

CASA d'ASTE
PANANTI

D A L 1 9 6 8



CLASSIC CARS,
MOTORCYCLES
and AUTOMOBILIA



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.

CLASSIC CARS, MOTORCYCLES *and* AUTOMOBILIA

ASTA AUTOMOBILIA

dal lotto 1 al 34

sabato 19 marzo 2016, ore 17.00

MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho SS.33 del Sempione 28 - 20017 Rho (MI)

Esposizione:

venerdì 18 marzo, dalle ore 9.30 alle ore 19.00

sabato 19 marzo, dalle ore 9.30 alle ore 15.30

MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho SS.33 del Sempione 28 - 20017 Rho (MI)

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

sponsor tecnico





Mille Miglia 1927
Biancino Castiglioni



MEMORABILIA FERRARI - DAL LOTTO N° 1 AL N° 8

1

Ombrello Ferrari autografato, (1999)

Il 1° Gran Premio di Malesia si disputa il 17 ottobre 1999 sul Circuito di Sepang. La sfida è quella ormai entrata nella storia delle corse tra McLaren e Ferrari.

La corsa è ricordata anche per il rientro di Michael Schumacher dopo sei turni di stop a causa della frattura di una gamba al GP di Gran Bretagna. Proprio Schumacher realizza il miglior tempo in prova ma in gara si dovrà accontentare del secondo posto dietro al compagno Eddie Irvine.

L'ombrello che proponiamo è quello ufficiale con gli sponsor della stagione 1999 che veniva tenuto dalla ragazza "ombrellina" sul casco di Eddie Irvine schierato sulla linea di partenza ed è stato poi autografato dallo stesso Irvine e da Schumacher.

€ 100/200



2

Valigetta Ferrari

Quella che presentiamo è una Valigetta 24ore ufficiale Ferrari in cuoio e tessuto marrone stampato con il logo Ferrari e il Cavallino. L'oggetto, prodotto negli anni '80, è nuovo e non è mai stato usato. Le misure sono cm. 46 x 33 h 12.

Si presenta in perfette condizioni e non può mancare nel set da viaggio o da lavoro di ogni appassionato della Casa di Maranello.

€ 500/700



3

Poster Gilles Villeneuve con autografo

Gilles Villeneuve (1950 -1982) è ancora oggi considerato uno dei piloti Ferrari più amato dal popolo ferrarista. Le sue imprese sui circuiti sono entrate nella mitologia delle corse. La sua prematura scomparsa durante le prove del Gran Premio del Belgio aprì una ferita profonda anche nel cuore di Enzo Ferrari.

Il poster che proponiamo, datato 1982, è un bellissimo scatto del campione canadese con la stampa del suo autografo e sotto quella autentica della moglie Joanna Villeneuve.

€ 100/200



4

Replica volante Ferrari Formula 1

Per commemorare la vittoria della Ferrari nel Campionato del Mondo FIA 2001 (Piloti e Costruttori) con l'invincibile Team di piloti Michael Schumacher e Rubens Barrichello, la Ferrari, in occasione della Cena di Natale 2001, omaggiò gli invitati con una fedele copia del volante che aveva equipaggiato la mitica F2001, il bolide rosso che aveva dominato la stagione con le 9 vittorie assolute di Michael Schumacher. La scatola originale è firmata dal Presidente Luca Cordero di Montezemolo. Si tratta di un raro cimelio della storia relativamente recente della Ferrari, un oggetto che è già considerato un "cult" tra gli appassionati del cavallino

€ 900/1.200



5

Annuario Ferrari

Volume del 1958, regalato da Enzo Ferrari ad amici clienti e venditori. Ottime condizioni
€ 450/600



6

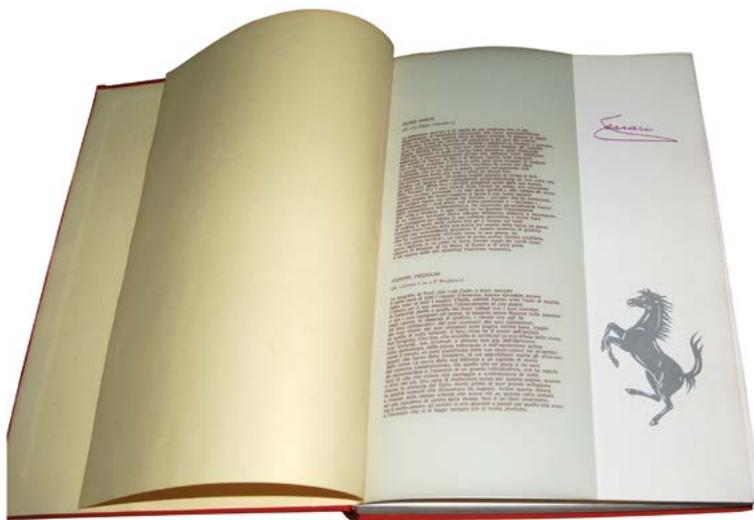
Annuari Ferrari

Prestigiosa collezione completa degli annuari Ferrari dal 1949 al 2015, in aggiunta: libro rosso, le briglie del successo e Ferrari 80.

I volumi sono perfettamente conservati e rappresentano la storia completa della Ferrari nelle competizioni.

Oltre 50 volumi in uno spazio di tempo superiore ai 65 anni raccolti e conservati con cura sono offerti in vendita per i collezionisti e gli amanti dell'automobilismo sportivo.

€ 35.000/45.000



7

Libro rosso Ferrari

Gli amici del Comm. Enzo Ferrari rimasero molto stupiti quando nel 1974 ricevettero in regalo questo magnifico volume, adesso fonte di desiderio di molti collezionisti.

In ottime condizioni
€ 350/450

8

Coppa e medaglie

Coppa in argento Gran premio di Siracusa al pilota più veloce sul giro 1958, vinta da Luigi Musso su Ferrari; medaglia oro al giro più veloce; medaglia oro al concorrente; portachiavi concorrente.

€ 10.000/13.000



9

Medaglia Luigi Musso

Secondo assoluto, Targa Florio 1954. Vinta da Luigi Musso su Maserati A6GCS/53 dietro a Piero Taruffi su Lancia D24.

€ 2.500/3.000



10

Coppa Ginori del VIII° Circuito del Mugello, (1928)

Il Circuito del Mugello corso nel 1928, vede alla partenza i principali protagonisti dell'automobilismo nazionale di quegli anni.

Emilio Materassi su Talbot 700, Giuseppe Campari su Alfa Romeo, Luigi Fagioli su Salomon, Enzo Ferrari su Alfa Romeo e Baconin Borzacchini su Maserati. Questi assi del volante si danno battaglia sulle tortuose strade del Mugello in una sfida tra strapiombi, strette curve e pochi rettilinei. Ha la meglio il padrone di casa, Emilio Materassi che su quelle strade aveva per anni guidato i pullman della compagnia SITA, prima di diventare un campione dell'automobilismo fino a laurearsi Campione Italiano nel 1927.

Il trofeo che proponiamo è la Coppa Ginori, vinta da Materassi in quell'edizione, realizzato dallo scultore Bartoli in una bellissima fusione di bronzo rappresentata "La Vittoria". La Coppa Ginori porta il nome del Marchese Lorenzo Ginori, Presidente dell'Automobile Club Firenze e grande appassionato di corse automobilistiche.

Il trofeo oltre ad essere un vero capolavoro d'arte è anche un pezzo importante della storia dell'automobilismo nazionale.

€ 10.000/12.000



11

Autografi Colin Chapman e Graham Hill

Colin Chapman (1928-1982) è sicuramente uno dei più geniali personaggi del mondo delle corse automobilistiche. Ingegnere, pilota automobilistico e grande visionario, ha apportato soluzioni tecniche ancora oggi in uso nella Formula 1 nella quale ha dettato legge per anni con la sua Lotus. Graham Hill (1929-1975) è uno dei più professionalmente longevi piloti automobilistici avendo gareggiato dal 1958 al 1975, anno della sua tragica scomparsa in un incidente aereo. Nel corso della sua splendida carriera ha vinto il Campionato del Mondo di Formula 1 nel 1962 e 1968.

Quelli che proponiamo sono due rari autografi dei due più grandi rappresentati dell'automobilismo britannico

€ 100/150



12

Poster Film: Fangio, una vita a 300 all'ora

Prodotto dalla Titanus e realizzato nel 1981 da Giovanni Volpi e Gualtiero Jacopetti, il film ripercorre la vita del grande campione argentino di origine italiana Juan Manuel Fangio (1911-1995), cinque volte campione del mondo di Formula 1.

Il manifesto del film che proponiamo misura cm. 144 X cm 107 ed è stato opportunamente telato per una perfetta conservazione.

€ 400/500



13

Orologio cronografo rattappante 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 rattappante 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.

€ 6.500/7.500



14

Orologio Chopard

Crono acciaio Mille Miglia. Nuovo, quadrante guilloché rosa, con scatola e garanzia.

€ 2.200/2.800



15

Orologio Chopard

Crono Mille Miglia in oro, cinturino in caucciù. Nuovo, con scatola.

€ 3.200/4.000



16

Crono Heuer

Crono rattappante in ottime condizioni generali.

