

CLASSIC CARS *and* AUTOMOBILIA



GALLERIA PANANTI  CASA d'ASTE
DAL 1968



Alessandro Bruni

Fiorentino, da sempre appassionato al mondo delle automobili da collezione, già manager presso una importante azienda, da alcuni anni ha scelto di dedicarsi a tempo pieno al mondo dell'auto. Collaboratore di alcune importanti riviste del settore, è consulente di alcuni dei più importanti collezionisti del mondo, per i quali segue la parte acquisizioni delle loro auto. Nel corso degli anni, ha scritto circa una decina di libri basandosi anche sul proprio archivio di oltre diecimila fotografie, documenti e volumi rari.



Franco Bellucci

Nato il 15 agosto 1955 a San Miniato.

Appassionato di auto sportive e da corsa, ha iniziato ad interessarsi delle stesse fin dal 1970. La passione lo ha portato in giro per il mondo sui circuiti e alle manifestazioni più importanti, da 20 anni la passione si è coniugata al lavoro con la nascita di una società che si occupa di importazione e reperimento di auto d'epoca e particolari. La collaborazione con carrozzieri, meccanici e restauratori ha accresciuto il bagaglio di esperienze acquisite negli anni. Contribuendo personalmente e manualmente al restauro e al recupero, è ora in grado di valutare gli interventi e le condizioni necessarie a rendere nuova vita ad auto diversamente destinate all'oblio.

AUTOMOBILIA E AUTO D'EPOCA

La Casa d'Aste Pananti, attiva nel mercato dell'arte di tutte le epoche dal 1968, presenta la sua prima asta di auto storiche, compendio di capolavori del design e dell'ingegneria italiana: Classic Cars and Automobilia.

Il mercato sempre più dinamico, attento e cosmopolita, e l'intramontabile passione *per il raro e per il bello*, ci hanno indotto a intraprendere questa nostra nuova esperienza, resa possibile dalla preziosa collaborazione con la Banca Leonardo, e da Alessandro Bruni, storico dell'automobilismo, e Franco Bellucci, rinomato consulente di settore.

Dedicata alle auto storiche dagli anni '30 agli anni '80', la prima sessione propone trenta auto di marche automobilistiche prevalentemente italiane, e ci auguriamo che possa essere un nostro nuovo appuntamento semestrale, un punto di riferimento per collezionisti e amatori di auto storiche e d'epoca.

Filippo Pananti
Pananti Casa d'Aste



43.2
MPH
MAIN BEAM

R.P.M.
X 100
2:1

VENTOL
OFF
HEAD

OVERDRIVE
PULL

Cari Amici,

con estremo piacere ho appreso della vostra iniziativa di organizzare una seduta di aste dedicata alle auto e relativi automobilia.

Firenze, città che ha dato i natali a grandissimi campioni quali Campari, Brilli Peri e Biondetti e che si è sempre distinta per la passione nello sport dell'automobile, meritava veramente dopo anni di silenzio di ripresentarsi nel campo delle iniziative e degli eventi dedicati all'automobile.

Vi ringrazio entusiasticamente perchè questo evento darà modo a tutti gli sportivi e appassionati di incontrarsi e eventualmente scambiarsi le automobili oggetto dei nostri sogni.

Apprendo che verranno battute vetture di grande prestigio quali Ferrari, Maserati, Mercedes e tante altre ancora; personalmente sono estremamente curioso e attratto da vetture di origine italiana che da sempre ho messo ai primi posti nei miei sogni e desideri.

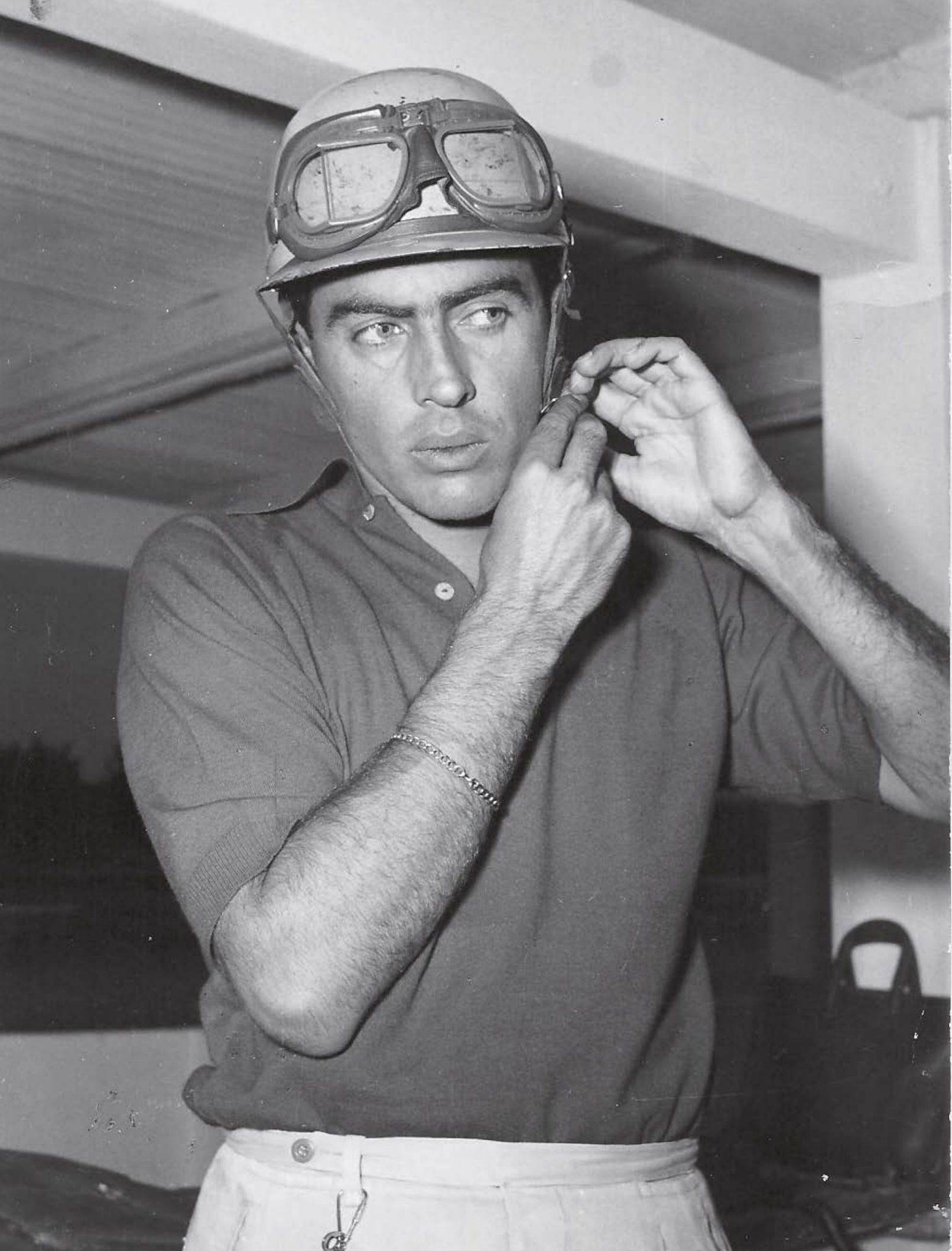
Attendo con ansia l'inaugurazione e mentre vi prometto che sarò con voi vi auguro il successo che un'iniziativa come questa merita.



Un caro abbraccio

Roberto Benelli

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Roberto Benelli'.



CLASSIC CARS *and* AUTOMOBILIA

ASTA AUTOMOBILIA

dal lotto 1 al 14

sabato 26 settembre 2015, ore 12.00

Firenze: Hotel Il Mulino,
Via di Villamagna, 119

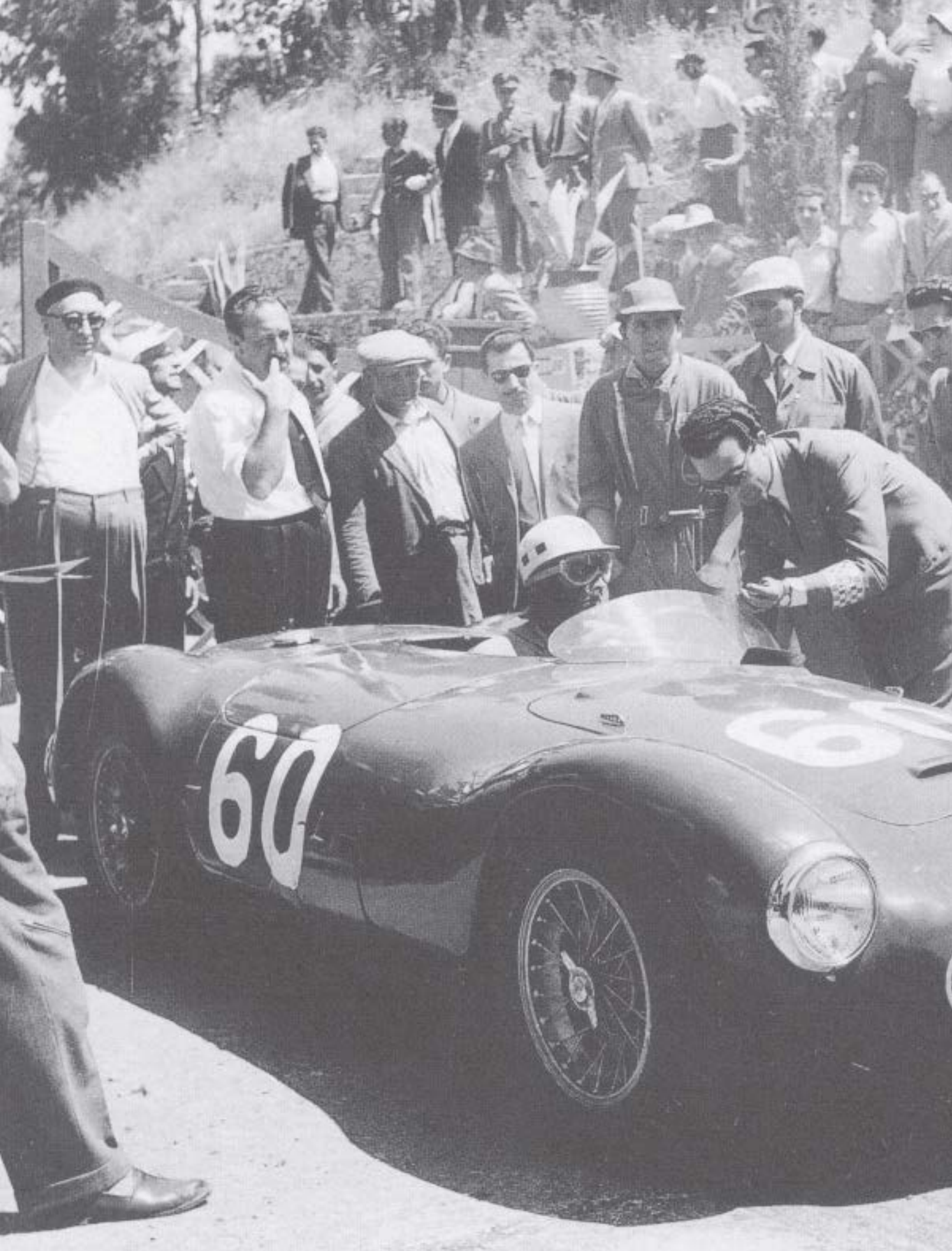
Esposizione: giovedì 24 e venerdì 25 settembre,
dalle ore 10.00 alle ore 19.00

Firenze: Hotel Il Mulino,
Via di Villamagna, 119

FIRENZE - Palazzo Peruzzi de' Medici
Via Maggio 28/A - Tel. +39 055 2741011 - Fax +39 055 2741034
cars@pananti.it
www.pananti.it

main sponsor







LUIGI MUSSO MEMORABILIA

Luigi Musso, pilota campione dell'automobilismo internazionale, nasce a Roma il 28 luglio del 1924, ultimo di tre fratelli (aveva anche due sorelle maggiori), anch'essi appassionati di automobilismo. Grazie alla famiglia benestante, i fratelli Musso possono permettersi di acquistare automobili da corsa potenti e Luigi, ancora giovane entra in possesso di una piccola Giannini Sport 750 con la quale partecipa ad alcune competizioni nella stagione 1950. Il suo talento è sotto gli occhi di tutti, già dalle prime corse, tanto che uno dei fratelli decide di cedergli la sua più potente Stanguellini 1100 per la stagione 1952. La Maserati nota prima delle altre case automobilistiche, il talento di questo ragazzo dai lineamenti di un divo di Hollywood e dallo stile pulito, che ricorda tanto quello del campione Achille Varzi. Meticoloso nella preparazione, ama studiare i circuiti stradali arrivando giorni in anticipo sulla data della gara. Prende nota dello stato dell'asfalto, segna le curve più pericolose sul road book e prova le traiettorie migliori.

Il 1953 è l'anno del suo esordio con la Maserati A6GCS. Vince numerose delle gare alle quali partecipa, dimostrando così tutto il suo incredibile talento. A fine stagione si laurea Campione Italiano Assoluto Sport e Campione Italiano Sport 2000 cmc. Tutte le maggiori riviste di automobilismo parlano di lui come della nuova promessa italiana e mondiale. Nel 1953 esordisce anche in Formula Uno, sempre con la Maserati, al Gran Premio d'Italia.

La stagione 1954 lo vede ancora uno dei protagonisti, sempre alla guida della Maserati A6GCS: giunge 3° alla Mille Miglia e 2° alla Targa Florio. Alterna guidando vetture Sport e Formula Uno, sempre con ottimi piazzamenti. Da quel 1954 è pilota ufficiale Maserati, un sogno per il bel ragazzo romano che ama i motori. Dopo un'altra stagione in Maserati, dove ottiene buoni risultati, arriva la chiamata di Enzo Ferrari che lo vuole nella sua Scuderia per la stagione 1956. Vince il GP di Argentina, arriva 3° alla Mille Miglia, e il suo palmares di vittorie si allunga.

La stagione 1957 lo vede ancora in Ferrari, con un team di piloti fortissimo che comprendeva anche Eugenio Castellotti, Mike Hawthorn, Peter Collins e Alfonso de Portago. Era quella che un giornalista definì la Ferrari Primavera, costituita da giovani senza paura che di lì a poco però, morirono tutti in corsa ad eccezione di Hawthorn che però pochi giorni

dopo avere appeso il casco al chiodo, in un banale incidente stradale. In quel 1957, Musso vince la 1000 Km di Buenos Aires, ma rimane profondamente colpito dalla prematura morte di Castellotti e Portago.

Vince anche a Reims, in una gara al limite dove mette ancora una volta in mostra la sua perizia e precisione di guida.

Il 1958 sembra essere l'anno che lo incoronerà Campione del Mondo e lotta con i compagni di squadra ad ogni curva. Il 6 luglio 1958, alla celebre curva del Calvaire, su quello stesso Circuito di Reims che lo aveva visto primeggiare l'anno prima, perde il controllo della sua Ferrari ed esce di strada, nei campi di grano che circondano il circuito. Decederà in ospedale per le gravi ferite.

Muore così l'ultima grande speranza dell'automobilismo italiano e con lui i sogni di vedere un italiano vincere il Campionato del Mondo. Musso riposa nel Cimitero monumentale di Verona.



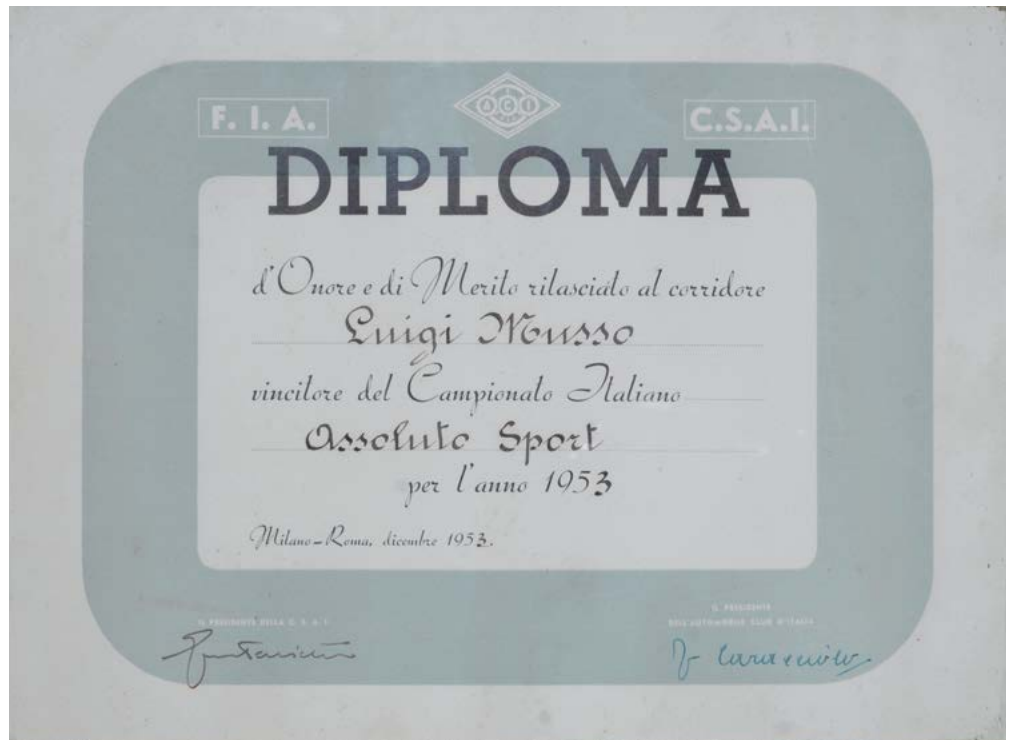


1

**DIPLOMA DI
CAMPIONE
ITALIANO
ASSOLUTO
SPORT**

Questo importante documento è il diploma, consegnato nel 1953 a Luigi Musso dalla F.I.A. (Federation Internationale de l'Automobilisme) e dalla C.S.A.I. (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana), per la sua vittoria assoluta su Maserati A6GCS nel Campionato Italiano Assoluto per vetture Sport. Si tratta di un quadretto incorniciato e con vetro, delle misure di cm. 25,5 x 33, in ottime condizioni di conservazione.

STIMA € 1.900 - € 2.500



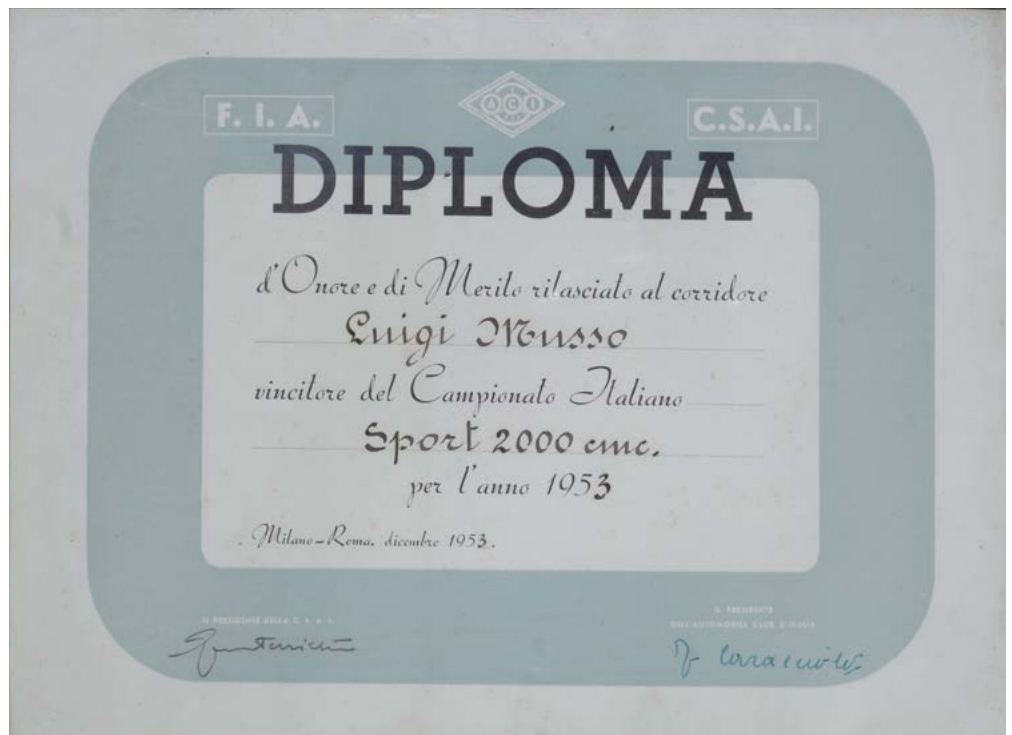
2

**DIPLOMA DI
CAMPIONE
ITALIANO SPORT
2000 cmc**

Consegnato a Luigi Musso sempre dai due massimi organi ufficiali dell'automobilismo nazionale ed internazionale (F.I.A. e C.S.A.I.) per la vittoria di Categoria, sempre con la Maserati A6GCS, nel Campionato Sport 2000 cmc.

