Vantage Zagato is an ode to the past wrapped up in a forward-thinking design. Desiring a lighter and more aerodynamic version of the highly desired V8 Vantage 'X-Pack', Victor Gauntlett entrusted none other than Elio and Gianni Zagato to design, engineer, and produce an extremely short run of coupés – with a strong emphasis on performance.

Forse uno dei progetti più controversi della storia Aston Martin, la V8 Vantage Zagato è un'ode al passato avvolto in un design lungimirante. Desiderando una versione più leggera e aerodinamica dell'elegante V8 Vantage X-Pack, Victor Gauntlett ha affidato a Elio e Gianni Zagato l'incarico di progettare, ingegnerizzare e produrre in piccolissima serie, una coupé marcatamente prestazionale.





Equipped with the Aston Martin 5.3-litre 'V580X' Vantage V-8, chassis number 20053 shows off Zagato's clever design - stripping back the weighty bulk of the standard V8 Vantage, the coachbuilder still managed to maintain the model's signature macho look. By shortening the chassis, removing two seats, gutting unnecessary trim and gadgets, and most importantly, crafting the body out of aluminum, this Zagato is 10 percent lighter than its Vantage inspiration.

Equipaggiata con il motore Aston Martin V8 Vantage da 5.3 "V580X", la vettura con numero di telaio 20053 è il perfetto esempio dell'intelligente disegno creato da Zagato che, ha ridotto l'aspetto massiccio della V8 Vantage di serie, riuscendo, al contempo, a mantenerne l'immagine di forza e carattere simbolo del modello. Accorciando il telaio, rimuovendo due sedili, eliminando finiture e accessori inutili e, cosa più importante, realizzando la carrozzeria in alluminio, la versione Zagato è il 10 per cento più leggera della Vantage da cui deriva.

One of 14 left-hand drive examples fitted with a manual transmission and one of only six coupés finished in subtle Javelin Grey, this example underwent a recent recommissioning in November 2018 to ensure that it runs smoothly. Having been detailed prior to sale, the V8 Vantage Zagato looks as stunning as it did when it left the factory. One of Aston Martin's greatest driving cars, this V8 Vantage Zagato is perfect for celebrating the coachbuilder's centenary this summer.

Uno dei soli 14 esemplari realizzati con guida a sinistra e equipaggiati con cambio manuale, uno dei soli sei coupé verniciati con il raffinato colore Javelin Grey, questo esemplare, nel novembre del 2018, è stato sottoposto ad una lunga serie di lavori che l'hanno riportato in perfetta efficienza. Preparato con attenzione prima di essere messo in vendita, questa V8 Vantage Zagato si presenta in modo stupende, esattamente come quando uscì dalla fabbrica. Una delle più piacevoli Aston Martin da guidare, questa V8 Vantage Zagato è perfetta per celebrare, quest'estate, il centenario della Carrozzeria Zagato.





1990 FERRARI 348 TB ZAGATO ELABORAZIONE

CHASSIS / TELAIO: **ZFFKA35B000083560** ENGINE / MOTORE: **20317**

€180.000 – €220.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
ITALIAN LIBRETTO

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of just ten 348 TBs outfitted by Zagato

The prototype example; shown at the 1991 Geneva International Motor Show

Offered from single ownership with just 19,500 km from new

Includes its original owners' manuals and tool set

A rare and unusual example of 1990s coachbuilding

This 1990 Ferrari 348 TB is the first of just ten examples to feature the Elaborazione conversion, offered by Zagato from 1990-1992. The cosmetic package consisted of a new front bumper, enlarged cooling strakes, a triple rear light configuration and perhaps most strikingly, a lower roofline featuring the marque's traditional "double bubble" arrangement, as well as a glass engine cover to show off the quad-cam, four-valve-per-cylinder V-8. Notably, the Zagato-bodied 348 TBs lost their trademark "cheese-grater" air intakes and rear grill, a design which would follow through with Ferrari's F355 models. It was finished with attractive O.Z. Racing wheels and a redesigned suede interior.

Una delle sole dieci 348 TB elaborate da Zagato

E' il prototipo e la vettura esposta al Salone Internazionale di Ginevra del 1991

Un solo proprietario da nuova, con soli 19.500 km percorsi

Ancora dotata dei manuali e del kit attrezzi originali

Un raro ed insolito esempio di carrozzeria speciale degli anni '90

Questa Ferrari 348 TB del 1990 è il primo dei soli dieci esemplari realizzati e trasformati con l'Elaborazione offerta da Zagato dal 1990 al 1992. Il pacchetto cosmetico consisteva in un nuovo paraurti anteriore, l'allargamento delle prese d'aria di raffreddamento, una configurazione a tre luci posteriori e, forse la cosa più sorprendente, una linea del tetto più bassa con la tradizionale "doppia gobba" caratteristica della casa. A questo, si aggiungeva un cofano del vano motore con una parte in vetro, pensata proprio per permettere di mostrare il motore V-8 con 4 alberi a camme in testa e 4 valvole per cilindro. In particolare, le 348 TB realizzate da Zagato, hanno perso le caratteristiche prese d'aria a laterali e la griglia posteriore dalla forma a "grattuggia", mostrando un disegno che verrà poi utilizzato sulla successiva Ferrari 355. Tra l'equipaggiamento, spiccavano i meravigliosi cerchi della O.Z. Racing e gli interni, ridisegnati, rivestiti in pelle scamosciata.





Adding to its overall allure, this 348 TB Zagato Elaborazione has been in the stewardship of just one careful owner from new. Having covered just 19,500 km, it presents in fine original condition. Having been the prototype show car on the Zagato stand at the 1991 Geneva International Motor Show, it is arguably the most desirable example of its kind. Furthermore, the car has also been exhibited at the Ferrari Gallery in Maranello and at the 2004 Villa d'Este Concorso d'Eleganza.

Incredibly rare and unique and from a time when true coachbuilt automobiles were few and far between, this 348 would be a significant addition to any collection, especially one with an interest in the work of Carrozzeria Zagato.

Ad aggiungere ulteriore fascino a questa 348 TB Elaborazione Zagato, la sua storia fatta di un solo, attento, proprietario da nuova. Con soli 19.500 chilometri percorsi da nuova, la vettura si presenta in ottime condizioni generali e, essendo il prototipo, per di più esposto nello stand Zagato al Salone Internazionale di Ginevra del 1991, è, con molta probabilità, l'esemplare più desiderabile tra tutti. Inoltre, questa 348 TB Zagato è stata esposta anche alla Ferrari Gallery di Maranello ed al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2004.

Incredibilmente rara ed una delle pochissime testimonianze di un tempo in cui le vetture realizzate con carrozzeria speciale erano poche e spesso lontane tra loro, questa 348 potrebbe essere un'aggiunta significativa a qualsiasi collezione, specialmente se realizzata con un interesse per il lavoro della Carrozzeria Zagato.





□ 2012 ASTON MARTIN V12 ZAGATO “NO. 1”

CHASSIS / TELAIO: **SCFEBBGF7CGS3111** SERIAL / SERIE: **1**

€650.000 – €700.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
KUWAITI VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The very first V12 Zagato built

One of only 65 examples

Offered from single ownership; only 275 km from new

Bespoke specification, including numerous ‘Q’ division features

Unveiled at the 2011 Concorso d'Eleganza Villa d'Este, where it received the Design award for Concepts and Prototypes, Aston Martin's V12 Zagato was to celebrate the 50th anniversary of the iconic DB4 GT Zagato, the first collaboration between the two storied companies. The V12 Zagato not only won the hearts of enthusiasts on the show field, but as well on the racetrack, where the model placed 5th and 6th in class at the 39th ADAC Nürburgring that same year. It was quite an accomplishment for a racing car that was not heavily modified over its street-legal sibling.

Each of the 65 road-going cars built was individually designed and hand-built for their respective owners. That said, this example stands out from the rest. This

La prima V12 Zagato costruita

Una di soli 65 esemplari

Offerta con un solo proprietario e 275 chilometri percorsi, da nuova

Svariate specifiche su misura, incluse numerose personalizzazioni create dalla “Divisione Q”

Presentata al Concorso d'Eleganza Villa d'Este del 2011, dove ha ricevuto il premio Design for Concepts and Prototypes, la V12 Zagato di Aston Martin, è nata per celebrare il 50° anniversario dell'iconica DB4 GT Zagato, la vettura frutto della prima collaborazione tra le due storiche aziende. La V12 Zagato, non solo ha conquistato il cuore degli appassionati nei concorsi, ma anche in pista, dove il modello è stato capace di classificarsi 5° e 6° di classe al 39° ADAC Nürburgring dello stesso anno. È stato un bel risultato per un'auto da corsa che non è stata pesantemente modificata rispetto alla versione stradale.

Ognuna delle 65 vetture stradali costruite, è stata progettata individualmente, e costruita a mano, per i rispettivi proprietari. Detto questo, è evidente come questo esemplare si distingua, comunque, da tutte le altre. Questa vettura è stata consegnata





car was delivered new to Switzerland to its owner, a VIP customer of Aston Martin, and was the first V12 Zagato built. Built to European specifications, it boasts a plethora of custom touches executed by Aston Martin's 'Q' division, responsible for handling such bespoke features. The beautiful Alloro Green paintwork is complemented by the two-tone Sahara Tan and Arctic Blue leather interior with a unique Zagato motif and contrasting red stitching throughout, even on the headliner. Further red-coloured details can be found on the bespoke Aston Martin badges on the boot and tail.

Since delivery, the limited-edition Aston Martin has accumulated a mere 275 km and is presented in as-new condition, including its original owners' manuals. As the first of its kind, this V12 Zagato would highlight any world-class collection of Aston Martins or modern supercars.

nuova in Svizzera al suo proprietario, un cliente VIP di Aston Martin, ed è stata la prima V12 Zagato prodotta. Costruita secondo le specifiche europee, vanta una pletera di personalizzazioni eseguite dalla divisione 'Q' di Aston Martin, responsabile della gestione di tali realizzazioni su misura. La bellissima vernice Alloro Green è completata dall'abitacolo in pelle, bicolore, Sahara Tan e Arctic Blue con un esclusivo motivo Zagato e cuciture rosse a contrasto ovunque, anche sul soffitto. Ulteriori dettagli di colore rosso possono essere trovati sui badge Aston Martin, realizzati appositamente, sul cofano e sulla coda.

A partire dalla consegna, questa Aston Martin in edizione limitata ha percorso solo 275 km e viene presentata come nuova, ed include i manuali uso e manutenzione originali. Come primo esemplare della serie, questa V12 Zagato aggiungerebbe importanza a qualsiasi collezione di livello mondiale sia di Aston Martin sia di supercar moderne.





† 1955 FIAT 8V COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: **ZAGATO** CHASSIS / TELAIO: **106.000076** ENGINE / MOTORE: **104.000 000162**

€1.600.000 – €1.800.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
ITALIAN LIBRETTO

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**One of as few as 25 coupés built by Zagato
and 17 believed remaining examples**

**Recent full restoration, including
refinished in its original colours**

Retains its original Tipo 104.000 engine

**Eligible for numerous events, including the Mille
Miglia and Concorso d'Eleganza Villa d'Este**

**A true Zagato and Fiat masterwork, one of the
most celebrated Italian cars of its decade**

Una delle 25 coupé costruite

**Recente restauro totale, riverniciata
nella sua tinta originale**

**Ancora equipaggiata del suo motore
originale Tipo 104.000**

**Idonea per numerosi eventi, tra cui la Mille
Miglia e il Concorso d'Eleganza Villa d'Este**

**Un vero capolavoro di Zagato e Fiat; una delle
auto italiane più ammirate degli anni '50**

Of the many beautiful designs that emerged from Carrozzeria Zagato during the 1950s, few were as timelessly elegant as the berlinetta coachwork built for the Fiat 8V. Celebrated for engineer Dante Giacosa's two-litre V-8 engine and Fabio Luigi Rapi's voluptuous factory coachwork, the Otto Vu was publicly introduced at the Geneva Salon in March 1952. Zagato initially had no plans to work on the model until the company received a commission to clothe a private car for Milanese Fiat dealer Ovidio Capelli.

Tra i molti bei disegni emersi dalla Carrozzeria Zagato negli anni '50, pochi erano eleganti come quello per la berlinetta costruita su base Fiat 8V. Celebrata per il motore V-8 da due litri disegnato dall'ingegnere Dante Giacosa e per la ricercata linea della carrozzeria di serie realizzata da Fabio Luigi Rapi, la Otto Vu è stata presentata al Salone di Ginevra, nel marzo del 1952. Inizialmente la Carrozzeria Zagato non aveva intenzione di lavorare su questo modello di vettura, fino a quando non ha ricevuto l'ordine per vestire l'auto di un privato attraverso il concessionario Fiat di Milano, Ovidio Capelli.





With Zagato's lightweight aerodynamic coachwork mounted on the Otto Vu's high-performance engine and advanced chassis, the 8V Zagato prototype showed great success at racing events over the next two years, prompting the company to consider a production run. At the Turin Salon in April 1954, the coachbuilder introduced a modified version of the prototype that was produced in a quantity of approximately 30–40 examples over the following two years (including the Elaborata variant).

Though the Zagato-built 8V berlinettas were ostensibly produced in series, the cars were hand built to individual customer order with a host of available features and a palette of different colours, essentially making each car a unique example. The class winner of five Italian Sports Car Championships during the 1950s, the Fiat 8V Zagato has since evolved into one of today's most desirable coachbuilt berlinettas, offering rarity, racing pedigree, and breath-taking aesthetics.

Con la carrozzeria leggera ed aerodinamica di Zagato montata sul motore ad alte prestazioni della Otto Vu ed il suo telaio avanzato, il prototipo 8V di Zagato ha riscosso un grande successo nelle corse disputate nei due anni successivi, spingendo l'azienda a valutare una piccola produzione del modello. Al Salone di Torino, nell'aprile del 1954, il carrozziere milanese ha presentato una versione modificata del prototipo. In totale, sono state solo 26 le coupé su base 8V costruite con la carrozzeria di Zagato.

Sebbene le berlinette 8V realizzate da Zagato fossero prodotte in piccola serie, le vetture erano costruite a mano su ordine specifico. Il singolo cliente poteva, quindi, personalizzare la sua con alcune modifiche rese disponibili dall'azienda e scegliendo su una ricca tavolozza di colori diversi, rendendo di fatto, ogni vettura un esemplare unico. Vincitrice di cinque campionati italiani nella classe riservata alle vetture sportive negli anni '50, la Fiat 8V Zagato si è evoluta in una delle berlinette più desiderate al giorno d'oggi, coniugando rarità, pedigree da corsa ed estetica mozzafiato.

This mid-production iteration of Fiat's most celebrated post-war sports car boasts an early life of gentle use, free of period competition, and a recent sympathetic restoration, resulting in a splendid example. Dispatched by Fiat to Zagato in early May 1954, chassis no. 000076 was painted emerald green and is authentically finished in that colour today. As demonstrated by a file of period registrations with the *Auto Club d'Italia*, the 8V received a certificate of origin in early August 1955 and was licensed five days later to an address in Turin in the name of the Società Nazionale Olii Minerali, a national energy company based in Turin. The car has remained in Italy ever since, passing through a modest chain of documented owners residing in cities from Rome to Padova.

Questo esemplare, realizzato verso la metà della produzione della più celebre vettura sportiva post-bellica di Fiat, ha beneficiato della tranquillità dei primi anni di vita, trascorsi lontana dalle competizioni, e di un recente restauro totale che lo ha riportato agli splendori originali. Spedito dalla Fiat a Zagato all'inizio del maggio 1954, il telaio numero 000076 è stato dotato di una carrozzeria verniciata in Verde Smeraldo ed è, ancora oggi, rifinito in questo colore. Come dimostrato dai documenti contenuti in un faldone, con le immatricolazioni dell'epoca rilasciate dall'Automobile Club d'Italia, questa Fiat 8V ha ricevuto il certificato di origine all'inizio dell'agosto del 1955 ed è stata immatricolata cinque giorni dopo a nome della Società Nazionale Olii Minerali di Torino, una società operante a livello nazionale nel settore energetico. L'auto è rimasta sempre in Italia, passando attraverso una corta catena di proprietari registrati, residenti in città diverse, da Roma a Padova.







Although there is no evidence that the 8V Zagato was raced in period, by the 1970s the car was enjoying use in vintage competition events, including the 1976 Bressanone Sant'Andrea; the 1977 Coppa Città di Varano Trofeo Caschi; and the 1978 Coppa Velocita at Monza. The Fiat passed to Gianfranco Pittarel by the mid-1980s, and he retained possession for approximately 30 years, running the Mille Miglia Storico no less than eight times, and presenting the car at the 2013 Zagato celebration sponsored by Chopard.

Recently acquired by the consignor, the Fiat has since been reunited with its original engine and has been treated to a full restoration, including a new two-tone interior and a refinish in the original factory colour of emerald green. This sensational coachbuilt Fiat has accrued less than 500 km since restoration, and it continues to be eligible for the world's finest touring and exhibitive events, including the Mille Miglia Storica and the Villa d'Este Concorso d'Eleganza. Chassis no. 000076 is an exquisite example of one of Zagato's most brilliant creations, offering a crowning complement to any collection.

Sebbene non ci siano prove che questa 8V Zagato abbia corso all'epoca, già negli anni '70 la vettura si stava godendo l'uso in alcune competizioni per vetture d'epoca, tra cui la Bressanone Sant'Andrea, del 1976, la Coppa Città di Varano, Trofeo Caschi del 1977 e la Coppa Velocita del 1978 a Monza. La Fiat è poi passata a Gianfranco Pittarel verso la metà degli anni '80, che l'ha tenuta per i successivi (circa) 30 anni, partecipando alla Mille Miglia Storica non meno di otto volte, e prendendo parte alla celebrazione Zagato, sponsorizzata da Chopard, del 2013.

Acquistata di recente dal venditore, la Fiat è stata ricongiunta con il suo motore originale e sottoposta a restauro completo, compreso un nuovo interno bicolore ed alla riverniciatura nel colore originale Verde Smeraldo. Questa straordinaria vettura Fiat ha percorso meno di 500 km dal restauro e continua ad essere idonea per i migliori eventi turistici e concorsi del mondo, tra cui la Mille Miglia Storica e il Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. La vettura con telaio n. 000076 è un meraviglioso esemplare di una delle creazioni più brillanti di Zagato, e può facilmente diventare il pezzo forte di molte collezioni.



1967 FERRARI 330 GTC

COACHWORK / CARROZZERIA: **ZAGATO** CHASSIS / TELAIO: **10659**

€425.000 - €475.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
DUTCH KENTEKENBEWIJS

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The only extant 330 GTC with coachwork by Zagato

Unique, removable targa-style roof

Exhibited by Zagato at the 1974 Geneva International Motor Show

Presented at the 1996 Pebble Beach Concours d'Elegance

Recent service by Modena Motorsport of Langenfeld, Germany

L'unica 330 GTC esistente dotata di carrozzeria Zagato

Tetto tipo targa, unico e rimovibile

Esibita da Zagato al Salone Internazionale di Ginevra del 1974

Presentata al Concours d'Elegance di Pebble Beach nel 1996

Tagliandata di recente presso la Modena Motorsport di Langenfeld, Germania

While any 330 GTC is a special car in its own regards, some are a bit more special than most, and this is one such Ferrari.

Originally delivered to the U.S. as a standard 330 GTC to noted Ferrari importer Luigi Chinetti in 1967, chassis number 10659 was delivered to its first owner, Gerald L. Buhrman, of Ann Arbor, Michigan. It then passed to its second owner, Robert Kennedy of Cambridge, Massachusetts. In 1972, Kennedy incurred minor damage to the front of the car and brought it back to Chinetti for repairs. Chinetti used this opportunity to return the car to Italy and fit it with unique coachwork by Carrozzeria Zagato, who involved both Carrozzeria Carlo Marazzi and M. Gastone Crepaldi S.a.S in the project. A

Ogni 330 GTC è, a modo suo, un'auto speciale, ma, ce ne sono alcune più speciali delle altre. Quest'ultimo è, esattamente, il caso di questa Ferrari.

Originariamente spedita negli Stati Uniti nel 1967, come normalissima 330 GTC, al noto importatore Ferrari Luigi Chinetti, la vettura con numero di telaio numero 10659 è stata consegnata al suo primo proprietario, Gerald L. Buhrman, di Ann Arbor, Michigan. È passata, poi, al suo secondo proprietario, Robert Kennedy di Cambridge, nel Massachusetts. Nel 1972, Kennedy subisce lievi danni alla parte anteriore della vettura e la riporta a Chinetti per le riparazioni. Chinetti coglie questa opportunità per comprare e riportare la vettura in Italia e vestirla con una carrozzeria unica, realizzata dalla Carrozzeria Zagato che, in questo progetto ha coinvolto la Carrozzeria Carlo Marazzi e la M. Gastone Crepaldi S.a.s. Una fotografia





photograph in the history file shows chassis number 10659 as it arrived in Italy, just before the Pininfarina body was removed, showcasing the minor damage.

The Zagato coachwork is striking and is defined by its angular lines and targa-style roof, and reminiscent in some ways to Michelotti's Daytona NART Spiders, yet with a character all its own. In 1974, it was exhibited at the Geneva International Motor Show on the Zagato stand. Afterwards, the car was featured in *Quattroruote* magazine, on behalf of its U.S.-based owner, the aforementioned Mr. Kennedy, who previously owned the car and liked it so much, he bought it back from Chinetti and kept it until the 1990s.

The 330 GTC was shown at the Pebble Beach Concours d'Elegance in 1996 and has been featured in a number of books and articles, such as Antoine Prunet's *The Ferrari Legend: The Road Cars*, and *Ferrari by Zagato* by Michele Marchiano. Chassis number 10659 remained as part of the prestigious Schermerhorn Collection

presente nei documenti della vettura, mostra la macchina con telaio 10659 appena arrivata in Italia, poco prima che la carrozzeria di Pininfarina fosse rimossa, con ben visibile il lieve danno subito.

La carrozzeria di Zagato colpisce per le sue linee spigolose ed il tetto, in stile targa che ricorda in qualche modo la Daytona NART Spider di Michelotti, ma con un carattere tutto suo. Nel 1974, è stata esposta al Salone Internazionale di Ginevra sullo stand della Carrozzeria Zagato. Successivamente, l'auto è stata oggetto di un articolo nella rivista *Quattroruote*, per conto del suo proprietario americano, il già citato signor Kennedy, che, dopo averla avuta e ceduta, visto che gli piaceva così tanto, ha deciso di ricomprarla da Chinetti e, di tenerla fino agli anni '90.

La 330 GTC è stata presentata al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach nel 1996 ed è stata inserita in numerosi libri e articoli, come quello di Antoine Prunet *La leggenda Ferrari: Le vetture stradali* e quello di Michele Marchiano *le Ferrari di Zagato*. La vettura con telaio numero 10659 è poi rimasta,

for many years. During Mr. Schermerhorn's stewardship, it was FIVA certified in Holland in 2004 and invited to take part in the Concorso d'Eleganza Villa d'Este. It was then purchased by the current German collector ten years ago, and has recently been serviced by Modena Motorsport in Langenfeld, Germany.

The only extant 330 GTC clothed by Zagato and one of only a handful of Zagato-bodied Ferraris, this would make a stunning addition to any collection, and it would surely be welcomed at the world's most exclusive concours events, as it has been in the past.

per molti anni, parte della prestigiosa collezione Schermerhorn. Durante la gestione del signor Schermerhorn, è stata certificata FIVA, in Olanda nel 2004, e invitata a partecipare al Concorso d'Eleganza Villa d'Este. È stata acquistata dall'attuale collezionista tedesco dieci anni fa e, recentemente, è stata sottoposta ad un tagliando presso la Modena Motorsport di Langenfeld, in Germania.

L'unica 330 GTC in esistenza carrozzata da Zagato e, una delle poche Ferrari con carrozzeria Zagato in assoluto. Sarebbe una splendida aggiunta a qualsiasi collezione, e, sicuramente, benvenuta agli eventi ed ai concorsi più esclusivi del mondo, esattamente come già successo in passato.





† 1955 MASERATI A6G/2000 BERLINETTA

COACHWORK / CARROZZERIA: **ZAGATO** CHASSIS / TELAIO: **2102** ENGINE / MOTORE: **2102**

€3.000.000 – €3.500.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
PROOF OF EC TAXES PAID

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Competed in the 1956 Mille Miglia

Driven in practice by Sir Stirling Moss and Denis Jenkinson

One of 20 A6G/2000s by Zagato; the first Zagato-bodied berlinetta

Likely used by Maserati for testing in 1955

Offered from 20 years of ownership

Ha partecipato alla Mille Miglia del 1956

Guidata in prova da Sir Stirling Moss e Denis Jenkinson

Una delle 20 A6G/2000 di Zagato; la prima berlinetta realizzata da Zagato

Probabilmente utilizzata dalla Maserati, nel 1955, per delle prove

Proveniente da 20 anni di unica proprietà

In the hierarchy of Maserati's A6G/2000, chassis number 2102 stands proud as the second car of its series, following chassis number 2101 (with spyder coachwork by Zagato), and the very first A6G/2000 bodied by Zagato as a berlinetta. According to Walter Bäumer's tome on the model, *Maserati A6G/2000 Zagato*, 2102 was delivered to Zagato's facilities in December 1954 and was completed on 8 March 1955. Finished in red with black seats, the car is easily identifiable in period photos, boasting a front grille with a large trident surrounded by chrome trim. It is also identifiable by its single front and rear bumpers without air outlets, typical of the first series cars.

Nella gerarchia delle Maserati A6G/2000, la vettura con numero di telaio 2102 spicca orgogliosa, come seconda vettura prodotta della serie, giusto dopo il telaio numero 2101 (con carrozzeria Spyder di Zagato) e, primissima A6G/2000 berlinetta realizzata con la carrozzeria di Zagato. Secondo il libro di Walter Bäumer dedicato al modello, *Maserati A6G/2000 Zagato*, il telaio 2102, è stato consegnato agli stabilimenti Zagato nel dicembre del 1954, ed è stato completato l'8 marzo del 1955. Finita in colore rosso con sedili neri, l'auto è facilmente identificabile nelle foto d'epoca, avendo una griglia anteriore con un grande tridente circondato da finiture cromate. È anche identificabile dai suoi paraurti anteriori e posteriori singoli e privi di prese d'aria, tipici delle vetture della prima serie.





Chassis no. 2102 as seen during the 1956 Mille Miglia.
Courtesy of the owner

Likely used by Maserati for testing in 1955, chassis number 2102's first race was at the 7th Rallye des Sestriere in February 1956 with Attilio Buffa and Gino Munaron, wearing race number 56. It fared well through the early stages of the event, finishing 1st on stages at Imola and 2nd at the Modena Autodromo, but was forced to retire due to gearbox problems. The next month, it raced again at the Trofeo Torricelle with Giuseppe Musso, brother of Maserati factory racing driver Luigi Musso. After a very rainy race, Musso finished 10th in class.

One week later, chassis number 2102's next event was a Monza, but unfortunately neither driver nor result are known. Afterwards, the A6G/2000 was catapulted onto a far bigger stage when it was used by Maserati as a practice car for the Mille Miglia. It was tested by several drivers including the legendary pair of Sir Stirling Moss and Denis Jenkinson. Fresh from their record-breaking win with Mercedes-Benz the year before, Moss and Jenkinson drove the car extensively, and Jenkinson's thoughts on it were chronicled in the June 1956 issue of *Motorsport* magazine:

Probabilmente utilizzata da Maserati per delle prove nel 1955, la prima gara della vettura con numero di telaio 2102 è stata al 7° Rallye del Sestriere nel febbraio del 1956, con Attilio Buffa e Gino Munaron, numero di gara 56. È andata molto bene nelle prime fasi dell'evento, finendo prima nelle prove ad Imola e seconda in quelle svolte all'Autodromo di Modena, prima di essere costretta al ritiro a causa di problemi al cambio. Il mese successivo, ha corso di nuovo al Trofeo Torricelle con Giuseppe Musso, fratello del pilota della Maserati, Luigi Musso. Dopo una gara molto piovosa, Musso ha concluso decimo di classe.

Una settimana dopo, la gara successiva della vettura con telaio 2102 è stata a Monza, ma sfortunatamente, non si conoscono né il nome del pilota né il risultato. Successivamente, la A6G/2000 è stata catapultata su un palcoscenico molto più grande, utilizzata dalla Maserati come auto da allenamento per la Mille Miglia. È stata testata da diversi piloti, tra cui la leggendaria coppia Sir Stirling Moss e Denis Jenkinson. Freschi della loro vittoria a tempo di record con Mercedes-Benz l'anno prima, Moss e Jenkinson hanno guidato la vettura per parecchio tempo e, le riflessioni di Jenkinson su di essa sono state riportate nel numero di Giugno del 1956 della rivista *Motorsport*:

Everything about it was pure racing car, the steering being light and positive...gear changing was great fun...There was quite a lot of exhaust noise...while the smoothness of the six-cylinder engine impressed me enormously...I handed the car over the Moss...without exceeding 5,500 rpm (98 mph), we soon discovered we were averaging a higher speed round the course than we had done in practice last year with a 300 SL Mercedes-Benz...the little Maserati was so much more manageable.

Tutto di lei era pura macchina da corsa, lo sterzo era leggero e preciso ... cambiare le marce era molto divertente ... C'era un bel po' di rumore di scarico ... mentre la fluidità del motore a sei cilindri mi impressionava enormemente ... Ho passato l'auto a Moss ... senza superare i 5.500 giri/min. (98 mph -160 km/h), abbiamo presto scoperto che stavamo facendo una media più alta sul percorso rispetto a quanto avessimo fatto in prova l'anno scorso con una Mercedes-Benz 300 SL ... la piccola Maserati era molto più maneggevole.



Giuseppe Musso at the Trofeo Torricelle where he finished 10th in class.
Courtesy of the owner



After Moss and Jenkinson finished practicing with the car, it was noted that a new engine, gearbox, and rear axle were fitted in preparation for the main event. There, 2102 wore race number 318 and was piloted by Arnaldo Bellini with journalist Nicolo Carosio, as co-driver. The pair finished in 117th overall and 25th in class in a race plagued by heavy rain. After the Mille Miglia, the car remained at Maserati's facilities in Modena for at least a year, where it was modified with air outlets in both fenders and repainted. It was sold from the factory in February 1959 to Carlo Peroglio of Turin, the first private owner.

At some point in the early 1960s, the Maserati made its way to the United States. There, its first noted owner

Dopo che Moss e Jenkinson hanno finito di allenarsi con la macchina, è stato annotato che un nuovo motore, cambio e assale posteriore erano stati montati in preparazione per l'evento principale. Alla Mille Miglia, la A6G/2000 telaio numero 2102, portava il numero di gara 318, ed era pilotata da Arnaldo Bellini con il giornalista Nicolò Carosio, come co-pilota. La coppia è arrivata al 117° posto assoluto, 25° di classe, in una gara afflitta da forti piogge. Dopo la Mille Miglia, l'auto è rimasta negli stabilimenti Maserati di Modena per almeno un anno, dove è stata modificata con prese d'aria su entrambi i parafanghi e ridipinta. È stata poi venduta dalla fabbrica nel febbraio 1959, a Carlo Peroglio di Torino, il primo proprietario privato.

Ad un certo punto, nei primi anni '60, la Maserati ha trovato la sua strada negli Stati Uniti. Lì, il suo primo proprietario noto, un

was a Mr. G. Fisher, who sold the car to a Dr. John Fisher of Frontenac, Missouri. From there, the car passed to an owner in Japan, and made its way to Dutch dealers Rudy Pas and Marcel Roks, who commissioned a restoration with Trevor Stokes in England. Stokes found the bodywork to be beyond repair and a new body was made at that time, whilst retaining the original roof. In March of 1998, chassis number 2102 was acquired by its current German collector. Looking to improve upon Stokes' restoration, the car was sent to Maserati specialist Herbi Allemann of Switzerland for further restoration work. Invoices from the work completed total to 84,000 CHF.

Maserati's A6G/2000 chassis and drivetrain proved to be an excellent underpinning for one of Zagato's most memorable creations. This is clearly evidenced by Denis Jenkinson's own remarks on this very car. Eligible for countless international concours and driving events, including the Mille Miglia, this would be an exciting addition to any collection of coachbuilt Italian racing cars.

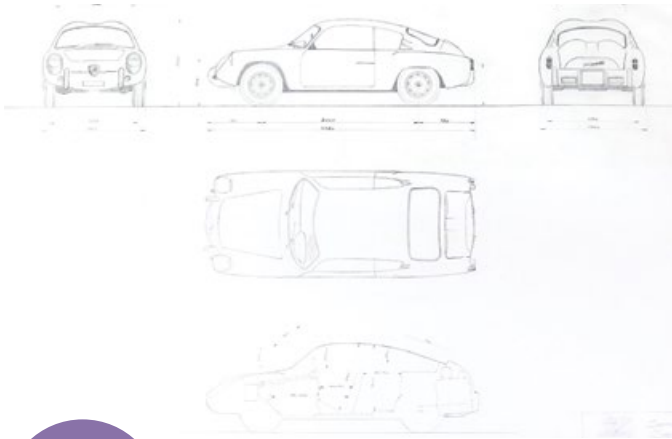
certo signor G. Fisher, vendette la macchina a tal dottor John Fisher di Frontenac, nel Missouri. Da lì, l'auto passò a un proprietario in Giappone, e poi ai rivenditori olandesi Rudy Pas e Marcel Roks, che commissionarono un restauro a Trevor Stokes, in Inghilterra. Stokes scoprì che la carrozzeria era irreparabile e ne creò una nuova, pur mantenendo il tetto originale. Nel marzo del 1998, la vettura con telaio numero 2102 è stata acquistata dal suo attuale proprietario, un collezionista tedesco. Cercando di migliorare il restauro di Stokes, l'auto è stata inviata allo specialista Maserati Herbi Allemann in Svizzera per ulteriori lavori di restauro. Le fatture di questo lavoro, ammontano ad un totale di 84.000 CHF.

Il telaio e la trasmissione della Maserati A6G/2000 si sono dimostrati un'ottima base per una delle creazioni più memorabili di Zagato. Ciò è chiaramente evidenziato dalle osservazioni di Denis Jenkinson proprio riferite a quest'auto. Idonea a innumerevoli concorsi internazionali ed eventi di guida, tra cui la Mille Miglia, questa vettura sarebbe un'aggiunta interessante per qualsiasi collezione dedicata alle auto da corsa italiane, con carrozzeria speciale.





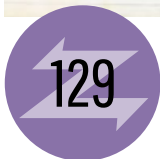
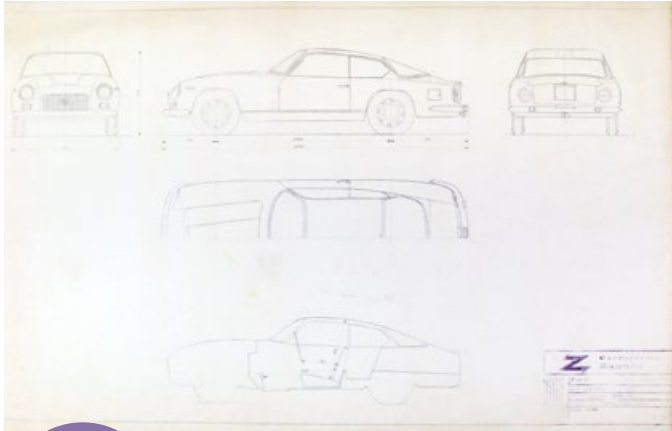
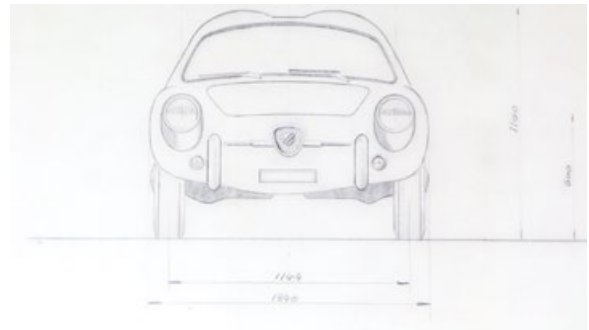




FIAT-ABARTH 750 GT 'DOUBLE BUBBLE' ZAGATO BLUEPRINT
€2.000 - €4.000

Offered from Zagato Archive, this is an original blueprint for the Fiat-Abarth 750 GT 'Double Bubble' Zagato

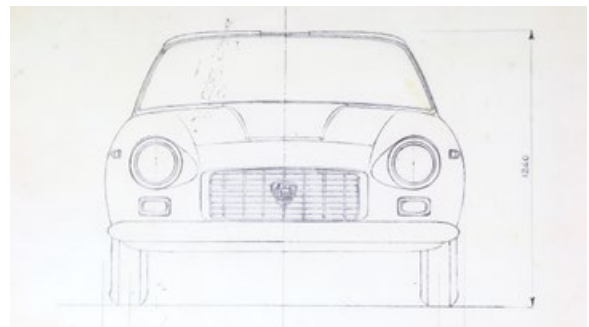
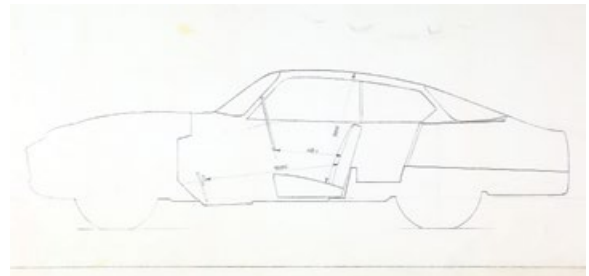
Offerto dall'Archivio Zagato, questo è un progetto originale per la Fiat-Abarth 750 GT 'Doppia Gobba' Zagato.



LANCIA FLAMINIA SUPER SPORT 3C 2.8 ZAGATO BLUEPRINT
€3.000 - €5.000

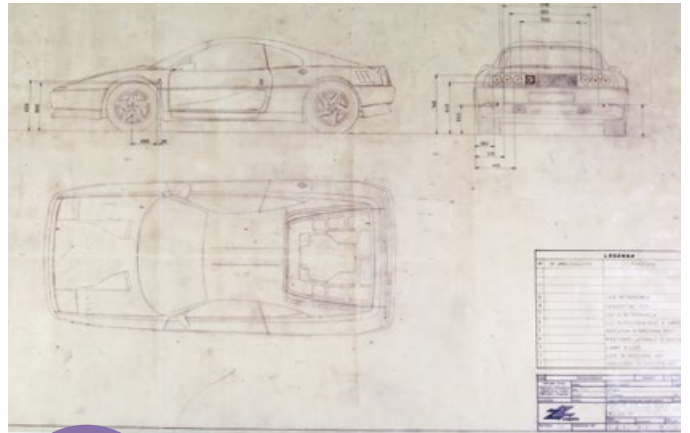
Offered from Zagato Archive, this is an original blueprint for the Lancia Flaminia Super Sport 3C 2.8 Zagato.

Offerto dall'Archivio Zagato, questo è un progetto originale per Lancia Flaminia Super Sport 3C 2.8 Zagato.



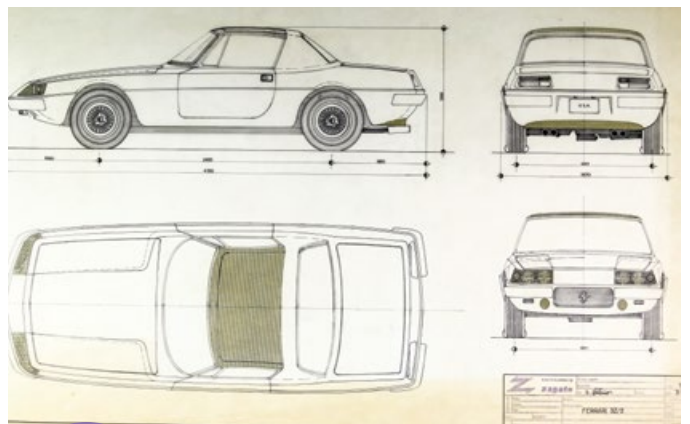
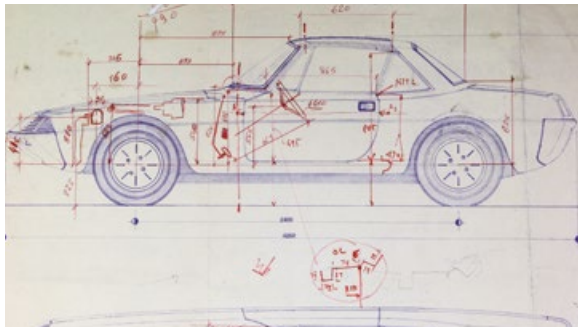


pos.	denominazione	disegno	n.	modifiche
tot. gen. di lav.	data	protez. superf.		figurate
M13 Ford-M13 alloro	di Bernini R.	sigle		
JM dimens. lineari	contr.	classe	tab.	
130 valori angolari		copie inestensibile per costr. pezzo	scala 1:10	
quantità	peso	FIGURINO - Viste esterne		
		tipo	funzione	dis. approp.
		formato	sostituito dal	T Z 1 - 0 5 - B - 0 0 1 A



**FERRARI 348 TB ZAGATO
ELABORAZIONE MEMORABILIA
€3.000 - €5.000**

Offered from Zagato Archive, Offerto dall'Archivio Zagato, questo lot includes four drawings, lotto comprende quattro disegni, sette seven lithographs, and a file of litografie e un file di documentazione documentation pertaining to the relativo alla Ferrari 348 TB Ferrari 348 TB Zagato Elaborazione. Elaborazione Zagato.



**FERRARI 330 GTC ZAGATO
MEMORABILIA
€3.000 - €5.000**

Offered from Zagato Archive, this Offerto dall'Archivio Zagato, questo lot consists of drawings, sketches, lotto è composto da disegni, schizzi, and pictures and pertaining to the immagini relative alla Ferrari 330 Ferrari 330 GTC Zagato. GTC Zagato.

132



1961 MASERATI 3500 GT SPYDER

COACHWORK / CARROZZERIA: **VIGNALE** CHASSIS / TELAIO: **AM101 1333** ENGINE / MOTORE: **AM101 1333**

€625.000 - €700.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The 173rd of 251 examples with Vignale coachwork

Retains its original engine

**Fitted with the desirable hardtop
and Borrani spoke wheels**

Includes report by Maserati historian Adolfo Orsi

Introduced at the 1959 Turin Auto Show, the 3500 GT Spyder was built primarily to please American customers, who demanded an open-top grand tourer from Maserati. With striking Vignale coachwork, it was immediately recognized as one of the very best open-top, GT cars of the era. The 3500 GT Spyder entered production benefiting from the same upgrades bestowed to its closed sibling for the 1959 model year. These included a ZF five-speed manual transmission and Girling front disc brakes. Its elegant proportions, flowing lines and redesigned front-grille gave this Maserati a distinctively sporty and charismatic presence.

Chassis number AM101 1333 was completed on September 8, 1961 and is reportedly the 173rd built

Il 173° di 251 esemplari prodotti con la carrozzeria di Vignale

Ancora con il suo motore di primo equipaggiamento

Dotata del sempre desiderabile hard-top e delle ruote a raggi Borrani

**Dotata della relazione sulle condizioni realizzata
dello storico della Maserati, Adolfo Orsi**

Presentata al Salone dell'Auto di Torino del 1959, la 3500 GT Spyder fu costruita principalmente per soddisfare i clienti americani, che chiedevano a gran voce alla Maserati la disponibilità di una vettura gran turismo con il tetto apribile. Ricevuta la splendida carrozzeria opera di Vignale, la 3500 GT Spyder è stata subito riconosciuta come una delle migliori vetture GT aperte disponibili, all'epoca, sul mercato. La 3500 GT Spyder entrò in produzione, beneficiando degli stessi aggiornamenti pensati per la versione chiusa per il model year 1959, che includevano un cambio manuale a cinque velocità ZF ed i freni a disco anteriori della Girling. Le sue proporzioni eleganti, le linee fluide e la griglia anteriore ridisegnata, hanno donato a questa Maserati un aspetto carismatico e marcatamente sportivo.

La vettura con numero di telaio AM101.1333 è stata completata l'8 settembre del 1961 ed è riconosciuta come 173esimo esemplare costruito, in una produzione totale di 251. Fu ritirata, direttamente





of a total production of 251. It was collected by its first owner, John Daniel Campbell of Lincoln, Nebraska, at the factory. Originally finished in metallic gold with beige leather upholstery, it was fitted with a colour-matching hardtop, Borrani spoke wheels, radio, safety belts, twin external view mirrors, and bumper guards. Mr. Campbell used the car for a tour of Europe and the first maintenance service was done by an authorized Maserati distributor in Zurich, Switzerland.

Shipped home to Nebraska thereafter, Campbell kept the car until 1969, when it was sold to his brother-in-law, Richard Reinhard. By the early 2000's, it was imported back to Italy by Mr. Roberto Giorni. At that time, the car was still finished in its gold metallic paint along with its original interior. It then underwent a full restoration by Officina Tralli in Bomporto, near Modena, where the

in fabbrica, dal suo primo proprietario, l'americano John Daniel Campbell di Lincoln, Nebraska. Originariamente verniciata Oro metallizzato con rivestimento in pelle beige, era equipaggiata di hard top in tinta, ruote a raggi Borrani, radio, cinture di sicurezza, due specchietti esterni e rostri sui paraurti. Campbell ha utilizzato l'auto per un giro d'Europa e, il primo intervento di manutenzione è stato effettuato da un distributore autorizzato Maserati di Zurigo, in Svizzera.

Una volta spedita a casa, nel Nebraska, Campbell ha poi tenuto l'auto fino al 1969, quando l'ha venduta a suo cognato, Richard Reinhard. Da lì in avanti, e fino al 2000, quando è stato riportata in Italia da Roberto Giorni, sfortunatamente, si sa molto poco della storia della vettura. Al suo arrivo in Italia, l'auto era ancora finita nella sua vernice Oro metallizzato e sfoggiava il suo interno originale. Successivamente, ha subito un completo restauro presso

mechanical components were overhauled. The upholstery was re-done in a specialized shop in Lombardy and the car re-painted in Verde Bosco, a period-correct Maserati colour. Registered in Italy after the restoration, it was later exported to Germany with a new owner, who later sold it to the consignor.

Respected Maserati historian Adolfo Orsi inspected the car in October 2012. A copy of his details report is on file, concluding that “the car is a good/very good example of this model”. A 3500 GT Spyder is a wonderful car to drive and enjoy, and this example would be a wonderful addition to any collection.

l'Officina Tralli di Bomporto, vicino a Modena, dove sono stati revisionati tutti i componenti meccanici. La tappezzeria è stata rifatta presso un artigiano specializzato in Lombardia, e, nel mentre, l'auto è stata ridipinta in colore Verde Bosco, una tinta Maserati corretta per il periodo. Immatricolata in Italia dopo il restauro, è stata successivamente esportata in Germania, da un nuovo proprietario, che, successivamente, l'ha venduta al conferente.

Il più rispettato storico della Maserati, Adolfo Orsi, ha ispezionato l'auto nell'ottobre del 2012. La sua dettagliata relazione, di cui una copia accompagna la vettura, si conclude affermando che “l'auto è un buon/eccellente esemplare di questo modello”. La 3500 GT Spyder è un'auto meravigliosa da guidare e per divertirsi nel farlo. Questo esemplare sarebbe un'interessante aggiunta a qualsiasi collezione.



133



1937 ALFA ROMEO 6C 2300 B PESCARA BERLINA

COACHWORK / CARROZZERIA: **TOURING** CHASSIS / TELAIO: **813897** ENGINE / MOTORE: **823898**

€300.000 – €400.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
ITALIAN LIBRETTO

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**One of roughly 115 6C 2300 Bs built
to Pescara specifications**

**Just three owners from new, with fifty-five years
of custody by the original purchaser's family**

**Remarkably original condition, never
restored with one older repaint**

**A perfect preservation class candidate
for concours events worldwide**

**Una delle circa 115 6C 2300 B costruite
secondo le specifiche "Pescara"**

**Solo tre proprietari da nuova, con cinquantacinque anni di
custodia da parte della famiglia dell'acquirente originale**

**Condizioni straordinariamente originali, mai
restaurata, riverniciata parecchi anni addietro**

**Candidata perfetta per la "Preservation
Class" nei concorsi di tutto il mondo**

One of the most important monikers of prewar racing hailed from Alfa Romeo's performance at the 24 Ore di Pescara, Targa Abbruzzi August 1934. The Milanese manufacturer had recently updated its successful 6C model with a 2.3 liter engine, and was intent on proving the car's mettle in competition. The nascent Scuderia Ferrari, functioning as Alfa Romeo's factory competition team, fielded three 6C 2300s clothed in Touring's sleek Berlinetta coachwork. Franco Cortese's car no. 24 led a 1-2-3 sweep of the race, permanently establishing Pescara in the company's considerable racing lore.

Uno dei momenti più importanti delle corse automobilistiche ante guerra, è legato alla 24 Ore di Pescara per la Targa Abruzzo dell'Agosto del 1934 ed alle prestazioni espresse dall'Alfa Romeo. Il costruttore milanese aveva recentemente aggiornato il suo modello più di successo, la 6C, con un motore da 2,3 litri, ed era impegnato a dimostrare la valenza dell'auto in competizione. La nascente Scuderia Ferrari, la cui funzione era di fare da squadra corse per l'Alfa Romeo, schierò tre 6C 2300 costruite con l'elegante carrozzeria Berlinetta. La macchina di Franco Cortese, la numero 24, capeggiò lo splendido risultato della squadra, che terminò ai primi tre posti con le sue tre vetture, facendo subito entrare il nome Pescara nella grande tradizione, legata alle corse, dell'Alfa Romeo.



The De Cordova family with their 6C 2300 Pescara when new.

Courtesy of the owner



In honor of the dramatic victory, Alfa Romeo built a limited series of cars to the race-winning mechanical specifications, albeit with various kinds of coachwork, known as the 6C 2300 Pescara. In 1935, the manufacturer introduced a second series of the model incorporating a new lightweight chassis with fully independent suspension and hydraulic brakes, dubbed the 6C 2300 B. Roughly 115 examples were built to Pescara specifications through 1937, and these cars have since become prized among *Alfisti* for their rewarding combination of high-performance mechanicals and stunning handcrafted coachwork, which in most cases consisted of the original Touring design.