€ 550/750



17

Crono Lemania

Orologio rattappante funzionante, in ottime condizioni.

€ 1.100/1.500





18

Portachiavi

Ruotina Marvin, con orologio meccanico all'interno. Nuovo, funzionante.

€ 350/500



19

Casco orologio Champion

Anni 80, gadget per fornitori candele Champion, ottimo stato di conservazione.

€ 250/350



20

Orologio Chopard

Acciaio, solo tempo, anno 1994. Nuovo, con scatola e garanzia.

€ 1.200/1.500

21

Orologio Chopard crono Mille Miglia nuovo cinturino

Crono Mille Miglia in acciaio, Nuovo, cinturino in caucciù, con scatola e garanzia.

€ 2.000/3.000



22

Orologio Chopard

Crono Mille Miglia, cassa in titanio, cinturino tropic in pelle. Nuovo, con scatola e garanzia.

€ 2.200/2.800



23

Orologio da cruscotto

Anni 30, carica meccanica, in ottime condizioni.

€ 300/400





24

Speedpilot Halda

Nuovo, fondo di magazzino, mai montato, anni 70.
€ 450/650



25

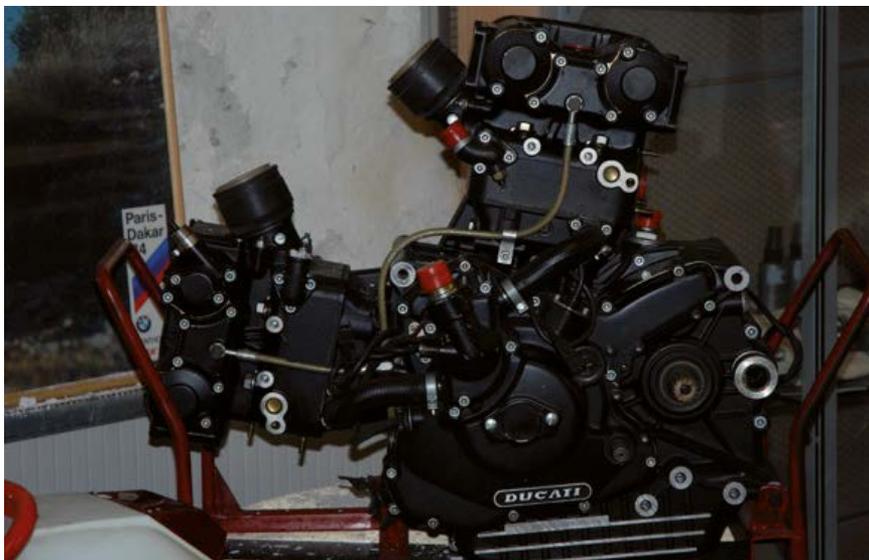
Faro ausiliario direzionale Lucas

Apparso per la prima volta al rally di Montecarlo nel 1964, montato sul tetto delle Austin Mini Cooper.
€ 450/600

26

Motore Ducati 851

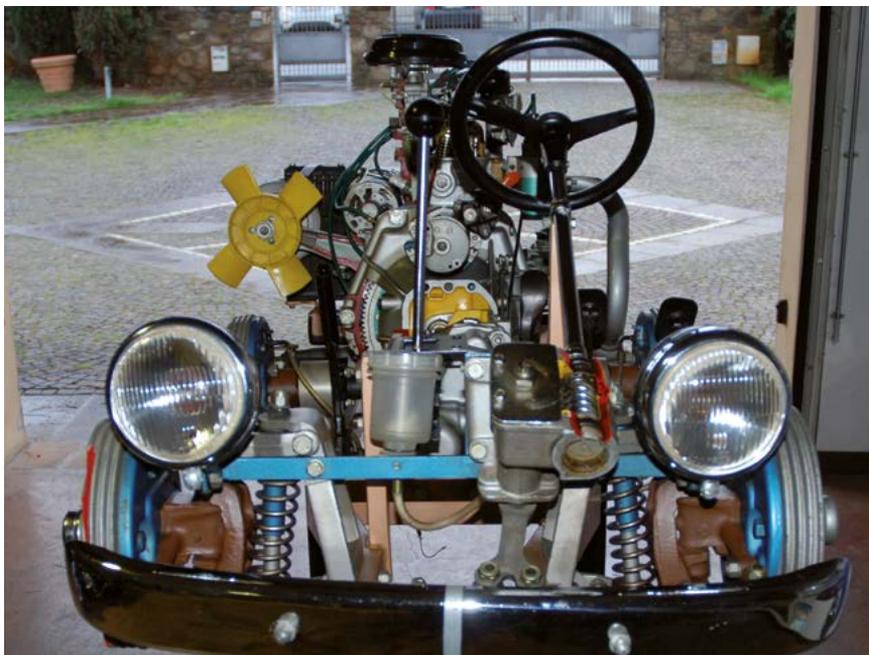
Nuovo anno 1988.
€ 2.500/3.000



27

Telaio e meccanica di autovettura

Prodotto negli anni 60 ad uso didattico, il modello offerto ha il motore e il cambio completamente sezionati e funzionanti tramite manovella, montato su ruote e ribaltabile. Per decenni ha fatto da base ai nuovi patentati per apprendere le nozioni fondamentali della meccanica. Completamente realizzato con parti di auto allora in produzione e molto ben mantenuto, è un pezzo storico di elevato interesse collezionistico.
€ 2.500/2.800



28

Gemelli Chopard Mille Miglia

Nuovi, in argento
€ 300/400



29

Modello Alfa Romeo 159

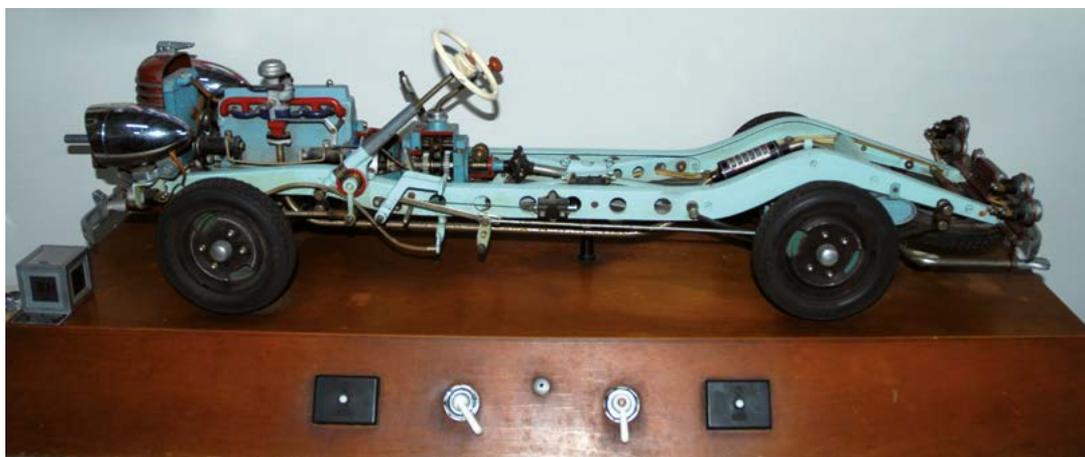
In metallo, lunghezza cm. 50 circa. Prodotto in occasione della vittoria nel campionato mondiale F1 di Manuel Fangio. Estremamente raro, in buono stato di conservazione. Non può mancare nella vetrina di ogni appassionato di collezionismo di modelli in scala.
€ 2.000/2.500



30

Modello auto sezionato per autoscuole

Su base in legno con illuminazione funzionante, lunghezza cm. 107, costruito negli anni 50/60.
€ 1.500/1.800



AUTOMODELLISMO DI GIOVANNI INGRAO

L'Architetto Giovanni Ingrao è considerato nel mondo del collezionismo, uno dei grandi modellisti che costruisce da oltre 40 anni.

Capolavori dal mondo dei mezzi militari, a quello delle automobili, aerei e treni.

La sua vera passione rimane però quella per le automobili da corsa, realizzando le versioni "corsaiole" di alcune delle icone dell'automobilismo sportivo prediligendo la grande scala che trasmette sempre un'emozione maggiore all'appassionato, rispetto ai modelli di piccole dimensioni.

Alcuni dei capolavori da lui realizzati, sono oggi nelle maggiori collezioni del mondo ed alcuni possessori di quelle vere automobili si sono rivolti a lui per averne un modello in scala da tenere in salotto.

Quelli che proponiamo in asta sono quattro esemplari provenienti dalla sua collezione, tutti in scala 1/8 e dotati di base di legno e vetrinetta in plexiglass.

31

modello Ferrari 330 P4 - 24 ore

Le Mans 1967

La terza classificata nelle celebri 24 Ore di Le Mans del 1967, è la vettura #24 di Rodriguez - Guichet, con carrozzeria chiusa. Il modello in scala di Ingrao, è autocostituito in termoformatura ed è stato anche utilizzato dall'Ing. Mauro Forghieri in un incontro presso il Circolo della Stampa a Milano, durante un convegno su Le Mans, alcuni anni fa.

€ 4.000/5.000



32

Ferrari 330 P4 - 24 ore Daytona 1967

Una delle immagini icona dell'automobilismo sportivo, è sicuramente l'arrivo in parata delle tre Ferrari 330 P4, alla 24 Ore di Daytona del 1967.