Anche in questo caso, si tratta di un quadretto incorniciato e con vetro, delle misure di cm. 25,5 x 33, in ottime condizioni di conservazione.

STIMA € 1900 - € 2.000





3

**RICONOSCIMENTO PER MERITI, CON DEDICA DI GUERINO BERTOCCHI
(MASERATI)**

Importante documento firmato da Guerino Bertocchi (1907-1981), pilota Maserati e storico capo meccanico della casa del Tridente. Bertocchi è profondamente legato a Luigi Musso da un grande affetto e stima per il suo stile di guida e la sua meticolosità nella preparazione.

Per il Natale 1955, fa pitturare un quadro delle dimensioni di 35 x 26 cm, con una personale dedica al pilota romano per le sue vittorie del Campionato 1953 e 1955. Il documento è autografo dello stesso Guerino Bertocchi.

STIMA € 1.600 - € 1.800



4

SCATOLA PORTASIGARI NURBURGRING 1957

Una delle più brillanti gare di Luigi Musso, è stato il XIX° Gran Premio di Germania del 1957 su Ferrari 801, dove il pilota romano si classifica 4° assoluto dietro Fangio, Hawthorn e Collins ma con una corsa memorabile negli oltre 500 km di gara. A fine gara è premiato con una scatola portacigari in legno rivestita da una lamina d'argento, con all'interno una targhetta che riporta alla corsa.

STIMA € 1.200 - € 1.400

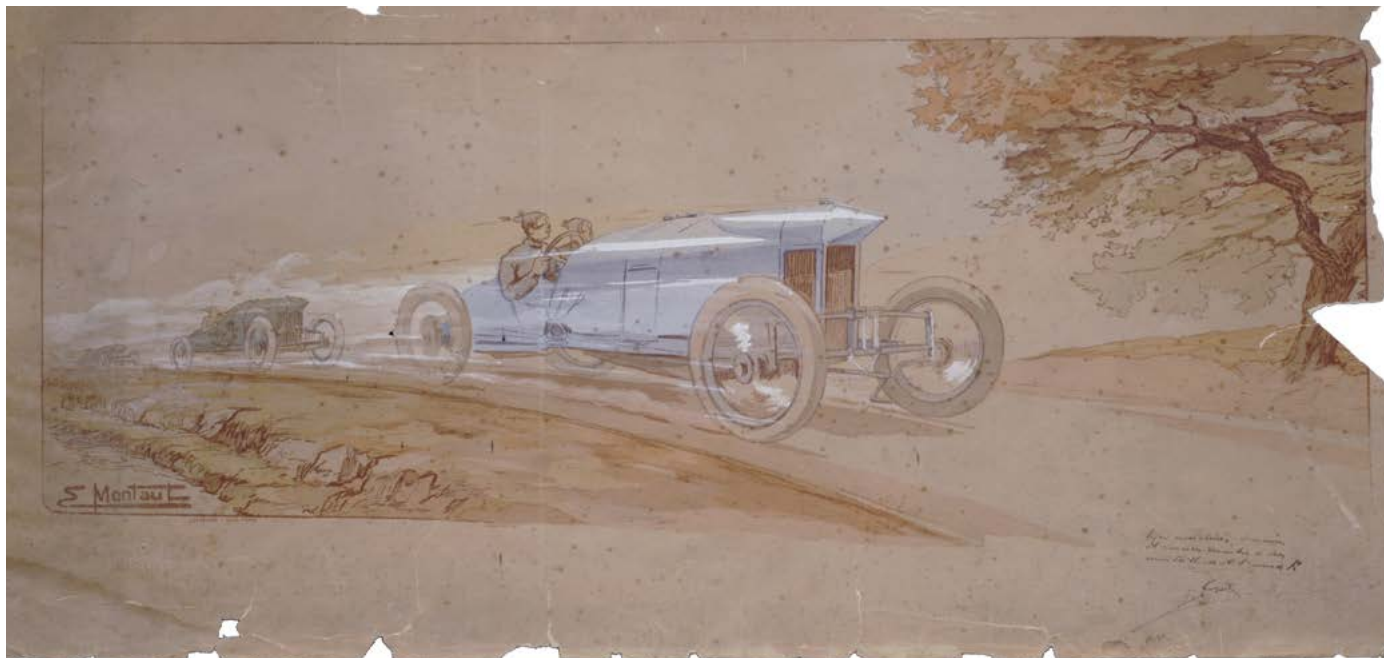


5

PARTE DI BORSA CON AUTOGRAFI DI PILOTI

Fiamma Breschi, compagna di Luigi Musso e protagonista del mondo delle corse e della Ferrari, ha sempre seguito il campione romano su tutti i campi di gara del mondo. Sulla sua borsa in pelle personale, ama raccogliere gli autografi dei suoi amici piloti. Quella che proponiamo è la parte della borsa che raccoglie 21 autografi dei grandi campioni dell'automobilismo. Tra di essi: Von Trips, Musso, Hill, Gendebien, Fangio, Munaron, Scarfiotti, Behra, Caracciola, Collins, Seidel, Trintignant ed altri ancora.

STIMA € 3.600 - € 4.000



6 ACQUERELLO ERNEST MONTAUT (1908)

Ernest Montaut (1879-1909), è uno dei più famosi artisti francesi specializzato nella pittura di manifesti pubblicitari. Ideatore di varie tecniche artistiche come le prospettive distorte, amava il mondo delle automobili, degli aeroplani e delle barche, tanto da specializzarsi proprio in questi settori e divenire presto co-

nosciuto in tutto il mondo per le sue riconoscibilissime opere d'arte.

Quello che proponiamo è un acquerello datato 1908, nel quale sono raffigurate due autovetture da corsa Sizare Naudin, alla Coupe des Voiturettes del 1908.

STIMA € 400 - € 500



7 RIVISTA LA SCUDERIA FERRARI (1935)

Rara rivista originale edita dalla Scuderia Ferrari nell'anno 1935. In essa si riporta in modo dettagliato il bilancio dell'intera stagione della Scuderia, per l'anno 1935. Un ampio servizio è dedicato ai piloti (Nuvolari, Pintacuda, Tadini, Farina) ed ai collaboratori (Bazzi, Marinoni, Guidotti). Il prezioso documento è buono stato di conservazione.

STIMA € 290 - € 310

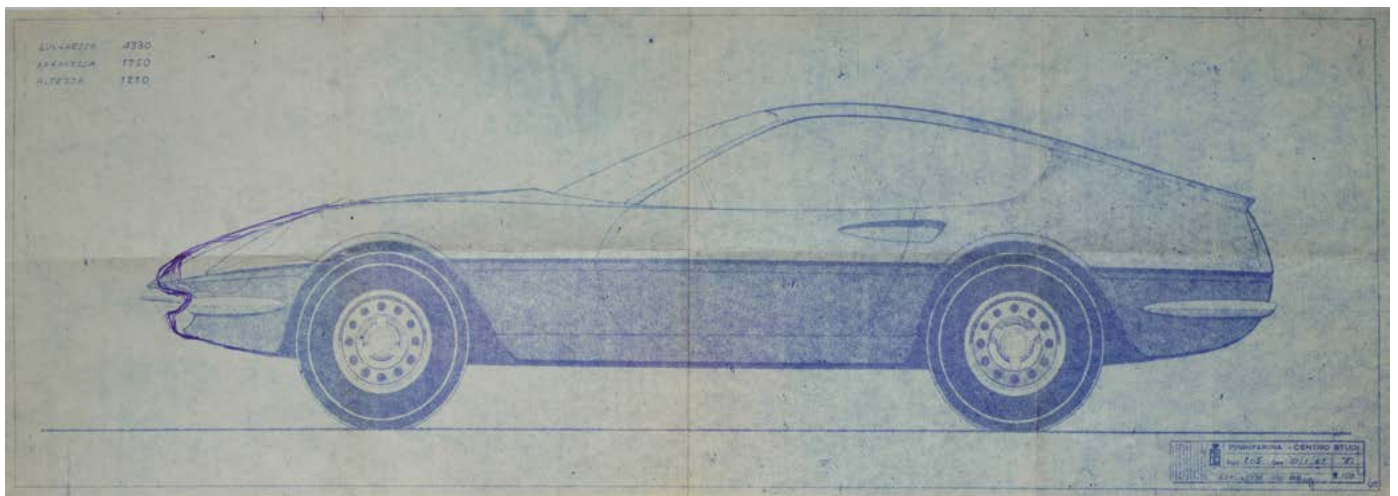


LE MIE GIOIE TERRIBILI (1962)

Prima edizione (1962) di quella che da molti appassionati del Cavallino rampante, è considerata una vera e propria Bibbia. Enzo Ferrari si racconta in un testo di 257 pagine: le sue vittorie, le sue sconfitte, la sua storia il suo dramma personale.

Un testo che non può mancare nella biblioteca di ogni appassionato Ferrari.

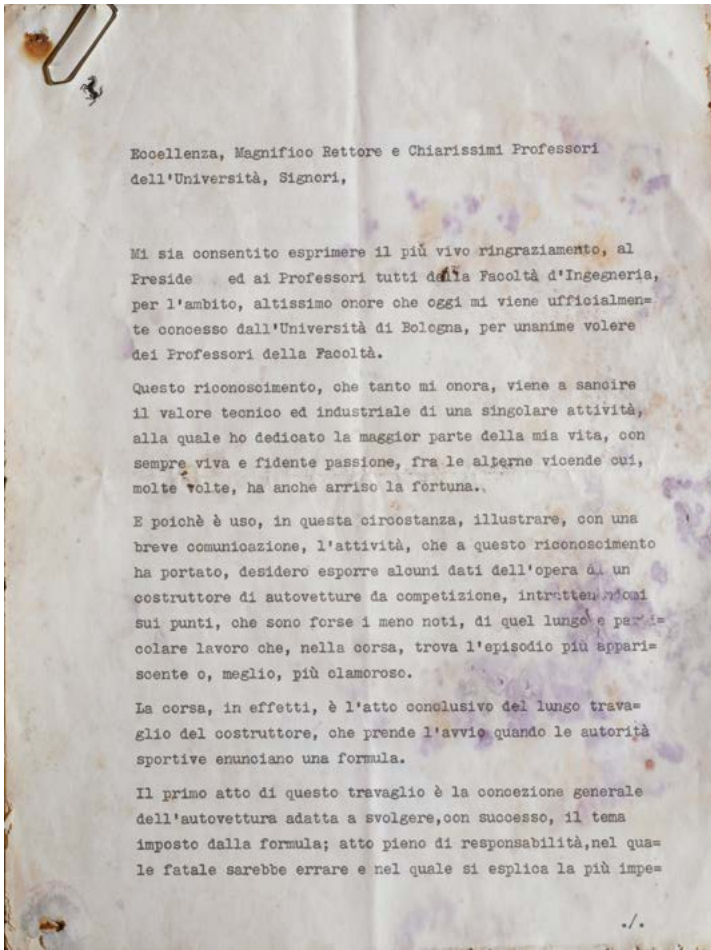
STIMA € 350 - € 400



DISEGNO FERRARI "DAYTONA" (1967)

Importante "blueprint" elaborato dalla Pininfarina e datato 10/01/1967, nel quale inizia a prendere forma il disegno definitivo della Ferrari 365 GTB/4 "Daytona", ma che ancora chiamato Ferrari 330 GTB, come riportato sul disegno nella parte in basso a destra, all'interno del cartiglio. La parte anteriore è aggiornata dallo stesso Enzo Ferrari con la sua penna ad inchiostro viola. Ferrari propone a Pininfarina un disegno più simile al modello 275 GTB. La vettura con questa proposta, vede la luce nel 1967, e porta il numero di telaio #10287 ed è considerato il prototipo di quella che sarà poi uno dei miti della Ferrari, la Daytona.

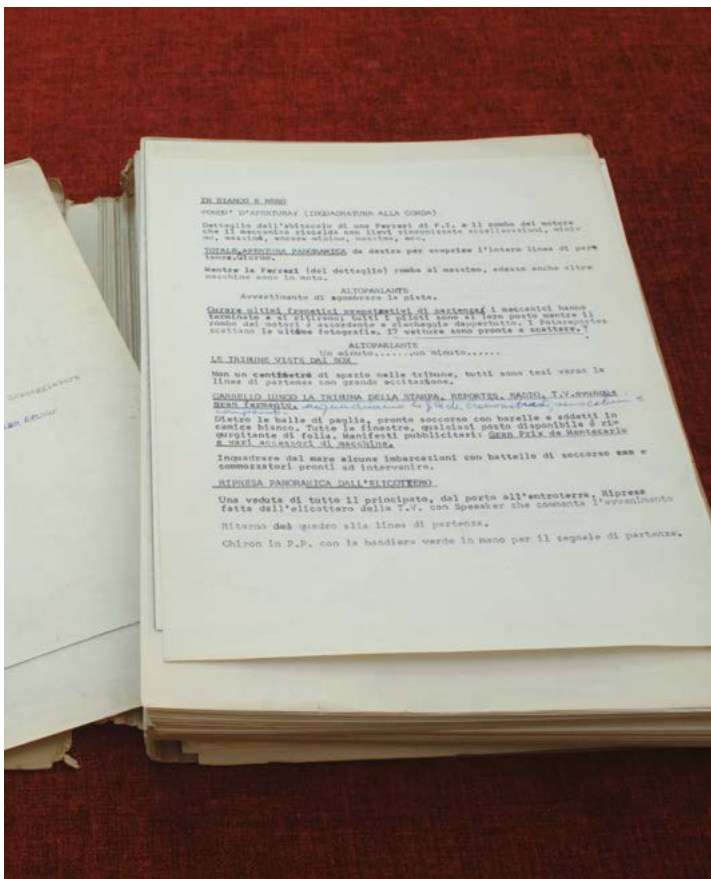
STIMA € 1.400 - € 1.500



LAUREA HONORIS CAUSA A ENZO FERRARI: TESTO DEL DISCORSO (1960)

Il 7 luglio 1960 è un giorno importante per Enzo Ferrari. L'università di Bologna gli concede la Laurea honoris causa in Ingegneria. La solenne cerimonia ha luogo presso l'Ateneo bolognese dove sono presenti il Magnifico Rettore, i Professori ed un ristretto numero di studenti e giornalisti accreditati. Enzo Ferrari, emozionato, legge il testo del discorso scritto in 5 pagine, elaborato solo alcuni giorni prima e rivisto con l'amico giornalista Gino Rancati. Quelle che proponiamo sono le 5 veline originali del celebre discorso, lette da Ferrari e scritte a macchina su carta ufficiale con il cavallino rampante nero sul lato destro.

STIMA € 1.500 - € 1.800



SCENEGGIATURA ORIGINALE DEL FILM "GRAND PRIX" (1966) di Robert Alan Aurthur

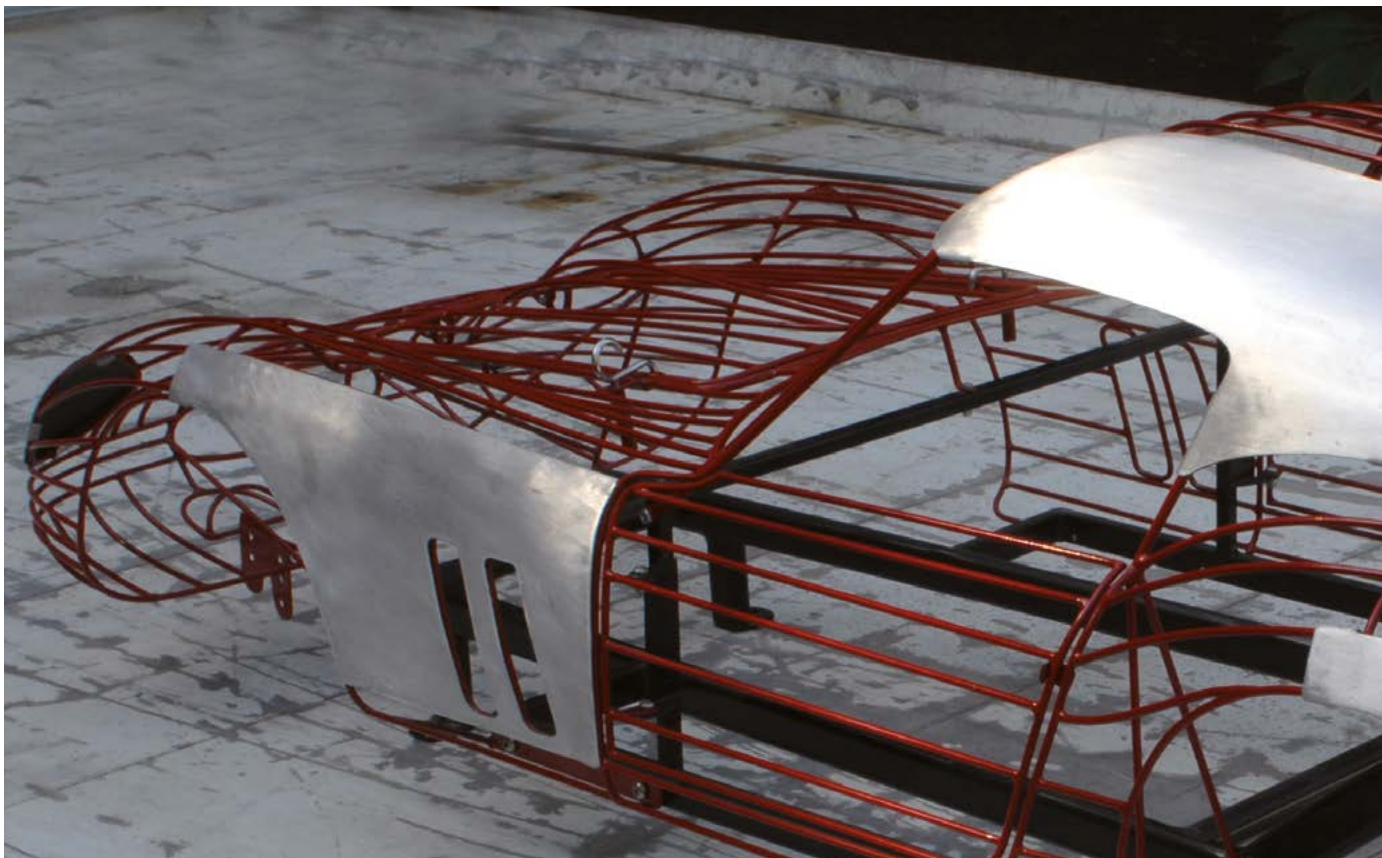
Uno dei film cult degli appassionati di automobilismo è sicuramente "Grand Prix" del 1966, diretto dal celebre regista John Frankenheimer e che ha come protagonisti attori del calibro di James Garner, Yves Montand, Toshiro Mifune, Adolfo Celi, Françoise Hardy.

La storia è l'accesa rivalità per la conquista del Campionato del Mondo di Formula Uno che vede tre principali pretendenti: l'americano Pete Aron (James Garner), il francese Jean-Pierre Sarti (Yves Montand) e l'italiano Nino Barlini (Antonio Sabato). Di grandissimo effetto sono le immagini girate con camera car piazzate su vere auto di Formula Uno, la presenza di veri campioni come Bandini e Brabham e la lealtà e l'amicizia nonostante la rivalità tipica di quegli anni nel mondo delle corse.

La sceneggiatura è scritta da Robert Alan Aurthur (1922-1978), uno dei maestri del cinema statunitense. Una copia è tradotta in italiano e sottoposta alla revisione e giudizio di Enzo Ferrari il quale, aiutato da Fiamma Breschi, apporta alcune annotazioni.

Questo importante documento di 203 pagine con copertina rigida, che presentiamo, è proprio quell'originale sceneggiatura del film.

STIMA € 1.200 - € 1.500



12 FERRARI 250 GTO: “MASCHERONE” IN SCALA 1:3

La Ferrari 250 GTO è sicuramente la vettura di Maranello più titolata e più conosciuta al mondo. Le sue vittorie, grazie al potente propulsore ed alla carrozzeria aerodinamica con la coda tronca, ne hanno fatto un mito senza eguali.