This late-production 6C 2300 B Pescara benefits from an exclusive chain of just three caretakers, including fifty-five years with the family of the original owner. According to previous registration records, chassis number 813897 was issued a certificate of origin in late November 1937, and was registered the following month to the first owner, Pietro fu Filippo De Cordova

Per celebrare questo importante successo, l'Alfa Romeo decise di realizzare una serie limitata di vetture con le specifiche tecniche delle vetture usate durante la gara, rendendole però disponibili con differenti tipi di carrozzeria. Nasce così la 6C 2300 Pescara. Nel 1935, il costruttore ha presentato una seconda serie del modello, con un nuovo telaio alleggerito, sospensioni a ruote indipendenti e freni idraulici, chiamata 6C 2300 B di cui, con le specifiche Pescara, fino al 1937, saranno costruiti circa 115 esemplari. Fin da allora queste auto sono state molto apprezzate dagli Alfisti per la loro capacità di unire meccaniche ad alte prestazioni a straordinarie carrozzerie artigianali, che, nella maggior parte dei casi, erano disegnate e costituite dalla Carrozzeria Touring.

Questa 6C 2300 B Pescara è stata assemblata nell'ultimo periodo di produzione, e ha certamente tratto beneficio dall'aver avuto, fino ad oggi, 3 soli proprietari, con, la famiglia del primo, che si è presa cura di lei per ben 55 anni. Secondo quanto riportato nei documenti di immatricolazione, la vettura con telaio numero 813897, ha ricevuto il certificato di origine alla fine di Novembre del 1937, ed è stata immatricolata a nome

of Rome. The De Cordovas were an aristocratic Spanish family that had moved to Sicily, and in 1938 Pietro transferred the car's registration to their Palermo address. The De Cordova family retained possession of the car through 1992, during which time the car was never comprehensively restored, albeit for a single repaint.

By late 1992, the Alfa Romeo passed to Pietro Speciale of Bagheria, and was deregistered from road use. Seldom used over the following 20 years, it was acquired by the consignor several years ago. Believed to retain numerous original parts and components, it has undergone no major restorative work, albeit for a recent, pre-sale service and inspection at a marque specialist in Modena. It is an ideal candidate for the preservation class at any concours event, where it would surely be warmly received.

del primo proprietario, Pietro fu Filippo De Cordova di Roma, il mese successivo. I De Cordova erano una famiglia aristocratica spagnola immigrata in Sicilia e, nel 1938, Pietro trasferì l'immatricolazione dell'auto a Palermo. La famiglia De Cordova mantenne il possesso della vettura fino al 1992, periodo durante il quale la vettura non fu mai completamente restaurata, anche se, una volta, venne riverniciata.

Verso la fine del 1992, l'Alfa Romeo passò a Pietro Speciale di Bagheria, ed è stata radiata dal pubblico registro automobilistico. Raramente utilizzata nei successivi 20 anni, è stata poi acquistata dall'attuale proprietario, e conferente, diversi anni fa. Si ritiene che la macchina conservi ancora numerose parti e componenti originali e non ha mai subito importanti lavori di restauro. Ultimamente, in preparazione della vendita, è stata tagliandata e, nel frattempo, verificata da uno specialista di Modena. Questa 6C 2300 B Pescara è senz'altro una candidata ideale per essere iscritta nella classe dedicata alle vetture conservate di ogni importante concorso di eleganza al mondo, manifestazione dove, sicuramente, sarebbe accolta con entusiasmo.



134



1958 RIVA TRITONE “VIA”

HULL /CHIGLIA : 62 ENGINE / MOTORE: 300557

€350.000 – €450.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
BILL OF SALE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**Delivered new to H.S.H. Prince
Rainier III and Princess Grace**

A cherished piece of Monégasque history

**Fully restored to original specifications
by Riva specialists**

In early 1958, Carlo Riva received a special order for a pair of Tritones from a wealthy Milanese textile industrialist, Mr Gianoglio. A close relative of H.S.H. Prince Rainier III, the reigning prince of Monaco, Mr. Gianoglio wished to bestow the prince with a Tritone, as a show of his admiration and gratitude. Thus, hull no. 62, Via, was born.

Via, adorned with red and white stripes, in the livery of the Principality, was powered by two Chris-Craft MCL, 5.5-litre, six-cylinder engines, each capable of 175 hp at 3,400 rpm and both equipped with the automatic diverter dubbed the ‘Chris-O-Matic’, which was launched at a time when the pushbutton automatic transmission fascinated the American auto industry.

Via proved to provide great fun for the young family that formed after his marriage in 1956 to Princess Grace.

**Consegnato nuovo a H.S.H. Principe Ranieri
III ed alla Principessa Grace**

Un prezioso pezzo della storia del Principato di Monaco

**Completamente restaurato secondo le
specifiche originali, da specialisti Riva**

All’inizio del 1958, Carlo Riva riceve un ordine speciale, per ben due Tritone, dal signor Gianoglio, un ricco industriale tessile milanese. Parente stretto di H.S.H. Il Principe Ranieri III, il principe regnante di Monaco, il signor Gianoglio desidera regalare al Principe un Tritone, come segno della sua ammirazione e gratitudine. E’ per questa ragione che nasce “Via”, lo scafo con la chiglia nr. 62.

“Via”, adornato con strisce rosse e bianche, i colori del Principato, è alimentato da due motori Chris-Craft MCL, 5,5 litri, sei cilindri, ciascuno in grado di sviluppare 175 CV a 3400 giri/min. ed entrambi dotati del controllo elettro-idraulico del convertitore, denominato ‘Chris-O-Matic’, un sistema lanciato sul mercato quando l’industria automobilistica americana si era invaghita dell’azionamento tramite pulsante della trasmissione automatica.

“Via” si è rivelato essere un grande divertimento per la giovane famiglia, formatasi nel 1956 con il matrimonio tra il Principe





A frequent sight in the waters surrounding the Principality, *Via* served as the prince's flagship in keeping with naval etiquette and protocol, flying both the flag of Monaco and the personal flag of the prince.

Prince Rainier III eventually replaced his Tritone with a smaller Riva Junior, used for short trips and water-skiing with Princess Grace and their children. Yet, *Via* would continue to remain in its home port, always maintained by Riva in Monaco under the long-term custodianship of its second owner.

Several years ago, after deciding to restore the faded craft to its original condition, a previous owner entrusted *Via* to a renowned Dutch specialist. An exemplary restoration of several years was then undertaken, returning the Tritone to its original specification, including both original engines, which were completely rebuilt and refurbished. The latest technology enabled the famous Chris-O-Matic transmission to be rebuilt with added

Ranieri e la Principessa Grace. Una vista frequente nelle acque che circondano il Principato, "*Via*" serviva come nave ammiraglia del principe e, seguendo, l'etichetta e il protocollo navale, batteva sia la bandiera di Monaco sia la bandiera personale del principe.

Il Principe Ranieri III finì con sostituire il suo Tritone con un più piccolo Riva Junior, usato, con la Principessa Grace ed i loro bambini, per brevi spostamenti e per fare sci d'acqua. Tuttavia, "*Via*" è rimasto nel suo porto di origine, sempre gestito dalla Riva di Monaco, custodito, per tanti anni, dal suo secondo proprietario.

Diversi anni fa, dopo aver deciso di riportare l'ormai sciuipato "*Via*" alle sue condizioni originali, un precedente proprietario si è affidato ad un rinomato specialista olandese. È stato quindi eseguito un restauro esemplare, durato diversi anni, che ha riportato il Tritone alle specifiche originali, compresi i due motori di primo equipaggiamento che, sono stati completamente rifatti e restaurati. La tecnologia moderna ha permesso, inoltre, di ricostruire la famosa trasmissione Chris-O-Matic, raggiungendo una maggiore affidabilità. Nel



Prince Rainier aboard Riva number 62.
Courtesy of the owner.



reliability. In 2014, the beautifully restored craft was purchased by its current owner and has returned to its home port of Monaco, where it has been regularly looked after by Monaco Boat Service and remains ready to use and enjoy at a moment's notice.

Today, Riva is still a symbol of wealth and glamor, and there is perhaps no more glamorous Riva than Via, which continues to embody the spirit of Prince Rainier III and the stunning Princess Grace.

2014, l'imbarcazione splendidamente restaurata è stata acquistata dall'attuale proprietario, ed è tornata nel suo porto di Monaco, regolarmente assistita dalla Monaco Boat Service per rimanere pronta all'uso ed essere goduta in qualsiasi momento.

Oggi Riva è ancora simbolo di ricchezza e fascino e, forse, non esiste un Riva più Riva di "Via", che continua a incarnare lo spirito del Principe Ranieri III e della splendida Principessa Grace.



135



□† 1965 ASTON MARTIN SHORT-CHASSIS VOLANTE

CHASSIS / TELAIIO: **DBVC/2335/L** ENGINE / MOTORE: **400/2248** BODY / CARROZZERIA: **2335 L**

€1.300.000 - €1.500.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
SWISS CARTE GRISE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**One of the last Short-Chassis Volantes built;
one of just thirty-seven produced**

Offered from over twenty-five years of single ownership

**Late 1990s restoration with Aston
Martin experts Roos Engineering**

Retains its original engine

**Una delle ultime Volante a passo corto costruite;
una delle sole trentasette prodotte**

Proveniente da oltre venticinque anni di unica proprietà

**Restaurata negli anni '90 dagli esperti
della Aston Martin Roos Engineering**

Ancora equipaggiata con il suo motore originale

With production beginning on the new DB6 in 1965, Aston Martin's senior management realized they still had thirty-seven unallocated DB5 chassis. The chassis itself was too short to be utilised for the new model so it was decided to create a limited run of "interim" convertibles, combining the best portions of both the DB5 and the DB6 into one automobile. Dubbed the Volante, this was the first Aston Martin to use this name – since used on every open production car since, and remains today as Aston Martin's lowest-production convertible.

As seen on the car offered here, the early Volante's were essentially a combination of the DB5 bodywork with the addition of several DB6 elements. Bodywork was produced

Con l'inizio della produzione della nuova DB6 nel 1965, il senior management di Aston Martin si rese conto di avere ancora 37 chassis DB5 invenduti. Il telaio, era troppo corto per essere utilizzato per il nuovo modello e, così è stato deciso di creare una serie limitata di vetture aperte, "intermedie", unendo le parti migliori della DB5 e della DB6 in un'unica automobile. Soprannominata Volante, questa è stata la prima Aston Martin ad utilizzare questo nome, da allora usato su tutte le Aston aperte e, rimane ancora oggi, la vettura aperta di serie della Aston Martin prodotta nel minor numero di esemplari.

Come è possibile notare sulla macchina offerta, le prime Volante erano, essenzialmente, una combinazione di carrozzeria DB5 con l'aggiunta di numerosi elementi DB6. La carrozzeria, proprio come





using Touring's patented Superleggera process, just like the DB5. However, features such as four-corner bumpers and V-stitched Connolly leather seating will quickly be recognized as coming from the DB6. Distinctive to the Volante are its taillights - with the strip of chrome between the brake light and the turn signal - and the new 'Volante' badge. At its heart is Aston Martin's race-proven all-alloy, twin-cam straight-six powerplant, in 4.0-liter form, with triple SU carburetors, and originally rated at 282 brake horsepower at 5,500 rpm.

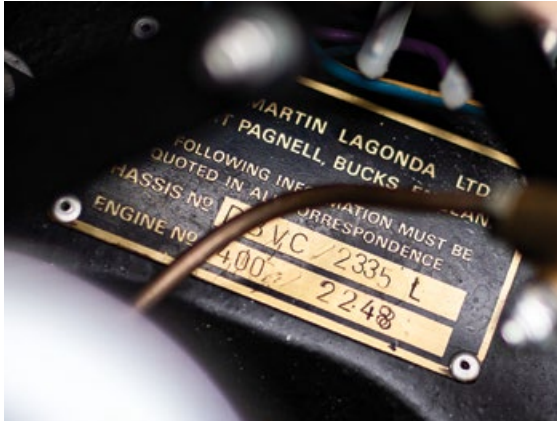
Originally produced in Fiesta Red, this Short-Chassis is now presented in the subtly beautiful dark blue. The late 1990s saw chassis number DBVC/2335/L undergo a restoration with Roos Engineering in Bern, Switzerland, one of Aston Martin's dedicated Heritage Specialists. This work was commissioned by its current owner, a German-based collector. It now presents beautifully and fitted with its matching hardtop is even suited for the cooler months, and is noted to retain its original engine.

sulla DB5, è stata prodotta dalla Touring, con il suo sistema, brevettato, Superleggera. Tuttavia, dettagli come i 4 paraurti separati ed i sedili in pelle Connolly con cuciture a V, saranno presto riconosciuti come provenienti dalla DB6. Distintive per la Volante, sono le luci posteriori, con il profilo cromato tra la luce del freno e la freccia ed il nuovo logo 'Volante'. Il cuore dell'Aston Martin è il suo propulsore, a sei cilindri in linea, completamente in alluminio, ben collaudato anche nelle competizioni, nella versione da 4.0 litri, con triplo carburatore SU, con una potenza di 282 cavalli a 5.500 giri/min.

Originariamente finita in Fiesta Red, questa Passo Corto è ora presentata nella delicatissima tonalità di blu scuro. Alla fine degli anni '90, la vettura con numero di telaio DBVC/2335/L è stata sottoposta a restauro presso la Roos Engineering a Berna, in Svizzera, uno degli specialisti del programma dedicato "Heritage" di Aston Martin. Questo lavoro è stato commissionato dall'attuale proprietario, un collezionista con base in Germania. La vettura, ancora equipaggiata con il suo motore originale, si presenta magnificamente e, dotata del suo hard top, è adatta per essere usata anche nei mesi più freddi.

A interesting interim model from a high point in Aston Martin's history, Short-Chassis are highly sought after by collectors not only for their rarity, but their sporting good looks. Offered from over twenty-five years of single ownership, it goes without saying that an opportunity to purchase a Short-Chassis should not be overlooked, and this example checks all the right boxes.

Un interessante modello "intermedio" di un momento importante nella storia di Aston Martin, la "Passo Corto" è molto ricercata dai collezionisti non solo per la rarità, ma anche per l'aspetto sportivo. Offerta proveniente da oltre venticinque anni di singola proprietà, è ovvio che l'opportunità di acquistare una "Passo Corto" non debba essere trascurata e, questo esemplare ha tutte le carte in regola.







136



1973 ALFA ROMEO GTA 1300 JUNIOR STRADALE

COACHWORK / CARROZZERIA: **BERTONE** CHASSIS / TELAIIO: **AR 776142** ENGINE / MOTORE: **AR 00559 05371**

€225.000 – €265.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
CANCELLED UK VS

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Desirable GTA 1300 Junior, one of 193 built

Fascinating ownership history with two private owners from new

In June 1968, Alfa Romeo introduced the 1300 GTA Junior. Despite retaining the same overall capacity of 1,290 cc, the Tipo 559 engine exhibited key differences to the GT Junior's Tipo 530. The bore and stroke were 78 × 67.5 mm, instead of 74 × 75 mm on the GT Junior. The carburetors were larger Weber 45 DCOE18s instead of 40 DCOE28s, and the cylinder head was fitted with twin plugs. As a result, the Tipo 559 was able to deliver 96 cv at 6,000 rpm. In addition to the engine, steel-pressed wheels and a set of dedicated stickers differentiate the Junior from its larger sibling.

Chassis no. AR 776142 was completed on 23 November 1973 and finished in Biancospino. Subsequently delivered on 29 November to AutoBecker in Germany, it remained unsold until 1979, when it was sold to another German dealer.

Its first private owner acquired the car and imported it to Japan in 1983 and registered it two years later under registration '68 33'. He kept the car for 35 years before it was purchased by the consignor and restored in 2018 to factory Stradale

Ricerca GTA 1300 Junior, una delle sole 193 costruite

Affascinante storia delle proprietà, con due soli proprietari privati da nuova

Nel giugno del 1968, Alfa Romeo introduce sul mercato la 1300 GTA Junior. Nonostante conservasse la stessa cilindrata di 1.290 cc, il motore Tipo 559 aveva alcune differenze fondamentali rispetto al Tipo 530 utilizzato sulla GT Junior. Alesaggio e corsa erano 78 × 67,5 mm, anziché il 74 × 75 mm, i carburatori erano più grandi, Weber 45 DCOE18 invece di 40 DCOE28, e la testata era dotata di doppie candele. Di conseguenza, il Tipo 559 era in grado di erogare 96 cv a 6.000 giri/min. Oltre al motore, cerchi stampati in acciaio ed una serie di adesivi dedicati differenziano la GTA Junior dal fratello minore.

La vettura con numero di telaio AR 776142, è stata completata il 23 novembre del 1973, finita in colore Biancospino. Successivamente consegnata, il 29 novembre, alla AutoBecker in Germania, è rimasta invenduta fino al 1979, quando è passata ad un altro concessionario tedesco.

Il suo primo proprietario privato ha acquistato l'auto, importandola in Giappone, nel 1983 e l'ha targata solo due anni dopo, con targa '68 33'. La macchina è rimasta con il primo proprietario per 35 anni, prima di essere acquistata dal conferente nel 2018 e subito restaurata secondo le specifiche di fabbrica della Stradale. Si ritiene che il suo



specification. Its current mileage of 52,000 km is believed to be original. One of the most desirable Alfa Romeos ever built, it is ready to participate in some of the finest events in Europe.

attuale chilometraggio indicato, di 52.000 km sia originale. Una delle Alfa Romeo più desiderabili mai costruita, è pronta a partecipare a molti dei migliori eventi in Europa.



137



†□ 1930 BUGATTI TYPE 50 ROADSTER

CHASSIS / TELAIO: **50123** ENGINE / MOTORE: **18**

€1.400.000 – €1.800.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
US TITLE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The sole remaining example with its original Jean Bugatti-designed factory coachwork

Initially owned by painter Andre Derain, co-founder of the Fauvism movement

Documented with factory records including original bill of sale and report by David Sewell

Featured in a road test in the July 1958 issue of *Road & Track*

Breathtaking and extremely rare example of Jean Bugatti's powerful open touring model

L'unico esemplare rimasto con la carrozzeria originale, progettata da Jean Bugatti

Inizialmente di proprietà del pittore Andre Derain, co-fondatore del Fauvismo

Accompagnata da documenti che includono i registri di fabbrica, tra cui la fattura di vendita originale e la relazione di David Sewell

Apparsa in una prova su strada, nel numero di luglio 1958 di *Road & Track*

Esemplare strabiliante ed estremamente raro del modello da turismo, aperto, di Jean Bugatti

Introduced in 1930, the Bugatti Type 50 was a development of the Type 46 touring model that employed a powerful new engine. A mimic of the fabulously successful Miller racing motor, the new dual overhead-cam straight eight was equipped with two carburetors, a large supercharger, and dry sump lubrication; this same engine, in tuned form, was used in the Type 54 Grand Prix racecar. Of the 65 cars built, only four were clothed in factory roadster coachwork penned by Jean Bugatti, and this is the sole remaining example with its original coachwork.

Introdotta sul mercato nel 1930, la Bugatti Tipo 50, era uno sviluppo del modello stradale Tipo 46 con l'aggiunta di un nuovo, più potente, motore. Fortemente ispirato al favoloso motore da corsa Miller, la nuova unità ad otto cilindri in linea, con doppio albero a camme in testa, era equipaggiato con due carburatori, un grande compressore e aveva la lubrificazione a carter secco. Questo stesso motore, leggermente preparato, sarà poi utilizzato nella macchina da Grand Prix Tipo 54. Delle 65 vetture costruite, solo quattro sono state vestite con una carrozzeria aperta firmata da Jean Bugatti, e, questo, è l'unico esemplare rimasto con la sua carrozzeria originale.





According to the combined research of marque experts David Sewell and Pierre-Yves Laugier, including numerous factory records, chassis 50123 was ordered new in early 1931 by Andre Derain, one of France's most celebrated 20th century painters. Widely recognised along with Henry Matisse as the co-founder of Fauvism, Derain associated with fellow artists like George Braque and Pablo Picasso. Despite the factory's attempt to sell him a torpedo-style body, the painter insisted on roadster coachwork painted black with a yellow stripe, and he further requested separate front seats and a rear luggage compartment.

By 1935, the Bugatti passed to brewery owner Jean Trivier, who returned the car to Alsace for service. Two years later the Type 50 was imported to England by Jack Lemon Burton, who used it as personal car until the outbreak of World War II. Around 1942 Burton sold the original engine to American collector Eli Richardson, although after the war the owner sourced a different Type 50 motor (number 18, from chassis 50134). Very few Type 50s have their original engines as most were swapped due to problems.

Secondo la ricerca combinata degli esperti del marchio David Sewell e Pierre-Yves Laugier, con l'aggiunta di numerosi documenti di produzione, il telaio 50123 è stato ordinato nuovo, all'inizio del 1931, da Andre Derain, uno dei pittori francesi più famosi del 20° secolo. Ampiamente riconosciuto insieme a Henry Matisse come co-fondatore di Fauvismo, Derain è associato ad artisti come George Braque e Pablo Picasso. Nonostante il tentativo della fabbrica di vendergli una vettura con carrozzeria Torpedo, il pittore ha insistito per ottenere una carrozzeria Roadster, dipinta di nero con una striscia gialla, ed ha espressamente richiesto di avere i sedili anteriori separati e un vano bagagli posteriore.

Nel 1935, la Bugatti passò al proprietario del birrificio Jean Trivier, che riportò l'auto in Alsazia per effettuare un tagliando. Due anni dopo, la Tipo 50 è stata importata in Inghilterra da Jack Lemon Burton, che l'ha utilizzata come auto personale fino allo scoppio della seconda guerra mondiale. Intorno al 1942, Burton vende il motore originale al collezionista americano Eli Richardson, e, appena dopo la guerra, compra un altro motore Tipe 50 (il numero 18, proveniente dal telaio 50134). Pochissime Tipo 50 hanno il loro motore originale, dato che molti sono stati cambiati a causa di problemi meccanici.

Acquired by early 1954 by John Erskine-Hall of South Kensington, the Bugatti may have been owned briefly by the American tire manufacturer Ann Klein before being purchased in the late '50s by John Caperton of Louisville, Kentucky. An article in the July 1958 issue of *Road & Track* describes Mr. Caperton's restoration of the car, which included tuning the engine to specifications of the contemporaneous Type 54 Grand Prix racecar, and thereby developing close to 300 hp; *Road & Track* recorded a remarkable 0-60 mph time of 8.0 seconds!

By 1962, the Type 50 was owned by John Hoggatt of Indianapolis, and following his passing the car was sold in 1970 to David Schiff of New York. The roadster remained with Mr. Schiff through at least 1988, during which time it was maintained by marque specialist Don Lefferts, including an engine rebuild in 1983. Purchased in August 1997 by New Jersey collector Oscar David, the Bugatti was sold to the esteemed Henry Petronis circa 2003, and it won a class award at the 2010 Pebble Beach Concours d'Elegance.

Since being acquired by the consignor the Type 50 has received additional restoration measures, and the owner has bolstered the car's documentation by sourcing numerous factory records, including the original bill of sale to Mr. Derain and correspondence between he and Ettore Bugatti. Believed to be one of two surviving Type 50 roadsters and the sole example

Acquistata all'inizio del 1954 da John Erskine-Hall di South Kensington, la Bugatti potrebbe essere stata di breve proprietà del produttore americano di pneumatici Ann Klein, prima di essere comprata, alla fine degli anni '50, da John Caperton di Louisville, nel Kentucky. Un articolo del numero di luglio del 1958 di *Road & Track*, descrive il restauro della vettura eseguito dal sig. Caperton, che comprendeva la messa a punto del motore con le specifiche della più moderna vettura da corsa Tipo 54 Grand Prix, quindi capace di sviluppare circa 300 CV. Nella prova *Road & Track* ha registrato il tempo straordinario, sullo 0-60 mph (circa 100 km/h) di 8,0 secondi!

Nel 1962, la Tipo 50 è di proprietà di John Hoggatt di Indianapolis, e, nel 1970, dopo la sua scomparsa, viene venduta a David Schiff di New York. La Bugatti Roadster rimane con il Sig. Schiff almeno fin al 1988, periodo durante il quale viene seguita dallo specialista della marca Don Lefferts, che rifà il motore nel 1983. Acquistata nell'agosto 1997 dal collezionista del New Jersey Oscar David, la Bugatti è poi venduta, verso il 2003, allo stimato Henry Petronis, che l'ha portata a vincere un premio di classe al Concours d'Elegance di Pebble Beach del 2010.

Dal momento dell'acquisto da parte del conferente, la Tipo 50 ha ricevuto ulteriori cure, ed il proprietario ha rafforzato ulteriormente la documentazione dell'auto, acquistando numerosi documenti di fabbrica, tra cui la fattura originale di



ROAD & TRACK CLASSIC TEST 18



BUGATTI TYPE 50-S

SPECIFICATIONS

List price (1931)	\$8125
Curb weight	3300
Test weight	3600
distribution, %	50/50
Dimensions, length	164
width	68
height	62
Wheelbase	122.0
Tread, f and r	55.1
Tire size	6.00-20
Brake lining area	n.a.
Steering, turns	2.0
turning circle	40
Engine type	8 cyl, dohc
Bore & stroke	3.39 x 4.21
Displacement, cu in.	295.2
cc	4840
Compression ratio	7.50
Bhp @ rpm	250 @ 4500
equivalent mph	121
Torque, lb-ft	310 @ 2800
equivalent mph	75.4

GEAR RATIOS

4th ()	overall	
3rd (1.00)		3.46
2nd (1.40)		4.84
1st (2.53)		8.75

CALCULATED DATA

Lb/hp (test wt)	14.4
Cu ft/ton mile	105.8
Mph/1000 rpm (3rd)	26.9
Engine revs/mile	2225
Piston travel, ft/mile	1560
Rpm @ 2500 ft/min	3565
equivalent mph	96.1
R & T wear index	34.8

PERFORMANCE

Top speed (4500), mph	121
best timed run	
3rd ()	
2nd (5000)	96
1st (5000)	53

FUEL CONSUMPTION

Normal range, mpg	9/13
-------------------	------

ACCELERATION

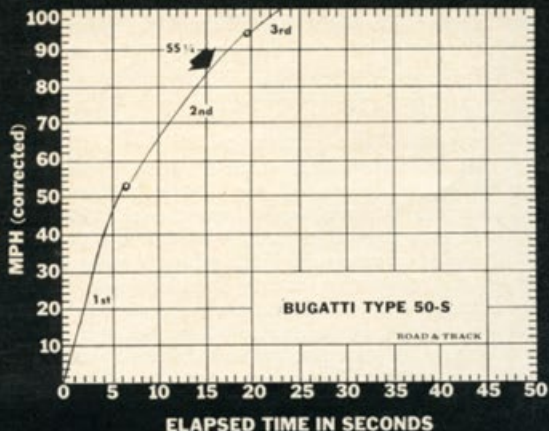
0-30 mph, sec	2.9
0-40 mph	3.9
0-50 mph	5.8
0-60 mph	8.0
0-70 mph	11.7
0-80 mph	13.9
0-90 mph	17.5
0-100 mph	22.5
Standing 1/4 mile	15.6
speed at end, mph	65

TAPLEY DATA

3rd, lb/ton @ mph	290 @ 60
2nd	400 @ 50
1st	off scale
Total drag at 60 mph, lb	230

SPEEDOMETER ERROR

30 mph	actual
40 mph	
50 mph	
60 mph	
70 mph	
80 mph	
90 mph	
100 mph	



BUGATTI 50-S

Ed. Note: This is not an actual road test of the car described; in this case, no factual test data could be found. However, our technical department has evolved a predicted performance system which has proved to be accurate.


THE CHASSIS of the type 50 is the customary Bugatti design, with a 122-inch wheelbase, semi-elliptics and the traditional hollow axle at the front, and reversed quarter elliptics at the rear. The shocks are friction type, but adjustable from the dash. Each of the 20-inch wheels is cast aluminum, with integral brake drum and cooling blades. As on the type 46, the gearbox is located in the differential housing.

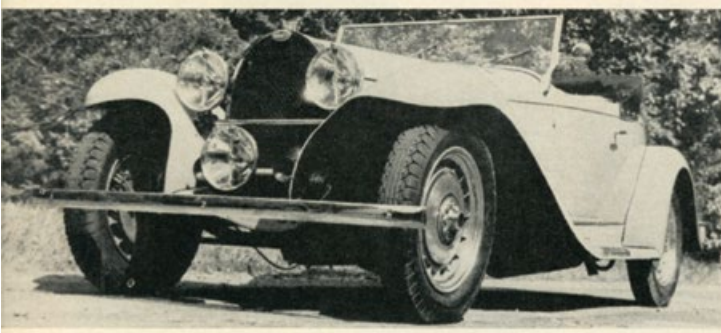
What distinguishes this Bugatti is its engine. Each of the eight cylinders has a bore and stroke of 86 x 107 millimeters, these magnificent dimensions requiring a blower so immense that two carburetors have to be attached to it. These are Scheblers, which were original equipment, but had been replaced by Zeniths on this, the Salon car. Its owner located two Scheblers and rebuilt them, for he feels that these units are responsible for much of the excellent low-speed torque. The blower, like the two overhead cams, is gear driven; so is the oil pump which provides the pressure for the dry sump system. Extending down, as on the Royale, the cylinder walls become main bearing supports, carrying the beautifully machined and carefully counter-weighted crankshaft. The engine is carried on two frame cross members, the sump being little more than an aluminum box to contain the oil.

Besides its virtually indestructible engine, the type 50 displayed other features which reveal Bugatti's incomparable artistry. Housed in what did double duty as a fly-wheel, the clutch was a refined version of the multiple-plate power applicators of the Grand Prix models. All the aluminum is beautifully finished, and the straight, functional lines which Bugatti employed also make this engine a thing of beauty, as comparison with a Duesenberg SJ or Blower Bentley powerplant will make quite apparent.

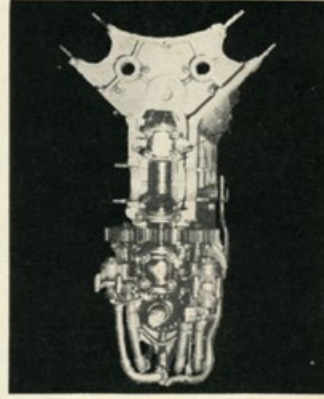
These characteristics, however interesting they may be to the technically minded, are quickly forgotten when the blistering performance of this 27-year-old behemoth, whose chassis alone weighs 2530 pounds, is experienced. Colonel Giles, the renowned English Bugattiste, recorded the belief that only a well prepared GP Bug could accelerate fast enough to pour its beautiful exhaust note into the ears of a type 50 pilot. This follows logically from an engine which responds instantly at any throttle opening. A mere 2000 rpm provides 113 brake horsepower in the low-compression type 50, running up to 175 at 3000 and 200 at 4000. If one feels the need for added urge, 4500 is quite safe, and at this speed, in 2nd gear, the huge horseshoe radiator is cutting the wind at almost 90 mph. Its owner is certain that, after a careful low-speed break-in, any all-out test which might be imposed on the roadster will produce results exceeding these figures, and provide a 0-60 time of less than 8 seconds.

Steering and brakes are delightful and cannot be criticized except for some shock transmission through the steering wheel over rough surfaces.

Fuel consumption seldom goes below 12 miles per gallon and, in view of the extra horses obtained through modernization, the top speed of 121 mph is quite remarkable (the original factory figure was 113 mph with 220 bhp). In all, it is a truly wonderful car with a powerplant so flexible its 3 speeds forward seem quite adequate. The type 50-S is an Ettore Bugatti car, a clean-lined, eager thoroughbred whose exhaust note is a paean of mechanical joy, whose blower screams defiantly at all comers. 

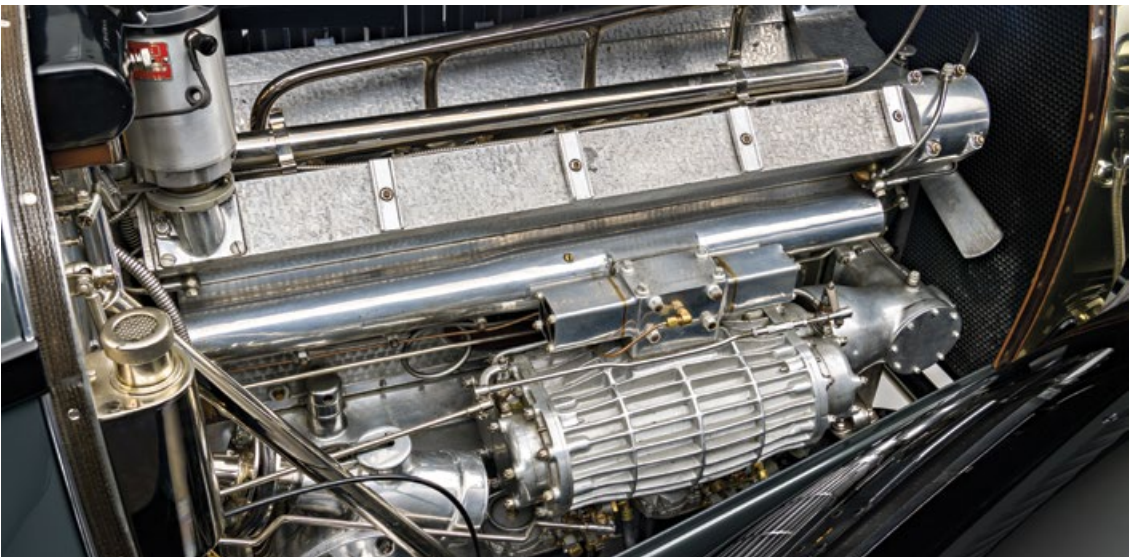


Road & Track sleuths have tracked John Caperton's magnificent 50-S roadster to its original owner, who was J. C. E. Hill, of Cranley Gardens, London. It was sold through a magazine ad in 1951 for £650.



retaining its original Jean Bugatti-designed coachwork, this unique Type 50 would make a stunning addition to any collection. It claims the extraordinary provenance of ownership by Fauvist icon Andre Derain and boasts known ownership throughout its life. Ideal for spirited drives or presentation at premium concours d'élégance, this important roadster beckons Bugatti enthusiasts worldwide.

vendita a Mr. Derain e la corrispondenza tra lui ed Ettore Bugatti. Ritenuta una delle sole due Roadster su base Tipo 50 sopravvissute e l'unico esemplare che conserva la sua carrozzeria originale disegnata da Jean Bugatti, questa esclusiva Tipo 50 sarebbe un'aggiunta straordinaria a qualsiasi collezione. La vettura rivendica anche la straordinaria provenienza dalla proprietà dell'icona del fauvismo, Andre Derain e vanta una storia conosciuta, completa di tutti i proprietari. Ideale per piacevoli scorribande automobilistiche, o presentazioni in occasione di prestigiosi concorsi d'eleganza, questa importante roadster è una tentazione per gli appassionati di Bugatti in tutto il mondo.



138



□○+ **2009 MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN STIRLING MOSS**

CHASSIS / TELAIIO: **WDD1999761M900066**

€1.850.000 – €2.200.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
GUERNSEY VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of only 75 examples built

The rarest version of the Mercedes-Benz SLR McLaren

Inspired by Sir Stirling Moss' 1955 Mille Miglia victory

Two owners and less than 8,400 km from new

Recently serviced and ready to drive and enjoy

Uno dei soli 75 esemplari costruiti

La versione più rara della Mercedes-Benz SLR McLaren

Modello ispirato alla vittoria di Sir Stirling Moss nella Mille Miglia del 1955

Due proprietari, e meno di 8.400 km, da nuova

Recentemente revisionata e pronta per essere guidata con piacere

The Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss was unveiled at the 2009 North American International Auto Show; a lightweight speedster variant of the SLR as potent in performance as it is arresting in appearance. Just 75 examples were built, offered exclusively to existing SLR owners as a modern homage to the exquisite 300 SLR that Stirling Moss campaigned to victory in the 1955 Mille Miglia.

Rather like the 300 SLR, nearly all the creature comforts of the car it is based on were sacrificed in the pursuit of performance, aesthetics and extreme driver (and passenger) enjoyment. This even included the windscreen and roof, which not only

La Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss è stata presentata al North American International Auto Show del 2009; è una versione alleggerita e completamente aperta della SLR, assolutamente straordinaria nelle sue prestazioni e nel suo aspetto. Di "Stirling Moss", omaggio moderno alla mitica 300 SLR che Stirling Moss ha portato alla vittoria nella Mille Miglia del 1955, ne sono stati costruiti solo 75 esemplari, offerti esclusivamente a chi già possedeva una SLR.

Seguendo la linea tracciata dalla 300 SLR, quasi tutti i comfort presenti sulla versione da cui è derivata, sono stati sacrificati nella ricerca di prestazioni, estetica e divertimento estremo del guidatore (e del passeggero). Questi "tagli" hanno incluso anche il parabrezza ed il tetto, con un risultato che, non solo aumenta l'impatto visivo della macchina, ma moltiplica per dieci l'intensità dell'esperienza di guida.



adds to the visual drama but ramps up the intensity of the driving experience ten-fold. Indeed, when *Car Magazine* road tested the car in 2009, they likened the experience of full throttle acceleration to “standing on the wingtip of a 747” and sighted the 0-100 km/h time of 3.5 seconds and top speed of 354 km/h achievable only by those “whose neck muscles can bear it”. This level of performance is accomplished by utilising the same 641 bhp, 5.5-litre supercharged AMG V-8 that powers the SLR 722 Edition and pairing it with 200 kg of weight savings; achieved by adoption of the speedster style as well as the extensive use of carbon fibre for the bodywork, underside and new aerodynamic package.

This fantastic Stirling Moss edition left the factory in December 2009 as a European-specification example

Quando, nel 2009, la rivista *Car Magazine* ha testato l'auto, ha paragonato l'esperienza dell'accelerazione a tutto gas allo “stare sulla punta di un 747” e ha ottenuto un tempo sullo 0-100 km/h di 3,5 secondi ed una velocità massima di 354 km/h realizzabile solo da coloro che hanno “i muscoli del collo in grado di sopportarlo”. Questo livello di prestazioni è stato ottenuto utilizzando lo stesso motore V8 AMG da 5,5 litri e 641 CV che alimenta la SLR 722 Edition e, abbinandolo a 200 kg di risparmio di peso, ottenuto con l'adozione dello stile “tutto aperto”, l'uso estensivo della fibra di carbonio per la carrozzeria e la parte inferiore della macchina, e, utilizzando un nuovo pacchetto aerodinamico.

Questa fantastico esemplare di Stirling Moss ha lasciato la fabbrica nel dicembre 2009, dotato di specifiche europee





delivered to Luxemburg. Since then, it has covered just under 8,400 km from new. It has had a total of two owners and presents in pristine condition, specified in the special-order colour of Antimony Grey Crystal over a spartan, yet luxurious interior of black leather, enhanced with Silver Arrow 300 SL red trims and accents. It is truly breath-taking in its appearance.

It has benefitted from being regularly exercised and enjoyed during its life and is notable for its participation in the 2012 Mercedes-Benz 1000 Miglia challenge. Naturally, it has always been looked after by Mercedes-Benz and it will be offered fully serviced and with numerous accessories including goggles in their original bags, hats, tonneau covers, and service manuals; ready for its next owner to enjoy to the full.

Acquisition opportunities of cars like the SLR Stirling Moss are rare and the visceral driving experience it offers is unique. Equally stunning as a stationary piece of art as it is enthralling as a hyper-car, it would make a wonderful addition to even the finest collections or indeed the ultimate weekend toy.

ed è stato consegnato in Lussemburgo. Da allora, ha coperto poco meno di 8.400 km ed ha avuto, in totale due proprietari ed è, ancora oggi, in perfette condizioni, esaltate dall'originale colore, special e fornito su richiesta, di Antimony Grey Crystal su un interno, semplice ma lussuoso, in pelle nera, arricchito dallo stile Silver Arrow 300 SL, con finiture e cadenini rossi. È, nel suo aspetto, veramente mozzafiato.

Ha beneficiato dall'essere regolarmente usata e goduta, nel corso degli anni, dai suoi proprietari ed è da rimarcare la sua partecipazione all'evento Mercedes-Benz 1000 Miglia del 2012. Naturalmente, è sempre stata seguita e mantenuta da Mercedes-Benz ed è offerta fresca di tagliando, con tutti gli accessori originali, ancora nelle loro confezioni originali, come gli occhiali a mascherina, i cappelli, il telo copri abitacolo ed i manuali di servizio. Pronta per essere goduta appieno dal suo prossimo proprietario.

Le opportunità di acquistare un'auto come la SLR Stirling Moss sono rare e, l'esperienza di guida viscerale che offre è unica. Emozionante sia come opera d'arte, quando ferma, sia come superauto quando in movimento, sarebbe un'aggiunta meravigliosa anche alle collezioni più raffinate, giocattolo perfetto per il fine settimana.





139



1948 ALFA ROMEO 6C 2500 SUPER SPORT COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: **TOURING** CHASSIS / TELAIO: **915.697** ENGINE / MOTORE: **923.799** BODY / CARROZZERIA: **3319**

€650.000 - €750.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
DUTCH KENTEKENBEWIJS

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of only 383 post-war 6C 2500 SS produced

Largely original throughout; retains its original alloy body, engine, and gearbox

Concours-level restoration by Dino Cognolato

Best in Show at the Zoute Concours d'Elegance 2018

Eligible for numerous concours and vintage racing events, including the Mille Miglia

Desirable two-seat, short chassis, triple carburettor configuration

Una delle sole 383 6C 2500 SS prodotte nel dopoguerra

In gran parte originale; ancora dotata della sua carrozzeria originale in alluminio e del suo motore e cambio di primo equipaggiamento

Restauro di altissimo livello, eseguito da Dino Cognolato

Best in Show al Concours d'Elegance di Zoute nel 2018

Perfetta per la partecipazione a numerosi concorsi ed alle gare d'epoca, tra cui la Mille Miglia

Desiderabile configurazione a due posti, telaio corto e triplo carburatore

Chassis number 915.697 was completed by Alfa Romeo on 9 November 1948 and was delivered to its first owner in Buenos Aires. Dr. Antonio Mario Savino was the Argentinian Minister of Industry and Trade and received his car on 25 January 1949. The car remained in Argentina the following years in the hands of three subsequent owners.

In 1988, it was exported to Italy and acquired by its first Italian owner, Bruno Torazzi of Cavriana. As the car retained its original alloy bodywork, engine, and gearbox, he began a

La vettura con il telaio numero 915.697, è stata completata dall'Alfa Romeo il 9 novembre 1948 e consegnata, a Buenos Aires, al suo primo proprietario, il dott. Antonio Mario Savino, ministro dell'Industria e del commercio argentino, che l'ha ricevuta il 25 gennaio 1949. Negli anni successivi, l'auto è poi rimasta in Argentina, con tre diversi proprietari

Nel 1988 fu esportata in Italia e acquistata dal suo primo proprietario italiano, Bruno Torazzi di Cavriana. Con la vettura ancora dotata della sua carrozzeria in alluminio, motore





restoration in 1992 but otherwise remained in storage and unfinished until 2004. Mr. Torazzi then sent the Alfa Romeo to master restorer Dino Cognolato of the famous Carrozzeria Nova Rinascente shop in Padua, who took two years to return the car to concours-ready condition. Autofficina Omega took care of all the matching mechanical components, restoring them to a high standard.

Subsequently, the Alfa Romeo was sold to a Dutch collector in 2008 who registered it in the Netherlands on March 4. Over the course of the next eight years, chassis 915.697 saw extensive use on continental trips to Italy and Germany to take part in many concours events, winning its class at the Masterpieces & Style Concours at Schloss Dyck in 2016. In 2016, chassis number 915.697 was acquired by the consignor, who was awarded Best of Show at the Zoute Concours d'Elegance in 2018.

e cambio originali, Torazzi iniziò un restauro nel 1992, ma, sostanzialmente, la 6C rimase ferma in magazzino, smontata, fino al 2004. A quel punto, Torazzi spedisce l'Alfa Romeo a Padova, alla Carrozzeria Nova Rinascente del maestro restauratore Dino Cognolato, che impiegherà due anni di lavoro per riportare l'auto in condizioni da concorso. L'autofficina Omega si è occupata, nel frattempo, di tutti i componenti meccanici, ancora quelli di primo equipaggiamento, restaurandoli ad altissimo livello.

In seguito, l'Alfa Romeo è stata venduta ad un collezionista olandese che, il 4 Marzo del 2008, l'ha immatricolata in Olanda. Nel corso dei successivi otto anni, la vettura con telaio numero 915.697 è stata spesso usata per viaggiare in Europa, soprattutto in Italia ed in Germania, per partecipare a diversi concorsi e manifestazioni, vincendo, nel 2016, la sua classe al Masterpieces & Style Concours di Schloss Dyck. Nello stesso anno, la macchina è stata poi venduta al conferente, che, nel 2018, con lei, ha vinto il Best of Show al Concours d'Elegance di Zoute.

Highly original throughout and retaining its gorgeous original aluminium coachwork by Touring Superleggera, this 6C 2500 SS is indeed a show-stopper. The immaculate restoration and the high level of originality have proven it to be a concours winner and a fantastic driver and one of the most exciting and gorgeous Alfa Romeos ever created.

Ancora oggi molto originale in ogni suo componente, con ancora la splendida carrozzeria in alluminio che le venne montata all'epoca dalla Touring Superleggera, questa 6C 2500 SS è un vero spettacolo. Il restauro eseguito, di altissimo livello, e l'alto grado di originalità, ne hanno fatto una vettura di grande successo nei concorsi, sempre in grado di essere guidata con estremo piacere e le hanno permesso di rimanere quello che è: una delle più eccitanti e meravigliose Alfa Romeo mai costruite.



140



† 1957 PORSCHE 550A SPYDER

COACHWORK / CARROZZERIA: **WENDLER** CHASSIS / TELAIO: **550A-0121** ENGINE / MOTORE: **90114** GEARBOX / CAMBIO: **690012**

€3.400.000 – €3.800.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
MONEGASQUE CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The 15th of 40 examples built; the only example sold new to Denmark

Fascinating early competition history in Denmark and East Africa

Documented provenance, including single Italian ownership for 31 years

Comprehensive four-year restoration completed in 2016

Eligible for a multitude of vintage racing and concours events worldwide

15° di soli 40 esemplari costruiti; l'unico venduto nuovo in Danimarca

Affascinante storia iniziale, fatta di gare in Danimarca ed in Africa orientale

Provenienza documentata, inclusa la singola proprietà italiana durata 31 anni

Restauro completo, durato quattro anni, completato nel 2016

Idonea per una moltitudine di gare d'epoca, così come manifestazioni e concorsi per autovetture classiche in tutto il mondo

The 550A Spyder was Porsche's first purpose-built competition model, introducing a new lightweight spaceframe chassis, fully independent suspension, a five-speed gearbox, and revised coachwork. The 550A differed from its predecessor in a number of particulars. Most notably, the ladder-type frame was replaced by a steel-tube spaceframe which was both stiffer and lighter, with a weight savings of 16 kg (35.3 lbs.). The weight of the complete body was reduced by no less than 27 kg, care to the fact that the new frame provided higher mounting points that allowed for many of the

La 550A Spyder è stata la prima vettura pensata e realizzata da Porsche espressamente per le competizioni, ed ha introdotto il nuovo telaio tubolare alleggerito, sospensioni completamente indipendenti, cambio a cinque velocità e una carrozzeria rivista. La 550A differiva dalla vettura che l'aveva preceduta in molti particolari. In particolare, il telaio a longheroni è stato sostituito da uno in tubi di acciaio, più rigido e leggero, con un risparmio di peso di 16 kg (35,3 libbre). Il peso della carrozzeria è stato ridotto di 27 kg grazie anche al fatto che il nuovo telaio permetteva di avere punti di ancoraggio più elevati, che hanno permesso l'eliminazione di molti dei rinforzi della carrozzeria. La rigidità torsionale del telaio tubolare, confrontata con quella del





Julius Voigt-Nielson fights Gordon Jones and his Lotus 11 for the lead at Roskilde, Denmark in April of 1957.
Courtesy of Carsten Frimodt



body reinforcements to be eliminated. Torsional stiffness of the frame was tripled, and the overall stiffness was five times that of the previous type ladder frame. Overall, the 550A hardly weighed 530 kg (1,168 lbs.), excluding fuel, but including the compulsory spare wheel.

The rear suspension was changed from a normal swing axle to a low pivot swing axle, while a front anti-roll bar was added. These modifications considerably improved the car's handling. The 550A was equipped with dual-circuit brakes while power from the basically unmodified engine was increased to 135 bhp at 7,200 rpm with the compression ratio raised from 9.5 to 9.8:1. The Solex carburetors were also replaced by Weber 40 DCM twin-choke downdraft carburetors.

Umberto Maglioli's overall victory at the 1956 Targa Florio commenced the model's successful competition record, and just 40 examples were ultimately produced.

telaio a longheroni, è stata triplicata così come la rigidità complessiva, cinque volte quella del precedente telaio. Complessivamente, la 550A pesa appena 530 kg (1,168 libbre), escluso il carburante, ma, includendo nel peso, la ruota di scorta obbligatoria.

Per quanto riguarda la meccanica, la sospensione posteriore era passata dal normale asse oscillante all'asse oscillante incernierato in basso, ed era stata aggiunta una barra antirollio anteriore. Queste modifiche, hanno notevolmente migliorato la guidabilità della vettura. La 550A, inoltre, era equipaggiata con il sistema frenante a doppio circuito e la potenza del motore, sostanzialmente invariato, era stata portata a 135 CV a 7.200 giri/min. aumentando il rapporto di compressione da 9,5 a 9,8:1. I carburatori Solex erano stati rimpiazzati dai Weber 40 DCM, doppio corpo, rovesciati.