Davide contro Golia, ovvero Ferrari batte Ford, a casa della Ford.

La vettura con il numero 23, unica con carrozzeria aperta, guidata da Lorenzo Bandini e Chris Amon, vince alla media di 170 km/h. Quella vettura è un capolavoro di stile che Ingrao ha ricreato partendo dal modello americano GMP ormai fuori produzione da anni.

€ 3.500/4.500





33

Jaguar EType Le Mans, 1962

Modello della celebre Jaguar “Leightweight” vettura che, guidata da Briggs Cunningham e Roy Salvadori, si classificò 4° assoluta alla 24 Ore di Le Mans del 1962 ad una media oraria di quasi 174 km/h.

In questo modello realizzato su base Revell, ogni minimo dettaglio è curato al massimo, dagli sponsor al piccolo “devia moscerini” posto sul cofano.

€ 3.000/5.000

34

Porsche 550 Spyder (550)

Il modello 550 è una delle icone dell’automobilismo mondiale.

Ferdinand Porsche, partendo dalla sua 356, crea una sport di dimensioni contenute, basso baricentro e di conseguenza grande tenuta di strada, capace di primeggiare sia in circuito che nelle gare stradali. La 550 è stata anche l’auto “fatale” di James Dean, quella che lui chiamava “Little bastard”. Il modello in scala di Ingraio, evidenzia la perfezione del disegno e la cura dei dettagli è, anche in questo caso, maniacale. Costruita su base Real Art (Made in USA), ormai fuori produzione da anni, è la copia della vettura che fu pilotata da Jack McAfee, il grande pilota statunitense.

€ 3.500/4.500





CLASSIC CARS, MOTORCYCLES *and* AUTOMOBILIA

ASTA MOTO E AUTO D'EPOCA

dal lotto 35 al 95

sabato 19 marzo 2016, ore 17.00

MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho SS.33 del Sempione 28 - 20017 Rho (MI)

Esposizione:

venerdì 18 marzo, dalle ore 9.30 alle ore 19.00

sabato 19 marzo, dalle ore 9.30 alle ore 15.30

MILANO AUTOCLASSICA

Fiera Milano Rho SS.33 del Sempione 28 - 20017 Rho (MI)

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

sponsor tecnico

MASERATI 160/T4, 1954

Telaio 1479

Motore 1479

Attiva dal 1947, la Fabbrica Candele Accumulatori Maserati SpA, è un'azienda che si occupa della fabbricazione di candele di accensione, accumulatori, ciclomotori e motociclette, sempre appartenente alla famiglia Orsi, la stessa del celebre ramo automobilistico. Il gruppo delle aziende è successivamente diviso tra i membri della famiglia e una delle sorelle, Ida Orsi, riceve la Fabbrica Candele Accumulatori Maserati che nel 1953 rileva la Italmoto ed inizia la produzione di una motocicletta a marchio Maserati, ponendo il celebre tridente come stemma sui serbatoi della propria produzione. Oltre che in Italia, le Moto Maserati incontrano un grande successo anche in Sudafrica e Stati Uniti d'America. La produzione varia dalla 50 cmc monocilindrica a 2 tempi, fino alla 250 cmc sempre monocilindrica ma a 4 tempi, passando per la 125 cmc, 160 cmc e 175 cmc. L'esemplare che proponiamo in asta è una rara versione 160T4 del 1954, ancora con la sua targa originale e in ottimo stato di conservazione sia di carrozzeria che di meccanica. Un esemplare mai toccato dal 1954 che conserva il sapore di una moto originale in ogni suo elemento. L'esemplare, radiato d'ufficio, necessita di esser reinserito in circolazione ed è accompagnato dalla sua carta di circolazione originale e dall'estratto cronologico.

€ 8.000/10.000

**MOTO BMW 60/5, 1972**

Passo corto, serbatoio piccolo, pance cromate, km. 4500.

La moto è stata ferma in garage per 40 anni, recentemente sottoposta ad un completo ripristino senza interventi radicali. Per mantenerne lo stato totalmente originale non sono state sostituite (ma solo pulite) le marmitte e i collettori, la sella, le ruote e il serbatoio, quest'ultimo sottoposto al trattamento tankerite. Per la sicurezza sono stati sostituiti i pneumatici e le camere, la batteria, i cavi, gli oli ed i filtri, le fasce e tutte le guarnizioni delle teste; i carburatori sono stati revisionati.

Dal restauro ha percorso 500 km., le condizioni attuali sono 10/10, la moto viene venduta con dichiarazione di lecita provenienza per l'immatricolazione.

€ 9.000/12.000



37

LAVERDA 750 SF, 1973

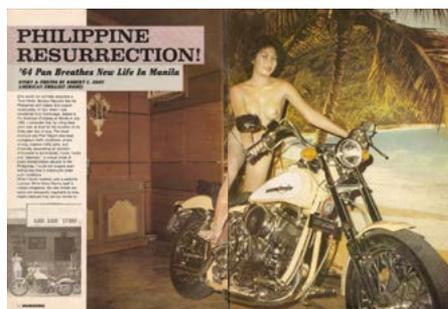
Telaio 14883

Motore tipo 750 SF

Francesco Laverda, laureato in fisica e grande appassionato di motori, nel secondo dopoguerra intravede l'opportunità di investire le sue capacità tecniche nella realizzazione di un motociclo adatto alle esigenze del periodo. In collaborazione con Luciano Zen progetta e costruisce una moto leggera con telaio in lamiera stampata e motore a 4 tempi molto economica nella realizzazione e di conseguenza sul mercato. Nonostante l'azienda di famiglia sia pienamente impegnata nella costruzione di mezzi agricoli, Francesco Laverda riesce a convincere i fratelli della bontà del suo progetto e nel 1950 è prodotta la Laverda 75 che partecipa e vince in numerose gare e circuiti tra cui la celebre Milano-Taranto del 1952, piazzando ben 5 esemplari nei primi 5 posti. Il successo convince ancora di più i vertici aziendali della bontà dell'idea di una moto Laverda e si susseguono nuovi modelli, tutti di grande successo commerciale. Nel 1964 Massimo Laverda, figlio di Francesco, imprime una svolta importante alla casa di famiglia e sviluppa la prima moto di grossa cilindrata, una 650 cmc a cui segue la 750 cmc, sicuramente la moto più famosa della casa di Breganze. Nel 1970 nasce l'evoluzione della primogenita, la 750 SF acronimo di "Super Freni", dotata di freni a tamburo con ventola che ne migliora il raffreddamento. Anche il telaio è di nuova concezione, abbassato e con il canotto di sterzo meno inclinato. Il successo commerciale è grandissimo e nel 1972 la 750 SF è la maximoto più venduta in Italia.

La 750 SF che presentiamo, di colore rosso, è del 1973 ancora con la sua targa originale Modena. Completamente restaurata in ogni sua parte, è un esemplare assolutamente perfetto e farebbe la gioia di ogni collezionista di motociclette italiane. Dalla fine del restauro ha percorso solo poche decine di chilometri.

€ 10.000/12.000



38

HARLEY DAVIDSON PANHEAD 1200, 1961/1964

La moto offerta ha una storia particolare. Modificata nelle Filippine nel 1985 dall'allora guru delle Harley, Ben Lim nell'isola di Mindanao, su ordinazione di un diplomatico dell'ambasciata americana di Manila,

La storia è riportata sulla rivista Iron Horse del 1988 con foto (osè) e numerose altre immagini. La moto è rimasta con le parti modificate per non alterarne la storia ma è stata ricondizionata totalmente. Targhe e documenti italiani

€ 17.000/23.000



39

HARLEY DAVIDSON SIDECAR

Anno di immatricolazione 1935, colore nero, 750 cc, cambio 3 marce, moto completamente restaurata in maniera professionale e conservata in ambiente chiuso e riscaldato. La H-D è stata immatricolata nuova in Italia, ha la targa originale 4 numeri Torino ed è rarissima. È corredata con libretto del 1946 con tutte le annotazioni dell'epoca.

€ 36.000/40.000



40

BSA TRIAL

Anno di immatricolazione 1964, in ottime condizioni meccaniche e di carrozzeria. Quando il Trial era dominato dalle inglesi a quattro tempi, questa era la moto preferita da tutti, campioni e neofiti. Facile, agevole e con bassi costi di manutenzione, permetteva a tutti di cimentarsi nel fuoristrada sportivo.

La moto viene venduta con documenti pronti per il collaudo e successiva immatricolazione in Italia

€ 5.000/7.000



41

DUCATI 250 CC CORSA 1968

Completamente preparata per le competizioni moto storiche dal notissimo preparatore e corridore toscano Marcello Peruzzi.

Ha partecipato ai campionati storici dal 1983 al 1988, valvole 42/38, carburatore phm 40, forcella Ceriani, freni Fontana 210/180 motore nuovo km 0

€ 10.000/13.000

42

DUCATI 350 DESMO

Immatricolata nel 1977, 350 cc monocilindrico, distribuzione desmodromica, ultima versione con freno anteriore a disco.

Restaurata professionalmente, si presenta impeccabile nella sua essenzialità.