Quello che proponiamo è un “mascherone” in scala 1:3, ovvero la base per la modellazione della carrozzeria in alluminio, realizzato da Afro Gibellini già capo officina presso la Carrozzeria Scaglietti di Modena. E' lo stesso Gibellini a lavorare sul progetto 250 GTO originale e sono le sue abili mani che hanno ricreato questo capolavoro d'arte. Come per il mascherone originale, Gibellini usa il tondino di ferro e vi modella alcuni elementi in alluminio, il tutto poggiato su di un telaio in ferro.

STIMA € 10.000 - € 12.000



13 OROLOGIO CRONOGRAFO RATTRAPPANTE ULYSSE NARDIN

La casa di orologi Ulysse Nardin è fondata nel 1846 a Le Locle in Svizzera. La sua iniziale specializzazione sono strumenti per la navigazione marittima, installati in oltre 50 grandi navi, ma anche orologi di grandissima precisione e raffinatezza e cronografi. Alcuni dei grandi piloti automobilistici degli anni '30 utilizzano Ulysse Nardin per misurare le loro prestazioni in pista o nelle gare di velocità su strada. Sono cronografi estremamente costosi e sono pochi i grandi corridori che se li possono permettere: Nuvolari, Varzi e Trossi sono alcuni di loro.

Quello che proponiamo, è un orologio cronografo rattrappante costruito artigianalmente negli anni '30 (diametro 65 mm), completamente originale e perfettamente restaurato. Tutti i numeri dei vari elementi che lo compongono, sono stati verificati nella loro originalità.

STIMA € 7.000 - € 8.000



14 OROLOGIO CRONOGRIFO RATTRAPPANTE ULYSSE NARDIN

La casa di orologi Ulysse Nardin è fondata nel 1846 a Le Locle in Svizzera. La sua iniziale specializzazione sono strumenti per la navigazione marittima, installati in oltre 50 grandi navi, ma anche orologi di grandissima precisione e raffinatezza e cronografi. Alcuni dei grandi piloti automobilistici degli anni '30 utilizzano Ulysse Nardin per misurare le loro prestazioni in pista o nelle gare di velocità su strada. Sono cronografi estremamente costosi e sono pochi i grandi corridori che se li possono permettere: Nuvolari, Varzi e Trossi sono alcuni di loro.

Quello che proponiamo, è un orologio cronografo rattrappante costruito artigianalmente negli anni '30 (diametro 85 mm), completamente originale e perfettamente restaurato. Tutti i numeri dei vari elementi che lo compongono, sono stati verificati nella loro originalità.

STIMA € 15.000 - € 17.000



CLASSIC CARS *and* AUTOMOBILIA

ASTA AUTO D'EPOCA

dal lotto 15 al 48

sabato 26 settembre 2015, ore 12.00

Firenze: Hotel Il Mulino,
Via di Villamagna, 119

Esposizione: giovedì 24 e venerdì 25 settembre,
dalle ore 10.00 alle ore 19.00

Firenze: Hotel Il Mulino,
Via di Villamagna, 119

FIRENZE - Palazzo Peruzzi de' Medici
Via Maggio 28/A - Tel. +39 055 2741011 - Fax +39 055 2741034
cars@pananti.it
www.pananti.it

main sponsor





15

ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.3

ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1.3

1972

Telaio #AR2286490

STIMA € 10.000 - € 12.000

15



La Giulia T.I. è presentata alla stampa ed alle Autorità nel giugno 1962, all'interno di un prestigioso palcoscenico: l'Autodromo di Monza. La linea così innovativa ed aerodinamica è frutto di numerosi studi effettuati nella galleria del vento del Politecnico di Torino. Nessuno spigolo vivo, fiancate piatte, frontale basso, parabrezza molto inclinato per una vettura di serie, sono questi alcuni degli elementi fortemente caratterizzanti il nuovo modello di Alfa Romeo. "La Giulia l'ha disegnata il vento", dice lo slogan pubblicitario Alfa Romeo nel 1962. "La potenza Alfa Romeo è sicurezza" recita un'altra pubblicità ed in effetti la Giulia ha una scocca portante a struttura differenziata, per una maggiore protezione dei passeggeri; un abitacolo rigido protetto da strutture più cedevoli in grado di collassate.

Giulia con il suo motore bialbero di 1570 cmc, frutto delle esperienze iniziate negli anni '20, è una berlina da 170 km/h e la versione da corsa T.I. Super, sfiora i 200 km/h. La 1600 T.I. del 1962 è la progenitrice di un'intera gamma di versioni

e di modelli sui quali è mutuato il mitico bialbero, tra cui è doveroso ricordare le sportive TZ e TZ2.

Nel 1971 Alfa Romeo realizza un restyling del suo modello di punta e la gamma a listino viene semplificata e portata a soli due modelli. Le modifiche estetiche prevedono una calandra a fondo nero e barre cromate, l'eliminazione delle cornici cromate ai fanali e nuovi cerchi. La versione "Giulia Super" è disponibile in due versioni esteticamente identiche con il frontale a 4 fari: la 1300 cmc e la 1600 cmc.

L'auto che presentiamo è una Giulia Super 1.3 del 1972 con motore da 103 CV, completamente restaurata dal suo attuale proprietario, un collezionista della casa del biscione. Ha targhe nere e monta il suo motore d'origine anch'esso completamente restaurato.

Ancora oggi la Giulia è ritenuta uno dei massimi esempi di sportività su di una berlina da turismo ed i suoi estimatori sono presenti in tutte le parti del mondo, con associazioni e club dedicati al modello.



16

FIAT 500 B "TOPOLINO"

FIAT 500 B “TOPOLINO”

1948

Telaio #130847

STIMA € 16.500 – € 20.000



16



Presentata al Salone di Ginevra del 1948, la 500B, rappresenta l'evoluzione della famosa “Topolino”, costruita in FIAT a partire dal 1936. L'utilitaria per eccellenza di casa FIAT fino al 1955, nelle tre versioni, rappresenta ancora oggi uno dei classici dell'automobilismo non solo italiano. Linea simpatica ma estremamente funzionale nel corpo carrozzeria, motore di 500 cmc praticamente indistruttibile, versatilità, sono solo alcuni degli elementi che decretano il successo del modello.

La 500B ha carrozzeria praticamente invariata rispetto al modello anteguerra se si escludono i nuovi ganci cofano e la verni-

ciatura in tinta, ma adotta un nuovo motore più potente da 16,5 CV a 4400 g/m che le fa raggiungere i 95 km/h. Nuovi anche i freni idraulici sulle quattro ruote, sospensioni anteriori a ruote indipendenti e assale rigido sul posteriore. Ne sono prodotti 21.262 esemplari nel biennio 1948-1949, nelle varie versioni: berlina, giardiniera belvedere, furgone.

La vettura che presentiamo è un esemplare del 1948, con targa Lecce originale ed è stata restaurata alcuni anni orsono. Verniciatura bicolore amaranto e nera, è un esemplare della prima serie che può anche partecipare alla Mille Miglia storica.



VE 5
9614

FIAT 500 C “BELVEDERE”

1952

Telaio #348189

STIMA € 13.000 – € 15.000

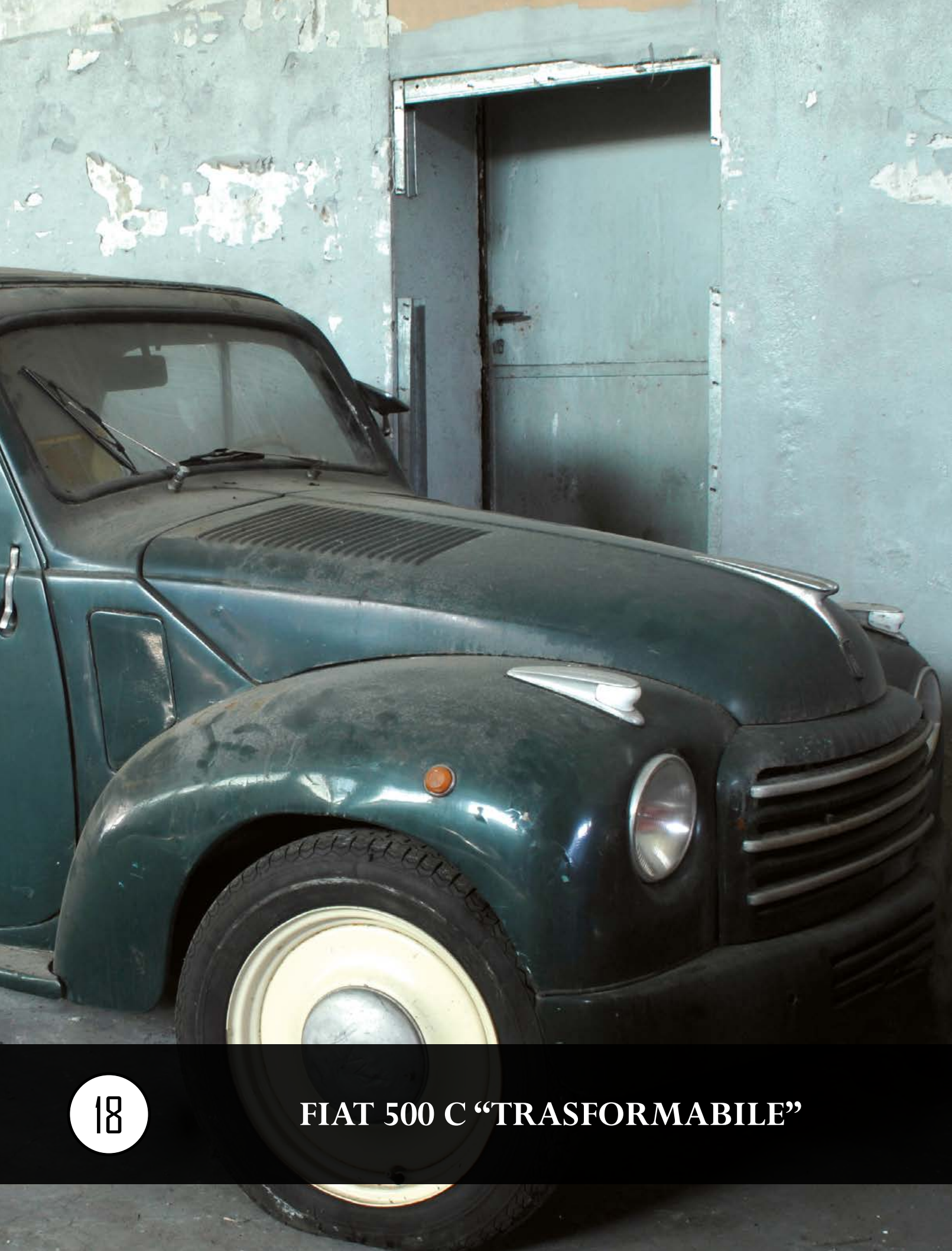
17



La 500C rappresenta l'ultima evoluzione del progetto di FIAT, iniziato nel lontano 1936. E' presentata alla stampa nel maggio 1949 anche se un primo prototipo è stato già esposto al Salone di Ginevra dello stesso anno. La carrozzeria è completamente ridisegnata in stile più moderno con i fari incassati nei parafanghi, nuova griglia a lame orizzontali, cofano più tondeggiante, maggiore bagagliaio. Anche al motore sono apportate alcune migliorie come la testata in alluminio anziché in ghisa che ne migliora il raffreddamento. Il motore è adesso ancor più elastico con maggiore ripresa e molto più efficiente. Il comfort interno è notevolmente migliorato con l'adozione di un efficace impianto di riscaldamento interno e sbrinatorio del parabrezza, un accessorio utilissimo che spesso non è presente neppure su modelli più costosi anche di altre marche. Costruita in diverse versioni, la berlina metallica ed a tetto apribile, la

Giardiniera in legno (una woodie in scala), la Belvedere (station wagon in metallo) e varie versioni da lavoro. La produzione totale in tutte le versioni di carrozzeria è di 376.370 esemplari, una cifra considerevole che conferma il successo del modello in tutto il mondo. Di "Topolino" nelle tre serie (1936-1955), ne sono costruiti 519.646 esemplari.

La vettura che offriamo è una 500 C Belvedere metallico ovvero, il modello più accessoriatto all'epoca e quello che riscosse maggiore successo. Una piccola station wagon adatta al trasporto di merci durante la settimana e della famiglia per le gite fuori porta e durante i weekend. Dipinta nella classica colorazione bicolore, è ancora oggi un'autovettura che si può tranquillamente guidare nel traffico cittadino senza incorrere in alcun problema. Anche la versione Belvedere può essere iscritta alla Mille Miglia storica.



18

FIAT 500 C "TRASFORMABILE"

FIAT 500 C “TRASFORMABILE”

1950

Telaio #209986

STIMA € 6.000 – € 8.000

18



La 500C rappresenta l'ultima evoluzione del progetto di FIAT, iniziato nel lontano 1936. E' presentata alla stampa nel maggio 1949 anche se un primo prototipo è stato già esposto al Salone di Ginevra dello stesso anno. La carrozzeria è completamente ridisegnata in stile più moderno con i fari incassati nei parafanghi, nuova griglia a lame orizzontali, cofano più tondeggiante, maggiore bagagliaio. Anche al motore sono apportate alcune migliorie come la testata in alluminio anziché in ghisa che ne migliora il raffreddamento. Il motore è adesso ancor più elastico con maggiore ripresa e molto più efficiente. Il comfort interno è notevolmente migliorato con l'adozione di un efficace impianto di riscaldamento interno e sbrinamento del parabrezza, un accessorio utilissimo che spesso non è presente

neppure su modelli più costosi anche di altre marche. Costruita in diverse versioni, la berlina metallica ed a tetto apribile, la Giardiniera in legno (una woodie in scala), la Belvedere (station wagon in metallo) e varie versioni da lavoro. La produzione totale in tutte le versioni di carrozzeria è di 376.370 esemplari, una cifra considerevole che conferma il successo del modello in tutto il mondo. Di "Topolino" nelle tre serie (1936-1955), ne sono costruiti 519.646 esemplari.

La vettura in asta è stata costruita nel 1950, una prima serie ha carrozzeria "Trasformabile" ovvero è dotata di tetto apribile in tela. L'auto è nel raro colore verde ed ha ancora targa originale Gorizia, del 1950. La 500 C si presenta in stato di conservazione e necessita di qualche piccolo lavoro di ripristino.



19

FIAT 130 COUPE'

FIAT 130 COUPE'

1975

Carrozzeria Pininfarina

Telaio #0002312

STIMA € 10.000 - € 12.000

19



Il progetto "BC130" è elaborato in FIAT per contrastare lo strapuntante dominio delle case tedesche nel settore delle berline di lusso in forte espansione alla fine degli anni '60. Al Salone di Ginevra del 1969, FIAT presenta ufficialmente la nuova berlina "130", destinata a rappresentare il "top di gamma" della casa torinese, confrontandosi direttamente con Mercedes e BMW ma offrendo un prodotto di qualità superiore. Solo Maserati con la sua Quattroporte riesce a proporre una vettura di pari qualità. Razionale e rassicurante è la carrozzeria nei suoi tre volumi, interni molto ricercati con volante regolabile assialmente, è dotata di un motore che riprende l'architettura del Dino con 6 cilindri aV con cilindrata di 2866 cmc e 140 CV di potenza che le fanno raggiungere la velocità di 180 km/h. Nel marzo 1971 è presentata la versione coupé, disegnata da Pi-

ninfarina, un vero capolavoro a due porte con cilindrata di 3235 cmc, potenza di 165 CV e velocità prossima ai 200 km/h. Il design è moderno, le linee tese ben raccordate con ampi fanali, ampia vetratura, interni spaziosi ed eleganti in velluto, plancia con inserti in radica e possibilità di scelta tra cambio manuale o automatico. La 130 Coupé diviene immediatamente un'icona della ricca borghesia e dei capitani d'industria. Un sogno per molti in un'Italia che di lì a poco dovrà affrontare la grave crisi petrolifera del 1973 e la conseguente "austerità".

La vettura che presentiamo, ancora con targa nera, è nel suo colore originale blu pastello e si presenta in buone condizioni di conservazione e ben mantenuta dal suo proprietario sia di meccanica che di carrozzeria, ed è la versione con cambio automatico. Una vera e propria icona di stile ed eleganza.

ALFA ROMEO 75 "TURBO EVOLUZIONE"

1987

Telaio #419/500

STIMA € 30.000 – € 35.000

20



Nel 1986 Alfa Romeo presenta una versione turbo della 75 con motore da 155cv, ottima base per le competizioni, tuttavia per omologarla nel gruppo A a livello internazionale, è necessario produrne 500 esemplari con modifiche sia estetiche che meccaniche. La cilindrata è leggermente ridotta e portata a 1762 cc per rientrare nei parametri di classe con motori aspirati fino a 3000 cc, la potenza dichiarata rimane la stessa ma è credenza generale che sia ben più elevata date le prestazioni. La carrozzeria subisce sostanziali modifiche aerodinamiche con l'aggiunta di spoiler, parafranghi allargati e minigonne. Nasce così la 75 Turbo Evoluzione prodotta appunto in soli 500 esemplari in un unico colore: rosso.

Molte vetture sono utilizzate dalla casa madre e da squadre private per le competizioni; piloti di livello internazionale come Ales-

sandro Nannini, Nicola Larini e Giorgio Francia ne decretano il successo sportivo a livello nazionale e internazionale in corse nel DTM e nel WTCC, sempre con ottimi risultati.

La versione stradale ha sempre riscosso un notevole successo tra gli appassionati della marca e non solo. Gli esemplari in buono stato di conservazione, originali e non impiegati in competizioni, sono sempre più rari.

La vettura che presentiamo ha percorso da nuova 17.372 km, si presenta con interni perfetti e con ancora la protezione di nylon applicata alla moquette. Non ha subito incidenti ed è stata conservata per oltre 20 anni dallo stesso proprietario in locali idonei. La meccanica, dato il lungo inutilizzo, è stata controllata ed effettuata la messa in moto presso un officina specializzata in Alfa Romeo d'epoca.



ALFA ROMEO 75 "TURBO EVOLUZIONE"

20





VOLVO 1800 ES “SHOOTING-BRAKE”

21

VOLVO 1800 ES “SHOOTING-BRAKE”

1972

Telaio #001073

STIMA € 37.000 – € 40.000

21



Alla fine degli anni '50 la casa automobilistica svedese Volvo, decide di produrre una vettura maggiormente sportiva, visto che nella propria gamma di prodotti mancava un'automobile che potesse attrarre un pubblico più giovane. L'ambizioso progetto vede coinvolto un carrozziere italiano, Pietro Frua di Torino che disegna un elegante coupè a tre volumi con grandi pinne posteriori. Questo per attirare la ricca clientela statunitense che ama automobili dotate di grandi appendici posteriori e ricche cromature.

Il pianale è quello della "120 Amazon" accorciato, sul quale viene montata una meccanica di prim'ordine: trazione posteriore, retrotreno ad assale rigido, quattro freni a disco, overdrive ed un propulsore derivato dalla Amazon ma con potenza di 96 CV.

La costruzione della carrozzeria è affidata al reparto carrozzerie di Volvo nei nuovi stabilimenti di Goteborg, dopo il tentativo fallito di farle costruire alla Jensen.

Nel 1971 nasce la versione "Shooting-brake", sempre in collaborazione con la Frua e la Coggiola di Torino. I due carrozzieri ideano un portellone posteriore in vetro che piace

tantissimo alla stampa e ai clienti Volvo che fanno a gara per accaparrarsi il contratto del nuovo station wagon svedese. La parte anteriore della carrozzeria, rimane invariata, mentre la meccanica adotta adesso un nuovo motore ad iniezione elettronica al posto di quella meccanica, con una potenza sviluppata di 126 CV. La versione "Shooting-brake" rimane in produzione fino al 1973. Il motore è talmente affidabile che una 1800 del 1966 detiene ancora oggi il record di chilometri percorsi: dal 1966 ad oggi, lo statunitense Irv Gordon ha percorso 4.827.000 !!!

La vettura che presentiamo, nel suo colore originale azzurro metallizzato è una 1800 ES "Shooting-brake" del 1972, completamente restaurata di recente, con lavori che hanno interessato sia la carrozzeria che la meccanica. Nel 1976 si è resa protagonista del film "Cattivi pensieri", guidata dall'Avvocato Mario Marani (Ugo Tognazzi) e da sua moglie Francesca (Edwige Fenech), in quello che è ancora oggi considerato un cult-movie degli anni '70. Raramente si possono trovare vetture di questo modello, con un livello di restauro così eccellente.