La vittoria di Umberto Maglioli alla Targa Florio del 1956, giunto primo assoluto, ha dato il via alla lunga serie di successi del modello, di cui, alla fine, verranno prodotti soli 40 esemplari.



Chassis number 550A-0121 as seen at Roskilde at the Midsummer Races in Roskilde, Denmark in June of 1957.
Courtesy of Carsten Frimodt



Julius Voigt-Nielsen in 550A-0121 chases Ian Raby in his Cooper Climax at Roskilde, Denmark in September of 1957.
Courtesy of Carsten Frimodt

DATE	RACE #	EVENT	DRIVERS	RESULT
Monday, April 22, 1957	21	Roskilde Ring, Denmark	Julius Voigt-Nielsen	1st OA
Sunday, June 2, 1957	21	Copenhagen Cup, Roskilde Ring, Denmark	Julius Voigt-Nielsen	1st OA
Sunday, June 23, 1957	21	Midsommer Race, Roskilde Ring, Denmark	Julius Voigt-Nielsen	4th OA
Saturday, August 17, 1957	21T	Race 1, Roskilde GP, Roskilde Ring, Denmark	Julius Voigt-Nielsen	1st OA
Saturday, August 17, 1957	21T	Race 3, Roskilde GP, Roskilde Ring, Denmark	Julius Voigt-Nielsen	3rd OA
Wednesday, September 18, 1957	21T	Revanche Race, Roskilde GP, Roskilde Ring, Denmark	Julius Voigt-Nielsen	3rd OA
Sunday, June 1, 1958	21T	Race 3, Roskilde Ring, Denmark	Julius Voigt-Nielsen	RESULT UNKNOWN
Sunday, December 21, 1958	2	Race 3, Nakuru Park Motor Racing Circuit, Kenya	Lucile Cardwell	RESULT UNKNOWN
Sunday, December 21, 1958	2	Race 9, Nakuru Park Motor Racing Circuit, Kenya	Lucile Cardwell	RESULT UNKNOWN
Sunday, December 21, 1958	2	Race 10, Nakuru Park Motor Racing Circuit, Kenya	Lucile Cardwell	RESULT UNKNOWN
Sunday, December 10, 1961	10	Race 4, Nakuru Park Motor Racing Circuit, Kenya	Lucile Cardwell	1st OA
Sunday, December 10, 1961	10	Race 8, Nakuru Park Motor Racing Circuit, Kenya	Lucile Cardwell	1st OA
Sunday, March 4, 1962	10	Race 4, Nakuru Park Motor Racing Circuit, Kenya	D. Lead	RESULT UNKNOWN
Sunday, March 4, 1962	10	Race 8, Nakuru Park Motor Racing Circuit, Kenya	D. Lead	RESULT UNKNOWN
Sunday, March 4, 1962	10	Race 11, Nakuru Park Motor Racing Circuit, Kenya	D. Lead	RESULT UNKNOWN



Julius Voigt-Nielsen lines up alongside Andres Geil's Cooper Climax and Gordon Jone's Lotus 11 at Roskilde, Denmark in April of 1957, Denmark in April of 1957.
Courtesy of Carsten Frimodt

Chassis number 0121 is the 15th car built, and benefits from a well-documented life, including fascinating period racing history and a recent four-year restoration. After finishing assembly in late March 1957, the 550A was sold to Danish racing patron Preben Andersen (principal of the Scuderia Palan) as the only example earmarked for Denmark.

With Denmark's flag painted across the hood, the Porsche was piloted by local racing legend Julius Voigt-Nielsen, and he triumphed in his first outing at the Roskilde Ring in late April. He earned two more victories in June and August, and two 3rd-place finishes to end the season.

In late 1958, the 550A was sold to John Manussis, a British racing driver residing in Kenya who won the East African Safari Rally several times, often employing Lucille Cardwell as his navigator. Following an unrelated accident that left Manussis unable to drive, Cardwell took the wheel alone and she twice roared to victory at the Nakuru Park Motor Circuit in December 1961.

Il telaio numero 0121 è abbinato alla 15a vettura costruita, arrivata a noi con una storia ben documentata, caratterizzata dall'affascinante parte iniziale, ricca di competizioni, e, più recentemente, con un restauro durato 4 anni. Dopo esser stata completata, a fine marzo 1957, la 550A è stata venduta al danese Preben Andersen, titolare della Scuderia Palan e rimarrà l'unica 550A venduta in Danimarca.

Con la bandiera della Danimarca dipinta sul cofano, questa Porsche è stata pilotata dalla leggenda locale delle corse, Julius Voigt-Nielsen, e ha trionfato al suo debutto nelle competizioni, al Roskilde Ring, a fine aprile. Prima della fine della stagione, otterrà altre due vittorie, in giugno ed in agosto, e due terzi posti.

Alla fine del 1958, la 550A è stata venduta a John Manussis, pilota britannico residente in Kenya, più volte vincitore dell'East African Safari Rally, spesso impiegando Lucille Cardwell come sua navigatrice. In seguito a un incidente, non collegato alla macchina, che lasciò Manussis impossibilitato a guidare, Cardwell si mise lei stessa al volante, vincendo per ben due



550A-0121 as seen by Jürgen Barth in Kenya. in 1969.
Courtesy of Jürgen Barth

By early 1962, the Porsche passed into the possession of Mrs. Cardwell and her husband, William J. Cardwell, and they continued to campaign the car from their home in Tanzania. Later in the decade, the spyder was sold to Gordon Crow, a dealer in Nairobi, and he repainted the car blue and entered numerous local events. During his ownership, the 550A was seen in 1969 by Porsche engineer and soon to be factory driver, Jürgen Barth.

In 1978, the Porsche was acquired by Italian collector, a Brescia resident, Giuseppe Freschi. He retained possession for 31 years while entering the spyder in the Mille Miglia several times, driving the event as recently as 2010.

In 2011, the 550A was acquired by Pierre Asso of France, but he only briefly kept the car before selling it to its current custodian, who was impressed by the spyder's originality and completeness. In 2012, the consignor commissioned a specialist to conduct a comprehensive four-year restoration, and every

volte, nel Dicembre del 1961, sul circuito Nakuru Park Motor. All'inizio del 1962, la Porsche diventa di proprietà della signora Cardwell e di suo marito, William J. Cardwell, che abitano in Tanzania e che continuano a farla correre. Alla fine degli anni '60, la Spyder viene venduta ad un commerciante di Nairobi, Gordon Crow, che, dopo averla ridipinta in blu, l'ha utilizzata per numerose competizioni locali. È nel 1969, durante questa proprietà, che la 550A viene vista da Jürgen Barth, ancora "semplice" ingegnere della Porsche ma, presto, promosso pilota ufficiale della casa.

Nel 1978, la Porsche è acquistata dal collezionista italiano Giuseppe Freschi, di Brescia. Freschi terrà la macchina per i successivi 31 anni, disputando con lei diverse volte la Mille Miglia, l'ultima nel 2010.

Nel 2011, la 550A è stata acquistata dal francese Pierre Asso che l'ha tenuta per un breve periodo prima di venderla all'attuale custode, che rimase colpito dall'originalità e completezza della Spyder. Nel 2012, il conferente ha incaricato uno specialista di effettuare un restauro completo, durato quattro anni, eseguito facendo ogni possibile sforzo per utilizzare, dove necessario, strumenti e tecniche di riparazione originariamente utilizzate

attempt was made to utilize correct factory tools and techniques where necessary. Completed in 2016, the impressive refurbishment returned the car to its original factory appearance in every detail. Following a post-restoration inspection, Jürgen Barth declared, “550A-0121 is perfect in its original form, and all technical aspects are like it was in 1957.”

Having accrued just 100 kilometers since restoration, this breathtaking Porsche is ideal for participation in significant touring events like the Mille Miglia or the Le Mans Classic. It benefits from a well-documented ownership chain that is recounted in two private reports by highly regarded Porsche experts Jürgen Barth and Andrew Hosking. Equally poised for the concours field, the beautifully presented spyder would make a crowning addition to most any sporting collection, beckoning Stuttgart enthusiasts worldwide.

dalla fabbrica. Completato nel 2016, l'importante restauro ha riportato ogni dettaglio della vettura al suo aspetto originale. Dopo un'ispezione post-restauro, Jürgen Barth ha dichiarato: “La 550A-0121 è perfetta nel suo aspetto originale e, tutte le componenti meccaniche sono come nel 1957.”

Con soli 100 chilometri percorsi dalla conclusione del restauro, questa straordinaria Porsche è l'ideale per partecipare a importanti eventi, come la Mille Miglia o la Le Mans Classic. La macchina beneficia di una storia e di una cronologia dei proprietari ben documentata, che viene confermata da due rapporti privati ed indipendenti, redatti dagli stimatissimi esperti Porsche Jürgen Barth ed Andrew Hosking. Allo stesso modo, la 550A, che si presenta in modo splendido, è ugualmente pronta per essere iscritta ai concorsi di eleganza. Questa 550A Spyder sarebbe un'aggiunta perfetta in molte collezioni di vetture sportive, invitante anche per tutti gli appassionati della casa di Stoccarda del mondo.



141



□ 1957 PORSCHE 356 A 1600 SPEEDSTER

COACHWORK / CARROZZERIA: **REUTTER** CHASSIS / TELAIO: **83142** ENGINE / MOTORE: **64956** GEARBOX/ CAMBIO NR: **13798**

€325.000 – €375.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
SWISS CARTE GRISE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Sold new through Max Hoffman in New York

Comprehensive restoration by Italian and German marque specialists

Retains its original 1600 engine and gearbox

Includes copy of its factory Kardex and current FIVA passport

Presented here is a very attractive Porsche 356 A Speedster that has been expertly restored to its original cosmetic and mechanical specification. Its factory Kardex reveals that it was completed 4 January 1957 and then shipped to American importer Hoffman Motors in New York City. As such, it was originally equipped with U.S.-specification bumpers and over-riders.

While its earliest ownership history is unknown, there is a 2006 registration issued to Edward and Sylvia Ing of Honolulu, Hawaii. Mr. Ing placed the car into storage the same year, but it appears to have been subsequently purchased in fairly complete but unrestored condition by European Collectibles of Costa Mesa, California. In 2009, the car was sold as a project to Kurt Leimer of Zurich,

Venduta nuova attraverso la Max Hoffman di New York.

Restauro completo effettuato da specialisti di marchi italiani e tedeschi

Ancora equipaggiata con il suo cambio ed il suo motore originale 1600

Include copia della scheda di produzione Kardex e del passaporto FIVA

Offerta in asta, una Porsche 356 A Speedster molto attraente, che è stata sapientemente restaurata e riportata alle sue specifiche estetiche e meccaniche originali. La sua scheda di produzione Kardex, rivela che è stata completata il 4 gennaio 1957 e poi spedita all'importatore americano Hoffman Motors a New York. Come tale, originariamente era equipaggiata con i paraurti ed i rostri tipici delle vetture con specifica per gli USA.

La prima parte della vita di questa 356 è sconosciuta, e parte dal 2006 con un documento di immatricolazione rilasciato a Edward e Sylvia Ing di Honolulu, Hawaii. Lo stesso anno, il signor Ing ha poi messo l'auto in deposito, dove, poi sembra essere stata successivamente acquistata, in condizioni abbastanza complete ma non restaurata, dalla European Collectibles di Costa Mesa, in California. Nel 2009, la 356 è quindi stata venduta, come





Switzerland. The new owner commissioned a full restoration by Porsche specialist and former racing driver Tiziano Serrhini in Bologna, Italy. The chassis tub was stripped to bare metal and any corroded components were repaired or replaced, as necessary. The body shell was then repainted its original Speedster Red and the interior reupholstered in correct black leatherette.

The mechanical repairs were carried out by noted Porsche technician Karl Hloch at his shop in Schorndorf, Germany. The original 60 PS 'Normal' engine and four-speed transmission were overhauled

progetto di restauro, a Kurt Leimer di Zurigo, in Svizzera. Il nuovo proprietario ha commissionato un restauro completo allo specialista Porsche, ed ex pilota, Tiziano Serrhini di Bologna. Il telaio a pianale è stato completamente portato a nudo per poterlo meglio riparare, sostituendo o riparando tutte le parti ammalorate. La carrozzeria è stata poi riverniciata nella sua tinta originale di Speedster Red e l'interno è stato rivestito con la similpelle nera corretta.

Le riparazioni meccaniche sono state eseguite dal noto tecnico Porsche Karl Hloch, nella sua officina di Schorndorf, in Germania. Il motore originale "Normal" da 60 CV e la trasmissione a quattro velocità, sono entrambi stati revisionati

to factory standard. The interior and original aluminum-shelled bucket seats – unique to the Speedster – were reupholstered and the instruments and controls refurbished. The brakes and electrical system were properly rebuilt. The restoration was completed in 2018, after which this little ‘bathtub’ passed into the ownership of the consignor, as well as a Swiss resident.

This lovely 1957 Speedster, one of just 590 built for 1957, is supplied with a current FIVA passport, a file of repair and restoration invoices covering the years 2010-2018, along with numerous restoration photographs. Due to their relative scarcity, Speedsters are eagerly sought-after by collectors; here is an opportunity not to be missed.

e riportati alle specifiche e agli standard originali di fabbrica. Gli interni, completi dei sedili anatomici originali con il guscio in alluminio – un particolare esclusivo delle Speedster - sono stati rivestiti, mentre gli strumenti ed i comandi sono stati rinnovati. I freni e l'impianto elettrico sono stati correttamente ricostruiti. Il restauro è stato completato nel 2018, quando questa piccola “vasca da bagno” diventa proprietà del conferente, residente in Svizzera.

Questa deliziosa Speedster del 1957, una delle sole 590 costruite in quell'anno, viene venduta completa di passaporto FIVA in corso di validità, ed un faldone con le fatture di riparazione e di restauro per gli anni dal 2010 al 2018, insieme a numerose fotografie scattate durante le varie fasi di restauro. A causa della loro relativa rarità, le 356 Speedster sono piuttosto ricercate dai collezionisti e, questa, è un'opportunità da non perdere.



142



*† 2015 MCLAREN P1

CHASSIS / TELAIO: **SBM12ABB6FW000357**

€1.100.000 – €1.300.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The 357th of 375 McLaren P1s built
Finished in Supernova Silver with Stealth Pack
Virtually 'as-new' throughout, stored at Lanzante
Recently serviced by McLaren Birmingham;
battery health check completed
Indonesian delivery example

Vettura numero 357 delle 375 McLaren P1 costruite
Finita in Argento Supernova con pacchetto Stealth
Praticamente 'come nuova', da sempre
in deposito presso Lanzante
Recentemente revisionata da McLaren Birmingham;
controllato anche lo stato di salute della batteria
Vettura originariamente consegnata negli Indonesia

With the MP4-12C, McLaren returned to the world stage as a road car manufacturer. It was logical that the company, famed for its Formula 1 success, would produce a flagship model to compete with latest generation of hypercars from Ferrari and Porsche. The result was the extraordinary McLaren P1, the long-awaited successor to the F1.

Con la MP4-12C, la McLaren è tornata sul palcoscenico mondiale come casa automobilistica. Era logico aspettarsi che l'azienda, famosa per il suo successo in Formula 1, realizzasse un modello di punta, per competere con l'ultima generazione di hypercar Ferrari e Porsche. Il risultato, tanto atteso visto che doveva succedere alla F1, è stata la straordinaria McLaren P1.

Looking to build the ultimate driver's platform utilising a hybrid powertrain, McLaren started out with a carbon fibre monocoque chassis, tipping the scales at just 90 kg. Carbon fibre was utilised for the body panels, creating the perfect harmony of weight savings and strength. McLaren's fanatical attention to detail shines through with its weight-saving efforts; even the interior carpet was deemed needlessly

Con l'obiettivo di costruire la migliore vettura da guidare per un pilota, tra quelle dotate di propulsore ibrido, la McLaren è partita adottando un telaio monoscocca, in fibra di carbonio, di soli 90 kg. La fibra di carbonio è stata utilizzata anche per i pannelli della carrozzeria, creando il mix perfetto tra risparmio di peso e resistenza. La fanatica attenzione ai dettagli della McLaren, traspare dagli sforzi per risparmiare peso: anche i tappetini interni, considerati inutili, sono stati sacrificati all'altare della leggerezza.





excessive and removed entirely. Further, McLaren chose to leave the carbon fibre in the cockpit unlacquered, saving another 1.5 kg. The windscreen glass was redesigned to be only 3.2-mm thick and reinforced with a thick plastic interlayer that allowed McLaren to save 3.5 kg over the windscreen in the MP4-12C. In total, the P1 tips the scales at a dry weight of just 1,395 kg.

Inoltre, McLaren ha scelto di lasciare la fibra di carbonio dell'abitacolo non verniciata, risparmiando altri 1,5 kg. Il vetro del parabrezza è stato ridisegnato con uno spessore di soli 3,2 mm, e rinforzato con uno spesso strato intermedio in plastica, operazione che ha consentito alla McLaren di risparmiare 3,5 kg di parabrezza rispetto alla MP4-12C. In totale, la P1 ferma l'ago della bilancia, ad un peso a secco di appena 1.395 kg.



Powering the P1 is the 3.8-litre, twin-turbocharged V-8 that is mated to an electric motor intended to fill the gaps in performance from the conventional gasoline engine. This gives the P1 a total output of 903 bhp (727 bhp from the V-8 and 176 bhp from the electric engine). Thanks to the car's monstrous power output and unique aerodynamics, including adjustable front and rear wings providing as much as 600 kg of downforce at 160 mph, performance is nothing short of electrifying. Racing from 0–100 km/h takes just 2.8 seconds, leading to 200 km/h in 6.8 seconds, onwards to 300 km/h in 16.5 seconds (five full seconds faster than the venerable F1). Keeping one's foot on the accelerator will bring the P1 to a top speed of 217 mph. Even more impressive is the car's average fuel consumption rating: 34 mpg.

This McLaren P1 was delivered new in Supernova Silver with the desirable Stealth Pack including visible carbon fibre throughout the car and contrasting McLaren Orange brake callipers.

A spingere la P1 è il V-8 di 3,8 litri, con due turbo compressori, accoppiato a un motore elettrico, che migliora le prestazioni del motore a benzina convenzionale. Ciò conferisce alla P1 una potenza totale di 903 CV (727 CV dal V-8 e 176 CV dal motore elettrico). Grazie alla potenza mostruosa della vettura e all'aerodinamica unica, che comprende ali anteriori e posteriori regolabili che forniscono fino a 600 kg di carico aerodinamico a 160 miglia all'ora (256 km/h), le prestazioni sono a dir poco elettrizzanti. Scatta da 0 a 100 km/h in soli 2,8 secondi, arrivando a 200 km/h in 6,8 secondi e a 300 km/h in 16,5 secondi (cinque secondi più veloce della vecchia F1). Tenendo il piede sull'acceleratore, si porterà la P1 ad una velocità massima di 217 mph (350 km/h). Ancora più impressionante è il consumo medio di carburante della vettura: 34 mpg (12 km/l).

Questa McLaren P1 è stata consegnata nuova nella colorazione di Argento Supernova, con il desiderabile pacchetto Stealth, fibra di carbonio visibile in tutta la vettura e le pinze freno color McLaren Orange a contrasto. Una delle ultime P1 prodotte, questa vettura era destinata a essere convertita in una P1 GTR da Lanzante. Tuttavia, il progetto non è stato realizzato e, da allora, la macchina è rimasta in magazzino presso Lanzante. Recentemente, la P1 è stata oggetto di



One of the last P1s produced, this car was destined to be converted into a P1 GTR by Lanzante. However, the project never proceeded, and it has remained in storage at there ever since. Recently, it has been subject of a full service by McLaren Birmingham and during this a battery check was carried out, confirming it to be in excellent condition.

The McLaren P1 is poised to become a future classic, rarer than both of its contemporary rivals, the LaFerrari and Porsche 918, and will remain a high point in McLaren's storied history. It is a vehicle that combines the very best technology, developed and pioneered by McLaren in Formula 1, crafting the most exciting, dynamic, and technologically advanced car on the planet.

Presented today in virtually 'as-new' condition with only 191 miles shown on the odometer at time of cataloguing, this stunning McLaren P1 is a fantastic opportunity to own one of the greatest hypercars of the current generation.

un tagliando completo da parte della McLaren Birmingham, durante il quale è stato effettuato anche un controllo della batteria, che ne conferma le eccellenti condizioni.

La McLaren P1 è destinata, in futuro a diventare un classico, più rara di entrambi i rivali contemporanei, Ferrari LaFerrari e Porsche 918 e, rimarrà uno dei punti fondamentali nella storia della McLaren. È un veicolo che racchiude tutta la migliore tecnologia sviluppata e sperimentata dalla McLaren in Formula 1, per creare l'auto più eccitante, dinamica e tecnologicamente avanzata del pianeta.

Presentata praticamente in condizioni "come nuove", con solo 191 miglia (306 km) indicati dallo strumento al momento della catalogazione, questa straordinaria McLaren P1 è una fantastica opportunità di possedere uno dei più importanti modelli di hypercar dell'ultima generazione.





143



† 1931 ASTON MARTIN 1.5-LITRE INTERNATIONAL 'LM5'

CHASSIS / TELAIO: LM5

€1.000.000 - €1.400.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UKV5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of the original 1931 Aston Martin Works cars

2nd in class at the 1931 Double 12 Brooklands

1st in class at the 1931 RAC Tourist Trophy

Six decades of single-family ownership

Restored by Ecurie Bertelli in 1996

**Currently owned by a well-known Aston
Martin collector and racing enthusiast**

Accompanied by an astonishing history file

Una delle originali Aston Martin della squadra corse ufficiale del 1931

Seconda di classe alla Brooklands Double 12 del 1931

Prima di classe al RAC Tourist Trophy del 1931

Per sei decenni, di proprietà di una sola famiglia

Restaurata da Ecurie Bertelli nel 1996

**Attualmente di proprietà di un noto collezionista
Aston Martin e appassionato di corse**

Accompagnata da una sorprendente quantità di documenti storici

By 1931, Aston Martin was already familiar with the “feast and famine” cycle that the marque would experience over the coming century. Four years after purchasing the bankrupt company for £10,000 – just over £410,000 today – A.C Bertelli found himself without financial backing, having seen several of his partners come and go due to a lack of commercial success.

Part of the financial problem was Bertelli's insistence on racing; although good as a means of development, the initial team cars – LM1, LM2, LM3, and LM4 – had only a few class

Nel 1931, Aston Martin già conosceva il ciclo di “ricchezza e povertà” che avrebbe contraddistinto il marchio nel corso di tutto il secolo successivo. Quattro anni dopo aver acquistato la società, in bancarotta, per £ 10.000 - poco più di £ 410.000 di oggi - A.C Bertelli si è ritrovato, dopo aver visto molti dei suoi soci andare e venire a causa della mancanza di successo commerciale, senza sostegno finanziario.

Parte del problema finanziario era, senz'altro, legato all'insistenza di Bertelli nel voler correre; pur essendo un buon modo di fare sviluppo tecnico, le prime vetture della squadra corse - LM1, LM2, LM3 e LM4 - avevano ottenute solo poche vittorie di classe e non avevano





LM5 as seen at the 1931 Brooklands Double 12, where it finished 16th overall and 2nd in class.

Courtesy of the owner

wins under their belts and had not competed outside of the British Isles since retiring at the 24 Hours of Le Mans in 1928. The world economic situation meant that by 1931, luxury car marques were not performing well and Bertelli was forced to finance Aston Martin through H.J. Aldington of Frazer Nash. While this was a personal blow, it did mean that Aston Martin was able to field three new International models for the 1931 season – one of which is this very car.

Chassis number LM5, the first of the 1931 Works cars, is one of the most highly developed Internationals ever built by A.C. Bertelli. For the first time, the whole team was fitted with nearly identical bodies, equipped with lowered radiators, large cowled scuttles, door-less cutaway sides, and round sloping tails. The Renwick and Bertelli 1.5-litre overhead camshaft four-cylinder engine with dry sump ensured that the Internationals reached speeds in excess of 90 mph.

mai gareggiato al di fuori delle Isole britanniche da quando, nel 1928, si erano ritirate durante la 24 Ore di Le Mans. La situazione economica mondiale, inoltre, faceva sì che nel 1931, le marche di auto di lusso non andassero bene e Bertelli si trovò costretto a finanziare l'Aston Martin attraverso HJ Aldington della Frazer Nash. Questo, ha significato che Aston Martin era in grado di schierare tre nuove auto per la stagione 1931, una delle quali è proprio la macchina offerta.

La vettura con numero di telaio LM5, la prima delle automobili ufficiali del 1931, è una delle International meglio preparate mai costruita da A.C. Bertelli. Per la prima volta, l'intera squadra era equipaggiata con auto dalla carrozzeria quasi identica, dotate di radiatori abbassati, ampie prese d'aria incassate, fiancate abbassate, sagomate e prive di portiera e code, inclinate, arrotondate. Il motore quattro cilindri a camme in testa da 1,5 litri con carter secco, ideato da Renwick e Bertelli, assicurava che le International potessero raggiungere velocità superiori alle 90 miglia (144 km/h) orarie.

LM5 performed admirably during its debut at the Brooklands Double 12 driven by 'Bentley Boy' Clive Gallop and L. Cushman; Sir Malcolm Campbell drove it in practice, but switched to a Mercedes SS. Taking into account the terrible mist and rain decreasing visibility, LM5 suffered punctures but was able to secure 2nd in class, behind LM6. The team appeared at that year's Le Mans; however, after 126 laps LM5 was forced to retire along with all but six of the entrants. LM5's greatest success came when C.M. Harvey drove LM5 at August's RAC Tourist Trophy, finishing 14th overall and 1st in class. With the successes of LM6 and LM7 included, the 1931 season had been the best yet – good enough for Bertelli to find financial backing with Lance Prideaux-Brune and ensure continued production.

Post-season, LM5 was to be Prideaux-Brune's personal vehicle, raced by C. M. "Dick" Anthony at venues such as Brooklands. At Prideaux-Brune's request, it was fitted with a 2/4-seater body as noted on the accompanying build record. Many of the ex-Works Aston Martins were converted to 2/4 form upon retirement to help sell them. It

LM5 si è comportata benissimo al suo debutto alla Brooklands Double 12, guidata dal "Bentley Boy" Clive Gallop e da L. Cushman; Sir Malcolm Campbell l'ha guidata durante le prove, ma è poi passato ad una Mercedes SS. Malgrado il cattivo tempo e delle forature, LM5 è riuscita a concludere ottenendo il 2° posto in classifica, appena dietro la LM6. Lo stesso anno, la squadra ha preso parte alla gara di Le Mans, tuttavia, dopo 126 giri, LM5 è stata costretta al ritiro, cosa che è successa a tutti, tranne sei, partecipanti. Il maggior successo di LM5 è arrivato quando C.M. Harvey l'ha guidata al RAC Tourist Trophy di agosto, concludendo 14° assoluto e 1° di classe.

Aggiungendo a questo i successi ottenuti da LM6 e LM7, la stagione del 1931 era stata la migliore avuta fino a quel momento, buona abbastanza per permettere a Bertelli di ricevere un sostegno finanziario da Lance Prideaux-Brune.

Terminata la stagione, LM5 diventa il veicolo personale di Prideaux-Brune, portato in gara da C. M. "Dick" Anthony anche a Brooklands. Su richiesta di Prideaux-Brune, la



Stephen Archer behind the wheel of the LM5 at Silverstone in the 1990's.
Courtesy of the owner



was in this form that LM5 competed in the 1933 RAC Rally. After passing through two private owners, Mr. Roland Hirons purchased the Aston for £185. Incredibly, Mr. Hirons kept LM5 virtually unchanged for over 50 years, at which point he sold it to David Acon who immediately brought the car to pre-war Aston Martin specialists Ecurie-Bertelli.

Upon inspection, Ecurie Bertelli found LM5 to be in need of a comprehensive mechanical restoration. Experts in their trade, they kept LM5 as original as possible – even replacing the unique lightweight Electron engine casing with correct factory parts handed down over the decades. An entire engine rebuild was performed, and new gearbox bearings were installed. LM5 was found to have a worn drive axle, as such a new gear was made by David Brown Engineering.

macchina era stata dotata di una carrozzeria a 2/4 posti, come indicato nella scheda di produzione allegata. Molte delle vetture “ex-Works” di Aston Martin sono state convertite così, perché questo le rendeva più facili da vendere. Così, LM5 ha partecipato al RAC Rally del 1933 e, attraverso due altri proprietari privati, LM5 è stata poi comprata, per £ 185, dal signor Roland Hirons. Il Sig. Hirons ha poi tenuto LM5 praticamente senza alcuna modifica, per oltre 50 anni, quando l’ha venduta a David Acon che, immediatamente, l’ha portata dagli specialisti delle Aston Martin ante guerra, Ecurie-Bertelli.

Dopo un’ispezione, Ecurie Bertelli ha ritenuto che LM5 necessitasse di un restauro meccanico completo. Hanno però mantenuto LM5 il più originale possibile, come quando, per sostituire il rarissimo carter del motore realizzato in leggerissimo Electron, hanno utilizzato pezzi originali, e corretti, acquistati dalla fabbrica nel corso dei decenni. Il motore è stato

Currently owned and cared for by a prominent Aston Martin enthusiast, LM5 still carries much of its original beauty. Extraordinarily original from its 1932 form, LM5's patina exudes charm and charisma, something lost by so many cars during restoration; its condition would make it an ideal candidate for preservation class at concours events. In addition, LM5 is accompanied by a wonderful history file including the original Instruction Manual.

One of the cars that raced to save the marque, this 1.5-litre International is an incredibly special piece of Aston Martin history, and without a doubt one of the best Bertelli-era Aston Martin's extant. Equally stunning at speed or on display, LM5 is sure to provide endless joy for its next owner.

completamente rifatto e, sono stati installati nuovi cuscinetti del cambio. Il differenziale, usurato, è stato sostituito da uno nuovo, espressamente realizzato dalla David Brown Engineering.

Attualmente di proprietà e curata da un importante appassionato di Aston Martin, LM5 è ancora straordinariamente originale. La patina di LM5 la rende una candidata ideale per la classe "Preservation" in occasione dei concorsi di eleganza. Inoltre, LM5 è accompagnata da una meravigliosa serie di documenti storici, che include anche il Manuale di istruzioni originale.

Una delle auto che hanno corso per salvare la marca, questa International da 1,5 litri è un pezzo incredibilmente speciale della storia di Aston Martin, e, senza dubbio, una delle migliori Aston Martin dell'era Bertelli.



144



1924 ISOTTA FRASCHINI TIPO 8A LANDAULET

COACHWORK / CARROZZERIA: **SALA** CHASSIS / TELAIO: **655** ENGINE / MOTORE: **664**

€400.000 - €550.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
US TITLE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Retained by Isotta Fraschini for over 58 years; incredibly preserved example

Unique landalet with work by two renowned coachbuilders

The earliest known surviving Tipo 8A with three owners from new

Recently serviced and ready for touring

Chassis no. 655 is the earliest known example of Isotta Fraschini's most celebrated model, the Tipo 8A. Amongst the earliest Tipo 8As produced, its styling bore much resemblance to the preceding Tipo 8, including the fender design, bumpers, and cowl vents, indicating the marques styling transition. It was bodied by Cesare Sala, one of Italy's premiere coachbuilders and one with a very close relationship to Isotta Fraschini.

Recent research by historian Jonathan Sierakowski confirmed that Filippo Bolzari, owner of the Hotel Metropole et Monopole of Milan, originally registered the Isotta on September 29, 1927 with plate number MI 11753. According to copies of its original estratto, on July 2, 1936, Mr. Balzari relocated to Sanremo and was reregistered IM 4151 in the

Conservata dalla Isotta Fraschini per oltre 58 anni; esemplare incredibilmente conservato

Landaulet unico, realizzato con il lavoro di due rinomati carrozzieri

La più vecchia 8A di cui si conosca l'esistenza, tre soli proprietari da nuova

Recentemente revisionata e pronta per qualsiasi viaggio

La macchina con telaio nr. 655, è il più vecchio esemplare conosciuto del modello più famoso dell'azienda, il Tipo 8A. Come una delle prime Tipo 8A prodotte, il suo stile assomiglia ancora molto alla precedente Tipo 8, incluso il disegno dei parafanghi, i paraurti e le prese d'aria in stile nautico, sottolineando una transizione di stile. È stata carrozzata dalla Cesare Sala di Milano, una delle prime carrozzerie italiane e, in rapporti molto stretti con Isotta Fraschini.

La recente ricerca condotta dello storico Jonathan Sierakowski, ha confermato che Filippo Bolzari, proprietario dell'Hotel Metropole et Monopole di Milano, fece immatricolare la macchina il 29 settembre 1927, con la targa MI 11753. Secondo quanto riportato nelle copie dell'estratto cronologico, il 2 luglio 1936, Balzari si è trasferito a Sanremo,





administrative commune of Imperia on July 18, 1936. On October 21, 1946, its designation was changed, from “private use” to “rental” (what might better be termed livery use) for the Excelsior Bellevue Palace, also owned by Balzari, in Sanremo. One can assume that it was used as the hotel’s courtesy automobile for chauffeuring visiting guests. It remained until July 16, 1958, when the car was sold back to Isotta Fraschini Automobili- Breda of Saronno, for 100,000 Italian Lire. Early on in the factory’s ownership, Carrozzeria Riva was commissioned to restore the car to its original splendor. Isotta Fraschini evolved over the 20th century through several different ownerships and iterations yet chassis no. 655, remained with its original manufacturer in all of its iterations and through multiple episodes of corporate turmoil, for a remarkable 58 years.

Purchased by its current third owner in early 2017, it was sent to the Pebble Beach award-winning RM Auto Restoration to be prepped for touring. Mechanical work included rebuilding the carburetor and water pump.

nella provincia di Imperia e, la targa è stata cambiata in IM 4151, il 18 luglio 1936. Il 21 ottobre 1946, la designazione sull’utilizzo della vettura fu cambiata, da “uso privato” a “noleggio” (che potrebbe essere meglio definito come uso con autista) per l’Excelsior Bellevue Palace, altro hotel di proprietà di Balzari, in Sanremo. Si può quindi supporre che la 8A sia stata usata come automobile di cortesia dell’hotel, con l’autista che accompagna gli ospiti; Rimase lì fino al 16 luglio 1958, quando fu venduta alla fabbrica, Isotta Fraschini Automobili - Breda di Saronno, per 100.000 lire italiane. Poco dopo il ritorno della vettura alla fabbrica, la Carrozzeria Riva fu incaricata di riportare l’auto al suo splendore originale. Isotta Fraschini si è evoluta nel corso del 20° secolo, attraverso diverse proprietà e cambiamenti societari ma l’Isotta Fraschini 8A telaio n. 655, è rimasta con il suo produttore originale, in tutti i suoi passaggi societari, anche attraversando anni di turbolenze aziendali, per ben 58 anni.

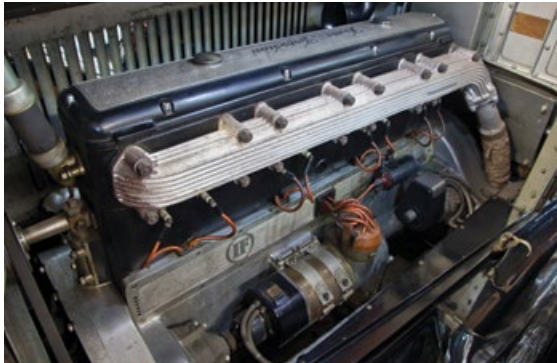
L’auto è stata acquistata dal suo attuale, terzo, proprietario all’inizio del 2017 e inviata al centro di restauro RM Auto Restoration, spesso premiato a Pebble Beach, per essere messa in condizioni di essere usata. Il lavoro sulla meccanica ha incluso

In addition, all fluids were replaced and the car received new gaskets where applicable. The brakes were checked and prepared and new tires were mounted. A new muffler was fabricated from scratch to original specifications. Furthermore, the hood was painted, as it was heat-checked. The car participated in the 2018 Pebble Beach Concours d'Elegance, completing the Tour without issue, and later shown in the Italian Classic class.

This well-preserved Isotta Fraschini, the earliest known Tipo 8A, is a truly unique car with a fascinating story and is ready for the next custodians to experience the joy of Isotta Fraschini ownership.

la ricostruzione del carburatore e della pompa dell'acqua. Inoltre, tutti i liquidi sono stati sostituiti e, dove serviva, cambiate le guarnizioni. I freni sono stati controllati e sono stati montati nuovi pneumatici. Una nuova marmitta è stata fabbricata da zero, secondo le specifiche originali. Il cofano è stato riverniciato, perché la vernice aveva sofferto per il calore. L'auto ha poi partecipato a Pebble Beach Concours d'Elegance del 2018, completando, senza problemi, il Tour ed è stata presentata nella classe Italian Classic.

Ben conservata, questa Isotta Fraschini, è la più antica Tipo 8A conosciuta, un'auto davvero unica con una storia affascinante ed è pronta per far provare la gioia di possedere un'Isotta Fraschini ad un nuovo proprietario.



145



1965 ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

COACHWORK / CARROZZERIA: **BERTONE** CHASSIS / TELAIO: **AR 613295** ENGINE / MOTORE: **ARO0502/A 18789**

€250.000 - €300.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Rare, early first-year example

**Retains its original engine, transmission,
and aluminium panels**

Restored by former Conrero chief, Tony Rotondi

**Accompanied by an exceptional history file;
documentation dating back to the 1960s**

**Beautifully presented in rally livery
of blue with white stripes**

Raro esemplare, tra i primi costruiti nel primo anno di produzione

**Ancora equipaggiato con il suo motore,
trasmissione e pannelli in alluminio originali**

Restaurato dall'ex capo della Conrero, Tony Rotondi

**Accompagnato da un file storico eccezionale;
documentazione risalente agli anni '60**

**Splendidamente presentato, in livrea rally
di colore blu con strisce bianche**

Originally constructed as a road-going “stradale” version, a letter on file from FCA Heritage confirms that chassis AR 613295 was manufactured on June 7, 1965 and finished in Hawthorne white with a black interior. It was sold shortly after to So.F.A.R France and first registered in on 5 January 1966.

By 1996, the Alfa Romeo was in the ownership of Dominique Bouhours, who is thought to be the third owner of the car, having owned the GTA since the early

Originariamente costruita come versione stradale, come confermato da una lettera, disponibile nei documenti, rilasciata da FCA Heritage, la vettura con telaio AR 613295 è stata prodotta il 7 giugno del 1965, verniciata Bianco Hawthorne con interno nero. Venduta poco dopo alla So.F.A.R France, è stata targata per la prima volta il 5 gennaio 1966.

Nel 1996, l'Alfa Romeo era di proprietà di Dominique Bouhours, probabilmente il terzo proprietario, che aveva acquistato la GTA nei primi anni '80. È in questo momento che Bouhours porta la GTA, in un garage specializzato, con l'intenzione di intraprendere un restauro completo.





1980s. At this time, he had brought it to a speciality garage with the intention of taking on a full restoration. Though he kept the Alfa in stradale configuration, Bouhours did have it repainted the more sporting and traditional colour of red.

In April of 2000, Michel Kahn purchased the car and undertook a more extensive restoration, in preparation of racing and rallying. He entrusted the job to none other than Tony Rotondi, former head of Conrero Alfa Romeo. The appropriate safety and performance equipment was fitted to the GTA, with careful attention to retaining as many original components were possible. Importantly, the car retains its original engine and transmission, as well as its original aluminium body panels, having never been subject to any accidents or corrosion during its life in France, where it remained until only recently.

Sebbene abbia mantenuto l'Alfa nella sua configurazione stradale, Bouhours l'ha fatta ridipingere in un colore più sportivo: il tradizionale rosso.

Nell'aprile del 2000, Michel Kahn acquista l'auto e intraprende un restauro più ampio, che include la preparazione per le corse ed i rally. Per farlo, affida i lavori a, nientemeno che, Tony Rotondi, ex capo della Conrero Alfa Romeo. L'attrezzatura di sicurezza, così come l'appropriata preparazione, è stata installata sulla GTA, non dimenticando, al contempo, di prestare particolare attenzione al mantenimento del maggior numero possibile di componenti originali. È importante sottolineare che, ancora oggi, l'auto monta il suo motore e cambio originali, così come i suoi pannelli in alluminio, originali, non essendo mai stata coinvolta in incidenti e non avendo mai subito gli attacchi della ruggine durante la sua vita in Francia, dove è rimasta fino a poco tempo fa.

The car was repainted in its current livery of Midnight Blue with white stripes, to reflect its new rally-prepared specification. Restoration invoices totalling €85,000 are on file, in addition to its detailed history file dating back to the 1960s. Since the restoration, AR 613295 has competed in several Tour Auto rallies with successive owners. Most recently the GTA spent the summer of 2018 being prepared by Triniane Racing – including a rebuild of the engine, gearbox, and rear axle – for the 2019 historic racing season without consideration for time or cost. It remains ready for competition as a truly exceptional example of its breed.

L'auto è stata riverniciata nella sua livrea attuale di Blu Scuro con strisce bianche, per esaltare la sua nuova condizione di auto preparata per il rally. Le fatture dei lavori, per un totale di € 85.000, sono disponibili in archivio, in aggiunta a tutti i documenti del suo archivio cronologico, dettagliato e risalente agli anni '60, che accompagnano la vettura. Da quando ha finito il restauro, con differenti proprietari, AR 613295 ha partecipato a diversi rally organizzati dalla Tour Auto. Più di recente, la GTA ha trascorso l'estate del 2018 ad essere preparata dalla Triniane Racing per la stagione agonistica 2019. I lavori hanno incluso la ricostruzione del motore, del cambio e dell'assale posteriore, senza limiti di tempo o di costo. Esempio davvero eccezionale di GTA, è pronto per scendere in gara.



146



† 1936 DELAHAYE 135 S COMPÉTITION COURT

COACHWORK / CARROZZERIA: **IN THE STYLE OF CHAPPE FRÈRES** CHASSIS / TELAIO: **46810** ENGINE / MOTORE: **46810**

€1.000.000 - €1.300.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Fascinating period race history, including participation in the 1939 24 Hours of Le Mans

Benefitting from known ownership from new

Eligible for numerous vintage racing and concours events

Affascinante storia nelle competizioni dell'epoca, inclusa la partecipazione alla 24 Ore di Le Mans del 1939

Arricchita da una storia delle diverse proprietà conosciuta

Idonea per numerosi eventi di gare e concorsi per vetture d'epoca

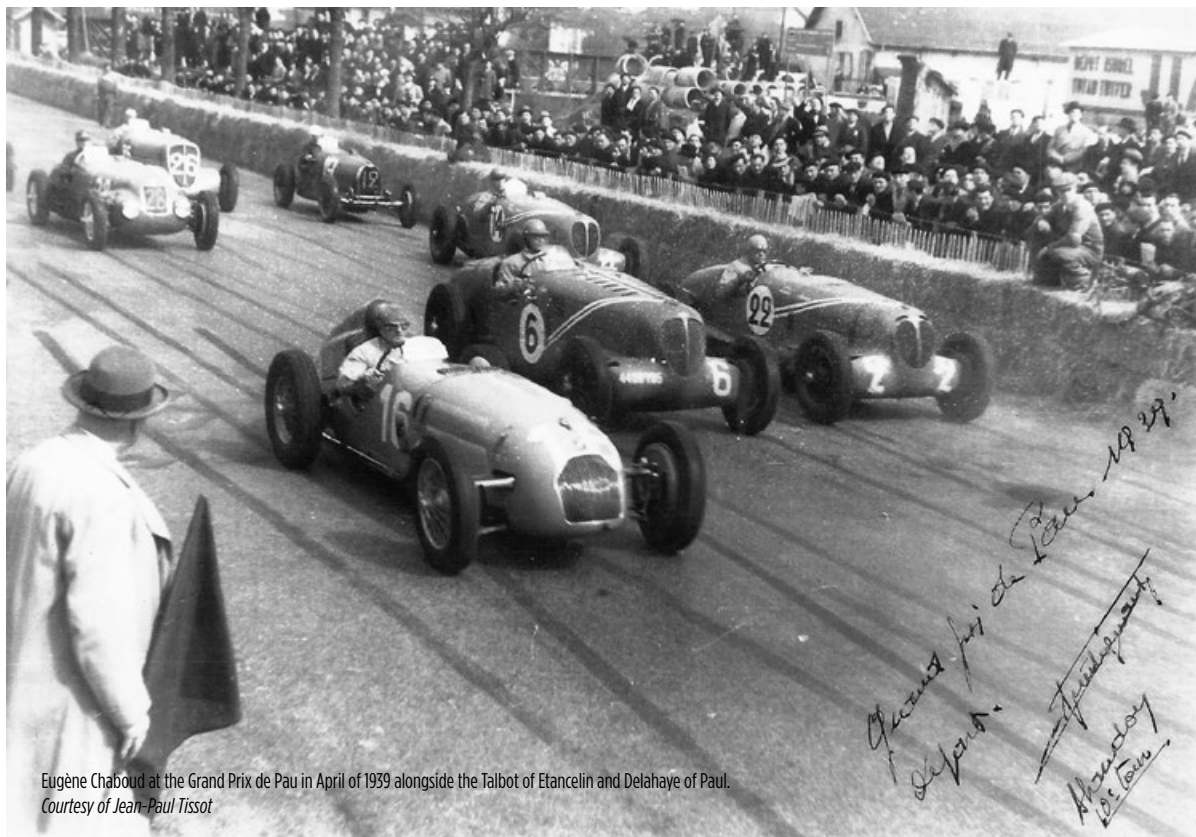
This Delahaye 135 S Compétition Court, bearing chassis number 46810, was purchased in November 1935 by Lucy Schell, the Irish-American racecar driver. Mrs. Schell spent most of her life in France running "L'Ecurie Bleu" with her husband Laury during the second half of the 1930s. Chassis number 46810 was then subsequently sold to the Marseille driver René Carrière who kept the car as part of Schell's L'Ecurie Bleu.

The Delahaye 135 S race cars made their first appearance at the 3 Hours of Marseille on the May 23, 1936. The car was also entered in the 1936 Le Mans 24 Hours, which was unfortunately cancelled due to strikes in France. It took part in the Comminges Grand Prix on August 9, 1936, amongst other races later that year, including at the Tourist-Trophy in Belfast and the Donington Grand Prix. Later, Delahaye's management entrusted Laury and Lucy Schell to run manage

Questa Delahaye 135 S Compétition Court (Competizione Corta), con numero di telaio 46810, è stata acquistata nel novembre del 1935 da Lucy Schell, il corridore di origini irlandesi e nazionalità americana. La signora Schell trascorse la maggior parte della sua vita in Francia, durante la seconda metà degli anni '30, dirigendo "L'Ecurie Bleu" con il marito Laury. La vettura con numero di telaio 46810, fu poi successivamente venduta al pilota marsigliese René Carrière che, comunque, mantenne l'auto come parte de L'Ecurie Bleu degli Schell.

Le vetture da corsa Delahaye 135 S fecero la loro prima apparizione alla 3 Ore di Marsiglia del 23 maggio 1936. La vettura offerta venne iscritta anche alla 24 Ore di Le Mans del 1936, che fu purtroppo cancellata a causa degli scioperi in Francia. Debuttò quindi, al Comminges Grand Prix del 9 agosto del 1936 e, tra le altre competizioni a cui ha preso parte in quell'anno, ci sono





Eugène Chaboud at the Grand Prix de Pau in April of 1939 alongside the Talbot of Etancelin and Delahaye of Paul.
 Courtesy of Jean-Paul Tissot

their cars and racing team, with the factory's technical assistance under the banner of L'Ecurie Bleu.

To compete in the 1936 racing season, the three cars officially entered by L'Ecurie Bleu were given the nickname "Blue Buzz", because of their sky-blue color and the muffled sound of their engine which reminded them of a flying drone, with the subject car being known as "Blue Buzz II". At the beginning of the 1939 season, Joseph Paul created L'Ecurie Francia and had three 135 S rebodied by the Chappes Frères, with notably more aerodynamic front panels, which included this car.