Serbatoio parafango e codino in vetroresina per ridurne il peso, uniti ad un motore generoso ed un telaio versatile, fecero di questa moto una temibile avversaria delle più moderne "jap" del tempo.

Ottima base per preparazioni "corsaiole", ebbe un notevole successo ed ancora oggi conserva il fascino della raffinatezza meccanica senza "fronzoli" tanto cara ai ducatiisti dell'epoca e contemporanei.

La moto viene venduta con targhe e documenti italiani € 13.000/16.000



43

DUCATI 350

Distribuzione desmodromica, immatricolata il 10 maggio 1969, attuale proprietario da 30 anni,

E' stata completamente restaurata in ogni sua parte con ricambi originali. Elemento distintivo sono i due tappi carburante sul serbatoio.

Il carburatore SSI 29 e tutte le altre parti sono originali, nonchè il prestigioso motore Desmo nuovo a km zero, ne fanno un oggetto particolarmente ambito dai collezionisti. La moto viene venduta con targa originale Firenze e documenti originali

€ 11.000/14.000



44

DUCATI 450 RT

Anno di immatricolazione 1972, motore 450 cc desmodromico, 36 cv, costruita in soli 430 esemplari tra strada, regolarità e competizione, la moto presentata è in conformazione regolarità, senza batteria e accensione a magnete.

Costruita su richiesta dell'importatore americano Berlinier, è la prima vera e propria Ducati da fuoristrada.

Questa versione è stata usata nella "Sei Giorni Internazionale" all'Isola di Man nel 1971.

La moto in offerta è completamente restaurata con pezzi originali da un noto specialista di Ducati d'epoca. Dopo il restauro ha percorso meno di 100 km e si presenta assolutamente perfetta.

Viene venduta con targa e crs per immatricolazione. € 20.000/25.000



Ducati 750 GT

Anno di immatricolazione 1972 , 1° serie.

Una delle prime 500 con carter fusi in terra completamente originale, esclusa la sella. Mai restaurata e conservata nelle condizioni originali, molti particolari come i carburatori Amal o le pinze freni Lookheed, spesso sostituite negli anni, sono presenti in questo originalissimo esemplare nel suo colore verde originale. Moto ferma in garage da diversi anni. Nel 1972 la Ducati, volendo rientrare nel mondo delle corse nella classe 750 derivate di serie, presentò al Salone di Londra la 750 GT. L'estetica non era paragonabile alle luccicanti giapponesi che stavano invadendo il vecchio continente ma Smart e Spaggiari, primi e secondi nella 200 Miglia di Imola del 1972, in sella alle Ducati 750 preparate dal reparto corse, diedero lustro a questo modello ponendolo all'attenzione del grande pubblico. La moto viene venduta con targhe e documenti italiani € 35.000/40.000



Ducati 750 S

Anno di immatricolazione 1974, classico colore arancio, restaurata completamente e perfettamente funzionante.

La moto nasce dall'esigenza di soddisfare i clienti Ducati più sportivi non completamente soddisfatti della 750 gt.

L'ing. Taglioni, non ancora pronto con la versione SS a distribuzione desmodromica, propose di mettere sul mercato una versione sportiva della GT che venne prodotta per due anni.

Dotata di ottime doti telaistiche e meccaniche, non supportate qualitativamente dalla componentistica, contribuì a rinvigorire la filosofia ducatasta dove "tutto quello che non è telaio o motore è in più". Recentemente ha partecipato a numerose manifestazioni internazionali facendosi ammirare in tutta Europa.

La moto viene venduta con targa e documenti italiani. Asi targa oro.

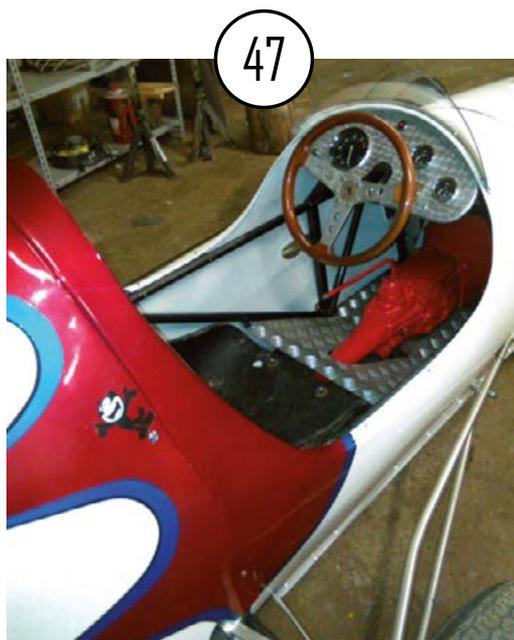
€ 42.000/48.000



DASTLE FORMULA MIDGET

1960

STIMA € 22.000 - € 25.000



Motore Ford Anglia I serie.
Completamente revisionata, sia di meccanica che di carrozzeria, in



fiberglass. La Dastle era una piccola casa inglese che costruiva auto da competizione per formule minori.

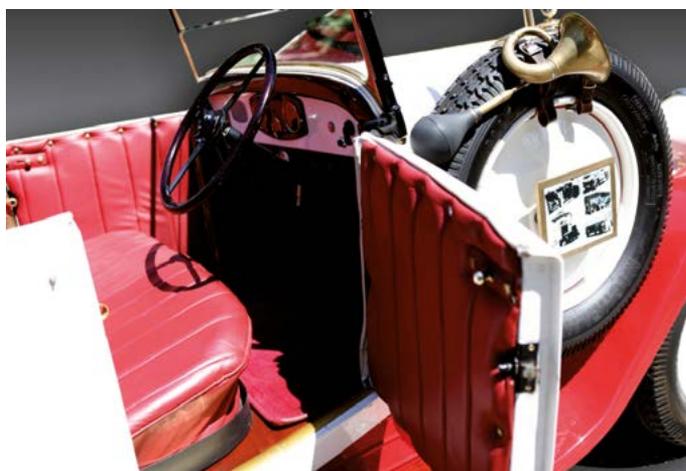
DELAHAYE TYPE 109 TORPEDO

1930

#Telaio 67882

STIMA € 28.000 - € 35.000

48



L'emozione è sentire il suono del suo motore. E' come ascoltare le canzoni di una volta. La prendi, bullone dopo bullone, ora dopo ora, dedicandole la gran parte del tuo tempo libero e fai riaffiorare l'antico splendore.

La nascita della Delahaye si deve ad Emile Delahaye, che fonda la casa nella città francese di Tours. Non si tratta di vetture rivoluzionarie ma si fanno notare per la loro qualità costruttiva, partecipando tra l'altro alla durissima corsa Parigi-Marsiglia-Parigi del 1896. Per questi motivi l'azienda cresce e nel 1898, viene trasferita a Parigi sia la sede che la produzione. Alla fine dell'Ottocento, però, per motivi mai chiariti, Emile Delahaye lascia la conduzione dell'azienda, che passa così nelle mani di Charles Weiffenbach, fino a quel momento ingegnere capo della Casa. Nel 1927, per un breve periodo, inizia una sorta di joint venture con la piccola Casa francese Chenard&Walcker. Proprio in questi anni nasce la Delahaye Type 109, vettura prodotta in pochissimi esemplari nella versione Torpedo. La Delahaye torna poi a pro-

durare in proprio a partire dal 1932.

La vettura che presentiamo, è una Delahaye type 109 Torpedo del 1930, costruita sul telaio originale Chenard&Walcker. È alimentata da un 4 cilindri Chenard&Walcker da 1,5 litri. Si ritiene che esistano solo due esemplari al mondo di questa versione "torpedo gold", ma questo è l'unico conosciuto. La vettura ha ricevuto un restauro totale, altamente professionale, durato oltre tre anni e le parti lucide sono in oro zecchino. La carrozzeria è stata totalmente sabbata e riverniciata con le tecniche dell'epoca, abbinando il colore bianco latte ai riporti orizzontali in color rosso. Gli interni, rigorosamente in pelle, sono rifatti artigianalmente in color rosso cardinale. Il fondo della vettura è tutto in pregiatissimo legno, anch'esso totalmente rifatto da maestri d'ascia. Insomma, che dire: fieri di offrirvi un gioiello unico. Auto in possesso di omologazione ASI e pronta per partecipare ai più prestigiosi concorsi d'eleganza.



LANCIA AUGUSTA “CABRIOLET”

1934

Telaio 34 1877

Motore 887672

STIMA € 45.000 - € 55.000

49



Al Salone di Parigi del 1932 è presentata la piccola di casa Lancia, una berlina “leggera” in risposta alla concorrente Balilla di FIAT. Echeggiano ancora gli ultimi tuoni della grave crisi mondiale iniziata nel 1929 ma il desiderio di possedere belle automobili è ripartito e le case automobilistiche ritornano a proporre autovetture di lusso anche di piccole dimensioni. Fanno l'apparizione utilitarie più moderne e dotate di maggiori comfort e dal prezzo contenuto, così come la cubatura dei loro motori.