VOLVO 1800 E

VOLVO 1800 E

1972

Telaio #18435T031514

STIMA € 33.000 - € 37.000

22



Alla fine degli anni '50 la casa automobilistica svedese Volvo, decide di produrre una vettura maggiormente sportiva, visto che nella propria gamma di prodotti mancava un'automobile che potesse attrarre un pubblico più giovane. L'ambizioso progetto vede coinvolto un carrozziere italiano, Pietro Frua di Torino che disegna un elegante coupè a tre volumi con grandi pinne posteriori. Questo per attirare la ricca clientela statunitense che ama automobili dotate di grandi appendici posteriori e ricche cromature.

Il pianale è quello della "120 Amazon" accorciato, sul quale viene montata una meccanica di prim'ordine: trazione posteriore, retrotreno ad assale rigido, quattro freni a disco, overdrive ed un propulsore derivato dalla Amazon ma con potenza di 96 CV.

La costruzione della carrozzeria è affidata al reparto carrozzerie di Volvo nei nuovi stabilimenti di Goteborg, dopo il tentativo fallito di farle costruire alla Jensen.

La P1800 E, è resa famosa dalla serie televisiva "Il Santo" (1962-1969), guidata da Simon Templar (Roger Moore) un ladro gentiluomo alla Robin Hood sempre alle prese con l'ispettore Teal di Scotland Yard. Memorabili sono gli inseguimenti sulla P1800 di Templar sulle strade di tutto il mondo. La serie ha un grande seguito anche negli Stati Uniti che decreta il successo anche in quel Paese, della coupè Volvo disegnata da Pietro Frua. Migliaia di esemplari sono venduti oltreoceano e la P1800 diviene presto un'auto "glamour" e di grande moda in tutto il mondo.

La vettura che proponiamo in asta, è uno splendido esemplare immatricolato in Inghilterra nel 1970 di colore verde metallizzato e con interni beige. L'auto ha guida destra ed è in condizioni eccellenti di carrozzeria che è stata riverniciata e di interni che sono in perfetto stato di conservazione. Questo elegante coupè è una delle migliori espressioni del design italiano per volumi, proporzioni ed eleganza.





24

PORSCHE 924 TURBO

PORSCHE 924 TURBO

1981

Telaio #WPOZZZ93ZBN100494

STIMA € 9.000 - € 12.000



Il modello 924 di Porsche AG è prodotto a partire dal 1976 ed è la prima autovettura della casa tedesca ad adottare il motore anteriore con raffreddamento a liquido e trasmissione posteriore “transaxle”. La 924 è un modello che riscuote immediato successo anche perché rappresenta l’entry level della casa di Stoccarda in questi anni in grave crisi finanziaria. E’ proprio la 924 e le vendite in tutto il mondo ad aiutare Porsche ad uscire da un periodo non facile con la 911 in difficoltà nelle vendite.

Questa coupè sportiva sostituisce la Volkswagen-Porsche 914. Gli ingegneri progettano un motore di nuova concezione a 4 cilindri in linea di 2 litri di cilindrata per 125 CV a 5800 g/m, partendo da un propulsore analogo, già installato da Volkswagen nel Van LT e successivamente da Audi nel modello 100. Il disegno della carrozzeria è affidato a Harm Lagaay il quale disegna questo coupè dalle dimensioni generose, dotandolo di fari a scomparsa, grande lunotto in vetro fortemente inclinato ed un importante frontale a cuneo. Anche per merito della buona aerodinamica la 924 raggiunge i 200 km/h di velocità. La produzione avviene negli ex stabilimenti NSU a Neckarsulm a nord di Stoccarda utilizzando personale qualificato proveniente da Volkswagen ma sotto la

supervisione dei tecnici di Porsche. I costi di produzione sono molto contenuti rispetto agli standard Porsche e questo permette dei grossi utili anche grazie al margine, considerando che il prezzo di vendita è di circa \$ 10.000 in USA e circa £ 19.000.000 sul mercato italiano.

Nel 1978 esordisce la versione “Turbo” dalle prestazioni entusiasmanti e completamente rivisitata dai tecnici Porsche nel motore, telaio, cambio adesso a 5 marce, freni e aerodinamica. Messa a confronto su pista con la 911 SC da 180 CV, la 924 Turbo da 170 CV riesce a battere l’illustre sorella. Il propulsore è prodotto direttamente in Porsche a Stoccarda e la nuova potenza porta la 924 a raggiungere i 225 km/h.

La produzione della Turbo, cessa nel 1982.

Le vettura che proponiamo è una 924 Turbo del 1981 colore canna di fucile, venduta nuova in Italia ed ha percorso 75.000 km. E’ in ottimo stato di conservazione e tutte le manutenzioni sono state eseguite nel corso degli anni e di recente una serie di lavori sono stati effettuati sulla meccanica e sull’impianto frenante. Vettura scritta ASI. La Turbo rappresenta sicuramente la versione preferita dai collezionisti del modello e da moltissimi “Porschisti”.



TRIUMPH TR2 SPORT "LONG DOORS"

25



TRIUMPH TR2 SPORT “LONG DOORS”

1954

Telaio # TS 554

STIMA € 67.000 - € 75.000

25



Il modello TR2 Sport, acronimo di Triumph Roadster 2, vede la luce nel 1953, un anno dopo la presentazione al Salone di Londra del prototipo denominato 20TS. John Black, presidente della Standard Motor Company, proprietaria anche del marchio Triumph, si accorge che la concorrente MG ha quasi il completo monopolio nel segmento delle spider per il mercato oltreoceano e la ormai obsoleta Triumph Roadster non riesce più a contrastare la concorrenza. E' affidato al pilota Ken Richardson lo sviluppo del nuovo modello partendo appunto dal prototipo che è costruito su di un telaio accorciato della Standard Eight. Richardson lavora per un intero anno sul progetto e finalmente ottiene il risultato sperato dal "board" della Standard, nasce così la TR2 Sport. Tutto è nuovo sulla piccola roadster a partire dal telaio e un propulsore di nuova concezione. Il debutto ufficiale nel 1953 con un immediato riscontro positivo da parte della stampa e del pubblico, specie quello statunitense. L'obiettivo di John Black è stato raggiunto in modo eccellente.

La TR2 Sport è dotata di motore a 4 cilindri in linea da 1991 cmc e 90 CV di potenza alimentato con due carburatori SU, evoluto dall'ormai obsoleto Standard Vanguard. Freni a tamburo Lockheed, sospensioni anteriori a ruote indipendenti con molle elicoidali mentre le posteriori ad assale rigido consentono di cimentarsi nelle competizioni anche grazie alla buona tenuta di strada e ad una velocità assoluta testata dalla rivista Motor nel 1954 dove raggiunse i 172,7 km/h. La stessa autorevole rivista Motor dichiara che la TR2 Sport è la vettura

britannica meno costosa (900 sterline) in grado di oltrepassare le 100 miglia orarie.

La TR2 Sport si distingue così anche nelle competizioni internazionali e nelle gare di Club inglesi e statunitensi. In Italia tre TR2 Sport partecipano alla Mille Miglia del 1954 e l'equipaggio Gatsonides-Richardson (il pilota collaudatore), giunge 27° assoluto al traguardo di Brescia. Un risultato eccezionale se si pensa che nella stessa Categoria Sport 2000 riescono a battere vetture del calibro della Ferrari 166 e Alfa Romeo 1900 Sprint. La vettura che presentiamo, una "long doors" del 1954, guida destra, ha avuto l'onore della copertina di una nota rivista inglese di automobilismo, con alla guida l'attrice Belinda Lee, morta nel 1961 a soli 25 anni, in seguito ad un tragico incidente automobilistico.

Il colore rosso geranio rende quest'auto particolarmente sportiva così come gli interni colore cuoio le donano una notevole classe. Recentemente è stata aggiornata con i freni a disco ma sono ancora disponibili i suoi tamburi originali. Dotata di capote di tela con relativi laterali, ha anche una quasi del tutto introvabile capote rigida o hardtop. Costruita in soli 400 esemplari, la TR2 Sport "Long doors", rappresenta un oggetto di culto, venerato dai grandi estimatori di automobili sportive inglesi, con il quale si può partecipare a tutti i principali eventi sportivi, inclusa la Mille Miglia storica. L'auto è stata completamente restaurata da specialisti del modello, ed ha ancora targhe originali e documenti inglesi, e passaporto F.I.V.A.







AUSTIN HEALEY 3000 “MARK II”

AUSTIN HEALEY 3000 “MARK II”

1962

Telaio #H-BJ7-L/20858
Motore #8V Ford 289 di 4700 cc.

STIMA € 55.000 - € 60.000

26



La casa automobilistica inglese Austin Healey è fondata nel 1952 da Mr. Leonard Lord, Presidente della Austin Motor Company, divisione della British Motor Company (BMC) e Sir Donald Healey famoso pilota e progettista inglese. La produzione si distingue fin dall'inizio per la costruzione di vetture con carrozzeria aperta, potenti motori e linee accattivanti, da proporre al ricco mercato statunitense. Nel 1953 vede la luce il modello 100 BN1, progenitore di una lunga serie di evoluzioni che terminerà nel 1967. Oltre a questo potente spider di tre litri di cilindrata, la Austin Healey progetta e costruisce anche una piccola sportiva aperta la famosa "Frog Eye", "occhi di rana" per la somiglianza della parte anteriore della carrozzeria, con il muso di una ranocchia. Il successo dei due modelli è immediato e roboante. Bastimenti carichi di Austin Healey varcano l'oceano per approdare negli Stati Uniti, dove la facoltosa clientela sportiva, le acquista e le utilizza oltre che per diletto, anche per correre nelle gare che ogni settimana si svolgono nei vari Stati. La 100 BN1 nelle versioni base e in quella da corsa, denominate 100S (Sebring) e 100M (Le Mans) ottengono brillanti risultati nei cir-

cuiti di tutto il mondo. Un prodotto che attira sempre di più l'interesse per la sua alta affidabilità, eleganza e sportività. Dal 1956 si produce anche un più potente motore a sei cilindri in versione 2 + 2, la 100-6 inizialmente da 102 CV, poi evoluta fino a raggiungere la potenza di 117 CV. Arriva nel 1959, in versione più potente, la 3000 che prende il nome dalla cilindrata del suo motore capace di sviluppare inizialmente 124 CV con carrozzeria a 2 o 4 posti. La versione finale, quella più potente ed ambita allora come oggi, è la 3000 Mark II del 1962, testata dalla rivista britannica The Motor, raggiunge la velocità di 181 km/h. Le vettura che proponiamo è proprio una 3000 Mark II del 1962, in ottime condizioni di conservazione, guida sinistra, elegante vernice bicolore, azzurro chiaro metallizzato (Blue Healey) ed avorio (Ivory White), interni in pelle nera, volante Motolita, venduta negli Stati Uniti nell'agosto del 1962. Alla vettura è stato sostituito il motore originale con un 8V Ford 289 di 4700 cc, modifica abbastanza comune negli USA all'epoca, che rende sicuramente la guida più fluida e sportiva con i suoi oltre 300cv. Perfetta per gli amanti delle automobili aperte ed in particolare degli spider inglesi.





27

FIAT 124 SPIDER AMERICA 1800

FIAT 124 SPIDER AMERICA 1800

1976

STIMA € 15.000 - € 18.000

27



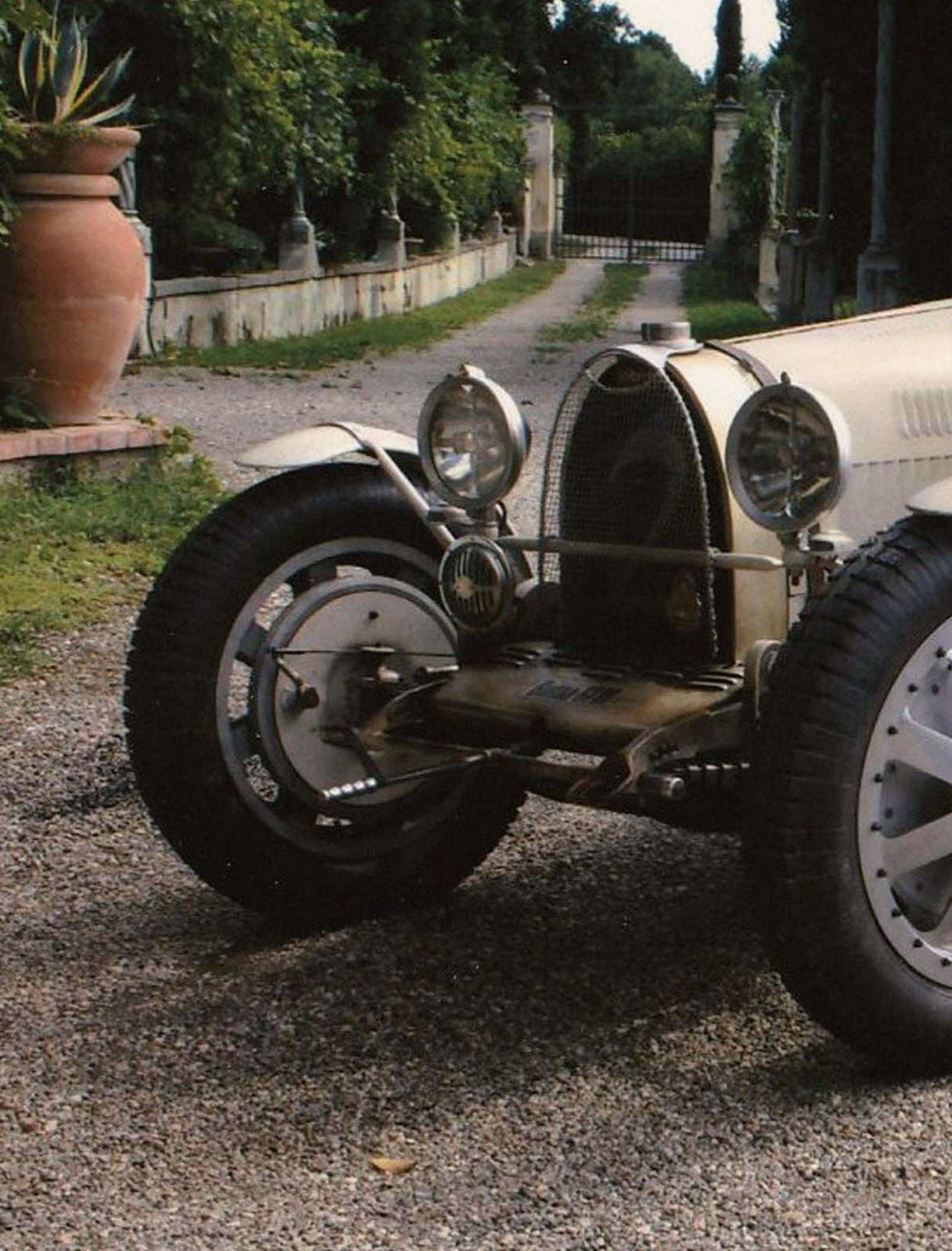
Con la 124 Spider la Fiat è entrata di merito nel cerchio dei costruttori di vetture scoperte in concorrenza con gli Inglesi, insieme al Duetto Alfa Romeo ha impersonato per oltre un decennio la voglia di sole italiano.

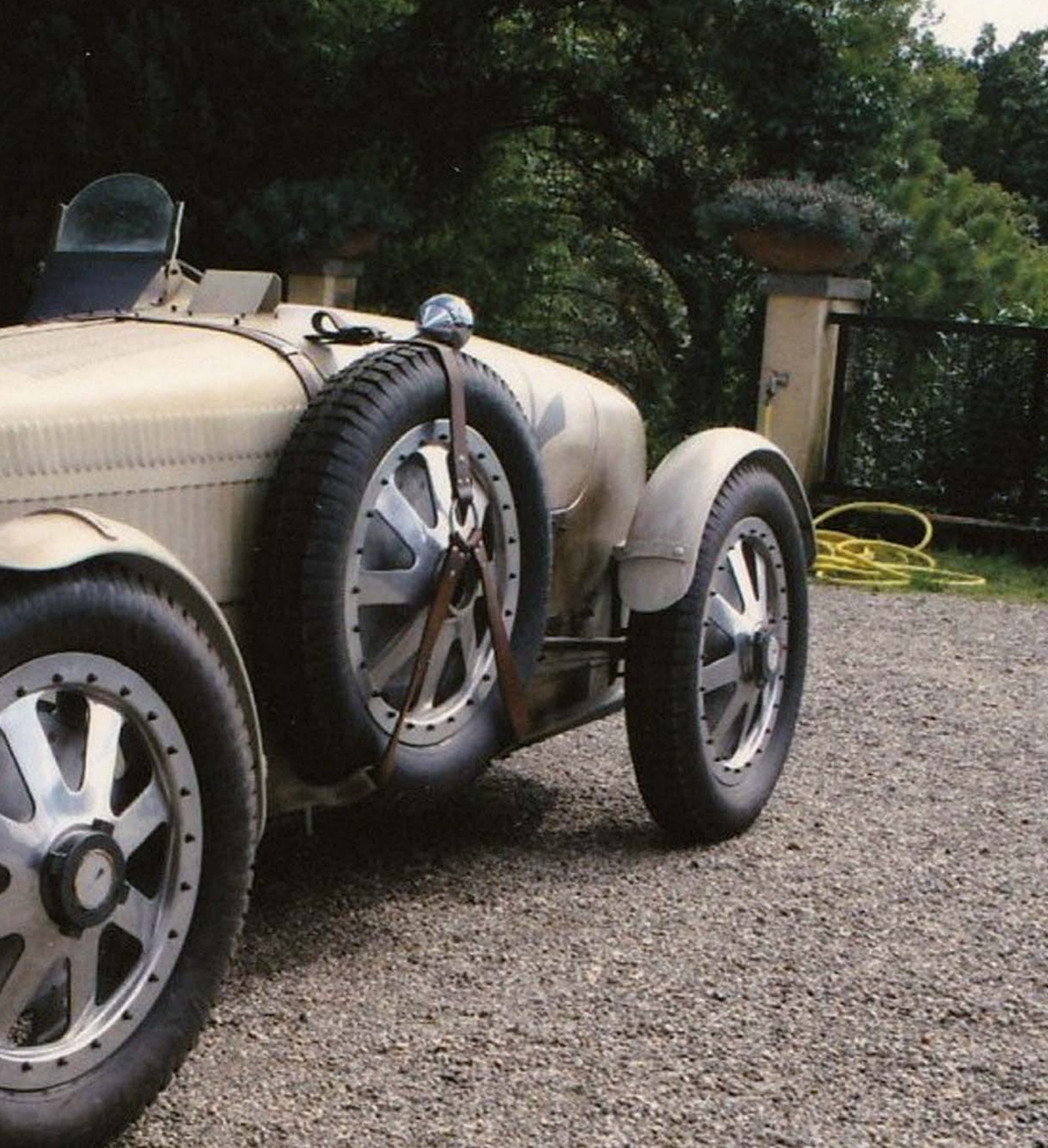
Il notevole successo sportivo ne ha ulteriormente aumentato la fama.

La vettura presentata è la versione costruita per il Nord America con cilindrata di 1800 cc e il cambio a 5 marce, importata direttamente dagli USA è stata sottoposta ad un

restauro totale sia meccanico che di carrozzeria, in questa fase sono state eliminate le caratteristiche americane poco apprezzate in Europa, gli interni e la capote si presentano in ottimo stato.

La guida facile e confortevole e il prezzo non eccessivamente impegnativo ne fanno la perfetta entry level per chi volesse entrare nel mondo delle auto d'epoca o per chi desidera godere della guida a cielo aperto a bordo di una Made in Italy per eccellenza.