Eugène Chaboud would be the last owner to race the Delahaye in period prior to the outbreak of WWII in 1939, and he competed at a number of locations including Pau, Montlhéry, and the 24 Hours of Le Mans. In October of 1940, Chaboud sold the car to a Monsieur Grivillet, who owned the car for an incredible thirty years, selling it in 1970. During Grivillet's ownership,

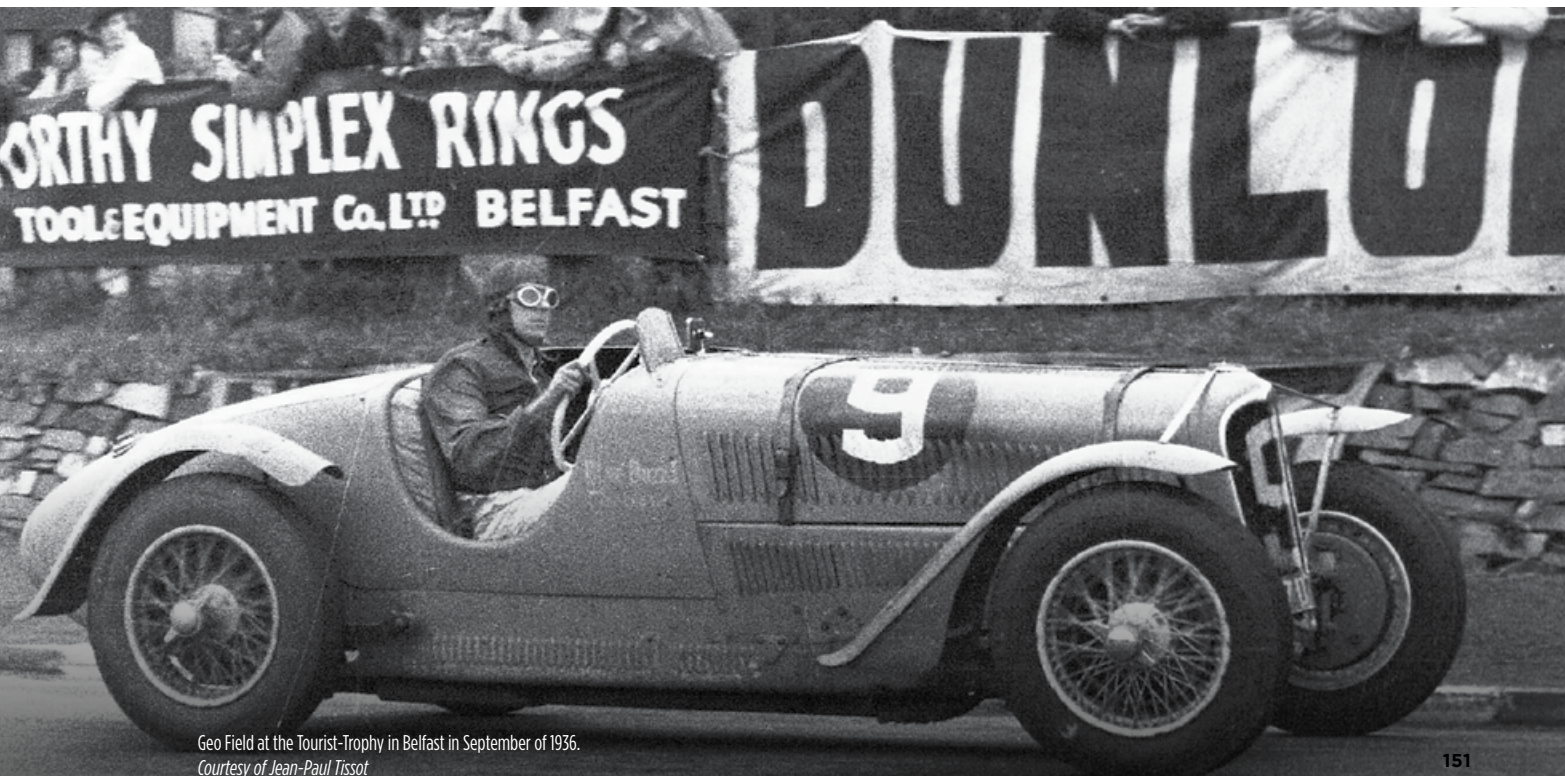
anche il Tourist-Trophy di Belfast ed il Gran Premio di Donington. Successivamente, la direzione della Delahaye, ha affidato a Laury e Lucy Schell la gestione delle proprie auto e della squadra corse, con l'assistenza tecnica fornita dalla fabbrica ma con i colori de L'Ecurie Bleu.

Per competere nella stagione agonistica del 1936, quindi, le tre vetture sono state ufficialmente iscritte da L'Ecurie Bleu e ricevettero il soprannome di "Blue Buzz" (Ronzio Blu), per il loro colore blu cielo e il suono attutito del loro motore che ricordava quello di un insetto volante. La vettura oggetto dell'asta, è conosciuta come "Blue Buzz II". All'inizio della stagione 1939, Joseph Paul creò L'Ecurie Francia e aveva tre 135 S, ricarrozzate dalla Chappes Frères, caratterizzate dai pannelli frontali aerodinamici, modifica che incluse anche questa vettura.

Eugène Chaboud è stato l'ultimo proprietario a correre con la Delahaye nel periodo precedente allo scoppio della seconda guerra mondiale, nel 1939, e, ha gareggiato in numerose corse, tra cui Pau, Montlhéry e la 24 Ore di Le Mans. Nell'ottobre del 1940, Chaboud vende l'auto a tal Monsieur Grivillet, che la

the car was rebodied by Carrosserie Hebmüller in 1952. Passing to Jacques Vincent in 1973, the car was exported to Belgium where it remained with two subsequent owners, the second being Martin Braquet-Arens, who kept the car from 1979-1991. Sold to an owner in the Netherlands in 1991, it was returned to its native France several years later when purchased by the consignor, a collector of rare Delahayes. A new body was created by Carrosserie Bonnefoy with aluminum coachwork identical to the car's lost 1939 body through studying numerous period photos.

terrà, incredibilmente, per i successivi trent'anni, vendendola solo nel 1970. Durante la proprietà di Grivillet, nel 1952, l'auto è stata ricarrozata dalla Carrosserie Hebmüller. Passata a Jacques Vincent nel 1973, l'auto viene esportata in Belgio dove rimane con due proprietari successivi, il secondo dei quali è stato Martin Braquet-Arens, che terrà l'auto dal 1979 al 1991. Venduta ad un nuovo proprietario nei Paesi Bassi nel 1991, la 135 S è stata restituita alla sua natia Francia diversi anni dopo, quando è stata comprata dal conferente, un collezionista di Delahaye rare. Una nuova carrozzeria è stata quindi creata dalla Carrosserie Bonnefoy, attraverso lo studio di numerose foto d'epoca, in alluminio e con il disegno identico a quella della carrozzeria smontata nel 1939.



Geo Field at the Tourist-Trophy in Belfast in September of 1936.
Courtesy of Jean-Paul Tissot

Furthermore, the car is noted to retain its original engine, exceptionally rare for a racing car of this era. The engine had been removed for the car for some time but was eventually reunited with its original chassis. It is accompanied by a large history file which includes numerous period photos. The current owner states that this car wants for nothing and only asks to be driven on great racetracks. It remains eligible for many significant concours and vintage racing events and would be a thrilling addition to any collection.

La vettura, è anche famosa per aver mantenuto il suo motore originale, cosa eccezionalmente rara per un'auto da corsa di quel periodo. Il motore, in effetti, è stato rimosso dalla macchina per un po' di tempo, ma, alla fine, è stato riunito con il suo telaio originale. La 135 S è accompagnata da una mole notevole di documenti e cronologia storica, che include numerose foto d'epoca. L'attuale proprietario afferma che questa macchina non ha bisogno di nulla e chiede solo di essere guidata sui più importanti circuiti. È idonea a prendere parte a molti, importanti, concorsi di eleganza ed alle manifestazioni di corse per vetture d'epoca. Un'aggiunta emozionante a qualsiasi collezione.

Date	Race #	Event	Drivers	Result
Sunday, August 9, 1936	4	First race, Grand Prix du Comminges	René Carrière	DNF
Saturday, September 5, 1936	9	Tourist-Trophy, Belfast	Geo Field	DNF
Sunday, September 20, 1936	57	Course de Côte du Mont Ventoux	René Carrière	1st
Saturday, October 3, 1936	22	Donington Grand Prix	René Carrière and Geo Field	8th
Sunday, May 16, 1937	12	First race, Tunisia and Carthage Grand Prix	René Carrière	3rd
Sunday, May 16, 1937	12	Second race, Tunisia and Carthage Grand Prix	René Carrière	3rd
Sunday, May 16, 1937	12	Third Race, Tunisia and Carthage Grand Prix	René Carrière	2nd
Sunday, April 2, 1939	22	Grand Prix de Pau	Eugène Chaboud	DNF
April 8-15, 1939	2	Critérium Paris-Nice	Eugène Chaboud	1st
Sunday, May 7, 1939	52	Coupe de Paris à Montlhéry	Eugène Chaboud	12
Sunday, May 7, 1939	52	Grand Handicap Olazur	Eugène Chaboud	DNF
Sunday, May 21, 1939	UNKNOWN	First race, Grand Prix d'Anvers	Eugène Chaboud	7th
Sunday, May 21, 1939	UNKNOWN	Second race, Grand Prix d'Anvers	Eugène Chaboud	6th
Sunday, May 21, 1939	UNKNOWN	Third race, Grand Prix d'Anvers	Eugène Chaboud	6th
June 17-18, 1939	19	24 Hours of Le Mans	Eugène Chaboud, Yves Giraud-Cabantous	DNF
Friday, August 4, 1939	18	Grand Prix du Comminges à Saint Gaudens	Eugène Chaboud	DNF



147



1960 JAGUAR XK 150 3.8 ROADSTER

CHASSIS / TELAIO: **S 832171 DN** ENGINE / MOTORE: **VA 2265-8**

€290.000 - €340.000

OFFERED WITHOUT RESERVE / SENZA RISERVA

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
CROATION VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

**The second-to-last known
surviving XK 150 Roadster**

One of just 36 XK 150 3.8 LHD Roadsters built

**Fully restored, with original engine, special
equipment and desirable optional overdrive**

Long-term ownership in the Southern U.S.

Introduced in mid-1957 as Jaguar's response to the growing U.S. demand for more comfortable and refined sports cars, the XK 150 was the final iteration of Jaguar's XK-series. It featured higher front fenders, a wider grille, a curved one-piece windshield and, perhaps most significant, Dunlop disc brakes at all four wheels. Jaguar was justifiably proud, as it became the first manufacturer to offer four-wheel disc brakes on a series-production car.

Initially offered in fixed head and drophead coupé versions, a Roadster arrived in March 1958. The XK 150 proved to be the most popular XK of all, with nearly 9,400 built until 1961, of which roughly 75 percent were exported. Amongst

La seconda più giovane XK 150 Roadster che si ritiene essere sopravvissuta

Una delle sole 36 XK 150 3.8 LHD Roadster costruite

**Completamente restaurata, con motore originale,
equipaggiamento speciale e completa del desiderabile overdrive,
all'epoca disponibile come accessorio a pagamento**

Per molti anni di un solo proprietario, nel Sud degli Stati Uniti

Presentata a metà del 1957, come risposta della Jaguar alla crescente richiesta proveniente dagli Stati Uniti di automobili sportive, confortevoli e raffinate, la XK 150 fu l'ultima evoluzione della serie XK. Presenta parafranghi anteriori più alti, una mascherina più ampia, un parabrezza curvo di un solo pezzo e, forse il dettaglio più significativo, i freni a disco Dunlop su tutte e quattro le ruote. Jaguar era giustamente orgogliosa di questa specifica tecnica, visto che, proprio grazie a questo, è stata la prima casa costruttrice ad offrire i freni a disco sulle quattro ruote su un'auto di serie.

Inizialmente offerta in versione coupé con tetto chiuso (FHC) e coupé con tetto apribile (DHC), la versione Roadster della XK arrivò nel marzo del 1958. L'XK 150 risultò in seguito essere l'XK più popolare, con quasi 9.400 vetture costruite fino al 1961, di cui circa il 75% vennero esportate. Tra queste, le varianti più rare sono le 36 Roadster prodotte con guida a sinistra e motore di 3.8 litri di cilindrata.





the rarest variants are the 36 left-hand-drive 3.8 Roadster models, of which just 36 left-hand-drive cars were built.

A very late-production example, the second-to-last XK 150 3.8 Roadster known to survive and the fourth-to-last XK 150 Roadster completed, is without question the ultimate expression of performance of Jaguar's renowned XK-series, as it incorporated virtually every development and improvement that had been discovered in over a decade of production. Most important is the added horsepower and performance of the venerable Jaguar 3.8-liter straight-six, along with Special Equipment and optional (\$165.00) Laycock de Normanville overdrive, which makes for comfortable highway cruising.

La vettura offerta è la quart'ultima XK 150 Roadster prodotta, ed è oggi considerata essere la seconda più giovane sopravvissuta, ed è, senza ombra di dubbio, l'espressione massima delle prestazioni raggiunte della celebre serie XK di Jaguar, in quanto incorpora ogni sviluppo e miglioramento che era stato apportato alla serie, in oltre un decennio di produzione. Tra questi i più importanti sono, senz'altro, la maggiore potenza e le migliorate prestazioni ottenute dal mitico motore Jaguar 3,8 litri a sei cilindri in linea, in questo caso, tra l'altro, dotato dell'equipaggiamento speciale a richiesta (\$ 165,00) "overdrive" della Laycock de Normanville, che rende estremamente confortevole i percorsi in autostrada.

Completata nel novembre 1960, questa vettura ha trascorso gran parte della sua vita negli Stati Uniti sud-occidentali, con Alan Cruce, un veterano dell'Aeronautica Militare Americana abitante in Texas, come solo proprietario, che ha conservato l'auto per più di 23 anni. Il Sig. Cruce, attratto verso questa vettura dal suono

Completed in November 1960, this car spent much of its life in the Southwestern U.S., with one former owner, Alan Cruce, a Texas-based Air Force veteran, retaining the car for more than 23 years. Lured by the sound of the 3.8-litre engine, he enjoyed this car for only a short time before departing to undertake pilot training, from which point this XK 150 was rarely used. After years of dormancy, the car was purchased by its current owner and shipped back across the pond, where it was completely restored to the excellent standard in which it is currently presented.

This is a very rare opportunity to acquire a lovely XK 150 3.8 Roadster, with a matching-numbers engine and with Special Equipment and factory overdrive. With just 36 cars built in this configuration, it is an excellent example of one of the rarest variants of the Jaguar XK line and holds a special place in Jaguar history.

del motore da 3,8 litri, ha goduto della sua XK 150 solo per poco tempo prima di partire per intraprendere un addestramento come pilota. Per questo motivo, da quel momento, l'XK 150 è stata usata raramente e, dopo anni di inutilizzo è stata acquistata dal suo attuale proprietario, e rispedita al di qua dell'Oceano, dove è stata completamente restaurata con l'eccellente livello qualitativo in cui è attualmente presentata.

Questa che si presenta è un'opportunità molto rara di poter acquistare una bella XK 150 3.8 Roadster, con tutti i numeri, compreso quello del motore, corrispondenti, ben equipaggiata e dotata, sin dall'origine, del raro overdrive. Con solo 36 auto costruite in questa configurazione, è un eccellente esempio di una delle varianti più rare della serie Jaguar XK e occupa un posto speciale nella storia della casa.



148



◇□# 1954 FERRARI 500 MONDIAL SPIDER

COACHWORK / CARROZZERIA: **PININ FARINA** CHASSIS / TELAIO: **0448 MD** ENGINE / MOTORE: **0448 MD**

€4.250.000 – €4.750.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
U.S. TITLE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Ferrari Classiche Certified, retains its original engine, gearbox, and bodywork

Raced successfully by Scuderia Parravano in California during the 1950s

One of only five Pinin Farina Spiders with “covered headlight” style bodywork

Only three long-term owners in the past 60 years

Recent extensive overhaul completed by Ferrari Classiche, including full repaint and retrim.

Highly eligible for the world’s most prestigious events, including the Mille Miglia

Certificata da Ferrari Classiche, ancora equipaggiata con motore, cambio e carrozzeria originali

Ha corso con successo in California negli anni ‘50, con i colori della Scuderia Parravano

Uno dei soli cinque esemplari di Pinin Farina Spider con i fari carenati

Solo tre proprietari, tutti per lungo periodo, negli ultimi 60 anni

Revisione recente completata da Ferrari Classiche

Iscrivibile agli eventi più prestigiosi del mondo, tra cui la Mille Miglia

If the 1950’s was truly the golden era of sports car racing in the United States, California was at its very epicenter. On any given weekend, well-heeled enthusiasts, adrenaline junkies, and hundreds of spectators would come out to watch these fascinating new sports cars go toe to toe on racetracks and airfields. Dangerous, albeit thrilling at the same time, the grid was made up of a cast of extraordinary individuals and automobiles, but some were more extraordinary than others.

Se gli anni ‘50 sono davvero stati l’epoca d’oro delle corse automobilistiche negli Stati Uniti, la California ne è stato, senz’altro, l’epicentro. In un qualsiasi fine settimana, ricchi appassionati drogati di adrenalina e centinaia di spettatori, si ritrovavano per vedere dal vivo queste affascinanti nuove auto sportive inseguirsi, in duelli ravvicinati, sui circuiti o sulle piste degli aeroporti. Pericoloso e, al contempo, elettrizzante. La griglia di partenza era composta da una moltitudine di individui, tutti straordinari, ma, qualcuno, era ancora più eccezionale degli altri.





Chassis no. 0448 MD at the 1962 Carrera Presidential in Mexico. *Courtesy of Xavier Beaumartin*

Arriving in Southern California from Chicago after the war, Antonio “Tony” Parravano of Inglewood, California quickly made money as a housing developer and entrepreneur in the frozen food industry. While many reckoned a portion of his income was off the books, his choice in sports cars never disappointed. Establishing Scuderia Parravano, Tony regularly employed some of the best American drivers of the time to race a variety of Italian sports cars under his name, including Carroll Shelby, Phil Hill, and Dan Gurney. It is said that he at one time owned thirteen Maseratis and eleven Ferraris!

Completed by the factory in October of 1954, chassis number 0448 MD was born as a 500 Mondial, the 12th of a total of 13 Pinin Farina Spiders built and one of only five built with the unique “covered headlight” style bodywork only available in the first series of cars. It was sold new to Parravano on November 5th, 1954. Both the 500 Mondial and Parravano quickly became well known in Californian racing circles and both consistently proved to be frontrunners and major players on the scene.

Arrivato, dopo la guerra, nel sud della California da Chicago, Antonio “Tony” Parravano di Inglewood, in California, guadagnò rapidamente una discreta fortuna come imprenditore nel settore immobiliare e nell’industria degli alimenti surgelati. Sebbene in molti fossero convinti che una parte del suo reddito non fosse propriamente dichiarato al fisco, le sue scelte nel campo delle automobili sportive non deludevano mai. Con la creazione della Scuderia Parravano, Tony utilizzava regolarmente alcuni dei migliori piloti americani dell’epoca, tra cui Carroll Shelby, Phil Hill e Dan Gurney, facendoli gareggiare, con i suoi colori, su molte e diverse auto sportive italiane. Si dice che ad un certo punto, abbia posseduto tredici Maserati ed undici Ferrari in contemporanea!

Completata dalla fabbrica nell’ottobre del 1954, la 500 Mondial con numero di telaio 0448 MD, è stata la vettura numero 12 costruita, delle 13 in totale prodotte da Pinin Farina con carrozzeria Spider, e, una delle sole cinque realizzate con l’esclusiva carrozzeria dotata di fari carenati, disponibili solo sulle vetture della prima serie. È stata venduta, nuova a Parravano il 5 novembre del 1954 e, sia la 500 Mondial sia Parravano, divennero ben presto conosciuti nel mondo delle gare californiane, dove entrambi si distinsero per essere in prima fila alla partenza e, comunque, attori principali sulla scena automobilistica locale.

In the car's maiden outing at Willow Springs in February 1955, it placed 4th Overall and 1st in Class with Bob Drake at the wheel. Bruce Kessler was the next driver to take the helm of 0448 MD the following month in March of 1955 at Palm Springs. Kessler, who would later become famous as a team driver for the formidable Scarab race cars, was forced to retire due to a mechanical issue. 0448 MD had a similar result when raced at Santa Barbara in May of 1955 but in March of 1956, it returned to the site of its previous success at Willow Springs. Chassis number 0448 MD was driven to a 3rd place finish in both the Formula Libre race, as well as the main event by Pat O'Connor.

The car was listed for sale in *Motoracing* magazine by Tony Parravano in April of 1957, and appears to have been sold, shortly thereafter to a friend, Javier Valesquez in Mexico City. Curiously, later in 1957, Parravano found himself in trouble with the IRS and the Palm Springs races in April of 1957 proved to be the last Scuderia Parravano entry. Some cars still remained in his custody and were later sold in a U.S. government auction held in a North

Al suo debutto in gara, avvenuto a Willow Springs nel febbraio del 1955 con Bob Drake al volante, la 500 Mondial si è piazzata al 4° posto assoluto e prima di classe. Bruce Kessler fu il successivo, il mese seguente, a prendere il volante della vettura 0448 MD, nel marzo del 1955 a Palm Springs. Kessler, che in seguito sarebbe diventato famoso come pilota della squadra delle formidabili auto da corsa Scarab, fu costretto al ritiro a causa di un problema meccanico. 0448 MD ebbe un risultato simile, nel maggio del 1955, nella corsa disputata a Santa Barbara ma, nel marzo del 1956, ritornò sul luogo del suo precedente successo, a Willow Springs dove, guidata da Pat O'Connor, ha concluso al terzo posto sia la gara di Formula Libre, sia l'evento principale.

Nell'Aprile del 1957, l'auto è stata inserzionata da Tony Parravano per la vendita, nella rivista *Motoracing*, per essere, a quanto sembra, poi venduta, poco dopo, ad un amico, Javier Valesquez di Città del Messico. Non troppo inaspettatamente, nei mesi successivi del 1957, Parravano si è trovato nei guai con l'IRS (l'Inland Revenue Service, l'ufficio delle tasse americano) e, le gare di Palm Springs dell'aprile del 1957 saranno le ultime dove la Scuderia Parravano risulta iscritta. Alcune auto, rimaste



Paul O'Connor behind the wheel of 0448 MD at Willow Spring 5 in March of 1956. *Courtesy of Allen R. Kuhn*

Hollywood parking lot in 1958. After skipping bail, Parravano eventually disappeared on April 8, 1960, never to be heard from again.

Valesquez was the director and organizer of the Mexican Grand Prix, and upon purchasing the car, it is noted that he removed its roll bar, yet the holes for the bodywork were not patched in and remained as-is. Despite being slightly past its prime, Valesquez entered 0448 MD to be raced by Manolo Corte in the Carrera Presidential Race held near Mexico City in November of 1962. Corte finished a respectable 4th overall on race number 4. Valesquez retained ownership of 0448 MD for the following decade, eventually selling to noted Ferrari collector Robert N. Dusek of Solebury in Bucks County, Pennsylvania in June of 1972. At this time, the car was missing its aluminum passenger seat cover, and Dusek sourced one from Charles Betz in California, which had previously been acquired by Charles Betz and Fred Peters as part of a batch of spares from Parravano.

ancora sotto la custodia di Parravano, saranno poi vendute in un'asta organizzata dal governo degli Stati Uniti, tenutasi, nel 1958, in un parcheggio di North Hollywood. Parravano, dopo esser stato liberato su cauzione e non essersi presentato al processo, alla fine scomparve e, l'8 aprile del 1960, fece perdere le sue tracce.

Valesquez, che è stato il direttore e l'organizzatore del Gran Premio del Messico, dopo aver acquistato l'auto ne ha rimosso il roll-bar, senza però far chiudere i fori sulla carrozzeria dove era attaccato, fori che, quindi, sono rimasti così come erano. Sebbene la macchina non fosse più giovanissima, Valesquez l'ha iscritta, guidata da Manolo Corte, alla Carrera Presidential Race tenutasi, vicino a Città del Messico, nel novembre del 1962. Corte ha poi concluso al più che rispettabile 4° posto, la gara numero 4. Valesquez è poi rimasto proprietario della 500 Mondial 0448 MD per tutto il decennio successivo, prima di venderla, nel giugno del 1972, al noto collezionista di Ferrari, Robert N. Dusek di Solebury, nella Bucks County, in Pennsylvania. Al momento del passaggio, la macchina era priva della copertura, in alluminio, del sedile passeggero e Dusek ne acquistò una in California, da Charles Betz. Il pezzo era stato precedentemente acquistato da Charles Betz e Fred Peters, come parte di un lotto di pezzi di ricambio, proprio da Parravano.



DATE	RACE #	EVENT	DRIVERS	RESULT
Sunday, February 13, 1955	27	Willow Springs	Bob Drake	4th OA, 1st IC
Sunday, March 27, 1955	3	Race 9, Palm Springs	Bruce Kessler	DNF
Monday, May 30, 1955	7	Race 7, Santa Barbara	Bob Kelsey	DNF
Sunday, March 4, 1956	3	Formula Libre, Willow Springs	Pat O'Connor	3rd OA
Sunday, March 4, 1956	3	Main Race, Willow Springs	Pat O'Connor	3rd OA
Monday, November 26, 1962	4	Carrera Presidential	Manolo Corte	4th OA



Dusek would go on to own the car for nearly three decades, selling the car in 2000 to the previous owner where it became part of a large collection. In a recent conversation with RM Sotheby's Research & Editorial department, Dusek commented that the car was acquired in good running condition and although he used it sparingly, it proved to be a good performer in vintage racing and never sustained any damage during his ownership.

More recently, the car has returned home to Maranello, where it has been inspected by Ferrari Classiche and undergone a comprehensive cosmetic restoration as part of the process in granting red-book certification. The car was subject to a complete refurbishment of the brakes, suspension, fuel tank and radiator along with new paint, a new interior and a number of additional items were brought back to original specification. Furthermore, the car's certification binder confirms that it retains its original engine, gearbox, and bodywork, truly affirming its status as one of the finest 500 Mondial in existence.

For its next owner, the acquisition of chassis number 0448 MD would be a very exciting opportunity. Eligible for a variety of historic racing and concours events and now boasting Ferrari Classiche certification to its name, it would be a superb addition to any collection of Enzo-era Ferraris.

Dusek terrà l'auto con sé per i successivi, quasi, quasi tre decenni, vendendo l'auto nel 2000 all'attuale proprietario, titolare di una grande collezione. In una recente conversazione con il dipartimento Ricerca & Editoriale di RM Sotheby's, Dusek ha commentato che l'auto è stata acquistata in buone condizioni, che l'ha usata con parsimonia e che si è dimostrata una buona macchina, con eccellenti prestazioni, nelle corse storiche. Dusek ha inoltre aggiunto che, la 500 Mondial non ha mai subito danni durante la sua proprietà.

Più di recente, la vettura è tornata a casa, a Maranello, dove è stata ispezionata da Ferrari Classiche e ha ottenuto la certificazione del "libro rosso". Per questo la Ferrari Classiche ha provveduto con i seguenti lavori: ripristino completo dell'impianto frenante, e dell'impianto benzina, verniciatura completa, messa in conformità dei sedili, e sistemazione del vano motore. Inoltre, quanto indicato nel libro dedicato alla certificazione dell'auto, conferma che 0448MD conserva il suo motore, cambio e carrozzeria originali, stabilendo, senza ombra di dubbio, il suo status di una delle migliori 500 Mondial esistenti.

Per il suo prossimo proprietario, l'acquisto della vettura con numero di telaio 0448 MD potrebbe essere un'occasione davvero strepitosa. Idonea a tutta una serie di eventi per auto d'epoca, siano corse o concorsi, accompagnata dalla certificazione Ferrari Classiche, questa 500 Mondial sarebbe una superba aggiunta a qualsiasi collezione di Ferrari dedicata alle vetture costruite sotto l'egida di Enzo.



Chassis no. 0448 MD as seen in official Pinin Farina press photographs. Courtesy of Ferrari S.p.A.



149



1967 LAMBORGHINI 400 GT 2+2

COACHWORK / CARROZZERIA: **TOURING** CHASSIS / TELAIO: **01285** ENGINE / MOTORE: **1484**

€425.000 - €475.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
BILL OF SALE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Two owners and under 62,000 km from new

**Truly an unrepeatable opportunity;
a 400 GT to cherish**

**Ready to be driven and enjoyed, or shown as
a largely original example of its breed**

This 400 GT boasts a rather fascinating history as it remained in the hands of its first owner for an amazing 50 years. He purchased the 400 GT presented here new in December of 1967 following a visit to the Lamborghini factory in Sant'Agata Bolognese with his son, where they met with Ferruccio Lamborghini himself. Finished just how it appears today, in Azzurro Metallizzato over a Nero interior, after completion chassis no. 01285 was subsequently shipped to the Netherlands to be delivered to its enthusiastic owner.

Driven regularly over the next four years, the car accumulated nearly 50,000 km on its odometer. Serviced as necessary during this time in the Netherlands, the car made a trip back to the factory for a service in 1969, and the owner's son travelled with it. He made the trip to work

Due proprietari e meno di 62.000 km da nuova

**Un'opportunità davvero irripetibile; una
400 GT di cui prendersi cura**

**Pronta per essere guidata e goduta, o mostrato come esempio,
in gran parte completamente originale, della sua razza**

Questa 400 GT vanta una storia piuttosto affascinante in quanto è rimasta nelle mani del suo primo proprietario per ben 50 anni. Fu lui che acquistò la 400 GT presentata qui, nuova, nel dicembre del 1967 a seguito di una visita alla fabbrica Lamborghini di Sant'Agata Bolognese accompagnato da suo figlio, dove ebbero modo di incontrare Ferruccio Lamborghini. Finita proprio come appare oggi, verniciata in Azzurro Metallizzato su interno Nero, la vettura con telaio numero 01285, dopo essere stata completata è stata spedita in Olanda, per essere consegnata al suo entusiasta proprietario.

Nei quattro anni successivi, la 400 GT è stata guidata con regolarità, accumulando circa 50.000 km sul suo contachilometri. Durante il periodo trascorso in Olanda, la vettura ha sempre ricevuto le necessarie cure, attenzioni e manutenzioni. Nel 1969, tra l'altro, guidata dal figlio, è tornata su strada in fabbrica per effettuare





as an intern at Lamborghini in an effort to learn the car's mechanical nuances, allowing him to work on his father's car personally for any minor service work.

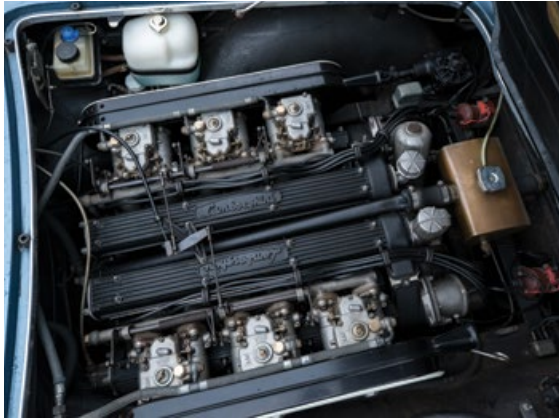
In March of 1971, the consignor moved to the South of France for his retirement and brought his 400 GT with him, re-registering it there and using it on occasion. Over the course of the next 25 years, the car largely remained in storage yet was started and driven up and down the road regularly to ensure it remained in running and driving condition. In May 2016, it was decided that the 400 GT would come out of storage and was returned to the Netherlands, where it was re-registered there and fully serviced upon its arrival, ensuring that it would be ready to drive and enjoy at a moment's notice. Finally deciding to part with his Lamborghini in early 2017, the car was sold to its second owner, who has continued to preserve the car as one of the most compelling examples of its kind.

un tagliando. Scopo del viaggio, inoltre, far sì che il figlio potesse trascorrere, come stagista, del tempo alla Lamborghini, per poter imparare tutti i dettagli meccanici dell'auto, ed essere poi in grado di lavorare personalmente sulla 400 GT di casa e di svolgere direttamente tutti i piccoli lavori di manutenzione.

Nel marzo del 1971, il conferente, ormai in pensione, si è trasferito nel sud della Francia portandosi, ovviamente, la sua 400 GT, ritargandola e usandola solo occasionalmente. Nel corso dei 25 anni successivi, l'auto è rimasta in gran parte ferma in deposito, ma è stata avviata e guidata regolarmente per brevi tratti, per garantirne sempre le condizioni di perfetta efficienza meccanica e far sì che rimanesse sempre pronta ad essere guidata. A maggio 2016, è stato deciso che la 400 GT sarebbe uscita dal deposito e sarebbe ritornata in Olanda, dove è stata nuovamente immatricolata, e completamente revisionata per renderla perfettamente pronta all'uso, idonea ai viaggi ed a portare il divertimento di guida di cui è capace. All'inizio del 2017 il primo proprietario ha deciso di separarsi dalla sua amata Lamborghini, che è stata acquistata dal secondo proprietario, l'attuale venditore, che ha continuato a prendersene cura ed a conservarla come uno degli esemplari più originali del modello.

The appeal of this 400 GT is instantly apparent. Enjoyed by the man who bought it new at the Lamborghini factory for five decades, it has been well looked after, preserved and enjoyed for its entire life. Remaining highly original throughout, and still wearing the majority of its original paintwork, this is truly a car to cherish.

Il fascino di questa 400 GT è immediatamente evidente. Apprezzata dall'uomo che l'ha acquistata nuova direttamente dalla fabbrica Lamborghini, e che l'ha tenuta per cinque decenni, è stata sempre ben curata, conservata ed apprezzata nel corso di tutta la sua vita. Per questo motivo è rimasta per lo più originale in molte parti, ed ancora oggi ha la maggior parte della sua prima vernice. Questa è veramente un'auto di cui prendersi cura e da amare.



150



1973 PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TOURING

COACHWORK / CARROZZERIA: **9113601564** ENGINE / MOTORE: **6631526** GEARBOX / CAMBIO: **7831518**

€475.000 - €525.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Completed in July 1973; amongst the last Carrera RS 2.7s produced

Concours-quality, well-documented restoration by British marque experts SportWagen and Jaz

Highly original and authentic; retains its original engine and gearbox.

Finished in original colours

Featured in *Classic and Sports Car* magazine

Amongst the very last of Porsche's Carrera RS 2.7s produced, chassis no. 1564 is specifically the 27th-from-last example built, completed in the final month of production. Delivered new through Porsche distributor Gottfried Schultz in Ratingen-Lintorf, it left the factory in Grand Prix White with blue Carrera script and Fuchs wheels over black leatherette with corduroy seat inserts. The only factory options listed were an electric sunroof, power antenna, and a radio speaker.

Accompanied by its original German Fahrzeugbrief, chassis no. 1564 spent almost all its life in its native Germany. Around 2004, the car received a modest

Completata nel luglio 1973; tra le ultime Carrera RS 2.7 prodotte

Restauro da concorso, ben documentato e realizzato da esperti inglesi del marchio: SportWagen e Jaz

Altamente originale e autentica; mantiene il motore ed il cambio di primo equipaggiamento.

Finita nei colori originali

Oggetto di un articolo nella rivista *Classic and Sports Car*

Tra le ultime Porsche Carrera RS 2.7 prodotte, la vettura con numero di telaio numero 1564 è stata completata nell'ultimo mese di produzione, quando mancavano 27 auto alla fine della serie. Consegnata nuova attraverso la concessionaria Porsche Gottfried Schultz a Ratingen-Lintorf, ha lasciato la fabbrica verniciata in colore Grand Prix White con scritta blu Carrera e ruote Fuchs su interni in similpelle nera con inserti in velluto a coste. Le uniche opzioni di fabbrica richieste, erano il tetto apribile elettrico, l'antenna elettrica e l'altoparlante per la radio.

Accompagnato dal suo Fahrzeugbrief (libretto) originale tedesco, il telaio numero 1564 trascorre quasi tutta la sua vita nella natia Germania. Intorno al 2004, l'auto ha ricevuto un leggero restauro e, successivamente, nel 2007, viene acquistata dal pilota Frank Kawalek.





restoration and was subsequently acquired by racing driver Frank Kawalek circa 2007. Purchased by the consignor and shipped to the UK in early 2015, he drove the car for several months but sought to correct a few issues. In his own words, the consignor “decided to get it sorted out, and before I knew it, I’d embarked on a quest to create the ultimate RS.”

The marque specialists at SportWagen and Jas began a no-expense-spared restoration that included a bare-metal stripping of the tub. The paint was painstakingly removed by hand to minimize harm to the sheet metal and fiberglass. Mounting the tub on a Celette alignment bench, SportWagen addressed several areas where internal rust was found, including the sills, door skins, the front trunk floor pan and suspension cross-members. After meticulous fitting and adjustment of the doors and panel gaps, a show-quality respray in its original colours was applied.

Acquistata dal venditore e spedita in Inghilterra all’inizio del 2015, il conferente ha guidato l’auto per diversi mesi e ha cercato di correggere alcuni problemi. Queste le sue parole: “Ho deciso di far risolvere alcuni problemi e, prima che me ne rendessi conto, mi ero imbarcato nel progetto di creare la RS più perfetta e definitiva”.

Gli specialisti della marca presso la SportWagen e la Jas hanno iniziato un restauro totale, senza limiti di spesa, che includeva riportare tutta la lamiera a vista. La vernice è stata, quindi, accuratamente rimossa a mano per ridurre al minimo i danni ai lamierati ed alla fibra di vetro originale. Montando il telaio su una dima di allineamento Celette, SportWagen si è occupata di sistemare le diverse aree in cui è stata rilevata della ruggine, compresi i brancardi, le portiere, il fondo del vano anteriore e le traverse della sospensione. Dopo un meticoloso rimontaggio e la regolazione delle porte e delle arie tra i pannelli, la vettura è stata riverniciata ad altissimo livello, utilizzando i suoi colori originali. L’attenzione per i dettagli è portata a replicare l’utilizzo della vernice di colore nero opaco attorno alle guide dei sedili e

Their attention to factory-perfect detail included flat-black overspray around the seat runners and in the front fender air vents, exactly as had been done at the factory.

A new interior was crafted by award-winning upholsterer Neil Tadman, and the instruments were sent to California for refurbishment by Palo Alto Speedometer. A correct RS-type steering wheel was sourced. The wide light-alloy Fuchs wheels were refinished by Biagio Chrzanowski at Vert-Ego with correct brushed-finish rims and blue centres. The drivetrain was overhauled to factory specification by Steve Winter. This car retains its original aluminium-alloy engine case, an upgrade provided to all late-production RSs. It is estimated that some 1,500 man-hours were invested in its restoration, all chronicled by numerous photographs and invoices. Soon after completion, this Carrera RS was featured in the January 2017 issue of *Classic and Sports Car* magazine, detailing its restoration and showcasing the car's sublime condition.

nelle prese d'aria del parafrangente anteriore, esattamente come era stato originariamente fatto in fabbrica.

Un nuovo interno è stato realizzato dal pluripremiato tappezziere Neil Tadman, mentre gli strumenti, per essere sistemati, sono stati inviati in California alla Palo Alto Speedometer. È stato anche trovato ed acquistato un volante tipo RS corretto. Le ampie ruote Fuchs in lega leggera sono state rifinite da Biagio Chrzanowski della Vert-Ego con i cerchi spazzolati per ottenere la finitura corretta e la parte centrale dipinta di colore blu. La parte meccanica è stata revisionata, secondo le specifiche di fabbrica, da Steve Winter. Questa auto mantiene il suo blocco motore originale in lega di alluminio, un aggiornamento che è stato adottato su tutte le ultime RS prodotte. Si stima che siano state investite circa 1.500 ore lavorative per il restauro, tutte documentate da numerose fotografie e fatture. Poco dopo il completamento dei lavori, questa Carrera RS è stata pubblicata nel numero di gennaio 2017 della rivista *Classic and Sports Car*, che illustra dettagliatamente il suo restauro e mostra le perfette condizioni attuali della vettura.



151



1933 HISPANO-SUIZA T56 BIS BERLINE

COACHWORK / CARROZZERIA: **FIOL** CHASSIS / TELAIO: **34-16814** ENGINE / MOTORE: **3416814**

€390.000 - €450.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
CZECH VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Rare and desirable Barcelona-built Hispano-Suiza

**Elegant one-off Baltasar Fiol body
with superb proportions**

**Fresh five-year restoration with many
original materials retained**

La Hispano-Suiza Fábrica de Automóviles was founded in 1904 and remained in business in Barcelona until 1946, manufacturing cars, trucks, buses, aero engines and weapons. In 1911, a subsidiary was formed in Paris, and due to the strength of the French market for luxury automobiles, production and further development of large and costly models such as the Type H6B was moved there in 1923. The French and Spanish Hispano-Suiza companies continued to collaborate, and some years after Hispano-Suiza France presented the magnificent 8-litre Type H6C in 1924, the directors in Spain decided that the model would also be manufactured at the factory that had been established in La Sagrera.

The result was the T56 46CV, where the latter number indicated the fiscal horsepower of the engine. T56 production began in 1929 and ended in 1940; the Spanish model outlived its

Rara ed ambita Hispano-Suiza costruita a Barcellona

**Elegante esemplare unico, con superbe proporzioni,
realizzato dalla carrozzeria Baltasar Fiol**

**Restauro durato 5 anni e terminato da poco;
mantenuti molti dei componenti originali**

La Hispano-Suiza Fábrica de Automóviles è stata fondata nel 1904 ed è rimasta in attività a Barcellona fino al 1946, producendo automobili, camion, autobus, motori aeronautici e armi. Nel 1911 fu fondata a Parigi una filiale dove, a causa dell'importanza del mercato francese per le automobili di lusso, nel 1923 furono trasferiti sia la produzione sia lo sviluppo ulteriore dei modelli più grandi e costosi, come il tipo H6B. La Hispano-Suiza francese e spagnola continuarono a collaborare e, alcuni anni dopo, nel 1924, la Hispano-Suiza France presentò la magnifica Type H6C con motore da 8 litri. I direttori della Hispano-Suiza in Spagna decisero che, questo modello, sarebbe stato prodotto anche nella fabbrica che era stata costruita a La Sagrera.

Il risultato di questa decisione è stata la T56 46CV, dove l'ultimo numero indica la potenza fiscale del motore. La produzione della T56 iniziò nel 1929 per terminare nel 1940; il modello spagnolo è





French progenitor by five years. While approximately 345 H6C chassis saw the light of day in France, only about 200 were made in Spain. The T56 Bis variant was a technically improved and upgraded version using some special parts imported from France.

T56 Bis chassis no. 34-16814 was delivered in 1933 to Baltasar Fiol in Barcelona, one of the most highly regarded Spanish coachbuilders, who habitually clothed fine chassis such as Rolls-Royce, Cadillac, Packard and of course Hispano-Suiza. Founded in 1914, Fiol bodies often had stylish, almost playful beltlines, greenhouse and fender treatments that gave the large carrosseries fitted to long-wheelbase luxury chassis a sporting, elegant and supple beauty. T56 Bis chassis no. 34-16814 is a masterclass example of Fiol's rare ability to turn what could easily have been a heavy-looking pillarless sedan into an extraordinary and graceful Berline de Voyage with exquisite proportions.

quindi sopravvissuto per 5 anni, al suo progenitore francese. Sono circa 345 i telai H6C realizzati in Francia, mentre sono, circa, 200 quelli prodotti in Spagna. La variante T56 Bis, era una versione tecnicamente migliorata, aggiornata utilizzando alcune componenti speciali importate dalla Francia.

La T56 Bis con numero di telaio 34-16814, è stata consegnata nel 1933 ad una delle più apprezzate carrozzerie spagnole, la Baltasar Fiol di Barcellona, fondata nel 1914 e abituale costruttore di carrozzerie per i telai più raffinati, come quelli Rolls-Royce, Cadillac, Packard e, naturalmente, Hispano-Suiza. Le carrozzerie realizzate da Fiol spesso sfoggiavano eleganti linee con fiancate, padiglioni dell'abitacolo e forme dei parafanghi, leggere, che permettevano, alle grandi carrozzerie montate su telai di lusso con il passo allungato, di mantenere una bellezza sportiva, elegante e morbida. La T56 Bis telaio nr. 34-16814, è un esempio perfetto della rara abilità di Fiol di trasformare, quella che poteva facilmente diventare una pesante e banale berlina senza montanti in una Berline de Voyage straordinaria, aggraziata e con proporzioni squisite.

Unfortunately, the early history of chassis no. 34-16814, which is presumed to have spent the majority of its life in Spain, is not known. The current owner purchased the car in 2012 from a Yolana Alonso Paez of Bilbao. It was then sensitively restored in the Czech Republic from 2014 to 2019. The engine is said to have been in perfect running condition prior to the restoration, so that was not touched, as well as the interior, which retains most of its lovely original leather, instruments, carpet and wood. The car has not been shown anywhere since and is a rare opportunity to acquire a unique automobile with impressive presence on the show field and on the road.

Sfortunatamente, la storia iniziale della vettura con telaio nr. 34-16814, che si presume abbia trascorso la maggior parte della sua vita in Spagna, non è nota. L'attuale proprietario ha acquistato l'auto nel 2012 da un certo Yolana Alonso Paez di Bilbao. La Hispano-Suiza è stata quindi attentamente e rispettosamente restaurata, nella Repubblica Ceca, dal 2014 al 2019. Il proprietario descrive il motore come in perfette condizioni di funzionamento ancor prima del restauro, così che non è stato toccato, così come l'interno, che conserva, ancora oggi, la maggior parte della sua bella pelle originale, gli strumenti, la moquette e l'ebanisteria. L'auto, terminato il restauro, non ha partecipato a nessun evento, ed è una rara opportunità di acquistare un'automobile unica, dalla bellissima presenza e di presentarla ai concorsi o di goderla su strada.



152



1933 HORCH 750 OFFENER TOURENWAGEN

CHASSIS / TELAIO: **75450** ENGINE / MOTORE: **75147**

€300.000 – €400.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
CZECH VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Rare and desirable large 8-cylinder 4.5-litre Horch

**Believed to be the only Horch 750 Offener
Tourenwagen to have survived**

**Meticulous 20-year restoration
finished only two years ago**

Highly original and authentic in smallest details

Best in Class at Schloss Dyck in 2017

In June 1932, Horch, Audi, DKW and Wanderer merged to form Auto Union A.G., which led to the creation of the four-ringed logo now seen on modern Audi automobiles. Since Horch 750 chassis no. 75450 was manufactured in 1933, it is therefore a very early car to wear this famous badge. Prior to the war, Auto Union became an important supplier of vehicles for the Wehrmacht, constructing a number of model 750 touring cars, pullman sedans and cabriolets. Production numbers were small for the large Horch chassis, and a total of only 173 were made of the 4.5-litre type 750.

**Rara ed ambita Horch con il grande
motore 8 cilindri da 4,5 litri**

**Si ritiene essere l'unica Horch 750 Offener
Tourenwagen sopravvissuta**

**Restauro meticoloso durato 20 anni
e terminato solo due anni fa**

Altamente originale e autentica nei minimi dettagli

**Best in Class al Schloss Dyck Masterpieces
& Style Concours del 2017**

Nel giugno del 1932, Horch, Audi, DKW e Wanderer si sono unite per formare Auto Union A.G., operazione che portò alla creazione del logo a quattro anelli ora visibile sulle moderne automobili Audi. Dal momento che la Horch 750 telaio nr. 75450 è stata fabbricata nel 1933, è indubbiamente una delle prime auto ad aver ricevuto questo famoso logo aziendale. Prima della guerra, l'Auto Union è stata un importante fornitore di veicoli per la Wehrmacht, costruendo un certo numero di 750 con carrozzeria turismo aperta (in tedesco Offener Tourenwagen), berline pullman e cabriolet. I numeri di produzione erano piccoli per il grande telaio 750 di Horch con il motore da 4,5 litri, e, in totale, ne sono stati prodotti solo 173.





The Offener Tourenwagen was primarily used by the highest-ranking officers. Due to their quality and reliability, these cars were used through the Second World War and many did not survive the conflict. Not so for chassis no. 75450. After the surrender of the German army, the car remained in the former Czechoslovakia. In 1945, local authorities assigned the car to the fire department in the town of Senice and later in Litovel.

Sometime around 1965, a certain Mr. Východský purchased the Horch from the fire department. The purchase price was CZK 3,000 with an alleged CZK 1,500 remaining unpaid. He brought the car to his hometown of Luhačovice and placed it under a tarp in his garden where it became part of his legendary collection of partially disassembled barn finds. In 1993, Východský landed in financial difficulties, and after more than two-and-a-half years of protracted negotiations, the current owner succeeded in purchasing chassis no. 75450, who commissioned a lengthy restoration.

L'Offener Tourenwagen era una versione usata principalmente dagli ufficiali di alto rango. Grazie alla loro qualità e affidabilità, queste vetture furono spesso utilizzate durante la seconda guerra mondiale ma, molte, non sono sopravvissute al conflitto. Non è così per il telaio nr. 75450 che, dopo la resa dell'esercito tedesco, rimase nell'ex Cecoslovacchia. Nel 1945, le autorità locali assegnarono l'auto ai Vigili del Fuoco della città di Senice e successivamente a quelli di Litovel.

Verso il 1965, un certo signor Východský acquista l'Horch dai Vigili del Fuoco ad un prezzo stabilito di acquisto di CZK 3.000, di cui si ritiene che CZK 1.500 non siano stati pagati. Portata l'auto nella sua città natale di Luhačovice, la parcheggia, coperta da un telo, nel suo giardino, dove diviene parte della sua leggendaria collezione di autovetture parzialmente complete, solitamente trovate nei fienili. Nel 1993, Východský si trova in difficoltà finanziarie e, dopo più di due anni e mezzo di lunghe trattative, l'attuale proprietario riesce ad acquistare il telaio nr. 75450, ed inizia i lunghi lavori di restauro.

The chassis, suspension and drivetrain were meticulously restored, while the engine was done by the famous Mercedes restorer Reifen Wagner in Landshut, Germany. The wooden structure and the sheet metal of the body were restored with a focus on retaining as much of the original as possible. The interior was renovated according to original patterns, as was the top and window frames, and a new original specification wiring loom was fabricated.

After 20 years, the restoration was completed in 2017, and has seen little use since. It is believed that chassis no. 75450 is the only surviving Horch 750 Offener Tourenwagen. As such, it is an unrepeatable opportunity to acquire a superb piece of German engineering.

Il telaio, le sospensioni e la trasmissione sono stati meticolosamente restaurati, ed il motore è stato curato dal famoso restauratore di Mercedes, Reifen Wagner a Landshut, in Germania. La struttura in legno e la lamiera della carrozzeria sono state restaurate con l'obiettivo di conservarne il più possibile le parti originali. L'interno è stato restaurato seguendo i disegni originali, così come è stato fatto per la capote e le cornici dei finestrini. L'impianto elettrico è stato completamente rifatto, seguendo le specifiche originali.

Dopo 20 anni di lavori il restauro è stato completato nel 2017, e, da allora, la Horch è stata poco usata. Si ritiene che il telaio nr. 75450 sia è l'unico sopravvissuto tra tutte le Horch 750 Offen Tourenwagen prodotte. Come tale, è un'opportunità irripetibile per acquisire un incredibile pezzo di ingegneria tedesca.



153



1962 FERRARI 250 GTE 2+2 SERIES II

COACHWORK / CARROZZERIA: **PININFARINA** CHASSIS / TELAIO: **3273 GT** ENGINE / MOTORE: **3273 GT**

€320.000 - €400.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Previously owned by Jamiroquai front man Jay Kay

**Restored in its original colour
scheme of Nero over Beige**

Retains its original engine and gearbox

Ferrari Classiche certified

Precedentemente di proprietà del frontman di Jamiroquai, Jay Kay

**Restaurata nella sua combinazione di
colori originale di Nero su Beige**

Ancora equipaggiata con il motore ed il cambio originali

Certificata da Ferrari Classiche

The 250 GTE 2+2 was Ferrari's first attempt at a production four seat grand touring car, following on from the successes of Aston Martin's DB4 and Maserati 3500 GT. Enzo Ferrari was initially resistant to the project with Pininfarina, but burgeoning racing costs forced his hand and it would eventually become one of his favourite models.