Dalla prestigiosa Lambda discende la scocca portante, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti con molle elicoidali ma la vera grande novità è che l'Augusta è la prima vettura al mondo costruita con carrozzeria chiusa con scocca, vano motore, tetto e baule in un'unica entità. Il confronto con la più spartana Balilla è tecnicamente improponibile: l'Augusta è un concentrato di alta tecnologia tipica del prodotto Lancia. Il motore è un 4 cilindri a V di 18° di 1196 cmc, silenzioso e con alte prestazioni, che unite a freni eccellenti ed un'ottima tenuta di

strada, fanno dell'Augusta un altro vero capolavoro automobilistico. Costruita fino al 1935 in tre diverse serie, per le auto destinate ai carrozzieri esterni, è realizzato appositamente un pianale in lamiera stampata. Viotti, Bertone, Pinin Farina, Touring, Stabilimenti Farina sono solo alcuni dei carrozzieri che realizzeranno capolavori sul piccolo chassis Augusta. Questo modello si distingue anche nelle competizioni, vincendo la propria classe anche alla Mille Miglia e al Giro Automobilistico d'Italia.

L'esemplare che presentiamo è la versione cabriolet, una delle più rare realizzate su telaio Lancia Augusta. Le due tonalità di colore grigio della carrozzeria, gli interni in pelle chiara, la rendono particolarmente elegante. La vettura è stata completamente restaurata sia nella carrozzeria, meccanica ed interni ed è pronta per partecipare ad ogni evento di livello che sia un concorso d'eleganza oppure la Mille Miglia, essendo corredata di certificato di omologazione ASI e passaporto FIVA.

FIAT 508 BALILLA TORPEDO

1931

STIMA € 24.000 - € 28.000

50



Motore benzina Fiat 108, 995 cc, cambio 3 marce.
Auto completamente restaurata, non recentemente, con smontaggio completo e trattamento del telaio e della carrozzeria. Legni originali mantenuti, si notano piccoli segni del tempo sulle cromature ma in ottime condizioni generali, meccanica in ordine e funzionante.

La vettura in asta è una delle rare due porte Torpedo Export efficienti e in ottimo stato in circolazione, costruita in Francia prima della fusione con Simca, porta l'etichetta Fiat s.a. Française.
La vettura è venduta con documenti francesi per l'immatricolazione in Italia.

FIAT BALILLA 508 SPIDER

1934

Carrozzeria Kelsch

STIMA € 28.000 - € 34.000

51



Carrozzeria Kelsch, completamente restaurata di meccanica e carrozzeria, capote conservata, motore Fiat 108 c, 4 cilindri, 20 cv, 995cc, originale e corrispondente alla targhetta presente sulla vettura, cambio 4 marce.

La vettura proviene dal prestigioso Musée Automobile de Provence. Prodotta in Francia dalla Simca-Fiat con marchio Fiat, questa vettura,

con caratteristiche sportive ma dal basso costo di acquisto, ebbe un notevole successo commerciale in molti stati europei.

Affidabile e facile da guidare anche ai giorni nostri, è sicuramente un ottimo connubio tra costo e valore collezionistico/storico. Pronta per essere guidata su strada. Viene venduta con documenti francesi pronti per immatricolazione in Italia.

CITROEN TRACTION AVANT 7C

1937

STIMA € 20.000 - € 25.000

52



Prodotta dal 1934 al 1957, la Traction Avant rappresenta ancora oggi uno dei classici della storia dell'automobilismo mondiale. La sua riconoscibilità è pari a quella della Mini, del Maggiolino, della 500, della 2CV e di tutte le icone su quattro ruote. Il disegno della carrozzeria è opera dell'italiano Flaminio Bertoni, considerato tra i più geniali designer automobilistici di sempre. Le soluzioni stilistiche sono d'avanguardia, prima fra tutte la carrozzeria più bassa e profilata rispetto alle auto della concorrenza, grazie alla monoscocca che permette contenere gli ingombri in altezza e per la sua aerodinamicità studiata da Bertoni con Lefèbre che viene dalla scuola della Voisin. Sparisce il predellino tipo delle vetture anni '30 e la linea ne guadagna in slancio. Il posteriore è profilato e la ruota di scorta è integrata nella stessa coda. Anche la ciclistica è tutta all'avanguardia e le sospensioni sono a barre di torsione con un concetto ancora oggi utilizzato per le auto di

produzione.

La trazione anteriore, da qui il nome Traction Avant, è la vera "chicca" del modello, sperimentata fino a quel momento da pochi costruttori ma che vede la consacrazione con questo modello di Citroen. Un'auto laboratorio di idee che ha passato indenne lo stile e la tecnologia dal 1934 al 1957, quando cessa di essere prodotta, per entrare nella mitologia. Protagonista assoluta della vita e della storia di Francia come protagonista di molti film dell'epoca: questa è la Traction.

La vettura che proponiamo è una rara versione 7C del 1937 con carrozzeria in tinta bicolore che ne esalta la linea disegnata da Bertoni. Assolutamente perfetta, ha percorso solamente 87.000 km. Un mito da guidare e con il quale fare qualche bella gita fuoriporta o partecipare ad un evento e tornarsene a casa comodi, rilassati senza mai stancarsi di guidarla.

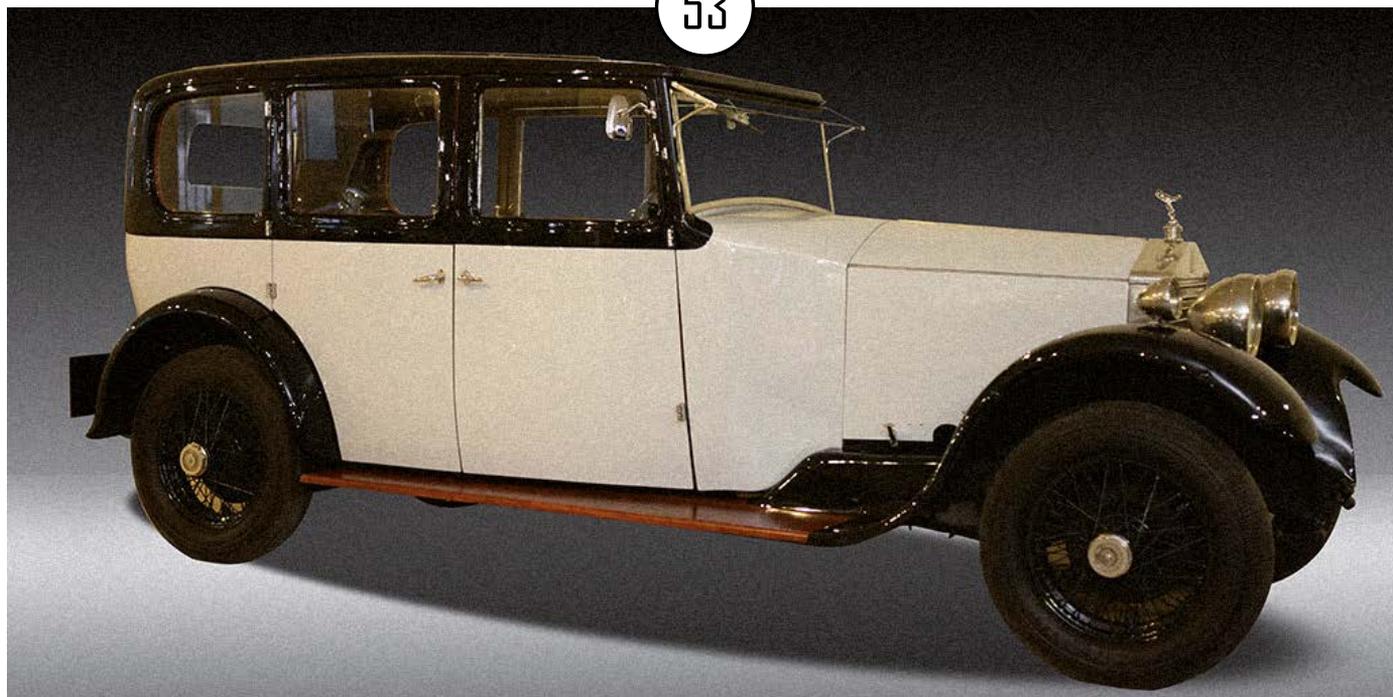
ROLLS-ROYCE 20 HP SALOON

1926

Telaio GYK19

STIMA € 75.000 - € 85.000

53



Nel complesso e variegato mondo dell'automobile, poche sono le marche che hanno saputo costruire intorno ai propri prodotti un alone di ammirazione e rispetto e che sono riuscite a mantenerlo vivo nel corso degli anni. Indiscutibilmente, una di queste, è la Rolls Royce. Una filosofia costruttiva e progettuale senza compromessi e dall'eccellenza tecnologica che, unite alla precisione della mano artigiana ben addestrata, fanno di ogni Rolls Royce un pezzo unico e irripetibile. La Twenty o 20 HP, è un'autovettura costruita dalla Rolls-Royce dal 1922 al 1929, in 2.940 esemplari. E' una delle vetture che caratterizzò la produzione della casa automobilistica adeguandosi con successo ad una nuova concezione dell'automobile che incombeva in quegli anni. Un'auto destinata ai proprietari che avevano voglia di provare l'ebbrezza della guida, per un uso quotidiano, pur non possedendo particolari conoscenze meccaniche. Non a caso, il primo prototipo presentato ufficialmente nel 1922, viene soprannominato "Cinderella". E' l'auto che si conforma pienamente alle nuove esigenze. Ed ecco che nonostante questo modello sia dotato di un cambio a quattro rapporti, la 20 HP, può viaggiare a 15 km/h in quarta marcia e riprendere senza difficoltà la velocità massima di 100 km/h semplicemente

premendo sull'acceleratore.