PUR SANG "BUGATTI TYPE 35B"

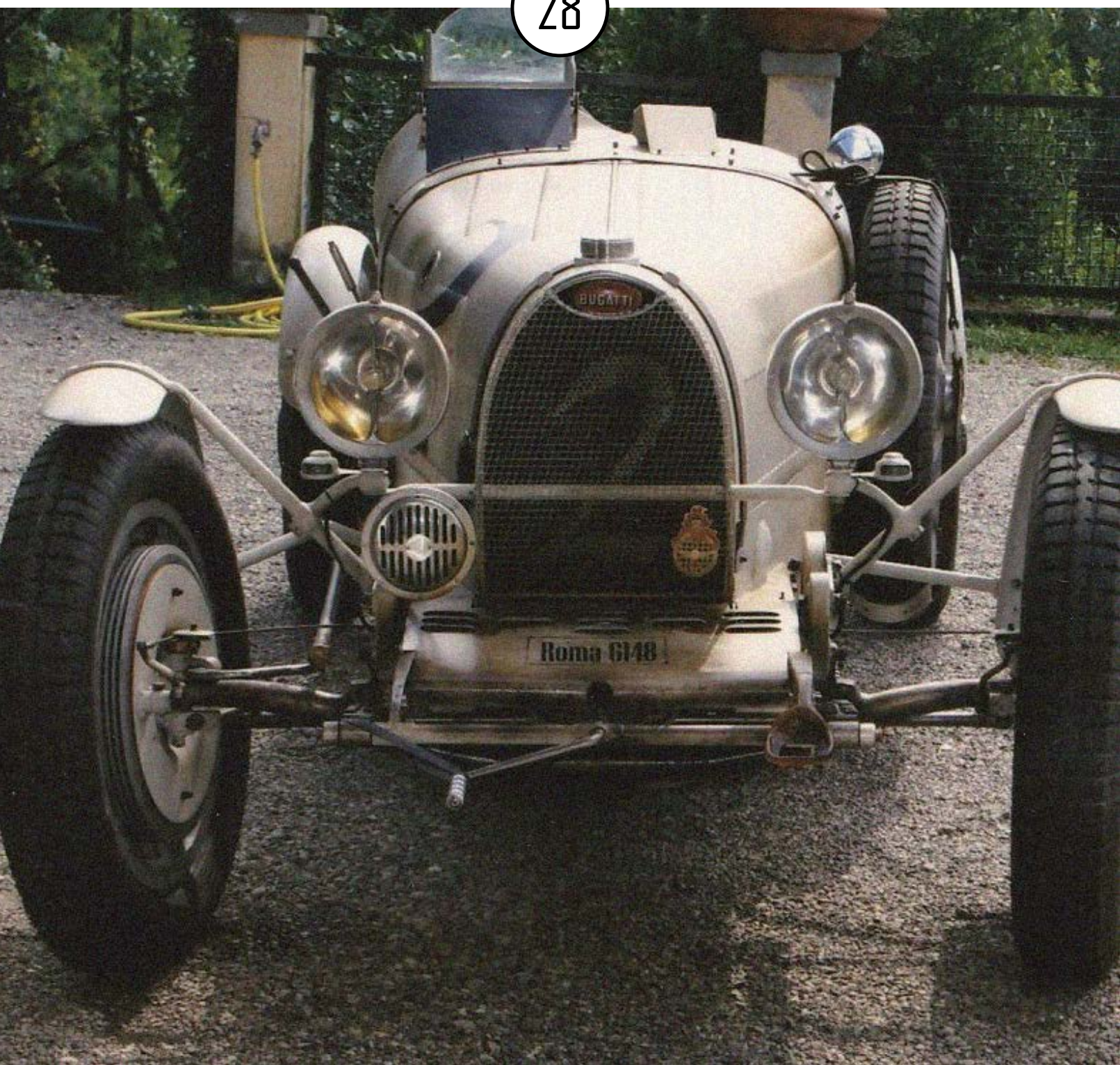
28

PUR SANG "BUGATTI TYPE 35B"

2002

STIMA € 160.000 - € 170.000

28

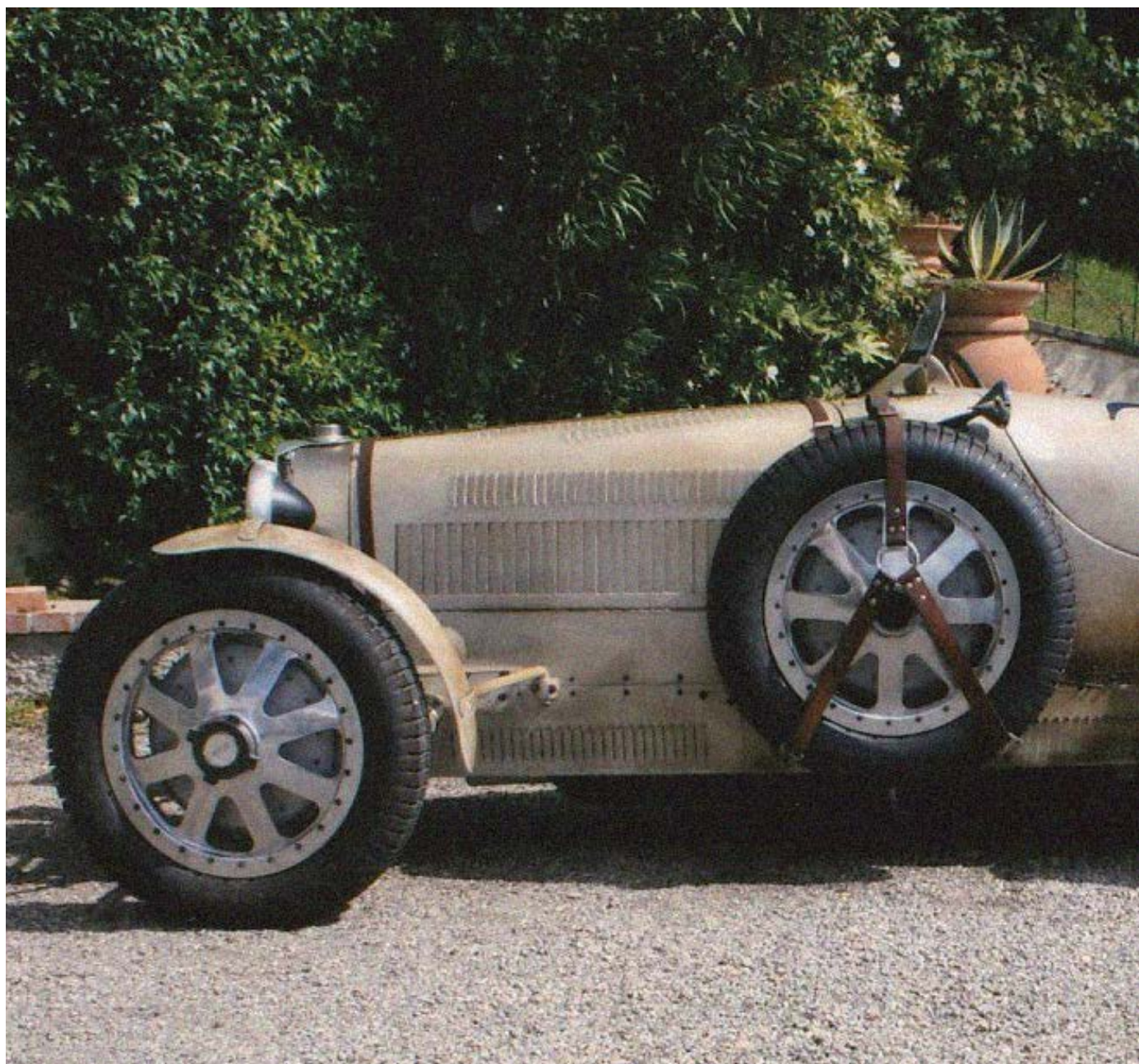


La Pur Sang è un'azienda argentina di Paraná specializzata nella costruzione di automobili replica ispirate alle mitiche Bugatti anni '20 - '30. Il modello di punta della gamma è sicuramente la Type 35B, che Pur Sang ricostruisce nei minimi particolari e dettagli, tanto che solo gli appassionati più attenti riescono a riconoscere una Type 35 originale da una Pur Sang. I bravi tecnici argentini hanno poi effettuato alcune migliorie tecniche che ne permettono l'utilizzo senza incorrere nelle problematiche tipiche della Type 35B, come il surriscaldamento del motore, la migliore accensione, ecc. Il motore è dotato di una grande efficienza tecnica anche se esteticamente è identico al mitico 8 cilindri, il capolavoro creato da Ettore Bugatti.

L'azienda Pur Sang è un vero e proprio atelier di creazione e una fabbrica produttiva dove lavorano abili artigiani. Il suo titolare Jorge Anadon, ha iniziato proprio restaurando Bugatti Type

35 e con l'occasione ha misurato ogni singolo elemento motore e della carrozzeria e analizzato i materiali con i quali sono costruiti. Questo gli ha permesso una grande conoscenza del modello poi riportata nella costruzione delle sue vetture che sono molto apprezzate nel mondo. Anche importanti collezionisti Bugatti ne posseggono almeno un esemplare, come Jay Leno, il noto presentatore statunitense che è un grande estimatore della Pur Sang.

L'auto che presentiamo è una Type 35B, costruita nel 2002 dalla Pur Sang. La vettura è di colore bianco, 2300 cmc con compressore, assolutamente perfetta sotto ogni profilo sia tecnico che estetico. Veloce e dotata di un'ottima tenuta di strada, la Pur Sang Type 35B, stupisce chi la guida, facendo provare sensazioni incredibili con la potenza del suo 8 cilindri con compressore e la guida a ruote scoperte.







FIAT 6C 1500B

FIAT 6C 1500B

1939

Telaio #034345

Motore #034455

STIMA € 42.000 - € 47.000

29



La 6C 1500 nasce nel 1936 e stupisce dalla sua apparizione al Salone di Milano dello stesso anno per la sua modernità ed eleganza. L'Ing. Rodolfo Schaeffer con la collaborazione esterna del Conte Mario Revelli de Beaumont, disegna un'auto assolutamente innovativa e rivoluzionaria, influenzando l'intera produzione europea del decennio successivo. La carrozzeria è aerodinamica con un frontale molto originale studiato dopo vari test dei prototipi nel "tunnel aerodinamico", una galleria del vento ante litteram. Il taglio del radiatore è spiovente ed i fari sono inseriti tra il parafrangente ed il cofano motore, per diminuire la resistenza all'aria.

Il motore è un 6 cilindri in linea dotato di distribuzione a valvole in testa di 1493 cmc che sviluppa 45 CV a 4400 g/m. Un altro capolavoro sono le sospensioni a ruote indipendenti all'avantreno con molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici a bagno d'olio. La posteriore è ad assale rigido con balestre ed ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice trasversale. Il telaio tubolare in acciaio è anche dato da FIAT ai carrozzieri esterni per la costruzione di carrozzerie fuoriserie: nasceranno alcuni grandi capolavori anche se già la versione di FIAT, è un esempio di grande design.

Con la 6C 1500 inizia l'era moderna dell'auto europea, tutte le vetture prodotte dalla concorrenza invecchiano im-

mediatamente. La 6C 1500 è la prima automobile ad avere i deflettori dell'aria sugli sportelli anteriori ed il freno di stazionamento posizionato sotto il cruscotto. Gli interni sono razionali e moderni con i sedili anteriori costruiti su di un semplice telaio tubolare che funge da maniglia per i passeggeri. La nuova automobile di FIAT, anticipa di un anno la Lancia Aprilia che riprenderà alcuni degli stilemi già visti sul capolavoro di Revelli de Beaumont.

L'automobile che proponiamo è un esemplare del 1939 (1500 B) in incredibile stato di conservazione. Il primo intestatario è Luigi Maria Perrone, discendente dei proprietari dell'Ansaldo e di importanti testate giornalistiche come "Il Secolo XIX" ed il "Messaggero". Ereditata dai figli Alessandro (pilota gentleman), Isabella e Vittoria alla scomparsa del padre, è venduta nel 1969 ad un amico di famiglia che la conserva gelosamente fino alla sua morte. Solo nell'aprile 2014 viene ritrovata dai suoi attuali proprietari che eseguono solo una messa in efficienza delle parti meccaniche, essendo la carrozzeria e gli interni in assoluto stato di conservazione.

Un'occasione unica per un vero appassionato di automobili conservate di poter mettere nella sua collezione una FIAT 1500 in assoluto stato di conservazione.







CHRYSLER 72 ex Mille Miglia 1928

CHRYSLER 72 ex Mille Miglia 1928

1928

Telaio #CP982D
Motore #CJ213188C

STIMA € 150.000 – 180.000

30



Chrysler è fondata il 6 giugno 1925 da Walter Chrysler, un eclettico personaggio che già l'anno precedente ha lanciato sul mercato una vettura a cui aveva dato il proprio nome, la Chrysler B70. Walter Chrysler si distingue per la costruzione di automobili all'avanguardia specie nelle linee delle carrozzerie, molto attente all'aerodinamica e allegerite. La Chrysler è infatti la prima azienda produttrice di automobili al mondo a costruire nei suoi stabilimenti una galleria del vento per studi sulla penetrazione aerodinamica.

Nel 1928, Chrysler è il terzo produttore statunitense di automobili, riuscendo in soli tre anni dalla nascita a sopravanzare aziende che da decenni sono già consolidate sul mercato. Il coraggio imprenditoriale di Walter Chrysler ed un buon gruppo di lavoro di giovani designer, permette alla Chrysler di presentare sul mercato autovetture innovative e di distribuirle in tutto il mondo con una rete di vendita capillare.

Il modello 72 della Chrysler nasce nel 1928, come evoluzione della 70, un'autovettura della categoria che negli Stati Uniti viene classificata come "mid-size", un segmento nel quale tutte le grandi case costruttrici americane, hanno a listino almeno tre modelli. La 72 è dotata di un motore a 6 cilindri di 3582 cmc, con valvole laterali ed una potenza di 75 CV ed albero motore poggiato su 7 supporti di banco. Il cambio ha 3 velocità ed i freni idraulici a tamburo sono dotati di uno speciale brevetto Chrysler-Lockheed che permette agli stessi di auto-equilibrarsi dopo ogni frenata.

Il modello 72, nonostante il prezzo elevato, nelle varie tipologie di carrozzeria proposta sul mercato, diviene presto uno dei maggiori successi automobilistici della fine degli anni '20. Chrysler si cimenta con successo anche nelle competizioni ed affida le proprie auto al celebre Ralph De

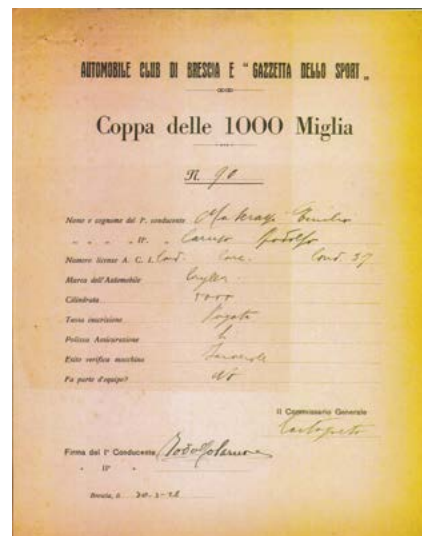
Palma, pugliese di nascita emigrato negli Stati Uniti ancora bambino, pilota formidabile che ancora oggi detiene un imbattibile record: 2.557 vittorie su 2.889 gare disputate. Due modelli 72 sono iscritte alla celebre 24 Ore di Le Mans del 1928 e sovvertendo ogni pronostico si classificano 3° e 4° assoluti ad oltre 100 km/h di media. Walter Chrysler, uomo di marketing, crede nella pubblicità derivata dalle corse e per la Mille Miglia del 1928, iscrive quattro vetture modello 72 e le affida ad equipaggi molto forti: Emilio Materassi - Rodolfo Caruso, Baronessa Maria Antonietta Avanzo - Barone Manuel De Teflè, Conte Gioacchino Leonardi - Guido Cariaci, Lodolini - Ruggeri. Saranno proprio Leonardi - Cariaci, che giungeranno 22° assoluti al traguardo.

La vettura che presentiamo è quella che corse nel 1928, la celebre maratona bresciana, guidata dall'equipaggio Materassi - Caruso. Il grande campione fiorentino Emilio Materassi è affiancato dal nipote del tenore Enrico Caruso, Rodolfo grande appassionato di corse. La loro gara terminerà prima dell'arrivo a Roma.

L'auto è in ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica ed è ancora nella configurazione con la quale corse la Mille Miglia ed altre competizioni dell'epoca tra cui il Circuito del Mugello.

La colorazione gialla e nera è la stessa "ufficiale" che aveva nella stagione 1928, così come i parafranghi alleggeriti ed altre modifiche, apportate da Patriarca di Roma.

Si ritiene che questo sia l'unico esemplare delle quattro vetture da corsa preparate dalla Chrysler per le competizioni. Una serie di importanti documenti del Museo Mille Miglia confermano che questo è l'esemplare affidato dalla Chrysler all'equipaggio Materassi-Caruso. L'auto necessita di essere reinserita in circolazione, in quanto priva di documenti.





31

FERRARI 208 GT TURBO



FERRARI 208 GTSTURBO

1985

Carrozzeria Pininfarina

Telaio #ZFFKA11B000055811

STIMA € 55.000 - € 60.000

31



La capostipite della leggendaria dinastia delle moderne berlinette Ferrari, è la 308 GTB (Gran Turismo Berlinetta), presentata al salone di Parigi del 1985 e costruita dalla Pininfarina su disegno di Leonardo Fioravanti. La 308 rappresenta ancora oggi la perfetta sintesi della produzione Ferrari dei venti anni precedenti alla sua uscita: compattezza, muso basso e aerodinamico, prese d'aria sulle fiancate per raffreddare il motore posteriore, coda tronca, tutti stilemi di impareggiabile equilibrio e rigore.

Il propulsore di tre litri eroga 255 CV grazie ai due carburatori Weber 40DNCF. Nel 1977 nasce la versione con il tetto asportabile denominata GTS che molto successo ottiene negli Stati Uniti. La produzione termina nel 1985 (dal 1980 anche la versione ad iniezione e dal 1982 la Quattrovalvole) con 12.000 vetture costruite, un vero record per la Casa di Maranello.

Dopo i successi dei motori turbo montati sulle Formula Uno di Villeneuve e Pironi, in Ferrari si pensa di trasportare questa nuova tecnologia sulle vetture di serie. La scelta cade sulla piccola della casa, la 208 con motore di soli due

litri di cilindrata, alla quale viene applicato un turbocompressore KKK alimentato dall'iniezione Bosch K-Jetronic: si passa dai 155 CV a 220 CV a 7000 g/m con velocità di punta di 242 km/h.

L'estetica rimane pressoché invariata rispetto ai modelli precedenti con l'aggiunta di due prese NACA ricavate davanti ai passaruota posteriori e paraurti di disegno diverso. La versione GTS del 1982 completa la gamma del modello con successi inimmaginabili, in particolare nel mercato statunitense. Della 208 GTB e GTS ne sono prodotti 687 esemplari, fino al 1987, anno di cessazione della costruzione di questa icona della storia dell'automobile.

La vettura che offriamo è un esemplare GTS, quindi con tetto asportabile, del 1985 in condizioni assolutamente perfette. Il colore rosso "Ferrari", gli interni in pelle beige ed anche la meccanica, sono in quelle che si possono definire "condizioni da concorso". Una vettura classica della produzione Ferrari, che non può certo mancare nel garage di un vero collezionista non solo delle auto del cavallino rampante.





32

FERRARI GTSTURBO



FERRARI GT TURBO

1987

Carrozzeria Pininfarina

Telaio #ZFFZA28B000075441

STIMA € 55.000 - € 60.000

32



Ferrari prosegue nel lavoro di rinnovamento delle vetture a listino e nel 1986, propone la GTB e GTS Turbo (scompare la denominazione 208), dotate di un nuovo turbocompressore IHI che consente al motore ad 8 cilindri di 2 litri di sviluppare una potenza di 254 CV a 6500 g/m che le permette di raggiungere una velocità di oltre 250 km/h. Le prestazioni sono molto simili a quelle del modello 328 dalla quale le GTB e GTS Turbo, ereditano il disegno della carrozzeria montata su passo più corto di 10 mm. Il solo elemento di distinzione sono le prese NACA ricavate nella parte inferiore dei parafranghi che ha lo scopo di migliorare il raffreddamento dei freni. Ferrari produce fino al 1989, anno di cessazione della costruzione del modello, 308 esemplari

di GTB e 828 di GTS. Con questo modello termina anche la costruzione di quella generazione di berlinette e spider ad 8 cilindri, iniziato nel 1975 e rimasto inalterato quasi per 15 anni. Nell'autunno del 1989 appare al Salone di Francoforte la 348 TB, una Ferrari completamente diversa.

La vettura che presentiamo è una versione GTS, quindi con tetto asportabile con circa 40.000 km percorsi da nuova, nel colore rosso Ferrari con interni in pelle nera. Perfettamente conservata e mantenuta dal suo attuale proprietario che l'aveva acquistata nuova. Sono presenti il libretto tagliandi e tutte le varie dotazioni di servizio.