Riding the same 508-series chassis as the 250 GT coupé, the 250 GTE's driving position and V-12 engine were both moved forward within the chassis to accommodate the rear seats. To envelope the Ferrari, Pininfarina crafted a typically elegant body. The latest version of the type 128 engine, the 128E gave the model its unusual suffix whilst many of

La 250 GTE 2 + 2 è stata il primo tentativo della Ferrari di creare, vedendo il successo dell'Aston Martin DB4 e della Maserati 3500 GT, una Granturismo con 4 posti. Inizialmente, Enzo Ferrari ha fatto una certa resistenza ad accettare questo progetto realizzato da Pininfarina, ma, i crescenti costi delle corse, gli forzarono la mano e dovette cedere alla realizzazione di questo modello che, in seguito, sarebbe diventato uno dei suoi preferiti.

Essendo la 250 GTE basata sullo stesso telaio Tipo 508 della 250 GT coupé, per far sì che ci fosse lo spazio per i sedili posteriori, si è reso necessario avanzare sul telaio sia la posizione di guida, sia il motore V-12. Per vestire questa Ferrari, Pininfarina ha creato una carrozzeria dal disegno tradizionalmente elegante. L'ultima versione del motore del Tipo 128, il 128E, ha contribuito a dare al modello il suo inusuale suffisso, mentre molte delle sue componenti meccaniche sviluppate





its competition developed mechanicals remained. As Ferrari's first series-produced 2+2, the 250 GTE was manufactured in three discretely revised series between 1960 and 1963 and proved to be the manufacturer's best-selling model at the time.

Delivered new through Franco Britannic Autos Limited, Ferrari's distributor in Paris, the first owner of 3723 GT was Henry Roussel, who took delivery on August 8, 1962. He did not keep it long as it was sold seven months later to another Parisian, pharmaceuticals executive Pierre Fabre. Although it cannot be confirmed, it is rumored that the car belonged next to Ibrahim Richard Btsh, better known by his stage name Richard Anthony, who apparently loaned it to his friend Claude François, the pop star and composer of 'My Way'. This rumored ownership chain continues with France Gall, another French singer. By March 1969, the car was noted as being in Dijon, and in 1974 it was sold to an owner who kept the car until 2006. Later, the Ferrari found its way back to the music industry when it was purchased by the founding member of Jamiroquai, Jay Kay, an avid sports car collector.

per le competizioni, sono rimaste invariate. La prima 2+2 prodotta in serie da Ferrari, è stata sviluppata in tre diverse serie tra il 1960 ed il 1963 e diventerà, all'epoca, il modello più venduto del costruttore modenese.

Henry Roussel è stato il primo proprietario della 250 GTE telaio numero 3723 GT, ricevuta, nuova, l'8 Agosto del 1962, attraverso la Franco Britannic Autos Limited, distributore Ferrari a Parigi. Non la tenne a lungo, poiché già soli 7 mesi dopo, la vende ad un altro parigino, il dirigente farmaceutico Pierre Fabre. Anche se non può essere confermato, si crede che la macchina, in seguito, sia appartenuta a Ibrahim Richard Btsh, meglio conosciuto con il nome d'arte di Richard Anthony, che a quanto pare la prestò al suo amico Claude François, pop star e compositore di 'My Way'. Questa non comprovata catena di proprietari, continua con France Gall, un'altra cantante francese. Nel marzo 1969, l'auto risulta essere a Digione, e, nel 1974 viene venduta ad un nuovo proprietario, che la terrà fino al 2006. Più tardi negli anni, la Ferrari ritrovò la sua strada nell'industria musicale, acquistata Jay Kay, uno dei fondatori di Jamiroquai ed avido collezionista di auto sportive.

Today, it is presented in its desirable and original colour scheme of Nero over Beige, and has been granted Ferrari Classiche certification, confirming that it retains its original engine and gearbox. A fine example and maintained by Joe Macari Performance Cars, this elegant 250 GTE is ready to be enjoyed by its next owner, musically inclined or otherwise.

Presentata ancora oggi nella sua piacevole combinazione cromatica originale di Nero su Beige, la 250 GTE ha anche ricevuto la certificazione di Ferrari Classiche, che conferma il mantenimento sulla vettura del motore e del cambio originali. Un bell'esemplare, seguito nella manutenzione dalla Joe Macari Performance Cars, questa elegante 250 GTE è pronta per essere apprezzata dal suo prossimo proprietario, sia, oppure no, musicista di successo.



154



□○ 2000 ASTON MARTIN VANTAGE LE MANS 'V600' COUPÉ

CHASSIS / TELAIO: **SCFDAM2S4XBL70260** SERIAL / NUMERO DI PRODUZIONE: **30 OF 40**

€400.000 - €450.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
KUWEITI VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The 30th of 40 examples built; 22 left-hand drive

**Commemorates the 40th Anniversary
of Aston Martin's Le Mans victory**

The last coach-built Aston Martin

Showing just over 11,000 km from new

**Il 30° di 40 esemplari prodotti, di cui
solo 22 con guida a sinistra**

**Commemora il 40° anniversario della
vittoria Aston Martin a Le Mans**

L'ultima fuoriserie costruita da Aston Martin

Indica poco più di 11.000 km percorsi da nuova

In honour of the 40th anniversary of Aston Martin's incredible 1959 victory at Le Mans, the marque built just 40 exclusive supercharged versions of their V8 Vantage. Unveiled next to the race-winning DBR1/2 at the 1999 Geneva Motor show, the so-named Vantage Le Mans was not just a 'paint and trim' special – it was a fully enhanced and upgraded model.

The Vantage Le Mans specification included a special front spoiler with larger cooling ducts, added to improve down force. The side vents in the Le Mans were reshaped, while the fuel caps were re-designed to look like fuel valves – all elements to hint at the DBR1. Inside, the sporting treatment continued, with perforated pedal

In onore del 40° anniversario della straordinaria vittoria del 1959 di Aston Martin a Le Mans, la casa ha costruito una serie limitata a 40 esemplari di V8 Vantage con motore dotato di compressore. Svelata accanto alla vincitrice della gara DBR1/2, al Salone di Ginevra del 1999, la cosiddetta Vantage Le Mans non aveva solo vernice e finiture speciali, ma era un modello totalmente rivisto e migliorato.

Le specifiche della Vantage Le Mans includono uno spoiler anteriore speciale, con condotti di raffreddamento più grandi, aggiunto per migliorare l'effetto suolo. Le prese d'aria laterali, sulla Le Mans, sono state rimodellate, mentre i tappi del serbatoio del carburante sono stati ridisegnati per assomigliare a quelli da competizione, tutti elementi, questi, che fanno riferimento





pads, aluminium gear lever knob, and brushed metal panels replacing the traditional wood veneers. This exclusive model was sold as a spectacularly expensive Works Service conversion post production to avoid the thorny issue of homologation.

All V600 Le Mans were originally equipped with the V590 engine before returning to the factory to be re-engineered and upgraded by Aston Martin Works to the impressive V600 specification of 600 hp and 600 lb. ft. of torque. Vantage Le Mans specification also included the Driving Dynamics modification with the up-rated brakes and suspension mechanisms

al DBR1. All'interno, il trattamento sportivo è continuato con i pedali perforati, il pomello della leva cambio in alluminio e con l'adozione di pannelli in metallo spazzolato a sostituire le tradizionali impiallacciate in legno. Questo modello esclusivo è stato venduto a carissimo prezzo, come una trasformazione effettuata, a vettura già completata, direttamente in fabbrica dal Works Service; questo per evitare lo spinoso problema dell'omologazione.

Tutte le V600 Le Mans sono state originariamente equipaggiate con il motore V590, prima di tornare in fabbrica per essere riviste e aggiornate da Aston Martin Works, con l'imponente motore V600, che ha una spettacolare specifica tecnica di 600 CV di potenza e 600 lb.ft. (810 Nm) di coppia. Le specifiche della Vantage Le Mans

and hollow magnesium Dymag wheels. Several years after its release, a driving test by *Classic & Sport Car* found the Vantage Le Mans performance to be suitably impressive, with a 0-60 mph sprint of just 3.9 seconds. Interestingly, the V600 Le Mans was also the very last truly coach-built Aston Martin with every part of the car built in-house and hand finished.

Finished in the rare Cannock Black over Forest Green leather, chassis number 70260 is one of just 22 left-hand drive Vantage Le Mans built. An Aston Martin for the true enthusiast, this coupe is perfect for any owner who is seeking the perfect marriage of power, speed, and luxury.

includevano anche le modifiche del kit Driving Dynamics, con i freni e sospensioni migliorati ed i cerchi ruota, Dymag concavi, in magnesio. Diversi anni dopo la sua presentazione, un test di guida della rivista *Classic & Sport Car* ha dimostrato che le prestazioni della Vantage Le Mans sono adeguatamente impressionanti, con una ripresa sullo 0-60 miglia orarie (circa 100 km/h) di soli 3,9 secondi. È interessante notare che la V600 Le Mans, è stata anche l'ultima vera Aston Martin costruita e rifinita a mano in ogni suo componente, all'interno della fabbrica della casa.

Rifinita nella rara colorazione di Cannock Black su pelle Forest Green, la vettura con telaio numero 70260 è una delle sole 22 Vantage Le Mans costruite con guida a sinistra. Un'Aston Martin per veri appassionati, questa coupé è perfetto per ogni proprietario che cerca il perfetto connubio tra potenza, velocità e lusso.



155



2016 FERRARI F12TDF

CHASSIS / TELAIO: **ZFF81BHB000214162**

€750.000 - €850.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UKVS

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Two owners and 6,000 km from new

**Stunning Argento Nürburgring over Grigio
Alcantara with navy accents**

One of 799 examples built

Due proprietari e 6.000 km da nuova

**Stupenda in Argento Nürburgring su Grigio
Alcantara con inserti blu scuro**

Uno dei soli 799 esemplari prodotti

The 2016 Ferrari F12tdf was an homage to successes of the Ferrari 250 GT driven in the famed Tour de France road race between 1956 and 1964 and subsequently earning the moniker “TdF”. A modern racing car for the road in every respect, the F12tdf was a radical upgrade to the standard F12 Berlinetta in terms power, weight, and aerodynamic grip.

Under the bonnet, a gargantuan 770 horsepower at 8,900 rpm was unleashed from the 6.3-litre V-12 through the introduction of mechanical tappets and variable geometry intake trumpets, usually reserved of motorsport powertrains. Over 100 kg of weight savings was also achieved, via the employment of carbon fibre and fastidious use of lightweight materials for every element of the car. This included the narrow section five-spoke wheels to the single piece carbon door cards; even the passenger glovebox was considered parasitic to performance and therefore removed.

La Ferrari F12tdf del 2016 è stata un omaggio ai successi delle Ferrari 250 GT utilizzate nella famosa gara “Tour de France” tra il 1956 e il 1964 e che, di conseguenza, ha ricevuto il soprannome “TdF”. Sotto molti punti di vista, la F12tdf è una moderna auto da corsa omologata per uso stradale. È nata come evoluzione estrema della F12 Berlinetta standard, in termini di potenza, peso e deportanza aerodinamica.

Sotto il cofano, un poderoso V-12 di 6,3 litri, capace di 770 cavalli a 8.900 giri / min. grazie all'utilizzo di punterie meccaniche e trombette di aspirazione ad altezza variabile, soluzioni solitamente riservate ai motori da corsa. A questo, inoltre, si sono aggiunti gli oltre 100 chilogrammi di risparmio di peso, grazie all'impiego di fibra di carbonio e al maniacale utilizzo di materiali leggeri per ogni elemento della vettura. Tra queste parti, anche i cerchi a cinque razze a sezione ristretta ed i pannelli porte interni realizzati in un solo pezzo di fibra carbonio; rimosso anche il vano portaoggetti del passeggero, il cui peso era considerato superfluo, e penalizzante per le prestazioni.





The bodywork too was overhauled and featured state of the art active aerodynamics that helped to generate an 80 percent increase in downforce at 200 km/h, as well as unique design elements that paid tribute to the great Ferraris of the past (the most obvious being the 250 GTO-inspired slots over the rear haunches). The chassis, already considered to be excellent by road-car standards, was improved with the introduction of rear wheel steering, or 'Virtual Short Wheelbase' system in Maranello parlance, to complement the dramatically widened front track. The results spoke for themselves; only the hypercar LaFerrari has ever lapped Fiorano faster and even with its near 1,000-bhp, mid-engined hybrid powertrain. The difference between the two is less than one second.

This F12tdf is a two-owner example. It was originally delivered in 2016 and has covered just 6,000 km from new. It benefits from a particularly elegant specification of Argento Nürburgring over Grigio Alcantara with

Rivista anche la carrozzeria, dotata di un'aerodinamica attiva all'avanguardia che ha contribuito in modo importante a generare un aumento dell'80% del carico aerodinamico a 200 km/h. A questo si sono aggiunti elementi di design unici, che hanno reso omaggio alle grandi Ferrari del passato (tra cui quelli più ovvi sono le uscite d'aria posteriori riprese dalla 250 GTO). Il telaio, già considerato eccellente per gli standard delle vetture stradali, è stato migliorato con l'introduzione della ruota posteriore sterzante, o, per dirla come gli uomini di Maranello, il sistema "Virtual Short Wheelbase", ed alla carreggiata anteriore decisamente ampliata. I risultati parlano da soli: ad oggi, sulla pista di Fiorano, la sola hypercar LaFerrari è riuscita a girare più veloce e, malgrado l'aiuto del suo propulsore ibrido da quasi 1000 CV, e disposizione del motore posteriore centrale, la differenza tra le due vetture è inferiore al secondo.

Questa F12tdf è un esemplare che ha avuto due proprietari fino ad oggi, e, dopo essere stata originariamente consegnata nel 2016, ha percorso solo 6.000 km da nuova. È resa ancora più splendida da un'elegante livrea Argento Nürburgring su interni in Grigio Alcantara con inserti Blu Navy, abbinata alle finiture in fibra di carbonio, il

navy accents, as well as carbon fibre trims, a yellow tachometer, and wheels finished in Nero. It presents in immaculate condition commensurate with its age, mileage, and pedigree.

Naturally aspirated, low production number, V-12 front-engined Ferraris have always been sought after and the F12tdf is one of the last of a rare breed. This example would be well received in any collection.

tachimetro giallo e le ruote rifinite in Nero. Si presenta in condizioni immacolate, adeguate alla sua giovane età, al basso chilometraggio ed alle sue nobili origini.

Le vetture Ferrari dotate di motore V-12 aspirato, con una produzione numericamente limitata, sono sempre state ricercate e, la F12tdf, è una delle ultime discendenti di una specie ormai rara. Questo esemplare sarebbe in grado di valorizzare qualsiasi collezione.



156



1955 PEGASO Z-102 BERLINETTA SERIES II

COACHWORK / CARROZZERIA: **TOURING** CHASSIS / TELAIO: **0102-153 0167**

€550.000 – €700.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Offered from the ownership of Douglas Blain

One of the last Z-102s built; the seventh of ten Series IIs by Touring

An extraordinary example of early '50s design

Technologically advanced beyond its years with a dry-sump quad-cam engine

One of the finest and most original examples in existence, retaining its original interior

Sympathetically restored and mechanically rebuilt

Finding itself in an isolated position in post-war Europe, General Franco's government sought to promote Spanish interests. Producing a world-beating sports car appeared to be one of the best methods of doing this. Using the former Hispano-Suiza factory at Barcelona and an extremely talented former Alfa Romeo engineering team led by Don Wifredo Ricart, the result was the Pegaso Z-102. It became one of the most extraordinary cars ever produced.

Ricart's main coachbuilder was Carrozzeria Touring, who produced a lightweight, alloy-bodied car suitable for competition whilst presenting as one of the most luxurious

Proveniente dalla proprietà di Douglas Blain

Una delle ultime Z-102 costruite; la settima, di dieci, Serie II di Touring

Uno straordinario esempio di design degli inizi degli anni '50

Tecnologicamente avanzata per i suoi anni, con un motore a carter secco e 4 alberi a camme

Uno degli esemplari più belli e originali esistenti, conserva ancora il suo interno originale

Restaurata in modo attento, meccanica totalmente revisionata

Trovandosi in una posizione isolata nell'Europa del dopoguerra, il governo del generale Franco cercò di promuovere gli interessi spagnoli. Produrre un'auto sportiva in grado di battere il resto del mondo, sembrava essere uno dei modi migliori per farlo. Utilizzando la vecchia fabbrica Hispano-Suiza di Barcellona e un team di ingegneri ex-Alfa Romeo di grande talento, guidati da Don Wifredo Ricart, il risultato è stato quello di creare una delle auto più straordinarie mai prodotte: la Pegaso Z-102.

Il principale carrozziere scelto da Ricart, era la Carrozzeria Touring di Milano, con la sua tecnica Superleggera. Touring era in grado di costruire una carrozzeria in alluminio relativamente leggera, adatta

Regato





automobiles available. The engineering underneath was extremely advanced, using ideas Ricart stemming from his time as chief engineer at Alfa Romeo during World War II. The chassis was very innovative, but the Z-102's greatest engineering marvel was its all-alloy V-8 engine, boasting magneto ignition and 32 valves actuated through four gear-driven cams, all lubricated using a dry-sump system.

Chassis number 67 is a rare Series II example, benefitting from the largest-displacement 3.2-litre engine. Delivered new with Superleggera coachwork by Touring (the same entirely original body that it carries today), this Z-102 was registered NA 11-095 with its first owner, a wealthy associate of Franco. By the early 1960s, the car had passed to its second owner, Alejandro Espino of Palencia, a racing driver who used it on the 1961 Rally RACE and a couple of other rallies. By the early 1990s, it was owned Dr F. Aguilera Novo of Pamplona.

per le competizioni, facendola comunque rimanere una delle più lussuose del primo dopoguerra. Anche l'ingegneria di base era estremamente avanzata e sfruttava idee che Ricart aveva sviluppato nel suo periodo all'Alfa Romeo, negli anni della seconda guerra mondiale, come Ingegnere Capo. La Z-102 può quindi sfoggiare un telaio innovativo ma, la più grande meraviglia ingegneristica della Z-102 è il motore V-8 completamente in alluminio, con accensione a magnete, 32 valvole azionate attraverso quattro alberi a camme azionati da ingranaggi, e lubrificato con il sistema a carter secco.

Questo meraviglioso esemplare, telaio numero 67, è una rara vettura della seconda serie, che beneficia del motore più grande, di 3,2 litri di cilindrata. Consegnata nuova con carrozzeria Superleggera di Touring (la stessa, ancora completamente originale che indossa oggi), questa Z-102 è stata targata NA 11-095 dal suo primo proprietario, un ricco socio di Franco. All'inizio degli anni '60, la Pegaso passò al suo secondo proprietario, Alejandro Espino de Palencia, un pilota che con lei corse il Rally RACE del 1961, ed un paio di altre gare. All'inizio degli anni '90, era di proprietà del dott. F. Aguilera Novo di Pamplona.

In 2007, the Pegaso left Spain and entered the consignor's esteemed ownership, Douglas Blain, the co-founder and former long-time editor of *Car* magazine, and current publisher of *The Automobile*. Restored with little regard to expense, the work was carried out by the Light Car Company, who completely rebuilt the drivetrain. They subjected the Pegaso to a bare-metal respray in the original colour scheme, whilst preserving the original interior's beautiful patina. The full engine rebuild was entrusted to Formhalls who replaced the crankshaft and other internals and rebuilt all the ancillaries.

During Blain's ownership, he has shown this Pegaso by invitation at both the Heveningham Concours and Goodwood Cartier Style et Luxe, and it was featured in the exhibition Pegaso: The Forgotten Marque, at Autoworld in Brussels in 2018. It would make an ideal concours entrant for the next owner and is eligible for the most prestigious events as a rare example of one of the great, early post-war sports racing cars.

Nel 2007 la Pegaso lascia la Spagna per entrare nella proprietà del conferente, Douglas Blain, co-fondatore e direttore della rivista *Car* ed attuale direttore di *The Automobile*. La Pegaso è stata restaurata, senza troppa attenzione ai costi, dalla Light Car Company, che ha completamente ricostruito la trasmissione, e che ha provveduto ad eseguire una riverniciatura completa, nei colori originali, dopo aver portato il metallo a nudo, mentre preservava la bellissima patina degli interni originali. La ricostruzione completa del motore è stata affidata alla Formhalls, che ha sostituito l'albero motore e altri componenti interni e ha ricostruito tutti gli accessori.

Durante la sua proprietà, Blain ha accettato l'invito a mostrare la sua Pegaso sia all'Heveningham Concours sia al Goodwood Cartier Style et Luxe, sia alla speciale mostra dedicata a Pegaso, The Forgotten Marque, all'Autoworld di Bruxelles nel 2018. Questa Pegaso può diventare, per il suo futuro proprietario, la perfetta vettura da presentare ai concorsi così come quella da usare nei più prestigiosi eventi come raro esempio di una delle più grandi vetture sport da corsa dei primi anni del dopo guerra.



157



1948 DELAHAYE 135 M SPORT COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: **HEBMÜLLER** CHASSIS / TELAIO: **800870** ENGINE / MOTORE: **800870**

€250.000 – €350.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Beautiful coupé coachwork by Hebmüller

Tasteful black over dark green colour combination

Bellissima carrozzeria coupé di Hebmüller

Raffinata combinazione di colore nero su verde scuro

In October of 1940, Eugène Chaboud, the talented French racing driver, handed over his Delahaye 135 S Compétition Court (chassis number 46810) racing car to a Mr. Grivelet, an important wine merchant living in Paris. It was subsequently re-registered in Paris under the number 3760 RN, where it would remain for the duration of Second World War.

After the conclusion of hostilities, Mr. Grivelet decided to rebody his Delahaye. It was common at the time to use a high performance Delahaye chassis and drivetrain as a basis create new coachwork designed by one of the many great coachbuilders of the time. This testifies of the passion and exquisite taste of Mr. Grivelet, who commissioned the artisans at Hebmüller to build a majestic and unique 2-3 seater coupe with a sunroof and retractable rear window. A renowned coachbuilder in Wülfrath, Germany, Hebmüller were famous for important works on Mercedes-Benz 540

Nell'ottobre del 1940, Eugène Chaboud, il talentuoso pilota da corsa francese, consegna la sua auto da corsa Delahaye 135 S Compétition Court (numero di telaio 46810) a un certo signor Grivelet, un importante commerciante di vini che viveva a Parigi. La macchina è stata quindi re-immatricolata a Parigi, con targa numero 3760 RN, dove rimarrà per tutta la durata della Seconda Guerra Mondiale.

Dopo la conclusione delle ostilità, il signor Grivelet ha deciso di ricarozzare la sua Delahaye. All'epoca, era normale usare un telaio ed un motore Delahaye ad alte prestazioni come base per creare una nuova vettura, montando una nuova carrozzeria progettata da uno dei tanti, abilissimi, carrozzieri dell'epoca. A testimonianza della passione e del gusto squisito del Signor Grivelet, il fatto che abbia commissionato agli artigiani della Hebmüller Sons la costruzione di una maestosa, unica, coupé, con tetto apribile e lunotto retrattile, da 2-3 posti.





K, BMW 328, Packard in the pre-war era, and were also well known for their design of specific Volkswagen Beetle cabriolets. Enjoying his prized possession for many years, Mr. Grivelet finally sold this coupe in 1970.

Passing to Jacques Vincent in 1973, the car was exported to Belgium where it remained with two subsequent owners, the second being Martin Braquet-Arens, who kept the car from 1979-1991. Sold to an owner in the Netherlands in 1991, it was returned to its native France several years later when purchased by the consignor, a collector of rare Delahayes, in 2011. At that time, the bodywork is removed from the chassis and placed into storage. Six years later, the consignor decided embarked on a light restoration of the body and fitted it to a perfectly restored 1948 Delahaye 135 M chassis and drivetrain, (chassis no. 800870).



Rinomato costruttore di carrozzerie con sede a Wülfrath, in Germania, Hebmüller era famoso per i suoi importanti lavori sulle Mercedes-Benz 540 K, BMW 328 e Packard nell'era prebellica, e, nel dopoguerra, noto anche per la progettazione del Volkswagen Maggiolino Cabriolet Hebmüller.

Godendosi la sua preziosa Delahaye per molti anni, il signor Grivelet ha venduto questa coupé solo nel 1970 a Jacques Vincent. Nel 1973, la vettura è stata esportata in Belgio dove è rimasta con due proprietari successivi, il secondo, Martin Braquet-Arens, ha poi tenuto la macchina dal 1979 al 1991. Venduta ad un nuovo proprietario in Olanda nel 1991, è tornata nella natia Francia svariati anni dopo, nel 2011, quando è stata acquistata dal conferente, un collezionista di Delahaye rare, con la carrozzeria rimossa dal telaio e messa in deposito. Sei anni più tardi, il conferente decide di intraprendere un leggero restauro della carrozzeria, adattandola ad un telaio, completo di meccanica, Delahaye 135 M del 1948 perfettamente restaurato (telaio numero 800870).

Delahaye's 135 M engines have proven themselves for many years to be reliable powerplants, providing ample flexibility and responsiveness. This particular car combines the prestige of the Delahaye name with the unique coachwork from Hebmüller.

I motori delle 135 M di Delahaye si sono dimostrati da molti anni affidabili, offrendo ampia flessibilità e potenza. Questa particolare vettura combina il prestigio del nome Delahaye con la carrozzeria unica di Hebmüller.



158



† 1963 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

CHASSIS / TELAIO: **198.042.10.003135** ENGINE / MOTORE: **198.982.10.000100** BODY / CARROZZERIA: **198.042.10.000147**

€1.400.000 - €1.600.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
GERMAN
FAHRZEUGBRIEF

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Factory disc brakes and an alloy block

**Matching numbers; believed to have had
four private owners from new**

Delivered new in Fire Red (DB 534)

**Full engine rebuild at Mercedes-Benz
Classic in Stuttgart in 2018**

All of the best original factory features

An exceptionally original 300 SL Roadster

**Esemplare nato con i freni a disco ed
il blocco motore in alluminio**

**Tutti i numeri corretti; si ritiene abbia avuto
solo quattro proprietari privati da nuova**

Consegnata nuova in colore Fire Red (DB 534)

**Ricostruzione completa del motore nel 2018,
presso Mercedes-Benz Classic di Stoccarda**

Tutte le migliori specifiche, originali di fabbrica

Una 300 SL Roadster eccezionalmente originale

From the moment it was introduced, Mercedes-Benz's 300 SL was an instant hit, thanks to its brilliant design, performance, and engineering. As production concluded for the iconic 300 SL Gullwing, Mercedes-Benz was eager to build a convertible version, which debuted at the 1957 Geneva Motor Show. By the end of that year, the final 70 of the 1,400 coupés and the first 618 of the roadsters were assembled.

Fin dal momento in cui è stata introdotta, la 300 SL di Mercedes-Benz, grazie al suo design brillante, alle prestazioni ed all'ingegneria avanzata, è stata un successo. Mentre la produzione si stava concludendo per l'iconica 300 SL "Ali di Gabbiano", Mercedes-Benz era impegnatissima a realizzare una versione convertibile, che debuttò al Salone di Ginevra del 1957. Entro la fine di quell'anno, verranno assemblati gli ultimi 70 dei 1.400 coupé e i primi 618 esemplari di roadster.





The 300 SL Roadster brought numerous advancements to the already state-of-the-art platform. The central section of the 300 SL's space-frame chassis was lowered, and smaller sills and enlarged doors were added to improve entrance and egress. Its strength was maintained, nonetheless, with the addition of diagonal struts bracing the lowered side sections to the rear tubular members. The suspension was revised, providing a more comfortable ride and improved handling. The spare tyre was repositioned below the boot floor, necessitating a smaller fuel tank but also maintaining reasonable luggage space. Although these revisions added some 250 pounds, most of which were associated with the convertible top, the car remained an excellent performer, with a factory-claimed 137-mph top speed.

La 300 SL Roadster ha portato numerosi miglioramenti alla base, già all'avanguardia, della coupé. La sezione centrale del telaio a traliccio di tubi della 300 è stata abbassata e montanti più piccoli e portiere più grandi sono stati aggiunti per facilitare l'entrata e l'uscita. La rigidità originale è comunque stata mantenuta, con l'aggiunta di traverse diagonali che legavano la parte inferiore laterale alla struttura tubolare posteriore. Anche le sospensioni sono state riviste, garantendo una guida più confortevole ed una migliore maneggevolezza. La ruota di scorta è stata riposizionata sotto il pavimento del bagagliaio, obbligando ad un serbatoio del carburante più piccolo, ma, permettendo di mantenere un ragionevole spazio per il bagaglio. Sebbene l'insieme di queste modifiche abbia comportato un aggravio di peso di circa 110 chili, legati soprattutto all'adozione del tetto in tela, la 300 SL è rimasta una vettura dalle eccellenti prestazioni, con una velocità massima, dichiarata dalla fabbrica, di 220 km/h.

Chassis number 198.042.10.003135, was built at the end of 1962, and benefits from being a late-production 300 SL with the two most desirable features, disc brakes and an alloy engine block. The upgraded brakes provided modern stopping power to suit the car's performance, whilst the alloy block significantly lightened the nose of the 300 SL, improving its handling. Together, they made for what is widely considered to be the "ultimate" 300 SL Roadster configuration, which was used on only the final 210 cars produced in late 1962 and 1963.

According to a copy of its data card, this Roadster was sold new in the United States and finished as it appears today, in Fire Red (DB 534) with a black interior. It is believed to have enjoyed only four private owners from new, with its most long-term caretaker having been Gull Wing Group member Pedro Garcia, of Georgia, who owned the car from 1974 until 2011. The car was then sold to respected enthusiast and connoisseur of all fine things, Jean-Claude Biver, who was the chairman of Hublot, Blancpain, and other fine watch manufacturers, as well as a noted turophile.

Il telaio numero 198.042.10.003135, è stato costruito alla fine del 1962 e, beneficia del fatto di essere una 300 SL di fine produzione, adottando così, le due caratteristiche più desiderabili su questo modello: i freni a disco ed il blocco motore in alluminio. I freni migliorati, permettono di avere ancora oggi, una frenata da auto moderna, mentre il basamento in alluminio ha alleggerito il muso della macchina, migliorandone il comportamento stradale. Insieme hanno dato origine a quella che viene considerata la configurazione "finale" della 300 SL Roadster, che, così, è stata prodotta solo per 210 esemplari, tra la fine del 1962 ed il 1963.

Secondo quanto indicato nella scheda di produzione, questa Roadster è stata venduta nuova negli Stati Uniti, nella stessa combinazione cromatica in cui appare oggi di Fire Red (DB 534) con interno nero. Si ritiene che l'auto abbia avuto, sino ad oggi, solo quattro proprietari, con la più lunga permanenza presso Pedro Garcia, un membro della Georgia del Gull Wing Group, che l'ha avuta dal 1974 fino al 2011. L'auto è stata poi venduta all'entusiasta estimatore di tutte le belle cose Jean-Claude Biver, all'epoca presidente di Hublot, Blancpain e altri raffinati produttori di orologi, oltre ad essere un riconosciuto intenditore di formaggi.







Monsieur Biver acquired the 300 SL from German marque specialists at HK Engineering, who, according to a previous owner, described the car as being “one of the most original and best they’ve ever seen”. Inspection indicates fine originality, down to the car’s original colour combination and interior, and it is believed that the current reading of 61,000 miles on the odometer is genuine. The car is complete with a large history file that dates back to 1974, as well as its owner’s, service, and parts manuals, technical data, and operating instructions. More recently, the car has been treated to a full engine rebuild at Mercedes-Benz Classic in Stuttgart in 2018.

Arguably one of the most original, well-maintained examples to have been offered for sale in recent years, this 300 SL Roadster would be a thrilling addition to any collection.

Monsieur Biver ha acquistato la 300 SL dallo specialista del marchio tedesco HK Engineering, che, secondo l’attuale proprietario, ha descritto l’auto come “una delle più originali e migliori che abbia mai visto”. Alcune verifiche hanno confermato l’estrema originalità, fino al rispetto della combinazione cromatica originale e dell’interno conservato. Si ritiene che il valore di 61.000 miglia (circa 97.000 chilometri) indicato sul contamiglia sia corretta. L’auto è completa di parecchi documenti storici, che risalgono al 1974, così come del suo manuale di uso e manutenzione, il libro delle parti di ricambio e la scheda tecnica. Recentemente, nel 2018, il motore è stato completamente rifatto presso la Mercedes-Benz Classic di Stoccarda.

Probabilmente uno degli esemplari più originali e ben mantenuti che sono stati offerti in vendita negli ultimi anni; questa 300 SL Roadster sarebbe un’incredibile aggiunta a qualsiasi collezione.

159



1970 MASERATI GHIBLI 4.7 SPYDER

COACHWORK / CARROZZERIA: **GHIA** CHASSIS / TELAIO: **AM115/S 1179** ENGINE / MOTORE: **AM115/S 1179**

€500.000 – €600.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
ITALIAN LIBRETTO

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of 125 Ghibli spyders

U.S. delivery example

Upgraded with manual transmission

Finished in its stunning original colours

Una delle sole 125 Ghibli Spyder costruite

Vettura originariamente consegnata negli Stati Uniti

Aggiornata con trasmissione manuale

Rifinita nei suoi splendidi colori originali

The sensational Maserati Ghibli was the talk of the 1966 Turin Auto Show. The Ghibli was designed by the brilliant young Giorgetto Giugiaro while he was working for Ghia. It was conceived as a luxurious yet sporting GT car that was ideal for high-speed touring on the European continent. Production of the Ghibli began with a fastback coupé in April 1967, which was joined by the open-top spyder in 1969. Featuring a race-bred, mid-mounted, 4,719-cc V-8 engine with dry-sump lubrication and two chain-driven camshafts per cylinder bank, the car produced an ample 330 hp.

Chassis no. 1179 is one of the very desirable 125 factory-built spyders. According to information obtained from the Maserati factory, it was manufactured in September

La sensazionale Maserati Ghibli è stata l'auto più ammirata in occasione del suo lancio, al Salone dell'Auto di Torino del 1966. La Ghibli è stata progettata dal giovane, brillante, Giorgetto Giugiaro mentre lavorava per Ghia. È stata concepita come vettura GT, lussuosa ma sportiva, ideale per i viaggi ad alta velocità nel continente europeo. La produzione della Ghibli iniziò con una coupé a coda tronca, nell'aprile del 1967, a cui si unì la Spyder con tetto in tela, nel 1969. Dotata di un motore V-8 da 4,719 cc, sviluppato nelle competizioni, con lubrificazione a carter secco e due alberi a camme per bancata, azionati da catena, l'auto sviluppava abbondanti 330 CV.

La vettura con telaio n. 1179 è uno dei soli 125 Spyder costruiti in fabbrica e, quindi, molto desiderata. Secondo le informazioni ottenute dalla fabbrica Maserati, questa Ghibli Spyder è stata





1970 with the 4.7-litre engine, finished in Giallo over a black leather interior, and fitted with an automatic transmission. The car was delivered new to United States, in the Chicago, Illinois area.

This well-kept Maserati is showing just over 35,000 miles on the U.S. specification odometer, but an inspection shows great authenticity throughout. A sticker on the door reflects a service just a few hundred miles ago from noted Maserati Candini in Modena, an indication that this Ghibli has received excellent care. The Maserati was purchased by the consignor in 2015, with its two most recent custodians residing in Italy. With the immediate previous owner, the car was sent to Cremonini in Modena for a complete engine rebuild and some

fabbricata nel settembre 1970 con il motore di 4,7 litri, verniciato in Giallo con interno di pelle nero, e dotata di una trasmissione automatica. L'auto è stata poi consegnata nuova negli Stati Uniti, nell'area di Chicago, nell'Illinois.

Questa Maserati, ben tenuta, riporta poco più di 35.000 miglia (56.000 chilometri) sul contachilometri dalle specifiche americane, e, a prescindere, un'ispezione ha mostrato una grande autenticità. Un adesivo sulla porta, indica un servizio fatto, poche centinaia di miglia fa, dalla nota officina Maserati Candini di Modena, ad indicare ulteriormente che, questa Ghibli, ha ricevuto eccellenti cure. La Maserati è stata acquistata dal conferente nel 2015, ed i 2 proprietari precedenti erano già residenti in Italia. È stato proprio questo penultimo proprietario che ha inviato la Ghibli to Cremonini Modena per una revisione completa del motore ed alcuni piccoli lavori di carrozzeria.

minor bodywork. While the factory information lists the car as originally delivered with an automatic transmission, a five-speed manual gearbox is presently installed, marking a desirable upgrade for sporty driving in true Maserati fashion.

The Ghibli Spyder is widely considered to be one of the finest open grand touring cars Maserati has ever constructed, fashioned in the great Italian tradition of poise, elegance and power.

Mentre le specifiche di produzione indicano che l'auto era stata originariamente consegnata con la trasmissione automatica, è attualmente installato un cambio manuale a cinque velocità, che segna un auspicabile miglioramento del piacere nella guida sportiva, nel vero stile Maserati.

La Ghibli Spyder è globalmente considerata come una delle migliori gran turismo aperte che Maserati abbia mai costruito, modellata seguendo la grande tradizione italiana fatta di equilibrio, eleganza e potenza.



160



2006 FERRARI SUPERAMERICA

CHASSIS / TELAI0: ZFFGT61B000146053

€280.000 – €360.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Fitted with the desirable HGTC package

Just 27,500 km from new

Recent cam belt service and new tires

Dotato dell'ambito pacchetto HGTC

Solo 27.500 km da nuova

Recente tagliando, comprendente cinghia di distribuzione e nuovi pneumatici

After the success of the 550 Maranello, the spiritual successor to Ferrari's 365 GTB/4 Daytona, Ferrari realised that there would be a market for a convertible version of the car, much like the fabled Daytona Spider of the 1970s. The resulting car was the limited-edition 550 Barchetta Pininfarina. The Barchetta was mechanically identical to its hardtop sibling, and it was intended to be a pure roadster. For the convertible variant of the 550's replacement, the 575 Maranello, the factory responded to requests for a more usable top in dramatic fashion and created a brand-new convertible top system which offered the freedom of the Barchetta with the practicality and security of the coupe.

Dubbed the Superamerica, the most interesting part of the car was its Revochromico rotating hardtop. It was the first roof of its kind ever fitted to a production car, and it was built using a carbon-fibre frame that was integrated with

Dopo il successo della sua 550 Maranello, il successore spirituale della 365 GTB/4 Daytona della Ferrari, la casa di Maranello si rese conto che ci sarebbe stato un mercato per una versione aperta della vettura, proprio come la leggendaria Daytona Spider degli anni '70. Il risultato, è stata la 550 Barchetta Pininfarina, prodotta in edizione limitata. La Barchetta era meccanicamente identica alla sorella con il tetto fisso e, doveva essere una roadster pura. Per la variante aperta della sostituta della 550, la 575 Maranello, Ferrari ha risposto alle richieste di un tetto più facile da usare, in modo spettacolare, creando un nuovissimo sistema di capote che ha offerto, combinandole, la libertà della Barchetta con la praticità e la sicurezza della coupé.

Chiamata Superamerica, la parte più interessante della macchina era il suo hard top, girevole, Revocromico. È stato il primo tetto di questo tipo ad essere montato su un'auto di produzione, ed è stato realizzato utilizzando un telaio in

A close-up photograph of the rear quarter panel of a silver car. The car's body is highly reflective, showing clear highlights and shadows. A black plastic trim piece is visible above the rear window. The word "SUPERAMERICA" is embossed in a stylized, italicized font on the rear fender. The background is blurred, showing other cars in a parking lot.

SUPERAMERICA



electrochromatic glass. The transparency of the glass could be adjusted from within the cabin to allow varying amounts of light in, letting roughly the same amount of light in as a conventional glass sunroof at its lightest setting and only 1% of the sun's rays through at its darkest. With the press of a button, the Superamerica can be transformed into a convertible, with the roof rotating back to rest flush with the boot lid in just ten seconds. Ferrari chose to produce just 559 examples, and every car was spoken for within weeks of its announcement.

fibra di carbonio integrato con un vetro elettro cromatico. La trasparenza del vetro può essere regolata dall'interno della cabina per consentire l'ingresso di una quantità variabile di luce, lasciando passare quasi la stessa quantità di luce di un tetto in vetro convenzionale nella sua posizione più chiara o solo l'1% dei raggi solari nella sua posizione più scura. Inoltre, semplicemente schiacciando un pulsante, la Superamerica può essere trasformata in una decappottabile, con il tetto che ruota indietro, per posizionarsi, in soli 10 secondi, a filo con il cofano del bagagliaio. Ferrari ha scelto di produrne solo 559 esemplari e, ogni auto è stata venduta entro poche settimane dalla prima notizia dell'esistenza del nuovo modello.

The 575 Superamerica offered here was delivered on the 24th of January 2006 by Ineco Auto in Padova, Italy. It was finished in Argento Nurburgring over Grey Leather with contrasting silver stitching, a highly attractive and desirable combination. It was fitted with the highly desirable HGTC package which includes a sportier suspension set up, sports exhaust, red brake calipers and the superb CCM Carbon Composite Material brake discs, providing a driving experience which matches its stunning good looks.

Now showing just 27,500 km, this UK-registered example has just received a major service, including new cam belts and tires, and is ready to be enjoyed by its next owner.

La 575 Superamerica offerta qui, è stata consegnata il 24 gennaio 2006, attraverso la Ineco Auto di Padova. Rifinita in Argento Nurburgring su Pelle Grigia con cuciture argento a contrasto, una combinazione molto attraente e desiderabile, è anche equipaggiata con il ricercatissimo pacchetto HGTC, comprendente sospensioni più sportive, uno scarico più aperto, pinze dei freni rosse e gli eccellenti dischi freno in materiale composito in carbonio CCM, per offrire un'esperienza di guida perfettamente in sintonia con il suo bell'aspetto.

Con appena 27.500 km percorsi, questo esemplare immatricolato nel Regno Unito, ha appena fatto un importante tagliando, che ha compreso le cinghie e nuovi pneumatici, ed è pronto per essere goduto dal suo prossimo proprietario.



161



1966 FERRARI 330 GTC

COACHWORK / CARROZZERIA: **PININFARINA** CHASSIS / TELAIO: **8773**

€495.000 - €600.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of 598 330 GTCs produced between 1966 and 1968

An exceptionally early production example, the 10th 330 GTC built

Retains its original engine and transmission

Presented in its original color scheme

The 330 GTC filled a noteworthy gap in the Ferrari lineup, one that existed between the performance-oriented 275 GTB and the softer, more refined 330 GT 2+2. Ferrari faithful demanded a vehicle that bridged the gap, a well-appointed Grand Touring machine that offered traditional Ferrari performance with two seats and adequate luggage space. What resulted was the 330 GTC, a car that many consider to be among the finest Grand Touring cars of the late 1960s.

The left hand drive example offered here is the tenth production example to leave the assembly line. It left Maranello in 1966 finished in Grigio Argento over Nero Franzi and was fitted with metric instrumentation and Campagnolo alloy wheels. Distributed to Parauto Snc. in Genova, Italy, the car was sold to its first registered owner, Snr. Bianchi of Imperia with registration IM 54159.

Una delle 598 330 GTC prodotte tra il 1966 ed il 1968

Una delle primissime costruite; la decima 330 GTC assemblata

Ancora equipaggiata con il suo motore e cambio originali

Presentata nella sua combinazione di colori originale

La 330 GTC ha colmato una mancanza notevole nella gamma Ferrari, riempiendo lo spazio che esisteva tra la 275 GTB, orientata alle prestazioni, e la 330 GT 2 + 2, più confortevole e raffinata. I fedeli della Ferrari chiedevano a gran voce un veicolo che colmasse questo divario, una macchina gran turismo, ben equipaggiata, che offrisse le prestazioni tradizionali della Ferrari con due posti e un adeguato spazio per i bagagli. Il risultato, è stata la 330 GTC, un'auto che molti considerano essere tra le migliori vetture gran turismo della fine degli anni '60.

L'esemplare con guida a sinistra offerto qui, è il decimo esemplare della produzione di serie ad aver lasciato la catena di montaggio. Questa 330 GTC, ha lasciato Maranello nel 1966, finita in Grigio Argento su Nero in pelle Franzi ed è stata dotata di strumentazione metrica e cerchi in lega Campagnolo. Consegnata alla Parauto Snc a Genova, l'auto è stata venduta al suo primo proprietario, Sig. Bianchi di Imperia, con targa IM 54159.

Ferrari
330

Snr. Bianchi owned the car until April 1968 when it was sold to an American based in Pennsylvania. By 1977, the car had found its way to New York in the care of Mr. Robert Culver, who would care for the car for more than 30 years. After nearly 20 years in storage, Mr. Culver reportedly enjoyed the car on the road from 1996 until 2008, during which time the car made appearances in two American films, *American Gangster* and *School for Scoundrels*. In 2008, Mr. Culver commissioned Berlinetta Motorcars in New York to complete a complete restoration of this Ferrari. The new set of Borrani wire wheels were added at this time.

Il Sig. Bianchi ha tenuto l'auto fino ad aprile 1968 quando l'ha venduta ad un americano, residente in Pennsylvania. Nel 1977, l'auto era arrivata a New York nella proprietà del signor Robert Culver, che si sarebbe preso cura di lei per più di 30 anni. Dopo averla lasciata circa 20 anni in deposito, il signor Culver ha cominciato a godersi l'auto, usandola tra il 1996 ed il 2008, periodo durante il quale la 330 GTC è apparsa in due film americani, *American Gangster* e *School for Scoundrels* (*Scuola per canaglie*). Nel 2008, Culver ha commissionato alla Berlinetta Motorcars di New York un restauro completo di questa Ferrari, quando alla macchina sono state anche montate delle nuove ruote a raggi della Borrani.





Acquired by its last custodian in 2016, this 330 GTC has received a fresh full restoration down to bare metal with new trim by Tappezzeria Luppi in Connolly (VM 8500) Black leather and an extra set in Connolly (VM 3171) Red, as well as her extra set of Borrani wire wheels. This Ferrari 330 GTC is UK registered, matching numbers and beautifully finished with an astonishing attention to detail. It will make an ideal addition to any Ferrari collection and is perfectly suited to appearances at shows and tours around the world.

Acquistata dal suo ultimo proprietario nel 2016, questa 330 GTC ha ricevuto un nuovo restauro completo, riportando la lamiera a metallo e ricevendo un nuovo rivestimento degli interni, presso la Tappezzeria Luppi, in pelle nera (VM 8500) Connolly ed un altro set aggiuntivo, in Connolly Rosso (VM 3171), così come un treno extra di ruote a raggi Borrani. Questa Ferrari 330 GTC è immatricolata nel Regno Unito, ancora con tutti i suoi numeri corretti, e splendidamente rifinita con una sorprendente attenzione ai dettagli. Sarà un'aggiunta ideale a qualsiasi collezione Ferrari ed è adatta per essere presentata ai concorsi ed a partecipare ai rally che si tengono in tutto il mondo.

162



1962 JAGUAR E-TYPE SERIES 1 3.8-LITRE ROADSTER

CHASSIS / TELAI0: **877481** ENGINE / MOTORE: **R 6027-9**

€190.000 - €250.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
GERMAN FAHRZEUGBRIEF

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Fascinating ownership history

Two owners from new; single ownership until 2014

Original Opalescent Dark Blue over red leather

Highly original throughout

Truly a spectacular E-Type in every regard

In 1962, Albert Smith of New York purchased this Jaguar E-Type to drive and enjoy, though most certainly not his primary means of transportation. His many vacations included trips to Europe with his E-Type, which he and his wife used to tour the continent. Mr. Smith stayed at the finest hotels during his lengthy trips, commemorating each visit with decals he acquired from each hotel. These were carefully affixed to the inside of the boot lid, and there they remain to this day. Mr. Smith took great care of his Jaguar, yet it has never been fully restored, as evidenced by its overwhelmingly original condition throughout, down to the factory applied Opalescent Dark Blue paint and red leather interior.

Storia affascinante

Due proprietari da nuova; un solo proprietario fino al 2014

Colore originale di Opalescent Dark Blue su pelle rossa

Molto originale, in tutte le sue parti

Un'E-Type davvero spettacolare

Nel 1962, Albert Smith di New York acquista questa Jaguar E-Type per guidarla e divertirsi, sebbene non fosse il suo principale mezzo di trasporto. Più volte le sue vacanze, condivise con sua moglie, includono lunghi viaggi in Europa con l'E-Type. Durante questi viaggi, il Sig. Smith ha soggiornato negli hotel più raffinati e, ogni volta, commemorava l'evento comprando un adesivo di ciascun hotel visitato. Questi adesivi, poi, sono stati accuratamente attaccati all'interno del cofano del bagagliaio, dove rimangono ancora oggi. Il Sig. Smith si è preso molta cura della sua Jaguar, che non è mai stata completamente restaurata, come dimostrano le sue condizioni di incredibile originalità in ogni sua parte, inclusa la vernice Opalescent Dark Blue, ancora quella che è stata applicata in fabbrica e gli interni in pelle rossa.





In 2014, this E-Type was acquired from Mr. Smith by its current owner. Understanding the significance of such an original car, the current owner wisely chose to restore only the mechanical aspects of the car, including the 3.8-litre engine, four-speed gearbox, rear axle, brakes, and suspension. Everything was done to a high standard, but with a sensitivity to maintaining the original appearance and patina. This sensitivity to originality is illustrated by how the original blue top has been preserved with a new soft top cleverly sewn underneath the original, in order to keep the car waterproof without compromising its charming patina.

Nel 2014, l'E-Type è acquistata direttamente da Mr. Smith, dal suo attuale proprietario. Comprendendo appieno il significato di una vettura così originale, l'attuale proprietario ha saggiamente scelto di ripristinare solo gli aspetti meccanici dell'auto, tra cui il motore da 3,8 litri, il cambio a quattro velocità, l'assale posteriore, i freni e le sospensioni. Tutto è stato fatto ad alto livello, con la giusta sensibilità al mantenimento dell'aspetto originale e della patina della vettura. Questa attenzione al rispetto dell'originalità emerge in più dettagli, come il modo in cui è stato conservato il tetto in tela blu, semplicemente, cucendo una capote nuova al di sotto del telo originale, in modo da mantenere l'auto impermeabile senza però, comprometterne l'affascinante patina.