Così Sir Rolls descrive una delle sue gare a bordo di una 20 HP: "Non ho fatto altro che sedermi al volante e aspettare che la macchina arrivasse al traguardo!".

La Rolls Royce è un'automobile, che ancor oggi, non segue i metodi della produzione di massa, ma l'abilità e le competenze individuali dei suoi uomini, sono i fattori che ne determinano la produzione. La radica utilizzata per gli allestimenti proviene da alberi di noce vecchi di 500 anni. Il pellame viene lavorato artigianalmente, garantendo rifiniture di altissimo livello. La maschera del radiatore viene costruita ed assemblata a mano ed ognuna viene firmata dall'operaio che l'ha costruita.

La Rolls Royce che presentiamo, monta un motore a 6 cilindri di 3127 cmc, con cambio a 4 rapporti oltre la retromarcia. Gli interni sono in morbida pelle "Connolly" color crema e cornici in legno di noce. Questa 20 HP è una rara versione "limousine" immatricolata il 26 Agosto del 1926 carrozzata da William Vincent of Reading. In possesso di omologazione ASI, è l'auto giusta per persone che si vogliono distinguere per la loro classe naturale, ora come quando fu costruita.

SALMSON S4 61L

1951

STIMA € 28.000 - € 35.000

54



La Salmson è un'azienda fondata da Emile Salmson nel 1890 e allora come ora, si occupa della costruzione di pompe idrauliche e di motori per aeroplani. Ciò che sorprende è che in oltre un secolo di attività, ha dedicato alla costruzione delle sue celebri autovetture, solo una trentina di anni. Al termine della Prima Guerra Mondiale infatti, la divisione aeronautica della Salmson vede quasi arrestarsi il flusso di ordinazioni relative ai motori stellari utilizzati sui velivoli, pertanto decide di puntare sul mercato automobilistico, che già da diversi anni si stava rivelando uno sbocco commerciale pieno di possibilità. Il fondatore però, muore e la conduzione dell'azienda passa ad Emile Petit, un ingegnere di gran talento, che nel 1922 progetta e realizza la prima vettura marchiata Salmson: la AL3. Questa permette di farsi conoscere anche in ambito sportivo, dove si rivela la sola piccola da corsa, in grado di battere regolarmente le temibili Amilcar.

Il modello che proponiamo è una S4 61L dotata di un cambio "elettromeccanico" Cotal Maag a 4 rapporti in avanti e 4 in retromarcia. Il progenitore del moderno TipTronic. E' un'auto extra lusso, che si avvale di meccanica e tecnologia avanzatissima per la sua epoca. Pochissimi esemplari esistenti ancora al mondo, è fabbricata esclusivamente per diplomatici e personaggi di spicco dell'alta società di quel periodo, come Maurice Chevalier, Madame Bizet, il Re del Siam. Un rarissimo gioiello da collezione. Questa S4 61L è stata costruita nel 1951 in soli 216 esemplari. Ha ricevuto un restauro totale, dalla carrozzeria alla tappezzeria, una selleria completamente rifatta in morbido velluto di cotone, mantenendo intatto il suo cuore: il motore. Un'altra rara particolarità della sua carrozzeria, è la mancanza di montanti centrali tra le portiere. La vettura è in possesso di omologazione ASI.

FIAT DINO COUPÈ 2400

1971

Telaio 05227

Motore tipo 135C000

STIMA € 30.000 - € 33.000

55



Il progetto Dino di FIAT vede la luce nel 1966 con un accordo tra la casa torinese e la Ferrari per la produzione di automobili che utilizzano il 6 cilindri sviluppato da Ferrari con il marchio Dino, in onore del figlio del Drake prematuramente scomparso. Nasce una nuova collaborazione su questo specifico progetto con Pininfarina il quale utilizza le sue linee di produzione per la versione Spider, mentre per la carrozzeria Coupè, si sigla un accordo con la Carrozzeria Bertone. I due marchi FIAT e Ferrari, iniziano così una collaborazione che sfocerà nell'acquisto del 50% della Ferrari da parte di FIAT (1969).

Ambedue i modelli riscuotono un grande successo fino dalla loro presentazione nonostante il prezzo impegnativo. Il motore 6 cilindri a V di 2 litri è un vero gioiello di tecnologia, capace di

sviluppare 160 CV a 7500 g/m e viene applicato su entrambe le versioni, Spider e Coupè. La seconda serie Dino adotta un motore ancora più potente di 2418 cmc per 180 CV e nuove sospensioni indipendenti sul retrotreno.

Il disegno e produzione della Coupè sono sempre affidati a Bertone mentre la collaborazione con Pininfarina continua per la Spider. La vettura che proponiamo è una versione Coupè di Bertone di 2400 cmc, costruita nel 1971 che si trova in condizioni di conservazione sia di carrozzeria che di meccanica. La 2400 Coupè è una classica sportiva anni '70 molto apprezzata dai collezionisti di tutto il mondo per le sue caratteristiche sportive e per la linea della carrozzeria tipicamente italiana. Una vettura molto richiesta sul mercato internazionale ed anche molto rara da reperire.





FERRARI 328 GTS

56



56

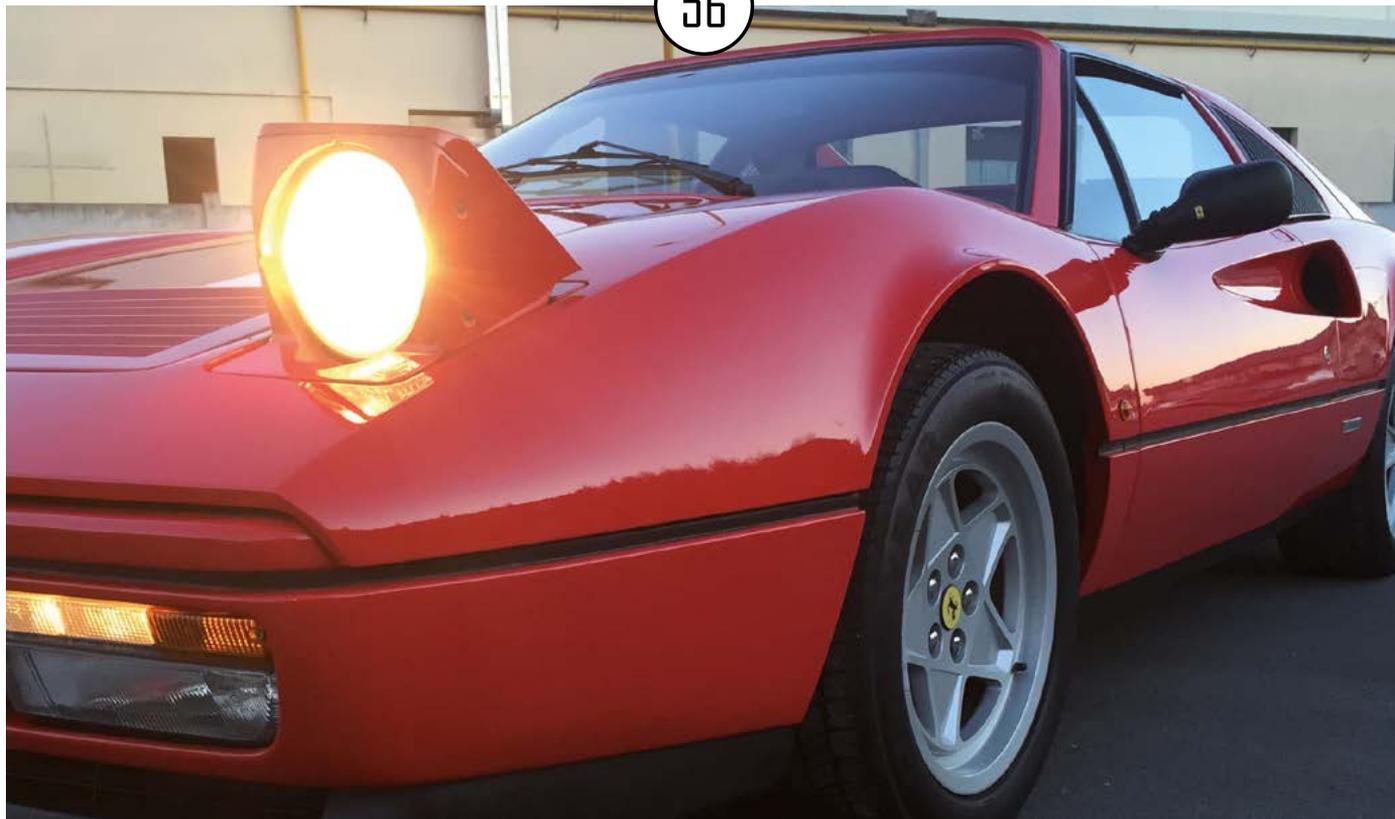
FERRARI 328 GTS

FERRARI 328 GTS

1986

STIMA € 105.000 - € 125.000

56



Colore rosso, interno nero. moquette nera, km percorsi 24500. Tagliando nel 2015, completo di cinghie, documentato. Auto mai riverniciata, interni assolutamente come nuovi. A garanzia dei km percorsi i pneumatici sono quelli montati in origine, tutte le parti sono

originali e in ottimo stato di conservazione, unico proprietario fino al 2015. Dotata di: sacca attrezzi, libretto uso e manutenzione nella custodia originale Ferrari; doppie chiavi. La vettura viene venduta con targhe e documenti italiani.