LA GTS Turbo è la classica Ferrari, dalle linee ancora molto attuali e dalle prestazioni veramente entusiasmanti.







DINO 308 GT/4

DINO 308 GT/4

1975

Carrozzeria Bertone

Telaio #08664

STIMA € 65.000 - € 70.000



33



E' affidato a Bertone il disegno e la costruzione della nuova granturismo di Maranello. Siamo agli inizi degli anni '70 e fino ad allora Pininfarina è stato colui che ha "vestito" la maggior parte dei modelli che sono usciti dagli stabilimenti. Si cerca una degna erede della Dino 246, uno dei capolavori dello stesso Pininfarina. Il nome Dino è importante per Enzo Ferrari, una vettura che porta il nome dell'amato figlio, scomparso prematuramente a soli 24 anni nel 1956.

E' FIAT che dal 1969 è entrata in Ferrari a spingere affinché Bertone disegni e realizzi la nuova Dino GT: le linee a cuneo di Nuccio Bertone, riprendono quelle già viste sulla Lamborghini Urraco e sulla Stratos. La Dino 308GT/4 nasce nel periodo della crisi petrolifera. Siamo nel 1973, al Salone di Parigi debutta il nuovo coupè 2+2 con una linea sobria e al passo con i tempi. Il telaio a traliccio centrale è derivato dalla 246GT con allungamento del passo, le sospensioni sono a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti ed i quattro freni a disco sono autoventilati. Il cambio è a 5 rapporti con differenziale autobloccante. Il motore posto trasversalmente è un 8 cilindri a V di 90° di 2926,9 cmc, con distribuzione

bialbero su ogni bancata, alimentato da 4 carburatori Weber 40DCNF che sviluppa 255 CV a 7700 g/m. Grazie al collocamento del motore in posizione posteriore/trasversale si è costruita una vettura con un passo di soli 2550 mm con una buona abitabilità interna ed un discreto vano per i bagagli. La Dino 308 GT/4 raggiunge i 250 km/h, una velocità ragguardevole considerando che stiamo parlando di una 2 +2. A partire dal 1976 il marchio Dino sul cofano è sostituito con il classico stemma del cavallino rampante su fondo giallo. Nel febbraio 1974, la rivista Quattroruote, effettua un duro test di prova del nuovo modello, riportandone lusinghieri commenti. La Dino 308 GT/4 rimane in produzione fino al 1980 e sono costruiti 2.826 esemplari.

La Dino 308 GT/4 che proponiamo è un bellissimo esemplare del 1975, di colore rosso, interni blu e beige ed ha percorso solo 55.000 km. Vettura assolutamente perfetta sotto ogni profilo e con un piccolo vezzo: la targa personalizzata 30875: modello ed anno di costruzione. E' molto raro riuscire a reperire sul mercato internazionale, un esemplare in queste condizioni assolutamente eccellenti.







FERRARI 365 GT4 2+2

34

FERRARI 365 GT4 2+2

1973

Telaio #08664

Motore 631 12 cil. 340 cv 4390cc

Km 69.830

STIMA € 100.000 - € 130.000

34



La Ferrari 365 gt4 2+2 fu presentata al salone di Parigi nel 1972, disegnata da Pininfarina e prodotta in 521 esemplari fin da subito fu apprezzata per le notevoli doti di abitabilità e prestazioni, con il servosterzo e aria condizionata di serie unite a prestazioni da vera gran turismo, velocità massima di 245 km, ne facevano un riuscito connubio per chi desiderava una Ferrari versatile e allo stesso tempo sportiva.

L'esemplare presentato ha avuto solamente 2 proprietari che ne hanno sempre curato il buon funzionamento e l'efficienza meccanica.

Da oltre 25 anni in Sicilia, in un clima asciutto e adatto alla conservazione, ha partecipato, alla guida di un noto gentleman driver ai più importanti raduni di auto d'epoca riscuotendo ovunque consensi positivi non solo per l'aspetto esteriore ma soprattutto per l'affidabilità e le prestazioni ancora al top, seguita da sempre da un meccanico, ex officina Ferrari, esperto conoscitore di auto d'epoca ha mantenuto l'efficienza originaria, da pochi mesi è stata sostituita la frizione, tutto l'impianto di scarico ed eseguito un tagliando generale.

La carrozzeria nel suo originale colore blu diplomatico non

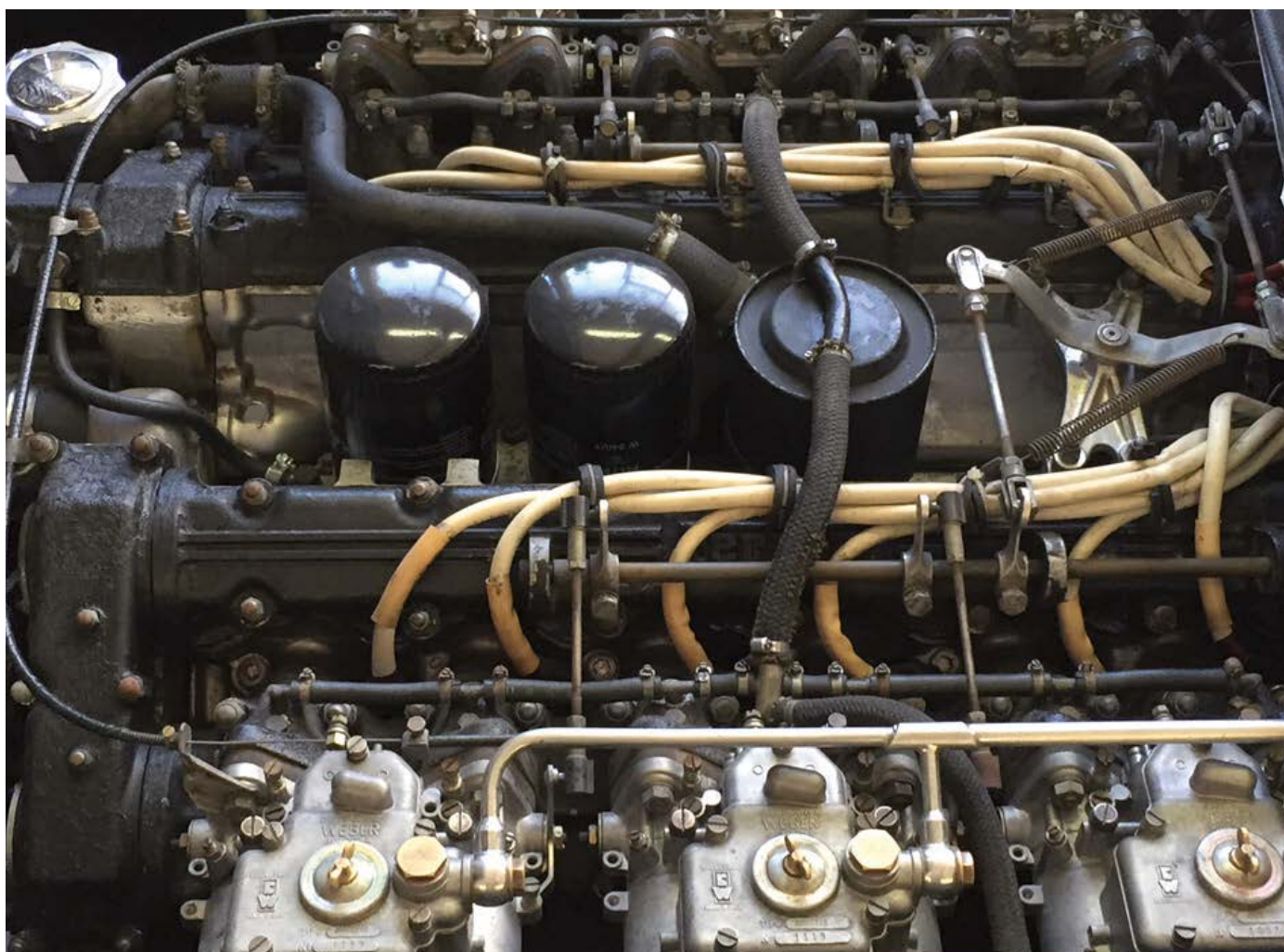
presenta segni di ruggine, le linee sono tese senza ondulazioni, le parti in acciaio e alluminio in ottimo stato, il livello di verniciatura può essere riassunto in 8/10.

Gli interni di colore beige sono conservati con ancora i tappeti originali a riprova di un uso amatoriale da parte dei proprietari, l'imbottitura del cruscotto originale, non ha il minimo strappo o rottura, i sedili mantengono il giusto sapore di vissuto e sono in buono stato generale.

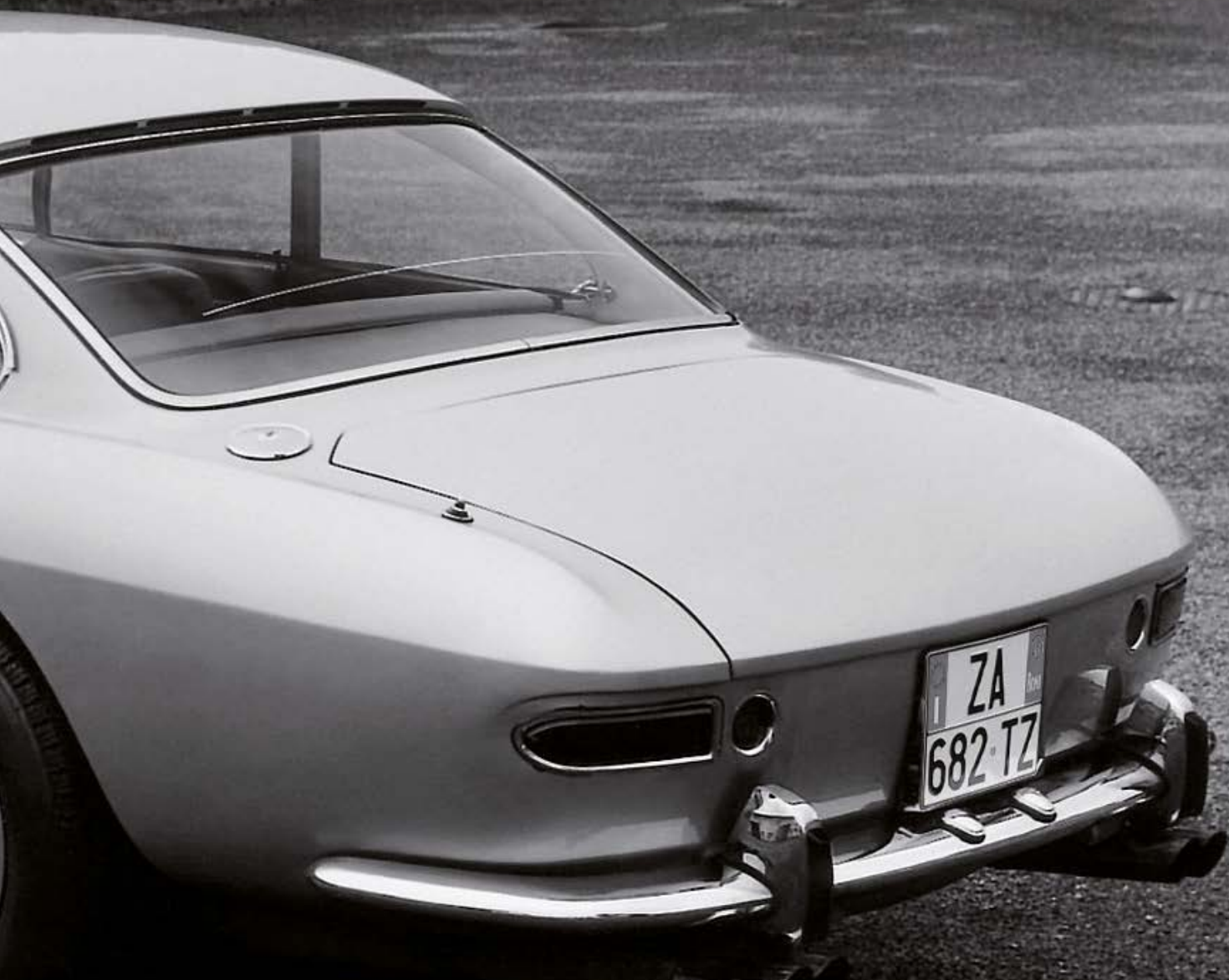
I cerchi pentastellati sono stati revisionati e montano pneumatici Michelin XWX con battistrada al 90%.

Iscritta ASI targa oro, ha in dotazione il rarissimo libretto di garanzia originale della vettura con intestazione del primo proprietario timbri e date dei primi controlli e tagliandi fatti dalla Ferrari, i libretti originali uso e manutenzione, il libretto originale delle officine autorizzate e la custodia in pelle per la loro conservazione.

Come considerazione finale è facilmente ipotizzabile una rivalutazione importante per un'auto che si presenta meccanicamente in ottimo stato, con due soli proprietari e con una dotazione documentale veramente completa quasi in-trovabile.







FERRARI 330 GT 2+2

FERRARI 330 GT 2+2

1966

Carrozzeria Pininfarina

Telaio #8447GT

Motore #8447GT

STIMA € 350.000 - € 380.000

35



Alla fine del 1963 la Ferrari ripropone una granturismo 2+2, installando sul telaio tubolare della 250 GTE, il 12 cilindri portato a 3967 cmc. Da quel primo prototipo usato come vettura personale dallo stesso Enzo Ferrari, ha origine la 330 GT 2+2, con carrozzeria di Pininfarina e ufficialmente presentata al Salone di Bruxelles del 1964. L'erede della 250 GTE, che ha aperto la strada alla serie di granturismo per la famiglia ha una carrozzeria completamente ridisegnata, con linee sobrie ed essenziali, con elementi caratterizzanti come il disegno della presa d'aria anteriore, gli sfoghi dell'aria calda del motore ricavati sulla fiancata dietro i parafanghi. Il nuovo elemento caratterizzante la 330 Gt 2+2 sono i doppi proiettori racchiusi in una grande cornice cromata. Questa novità estetica non raccoglie però molta ammirazione tanto che già a metà 1965, con la seconda serie, i doppi fari sono sostituiti con i più consueti singoli. In questa nuova serie, anche gli sfoghi laterali sono aggiornati con tre elementi lamellari, come già visto sulla 275 GTS.

Il motore è l'ormai classico 12 cilindri a V di 60° portato a 4 litri di cilindrata che grazie ai 3 carburatori Weber 40DCZ, sviluppa 300 CV a 7000 g/m. La 330 GT 2+2 raggiunge una velocità di 245 km/h, ben 15 km/h più veloce della 250 GTE. Anche la tenuta di strada e la maneggevolezza sono migliorate rispetto al modello precedente con l'adozione di ammortizzatori regolabili tipo Koni. L'impianto frenante è a disco "Dunlop" molto efficace grazie anche al doppio circuito ed al servofreno installato sulla seconda serie. Proprio nell'evoluzione del primo modello, è montata di serie, anche l'aria condizionata ed

il cambio a cinque rapporti al posto del quattro con overdrive.

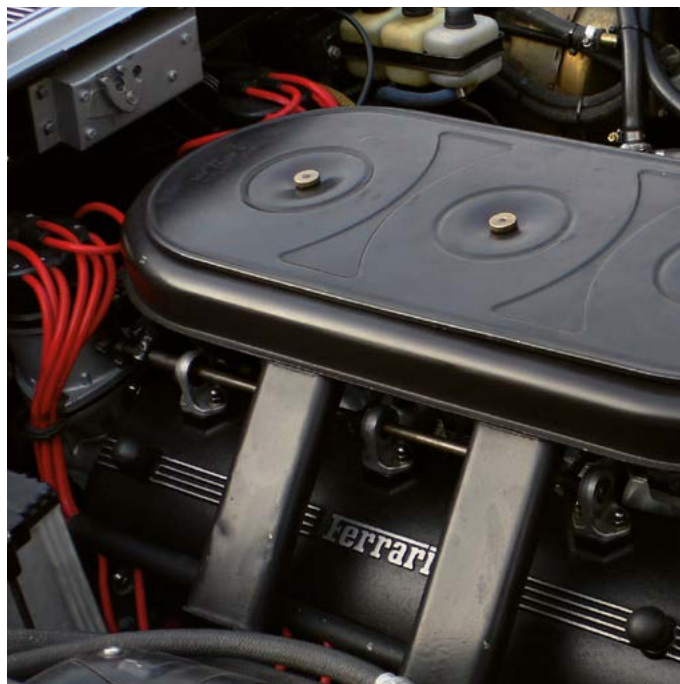
La 330 GT 2+2 rimane per molti anni la preferita da Enzo Ferrari che ne possedette alcuni esemplari delle due serie. Attori ed industriali sono i grandi estimatori di questa granturismo che riscuote anche un grande successo nel mercato principale della casa di Maranello, gli Stati Uniti.

La produzione termina nel 1967, dopo 1.088 esemplari costruiti delle le due serie.

La vettura che presentiamo è uno dei soli 474 esemplari della seconda serie, costruito nel 1966 e spedita negli Stati Uniti, successivamente in Giappone, in Italia, in Arabia Saudita e di nuovo in Italia al concessionario di Atlanta (Georgia). Il colore della carrozzeria è l'elegante grigio argento metallizzato, quello preferito da Enzo Ferrari per questo modello, con interni in pelle nera. L'auto è rientrata in Italia nel 2004 e fino al 2006 è stata sottoposta ad un completo restauro del motore e di tutti gli organi meccanici. Carrozzeria e interni originali. I lavori sono stati eseguiti dai massimi esperti nel restauro dei V12 Ferrari degli anni '60. Da allora ha percorso solo 7.000 km. Veicolo fornito di Certificato di autenticità della Ferrari e iscrizione ASI, regolarmente circolante su strada con valide revisioni.

Non sono presenti attrezzi originali e crick di sollevamento.

La 330 GT 2+2 rappresenta nel cuore dei collezionisti Ferrari, una delle più eleganti e vetture di classe della storia della Casa di Maranello. Le forme morbide e sinuose disegnate da Pininfarina per questa 2+2, sono tra le più affascinanti della storia delle granturismo mondiali.





29

ITGA



TIGA 288 GRUPPO C

1988

Telaio #366

STIMA € 135.000 - € 150.000

36



Tiga Race Cars è fondata nel 1974 in Inghilterra ed è rimasta attiva per 15 anni costruendo auto da competizione in varie specialità dalle Formula alla Can Am al Gruppo C, dove Tiga ha ottenuto i maggiori successi, scontrandosi con i più grandi costruttori europei e americani e riuscendo a vincere a Le Mans e Daytona.

Vero Davide contro Golia, ha saputo supplire a mezzi limitati rispetto ai concorrenti, con impegno e soluzioni affidabili, molto apprezzate dai gentlemen drivers perchè di facile gestione anche per le scuderie private. Le loro auto sono tuttora assistite, se richiesto, dalla moderna Tiga Race Cars.

La vettura presentata, con telaio 366, è motorizzata con il superbo Ford Cosworth DFL 3.300 cc, 8 valvole da 480 CV di potenza direttamente derivato dalla F1 e adattato alle gare di durata, universalmente riconosciuto come il miglior motore della categoria. La carrozzeria è in ottime condizioni generali, la colorazione attuale è argento. Il motore è stato revisionato a nuovo da Geoff Richardson alcuni anni fa e mai messo in moto, anche le altre parti meccaniche sono state revisionate completamente nello stesso periodo.

La vettura ha partecipato alle più prestigiose gare di durata tra le quali 200 Miglia Norisring, 360 km Brno, 1000 km Brands Hatch, 1000 km Nurburgring, 1000 km Spa, World Sport Prototype a Dijon, Nurburgring e Truxton, Interserie Mugello, Zetwielg, Brands Hatch, Zolder e Most e nel 1992 alla corsa di durata più prestigiosa del mondo, la 24 ore di Le Mans con i piloti Randaccio-Veninata-“Stingbrace” (vedi foto).

La Tiga #366 ha iniziato la carriera gareggiando con i colori della Kelmar racing, poi Simpson Engineering, Porto Kaleo, Team S.C.I. e The Berkely Team, acquistata da un collezionista italiano non è più stata usata.

La Tiga 288 GC in vendita è sicuramente una delle vetture gruppo C più desiderabili da chi vuole cimentarsi nelle numerosissime gare storiche che si svolgono nel vecchio e nuovo continente, riuscendo al tempo stesso a contenere il budget, come la 6 ore di Spa o la 24 ore di Le Mans storica che si svolge sullo stesso percorso di quella moderna ogni 2 anni, gare alle quali la Tiga è ammessa di diritto avendovi partecipato.