This is arguably the finest example of an unrestored Series 1 E-Type in existence, presenting an extraordinarily rare opportunity to own a Jaguar of such history, character, and lovely original patina that is seldom seen.

Questo è senza dubbio il miglior esemplare esistente di E-Type Serie 1 non restaurata, e rappresenta un'opportunità straordinariamente rara di possedere una Jaguar così ricca di storia, carattere e con una deliziosa patina originale che si può osservare molto raramente.



163



□ 1959 ASTON MARTIN DB4 SERIES I

CHASSIS / TELAIO: **DB4/192/L** ENGINE / MOTORE: **370/201** BODY / CARROZZERIA: **DB4/192L**

€450.000 – €500.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
KUWAITI VEHICLE
REGISTRATION DOCUMENT

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Desirable first series DB4

One of only 73 left-hand drive examples

Originally delivered to the United States

Presented in attractive California
Sage Green over Olive Green

Retains its original engine

Desiderabile DB4 della prima serie

Uno dei soli 73 esemplari prodotti con guida a sinistra

Originariamente consegnata negli Stati Uniti

Presentata nell'attraente combinazione di
California Sage Green su Olive Green

Ancora equipaggiata con il suo motore originale

A marriage of sturdy British engineering and jaw-dropping Italian styling, the all-new DB4 catapulted Aston Martin onto the world stage. Super-fast, super-light, and incredibly stylish, it became an instant success.

The combination of Beech's platform chassis and Touring's elegantly designed body had all the markings of a successful grand tourer; however, it was the addition of recently hired engine-maven and Czech-born Tadek Merak's all-new 3.7-litre inline six-cylinder engine that catapulted the DB4 to its iconic status. The new engine was a rugged,

Frutto del perfetto connubio tra la solida ingegneria britannica ed uno sbalorditivo stile italiano, la nuovissima DB4 ha catapultato l'Aston Martin sul palcoscenico mondiale. Super veloce, super leggera ed incredibilmente elegante, è diventata un immediato successo.

La combinazione tra il telaio a pianale realizzato da Beech e la carrozzeria frutto dell'elegante disegno di Touring, aveva tutti gli ingredienti per creare una gran turismo di successo; tuttavia, è stata l'adozione del nuovissimo motore a sei cilindri in linea da 3,7 litri, disegnato dal neo arrivato genio dei motori, il Ceco Tadek Marek a fare della DB4 una vera icona. Il nuovo motore era un robusto sei cilindri in lega da 3,670 cc, DOHC, dotato di due carburatori SU HD8 e capace di sviluppare circa 240 CV a 5.500 giri/min. Grazie a una





alloy, 3,670-cc DOHC six-cylinder fitted with twin SU HD8 carburetors and capable of producing approximately 240 bhp at 5,500 rpm. Thanks to a maximum speed of 140 mph and a dash to 60 mph in under nine seconds, the DB4 was immediately one of the fastest cars on the market.

Over a five-year production run the DB4's design was continually developed both cosmetically and mechanically. The original DB4s, such as the example on offer here, are distinguishable by the back-hinged bonnet and lack of window frames or bumper over-riders. These very early cars are considered the most beautiful and original of the series.

Chassis DB4/192/L is a rare factory left-hand drive model, delivered new to Mr Wertheimer in Washington, D.C. While the car then spent its early life on the West Coast, it would come to live on both coasts, subsequently being registered in Connecticut and New Jersey, and also being a part of a well-known

velocità massima di 140 miglia all'ora (224 km/h) ed uno scatto da 0 a 100 km/h in meno di nove secondi, la DB4 è stata, sin da subito, una delle auto più veloci sul mercato.

In cinque anni di produzione, il design della DB4 è stato continuamente sviluppato sia dal punto di vista estetico sia da quello tecnico. Le DB4 originali, come l'esemplare qui proposto, sono distinguibili dal cofano incernierato nella parte posteriore, dalla mancanza di telai attorno ai finestrini e dalla mancanza di rostri sui paraurti. Queste auto, le più vecchie, sono considerate le più belle e originali della serie.

La vettura con telaio DB4/192/L è una delle pochissime equipaggiate, originariamente con la guida a sinistra, ed è stata consegnata, nuova, al signor Wertheimer a Washington, DC. Dopo aver vissuto su entrambe le coste americane, con proprietari in Connecticut e nel New Jersey o aver fatto parte di una famosa collezione in California, la DB4 attraversa l'oceano per entrare in

collection in California, before being sold to a large collection overseas. At the time of its sale in 2007 the car was believed to have covered only 26,000 miles from new.

Currently presented in the classically beautiful colour combination of California Sage Green over Olive Green leather with light green carpeting, this Series I DB4 is perfect for anyone looking to own a “time-warp” example of what many consider to be the “Golden Years” of Aston Martin.

una grande collezione. Al momento della sua vendita, nel 2007, si ritiene che l'auto avesse percorso solo 26.000 miglia (circa 42.000 chilometri) da nuova.

Attualmente presentata nella classica e piacevole combinazione cromatica di California Sage Green su pelle verde oliva con moquette verde chiaro, questa DB4 Serie I, è perfetta per chiunque voglia possedere un esemplare senza tempo di quello che molti considerano essere gli “Anni d’oro” di Aston Martin.



164



2010 PORSCHE 911 SPORT CLASSIC

CHASSIS / TELAIO: **WPOZZZ99ZAS794134** SERIAL / NR. DI PRODUZIONE: **040/250**

€275.000 – €290.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
GERMAN
FAHRZEUGBRIEF

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The 40th of 250 examples produced

Just over 6,000 km from new

Amongst the most desirable models in the 997 family

Il 40° di soli 250 esemplari prodotti

Poco più di 6.000 km percorsi da nuova

Tra i modelli più desiderabili della famiglia 997

Launched in 2009 and limited to just 250 units, the Sport Classic was a visual homage to great 911s of the past, albeit boasting the most desirable options from the 997.2 catalogue. So popular was this recipe of modern performance combined with retro aesthetics that every build slot for the 250 examples was spoken for in under 48 hours.

This example is number 40 of the 250, and like every Sport Classic, it is instantly recognisable with its iconic ducktail spoiler, inspired by the 1973 911 Carrera RS 2.7, Fuchs-style alloy wheels, Zagato-esque concave roof and unique Sport Classic Grey paintwork with a pair of subtle grey stripes. Suffice it to say that it does not take an aficionado to detect that a Sport Classic is not an ordinary 911.

Lanciata nel 2009 e limitata a sole 250 unità, la Sport Classic è stata un omaggio visivo alle più celebri 911 del passato e, riuniva le opzioni più ambite del catalogo della 997.2. La ricetta formata da prestazioni moderne abbinata ad un aspetto retrò, si è dimostrata così popolare che, in meno di 48 ore, tutta la produzione prevista, di 250 esemplari, era già stata assegnata.

Questo esemplare è il numero 40 dei 250 prodotti e, come ogni Sport Classic, è immediatamente riconoscibile grazie al suo iconico spoiler a coda d'anatra, ispirato alla 911 Carrera RS 2.7 del 1973, ai cerchi in lega Fuchs, al tetto concavo in stile Zagato e all'esclusiva verniciatura in Sport Classic Grey arricchita da un paio di sottili strisce grigie. Basti solo dire che non ci vuole un esperto per capire che una Sport Classic non è una normale 911.



However, it is in less ostensible details where the engineering pedigree of the Sport Classic reveals itself, whether it be the unique combination of the wider Carrera 4S bodyshell with rear-wheel drive or the standard fitment of the 997.2 Sport Chassis pack, Power Pack and carbon ceramic brakes. Even the six-speed manual gearbox received a short-shift kit to produce a more rewarding action.

To enhance the retro credentials further, Porsche also tuned the Sport Classic's exhaust and intake to evoke aural memories of the 1970s, whilst on the inside Espresso leather was combined with woven grey and brown inserts for the unique seats and door-cards. Even the gear lever, instrument dials and steering wheel were tailored for the car, all in the pursuit of exclusivity and creating the ultimate driver experience.

Tuttavia, è nei dettagli meno appariscenti quelli in cui si rivela il pedigree di ingegneria della Sport Classic, sia che si tratti della combinazione unica della carrozzeria allargata della Carrera 4S con la trazione posteriore sia dello Sport Chassis pack, del Power Pack e dei freni carboceramici, tutte dotazioni di serie sulla 997.2. Anche il cambio manuale a sei marce è stato modificato, e reso con un'escursione più breve, per permettere un'azione più gratificante.

Per migliorare ulteriormente lo spirito retrò, Porsche ha anche sviluppato lo scarico e l'aspirazione della Sport Classic per evocare i ricordi sonori degli anni '70, mentre, all'interno, la pelle Espresso è stata abbinata a inserti in tessuto grigio e marrone per i sedili ed i pannelli porta. Anche la leva del cambio, i quadranti degli strumenti ed il volante sono stati rivisti per questo modello, all'insegna dell'esclusività e per permettere una migliore esperienza di guida.





Having covered just over 6,000 km from new, this example presents in exceptional condition throughout. The 997.2 is already regarded as one of the finest naturally aspirated 911s, and the Sport Classic stands out as one of the best iterations of the class. Already highly collectible, it would make for an extremely fine addition to any collection.

Con poco più di 6.000 km percorsi da nuova, questo esemplare si presenta in condizioni eccezionali. La 997.2 è già considerata una delle 911 aspirate più belle e, la Sport Classic, si distingue già come una dei migliori esempi tra questo tipo di vettura. Già altamente collezionabile, sarebbe, in qualsiasi raccolta, un'aggiunta estremamente raffinata.



165



1959 FERRARI 250 GT COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: **PININ FARINA** CHASSIS / TELAIO: **1533 GT**

€420.000 – €540.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
UK V5

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

The seventh Series II 250 GT Pinin Farina coupé built

Beautifully restored in Blue Notte over tan leather

Class winner at the Warren Concours d'Elegance

A gentleman's Ferrari in every sense, the 250 GT coupé with Pinin Farina coachwork was the definitive Italian grand tourer of the late fifties. The second series looked very similar to its earlier namesake though four-wheel disc brakes, overdrive, and particularly, the more capable outside-plug 250 engine, made for a much-improved driving experience.

This "PF coupé" was the seventh second series example produced and delivered new to Giacomo Cuoghi, who resided in Modena, not far from Ferrari's own facilities. In February 1967, ownership passed to Andreoli Vittoria, who then sold 1533 GT to Tom Meade a little over two years later. Meade quickly sold it on to Rip Martin of Los Angeles on 2 July 1969, noting that it was now fitted with the present and correct-type engine (internal number 648F, an original spare engine) and it was promptly exported. By 2006, it was with William Senyak as a restoration project. It was exported to England

La settima 250 GT Pinin Farina coupé Serie II costruita

Splendidamente restaurata, blu notte
su pelle marrone chiaro

Vincitrice della classe al Warren Concours d'Elegance

La Ferrari di un gentiluomo sotto ogni punto di vista, la 250 GT coupé con la carrozzeria di Pinin Farina è stata la migliore gran turismo italiana della fine degli anni '50. La seconda serie, seppur all'apparenza molto simile alla precedente, aveva adottato i freni a disco sulle quattro ruote, l'overdrive e, soprattutto, un più potente motore 250, caratterizzato dalle candele esterne, perfetto mix per garantire un'esperienza di guida decisamente migliore.

Questa "PF coupé" è stata la settima prodotta della seconda serie ed è stata consegnata nuova a Giacomo Cuoghi, residente a Modena, non lontano dalle strutture della Ferrari. Nel febbraio del 1967, la proprietà passa a Vittoria Andreoli, che, poco più di due anni dopo, rivende 1533 GT a Tom Meade. Meade la esporta subito, cedendola, il 2 luglio 1969, a Rip Martin, di Los Angeles, annotando che la 250 era adesso equipaggiata con il motore ancora oggi installato, e di tipo corretto (numero interno 648F, un motore di riserva originale). Nel 2006 è registrata a



junior farina

via Tom Shaughnessy in 2012. Soon after arriving in England a comprehensive restoration was performed by GTB Restorations.

Finished elegantly in *Blue Notte* (Dark Blue) with interior trimmed in supple Connolly hides of tan leather, this fastidiously restored 250 GT is stunning in every detail. Along with the cosmetic restoration, all the mechanicals were fully rebuilt, including the correct-type engine. The superb quality of this classic Ferrari has been rewarded with invitations to several classic car shows including the 2017 Warren Concours d'Elegance in England, where it garnered a class win. In addition, the restoration was featured in the February 2018 issue of *Classic Cars* magazine.

nome di William Senyak, come progetto di restauro. È stata quindi esportata in Inghilterra, tramite Tom Shaughnessy, nel 2012 dove, subito dopo essere arrivata, è stata sottoposta a restauro completo presso la GTB Restorations.

Elegantemente finita in *Blu Notte* (blu scuro) con interni rivestiti in morbide pelli Connolly marrone chiaro, questa 250 GT è stata meticolosamente restaurata ed è strepitosa in ogni suo dettaglio. Insieme al restauro cosmetico, tutte le parti meccaniche sono state completamente ricostruite, incluso il motore di tipo corretto. La superba qualità di questa classica Ferrari è stata premiata con inviti a svariati concorsi per auto d'epoca, tra cui il Warren Concours d'Elegance, in Inghilterra, del 2017, dove ha ottenuto la vittoria di classe. Inoltre, il restauro è stato pubblicato nel numero di febbraio 2018, della rivista *Classic Cars*.





The PF coupé is a grand touring machine in the greatest Italian tradition. More at home cruising the coastline of the South of France than rocketing down the Mulsanne Straight, these cars were built for the individual that respected Ferrari's racing pedigree yet wanted something more civilized and comfortable than its racing counterparts. Chassis 1533 GT fits this description perfectly.

La PF coupé è una meravigliosa gran turismo, parte della più grande tradizione italiana. Sono auto più a loro agio sulle strade della costa del Sud della Francia, che a correre sul rettilineo di Mulsanne; queste auto sono state costruite per l'individuo che, pur ammirando i risultati sportivi della Ferrari, desiderava qualcosa di più civile e confortevole rispetto alle vetture da competizione. La vettura con telaio 1533 GT, si adatta perfettamente a questa descrizione.



166



2008 MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN ROADSTER

CHASSIS / TELAIO: **WDD1994761M001407**

€300.000 - €350.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
SPANISH PERMISO
DE CIRCULACION

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of 2,157 examples built

Una delle sole 2.157 prodotte

Only 18,625 km from new

Solo 18.624 km percorsi da nuova

Recent major service in March 2019

Completamente tagliandata di recente, nel marzo 2019

Presented in exceptional condition

Si presenta in condizioni eccezionali

The Mercedes-Benz SLR McLaren was first unveiled as a concept in 1999. This initial show car, the Vision SLR, borrowed styling cues from Mercedes' iconic race car, the 300 SLR. Based on the automaker's all-conquering W196, the 300 SLR proved to be the top of the class when it was campaigned during the 1955 season. Decades later, Mercedes-Benz honored its history by teaming with McLaren Automotive, one of the world's most successful Formula 1 teams, to bring a completely modernized SLR to life.

La Mercedes-Benz SLR McLaren è stata svelata per la prima volta, come concept, nel 1999. Questa show car iniziale, la Vision SLR, aveva preso in prestito diversi spunti stilistici dalla più iconica auto da corsa della Mercedes, la 300 SLR. Basata sulla Mercedes W196, che aveva vinto tutto, la 300 SLR ha dimostrato di essere degna di quelle origini quando, nella stagione 1955, è stata utilizzata per le gare. Decenni dopo, Mercedes-Benz ha deciso di onorare la sua storia collaborando con la McLaren Automotive, uno dei team di Formula 1 di maggior successo al mondo, per dare vita a una nuova, modernissima, SLR.

Introduced in 2003, the production model was powered by a supercharged, 5.4-litre aluminum V-8 that produced a more than capable 617 hp. This hand-built engine was pushed back as far as possible in the chassis, endowing the SLR with the unusual distinction of

Introdotta sul mercato nel 2003, il modello di produzione era mosso da un V-8 in alluminio di 5,4 litri, con compressore, molto potente, capace di sviluppare ben 617 CV. Questo motore, interamente costruito a mano, è stato poi spinto il più indietro possibile nel telaio, dando così alla SLR l'insolita caratteristica tecnica di una meccanica con motore anteriore-centrale. Equipaggiata con una leggera carrozzeria in fibra di carbonio e



having a front mid-mounted powertrain layout. Fitted with lightweight carbon fiber bodywork and massive ceramic brakes, the SLR was, and remains, a truly exhilarating driving experience.

In 2007, Mercedes-Benz added even more drama to the SLR when they introduced the McLaren Roadster. Whilst the roof was removed, the 'swing-wing' doors remained, hinged to the A-pillars rather than the roof itself. Not losing an ounce of excitement over the original SLR, Mercedes-Benz engineers focused on the car's structural rigidity, for which they claim that the drop top is just as rigid as its fixed-head brethren. With a top speed of over 300 km/h, this was one of the fastest and most exciting convertibles money could buy.

massicci freni in ceramica, la SLR regalava, e permette ancora oggi, un'esperienza di guida davvero esaltante.

Nel 2007, Mercedes-Benz aggiunge ancora più emozione alla SLR offrendo sul mercato la McLaren Roadster. Con il tetto rimosso, le porte a "coltello" venivano incernierate ai montanti anteriori anziché al tetto stesso, per mantenere invariato il loro spettacolare sistema di apertura. Gli ingegneri Mercedes-Benz, per non far perdere nulla dell'eccitante piacere di guida rispetto alla SLR originale, si sono concentrati sulla rigidità strutturale della vettura, per la quale affermano che, la versione senza tetto, è altrettanto rigida di quella chiusa. Con una velocità massima di oltre 300 km/h, la SLR Roadster è stata una delle più veloci ed eccitanti vetture aperte che, avendone i mezzi, si potessero comprare.





The car offered here is a pristine example of the rare roadster variant. Like the coupé, the SLR roadster has the same thrusting hood, massive side vents, and taut tail-end that includes a rear diffuser and active airbrake. Finished in desirable black over red leather, and acquired from a Spanish Mercedes-Benz collector, the consignor is believed to be the third owner. The SLR has seen just 18,625 km from new and remains in exceptional condition throughout. It has most recently benefited from a major service completed in March of this year. It represents the perfect opportunity to own a modern Mercedes-Benz supercar that is steeped in competition history.

L'auto offerta è un perfetto esemplare di SLR nella rara versione Roadster. Come la coupé, la Roadster SLR ha lo stesso lungo, aggressivo, cofano, enormi prese d'aria laterali e una coda tesa che incorpora un diffusore posteriore ed il freno aerodinamico attivo. L'esemplare offerto, finito nella desiderabile combinazione di nero su pelle rossa, è stato originariamente acquistato da un collezionista di Mercedes-Benz spagnolo. Si ritiene che il conferente sia il terzo proprietario. La SLR ha percorso solo 18.625 km da nuova e rimane, in tutte le sue componenti, in condizioni eccezionali. Recentemente, inoltre, ha beneficiato di un importante tagliando, effettuato nel marzo di quest'anno. Rappresenta l'opportunità perfetta di possedere una moderna supercar Mercedes-Benz con tantissimi legami con la storia delle competizioni.

167



□ 1965 SHELBY 427 COBRA

CHASSIS / TELAIO: **CSX 3110**

€700.000 – €1,100.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
SWISS CARTE GRISE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

A very early street-chassis 427 Cobra

Believed to be the first Cobra delivered with the Kelsey-Hayes 'Sunburst' wheels

Formerly owned by the president of Cobra Club Switzerland

Although Carroll Shelby's original 289 Cobra certainly was not lacking in terms of horsepower, it was only natural that the chicken farmer turned racing driver would eventually slot a big-block V-8 into the engine bay. Boasting over 400 bhp, the new 427 cu. in. V-8 engine necessitated a complete redesign of the Cobra's chassis to ensure proper handling, measuring five inches wider and boasting coil springs in place of the previous leaf springs. Just over 300 427 Cobras were built.

The 427 Cobra presented here is amongst the earliest road-going 427 Cobras produced, just the 10th street chassis produced (with the first being CSX 3101). Chassis no. CSX 3110 was finished in Rangoon Red over a Black leather interior. Its production started in December of 1965 and was finished in January of 1966. Interestingly, this is believed to be the first 427 Cobra by chassis number to be fitted with the desirable Kelsey-Hayes 7.5" aluminium 'Sunburst' wheels.

Uno dei primi telai "stradali" di Cobra 427 prodotti

Ritenuta essere la prima Cobra consegnata con le ruote "Sunburst" di Kelsey-Hayes

Precedentemente di proprietà del presidente del Cobra Owners Club Switzerland

Sebbene l'originale Cobra 289 creata da Carroll Shelby non mancasse certamente di cavalli, è stata un'evoluzione naturale che, ad un certo punto, "l'allevatore di polli" diventato uno dei più rinomati piloti automobilistici, pensasse di mettere nel vano motore della sua Cobra un motore V8 "big block". Con oltre 400 cavalli di potenza massima sviluppata, il nuovo motore V8 427 c.i. (7 litri) ha obbligato, per garantire un accettabile comportamento stradale, ad una rivisitazione completa del telaio della Cobra. Le principali modifiche hanno visto crescere la larghezza del telaio di 5 inches, quasi 13 centimetri, e la sostituzione delle balestre con più performanti ammortizzatori abbinati alle molle elicoidali. In totale, saranno poco più di 300 gli esemplari di Cobra 427 prodotti.

La Cobra 427 offerta, è il decimo telaio di 427 Cobra prodotto in variante "stradale" (il primo è stato il numero CSX 3101). La vettura con telaio n. CSX 3110 è stata rifinita con la combinazione cromatica di Rangoon Red su interni in pelle nera. La sua costruzione è iniziata nel dicembre del 1965 e conclusa nel gennaio del 1966. È interessante notare che questo si ritiene essere il primo telaio di 427 Cobra dotato delle ambite ruote in alluminio "Sunburst" della Kelsey-Hayes, da 7,5 pollici.





According to the SAAC World Registry of Cobras and GT40s, the car was billed to the Marshall Motor Company of Mayfield Heights, Ohio. However, its first owner and early ownership history is unknown. The car first emerged in Florida in the mid-1970s. At that time, Pat Conroy purchased CSX 3110 in Florida as a wreck for \$10,000. At the time, the car had damage to its left side and front and had been given a rebuilt vehicle VIN by the Florida Department of Motor Vehicles but was eventually retitled as CSX 3110. The car was noted as retaining its wide front and rear fenders, trademarks of early 427s, and was allegedly showing 10,000 miles on its odometer.

Conroy brought the Cobra home to Pennsylvania and sought to restore CSX 3110 to its former glory but over the years, he never found the time. As a result, the car sat in his garage and was purchased as a project by Sandy Sadtler, also of Pennsylvania, in 1987. With Sadtler, the car was finally restored to its original specification and colour scheme. The Cobra remained with him 25 years and in 2002 was sold to Henri-Louis

Secondo quanto riportato dal SAAC, il Registro Mondiale delle Cobra e delle GT40, l'auto è stata fatturata alla Marshall Motor Company di Mayfield Heights, in Ohio. Tuttavia, il suo primo proprietario e la storia dei suoi primi anni di vita, non sono noti. Le prime notizie dell'auto risalgono ai primi anni '70, quando la macchina ricompare in Florida. È allora che Pat Conroy acquista CSX 3110, in Florida, come relitto, pagandola 10.000 USD. La macchina si presentava danneggiata nella parte frontale e sulla fiancata sinistra, e le era stato assegnato un numero di telaio emesso d'ufficio dalla motorizzazione della Florida (Florida Department of Motor Vehicles). Conroy, comunque, riesce a reimmatricolarla mantenendo il numero originale CSX 3110. In quel momento la macchina viene descritta come completa dei suoi parafranghi anteriori e posteriori allargati, caratteristici delle prime 427 prodotte, e con circa 10.000 miglia indicate sul contachilometri.

A questo punto Conroy trasporta la Cobra a casa sua, in Pennsylvania, con il desiderio di riportare CSX 3110 al suo antico splendore, ma, nel corso degli anni seguenti, non riesce mai a trovare il tempo di iniziare i lavori. Di conseguenza, l'auto rimane, intoccata, parcheggiata nel suo garage fino al 1987 quando viene acquistata, come progetto di restauro, da Sandy Sadtler, anche lui della Pennsylvania. È durante la proprietà di Sadtler che l'auto è stata, finalmente, restaurata e riportata alle sue specifiche originali, compresa la combinazione cromatica originale. La Cobra è poi rimasta con lui per 25 anni, quando è stata venduta, nel 2002, a Henri-

Maunoir of Geneva, Switzerland, who was a former president of the Cobra Club Switzerland. Purchased by the current owner, a Swiss collector and racing driver, in October of 2006, the car remains in excellent condition and is ready to be enjoyed by its next owner.

Truly a performance car icon, Shelby's Cobra took the best of British engineering, added American horsepower and made a car that could outrun anything on the road in its day. Any collector of post-war sports cars needs to have a Cobra in their garage, and CSX 3110 would surely be brilliant to drive and enjoy on the open road.

Please note that this car is titled as a Ford 427 Cobra.

Louis Maunoir di Ginevra, in Svizzera, ex presidente del Cobra Owners Club Switzerland. L'auto vien poi acquistata, nell'ottobre del 2006, dall'attuale proprietario, un collezionista e pilota automobilistico svizzero, rimanendo sempre in eccellenti condizioni e pronta per essere goduta dal suo prossimo proprietario.

Simbolo di vettura dalle prestazioni esagerati, la Shelby Cobra ha preso il meglio dell'ingegneria britannica aggiungendoci la potenza americana, Il risultato è stata un'auto che, all'epoca, poteva superare qualsiasi altra vettura le si parasse davanti. Ogni collezionista di auto sportive del dopoguerra deve avere una Cobra nel garage e, CSX 3110 sarebbe perfetta, portando, inoltre, brillantezza di guida e tanto divertimento di guida su strada aperta.

Si prega notare che questa macchina è immatricolata come Ford 427 Cobra.



168



1930 CADILLAC V-16 ROADSTER

COACHWORK IN THE STYLE OF / CARROZZERIA NELLO STILE DI: **FLEETWOOD** ENGINE / MOTORE: **700697**

€400.000 – €500.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
ITALIAN LIBRETTO

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of the most famous American cars of its era

Formerly the personal car of noted restorer Marc Ohm

**Beautifully maintained older
restoration in attractive colors**

The Cadillac V-16 ranks among the most significant pre-war American designs; no body style is more sporting than the Fleetwood roadster, with its light and dashing coachwork that maximizes the power of the chassis beneath. Today the roadster is considered the most desirable of all V-16s and is a car that demands attention on either side of the Atlantic.

The example offered here was originally delivered with a seven-passenger sedan body by the Stockell Motor Car Company of Nashville, Tennessee. In 1986, the restored chassis, engine, and drivetrain were acquired from Ed Perkins of Guilford, Connecticut, by Marc S. Ohm of St. Louis, Missouri, a well-known and respected collector and restorer of Full Classics. In recent correspondence, Mr. Ohm noted that the car was complete save for a body, and fully finished to the point where he was able to drive the chassis into his trailer!

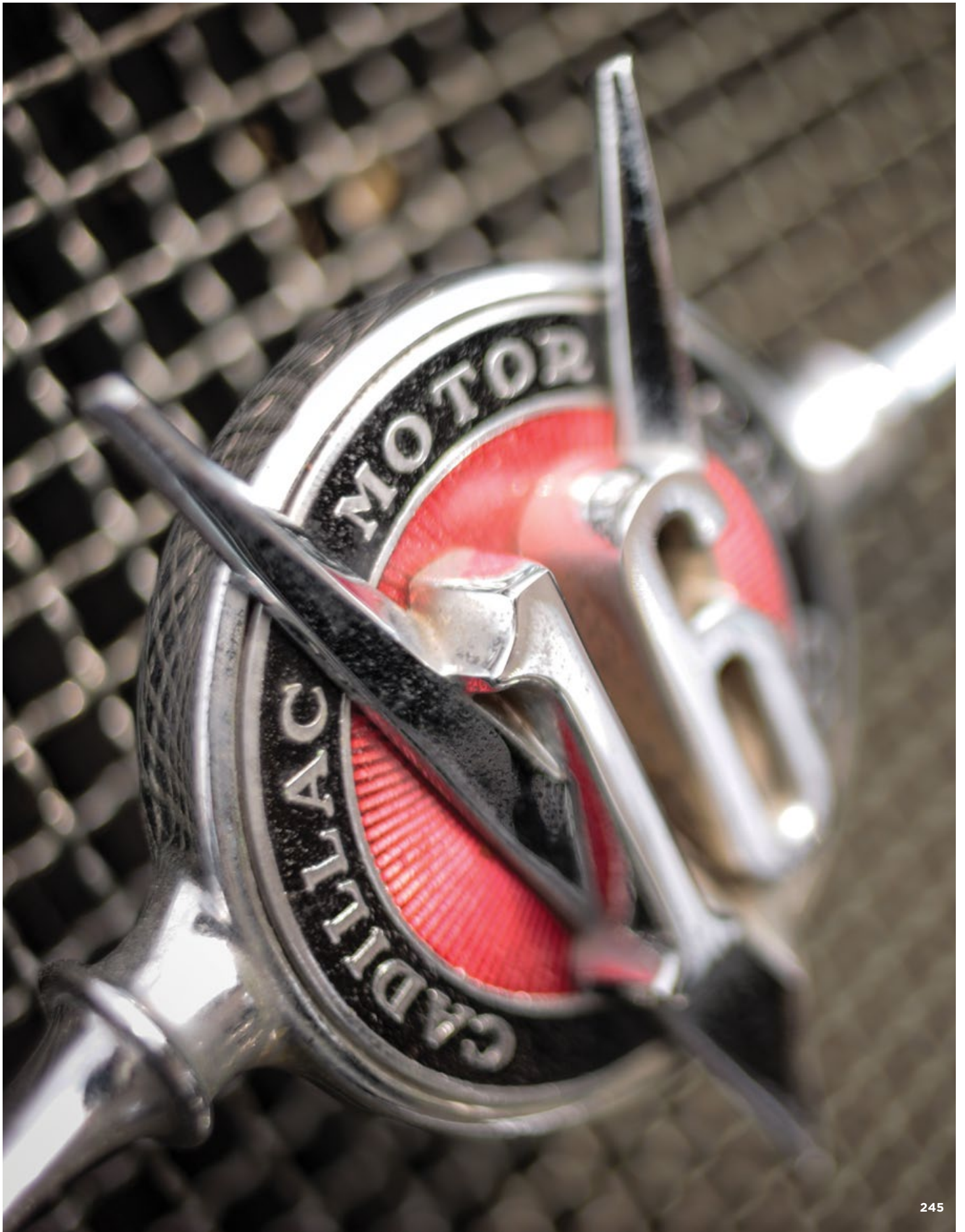
Una delle auto americane più famose della sua epoca

In passato, l'auto personale del noto restauratore Marc Ohm

**Restauro di alcuni anni, conservato con
cura. Auto in colori attraenti**

La Cadillac V-16 è tra gli esempi più significativi del design anteguerra americano; nessuno stile di carrozzeria ha un aspetto più sportivo della Roadster realizzata dalla Fleetwood, con la sua carrozzeria leggera e sinuosa che esalta la potenza del telaio sottostante. Oggi la Roadster è considerata la carrozzeria più desiderabile su una V-16, ed è un'auto che suscita interesse su entrambi i lati dell'Oceano Atlantico.

L'esemplare offerto, è stato originariamente costruito con una carrozzeria berlina 7-posti realizzata dalla Stockell Motor Car Company di Nashville, nel Tennessee. Nel 1986, il telaio, il motore e la trasmissione, tutti già restaurati, di proprietà di Ed Perkins di Guilford, nel Connecticut, sono stati acquistati da Marc S. Ohm di St. Louis, nel Missouri, un noto e rispettato collezionista e restauratore di vetture considerate "Full Classics" (nella lista del Classic Car Club of America, n.d.t.). Nella recente corrispondenza intercorsa, il signor Ohm ha ricordato che l'auto era, fatta salva la carrozzeria, completa, e già terminata nei suoi lavori, tanto che è stato in grado di guidare il telaio nel suo rimorchio!





Over the next four years, Mr. Ohm proceeded to build a beautiful and fully correct new roadster body, around the original bulkhead and bonnet, finished to exacting standards of authenticity, and presented in a rich graphite grey and black combination, with red striping and interior. Following completion of the work the car was shown at several Classic Car Club of America events, including the 1993 Cadillac-LaSalle Experience, where it received the Gilmore Award, and the Missouri Grand Classic that same year. Mr. Ohm and his family also enjoyed driving it on several touring events over the years, demonstrating its fine performance.

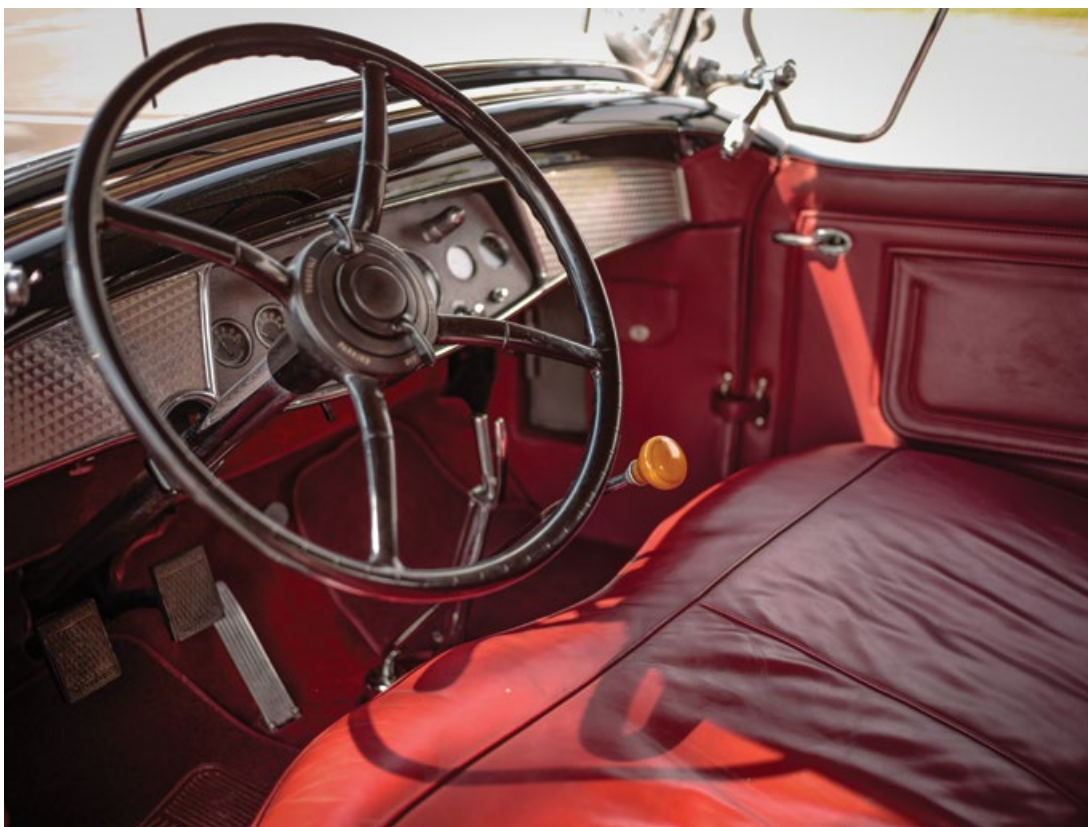
In 1997, Mr. Ohm sold his roadster to Lawrence Smith of Wichita, Kansas, in whose collection it was maintained for several years before being acquired by Gaetano Rastelli and exported to Italy where it was used in events around Brescia. Acquired from him by the current owner, it has recently received some recommissioning, including being fitted with new tyres, a new convertible top, and some engine work.

Nel corso dei quattro anni successivi, Mr. Ohm ha proceduto alla costruzione della nuova carrozzeria, mantenendo la paratia parafiamma ed il cofano motore originali, seguendo, fin nei minimi dettagli, il disegno Roadster. Bello e molto ben realizzata, la nuova carrozzeria è stata rifinita seguendo rigorosi standard di autenticità e verniciata in una piacevolissima combinazione di colori, grigio grafite e nero con righe rosse, su interni di colore rosso. Al termine dei lavori, la vettura è stata esposta in diversi eventi del Classic Car Club of America, tra cui la Cadillac-LaSalle Experience del 1993, dove ha ricevuto il Gilmore Award, ed il Missouri Grand Classic dello stesso anno. Nel corso degli anni, il Sig. Ohm e la sua famiglia si sono anche divertiti a guidare la V-16, portandola a diverse manifestazioni e dimostrando, così, le sue eccellenti prestazioni.

Nel 1997, il Sig. Ohm ha venduto la suo Roadster a Lawrence Smith di Wichita, nel Kansas, nella cui collezione è rimasta per diversi anni prima di essere acquistata da Gaetano Rastelli ed esportata in Italia, per essere usata in numerosi eventi che si tenevano nei dintorni di Brescia. Acquistata da Rastelli dall'attuale proprietario, la V-16 ha recentemente ricevuto alcune attenzioni, come il montaggio di nuove gomme, una nuova capote ed alcuni lavori al motore.

One of the very few V-16s in Italy, it was the subject of a cover feature in the January 2007 issue of *Ruoteclassiche* magazine, and its restoration remains well-preserved and presents very attractively, testament to the original quality of the work. In the last few months, the car has been recommissioned and fitted with the new whitewall tyres and a new hood. This would be an exciting purchase and a thrilling car to either drive or show.

Una delle pochissime V-16 in Italia, è stata la vettura di copertina, nel numero di gennaio 2007, della rivista *Ruoteclassiche*. Ad oggi il suo restauro rimane ben conservato e si presenta ancora molto attraente, a testimonianza della qualità originale dei lavori eseguiti. Nel corso degli ultimi mesi, la macchina la macchina è stata tagliandata, ed ha ricevuto nuovi pneumatici a fascia bianca ed una nuova capotte. Questo potrebbe senz'altro essere un acquisto eccitante, di un'auto elettrizzante da guidare o da mostrare.



169



1952 LANCIA AURELIA B52 COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: **VIGNALE** CHASSIS / TELAIO: **B52-1015** ENGINE / MOTORE: **B21-3085**

€325.000 - €375.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
DUTCH
KENTEKENBEWIJS

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Unique and stylish aluminum coachwork

Designed by Giovanni Michelotti for Vignale

One of 98 B52s built; the first of seven Vignale-bodied coupés

Fitted with a number of desirable Nardi performance upgrades

Featured in the book *The Fate of the Sleeping Beauties*

Carrozzeria in alluminio, unica ed elegante

Progettata da Giovanni Michelotti per Vignale

Una delle 98 B52 costruite; il primo di sette coupé con carrozzeria Vignale

Dotata di molte, desiderabili, preparazioni meccaniche della Nardi

Ritratta nel libro *"The Fate of the Sleeping Beauties"*

This special Aurelia was completed on 24 March 1952 and shipped to Vignale, where it received this beautiful Michelotti-designed body. Chassis number 1015 incorporates horizontal wing vents with a chrome strip that ends in a slight haunch ahead of the rear wheel arches and culminate in subtle, raked fins. Single headlights with driving lights flank a simple 'egg-crate' grille, alongside elegant bumpers with depressed centers and tapered ends. This grille treatment was shared with another Vignale-bodied B52 (chassis 1026), as well as a Ferrari 212 Inter coupé built by Vignale in 1952.

Questa specialissima Aurelia, fu completata il 24 marzo 1952 e spedita da Vignale, per ricevere la sua splendida carrozzeria, frutto di un disegno di Michelotti. La vettura con telaio numero 1015, sfoggia delle prese d'aria laterali, di disegno orizzontale, rifinite con un profilo cromato che si allunga verso il posteriore e termina appena prima della scalfatura che incorpora il passaruota. I doppi fari, con anabbaglianti ed abbaglianti in due corpi separati, incorniciano una semplice mascherina, a griglia e con forma ovoidale, posta proprio sopra all'elegante paraurti, concavo al centro, e dalle estremità affusolate. Questa forma della mascherina a griglia, è stata condivisa con un'altra B52 di Vignale (la vettura con telaio nr. 1026), così come con una Ferrari, 212 Inter coupé, costruita da Vignale nel 1952.





It is believed that the car was owned by Gina Lollobrigida, who sent Alfredo Vignale a signed photograph, dated 7 June 1953, and inscribed it to “il più bravo carrozziere d’Italia”. It is also thought that the car appeared in the 1953 film *La Provinciale*.

Sometime thereafter, the Lancia was acquired in Geneva by a Mr. Dovaz, a young Parisien who quietly accumulated a number of interesting automobiles. He stored them on a farm in Villemarchal from 1964 to 1983 when he moved them to a friend’s Chateau in Bagat-en-Quercy. In 1989, about two dozen cars, including B52-1015, were transferred to a private museum in Sarlat, where they remained before the collection was dispersed. The Lancias were sold to Giorgio Schön and in 2002, Paul V.J. Koot purchased this car, in unrestored condition, as documented in Ard op de Weegh’s book *The Fate of the Sleeping Beauties*.

Si ritiene che l’auto fosse di proprietà di Gina Lollobrigida, che inviò ad Alfredo Vignale una fotografia firmata, datata 7 giugno 1953, con la dedica a “il più bravo carrozziere d’Italia”. Si pensa anche che l’auto, sia comparsa nel film *La Provinciale* del 1953.

Qualche tempo dopo, la Lancia è stata acquistata, a Ginevra, da un certo Dovaz, un giovane parigino che, senza dare nell’occhio ha acquistato un discreto numero di automobili interessanti. La sua collezione, inizialmente conservata, dal 1964 al 1983, in una fattoria di Villemarchal, venne poi trasferita nel castello di un amico a Bagat-en-Quercy. Nel 1989, circa due dozzine di macchine, compresa la B52-1015, furono trasferite in un museo privato a Sarlat, dove rimasero prima che la collezione fosse dispersa. Le Lancia furono vendute a Giorgio Schön e, nel 2002, questa macchina, ancora non restaurata, è stata acquistata da Paul V.J. Koot. Le sue condizioni sono state documentate nel libro di Ard op de Weegh *The Fate of the Sleeping Beauties*, “Il destino delle belle addormentate”.

From 2004-2005, the Aurelia was comprehensively restored by Carrozzeria Granturismo Milano. At that time, the car received a desirable 'Nardi conversion', which consisted of a special intake manifold with twin-carburetors, special camshaft and pistons, all of which were available in period. To accommodate the new induction system, a bonnet scoop was added. The car also received special, period-correct Borrani wire wheels, the original, restored wheels also remain with the car.

Following restoration, ownership was transferred to Norbert Heijke in July 2006, who kept the car until April 2013. During this time, the car was shown on a number of occasions, receiving awards at the 2006 Concours d'Elegance at Paleis Het Loo, the 2012 Classic Days Schloss Dyck, and was named Best of Show - Coupé at the 2012 Essen Motor Show. It passed through two subsequent owners before being acquired by the consignor in January 2015. The Lancia was then shown at the Essen Motor Show in December 2018, where it was again awarded Best of Show

Dal 2004 al 2005, l'Aurelia è stata completamente restaurata dalla Carrozzeria Granturismo Milano. È in quell'occasione che la macchina ha montato la sempre desiderabile "preparazione Nardi" composta da un collettore dell'aria speciale, abbinato a due carburatori, albero a camme e pistoni speciali, tutti particolari che erano disponibili anche all'epoca della costruzione della vettura. Per accogliere il nuovo sistema di alimentazione, è stata aggiunta una presa d'aria sul cofano. L'auto ha anche ricevuto delle speciali ruote a raggi della Borrani, corrette per il periodo. Le ruote originali, restaurate, sono comunque rimaste disponibili ed offerte assieme alla vettura.

Finito il restauro, la proprietà della vettura è stata trasferita, nel luglio 2006, a Norbert Heijke, che l'ha tenuta fino ad aprile del 2013. Durante questo periodo, l'auto è stata esposta in diverse occasioni, ricevendo premi al Concours d'Elegance Paleis Het Loo 2006, al Classic Days Schloss Dyck 2012, nominata Best of Show - Coupé durante il Motor Show di Essen del 2012. È poi passata attraverso due proprietari successivi, prima di essere acquistata, nel gennaio del 2015, dal conferente. La Lancia è stata poi presentata al Motor Show di Essen nel dicembre 2018, dove, nuovamente, è stata premiata come Best of Show.



170



1959 MASERATI 3500 GT

COACHWORK / CARROZZERIA: **TOURING** CHASSIS / TELAI: **101 600** ENGINE / MOTORE: **101 600** BODY / CARROZZERIA: **6767**

€180.000 - €220.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
FRENCH CERTIFICAT
D'IMMATRICULATION

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Shown at the 1959 Paris Motor Show

**Offered from 27 years of single ownership;
just four owners from new**

Recently restored by Italian marque specialists

Upgraded with a five-speed ZF gearbox

Vettura esposta al Salone di Parigi del 1959

**Proveniente da 27 anni di proprietà unica;
solo quattro proprietari da nuova**

Recentemente restaurata da specialisti della marca

Dotata di cambio a 5 marce ZF

According to Maserati Classiche, this 3500 GT was originally finished in Grigio Topo over a white interior. Built on September 24, 1959, the car was delivered new to Paris through Jean Thépenier's distributorship. With the Paris Motor Show days away, the car was for display at the show. It is thought to have suffered slight damage prior to the show but was repaired in time to be presented. After the salon, the Maserati was purchased by a Mr. Gadala from Cannes on October 27. Interestingly, Maserati's internal notes show that the car returned to the factory in March 1963 for a repair to the frame, though the extent of the work is not known.

Secondo Maserati Classiche, questa 3500 GT è stata originariamente verniciata Grigio Topo su interni di colore bianco. Costruita il 24 settembre 1959, l'auto è stata consegnata nuova a Parigi, attraverso il distributore della casa Jean Thépenier, solo pochi giorni prima del Salone di Parigi. Per questo motivo, la macchina è rimasta qualche giorno dal rivenditore, proprio in previsione del suo utilizzo al Salone. Si crede che, la vettura, abbia subito un piccolo danno proprio prima del salone e che sia stata rapidamente riparata, giusto in tempo per essere presentata. Dopo il salone, la Maserati è stata acquistata, il 27 di ottobre, da un certo signor Gadala di Cannes. È interessante notare che le note interne di Maserati riportano che l'auto è tornata in fabbrica nel marzo del 1963 per ricevere una riparazione al telaio, anche se l'estensione del lavoro non è stata indicata.





Gadala kept the Maserati until 1975, selling it to Jean Pierre Cornu, who upgraded it with an original five-speed ZF gearbox. Cornu sold the Maserati in 1982 to Gerard Bourdillon, the third owner who eventually sold it to the consignor in 1992. In 2016, the current owner commissioned a full mechanical restoration with Maserati specialist Franco Tralli. A full repaint was done

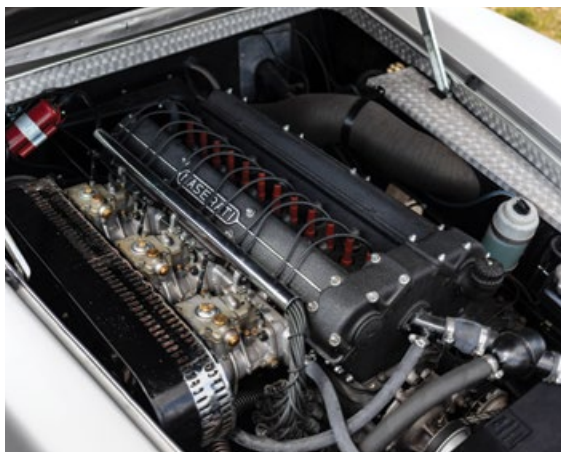
Gadala ha tenuto la Maserati fino al 1975, vendendola poi a Jean Pierre Cornu, che ha aggiornato il cambio utilizzando uno ZF a cinque marce originale. Cornu, nel 1982, ha poi venduto la Maserati a Gerard Bourdillon, il terzo proprietario, che, nel 1992, l'ha poi ceduta all'attuale conferente. Nel 2016, l'attuale proprietario ha commissionato un restauro meccanico completo allo specialista Maserati, Franco Tralli. Nel contempo, la vettura è stata riverniciata completamente,

by Carrozzeria Franchini in Modena, where it was refinished in a lighter grey paint and fitted with an attractive contrasting dark blue hardtop. The interior was also refinished in dark blue to match.

Impeccably restored and having resided for 60 years in the Côte d'Azur, this Maserati represents a great opportunity to acquire a landmark Italian gran turismo.

presso la Carrozzeria Franchini di Modena, utilizzando una vernice grigia di tonalità più chiara ed il padiglione del tetto è stato verniciato di un attraente tonalità di blu scuro a contrasto. In abbinamento, anche l'interno è stato rifinito in blu scuro.

Restaurata in modo impeccabile, da 60 anni in Costa Azzurra, questa Maserati rappresenta una grande opportunità per acquistare una pietra miliare delle vetture gran turismo italiane.



171



○ 2004 MASERATI TROFEO LIGHT

CHASSIS / TELAIO: 04

€180.000 - €200.000

See page 10-11 for VAT status explanation.

DOCUMENTS
BILL OF SALE

Fare riferimento alla pagina 10-11 per spiegazioni sulle tasse dovute.

One of only 10 examples built

Based on the Maserati Coupé

Retired after two seasons of racing

Uno dei soli 10 esemplari costruiti

Basato sulla Maserati Coupé

Ritirato dalle competizioni dopo due stagioni di gare

Introduced in 2001 as a replacement for the 3200 GT, the Maserati Coupé marked the automaker's return to the North American market after an absence of over a decade. Based on the 3200 GT, the models were shortly followed by the Trofeo race car.