57

FERRARI TESTAROSSA



FERRARI



57

FERRARI TESTAROSSA

FERRARI TESTAROSSA

1989

Telaio ZFFAA17b000083920

STIMA € 100.000 - € 110.000

57



Anno di costruzione dicembre 1989, immatricolata nel 1990. Colore rosso, interni in pelle nera, moquette rossa. Tre proprietari, iscritta ASI, libretto dei tagliandi, attrezzi, portadocumenti. km 70.500, targa Bolo-

gna, scudetti in ceramica montati in origine, doppie chiavi antifurto. La vettura offerta si presenta in condizioni impeccabili, non ha mai subito incidenti ed è in ottime condizioni di carrozzeria e di meccanica.



58

FERRARI “VENTOROSSO”





ventorosso



58

FERRARI "VENTOROSSO"

FERRARI “VENTOROSSO” ONE OFF

1989/1993

Carrozzeria Pavese

Telaio ZFFAA17b000083920

STIMA € 100.000 - € 150.000

58



La ‘Ventorosso’ è una particolarissima vettura disegnata e realizzata in esemplare unico dalla carrozzeria Pavese di Milano su meccanica della Ferrari 412. Pavese acquistò dal concessionario Crepaldi una Ferrari 412, immatricolata a Brescia nel 1989, con l’intento di trasformarla in cabriolet. Dopo averla smontata completamente, fu adottata per la vettura una carrozzeria di nuovo disegno, più attuale rispetto a quella della 400 che, ricordiamo, risale ad un progetto Pininfarina dei primi anni ’70. Nacque così la ‘Ventorosso’ che poté fregiarsi del marchio Ferrari in quanto era stata mantenuta integralmente inalterata la meccanica originale. Questa cabriolet ha una linea a cuneo, filante e moderna, . Gli interni sono gli stessi della 412 originale con i rivestimenti dei sedili e di tutte le rifiniture in pelle nera e strumentazione, completa di tipo sportivo. La capote della ‘Ventorosso’, a scomparsa totale, è interamente nuova rispetto a quella della precedente 400 cabriolet realizzata dalla stessa carrozzeria Pavese. I paraurti sono avvolgenti e della stessa tinta della carrozzeria; una sottile fascia nera percorre l’intero perimetro della parte bassa della vettura contribuendo a rendere più leggeri ed armoniosi i volumi. La coda alta con spigoli tondeggianti è resa meno massiccia da una scalinatura nera sotto la quale quattro luci circolari costituiscono la completa fanaleria posteriore; più in basso spiccano i quattro tubi di scarico del V12 Ferrari. Il parabrezza particolarmente inclinato conferisce al mezzo slancio e dinamicità. Anteriormente gli indicatori di direzione sono posti agli angoli della

carrozzeria mentre in un corpo unico a sviluppo orizzontale (uno per lato) sono racchiusi i fari e le luci di posizione anteriori. Nel paraurti una griglia nera, al cui centro è posto il cavallino rampante della Ferrari, corre lungo l’intero frontale; nella parte nera inferiore del paraurti trovano posto la targa e le prese d’aria. La fiancata, dall’andamento cuneiforme, è caratterizzata da uno scalino che, appena accennato sul davanti, aumenta la sua profondità gradualmente fino a tre quarti della fiancata per poi diminuire leggermente nella parte posteriore. Il cofano motore, quello del bagagliaio ed il coperchio del vano capote sono in alluminio, i paraurti in vetroresina, mentre tutte le altre componenti della carrozzeria sono in acciaio. La meccanica della ‘Ventorosso’ è caratterizzata dal bialbero V12 di 4943 cc, a due valvole per cilindro, da 250 kW (350 CV) a 6000 giri/min, con coppia massima di 451 Nm (46 kgm) a 4200 giri/min. L’alimentazione è a iniezione meccanica, il cambio è manuale a cinque rapporti più retromarcia ed i freni sono a disco sulle quattro ruote. Le sospensioni sono idropneumatiche. le prestazioni sono di tutto rispetto per una gran turismo cabriolet dei primi Anni ’90, la cui trasformazione è stata completata nel settembre del 1993. Infatti, la velocità massima è dell’ordine dei 250 km/h e l’accelerazione 0-100 km/h è intorno ai sette secondi. La vettura proposta è una rara occasione di acquistare un pezzo unico e particolare su base Ferrari dal fascino intramontabile. Viene venduta con targhe e documenti italiani.

LANCIA FULVIA 1.3 HF

1969

Telaio 001997

STIMA € 22.000 - € 26.000



Auto da restaurare di carrozzeria e interni, ma completa e in buono stato. Al momento è montato un motore 1300, codice 818302. Il lotto comprende anche il motore originale, già revisionato a km 0.

La Fulvia HF in versione 1.3 è stata prodotta dal 1967 al 1969 in 882 esemplari. Targhe e documenti italiani

ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER

1959

Carrozzeria Pinin Farina

Telaio AR 10103 370356

STIMA € 38.000 - € 45.000

60



Uno dei simboli del Made in Italy, una delle automobili più riconoscibili della produzione nazionale, il sogno di ogni italiano: questa è la Giulietta Spider di Alfa Romeo disegnata da Pinin Farina. Esordisce al Salone di Torino del 1955 e colpisce immediatamente il cuore di tutti coloro che la vedono per la prima volta. Il successo è immediato e planetario; gli Stati Uniti assorbono la prima parte della produzione e nei primi tre anni ne vengono costruiti ben 8.000 esemplari. La Spider di Pinin Farina è un fenomeno di costume, il simbolo del boom economico dell'Italia anni '50. La stessa Pinin Farina ha difficoltà a soddisfare le richieste e realizza un nuovo stabilimento a Grugliasco da cui escono le scocche finite, pronte per il montaggio della parte meccanica da parte di Alfa Romeo. Il motore è il 4 cilindri in linea bialbero con basamento in lega leggera di 1290 cmc da 65 CV a 6000 g/m che spinge la Spider alla velocità di 160 km/h. Ottimo anche

l'impianto frenante con quattro tamburi a comando idraulico e proverbiale la sua tenuta di strada. Le Spider sono impiegate con successo anche nelle competizioni, in modo particolare negli Stati Uniti dove la versione denominata Veloce da 80 CV ottiene ottimi risultati nelle gare che si corrono ogni weekend nei piccoli circuiti di ogni Stato. La Spider partecipa anche alla Mille Miglia del 1956 pilotata dal celebre collaudatore/pilota Alfa Romeo Consalvo Sanesi, un banale guasto è la causa di un incidente che lo priva di un sicuro ottimo piazzamento. L'esemplare che presentiamo è stato prodotto in data 8 febbraio 1962, originariamente di colore bianco con interni neri è venduto a Roma nel maggio dello stesso anno. La vettura, oggi di colore rosso, è di proprietà della stessa persona da trenta anni e necessita di essere restaurata o rivista in alcune parti, trovandosi ancora in discrete condizioni.

FIAT 131 ABARTH RALLY GR4

Telaio 131 AR 2039110

STIMA € 165.000 - € 175.000



FIAT 131 ABARTH RALLY GR4

Preparazione totale, motore carter secco, iniezione meccanica, centralina grossa, revisionata e funzionante.

Palmares storico concorrenti privati, Costa Smeralda 1982. Attual-

mente è in fase di ultimazione di carrozzeria con i colori ricambi olio Fiat targhe e documenti italiani.