Corredata di 4 cerchi supplementari relativa chiave, ingranaggi rapporti e documentazione, Passaporto F.I.A.







DAYTONA “MIAMI VICE”

37

DAYTONA
“MIAMI VICE”
1984

STIMA € 55.000 - € 60.000



37



Miami Vice è una delle serie televisive “cult” degli anni ’80. Prodotta negli Stati Uniti e girata nella città della Florida dal 1984 al 1989, Miami Vice ha fatto sognare un’intera generazione di appassionati. Chi non ricorda i memorabili inseguimenti dei due detective Sonny Crockett (Don Johnson) e “Rico” Tubbs (Philip Michael Thomas) nelle strade di Miami. Effetti glamour, musiche particolari, colori a tinte pastello, la Daytona Spyder nera, replica della Ferrari 365 GTS/4 poi sostituita dalla Ferrari Testarossa bianca, sono questi gli elementi caratterizzanti che decretano il successo delle 111 puntate della serie televisiva.

L’autovettura che presentiamo è proprio una delle tre utilizzate nei vari episodi ed è costruita dalla McBurnie su base Chevrolet Corvette C3. Una delle tre, è distrutta nella prima puntata della terza serie, intitolata “Gli Irlandesi” e da allora sostituita con la Ferrari Testarossa bianca.

La McBurnie Coachcraft è un’azienda di San Diego specializzata nella realizzazione di repliche ed è incaricata dalla produzione della serie televisiva di costruire una vettura da affidare alle mani di Sonny Crockett. La base è appunto una

Corvette C3 ed il già potente motore Chevrolet è elaborato da Don Garlits “Big Daddy”, colui che negli Stati Uniti è considerato il papà della corse per i Dragster e che ancora oggi gestisce un garage a Belleview nella Contea di Marion in Florida.

Al termine della produzione l’auto è ceduta a Jordan Klein Jr., oggi produttore cinematografico di Hollywood ma all’epoca responsabile delle riprese e scenografie della serie. Un certificato di autenticità accompagna l’autovettura oltre ad alcuni oggetti di memorabilia “Miami Vice” tra cui foto ed autografi dei due protagonisti. L’auto ha anche la targa personalizzata “MI-VICE”, è di provenienza statunitense ma le tasse d’importazione europee già corrisposte.

Si presenta in perfette condizioni sia di meccanica recentemente revisionata che di carrozzeria ed interni in pelle che sono stati completamente restaurati.

La Daytona Spyder “McBurnie”, è sicuramente un importante pezzo di storia della cinematografia ma anche una piacevole e potente automobile con la quale viaggiare in velocità, immaginandosi..... di essere Sonny Crockett.







MASERATI MEXICO 4.200

38

MASERATI MEXICO 4.200

1971

Motore V8 Maserati # AM 112976

STIMA € 120.000 - € 150.000

38



La Mexico, il cui nome deriva dal motore Maserati appunto, vincitore con la Cooper T81 al GP del Mexico nel 1966, disegno Vignale e presentata al salone di Parigi del '66.

La versione con cilindrata 4.200 aveva di serie selleria in pelle abitabilità per 4 persone aria condizionata 4 freni a disco servoassistiti ruote a raggi e come optional, presente e indispensabile sulla vettura in vendita, il servosterzo.

Prodotta in soli 482 esemplari, raramente appare a mostre ed esposizioni e per questo è molto ricercata dagli amanti del marchio. Ultimamente anche altre categorie di appassionati si sono avvicinati a questo tipo di vettura, vuoi per la sua rarità che per la linea molto ben riuscita, le ampie vetrate offrono agli occupanti un piacere di guida inusuale su una coupè. I prezzi ancora sottostimati ne fanno un appetibile punto di riferimento, le cromature legger-

mente sovrabbondanti danno un tocco esotico di vero atelier d'altri tempi.

La vettura presentata è nata di colore marrone colorado, il precedente proprietario desiderando qualcosa di più sportivo ha optato per il rosso, gli interni di un luminoso beige chiaro e i legni del cruscotto uniti al bellissimo volante con stemma centrale ne fanno un autentico salotto viaggiante. Attualmente in fase di un ricondizionamento generale atto a preservare le parti deteriorabili e ad un completo tagliando meccanico comprendente tra gli altri nuovo impianto di scarico e batteria saprà garantire guida divertente e ammirazione ogni volta che il nuovo proprietario vorrà farla tornare sulla strada vero luogo di appartenenza della Mexico.





ALFA ROMEO 1900 SUPER

39





ALFA ROMEO 1900 SUPER

1954

Telaio AR 1900 8828

STIMA € 44.000 - € 48.000



Il modello 1900 Super nasce con naturale evoluzione della berlina 1900 del 1950 ed è prodotta a partire dal 1954 fino al 1959. Il motore bialbero è potenziato aumentando l'alesaggio di 2 mm lasciando invariata la corsa con un conseguente aumento della cilindrata che nella nuova berlina di casa Alfa Romeo è di 1975 cmc per 90 CV, dai precedenti 1884 cmc di 80 CV. Si adotta anche un nuovo carburatore Solex 40 PAI.

Il corpo carrozzeria degli esemplari della prima serie è praticamente identico a quello del modello 1900, a parte i gruppi ottici posteriori e le ruote con finestrature ovali che migliorano notevolmente il raffreddamento dei freni a tamburo. A fine 1954, alla 1900 Super vengono apportate alcune modifiche estetiche come il lungo fregio in metallo che corre su tutta la fiancata e termina anteriormente con il logo "1900 Super" ed i baffi sul frontale. Gli strumenti sono adesso tre e di forma circolare mentre gli interni hanno selleria bicolore in panno e finta pelle e non più solo in panno.

La maggiore potenza permette alla 1900 Super di distinguersi maggiormente nelle competizioni che aveva già portato alla casa milanese eccellenti risultati nella Categoria Turismo – classe 2000.

Mille Miglia, Targa Florio, corse in salita sono il perfetto habitat della nuova berlina milanese; i gentlemen drivers ne sfruttano potenza e tenuta di strada, ottenendo risultati eccezionali.

La vettura che presentiamo è un esemplare originale ed in buone condizioni di mantenimento con ancora la sua targa Milano, originale del 1954. La meccanica è in buone condizioni, con freni, ammortizzatori e pompa dell'acqua tutti elementi sostituiti di recente. Anche la carrozzeria, nel suo colore nero originale, è in buone condizioni e gli interni, in panno e finta pelle, sono stati completamente rifatti dal suo attuale proprietario che è un noto collezionista della casa del biscione. Con questa vettura si può partecipare ai maggiori eventi internazionali, incluso Tour de France Automobile, Mille Miglia e Targa Florio.





ALFA ROMEO 1900 C SUPER SPRINT

40



ALFA ROMEO

1900 C SUPER SPRINT

1957

Carrozzeria Touring Superleggera

Telaio AR 1900 C #10454
Motore Tipo AR 1308 #00712

STIMA € 150.000 – € 170.000



Il progetto di una nuova berlina della Casa del Biscione nasce nel 1948, quando ci si rende conto che il modello anteguerra 6C 2500 è un prodotto ormai datato e non più adatto al mercato che richiedeva berline di dimensioni e cilindrata più contenute e stilemi più moderni. Nasce così il modello 1900. Siamo nella primavera del 1950 ed i primi prototipi iniziano i test sulle strade del nord Italia ma solo al Salone di Parigi che si tiene in autunno, è svelata la versione definitiva che è accolta con i massimi complimenti da parte della stampa specializzata e del pubblico. Orazio Satta Puliga e Giuseppe Busso sono i tecnici incaricati di questo nuovo progetto per un'Alfa Romeo che per concentrarsi sulla produzione ha deciso di ritirarsi dalle dispendiose competizioni che comunque tanti trionfi hanno portato alla casa milanese.

La 1900 è la prima Alfa Romeo dotata di struttura portante, può trasportare fino a 6 persone, è dotata di un grande bagagliaio ed ha per motore un brillante 4 cilindri in linea con distribuzione bialbero. La cilindrata è di 1884 cmc e sviluppa 90 CV a 5200 g/m. “La vettura di famiglia che vince le corse”, è lo slogan pubblicitario coniato per questo nuovo modello. Si susseguono aggiornamenti estetici e motoristici con aumenti di cilindrata e potenza fino al 1959, anno in cui cessa la produzione.

Fino a partire dal 1951, Alfa Romeo costruisce una serie di autotelai da destinarsi ai carrozzieri esterni denominati 1900 C, 1900 Sprint, 1900 C Super e 1900 C Super Sprint, con un passo accorciato da 2630 mm a 2500 mm.

Le principali Carrozzerie destinatarie sono Touring, Pinin Farina e Zagato che con le loro personali interpretazioni, realizzeranno dei veri e propri capolavori di stile. Touring costruisce



con il sistema denominato “Superleggera”, un armonico coupè in alluminio che grazie alla sua leggerezza trova spazio e ottimi risultati nelle competizioni, così come il modello sportivo di Zagato.

La vettura che presentiamo è uno splendido Coupè Super Sprint di Touring prodotto il 4 aprile 1957 e verniciato in un elegante “Verde Oceano” prima di essere consegnato al Cotonificio Lamprugnani di Milano, per poi passare anche nelle mani del grande pilota gentleman, Conte Giovannino Lurani Cernuschi che la guiderà per circa 12 anni, prima di cederla ad un altro appassionato.

La vettura si presenta oggi verniciata di rosso ed ha ancora i suoi interni originali in tessuto e pelle, che si presentano in ottime condizioni di conservazione. Il motore è del tipo corretto AR 1308 ed è stato mantenuto in perfetta efficienza dal suo attuale proprietario. Il cambio a cinque marce ha leva al pavimento anziché al volante (raro e costoso optional dell'epoca) e questo le conferisce un utilizzo maggiormente sportivo e più pratico. La 1900 Coupè Super Sprint, con il suo motore di 1975 cmc che genera una potenza di 115 CV è una della Alfa Romeo più apprezzate dai collezionisti di tutto il mondo: la sua eleganza ne ha fatto un'icona della storia mondiale.

Con questo modello si poteva partecipare al più prestigioso Concorso d'Eleganza ed alle competizioni stradali come la Mille Miglia. L'auto che presentiamo, essendo costruita nel 1957, è iscrivibile per questa prestigiosa corsa storica, che attira centinaia di appassionati ogni anno ed è considerata una tra le più importanti manifestazioni del mondo, per automobili da collezione.



41

FIAT 1100 E



179292-ROMA

FIAT 1100 E

1953

Carrozzeria Ghia

Telaio #372979

STIMA € 120.000 - € 140.000

41



Il modello 1100 ha sempre rappresentato per FIAT uno dei suoi prodotti di punta fino dagli anni '30, quando nel 1937 esordisce sul mercato la 508 C, restyling moderno della nota "Balilla". Nel dopoguerra si ripropone la versione 1100 B/BL nata nel 1939 ma che per ragioni belliche non fu prodotta in molti esemplari e che invece ottiene subito un ottimo risultato di vendite in un'Italia che ha un grande desiderio di ripartire dopo le distruzioni materiali e morali della guerra.

Nel 1948, in ripresa produttiva ma con strade che ancora portano i segni della distruzione, FIAT propone il progetto 1100 E e 1100 EL dotata di passo allungato ed ideale per i trasporti di persone e merci. Il motore di 1089 cmc è potenziato a 35 CV a 4400 g/m, il telaio è in lamiera d'acciaio stampata con due longheroni irrigiditi da una traversa centrale a crociera: un ottimo prodotto destinato alla classe media. In questo modello il cambio passa da leva al pavimento a leva al volante, secondo la moda "americaneggiante" di questi anni: un dispositivo che lo rende più facilmente manovrabile.

L'autotelaio 1100 E è anche quello che viene fornito ai Carrozzeri esterni per la costruzione di carrozzerie fuoriserie di gran moda in questi anni e vezzo di artisti, ricca borghesia e nobiltà che per distinguersi fa vestire i telai con richieste estrose e linee sinuose che paiono disegnate dal vento.

La vettura che proponiamo ha una storia molto singolare. L'autotelaio 1100 E è consegnato nel 1953 da FIAT alla Carrozzeria Ghia di Torino, una delle più prestigiose dell'epoca. Fondata nel 1916 da Giacinto Ghia, un imprenditore del settore dolciario, appassionato di automobili, si occupa di carrozzare i più prestigiosi autotelai Alfa Romeo e le FIAT 508 Balilla nella versione sportiva, vetture che primeggiano nelle gare come Mille Miglia e Giro d'Italia. Nel dopoguerra l'azienda passa nelle mani di Mario Felice Boano dopo la morte del fondatore. E' proprio Boano che rilancia la Ghia, realizzando vetture dotate di carrozzerie moderne e molto apprezzate dai clienti d'oltreoceano.

Un grande interesse lo ottiene con i modelli "Gioiello" e "Supergioiello", automobili inizialmente semplici ed essenziali nello stile che dominano le classi nei concorsi d'eleganza e che sono amate dai "Dandy" degli anni '50. Boano lascia nel 1953 ed è Luigi Segre a guidare l'azienda, coadiuvato nella parte stilistica da Giovanni Savonuzzi e successivamente da Pietro Frua. Le linee si appesantiscono con calandre cromate che ricordano le automobili americane ed è proprio gli Stati Uniti d'America il mercato di riferimento dell'azienda. Gli attori di Hollywood sbarcano sul Tevere e Cinecittà è il palcoscenico di film prestigiosi. Attori e attrici di fama internazionale amano circolare per Roma a bordo di automobili fuoriserie, spesso create per loro. Quella che presentiamo è una coupè sportiva "Supergioiello", costruita in un numero esiguo di esemplari tutti diversi tra loro per alcuni particolari. Consegnata dalla Ghia di Torino a Nerino Bernardi (1889-1971), attore di teatro e poi di cinema con esordio già nel 1919. Nel dopoguerra è protagonista di decine di film, molti dei quali con Totò e con Alberto Sordi, si rende memorabile protagonista ne "Il Vigile" (1960) di Luigi Zampa. Verniciata di colore rosso con interni in pelle beige, questo piccolo coupè è la sintesi della moda dell'epoca e non passa certo inosservato nelle strade della Dolce Vita felliniana. Grande calandra a nove elementi verticali cromati, fari incassati nella griglia, paraurti con ogive che ricordano le ali di un aereo, partecipa al XII° Concorso d'Eleganza di Campione d'Italia nel settembre 1955 dove si aggiudica il titolo nella propria Categoria. Nel 1957 Bernardi la vende ad un'attrice che frequenta il mondo del cinema romano la tedesca Hilda Pedri, la quale guida questo splendido coupè fino al 1971, anno in cui se ne separa per una più appariscente Cadillac. Omologata ASI, targa originale Roma, in perfette condizioni, la 1100 E è l'automobile ideale per partecipare ai Concorsi d'Eleganza e non passare certo inosservati: oggi come allora.





SIATA DAINA "GRAN SPORT"

42



SIATA DAINA “GRAN SPORT”

1952

Carrozzeria Stabilimenti Farina

Telaio #SL0252B

Motore #SL0252B

STIMA € 220.000 - € 250.000

42



La SIATA, acronimo di Società Italiana Trasformazioni Applicazioni Automobilistiche, è fondata nel 1926 a Torino dal pilota Giorgio Ambrosini e pone la sua sede a poca distanza dalla FIAT, azienda per la quale SIATA si dedica a sviluppare modifiche meccaniche per le loro vetture di serie, costruendo componentistica per alti rendimenti da applicarsi a vetture di serie. Per ogni nuovo modello FIAT, la SIATA predispose un kit da applicarsi al motore ed i risultati non tardano ad arrivare: Mille Miglia, Targa Florio, La Mans sono solo alcuni delle gare nelle quali si impongono le auto modificate dalla SIATA. Ambrosini acquisisce anche la Carrozzeria Mantelli e si dedica alla costruzione di carrozzerie sportive sempre su autotelai FIAT.

Durante il periodo bellico SIATA si trasferisce vicino Ivrea ed è gestita da Renato Ambrosini, figlio del fondatore che grazie all'uso perfetto delle lingua inglese che ha imparato in collegio in Svizzera, inizia ad intrattenere importanti rapporti con gli importatori di auto d'oltreoceano.

Nel 1952, Renato Ambrosini compie il suo primo viaggio negli Stati Uniti ma in SIATA si è già iniziato a produrre un modello di grande successo come la Daina su base FIAT 1400 e la piccola Amica. E' proprio grazie a questo viaggio che prende contatto con Ernie McAfee importatore di auto italiane e John Perona, appassionato di automobili che aprono a SIATA il nuovo mercato d'oltreoceano dove grande successo sportivo avranno i modelli SIATA .

La vettura simbolo della produzione SIATA è la Daina del 1950, progettata dal geniale Rudolf Hruska ex Porsche e

Cisitalia. E' una granturismo dalla linea italiana sia nella versione coupè che cabriolet, ambedue con carrozzeria degli Stabilimenti Farina. Gli organi meccanici sono quelli della FIAT 1400 che ha esordito al Salone di Ginevra nel 1950. Il modello che riscuote maggiormente successo è la Daina 1400 Sport (berlinetta) e Gran Sport (spider), disegnate da SIATA ma costruite negli stabilimenti della Carrozzeria Bertone e Stabilimenti Farina. Su questo modello la cilindrata è aumentata fino a 1480 cmc per 76 CV a 5500 g/m. Ambedue si distinguono nelle competizioni nazionali come la Mille Miglia ma anche sui circuiti statunitensi, dove ottengono prestigiosi successi di categoria.

La vettura che presentiamo è una Daina Gran Sport del 1952 nella versione spider degli Stabilimenti Farina, quella cioè maggiormente apprezzata allora come anche oggi. Una vettura gemella ha anche corso la Mille Miglia del 1953. Il telaio SL0252B ha trascorso buona parte della sua vita e carriera sportiva negli Stati Uniti dove è stata recuperata e restaurata alcuni anni fa dal suo attuale proprietario. Verniciata bicolore grigio argento metallizzato e azzurro, ha il suo motore sportivo dotato di due carburatori che la rendono molto veloce e divertente da guidare. La vettura è assolutamente completa di tutte le sue parti originali. Come tutti i collezionisti sanno, la Daina Gran Sport, è un esemplare molto raro da reperire sul mercato internazionale ed è l'ambizione di molti collezionisti che con questo spider possono partecipare a tutti gli eventi internazionali, compresa anche la Mille Miglia e la Targa Florio storiche.







MORETTI 750 "ALGER - LE CAP"

43

MORETTI 750 "ALGER - LE CAP"

1955

Carrozzeria Moretti

Telaio #1606C

STIMA € 55.000 - € 70.000

43



La casa costruttrice Moretti è fondata nel 1926 a Torino da Giovanni Moretti, inizialmente come produttrice di motocarri e motociclette anche da competizione. A fine anni '20, Giovanni Moretti disegna e costruisce la sua prima automobile, una piccola tre posti con carrozzeria aperta, dotata di un motore di 500 cmc e trazione posteriore. Durante il secondo conflitto mondiale, a causa della scarsità di reperimento del combustibile, Moretti costruisce un autocarro a propulsione elettrica dotato di una portata di 30 quintali, l'Elettrocarro da cui è derivata anche un'automobile monovolume, l'Elettrovettura.

Nel 1946, Moretti presenta la Cita che in dialetto torinese significa "piccola", quella che oggi definiremo una "City car": un'automobile che per dimensioni fa concorrenza alla Fiat 500 "Topolino". Dopo qualche anno nasce la 600, una quattro cilindri da cui deriva la 750 bialbero che permette a Moretti di mettersi in luce nel mondo delle competizioni, dalla Mille Miglia alla 24 Ore di Le Mans.

Nel 1951 due appassionati di automobili, Veglia e Butti, a bordo di due Moretti 750 identiche, effettuano il I° Rallye Algeri - Città del Capo (correranno anche l'edizione 1952), 16.000 km percorsi attraverso tutto il continente africano dove giungono I° e II° di Categoria, all'arrivo nella città capitale del Sudafrica e sbaragliano la concorrenza con vetture appartenenti a marchi ben più blasonati. Questo importante traguardo permette alla Moretti di godere di una visibilità internazionale e gli ordini da tutto il mondo non mancano ad arrivare. Moretti è anche amata negli Stati Uniti per le sue piccole vetture sport che primeggiano sui circuiti locali ed in competizioni importanti. L'affidabilità dei motori Mo-

retti è nota in tutti i continenti. Nel 1952 parte il Giro del Mondo e l'equipaggio Piccoli-Albiero a bordo di una 750 Giardinetta percorre 120.000 km in tre anni, attraversando cinque continenti con il motore sigillato e battendo così il record mondiale di distanza.