After the initial Trofeo, Maserati debuted the Trofeo Light, which was developed for use in various national and international racing series, including the Italian GT Championship, Rolex Sports Car Series and FIA GT3 European Championship. Offered here is one such model, built by the marque's racing department at Modena in collaboration with Italtecnica of Torino. Weighing in at only 1,150 kilograms dry, the Trofeo Light was designed with aerodynamic modifications, such as a front splitter and adjustable rear wing and widened rear wheel arches. The suspension was completely revised with a new

Presentata nel 2001, in sostituzione della 3200 GT, la Maserati Coupé segna il ritorno del costruttore modenese, dopo un'assenza di oltre un decennio, sul mercato nordamericano. Sulla base della 3200 GT, i modelli di serie furono presto seguiti dalla macchina da corsa del Trofeo.

Dopo l'iniziale Trofeo, Maserati ha portato al debutto la Trofeo Light, sviluppata per l'impiego in differenti serie di gare nazionali e internazionali, tra cui il campionato italiano GT, la Rolex Sports Car Series e il Campionato Europeo FIA GT3. Offerto qui è proprio uno di questi esemplari, costruito dal dipartimento corse del marchio di Modena in collaborazione con l'Italtecnica di Torino. Con un peso di soli 1.150 chilogrammi a secco, la Trofeo Light è stata progettata con alcune modifiche aerodinamiche, come uno splitter sullo spoiler anteriore e un'ala posteriore regolabile oltre ad un passaruota posteriore allargato. La sospensione è stata completamente rivista, con una nuova conformazione e



structure and tubular steel arms. The performance of the 4,244-cc V-8 engine was increased to put out 430 horsepower at 7,000 rpm.

The Trofeo Light was only produced in a quantity of 10. This example, chassis number 04, was used by Giorgio Cipolli and co-driver Bruno Corradi in the 2004 Italian GT Championship, entered in the GT2 class. As verified in Maserati's racing book *il libro delle Corse*, the Trofeo Light performed well, placing 1st in class at both Magione, Pergusa, and Vallelunga. Chassis 04 was the highest finishing Trofeo Light in class, with a final point total of 214, just below Autorlando Sport SRL's Porsche 911. In 2005, chassis 04 was entered at Misano, placing 2nd in class.

As presented chassis number 04 would make a wonderful addition to any collection of racing Maserati or could be serviced and put back on the track where the throaty roar of its side exhaust pipes would surely stir the crowd once more.

braccetti tubolari in acciaio. In aggiunta a questo, le prestazioni del motore V-8 da 4.244 cc sono state aumentate fino a raggiungere i 430 CV a 7.000 giri/min.

La Trofeo Light è stata prodotta in sole 10 unità. Questo esemplare, numero di telaio 04, è stato utilizzato da Giorgio Cipolli e da Bruno Corradi nel Campionato Italiano GT del 2004, iscritto nella classe GT2. Come verificato nel *"Il Libro delle Corse"* di Maserati, la Trofeo Light ha ottenuto dei buoni risultati, piazzandosi al primo posto sia a Magione, sia a Pergusa, sia a Vallelunga. La vettura con numero di telaio 04 è stata la Trofeo Light meglio classificata nella sua classe, con un totale finale di 214 punti, appena dietro la Porsche 911 SRL della Autorlando Sport. Nel 2005, il telaio 04 ha corso a Misano, classificandosi secondo di classe.

Così come è offerta, la vettura con numero di telaio 04, sarebbe un'aggiunta meravigliosa a qualsiasi collezione di Maserati da corsa o potrebbe, nel caso, essere ripristinata e rimessa in pista dove, il ruggito gutturale dei suoi tubi di scarico laterali, potrà sicuramente, ancora una volta, tornare ad emozionare la folla.

DATE	RACE #	EVENT	DRIVERS	RESULT
Sunday, March 28, 2004	205	Italian GT Imola - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	3rd IC
Sunday, March 28, 2004	205	Italian GT Imola - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	4th IC
Sunday, April 18, 2004	205	Italian GT Monza - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	4th IC
Sunday, April 18, 2004	205	Italian GT Monza - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	4th IC
Sunday, May 02, 2004	205	Italian GT Magione - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	1st IC
Sunday, May 02, 2004	205	Italian GT Magione - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	2nd IC
Sunday, May 16, 2004	205	Italian GT Mugello - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	4th IC
Sunday, May 16, 2004	205	Italian GT Mugello - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	3rd IC
Sunday, May 30, 2004	205	Italian GT Pergusa - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	2nd IC
Sunday, May 30, 2004	205	Italian GT Pergusa - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	1st IC
Sunday, June 13, 2004	205	Italian GT Misano - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	3rd IC
Sunday, June 13, 2004	205	Italian GT Misano - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	2nd IC
Sunday, July 18, 2004	205	Italian GT Misano - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	3rd IC
Sunday, July 18, 2004	205	Italian GT Misano - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	2nd IC
Sunday, September 19, 2004	205	Italian GT Vallelunga - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	DNF
Sunday, September 19, 2004	205	Italian GT Vallelunga - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	1st IC
1st May 2005	203	Italian GT Misano - Race 1	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	2nd IC
1st May 2005	203	Italian GT Misano - Race 2	Giorgio Cipolli / Bruno Corradi	3rd IC



ACKNOWLEDGEMENTS

SPECIAL THANK YOU

David Acon
Aston Martin Heritage Trust
Jürgen Barth
Ecurie Bertelli
Bugatti Automobiles S.A.S.
British Motor Industry Heritage Trust
John de Boer
Frederic Doniot
Robert Dusek
Ferrari Classiche
Carsten Frimodt
GM Media Archive
Andrew Hosking
Jaguar Heritage Trust
Nicolas Jeannier
Maurice Louche
Allen R. Kuhn
Peter Marshall
Marcel Massini
Maserati Classiche
Mark Ohm
Porsche Cars North America
Jonathan Sierakowski

PHOTOGRAPHY

Ravi Angard
Stephan Bauer
Paolo Carlini
Remi Dargegen
Dirk DeJager
Tom Gidden
Tom Hains
Scott Pattenden
Darin Schnabel
Tim Scott
Peter Seabrook
Peter Singhof
Cymon Taylor
Kevin Van Campenhout
Frederico Vandone Dell'Acqua
Diana Varga
Adam Warner

RESEARCH & EDITORIAL

Katie Blaszkiewicz
Peter Burton
Paddy O'Camelin
Mike Daly
Massimo Delbo
Zachary Dillinger
Greg Duckloe
Simon Ham
Peter Larsen
Ed Levin
Peter Linsky
Meagan Lobzun
Matt Lynch
Eugene Robertson
Steve Natale
Bill Rothermel
Michael Squire
Chris Summers
Jean-Paul Tissot
Jacopo Villa
Lauren Warchol

CREATIVE DEPARTMENT MANAGER

Craig Plowman

CREATIVE TEAM

Adriaan Geluk
Jordan Kwasnycia
MacKenzie McEwen
Chris Montpetit
Noah Mosco
Patrick Olds
Anthony Poupard
Martin Steele
Bartłomiej Wnęk



Sotheby's

Private Sales

The premier **Platform** for the
Discreet offering and
sale of **Important** motor cars
through a **Global** network of specialists, offices
and **Collectors** worldwide.

CALIFORNIA +1 310 559 4575 NEW YORK +1 212 894 1562 CANADA +1 519 352 4575 UK +44 (0) 20 7851 7070

private@rmsothebys.com

rmsothebys.com

GUIDE TO BUYING AT AUCTION

CONTRACTUAL OBLIGATIONS

Please consult the Bidders' Conditions of Business for details on your contractual obligations of bidding at this or any other RM Auctions Limited d.b.a. RM Sotheby's ("RMS") auction.

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. Payment is due in full on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction, and payment is to be made to RMS. All payments must be in the form of wire transfer unless other arrangements have been approved in advance. International Bidders 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.

BUYERS' PREMIUM

In addition to the Hammer Price, the winning Bidder is required to pay RMS a percentage of the Hammer Price, which RMS retains as the Buyers' Premium for the purchase of each motor car or any other lot ("**Buyers' Premium**") in accordance with the following clauses:

- In the event of a final Hammer Price of €200.000,00 (EUR) and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium).
- In the event of a final Hammer Price above €200.000,00 (EUR) on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of fifteen percent (15%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first €200.000,00 (EUR), and receive a Buyers' Premium of twelve-and-a-half percent (12.5%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above €200.000,00 (EUR).
- Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewellery, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of twenty percent (20%) (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of that particular lot.

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 RMS at the time of printing and are provided purely for the convenience of our international bidders.

GUIDA ALL'ACQUISTO IN ASTA

OBBLIGHI CONTRATTUALI

Si prega di consultare le Condizioni di Vendita degli Offerenti per i dettagli sui vostri obblighi contrattuali dal momento in cui presentate un'offerta in questa, o in altre aste, della RM Auctions Limited d.b.a. RM Sotheby's ("RMS").

OPERAZIONI POST- VENDITA

Nel caso di un'offerta vincente, ad asta conclusa, il nostro Ufficio Amministrazione invierà via e-mail una copia della fattura e le istruzioni per effettuare il bonifico. Chiediamo che tutti i pagamenti, intestati a RMS, siano ricevuti per intero, tramite bonifico bancario (fatti salvi accordi precedenti, approvati, con RMS), 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 D'ACQUISTO

In aggiunta al Prezzo di Aggiudicazione Finale, l'Offerente che risulta vincitore è tenuto a pagare a RMS una percentuale sul Prezzo al Martello, che RMS incassa come Commissioni sull'Acquisto, per l'acquisto di ogni autovettura o di qualsiasi altro lotto ("Commissioni d'Acquisto") in conformità con le seguenti clausole:

- Nel caso di un Prezzo al Martello finale di € 200.000,00 (EUR), o inferiore, su tutti i lotti di autovetture, RMS riceverà un premio, a carico degli acquirenti, del quindici per cento (15%) (più l'IVA sul valore del premio).
- Nel caso di un Prezzo al Martello finale superiore a € 200.000,00 (EUR) su tutti i lotti di autovetture, RMS riceverà un premio, a carico degli acquirenti, del quindici per cento (15%) (più IVA sul valore del premio) sui primi € 200.000,00 (EUR), e riceverà un premio, a carico degli acquirenti, del dodici e mezzo per cento (12,5%) (più IVA sul valore del premio) sulla parte di prezzo di aggiudicazione superiore a € 200.000,00 (EUR).
- Gli acquirenti di tutti i lotti non automobilistici, incluso, ma non limitato a, automobilia, moto, barche, rimorchi, gioielli e abbigliamento, sono tenuti a pagare a RMS un premio, a carico degli acquirenti del venti per cento (20%) (più IVA sul valore del premio) sul Prezzo al Martello di quegli specifici lotti.

La valuta ufficiale dell'asta sarà l'Euro e, pertanto, tutte le offerte andranno presentate in Euro. Le stime fornite in questo catalogo in qualsiasi altra valuta, sono state calcolate utilizzando un tasso di cambio determinato da RMS al momento della stampa e, sono fornite esclusivamente per offrire una comodità ai nostri Offerenti internazionali.



THERE'S NOT AN APP FOR THIS



HAGERTY
FOR PEOPLE WHO LOVE CARS

INSURANCE. DRIVERS CLUB. CAR VALUES. ENTERTAINMENT. THE SHOP. DRIVESHARE.

Drive with us. Exclusive collector vehicle insurance sponsor for RM Sotheby's.



800.922.4050 | HAGERTY.COM



877.922.9701 | HAGERTY.CA



0333 323 0989 | HAGERTYINSURANCE.CO.UK

Vehicle make and model names and logos are property of their respective owners and their inclusion does not apply sponsorship of or affiliation with Hagerty or any of its products or services. Hagerty Insurance Agency, LLC, (HIA) determines final risk acceptance. Purchase of insurance through HIA is not required to receive optional products or services through Hagerty Drivers Club, The Shop, or DriveShare. Hagerty, the Steering Wheel Logo, HAGERTY FOR PEOPLE WHO LOVE CARS, THE SHOP ASSEMBLED BY HAGERTY, and DRIVESHARE BY HAGERTY are registered or common law trademarks of The Hagerty Group, LLC ©2019

ADDITIONAL FEES AND TAXES

In addition to your final bid price, you are responsible to pay the Buyers' Premium in accordance with the percentage outlined above. Bidders are advised to inform themselves of potential import duties and/or VAT that would be due upon import of the lot to its final destination.

IMPORT TO THE U.S.A.

Please be aware that certain motor cars, including those less than twenty-five (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 lots in the sale. In any event, RMS 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 motor cars less than fifteen (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 lots in the sale. In any event, RMS and its affiliates make no representations whatsoever regarding the importation requirements for any lot into any country, regardless of age.

LOTS UNDER TEMPORARY IMPORT

Those cars subject to temporary importation restrictions cannot be discharged from RMS' custody without the completion of customs procedures and until full payment has been received. Please see removal charges listed on page 266.

BIDDING INCREMENTS

Under normal circumstances, the auction estimate of the lots being auctioned off will determine the minimum increment the auctioneer will accept. 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.

COSTI ADDIZIONALI E TASSE

In aggiunta al prezzo finale offerto in asta, l'Offerente è responsabile del pagamento della Commissione d'Acquisto a carico degli acquirenti, in base alla percentuale indicata sopra. Si consiglia agli Offerenti di informarsi dei potenziali dazi e/o dell'IVA che sarebbero dovuti al momento dell'importazione del lotto fino alla destinazione finale.

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, RMS 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, RMS 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 IMPORTATI TEMPORANEAMENTE

Le auto soggette alle restrizioni di importazione temporanea, non possono essere liberate dalla custodia di RMS senza aver prima completato le procedure doganali e, fino al ricevimento del completo pagamento. Gli oneri doganali saranno prelevati in modo appropriato, a seconda di ogni singolo caso e, dovranno essere direttamente pagabili alle autorità competenti. Per questo, RMS fornirà i dettagli come e quando sarà necessario.

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.

ADMINISTRATION CONTACT INFORMATION



**BESS
WALKER**

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7944 623 294
bwalker@rmsothebys.com



**REBECCA
JOHNSON**

t: +1 519 437 3006
m: +1 226 229 0662
rjohnson@rmsothebys.com



**BRITTA
BUCHMANN**

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 (0) 7415 916 053
bbuchmann@rmsothebys.com

AMMINISTRAZIONE CONTATTI



CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE

dal
1929



CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

22TH – 24TH MAY 2020, CERNOBBIO / ITALY

Owners and enthusiasts can now enter the date for next year's event in their diaries.
Sign up now for the Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2020 – we look forward to seeing you
and your exquisite car or motorcycle on 22th–24th May.

For more detailed information go to concorsodeleganzavilladeste.com

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited

TRANSPORTATION, SHIPPING, AND STORAGE

RMS strongly advises Buyers to make immediate arrangements for the collection and transport of any purchased lots. It is the Buyer's responsibility to make their own arrangements, but RMS is pleased to offer our clients the services of the following companies:

**Menabue Eventi e
Trasporti Srl Unipersonale**
Jessica Luccarini
t: +39 34 7998 4679
info@menabetz.com

Lorenzo Menabue
+39 3356031723
info@menabetz.com

CARS
Hayley Painter
t: +44 (0) 1284 850 950
hayley@carseurope.net

Ben Oakley
t: +44 (0) 1284 850 950
ben.oakley@carseurope.net

REMOVAL OF PURCHASED LOTS

All purchased lots will be removed from the auction site immediately following the auction and taken to a secure storage facility in Bergamo that is operated by Menabetz. The fee for this removal approximately €350 + VAT per lot, which will be charged to the Buyer. Day-to-day storage fees will be charged approximately €10 + VAT per day, per lot, commencing on Wednesday, 29 May 2019, until full payment and instructions for transportation have been received. Please note that the Buyer is required to insure their lot while it is being stored on their behalf.

For the collection of any motor car lots under temporary importation. Please contact RMS' Administration department directly, as this procedure is slightly different.

For the collection of any motor car lots under temporary importation, the following additional charges will apply:

Warehouse handling charge – € 90 per car
Closure of temporary importation – € 340 per car
Custom documentation charges – € 280 per car
Fine arts formalities – € 250 per car

(only applies to cars over 75 years old)

Use of customs guarantee for the re-exportation of the car to final destination – 0.09% of the declared value of each car
(please note that VAT at a local rate maybe applied to these charges)

Please note that the earliest you can collect a car on temporary import or arrange the transport of the car will be Tuesday, May 28, 2019.

TRANSPORTATION CONTACT INFORMATION



**GREG
ANDERSON**

t: +44 (0) 20 7851 7070
m: +44 7960 068 687
ganderson@rmsothebys.com

TRASPORTI, SPEDIZIONE, DEPOSITO

RMS consiglia vivamente agli Acquirenti di prendere accordi immediati per il prelievo ed il trasporto di qualsiasi lotto acquistato / lotti acquistati. È responsabilità del Compratore predisporre il ritiro ma, RMS è lieta di offrire ai nostri clienti i servizi delle seguenti società:

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

RITIRO DEI LOTTI ACQUISTATI

Dopo l'asta, tutti i lotti saranno rimossi dal sito e portati in un magazzino sicuro, gestito da Menabetz, a Bergamo. Il costo di questo trasporto, che sarà addebitato all'Acquirente, è di € 350 + IVA per ogni lotto. Il costo giornaliero di deposito è di € 10 + IVA, per lotto, a partire da Mercoledì 29 maggio 2019, fino a quando non siano stati ricevuti sia il pagamento completo sia le istruzioni per il trasporto. Si prega di notare che l'acquirente è tenuto ad assicurare il lotto acquistato mentre viene tenuto in deposito per suo conto.

Per i lotti composti da veicoli sottoposti ad importazione temporanea, si prega di contattare direttamente l'ufficio Amministrazione, visto che, in questo caso, la procedura è leggermente diversa.

Per la gestione di qualsiasi lotto legato ad un'autovettura sottoposta al regime di importazione temporanea, si applicano i seguenti costi aggiuntivi:

Spese di gestione magazzino - € 90 per auto
Chiusura dell'importazione temporanea - € 340 per auto
Spese di documentazione doganale - € 280 per auto
Formalità per le belle arti - € 250 per auto

(vale solo per le auto con più di 75 anni)

Utilizzo della garanzia doganale per la riesportazione dell'auto fino alla destinazione finale - 0,09% del valore dichiarato di ciascuna vettura (si prega di notare che l'IVA vigente localmente, potrebbe essere applicata a queste spese)

Si prega di notare che la prima data possibile per ritirare una macchina soggetta ad importazione temporanea, o organizzare il suo trasporto, sarà martedì 28 maggio 2019.

TRASPORTI CONTATTI

menabetz

EXCELLENT CARRIER FOR EXCLUSIVE CARS



GET NOW YOUR QUOTATION!

CONTACT US
INFO@MENABETZ.COM

JESSICA +393479984679



LORENZO +393356031723

An event signed by PASSIONI LAB. AG



Schlopp + Spalluto Photo: Paul Ripke

“ Like most people I love the beauty and the elegance of classic cars. At the same time, I’m becoming more involved with issues related to environmental sustainability and climate change. For this reason, I want the drivers participating in this car rally to be able to test the newest technologies available in performance cars, in particular those using hybrid and electric propulsion. Let’s travel in style! “

A handwritten signature in black ink that reads 'Nico Rosberg'.

6th – 9th October 2019, Monte-Carlo – Côte d’Azur

www.drivinwithnicorosberg.com



**PASSIONE
CARACCIOLA®**

5. AUSGABE

19.-22. SEPTEMBER 2019

Schöpp + Spalluto



*11.11.2018
M. M.*

BASEL • NEUCHÂTEL • LIGNIÈRES

FRIENDS, CLASSIC CARS AND GOOD TIMES

WWW.PASSIONE-CARACCIOLA.COM

MAIN SPONSOR

Julius Bär



PREMIUM

Dior



Mercedes-Benz

KESTENHOLZ



TECHNICAL

EMMÉ



Santoni

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

1. Introduction.

- Please ensure that you read and understand these Conditions of Business prior to bidding on a motor car or any other lot at this or any other RM Auctions, Inc. ("**RMA**") or RM Sotheby's ("**RMS**") auction (RMA and RMS together "**RM**"). Even though the RM Bidders' Conditions of Business are standardized, there are unique jurisdictional requirements and terms that may not apply to every auction, and it is each Bidder's responsibility to understand and review these Conditions of Business as they apply. By agreeing to these Conditions of Business, you are agreeing to be bound by these Conditions of Business for both RMS and RMA auctions. Please note that the Bidders' Conditions of Business are subject to change, and it is each Bidder's responsibility to apprise themselves of any changes to the Bidders' Conditions of Business. Bidders are encouraged to contact RM's Client Service department at clientservices@rmsothebys.com with any questions or concerns regarding these Bidders' Conditions of Business.
- RM's contractual relationship with the Bidders is governed by:
 - These Bidders' Conditions of Business;
 - The Bidders' Conditions of Business displayed in the auction salesroom;
 - The Bidders' Conditions of Business displayed on RM's website; and
 - In each case as amended by any salesroom notice, auctioneer's announcement at the auction, or website update.

(Clauses 1.2 to 1.2.4 together "**Contractual Obligations**")

- As auctioneer, RM acts as the agent for the Consignor, and a sale contract is made directly between the Consignor and the Buyer.

- Occasionally, RM may own a motor car or any other lot (and, in such circumstances, acts in a principal capacity as the Seller) and/or may have a legal, beneficial, or financial interest in a motor car or any other lot as a secured creditor or otherwise.

- Bidder Due Diligence Responsibilities.** The Bidder is responsible for any and all due diligence including but not limited to inspections and verification of the (i) condition, (ii) authenticity, (iii) completeness, (iv) statements made in reference to, and (v) any and all other matters regarding any motor car or any other lot offered in an RM sale ("**Bidder Due Diligence**").

3. Twenty Day Window for Rescission of Sale due to Material Misrepresentation.

- RM will review concerns regarding material misrepresentations raised by the Buyer for 20 business days from the date of the auction; after which time, all sales are considered "As Is" and "Where Is" as outlined in clause 4 below. Please send all concerns to legal@rmsothebys.com.
- If it is found that the alleged material misrepresentation (that would not have been reasonably found through the Bidder Due Diligence) materially decreases the value or functionality of the motor car or any other lot, RM will work with the Buyer to reach a solution.

- The Buyer agrees to indemnify, defend, and hold RM harmless from any claims that may be made with respect to any Buyer alleged damages or liability, including but not limited to, travel expenses, repair expenses, and inspection expenses in any way related to actions taken in accordance with clause 3.

(clause 3 to 3.2.1 together "**Twenty Day Window**")

- With the Exception of the Twenty Day Window, All Sales Are "As Is" and "Where Is."** No warranties or representations of any type whatsoever are made by RM regarding any motor car or any other lot offered in an RM sale. Statements printed in catalogues, online content, pre-mailers, advertisements, brochures, signs, and window cards, as well as verbal statements made by auctioneers or auction staff, are based on statements and historical files, if any, collected from the Consignor and other third party sources, and RM has no obligation to verify or authenticate any such statements. All motor cars or any other lots are sold as is, where is, with no representations or warranties, expressed or implied. THE CONSIGNORS AND RM DISCLAIM ALL WARRANTIES, EXPRESSED OR IMPLIED, AS TO CONDITION, ORIGINALITY, OR AUTHENTICITY; ORIGIN OR PROVENANCE; PREVIOUS USE OR OWNERSHIP; MANUFACTURING OR RESTORATION PROCESSES; YEAR OR AGE; SERIAL NUMBER, MAKE, OR MODEL; OPTIONS AND TOOLS; ENGINE HOURS; AND MILEAGE OF ANY MOTOR CAR OR ANY OTHER LOT OR COMPONENT OF ANY MOTOR CAR OR ANY OTHER LOT, AND THEY SPECIFICALLY DISCLAIM ANY WARRANTIES OF MERCHANTABILITY OR FITNESS FOR ANY PARTICULAR PURPOSE.

- Services.** RM agrees to act as an agent for the Bidders and provide auction services including, but not limited to, a sale facility, clerks, support staff, event advertising, and promotion. In connection with the auction, RM will have absolute discretion with regard to the motor car and any other lot or any RM auction as to (a) consulting any expert either before or after the sale, (b) researching provenance, (c) grouping and providing catalogue and other descriptions as may be appropriate, (d) marketing and promotion of the sale, and (e) any other services required to conduct the sale.

6. Registration Fee.

- In order to register to bid onsite at auction, Bidders must pay a bidder registration fee as outlined below:
 - Up to a US\$300 bidder registration fee for RMS North American auctions;
 - Up to a US\$200 bidder registration fee for RMA North American auctions;
 - A €200 bidder registration fee for RMS Paris auctions;
 - A €200 bidder registration fee for RMS Monaco and Villa Erba auctions; and
 - A £150 bidder registration fee for RMS London, United Kingdom, auctions.
- Please note that the registration fees outlined in the clauses above are subject to change by any salesroom notice, auctioneer's announcement at the auction, catalogue update, or website update, and it is each Bidder's responsibility to apprise themselves of any changes to the registration fees.

CONDIZIONI COMMERCIALI PER GLI OFFERENTI

1. Introduzione.

- Leggere attentamente e comprendere le presenti Condizioni Commerciali prima di fare un'offerta per un'autovettura o qualsiasi altro lotto nella presente o in qualsiasi altra asta di RM Auctions, Inc. ("**RMA**") o di RM Sotheby's ("**RMS**") (RMA e RMS sono di seguito denominate collettivamente "**RM**"). Sebbene le Condizioni Commerciali per gli Offerenti di RM siano standardizzate, esistono requisiti giuridici e termini esclusivi che potrebbero non essere applicabili a tutte le aste ed è responsabilità di ogni Offerente accertare e verificare tali Condizioni Commerciali ove applicabili. Acconsentendo alle presenti Condizioni Commerciali, l'utente accetta di assoggettarsi ad esse sia per le aste di RMS che di RMA. Si ricorda che le Condizioni Commerciali per gli Offerenti sono soggette a modifica e che è responsabilità di ogni Offerente informarsi in merito a eventuali variazioni delle suddette. Gli Offerenti sono invitati a contattare il reparto Servizio Clienti RM all'indirizzo clientservices@rmsothebys.com per qualsiasi domanda o chiarimento riguardo alle presenti Condizioni Commerciali per gli Offerenti.

- Il rapporto contrattuale di RM con gli Offerenti è disciplinato da:

- le presenti Condizioni Commerciali per gli Offerenti;
- le Condizioni Commerciali per gli Offerenti esposte nella sala d'asta;
- le Condizioni Commerciali per gli Offerenti pubblicate sul sito web di RM; e
- in ogni caso, in conformità alle modifiche apportate da qualsiasi nota pubblica comunicata presso la sala d'asta, annuncio del banditore d'asta o aggiornamento pubblicato sul sito web.

(Le clausole da 1.2 a 1.2.4 sono denominate collettivamente "**Obblighi contrattuali**".)

- In quanto banditore, RM opera in veste di agente del Conferente e il contratto di vendita viene stipulato direttamente tra il Conferente e l'Acquirente.

- In determinate occasioni, RM potrebbe essere proprietaria di un'autovettura o qualsiasi altro lotto (e in tali circostanze agirà in veste principale di Venditore) e/o potrebbe detenere un interesse legale, finanziario o diritto di godimento su un'autovettura o qualsiasi altro lotto come creditore pignorato o ad altro titolo.

- Responsabilità e Dovuta Diligenza dell'offerente.** L'Offerente è responsabile di qualsiasi e dovuta diligenza, incluso, ma non limitato a, ispezioni e verifica della (I) condizione, (II) autenticità, (III) completezza, (IV) dichiarazioni fatte in riferimento a, (V) ed a qualsiasi altra questione relativa a qualsiasi autovettura o qualsiasi altro lotto offerto in una vendita RM ("**Dovuta Diligenza dell'Offerente**").

3. Finestra di venti giorni per la Rescissione dall'Acquisto del bene acquistato, dovuta a Non Conformità del bene.

- RM esaminerà qualsiasi osservazione relativa a non conformità fra quanto acquistato e quanto descritto in catalogo, sollevate dall'Acquirente, per 20 giorni lavorativi dalla data dell'asta; dopo di che, tutte le vendite vengono considerate "Nello Stato in Cui Si Trovano" e "Dove Si Trovano" come indicato nella clausola 4 di seguito riportata. Si prega di inviare tutte le osservazioni a legal@rmsothebys.com.

- Se si ritiene che la presunta non conformità del materiale (che non sarebbe stato ragionevolmente possibile notare applicando, l'acquirente, la Diligenza Dovuta) diminuisca il valore materiale o la funzionalità dell'autoveicolo o di qualsiasi altro lotto, RM lavorerà con l'Acquirente per trovare una soluzione.

- L'Acquirente accetta di indennizzare, proteggere ed esonerare RM da qualsiasi pretesa che possa essere fatta in relazione a qualsiasi presunto danno dell'Acquirente, incluse, a titolo esemplificativo ma non esaustivo, le spese di viaggio, le spese di riparazione e di ispezione in qualsiasi modo correlate ad azioni intraprese in riferimento alla clausola 3.

(clausola da 3 a 3.2.1 insieme "**Finestra di venti giorni**")

- Con l'Eccezione della Finestra di Venti Giorni, Tutte Le Vendite Sono "Nello Stato in Cui Si Trovano" e "Dove Si Trovano".** Nessuna garanzia o assicurazione di qualsiasi tipo è fatta da RM per quanto riguarda qualsiasi autoveicolo o qualsiasi altro lotto offerto in una vendita RM. Le dichiarazioni stampate nei cataloghi, contenute on-line, mail, pubblicità, brochure, cartelli e scheda riassuntiva, così come dichiarazioni verbali fatte dal/i banditore/i o da impiegati della casa d'asta aste, si basano su dichiarazioni fornite e documenti storici, se nel caso, raccolti dal Conferente e da altre fonti, anche terze parti, e, RM non ha alcun obbligo di verificare o autenticare tali dichiarazioni. Tutte le automobili o altri lotti sono venduti nello stato in cui si trovano, dove si trovano, senza assicurazioni o garanzie, espresse o implicite. IL CONFERENTE E LA RM DISCONOSCONO OGNI POSSIBILE GARANZIA, ESPRESSA O IMPLICITA, RIGUARDANTE LA CONDIZIONE, ORIGINALITÀ O AUTENTICITÀ; ORIGINE O PROVENIENZA; USO PRECEDENTE O PROPRIETÀ; PROCESSI DI PRODUZIONE O DI RESTAURO; ANNO O ETÀ; NUMERO DI SERIE, MARCHIO O MODELLO; OPZIONI E ATTREZZI; ORE D'USO DEL MOTORE E CHILOMETRAGGIO DI QUALSIASI AUTOVEICOLO O QUALSIASI ALTRO LOTTO O PARTE DI QUALSIASI AUTO, MOTO, O QUALSIASI ALTRO LOTTO, ED ESCLUDONO SPECIFICAMENTE QUALSIASI GARANZIA DI POSSIBILE UTILITÀ COMMERCIALE O IDONEITÀ PER QUALSIASI TIPO DI USO.

- Servizi.** RM acconsente a operare in veste di agente per gli Offerenti e a fornire servizi d'asta, ivi inclusi, in modo non esaustivo, una sala d'asta, addetti, personale assistente, pubblicità dell'evento e attività promozionali. In connessione all'asta, RM avrà assoluta discrezione riguardo all'autovettura e a qualsiasi altro lotto o qualsiasi asta di RM relativamente a (a) consultazione di un esperto prima o dopo la vendita, (b) ricerca della provenienza, (c) raggruppamento e fornitura di catalogo e altre descrizioni ritenute opportune, (d) commercializzazione e promozione della vendita, e (e) qualsiasi altro servizio richiesto per condurre la vendita.

6. Tassa di iscrizione.

- Per registrarsi ai fini della presentazione di offerte in loco presso un'asta, gli Offerenti devono corrispondere una tassa di iscrizione corrispondente ai seguenti importi:

- Tassa di registrazione dell'offerente pari a 300 dollari (USD) per le aste di RMS in Nord America;
- Tassa di iscrizione dell'offerente pari a 200 dollari (USD) per aste di RMA in Nord America;
- Tassa di iscrizione dell'offerente pari a 200 euro (EUR) per aste di RMS a Parigi;
- Tassa di iscrizione dell'offerente pari a 200 euro (EUR) per aste di RMS a Monaco e Villa Erba; e
- Tassa di iscrizione dell'offerente pari a 150 sterline (GBP) per aste di RMS a Londra (Regno Unito).

- Si prega di notare che le tasse di registrazione descritte nelle clausole di cui sopra, sono soggette modificabili con una comunicazione fatta in sala, in modo scritto, con annuncio da parte del banditore, aggiornamento del catalogo o del sito internet e, è responsabilità di ciascun Offerente di informarsi di eventuali modifiche alla quota di registrazione.

Sotheby's EST. 1744 Wine



bouquet.

wine is a never-ending journey.
sothebyswine.com

AUCTION • RETAIL • ADVISORY
New York Hong Kong London

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

7. Bidding.

- 7.1. To bid at an RM auction, a Bidder must be at least 21 years of age.
- 7.2. At auction, there is no "cooling-off period." If you are awarded the final bid, ownership changes hands at the drop of the gavel. You own the motor car or any other lot and are responsible for payment in full. No Bidder may retract a bid made during the sale for any reason.
- 7.3. The Bidder is responsible for all risk of loss or damage and insurance immediately upon purchase of the motor car or any other lot.
- 7.4. RM reserves the right to reject any bid. The highest Bidder acknowledged by the auctioneer will be the Buyer. The auctioneer has absolute and sole discretion in the case of error or dispute with respect to bidding and, whether during or after the sale, to determine the successful Bidder, to re-open the bidding, to cancel the sale, or to re-offer and re-sell the motor car or any other lot in dispute. If any dispute arises after the sale, RM's sale record is conclusive. At RM's discretion, RM will execute order or absentee bids and accept telephone bids and online bids via rmsothebys.com as a convenience to clients who are not present at auctions; RM is not responsible for any errors or omissions in connection therewith. Prospective Bidders should also consult rmsothebys.com for the most up-to-date cataloging of the motor cars or any other lots.
- 7.5. By participating in the sale, the Bidder represents and warrants that any bid placed by them, or on their behalf, is not the product of any collusive or other anti-competitive agreement and is otherwise consistent with federal and state antitrust law. RM may require such necessary financial references, guarantees, deposits, and/or such other security, at their absolute discretion, as security for any bid. Please bear in mind that RM is unable to obtain financial references over weekends or public holidays.

8. Purchase Price.

The purchase price shall consist of the following:

- 8.1. the Hammer Price (defined below) of the motor car or any other lot, and
 - 8.2. the applicable Buyers' Premium (defined below).
- (Clauses 8 to 8.2 together "Purchase Price")

9. Buyers' Premium.

- 9.1. In addition to the Hammer Price, the winning Bidder is required to pay RM a percentage of the Hammer Price, which RM retains as the Buyers' Premium for the purchase of each motor car or any other lot ("Buyers' Premium").
- 9.2. RMS North American auctions will have the following Buyers' Premiums:
 - 9.2.1. In the event of a final Hammer Price of US\$250,000 and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 12%.
 - 9.2.2. In the event of a final Hammer Price above US\$250,000 on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 12% on the first US\$250,000 and will receive a Buyers' Premium of 10% on the Hammer Price above US\$250,000.
 - 9.2.3. Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of 20% on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.3. RMA North American auctions will have the following Buyers' Premiums:
 - 9.3.1. RMA will receive a Buyers' Premium of 10% on all motor car lots.
 - 9.3.2. Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMA a Buyers' Premium of 15% on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.4. RM European auctions will have the following Buyers' Premiums:
 - 9.4.1. In the event of a final Hammer Price of €200,000 and below on all motor car lots, RM will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium).
 - 9.4.2. In the event of a final Hammer Price above €200,000 on all motor car lots, RM will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first €200,000 and will receive a Buyers' Premium of 12.5% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above €200,000.
 - 9.4.3. Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RM a Buyers' Premium of 20% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.5. RMS London, United Kingdom, auctions will have the following Buyers' Premiums:
 - 9.5.1. In the event of a final Hammer Price of £200,000 and below on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium).
 - 9.5.2. In the event of a final Hammer Price above £200,000 on all motor car lots, RMS will receive a Buyers' Premium of 15% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the first £200,000 and will receive a Buyers' Premium of 12.5% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price above £200,000.
 - 9.5.3. Buyers of all non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing, are required to pay RMS a Buyers' Premium of 20% (plus VAT on the Buyers' Premium) on the Hammer Price of those particular lots.
- 9.6. For those Bidders utilizing the online service Live Auctioneers for any RM auction, in addition to the applicable Buyers' Premium, an additional 2% of the Hammer Price will be charged to the Buyer of a motor car lot, and an additional 3% of the Hammer Price will be charged to the Buyer of a non-motor car lot, including but not limited to memorabilia, motorcycles, boats, trailers, jewelry, and clothing.

CONDIZIONI COMMERCIALI PER GLI OFFERENTI

7. Presentazione di un'offerta.

- 7.1. Per presentare un'offerta a un'asta di RM, un Offerente deve avere almeno 21 anni di età.
- 7.2. Presso l'asta non è previsto alcun "periodo di recesso". In caso di aggiudicazione dell'offerta finale, la proprietà passerà di mano alla battuta del martello. Si diverrà pertanto proprietari dell'autovettura o di qualsiasi altro lotto e si sarà obbligati al pagamento per intero. L'Offerente non può ritirare l'offerta presentata durante la vendita per nessun motivo.
- 7.3. L'Offerente è responsabile per tutti i rischi di smarrimento o danneggiamento e per l'assicurazione immediatamente all'atto di acquisto dell'autovettura o di qualsiasi altro lotto.
- 7.4. RM si riserva il diritto di rifiutare un'offerta. L'Offerente che ha presentato l'offerta più alta sancita dal banditore sarà l'Acquirente. Il banditore, in caso di errore o di controversia riguardo all'offerta, sia durante che dopo la vendita, ha la facoltà assoluta ed esclusiva di decretare l'Offerente aggiudicatario, riaprire l'offerta, annullare la vendita o rioffrire e rivendere l'autovettura o qualsiasi altro lotto oggetto di contenzioso. In caso di controversie dopo la vendita, l'atto di vendita di RM è da intendersi come definitivo. RM, a propria discrezione, eseguirà l'ordine o presenterà le offerte per corrispondenza e accetterà offerte telefoniche e online tramite il sito rmsothebys.com messo a disposizione a titolo di praticità per i clienti che non sono presenti alle aste; RM declina ogni responsabilità per eventuali errori o omissioni ivi connessi. I potenziali Offerenti sono altresì tenuti a consultare il sito rmsothebys.com per la catalogazione aggiornata delle autovetture e di eventuali altri lotti.
- 7.5. Partecipando alla vendita, l'Offerente dichiara e garantisce che qualsiasi offerta presentata dal medesimo o per conto del medesimo non è frutto di alcun accordo collusivo o altro accordo anti-concorrenziale ed è in linea con la legislazione federale e statale in materia antitrust. RM potrebbe richiedere referenze finanziarie, garanzie, depositi e/o altre cauzioni necessarie, a propria assoluta discrezione, a titolo di garanzia per qualsiasi offerta. Si ricorda che RM non è in grado di ottenere referenze finanziarie durante i fine settimana o i giorni festivi.

8. Prezzo di acquisto. Il Prezzo di acquisto è composto come segue:

- 8.1. il prezzo di aggiudicazione al martello (definito di seguito) dell'auto o di qualsiasi altro lotto, e
- 8.2. il premio d'acquisto applicabile (definito di seguito).

(Le clausole da 8 a 8.2 sono denominate collettivamente "Prezzo di acquisto".)

9. Premio del compratore.

- 9.1. Oltre al Prezzo battuto, l'Offerente aggiudicatario è tenuto a corrispondere a RM una percentuale del Prezzo battuto, che viene trattenuta da parte di RM a titolo di Premio del compratore per l'acquisto di ogni autovettura o qualsiasi altro lotto ("Premio del compratore").

9.2. Le aste di RMS in Nord America prevedono i seguenti Premi del compratore:

- 9.2.1. In caso di Prezzo battuto finale di importo inferiore o uguale a 250.000 dollari (USD) su tutti i lotti di autovetture, RMS riceverà un Premio del compratore pari al dodici per cento (12%).
- 9.2.2. In caso di Prezzo battuto finale di importo superiore a 250.000 dollari (USD) su tutti i lotti di autovetture, RMS riceverà un Premio del compratore pari al dodici per cento (12%) sui primi 250.000 dollari (USD) e riceverà un Premio del compratore del dieci per cento (10%) sul Prezzo battuto eccedente i 250.000 dollari (USD).
- 9.2.3. Gli acquirenti di tutti i lotti non automobilistici, ivi inclusi, in modo non esaustivo, cimeli, ciclomotori, imbarcazioni, rimorchi, gioielli e abbigliamento, sono tenuti a corrispondere a RMS un Premio del compratore pari al venti per cento (20%) sul Prezzo battuto di tali specifici lotti.
- 9.3. Le aste di RMA in Nord America prevedono i seguenti Premi del compratore:
 - 9.3.1. RMA riceverà un Premio del compratore pari al dieci per cento (10%) su tutti i lotti automobilistici.
 - 9.3.2. Gli acquirenti di tutti i lotti non automobilistici, ivi inclusi, non in modo esaustivo, cimeli, ciclomotori, imbarcazioni, rimorchi, gioielli e abbigliamento, sono tenuti a corrispondere a RMA un Premio del compratore pari al quindici per cento (15%) sul Prezzo battuto di tali specifici lotti.
- 9.4. Le aste di RM in Europa prevedono i seguenti Premi del compratore:
 - 9.4.1. In caso di Prezzo battuto finale di importo inferiore o uguale a 200.000 euro (EUR) su tutti i lotti di autovetture, RM riceverà un Premio del compratore pari al quindici per cento (15%) (+ IVA sul Premio del compratore).
 - 9.4.2. In caso di Prezzo battuto finale di importo superiore a 200.000 euro (EUR) su tutti i lotti di autovetture, RM riceverà un Premio del compratore pari al quindici per cento (15%) (+ IVA sul Premio del compratore) sui primi 200.000 euro (EUR) e riceverà un Premio del compratore del dodici virgola cinque per cento (12.5%) (+ IVA sul Premio del compratore) sul Prezzo battuto eccedente i 200.000 euro (EUR).
 - 9.4.3. Gli acquirenti di tutti i lotti non automobilistici, ivi inclusi, in modo non esaustivo, cimeli, ciclomotori, imbarcazioni, rimorchi, gioielli e abbigliamento, sono tenuti a corrispondere a RM un Premio del compratore pari al venti per cento (20%) (+ IVA sul Premio del compratore) sul Prezzo battuto di tali specifici lotti.
- 9.5. Le aste di RMS a Londra (Regno Unito) prevedono i seguenti Premi del compratore:
 - 9.5.1. In caso di Prezzo battuto finale di importo inferiore o uguale a 200.000 sterline (GBP) su tutti i lotti di autovetture, RMS riceverà un Premio del compratore pari al quindici per cento (15%) (+ IVA sul Premio del compratore).
 - 9.5.2. In caso di Prezzo battuto finale di importo superiore a 200.000 sterline (GBP) su tutti i lotti di autovetture, RMS riceverà un Premio del compratore pari al quindici per cento (15%) (+ IVA sul Premio del compratore) sulle prime 200.000 sterline (GBP) e riceverà un Premio del compratore del dodici virgola cinque per cento (12.5%) (+ IVA sul Premio del compratore) sul Prezzo battuto eccedente le 200.000 sterline (GBP).
 - 9.5.3. Gli acquirenti di tutti i lotti non automobilistici, ivi inclusi, in modo non esaustivo, cimeli, ciclomotori, imbarcazioni, rimorchi, gioielli e abbigliamento, sono tenuti a corrispondere a RMS un Premio del compratore pari al venti per cento (20%) (+ IVA sul Premio del compratore) sul Prezzo battuto di tali specifici lotti.
- 9.6. Per gli Offerenti che utilizzano il servizio online Live Auctioneers per qualsiasi asta di RM, in aggiunta al Premio del compratore applicabile sarà addebitato all'Acquirente di un lotto automobilistico un ulteriore importo pari al due per cento (2%) del Prezzo battuto e all'Acquirente di un lotto non automobilistico, ivi inclusi, non limitatamente, cimeli, ciclomotori, rimorchi, gioielli e abbigliamento, un ulteriore importo pari al tre per cento (3%) del Prezzo battuto.



JOIN *the* **WORLD'S**
most **EXCLUSIVE NETWORK**
of **CAR COLLECTORS:**

The **SUPERCAR OWNERS CIRCLE**

The SOC is a network of the world's most discerning car collectors, bringing together the most prestigious and uncompromising supercars of past and present in a private luxurious environment.

Get access to the best automotive events, redeem exclusive privileges and enjoy personalized support in every aspect of your supercar ownership. As a one-stop source of advice and services, the Supercar Owners Circle provides its members an unparalleled experience.

GET IN TOUCH:
SUPERCAROWNERSCIRCLE.COM



BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

10. Taxes.

10.1. The Buyer is responsible to pay all city, state, federal, provincial, territorial, and any and all other taxes due for which the Buyer does not qualify as exempt, subject to RM verification; proof of exemption is the Buyer's responsibility. The Buyer is responsible for any applicable duty, import tariffs, charges, or any and all other required payments that are due upon the import of the motor car or any other lot to its final destination.

10.2. Although by no means an exhaustive list, please be aware of the tax scenarios below.

10.2.1. For auctions held in the United States, if the Buyer of a motor car or any other lot resides in an American state in which RM is registered to collect/remittance sales tax, RM is required to collect/remittance sales tax on the purchase of that motor car or any other lot. RM is registered to collect/remittance sales tax in the following states: California, Florida, Indiana, Pennsylvania, Arizona, New York, and Michigan. RM reserves the right to collect/remittance sales tax from residents from other jurisdictions if RM deems the collection/remittance of tax necessary.

10.2.2. For auctions in the EU, according to the EU VAT Directive, motor cars that have been in use for no more than 6 months or that have been driven for no more than 6,000 kilometers are considered new means of transport and will be subject to VAT. Payment of VAT is the responsibility of the Buyer. Where applicable, RM may take a deposit from the Buyer equal to the amount of VAT due, which will be refunded upon receiving satisfactory evidence that the motor car has been transported to and registered in another EU country.

11. **No Legal or Tax Advice.** This agreement is an important legal document. The Bidder acknowledges that the Bidder has had the opportunity to consult an attorney before signing this agreement and has signed this agreement after having the opportunity to consult with an attorney of their own choosing. Notwithstanding any references to any transactions or arrangements in this agreement, or any contemporaneous written, oral, or implied understandings of the Parties relating to the subject matter of this agreement, RM has not provided legal or tax advice or tax planning services to the Bidder or for the Bidder's benefit in connection with the transactions contemplated by this agreement, and no one at RM has acted as the Bidder's attorney or tax advisor. It is the Bidder's responsibility to satisfy themselves and comply with all applicable tax, duty, or any and all other payments associated with the purchase of a motor car or any other lot at an RM auction.

12. Payment.

12.1. Subject to fulfillment of the Contractual Obligations, on the fall of the auctioneer's hammer (or equivalent device or mechanism), the contract between the Consignor and the Bidder is concluded.

12.2. The value of the last accepted bid upon the fall of the auctioneer's hammer (or equivalent device or mechanism) is the Hammer Price ("**Hammer Price**").

12.3. Payment is due in full on or before 5:00 p.m. of the next business day ("**Payment Deadline**"), and payment is to be made to RM.

12.4. For RM North American auctions, all payments must be in the form of cash or certified funds unless other arrangements have been approved in advance. Cash payments will be reported according to U.S. federal government requirements.

12.5. For RM United Kingdom and European auctions, all payments must be in the form of wire transfer unless other arrangements have been approved in advance.

12.6. RM is not obligated to release the motor car or any other lot to the winning Bidder until the winning Bidder has met all of the Contractual Obligations and paid the Purchase Price plus applicable taxes.

12.7. In the event that the winning Bidder does not pay any portion of the Purchase Price plus applicable taxes by the Payment Deadline, the Bidder agrees to and acknowledges the following: If RM elects to pay the Consignor any portion of the Purchase Price plus applicable taxes, RM shall have all of the rights of the Consignor to pursue the Buyer for any amounts paid to the Consignor, whether at law, in equity, or under these Conditions of Business. The Bidder hereby authorizes RM to deduct the Purchase Price plus applicable taxes from the Bidder's cash deposit or to charge this amount to the credit card that the Bidder has provided. If the Bidder's cash deposit and/or credit card payment does not cover the Purchase Price plus applicable taxes, in addition to other remedies available by law, RM reserves the right to impose, from the Payment Deadline until the full Purchase Price plus applicable taxes has been made by the Buyer, a late charge of 10% interest per annum on the (1) Purchase Price plus applicable taxes, (2) maximum published Sellers' Commission, (3) Buyers' Premium, (4) applicable expenses, (5) any collection costs, attorneys' fees, and court costs incurred to enforce payment, and (6) other damages.

13. **Reserves.** Motor cars or any other lots not marked as "no reserve" (or similar) are subject to a reserve bid set by the Consignor. When a motor car or any other lot is sold subject to such a reserve bid, the auctioneer may bid on the Consignor's behalf in an amount not to exceed the amount of the reserve bid.

14. **Absentee and Telephone Bidding.** Absentee and telephone bidding are services provided by RM for the Bidder's benefit, and RM cannot be held responsible for errors or omissions with respect to the bidding process, including failure to execute any bid. By submitting one or more bids, the Bidder has entered into a binding contract to purchase each motor car or any other lot if the Bidder's bid is successful. If the Bidder's bid is successful, the Bidder is to pay the Purchase Price plus applicable taxes, including the Buyers' Premium and sales tax, if not otherwise exempt. It is the Bidder's responsibility to provide proof of exemption from sales tax. By participating in telephone bidding, the Bidder acknowledges that RM has the right to record all telephone calls.

15. **Cancellation/Rescission of Auction.** RM will use reasonable efforts to avoid cancellation/rescission; however, RM has the sole discretion to cancel/rescind the auction and will not be liable to the Bidder for any losses or damages resulting from the cancellation/rescission if RM believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:

15.1. Force Majeure events including but not limited to:

15.1.1. Any natural disaster, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction;

15.1.2. Structural damage to the auction venue prior to the auction, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction; and

CONDIZIONI COMMERCIALI PER GLI OFFERENTI

10. Tasse.

10.1. L'Acquirente ha la responsabilità di versare tutte le tasse comunali, statali, federali, provinciali, territoriali e qualsiasi altra imposta dovuta, per la quale l'Acquirente non sia qualificato come esente, subordinatamente alla verifica da parte di RM; è responsabilità dell'Acquirente produrre un'attestazione di esenzione. L'Acquirente è responsabile per qualsiasi dazio applicabile, tariffa di importazione, onere o qualunque altro pagamento richiesto, che sia dovuto sull'importo dell'autovettura o qualsiasi altro lotto presso la relativa destinazione finale.

10.2. Sebbene l'elenco non sia in alcun modo esaustivo, si prega di prendere nota delle seguenti possibili casistiche fiscali.

10.2.1. Per le aste tenute negli Stati Uniti, qualora l'Acquirente di un'autovettura o qualsiasi altro lotto risieda in uno Stato americano in cui RM è registrata per riscuotere/versare imposte sulle vendite, RM è tenuta a riscuotere/versare imposte sulle vendite sulla vendita dell'autovettura o di qualsiasi altro lotto in questione. RM è registrata per la riscossione/il versamento di imposte sulle vendite nei seguenti Stati: California, Florida, Indiana, Pennsylvania, Arizona, New York e Michigan. RM si riserva il diritto di riscuotere/versare tasse da residenti provenienti da altre giurisdizioni laddove RM ritenga necessari la riscossione/il versamento di tali imposte.

10.2.2. Per le aste tenute nell'UE, conformemente alla Direttiva UE sull'IVA, le autovetture che sono state utilizzate per meno di sei (6) mesi o che hanno percorso meno di 6.000 chilometri sono considerate mezzi di trasporto nuovi e saranno assoggettate a IVA. Il pagamento dell'IVA è responsabilità dell'Acquirente. Ove applicabile, RM può riscuotere un deposito dall'Acquirente pari all'importo dell'IVA dovuta, che sarà rimborsato alla ricezione di sufficienti attestazioni comprovanti che l'autovettura è stata trasportata e registrata in un altro Paese membro dell'UE.

11. **Nessuna consulenza legale o fiscale.** Il presente accordo è un documento legale importante. L'Offerente prende atto di avere avuto l'opportunità di consultare un avvocato scelto a propria discrezione prima di sottoscrivere il presente accordo. Fatti salvi eventuali riferimenti a transazioni o disposizioni nel presente accordo o eventuali contemporanee intese scritte, orali o implicite delle Parti contraenti in relazione all'oggetto del presente accordo, RM non ha fornito servizi di consulenza legale o fiscale né di pianificazione tributaria all'Offerente o a beneficio dell'Offerente in connessione alle transazioni contemplate dal presente accordo e nessun soggetto presso RM ha agito a titolo di avvocato o consulente fiscale dell'Offerente. L'Offerente ha la responsabilità di accertarsi di e conformarsi a tutte le tasse e i dazi applicabili, nonché qualsiasi altro pagamento associato all'acquisto di un'autovettura o qualsiasi altro lotto presso l'asta di RM.

12. Pagamento.

12.1. Fatto salvo l'adempimento degli obblighi contrattuali, nel momento in cui il banditore chiude la vendita con il martello (o dispositivo o meccanismo equivalente), il contratto tra il conferente e l'offerente è concluso.

12.2. Il valore dell'ultima offerta accettata al battito del martello del banditore (o dispositivo o meccanismo equivalente) è il prezzo al Martello (o "**Prezzo di aggiudicazione**").

12.3. Il pagamento è dovuto per intero prima, e non oltre, le ore 17:00 del giorno lavorativo successivo ("**Termine ultimo di pagamento**") e il pagamento deve essere effettuato a RM.

12.4. Per le aste di RM in Nord America, tutti i pagamenti devono essere effettuati in contanti o sotto forma di fondi certificati, salvo disposizioni differenti preventivamente approvate. I pagamenti in contanti dovranno essere segnalati in conformità ai requisiti del Governo federale degli Stati Uniti.

12.5. Per le aste di RM nel Regno Unito e in Europa, tutti i pagamenti devono essere effettuati sotto forma di bonifico, salvo disposizioni differenti preventivamente approvate.

12.6. RM non è obbligata a rilasciare l'autovettura o qualsiasi altro lotto all'Offerente aggiudicatario fino al completo soddisfacimento da parte dell'Offerente aggiudicatario di tutti gli obblighi contrattuali e l'avvenuto versamento del Prezzo di acquisto e delle tasse applicabili.

12.7. Nel caso in cui l'Offerente aggiudicatario non corrisponda una parte del Prezzo di acquisto, maggiorato delle tasse applicabili, entro la Scadenza di pagamento, l'Offerente prende atto e acconsente a quanto segue: qualora RM opti per il pagamento al Conferente di qualsiasi porzione del Prezzo di acquisto, maggiorato delle tasse applicabili, RM avrà tutti i diritti del Conferente di perseguire l'Acquirente per eventuali importi versati al Conferente, per quanto attiene alle disposizioni sia di common law che di equity o ai sensi delle presenti Condizioni commerciali. L'Offerente autorizza RM a dedurre il Prezzo di acquisto, maggiorato delle tasse applicabili, dal deposito in contanti dell'Offerente o di addebitare tale importo sulla carta di credito fornita dall'Offerente. Qualora il deposito in contanti e/o il pagamento con carta di credito dell'Offerente non copra il Prezzo di acquisto, maggiorato delle tasse applicabili, in aggiunta ad altri rimedi disponibili a norma di legge, RM si riserva il diritto di imporre, a partire dalla Scadenza di pagamento fino all'avvenuto pagamento da parte dell'Acquirente del Prezzo di acquisto completo, maggiorato delle imposte applicabili, un addebito successivo di un interesse annuo del dieci per cento (10%) (1) sul Prezzo di acquisto, maggiorato delle tasse applicabili, (2) sulla Commissione massima per i venditori pubblicata, (3) sul Premio del compratore, (4) sulle spese applicabili, (5) su eventuali spese di incasso, onorari legali e spese di tribunale sostenuti per il pagamento forzato, e (6) su altri danni.

13. **Riserva.** Le autovetture o qualsiasi altro lotto non contrassegnato come "non di riserva" (o simile) sono soggette a offerta di riserva stabilita dal Conferente. Quando un'autovettura o qualsiasi altro lotto vengono venduti subordinatamente a tale offerta di riserva, il banditore può offrire per conto del Conferente un importo non superiore all'importo dell'offerta di riserva.

14. **Offerta per corrispondenza e telefonica.** L'offerta per corrispondenza e l'offerta telefonica sono servizi forniti da RM a beneficio dell'Offerente e RM declina ogni responsabilità per errori o omissioni in relazione al processo di offerta, ivi inclusa la mancata esecuzione di qualsiasi offerta. Sottoponendo una o più offerte, l'Offerente ha stipulato un contratto vincolante per l'acquisto di ogni autovettura o altro lotto, qualora l'offerta dell'Offerente sia aggiudicata. In caso di aggiudicazione dell'offerta dell'Offerente, l'Offerente dovrà corrispondere il Prezzo di acquisto, maggiorato delle tasse applicabili, ivi incluso il Premio del compratore e le imposte sulle vendite, salvo diversamente esentato. È responsabilità dell'Offerente fornire l'attestazione della propria esenzione dalle imposte sulle vendite. Partecipando all'offerta telefonica, l'Offerente prende atto che RM ha il diritto di registrare tutte le telefonate.

15. **Annullamento/revoca dell'asta.** RM compirà ogni ragionevole sforzo al fine di evitare l'annullamento/la revoca; tuttavia, RM è autorizzata a propria esclusiva discrezione ad annullare/revocare l'asta e non sarà responsabile nei confronti dell'Offerente per eventuali perdite o danni derivanti dall'annullamento/dalla revoca qualora RM ritenga che si siano verificati o abbiano ragionevole probabilità di verificarsi i seguenti eventi:

15.1. Eventi di forza maggiore, ivi inclusi, non in modo esaustivo, i seguenti:

15.1.1. disastri naturali che, malgrado ragionevoli sforzi, impediscono a RM di tenere l'asta;

15.1.2. danni strutturali alla sede dell'asta prima dell'asta che, malgrado ragionevoli sforzi, impediscono a RM di tenere l'asta; e



Sotheby's

NOW INVITING CONSIGNMENTS

OPEN THROUGH 3 JULY

MONTEREY

15-17 AUGUST



2014 Pagani Huayra Tempesta "Scozia"
Chassis no. ZA9H11UA7ESF76097



FEATURING AN EVENING OF
ASTON MARTIN

| 15 AUGUST

1964 Aston Martin DB5
Chassis no. DB5/1305/L

UK +44 (0) 20 7851 7070
ITALY +39 02 9475 3812
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93
GERMANY +49 172 7151 251
NETHERLANDS +31 172 7151 251
RM Sotheby's Lic. No. 84391

rmsothebys.com
Collectors gather here.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 15.1.3. Any terrorist event, which despite reasonable efforts, restricts RM from holding the auction.
- 15.2. Government/court actions, orders, injunctions, regulations, laws, or non-compliance with applicable rules, regulations, or laws to hold an auction that necessitate a cancellation.
- 16. Cancellation/Rescission of Motor Car or Any Other Lot.** RM will use reasonable efforts to avoid cancellation/rescission; however, RM has the sole discretion to cancel/rescind the sale of a motor car or any other lot and will not be liable to the Bidder for any losses or damages resulting from the cancellation/rescission if RM believes the following events have occurred or have a reasonable probability of occurring:
- 16.1. RM opines that the motor car or any other lot has been intentionally and materially misrepresented by the Consignor;
- 16.2. RM opines that physical damage to the motor car or any other lot, which cannot be sufficiently repaired prior to the auction, occurred after this agreement was signed;
- 16.3. RM is served with a lawsuit from a third party in relation to the motor car or any other lot;
- 16.4. RM faces significant reputational damages that would cause monetary damages for selling the motor car or any other lot;
- 16.5. Material issues regarding title, registration, or transfer of ownership that cannot be reasonably cured;
- 16.6. Material issues regarding the provenance, merchantability, or authenticity of the motor car or any other lot that cannot be reasonably cured;
- 16.7. Government/court actions, orders, injunctions, regulations, laws, or non-compliance with applicable rules, regulations, or laws to sell the motor car or any other lot at auction that necessitate a cancellation; or
- 16.8. If there are legitimate claims, accusations, notices, or similar communications made by the Buyer in regard to their purchase of a motor car or any other lot not being authentic, being misrepresented, having an encumbered title or registration, having undisclosed material issue, or having a similar claim, RM has the right to retain the Buyer's funds on account and be the arbitrator as to the merit of the Buyer's claims and to cancel the sale of the motor car or any other lot and reimburse the payment to the Buyer if RM deems the Buyer's claims to be valid.
- 17. Online Services Are "As Is" and "As Available."**
- 17.1. Bidders may be able to bid via websites, telephone services, applications, and tools (collectively "Services").
- 17.2. RM tries to keep the Services safe, secure, and functioning properly, but RM 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 RM's control.
- 17.3. 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, RM excludes all expressed or implied warranties, terms, and conditions, including but not limited to implied warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, and non-infringement.
- 18. Currency Display.** RM may use a currency display in the salesroom 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.
- 19. Bank Letter.** Please note that in order to register to bid at an RM sale, RM requires that all Bidders provide a Bank Letter. All Bank Letters must be written on bank letterhead. Please note that RM may waive this requirement at its sole discretion.
- 20. Credit Card Hold and Pre-authorization.**
- 20.1. Please note that in order to register to bid at an RM sale, RM requires a hold and pre-authorization to be placed on the Bidder's credit card, which is dependent on the particular auction as listed in clause 20.2 ("CC Hold"). If the Bidder fails to pay for a motor car or any other lot purchased on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction, the Bidder acknowledges that their credit card will be charged the applicable CC Hold for the missed payment; please note that the Bidder is still bound to pay their remaining balance. The CC Hold will not be charged to their credit card if the Bidder makes full payment on or before 5:00 p.m. of the next business day following the auction. If the Bidder does not purchase a motor car or any other lot, their credit card will not be charged. If their credit card is not to be charged, the CC Hold should fall off their credit card within 10 business days, depending on their credit card company. Please note that RM may waive this requirement at its sole discretion.
- 20.2. A CC Hold as outlined below will be placed on the Bidder's credit card:
- 20.2.1. A US\$5,000 CC Hold for RMS North American auctions;
- 20.2.2. A US\$2,000 CC Hold for RMA North American auctions;
- 20.2.3. A €5,000 CC Hold for RM European auctions; and
- 20.2.4. A £5,000 CC Hold for RMS London, United Kingdom, auctions.
- 21. Title Transfer.**
- 21.1. For RM North American auctions, in an effort to ensure all titles are free and clear of liens or encumbrances, RM manages the process of title reassignment on behalf of the Buyer. Buyers will receive titles in the mail as soon as possible following the auction with a target of a maximum of 20 business days following the auction; however, please note that for reasons beyond RM's control, including any delays in lien releases by lien holder(s) and/or delays by Department of Motor Vehicles (or equivalent) in certain states, there are instances where the Buyer may not receive the title within 20 business days and, in those circumstances, RM will work to provide the titles to the Buyer as soon as possible. A US\$75 administration fee or its equivalent in local currency of the auction location (US\$65 in the State of California) will be assessed per motor car purchased, but this fee will not apply to nostalgia lots.

CONDIZIONI COMMERCIALI PER GLI OFFERENTI

- 15.1.3. atti terroristici che, malgrado ragionevoli sforzi, impediscano a RM di tenere l'asta.
- 15.2. Azioni governative/giudiziarie, ordini, ingiunzioni, regolamenti, leggi o non conformità verso normative, regolamenti o leggi applicabili per organizzare un'asta, che ne richieda la cancellazione.
- 16. Annullamento/revoca di autovettura o qualsiasi altro lotto.** RM compirà ogni ragionevole sforzo al fine di evitare l'annullamento/la revoca; tuttavia, RM è autorizzata a propria esclusiva discrezione ad annullare/revocare la vendita di un'autovettura o qualsiasi altro lotto e non sarà responsabile nei confronti dell'Offerente per eventuali perdite o danni derivanti dall'annullamento/dalla revoca qualora RM ritenga che si siano verificati o abbiano ragionevole probabilità di verificarsi i seguenti eventi:
- 16.1. RM ritenga che l'autovettura o qualsiasi altro lotto siano stati presentati intenzionalmente e sostanzialmente in modo erronéo da parte del Conferente;
- 16.2. RM ritenga che eventuali danni fisici subiti dall'autovettura o qualsiasi altro lotto, che non possano essere sufficientemente riparati prima dell'asta, si siano verificati dopo la sottoscrizione del presente accordo;
- 16.3. Venga intentata causa nei confronti di RM da parte di terzi in relazione all'autovettura o qualsiasi altro lotto;
- 16.4. RM subisca notevoli danni alla reputazione che causino danni monetari per la vendita dell'autovettura o qualsiasi altro lotto;
- 16.5. Problematiche sostanziali relative a proprietà, registrazione o cessione della proprietà, a cui non sia ragionevolmente possibile porre rimedio;
- 16.6. Problemi reali riguardanti la provenienza, commerciabilità o autenticità dell'autoveicolo o di qualsiasi altro lotto che non possa essere ragionevolmente sanato;
- 16.7. Azioni governative/giudiziarie, ordini, ingiunzioni, regolamenti, leggi o non conformità verso normative, regolamenti o leggi applicabili per organizzare un'asta, che ne richieda la cancellazione;
- 16.8. In presenza di legittime rivendicazioni, accuse, notifiche o altre comunicazioni analoghe effettuate dall'Acquirente relativamente all'acquisto di un'autovettura o qualsiasi altro lotto, che siano ritenuti non autentici, presentati in modo erronéo, gravati da ipoteca sulla relativa proprietà o registrazione, con problematiche sostanziali latenti o rivendicazioni analoghe, RM ha il diritto di trattenere fondi dell'Acquirente a titolo di acconto e di fungere da arbitro circa il merito delle rivendicazioni dell'Acquirente e di annullare la vendita dell'autovettura o di qualsiasi altro lotto e rimborsare il pagamento all'Acquirente qualora RM consideri valide le rivendicazioni dell'Acquirente.
- 17. I servizi online si intendono "allo stato in cui si trovano" e "ove disponibili."**
- 17.1. Gli Offerenti possono fare offerte tramite siti web, servizi telefonici, applicazioni e strumenti (denominati collettivamente "Servizi").
- 17.2. RM cerca di mantenere i Servizi protetti, sicuri e in corrette condizioni operative, ma RM non è in grado di garantire il funzionamento continuo o il costante accesso ai Servizi. L'aggiornamento delle offerte e qualsiasi altra funzionalità di notifica potrebbero non avvenire in tempo reale. Tale funzionalità è soggetta a ritardi al di fuori del controllo di RM.
- 17.3. Gli Offerenti acconsentono di utilizzare i Servizi a proprio rischio e prendono atto che questi ultimi sono forniti agli Offerenti "allo stato in cui si trovano" e "ove disponibili". Di conseguenza, entro i limiti consentiti dalla legislazione applicabile, RM esclude tutte le garanzie, i termini e le condizioni, espliciti o impliciti, ivi inclusi, non in modo esaustivo, le garanzie implicite di commerciabilità, idoneità a una particolare destinazione d'uso e non violazione.
- 18. Visualizzazione della valuta.** Presso la sala d'asta, RM potrebbe utilizzare un display per la visualizzazione della valuta per scopi puramente informativi. Le valute elencate sull'apposito convertitore di non sono conversioni in tempo reale ancorate a tassi di mercato e non sono da considerarsi un riferimento affidabile. Il funzionamento del convertitore di valute potrebbe essere soggetto a errori o imprecisioni. A scanso di equivoci, il prezzo dell'offerta dichiarato dal banditore è il prezzo dell'offerta prevalente e vincolante.
- 19. Lettera della banca.** Si ricorda che, per iscriversi in qualità di offerente presso una vendita di RM, RM richiede a tutti gli Offerenti di fornire una Lettera della banca. Tutte le lettere delle banche devono essere redatte sulla carta intestata della banca in questione. Si precisa che RM può rinunciare al presente requisito a propria esclusiva discrezione.
- 20. Trattenuta su carta di credito e pre-autorizzazione.**
- 20.1. Si ricorda che, per iscriversi in qualità di offerente presso una vendita di RM, RM richiede il trattenimento di un importo e la pre-autorizzazione sulla carta di credito dell'Offerente, in funzione della specifica asta, come elencato alla clausola 20.2 ("Trattenuta su carta di credito"). Qualora l'Offerente ometta di pagare l'autovettura o qualsiasi altro lotto acquistato entro e non oltre le ore 17.00 del giorno lavorativo successivo all'asta, l'Offerente prende atto che sulla propria carta di credito verrà operata la trattenuta su carta di credito applicabile per il mancato pagamento; si ricorda che l'Offerente sarà tuttora tenuto a corrispondere il rimanente importo residuo. Il trattenimento su carta di credito non verrà addebitato sulla carta di credito qualora l'Offerente effettui il pagamento completo entro le ore 17.00 del giorno lavorativo successivo all'asta. Qualora l'Offerente non acquisti un'autovettura o qualsiasi altro lotto, non verrà addebitato alcun importo sulla relativa carta di credito. In assenza di addebito su carta di credito, il trattenimento su carta di credito decadrà entro dieci (10) giorni lavorativi, a seconda della società della carta di credito. Si precisa che RM può rinunciare al presente requisito a propria esclusiva discrezione.
- 20.2. Sulla carta di credito dell'Offerente verrà trattenuto un importo come di seguito indicato:
- 20.2.1. Trattenuta su carta di credito pari all'importo di 5.000 dollari (USD) per le aste di RMS in Nord America;
- 20.2.2. Trattenuta su carta di credito pari all'importo di 2.000 dollari (USD) per le aste di RMA in Nord America;
- 20.2.3. Trattenuta su carta di credito pari all'importo di 5.000 euro (EUR) per le aste RM in Europa; e
- 20.2.4. Trattenuta su carta di credito pari all'importo di 5.000 sterline (GBP) per le aste di RMS a Londra (Regno Unito).
- 21. Trasferimento del titolo di proprietà.**
- 21.1. Per le aste RM North American, nel tentativo di garantire che tutti i titoli di proprietà siano liberi e privi di vincoli o gravami, RM gestisce il processo di riassegnazione del titolo di proprietà per conto dell'Acquirente. Gli acquirenti riceveranno i titoli di proprietà per posta, il prima possibile dopo l'asta con un obiettivo massimo di 20 giorni lavorativi dopo l'asta; tuttavia, si ricorda che, per motivi che esulano dal controllo di RM, inclusi eventuali ritardi nel rilasciare i gravami da parte dei titolari del pegno e/o ritardi da parte di Department of Motor Vehicles (o equivalenti) in determinati stati, ci sono casi in cui l'Acquirente potrebbe non ricevere il titolo entro 20 giorni lavorativi e, in tali circostanze, RM lavorerà per fornire i titoli all'Acquirente nel più breve tempo possibile. Una tassa amministrativa di US\$75, o il suo equivalente in valuta locale dell'ubicazione dell'asta (US\$ 65 nello Stato della California) sarà ricalcata per ogni autovettura acquistata, ma, questa tassa non si applicherà ai lotti nostalgia.



Sotheby's

NEW DATE

LONDON

Start
Something

SAVE THE DATE 5 NOVEMBER



5 NOVEMBER

LONDON

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH 18 SEPTEMBER

UK +44 (0) 20 7851 7070
ITALY +39 02 9475 3812
FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93
GERMANY +49 172 7151 251
NETHERLANDS +31 653 84 19 60

rmsothebys.com
Collectors gather here.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

- 21.1.1. If a motor car or any other lot is rendered "Title in Transit", it is unlikely that the Buyers will receive the title in the mail within 20 business days following the auction; however, RM will work to provide the titles to the Buyer as soon as possible.
- 21.1.2. The Buyer acknowledges that delays in transferring titles due to delays at government Motor Vehicle departments happen from time-to-time and, the Buyer will hold RM harmless from any allegations of damages arising out of government delays.
- 21.2. For RM European and London, United Kingdom auctions, RMS will use its best efforts to ensure that all titles are free and clear of liens and encumbrances. Where possible, RMS will also assist with the process of title reassignment on behalf of the Buyer. RMS cannot however be held responsible for the successful completion of this procedure due to the various regional rules and guidelines.
- 22. Removal of Purchased Motor Car or Any Other Lot.**
- 22.1. For RM North American and European auctions, all purchased motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, must be removed from the auction site by the next business day by 5:00 p.m. in the applicable time zone where the auction is held ("**RM Removal Deadline**").
- 22.1.1. Specifically, for RM North American auctions:
- 22.1.1.1. If a motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is not removed by the RM Removal Deadline, the Buyer will be charged a removal fee of up to US\$600 and a daily storage fee of up to US\$30 until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.
- 22.1.1.1.1. Please note that for RM auctions in Auburn, Indiana, no removal fee will apply.
- 22.1.2. Specifically, for RM European auctions:
- 22.1.2.1. The Buyer will be charged a removal fee of up to €600 plus VAT per motor car, and a daily storage fee of up to €40 plus VAT per motor car until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.
- 22.1.2.2. Specifically, if a boat lot is not removed by the RM Removal Deadline, RM will remove the boat lot, and the Consignor is required to pay RM a removal fee plus VAT per boat lot and a daily storage fee plus VAT per boat lot. The removal fee and daily storage fee for a boat lot will be determined based on the size of the boat lot and therefore cannot be confirmed until the boat lot is consigned.
- 22.2. For RMS London, United Kingdom, auctions:
- 22.2.1. All purchased motor cars, including motorcycles, boats, and trailers, will be removed and taken to the CARS Europe storage facility located in either Chedburgh, Suffolk, United Kingdom, or Fair Oaks Chobham, United Kingdom, by the next business day by 12:00 p.m. in the applicable time zone where the auction is held.
- 22.2.2. The Buyer will be charged a removal fee of up to £600 plus VAT per motor car and a daily storage fee of up to £40 plus VAT per motor car until the motor car (including motorcycles, boats, and trailers) is removed.
- 22.3. Regarding the collection of any non-motor car lots, including but not limited to memorabilia, jewelry, and clothing, from the auction site: Once the Buyer has made payment by the Payment Deadline, a direct shipping company will contact the Buyer. Please note that a reasonable memorabilia removal and storage fee will apply.
- 22.4. Please note that the Buyer is required to insure their motor car or any other lot while the motor car or any other lot is being stored on their behalf.
- 23. Legal Action.**
- 23.1. For RM North American auctions, in the event that either party brings action against the other, arising from or relating to this auction, the prevailing party, as determined by the court, shall be entitled to recover its reasonable attorneys' fees and costs. Jurisdiction for any action brought shall lie exclusively in a court of competent jurisdiction in the judicial district in which the auction is located.
- 23.2. For RM European auctions:
- 23.2.1. These Bidders' Conditions of Business (and any dispute or claim relating to them, their subject matter, their enforceability, or their termination [including non-contractual claims]) are to be governed by and construed in accordance with English law.
- 23.2.2. The courts of England and Wales shall have jurisdiction to settle any claim, dispute, or issue, whether arising out of or in connection with these Bidders' Conditions of Business or otherwise (including non-contractual claims). In the case of a dispute that is the subject of a claim by RM, such jurisdiction shall be non-exclusive. In any other case, such jurisdiction shall be exclusive, and the Buyer and Consignor agree that it will not institute proceedings in the courts of any country other than England and Wales.
- 23.3. For RMS' Paris auctions:
- 23.3.1. These Bidders' Conditions of Business (and any dispute or claim relating to them, their subject matter, their enforceability, or their termination [including non-contractual claims]) are to be governed by and construed in accordance with French law.

CONDIZIONI COMMERCIALI PER GLI OFFERENTI

- 21.1.1. Se un'autovettura o qualsiasi altro lotto è consegnata con "Titolo di proprietà in fase di rilascio/trappaso", è improbabile che gli acquirenti ricevano il titolo per posta entro 20 giorni lavorativi dall'asta; tuttavia, RM lavorerà per fornire i titoli all'Acquirente il prima possibile.
- 21.1.2. L'Acquirente riconosce che, di tanto in tanto, si verificano ritardi nel trasferimento dei titoli di proprietà dovuti a ritardi nelle motorizzazioni ed uffici governativi e che l'Acquirente esonererà RM da qualsiasi responsabilità per eventuali danni derivanti da ritardi governativi.
- 21.2. Per le aste di RM in Europa e a Londra (Regno Unito), RMS compirà ogni ragionevole sforzo al fine di assicurare che tutte le proprietà siano libere ed esenti da ipoteche o altri vincoli. Dove possibile, RMS fornirà assistenza per il processo di ri-assegnazione della proprietà per conto dell'Acquirente. RMS declina tuttavia ogni responsabilità per l'aver avuto completamento della presente procedura a fronte delle varie norme e linee guida regionali.
- 22. Sgombero dell'autovettura o qualsiasi altro lotto.**
- 22.1. Per le aste di RM in Nord America e in Europa, tutte le autovetture acquistate, ivi inclusi ciclomotori, imbarcazioni e rimorchi, devono essere rimosse dalla sede d'asta entro le ore 17.00 (diciassette) del giorno lavorativo successivo secondo il fuso orario applicabile alla sede in cui si tiene l'asta ("**Scadenza di sgombero di RM**").
- 22.1.1. Nello specifico, per le aste di RM in Nord America:
- 22.1.1.1. Qualora un'autovettura (ivi inclusi ciclomotori, imbarcazioni e rimorchi) non venga sgomberata entro la Scadenza di sgombero di RM, all'Acquirente saranno addebitate una commissione di sgombero pari a 600 dollari (USD) e una commissione di deposito giornaliera pari a fino 30 dollari (USD) fino all'avvenuta rimozione dell'autovettura (ivi inclusi ciclomotori, imbarcazioni e rimorchi).
- 22.1.1.1.1. Si ricorda che per le aste di RM ad Auburn (Indiana) non si applica alcuna commissione di sgombero.
- 22.1.2. Nello specifico, per le aste di RM in Europa:
- 22.1.2.1. All'Acquirente saranno addebitate una commissione di sgombero pari a 600 euro (EUR) + IVA per ogni autovettura e una commissione di deposito giornaliera pari a fino 40 euro (EUR) + IVA per ogni autovettura fino all'avvenuta rimozione dell'autovettura (ivi inclusi ciclomotori, imbarcazioni e rimorchi).
- 22.1.2.2. Nello specifico, qualora un lotto di imbarcazione non sia sgomberato entro la Scadenza di sgombero di RM, RM provvederà a sgomberare il lotto e il Conferente sarà tenuta a corrispondere a RM una commissione di sgombero (+ IVA) per ogni lotto di imbarcazione e una commissione di deposito giornaliera (+ IVA) per ogni lotto di imbarcazione. La commissione di sgombero e la commissione di deposito giornaliera per un lotto di imbarcazione saranno determinate in base alle dimensioni del lotto di imbarcazione e pertanto non saranno confermate fino all'avvenuta consegna del lotto dell'imbarcazione.
- 22.2. Per le aste di RMS a Londra (Regno Unito):
- 22.2.1. Tutte le autovetture acquistate, ivi inclusi ciclomotori, imbarcazioni e rimorchi, saranno sgomberate e trasferite al deposito di CARS Europe situato a Chedburgh, Suffolk (Regno Unito) o a Fair Oaks Chobham (Regno Unito), entro le ore 12.00 del giorno lavorativo successivo in base al fuso orario applicabile alla località in cui si tiene l'asta.
- 22.2.2. All'Acquirente saranno addebitate una commissione di sgombero pari a 600 sterline (GBP) + IVA per ogni autovettura e una commissione di deposito giornaliera pari a fino 40 sterline (GBP) + IVA per ogni autovettura fino all'avvenuta rimozione dell'autovettura (ivi inclusi ciclomotori, imbarcazioni e rimorchi).
- 22.3. Relativamente alla collezione di eventuali lotti non automobilistici, ivi inclusi, non in modo esaustivo, cimeli, gioielli e abbigliamento, dal sito d'aste: una volta che l'Acquirente ha effettuato il pagamento entro la Scadenza di pagamento, l'Acquirente sarà contattato da un'impresa di spedizioni dirette. Si ricorda che si applicherà una ragionevole commissione per lo sgombero e il deposito di cimeli.
- 22.4. Si ricorda che l'Acquirente è tenuto ad assicurare la propria autovettura o qualsiasi altro lotto per il periodo in cui l'autovettura o qualsiasi altro lotto rimangono custoditi per conto del medesimo.
- 23. Azione legale.**
- 23.1. Per le aste di RM nordamericane, nell'eventualità in cui una parte intenti un'azione legale nei confronti della controparte, nascente da o in relazione alla presente asta, la parte vittoriosa, come stabilito dal tribunale, avrà diritto al rimborso dei ragionevoli onorari e spese legali sostenuti. Il foro competente per qualsiasi azione legale intentata sarà esclusivamente un tribunale avente giurisdizione competente nel distretto giuridico in cui ha luogo l'asta.
- 23.2. Per le aste RM in Europa:
- 23.2.1. Le presenti Condizioni Commerciali per gli Offerenti (o qualsiasi controversia o rivendicazione connessa alle stesse, al loro oggetto, alla loro applicabilità o alla loro risoluzione [ivi incluse le rivendicazioni non contrattuali]) saranno disciplinate e rette in conformità alle leggi di diritto inglese.
- 23.2.2. I tribunali di Inghilterra e Galles saranno i fori competenti per l'accomodamento di qualsiasi rivendicazione, controversia o vertenza, nascente da o in connessione alle presenti Condizioni Commerciali per gli Offerenti o in altro modo (ivi incluse le rivendicazioni non contrattuali). In caso di una controversia soggetta a una rivendicazione da parte di RM, tale giurisdizione non sarà esclusiva. In qualsiasi altro caso, tale giurisdizione sarà esclusiva e l'Acquirente e il Conferente si impegnano a non intentare procedimenti in tribunali di qualsiasi altro paese diverso dall'Inghilterra e dal Galles.
- 23.3. Per le aste di RMS a Parigi:
- 23.3.1. Le presenti Condizioni Commerciali per gli Offerenti (o qualsiasi controversia o rivendicazione connessa alle stesse, al loro oggetto, alla loro applicabilità o alla loro risoluzione [ivi incluse le rivendicazioni non contrattuali]) saranno disciplinate e rette in conformità alle leggi di diritto francese.



Sotheby's

NOW INVITING
CONSIGNMENTS

ABU DHABI

YAS MARINA CIRCUIT, YAS ISLAND, ABU DHABI, UNITED ARAB EMIRATES

HELD IN PARTNERSHIP WITH FORMULA 1



30 NOVEMBER

ABU DHABI

CONSIGNMENTS INVITED THROUGH 23 OCTOBER

HEADQUARTERS +1 519 352 4575

UK +44 (0) 20 7851 7070

ITALY +39 02 9475 3812

FRANCE +33 (0) 1 76 75 32 93

GERMANY +49 172 7151 251

rmsothebys.com
Collectors gather here.

BIDDERS' CONDITIONS OF BUSINESS

23.3.2. The courts of France shall have jurisdiction to settle any claim, dispute, or issue, whether arising out of or in connection with these Bidders' Conditions of Business or otherwise (including non-contractual claims). In the case of a dispute that is the subject of a claim by RM, such jurisdiction shall be non-exclusive. In any other case, such jurisdiction shall be exclusive, and the Buyer and Consignor agree that they will not institute proceedings in the courts of any country other than France.

- 24. Packing and Shipping.** RM is not responsible for the acts or omissions in our packing or shipping of purchased motor cars or any other lots or of other carriers or packers of purchased motor cars or any other lots, whether or not recommended by RM. Packing and handling of purchased motor cars or any other lots are at the entire risk of the Buyer.
- 25. Data Use.** The Bidders agree to allow RM to use their personal information in accordance with RM's Privacy Policy. RM uses your personal information to provide services specifically tailored toward your requirements and to treat you in a personal way; to fulfill your agreements regarding the consignment and purchase of items at RM auctions and private sales; to provide you with information on upcoming sales; to carry out analysis and market research; to undertake targeted online advertising; to send status updates and service communications; to improve our websites, products, and services; to provide payment services; and for management and administrative purposes. The full Privacy Policy can be found at the bottom of the RM website homepage under the Privacy & Terms tab. If you wish to ask any questions regarding the use of your personal information, to request a full accounting of what personal information is on file with RM, or to unsubscribe to any services or purge your personal information from RM's systems, please email privacy@rmsothebys.com.
- 26. Anti-Money Laundering.** The Bidder agrees to provide all information and assistance reasonably requested by RM to comply with RM's internal Anti-Money Laundering process and to comply with any and all Anti-Money Laundering Laws and Regulations in force in the jurisdiction in which the auction is held.
- 27. Entire Agreement.** This document shall be binding upon the parties and their respective heirs, personal representatives, and assigns. Except as otherwise expressly provided herein, these Conditions of Business shall not be modified, except in writing. Whenever used in these Conditions of Business, as the contract requires, the singular number shall include the plural, the plural number shall include the singular, the masculine gender shall include the feminine and neuter, the feminine gender shall include the masculine and neuter, and the neuter gender shall include the masculine and feminine.

FOR RM CALIFORNIA AUCTIONS SPECIFICALLY:

- 28. Notice to Buyers as Required by the California Department of Motor Vehicles Code Section 11729.** Failure of RM to comply with the terms of this agreement may be in violation of statute, which could result in criminal or administrative sanctions, or both. If you feel RM has not complied with the terms of this agreement, please contact an investigator of the Department of Motor Vehicles.
- 29. Contract Cancellation Agreement.** In the event of a successful bid, if a motor car or any other lot has a combined hammer price and Buyers' Premium equaling less than US\$40,000, under the Car Buyer's Bill of Rights (FFVR 35), RM is required to offer a 2-day contract cancellation option agreement to the successful Buyer. If the Buyer exercises this contract cancellation option, RM is obligated to return any funds paid by the Buyer and cancel the sale. If the sale is canceled, RM is under no obligation to pay the Consignor for the motor car or any other lot, and the motor car or any other lot will be deemed to have not sold.

FOR RM EUROPEAN AUCTIONS SPECIFICALLY:

30. Motor Car or Any Other Lot Under Temporary Import.

- 30.1. A temporary import bond is used in all EU sales. If a motor car or any other lot is brought into the EU from a country outside of the EU, the motor car or any other lot must be placed on either RM's bond in the United Kingdom or one of RM's nominated customs agencies for Paris, Monaco, or Italy. Fees and charges vary from sale to sale, and for some countries, this is also determined by the value of the motor car or any other lot.
- 30.2. Motor cars or any other lots subject to temporary importation restrictions cannot be discharged from RM's custody without the completion of customs procedures and until full payment has been received. Customs charges will be levied appropriately depending on each individual scenario and will be payable directly to the relevant authorities, which RM will provide the details of as and when necessary.
- 30.3. Should the Buyer decide for the motor car or any other lots to remain in the EU when purchased, the Buyer is responsible to pay any and all import fees for the motor car or any other lots.
- 31. Translated Bidders' Conditions of Business.** If there is a contradiction due to translation in our Bidders' Conditions of Business, please note that the English version of RM's Bidders' Conditions of Business will supersede.

FOR RMS' PARIS AUCTIONS SPECIFICALLY:

- 32. Guarantee.** Please note that RMS has placed a guarantee with QBE Insurance (Europe) Limited, a company incorporated in England with registered number 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, London, EC3M 3BD, to secure availability of sale proceeds as required by law.

CONDIZIONI COMMERCIALI PER GLI OFFERENTI

23.3.2. I tribunali della Francia saranno i fori competenti per l'accomodamento di qualsiasi rivendicazione, controversia o questione, nascente da o in connessione alle presenti Condizioni Commerciali per gli Offerenti o in altro modo (ivi incluse le rivendicazioni non contrattuali). In caso di una controversia soggetta a una rivendicazione da parte di RM, tale giurisdizione non sarà esclusiva. In qualsiasi altro caso, tale giurisdizione sarà esclusiva e l'Acquirente e il Conferente si impegnano a non intentare procedimenti in tribunali di qualsiasi altro paese diverso dalla Francia.

- 24. Imballaggio e spedizione.** RM non è responsabile per sbagli o omissioni nel nostro imballaggio o nella spedizione di autoveicoli o di altri lotti acquistati o dell'imballaggio/spedizione effettuata da altri vettori o spedizionieri di autoveicoli o altri lotti acquistati, indipendentemente dal fatto che siano stati o meno consigliati da RM. L'imballaggio e la movimentazione degli autoveicoli, o altri lotti acquistati, sono a totale rischio dell'acquirente.
- 25. Utilizzo dei dati.** Gli Offerenti acconsentono all'utilizzo da parte di RM dei propri dati personali in conformità alla Politica sulla Privacy di RM. RM utilizza i dati personali degli utenti al fine di fornire servizi appositamente studiati per i rispettivi requisiti e per offrire un trattamento personalizzato; per adempiere agli accordi relativi alla consegna e all'acquisto di articoli presso aste e vendite private di RM; per fornire informazioni riguardo vendite imminenti; per eseguire analisi e ricerche di mercato; per intraprendere campagne pubblicitarie online mirate; per inviare aggiornamenti di stato e comunicazioni di servizio; per migliorare i nostri siti web, prodotti e servizi; per offrire servizi di pagamento; e per scopi gestionali e amministrativi. La Politica sulla Privacy completa è riportata in calce alla homepage del sito web di RM nella scheda Privacy e termini. Per qualsiasi domanda riguardo all'utilizzo dei propri dati personali, per richiedere un resoconto completo dei dati personali che vengono archiviati da parte di RM o per annullare l'iscrizione a qualsiasi servizio o eliminare i propri dati personali dai sistemi di RM, si prega di inviare un'e-mail all'indirizzo privacy@rmsothebys.com.
- 26. Disposizioni anti-riciclaggio.** L'Offerente acconsente a fornire tutte le informazioni e l'assistenza ragionevolmente richieste da parte di RM al fine di rispettare la procedura anti-riciclaggio interna di RM e per rispettare eventuali disposizioni di legge e regolamenti anti-riciclaggio in vigore all'interno della giurisdizione in cui ha luogo l'asta.
- 27. Intero accordo:** il presente documento è vincolante per le parti e i loro rispettivi eredi, rappresentanti personali e cessionari. Salvo quanto diversamente ed espressamente previsto nel presente documento, queste Condizioni di vendita non devono essere modificate, se non per iscritto. Se usato in queste Condizioni Generali di Contratto, come richiesto dal contratto stesso, il singolare includerà il plurale, il plurale includerà il singolare, il genere maschile includerà il femminile (e neutro nelle lingue dove presente), il genere femminile includerà il maschile (e neutro nelle lingue dove presente), e il genere neutro (nelle lingue dove presente) includerà il maschile e il femminile.

PER LE ASTE DI RM IN CALIFORNIA NELLO SPECIFICO:

- 28. Notifica agli acquirenti richiesta dal Dipartimento dei Veicoli a motore della California, sezione del codice 11729.** Il mancato rispetto da parte di RM dei termini del presente accordo può costituire una violazione statutaria, che potrebbe comportare sanzioni penali o amministrative o entrambe. Se si ritiene che RM non abbia ottemperato ai termini del presente accordo, si prega di contattare un investigatore del Dipartimento Veicoli a Motore.
- 29. Consenso all'annullamento del contratto.** In caso di asta andata a buon fine, qualora un'autovettura o qualsiasi altro lotto abbia un prezzo battuto e premio del compratore combinati di importo inferiore a 40.000 dollari (USD), ai sensi della Carta dei Diritti degli acquirenti di automobili (FFVR 35), RM è tenuta a offrire all'Acquirente aggiudicatario un accordo opzionale di annullamento del contratto della durata di due (2) giorni. Qualora l'Acquirente eserciti tale opzione di annullamento del contratto, RM sarà tenuta a restituire eventuali fondi corrisposti dall'Acquirente e ad annullare la vendita. Qualora la vendita venga annullata, RM non avrà alcun obbligo di pagare il Conferente per l'autovettura o qualsiasi altro lotto e l'autovettura o qualsiasi altro lotto saranno ritenuti non venduti.

PER LE ASTE RM IN EUROPA NELLO SPECIFICO:

30. Autovettura o qualsiasi altro lotto in importazione temporanea.

- 30.1. In tutte le vendite all'interno dell'UE viene utilizzata un'obbligazione all'importazione temporanea. Qualora un'autovettura o qualsiasi altro lotto vengano immessi all'interno dell'UE da un paese non aderente all'UE, l'autovettura o qualsiasi altro lotto saranno posti su cauzione di RM nel Regno Unito o in qualsiasi agenzia doganale nominata da RM per Parigi, Monaco o l'Italia. Le commissioni e gli oneri variano da vendita a vendita e in alcuni paesi sono in funzione del valore dell'autovettura o di qualsiasi altro lotto.
- 30.2. Le autovetture o eventuali altri lotti soggetti a restrizioni per l'importazione temporanea non possono essere svincolate dalla custodia di RM senza il previo completamento delle procedure doganali e fino alla ricezione dell'intero pagamento. Gli oneri doganali saranno riscossi opportunamente a seconda di ogni singola casistica e saranno pagabili direttamente alle autorità preposte, di cui RM fornirà i dettagli come e quando necessario.
- 30.3. Qualora l'Acquirente decida che l'autovettura o qualsiasi altro lotto rimangono all'interno dell'UE una volta acquistati, l'Acquirente sarà tenuto a corrispondere eventuali commissioni per l'autovettura o altri lotti.
- 31. Traduzione delle Condizioni Commerciali per gli Offerenti.** In presenza di una contraddizione riconducibile alla traduzione delle nostre Condizioni Commerciali per gli Offerenti, si ricorda che farà fede la versione inglese delle Condizioni Commerciali per gli Offerenti di RM.

PER LE ASTE DI RMS A PARIGI NELLO SPECIFICO:

- 32. A Garanzia.** Si ricorda che RMS ha emesso una garanzia con QBE Insurance (Europe) Limited, una società costituita in Inghilterra con numero 1761561 ("QBE"), Plantation Place, 30 Fenchurch Street, Londra, EC3M 3BD, per garantire la disponibilità dei proventi della vendita come richiesto dalla legge.

BE PART OF THE SPECTACLE

This is Formula 1®

**No one except the teams
themselves gets closer
to the loud, bright heart
of it all than the guests
of the Paddock Club™**


Paddock Club
f1experiences.com

INDEX

AUTOMOBILES / AUTOMOBILI

YEAR/MAKE/MODEL	LOT
1937 Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara Berlina by Touring	133
1948 Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Coupé by Touring	139
1965 Alfa Romeo Giulia Sprint GTA by Bertone	145
1973 Alfa Romeo GTA 1300 Junior Stradale by Bertone	136
2018 Alfa Romeo Mole Costruzione Artigianale 001.....	114
1965 ASA 1000 GT Coupé by Bertone.....	115
1931 Aston Martin 1.5-Litre International "LM5"	143
1959 Aston Martin DB4.....	163
1965 Aston Martin Short-Chassis Volante.....	135
1987 Aston Martin V8 Vantage Zagato	122
2000 Aston Martin Vantage Le Mans "V600" Coupé.....	154
2012 Aston Martin V12 Zagato "No. 1".....	124
2019 Aston Martin Vanquish Zagato Shooting Brake.....	120
1931 Bugatti Type 50 Roadster	137
1930 Cadillac V-16 Roadster in the style of Fleetwood.....	168
1958 Cadillac Eldorado Biarritz.....	111
1963 Citroën 2CV 4x4 "Sahara"	113
1936 Delahaye 135 S Compétition Court in the style of Chappe Frères.....	146
1948 Delahaye 135 M Sport Coupé by Hebmüller	157
1954 Ferrari 500 Mondial Spider by Pinin Farina.....	148
1959 Ferrari 250 GT Coupé by Pinin Farina.....	165
1962 Ferrari 250 GTE 2+2 Series II by Pininfarina.....	153
1966 Ferrari 330 GTC by Pininfarina	161
1967 Ferrari 330 GTC Zagato.....	126
1990 Ferrari 348 TB Zagato Elaborazione.....	123
2006 Ferrari Superamerica	160
2016 Ferrari F12tdf.....	155
1955 Fiat 8V Coupé Zagato	125
1959 Fiat-Abarth 750 GT "Double Bubble" Zagato.....	119
1933 Hispano-Suiza T56 Bis Berline by Fiol	151
1933 Horch 750 Offener Tourenwagen.....	152
1924 Isotta Fraschini Tipo 8A Landaulet by Carrozzeria Sala.....	144
1960 Jaguar XK 150 3.8 Roadster	147
1962 Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Roadster.....	162
1967 Lamborghini 400 GT 2+2 by Touring.....	149
1952 Lancia Aurelia B52 Coupé by Vignale.....	169
1966 Lancia Flaminia Super Sport 3C 2.8 Zagato	121
1957 Liuzzi Lido Runabout "Sois Sage II"	110
1955 Maserati A6G/2000 Berlinetta Zagato	127

AUTOMOBILES / AUTOMOBILI

YEAR/MAKE/MODEL	LOT
1959 Maserati 3500 GT by Touring	170
1961 Maserati 3500 GT Spyder by Vignale	132
1970 Maserati Ghibli 4.7 Spyder by Ghia	159
2004 Maserati Trofeo Light.....	171
2015 McLaren P1.....	142
1963 Mercedes-Benz 300 SL Roadster	158
2008 Mercedes-Benz SLR McLaren Roadster	166
2009 Mercedes-Benz SLR McLaren Stirling Moss.....	138
1955 Pegaso Z-102 Berlinetta Series II by Touring	156
1957 Porsche 356 A 1600 Speedster by Reutter	141
1957 Porsche 550A Spyder by Wendler	140
1973 Porsche 911 Carrera RS 2.7 Touring	150
2010 Porsche 911 Sport Classic.....	164
1980 Renault 5 Turbo 1.....	112
1958 Riva Tritone "Via"	134
1965 Shelby 427 Cobra	167

MEMORABILIA / MEMORABILIA

YEAR/MAKE/MODEL	LOTTI
Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato (TZ-2) Blueprint	118
Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato Blueprint.....	117
Alfa Romeo Giulietta SZ Zagato Blueprint.....	116
Bugatti Type 35 Junior.....	101
California Spider Junior	102
Ferrari 250 SWB Tool Kit	107
Ferrari 275 GTB Front End	103
Ferrari 275 Tool Kit	106
Ferrari 330 GTC Zagato Memorabilia.....	131
Ferrari 348 TB Zagato Elaborazione Memorabilia	130
Ferrari 365 GTB/4 Daytona Tool Kit	108
Ferrari 365 GTB/4-GTC/4 Tool Kit	109
Ferrari Dino 246 Owner's Manuals and Folio.....	105
Fiat-Abarth 750 GT "Double Bubble" Zagato Blueprint	128
Lancia Flaminia Super Sport 3C 2.8 Zagato Blueprint.....	129
Maserati Lighted Sign with Original Wooden Crate.....	104

CAN'T HELP FALLING IN LOVE.

ELVIS' BMW 507 BY BMW GROUP CLASSIC.



A wreck found in a barn was returned to its former glory by BMW Group Classic. Lose your heart to the King's roadster in the exhibition area of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este or find out more about its fascinating history at bmwgroup-classic.com/stories

**BMW
GROUP**
Classic



Rolls-Royce
Motor Cars Limited





Lot 125
1955 Fiat 8V Coupé



Sotheby's

rmsothebys.com

Collectors gather here.