Dalla vettura 750 che ha partecipato e vinto la Alger - Le Cap, la Moretti deriva una serie limitata di automobili, con un'elegante carrozzeria coupè interamente costruita in Moretti e disegnata con la supervisione di Giovanni Michelotti, dotata del motore monoalbero da 750 cmc. Un successo immediato: la piccola di Moretti, così equilibrata nelle forme e con un motore così affidabile, è un sogno che si realizza per alcuni privilegiati clienti. Due Alger - Le Cap corrono anche la XX° Mille Miglia: una giunge a Roma dopo una media di 111,178 km/h mentre la seconda raggiunge l'arrivo a Brescia, I° italiana della Categoria Turismo.

La vettura in asta è un rarissimo esemplare Alger - Le Cap del 1955, di colore celeste chiaro pastello ed interni in finta pelle color cuoio. Ha una storia molto particolare avendo avuto un unico proprietario il Capitano Dorando Salvadori di Vinci (FI). L'auto ha targa Firenze e dopo il ritrovamento avvenuto nel garage del Capitano Salvadori, nonostante fosse in ottimo stato di conservazione e completa in ogni sua parte, è stata interamente restaurata. E' un esemplare della II° serie, con il fregio orizzontale a disegno di un aeroplano bimotore sulla mascherina ed è dotata dei cerchi speciali a 6 fori. E' questa la rara opportunità di acquistare una Moretti 750 Alger-Le Cap e con questa partecipare dai Concorsi d'Eleganza fino alla Mille Miglia storica, gara alla quale è iscrivibile.





FIAT 1100 103 TV “TRASFORMABILE”

44



FIAT 1100 103 TV “TRASFORMABILE”

1955

FIAT Carrozzerie Speciali

Telaio #000243

STIMA € 30.000 - € 40.000

44



Al Salone di Parigi del 1953 debutta ufficialmente il nuovo modello della FIAT, la 103 Turismo Veloce (TV) destinata alla clientela sportiva; maggiori rifiniture, buone prestazioni sportive in rapporto alla cilindrata, erano le principali caratteristiche di questo modello. Il motore sviluppa 50 CV a 5200 g/m che spingono la TV a superare i 140 km/h. Il corpo vettura rimane quasi del tutto invariato ma l'aggiunta di alcuni elementi sportivi, come il faro fendinebbia inserito nella parte centrale della calandra, verniciatura bicolore, sedili anatomici, sono alcuni elementi che attirano la clientela più sportiva della marca torinese. Con la TV si può tranquillamente circolare in città, per poi andare a correre nei fine settimana. Sono infatti i circuiti stradali il vero regno della TV il cui nome richiama agli italiani il nuovo oggetto di culto degli anni '50: la televisione. Tutte le competizioni su strada vedono protagonista la sportiva 1100 di casa FIAT in particolare la Mille Miglia, dove le TV dominano per anni la loro categoria. Anche alcuni carrozzieri si cimentano sul tema TV, creando automobili eleganti o versioni sportive come la Pinin Farina, SIATA o Zagato.

La più importante derivata della serie è sicuramente la versione spider del 1955, denominata "Trasformabile" e costruita nel reparto denominato Sezione Carrozzerie Speciali di FIAT. La carrozzeria aperta con look in stile oltreoceano, sgargiante

calandra cromata, parabrezza panoramico, molte cromature, capotte a scomparsa dietro i sedili, sedili avvolgenti e ribaltabili, volante elastico, sono alcuni elementi caratterizzanti questo modello che riscuote immediato successo soprattutto negli Stati Uniti dove sbarcheranno molti dei soli 571 esemplari costruiti. Il prezzo di Lit. 1.250.000 è quanto si deve pagare nel 1955 per acquistare la Trasformabile di Fiat che con i suoi 145 km/h di velocità, risulta essere una delle più veloci vetture aperte del periodo, tanto da indurre anche qualche appassionato a cimentarsi nelle corse stradali. Alla Mille Miglia del 1956, si presenta alla partenza anche una TV Trasformabile che con l'equipaggio Massari-Gatti, si piazza 80° assoluto e 4° di Categoria: un eccellente risultato.

La vettura che presentiamo è un esemplare costruito nel 1955, ed è consegnato nuovo all'industriale dell'olio, il lucchese Carlo Andrea Bertolli il quale ama guidare la sua Trasformabile sul lungomare della Versilia, in quelle calde estati degli anni '50. Il colore rosso metallizzato con interni beige rendono particolarmente attraente questo 1100 TV Trasformabile che è oggi ritenuto un oggetto molto raro da reperire sul mercato e con il quale si può partecipare dal Concorso d'Eleganza alla prossima Mille Miglia: l'auto è in possesso di omologazione ASI, Targa Oro.







MERCEDES BENZ 220 CABRIOLET

45

MERCEDES BENZ 220 CABRIOLET

1961

STIMA € 110.000 - € 130.000

45



L'auto, proviene da una collezione privata, di colore bianco, interni ricondizionati a nuovo di colore carta da zucchero, targa oro ASI con libretto originale Firenze. Meccanica revisionata recentemente.

Capote nuova originale con interni della stoffa originale dell'auto.

Restauro meticoloso e rispondente alle caratteristiche originali.





MERCEDES BENZ 230 'PAGODA'

46



MERCEDES BENZ 230 'PAGODA'

1967

Targhe nuove

Auto europea

STIMA € 70.000 - € 90.000

46



L'auto, proviene da una collezione privata, colore prugna originale interni di colore tabacco in pelle, capote beige originale MB, cambio automatico revisionato meccanica totalmente rivista e motore ricondizionato a nuovo.

ASI.

Auto pronta all'uso immediato senza ulteriori interventi dato

l'alto grado di restauro effettuato e le spese sostenute.

Pagoda, una parola che evoca miti e sogni di tutte le generazioni dagli anni sessanta fino ad oggi, il cambio automatico e la prontezza del motore ne fanno l'auto ideale per il collezionista che la desidera usare senza problemi per i raduni come per un week end sulle Dolomiti.





FIAT DINO SPIDER 2000

47



FIAT DINO SPIDER 2000

1968

Targhe bianche

STIMA € 120.000 - € 140.000

47



Vettura proveniente da una collezione privata, di colore rosso interni neri originali conservati e in ordine, capote originale colore nero, meccanica sempre mantenuta in ordine dal precedente proprietario, carrozzeria in ottimo stato assolutamente esente da ruggine o imperfezioni. Per questa auto ci sono poche parole che descrivono adeguatamente lo stile inconfondibile, le linee curve senza so-

luzione di continuità, la grinta e la classe che traspira da tutti i dettagli, difficilmente si può ricondurre alla produzione della Casa, questa è veramente una Fuoriserie, ammirata e ambita da collezionisti e appassionati.

La guida è da vera spider di razza, sportiva al punto giusto, ma non da pregiudicare il confort di una gita in Costa Azzurra.







ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600

ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1600

1962 prima serie

Motore originale

Importazione USA da immatricolare

STIMA € 70.000 - € 85.000

48



Giulia prima serie, freni a tamburo colore rosso originale, interni colore nero, capote nera, cambio 5 marce, meccanica compreso motore e carrozzeria completamente nuovi. L'auto offre una guida piacevole e sportiva al tempo stesso,

assolutamente affidabile dato l'alto grado di professionalità del restauro adatta a chi desidera possedere un'icona dell'automobilismo italiano non trascurando la rivalutazione futura di un'auto professionalmente ricondizionata a nuovo.



1. La Casa d'Aste Pananti è incaricata a vendere, in locali aperti al pubblico, gli oggetti affidati in nome e per conto dei mandanti, come da atti registrati all'Ufficio I.V.A. di Firenze. Non potranno farle carico obblighi se non quelli discendenti dal mandato.

2. All'atto dell'aggiudicazione l'acquirente dovrà provvedere al pagamento del prezzo, diritti e quant'altro in contanti (se inferiore a 1000 euro), oppure tramite bonifico bancario: BANCA POPOLARE COMMERCIO E INDUSTRIA, Sede di Firenze, Corso Tintori 10/12/14/16R FI, c/c 424 Pananti Casa d'Aste S.r.l. – ABI 05048 CAB 02800 – CIN K; SWIFT BLOPIT22. - IBAN IT84K050480280000000000424.

a. L'intero pagamento per ogni Lotto acquistato deve essere eseguito a favore di Pananti Casa D'Aste srl tramite tratta bancaria o trasferimento telegrafico in euro o nella valuta utilizzata per l'Asta qualora il compratore desideri pagare con assegno e/o a mezzo bonifico bancario in accordo con la Casa d'aste Pananti, il Lotto non verrà consegnato rispettivamente fino all'avvenuta autorizzazione di pagamento da parte dell'Istituto di credito che ha emesso il titolo e fino all'intervenuto accredito dell'intero importo sul conto corrente indicato. Qualora il Compratore desideri pagare con assegno circolare, il titolo potrà essere accettato solo previa positiva e preventiva verifica con la banca di emissione;

b. Nessun Lotto può essere ritirato finché non sia stato interamente corrisposto il prezzo di aggiudicazione oltre alle commissioni ed alle spese. Il trasferimento della proprietà del Lotto avverrà dal venditore al compratore solo quando il prezzo di acquisto sarà stato ricevuto per intero secondo le modalità di cui sopra. In ogni caso che sino all'intervenuto trasferimento del diritto di proprietà del lotto compravendendo in capo al compratore, il rischio di danno, perimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali- del medesimo analogamente a quello di danni a cose e/o persone derivanti dal Lotto e a qualsivoglia altro rimarrà in capo al venditore.

c. Il compratore, una volta pagato per intero il prezzo di acquisto dovrà, a proprie spese, ritirare il Lotto acquistato entro e non oltre le ore 18,00 del primo giorno lavorativo successivo all'intervenuto pagamento predetto;

d. Il compratore sarà ritenuto responsabile per il ritiro, la custodia, l'assicurazione e le altre spese sostenute per un qualsiasi Lotto aggiudicato e saldato non ritirato nel giorno e l'ora specificati al precedente paragrafo così come per il ritiro, la custodia, l'assicurazione e le altre spese sostenute per un qualsiasi lotto aggiudicato e non immediatamente saldato e lo svincolerà solo dopo il pagamento della ulteriore somma totale dovuta a tali titoli.

e. Sono a carico esclusivo del compratore l'onere ed i costi, quando prescritti dalla normativa di riferimento, affinché il passaggio di proprietà venga iscritto nei pubblici registri;

f. Nella eventualità che il compratore non prelevi il Lotto, decorso il termine massimo di giorni 35 giorni a partire dal termine di cui sopra, la Casa d'Aste Pananti potrà, a sua esclusiva discrezione e fatta salva la riserva di far valere altri diritti, proporre in vendita il Lotto anche tramite asta privata o aperta al pubblico, nonché compensare le spese ed i costi sostenuti con i ricavi della vendita predetta. Qualsiasi eventuale eccedenza spetterà quindi al compratore che non ha avuto cura di ritirare il Lotto tempestivamente.

g. In caso di inadempimento laddove sia stata versata la caparra di cui al punto 2.1 la Casa d'Aste Pananti avrà la facoltà di chiedere la risoluzione di diritto del contratto di aggiudicazione attraverso semplice comunicazione scritta, trattenendosi, a titolo di penale, le somme già incassate, salvo in ogni caso il diritto al risarcimento del danno ulteriore. In ogni altro caso di inadempimento la Casa d'Aste Pananti, fermo restando per essa il diritto di risoluzione del contratto con semplice comunicazione scritta, avrà diritto di ottenere il pagamento a titolo di penale forfettariamente predeterminata del 40% del prezzo di aggiudicazione.

3. L'asta sarà preceduta da un'esposizione dei lotti durante la quale un esperto tecnico valutatore della Casa d'Aste Pananti sarà a disposizione per ogni chiarimento. L'esposizione ha lo scopo di far bene esaminare lo stato di conservazione e la qualità dei beni e chiarire eventuali errori e/o inesattezze in cui si fosse incorsi nella compilazione del catalogo.

È responsabilità esclusiva del compratore quella di esaminare il Lotto prima di fare offerte e assicurarsi dell'esattezza della sua descrizione come presente nel catalogo d'asta e, se necessario, provvedere a sue spese all'ispezione da parte di un proprio perito per verificare il diritto di proprietà, l'attribuzione, l'autenticità,

le caratteristiche, l'epoca di produzione della vettura e dei singoli componenti, la provenienza, il restauro e l'affidabilità del lotto. La Casa d'Aste Pananti in ogni caso ed accezione non ha alcuna obbligazione tanto nei confronti del venditore che nei confronti del compratore di verificare l'esattezza della descrizione da e per conto del venditore, nonché l'autenticità ed il contenuto dei documenti tutti dal medesimo forniti, con conseguente esenzione di ogni sua responsabilità al riguardo.

Qualsiasi riferimento a "chilometraggio" e/o "chilometraggio raggiunto" presente nel Catalogo d'Asta così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo si basa sulla lettura del contachilometri dell'autoveicolo e potrebbe non corrispondere all'effettiva distanza percorsa dall'autoveicolo.

Ferme le responsabilità del venditore di cui alle sopraesposte condizioni, sarà esclusivo onere e responsabilità del compratore quello di assicurarsi che ciascun autoveicolo acquistato all'Asta rispetti tutte le normative vigenti relative alla guida, all'utilizzo, al transito su strada o al trasporto e che tutta la relativa documentazione sia valida e conforme alla normativa di riferimento.

Il compratore sarà inoltre responsabile in via esclusiva dell'ottenimento di qualsiasi licenza d'esportazione o similari che potrebbe essere richiesta in relazione al lotto aggiudicato, con conseguente esonero di qualsivoglia responsabilità della Casa d'Aste Pananti al riguardo. Il mancato rilascio o il ritardo nel rilascio di una qualsiasi licenza non costituisce una causa di risoluzione o di annullamento della vendita, né giustifica il ritardato pagamento da parte dell'Aggiudicatario dell'ammontare totale dovuto.

I beni proposti nella presente vendita all'asta sono da considerarsi come beni usati forniti come pezzi di antiquariato e come tali non potranno essere qualificati come "prodotto" secondo la definizione di cui all'art. 3 lettera e) del Codice del consumo (Decreto Legislativo 6.9.2005, n. 206), con tutte le conseguenze di legge.

Del pari le parti non appartengono al genus "consumatore", con tutte le conseguenze di legge, ivi compreso il Foro competente sub art. 10 .

Dopo l'aggiudicazione nessuna contestazione in merito potrà pertanto essere accolta, fatto salvo quanto previsto dal punto 4.

4. La Casa d'Aste Pananti, pur adoperandosi con la massima serietà e scrupolosità, non potrà ritenersi responsabile per eventuali errori in cui dovesse incorrere nell'esecuzione di offerte scritte o telefoniche.

Pertanto l'offerente, nel compilare l'apposito modulo dovrà accuratamente controllare i numeri dei lotti, le descrizioni e le cifre indicate. La richiesta di partecipazione telefonica sarà accettata esclusivamente se formulata per iscritto almeno 4 ore prima della vendita. La Casa d'Aste Pananti si riserva il diritto di registrare le offerte telefoniche declinando ogni responsabilità nei confronti dell'aggiudicatario in relazione alle offerte formulate telefonicamente.

5. Non sono ammesse contestazioni in merito all'aggiudicazione dei lotti, che viene decisa dal banditore in modo insindacabile.

6. Durante la gara il direttore della vendita ha la facoltà di riunire o di separare i lotti. Lo stesso, in qualità di mandatario, potrà compiere tutte quelle attività per il migliore espletamento del mandato.

7. L'acquirente, oltre al prezzo di aggiudicazione, dovrà corrispondere il 15% dello stesso quale diritti d'asta compresa iva dove prevista (dalla norma di legge).

8. Le stime relative al possibile prezzo di vendita, stampate sotto la descrizione dei lotti riportati nel catalogo, sono espresse in Euro e non comprendono i diritti d'asta previsti al punto 7. Tuttavia, essendo tali stime effettuate con largo anticipo rispetto alla data dell'asta, potranno essere soggette a revisione, che verrà adeguatamente comunicata al pubblico durante l'asta.

9. Il presente regolamento viene accettato automaticamente da tutti coloro che concorreranno alla vendita all'asta. I partecipanti alla vendita dichiarano che ogni eventuale controversia derivante dal presente atto sarà deferita in via esclusiva alla cognizione del Foro di Firenze, accettando contestualmente in tal modo l'esclusiva giurisdizione italiana.

PARTECIPAZIONE ALL'ASTA PER CORRISPONDENZA

Spett.

GALLERIA PANANTI  CASA d'ASTE
D A L I 9 6 8

Palazzo Peruzzi de' Medici - Via Maggio, 28/A - 50125 FIRENZE

Tel. +39 055 2741011 - Fax +39 055 2741034

www.pananti.com

Chi non può essere presente in sala ha la possibilità di partecipare all'asta inviando alla nostra sede questa scheda compilata e una copia di un documento valido.

Io sottoscritto

abitante a

Prov.

CAP

Via

n.

Email

Tel.

Con la presente scheda intendo partecipare alla vostra prossima asta del 26 settembre 2015 alle condizioni specificate nel catalogo e nel sito, le quali dichiaro di aver letto e quindi di conoscere, concorrendo fino ad un massimo di Euro come sotto descritto:

DESCRIZIONE	Lotto n.	OFFERTA MASSIMA EURO (In lettere) *per l'offerta telefonica indicare solo il recapito

Ai sensi e per gli effetti del Digs 196/2003 si rende noto che i dati personali saranno oggetto di trattamento anche mediante l'utilizzo di procedure informatiche e telematiche per finalità direttamente connesse con l'attività della Casa d'Aste Galleria Pananti (invio materiale informativo, divulgativo, ecc.). Relativamente al suddetto trattamento l'interessato potrà esercitare tutti i diritti di cui all'art. 7 del Digs. 196/2003.

Cod. Fiscale.

Firma

Ai sensi e per gli effetti degli artt. 1341 e 1342 c.c. il sottoscritto dichiara di aver attentamente letto e quindi di approvare specificamente le clausole n. 1, 2, 2.1, 2.2, 2.3, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 8.1, 9,10 delle condizioni di vendita riportate sul catalogo e sul sito, oltre al regolamento sul retro della presente.

Luogo e data,

Firma

R E G O L A M E N T O

1. Le condizioni di vendita sono quelle specificate sul catalogo dell'asta.

2. L'offerta per corrispondenza equivale all'alzata di mano in sala.

All'aggiudicazione andrà aggiunto il 15% quale diritti d'asta compresa IVA ove previsto (dalla norma di legge).

3. L'offerta per corrispondenza sarà valida fino a che sarà uguale o superiore al massimo prezzo battuto in sala.

4. Nel caso ci giungessero, per una stessa opera, più offerte di pari importo, l'opera verrà aggiudicata alla prima offerta pervenutaci.

ESPERTI

Arte Moderna e Contemporanea
Piero Pananti
Filippo Pananti

Arte Italiana, dipinti,
disegni e sculture del XIX e XX sec.
Andrea Baboni

Grafica e Edizioni
Paolo Parri

Dipinti,
mobili e oggetti di Antiquariato
Massimo Bartolozzi
Emanuele Castellani

Tessuti, tappeti e arazzi
Claudio Martinelli

Arte orientale
Francesco Morena

Direzione
Filippo Pananti

Amministrazione
Lisjana Karafili
Mirko Mercuri

Magazzino/Consegne
Salvatore Schipani - Marco Magni
Franco Mazzetti

Contabilità
Ivonne Seitz

Consulente per il restauro
L'Atelier restauro dipinti

Grafica e design
Luchi Design - Firenze

Fotografia
Marco Giacomelli

Ufficio Stampa
Bianca Zani Pananti
press@pananti.com

Referente per il sud Italia
Enrico Caruso
enrico@pananti.com

Referenti per Palermo
Alfredo Fiorentino
alfredo@pananti.com

Antonella Amorelli
antonella@pananti.com



GALLERIA PANANTI  CASA d'ASTE
DAL 1968

Palazzo Peruzzi de' Medici - Via Maggio, 28/A - 50125 FIRENZE - Tel. +39 055 2741011 - Fax +39 055 2741034

www.pananti.com