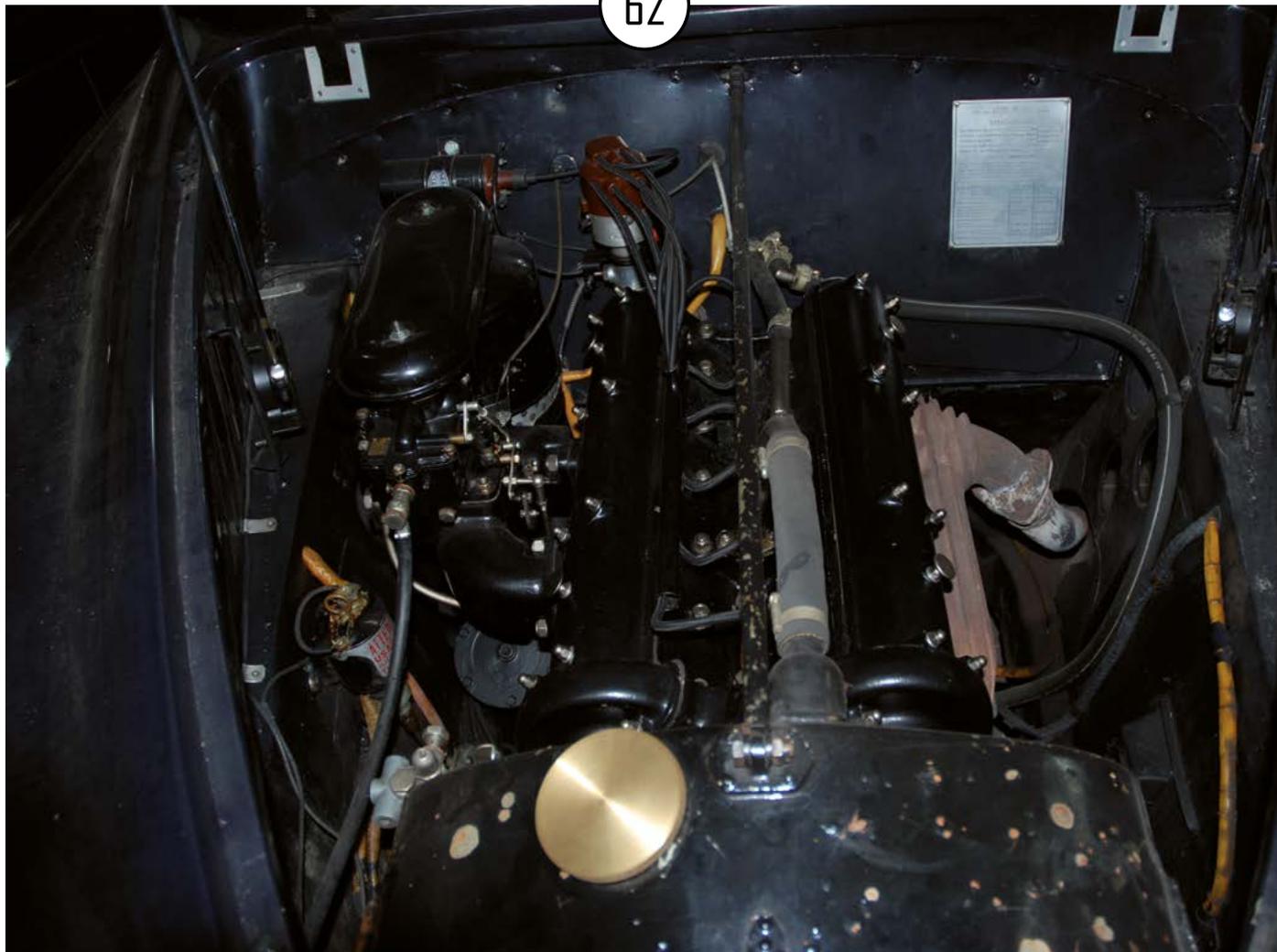


ALFA ROMEO 6C 2500 “PRESIDENZIALE”

Carrozzeria Boneschi

STIMA € 230.000 - € 250.000

62



Il progetto 6C 2500 nasce nel 1939 per sostituire l'ormai obsoleta 6C 2300 che tante soddisfazioni aveva dato all'Alfa Romeo e sarà prodotta fino al 1953. Destinata alla solita clientela elitaria, non delude le aspettative degli "alfisti". La cilindrata di 2443 cmc permette maggiore velocità e ripresa, ma la guerra ormai imminente ne limita la produzione e l'utilizzo nelle competizioni. Nonostante tutto, Alfa Romeo inizia coraggiosamente ad offrire il modello 6C 2500 in varie versioni di telaio: Turismo con passo 3250 mm, Sport con passo di 3000 mm e Super Sport con passo di 2700 mm. Solo la Turismo è prodotta negli stabilimenti Alfa Romeo, mentre gli altri autotelai sono dati ai carrozzieri esterni che realizzeranno alcuni dei più grandi capolavori di stile della storia dell'automobile.

Alla fine del conflitto il modello 6C 2500 è riproposto pressoché invariato e sono ancora i carrozzieri esterni che ne sanciscono la gloria: Touring, Pinin Farina, Stabilimenti Farina, Bertone, Boneschi, Viotti, Castagna, Ghia, sono solo alcuni dei grandi nomi dello stile che firmano capolavori su questo telaio.

La vettura che proponiamo è stata realizzata dalla milanese Boneschi nel 1950 con configurazione di Cabriolet Presidenziale. La vettura si presenta in buone condizioni nel suo blu scuro ministeriale ed anche la meccanica è stata sempre ben mantenuta, tanto da avere anche partecipato ad un raduno Alfa Romeo in giro per l'Europa, dimostrando tutta la sua efficienza.



63

LANCIA AURELIA B50

LANCIA AURELIA B50 “CABRIOLET”

1950

Carrozzeria Pinin Farina

STIMA € 145.000 - € 150.000

63



Nel 1948, Gianni Lancia pensa alla sostituzione del modello di punta della Lancia, l'Aprilia, nata prima della guerra, ultima creazione di suo padre e che inizia a sentire il peso degli anni, nonostante le soluzioni tecniche ancora molto valide. La progettazione del nuovo motore è affidata a Francesco De Virgilio in Lancia dal 1939, coadiuvato da un team di grandi tecnici. Nasce il 6 cilindri a V con monoblocco in lega leggera e teste in alluminio e canne in ghisa ricambiabili. Quanto alla carrozzeria ci lavorano lo stesso Gianni Lancia con l'aiuto del grande Vittorio Jano che partoriscono quella che sicuramente è la vettura più all'avanguardia di questi anni. Nasce l'Aurelia. La capostipite è la B10 presentata al Salone di Torino del 1950, dotata del 6 cilindri di 1750 cmc da 56 CV a 4000 g/m e raggiunge i 135 km/h di velocità. Il successo è enorme ed è venduta in oltre 5.000 esemplari.

Nel 1950 si approntano, come da tradizione Lancia, anche i telai per i carrozzieri esterni denominati B50 e B51.

Su telaio B50, la geniale matita di Pinin Farina disegna uno splendido cabriolet quattro posti a due porte, con un gioco dinamico tra i parafranghi anteriori e posteriori che animano così una fiancata che risulta slanciata e non massiccia come solitamente sono i cabriolet su telaio lungo.

La vettura che proponiamo è una B50 Pinin Farina del 1950, che ha ancora la sua targa originale ed ha avuto due soli proprietari da nuova. Completamente restaurata è stata la protagonista di un servizio su di una nota rivista automobilistica. Perfetta per partecipare a concorsi d'eleganza o per godersi il piacere del suo 6 cilindri in gite fuori porta. La vettura è omologata ASI.



64

LANCIA AURELIA B51





64

LANCIA AURELIA B51

LANCIA AURELIA B51

1951

Carrozzeria Pinin Farina

Telaio: B51 - 1043

STIMA € 70.000 - € 75.000

64



Nel 1948, Gianni Lancia pensa alla sostituzione del modello di punta della Lancia, l'Aprilia, nata prima della guerra, ultima creazione di suo padre e che inizia a sentire il peso degli anni, nonostante le soluzioni tecniche ancora molto valide. La progettazione del nuovo motore è affidata a Francesco De Virgilio in Lancia dal 1939, coadiuvato da un team di grandi tecnici. Nasce il 6 cilindri a V con monoblocco in lega leggera e teste in alluminio e canne in ghisa ricambiabili. Quanto alla carrozzeria ci lavorano lo stesso Gianni Lancia con l'aiuto del grande Vittorio Jano che partoriscono quella che sicuramente è la vettura più all'avanguardia di questi anni. Nasce l'Aurelia. La capostipite è la B10 presentata al Salone di Torino del 1950, dotata del 6 cilindri di 1750 cmc da 56 CV a 4000 g/m e raggiunge i 135 km/h di velocità. Il successo è enorme ed è venduta in oltre 5.000 esemplari.

Nel 1950 si approntano, come da tradizione Lancia, anche i telai per i carrozzieri esterni denominati B50 e B51.

Il telaio B51 è costruito dalla Lancia per i carrozzieri nel periodo 1950 - 1951 per un totale di soli 100 esemplari. Dotato del solito 6 cilindri, è la base di realizzazione di alcuni grandi vetture fuoriserie, che nascono dalla mano di Pinin Farina, Vignale, Ghia.

La vettura che presentiamo è un esemplare del 1951 realizzato dalla Pinin Farina come berlina 4 porte che ricorda come stile l'Aurelia B20, con stilemi identici al celebre modello coupé che vede la luce proprio lo stesso anno. Il motore in questo caso è il suo 2000 cmc originale che dotava le vetture prodotte nel 1951. Si ritiene che possa essere un esemplare unico costruito su misura per il suo primo proprietario. La vettura è omologata ASI.



65

ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 "FAMILIARE"

ALFA ROMEO GIULIA SUPER 1600 “FAMILIARE”

1974

Carrozzeria Giorgetti
Telaio AR105.26 1988183

STIMA € 27.000 - € 35.000

65



Il celebre modello Giulia è prodotto negli stabilimenti Alfa Romeo a partire dal 1962 fino al 1977. Erede della Giulietta è proposta in alcune varianti di carrozzeria: berlina, Coupè, cabriolet, spider e promiscua o familiare/giardinetta.

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 collassare in caso d’urto.

Giulia, con il suo motore bialbero di 1570 cmc frutto delle esperienze iniziate negli anni '20, è una berlina da 170 km/h e nella 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 “Giulia Super” è disponibile in due versioni esteticamente identiche con il frontale a 4 fari: la 1300 cmc e la 1600 cmc.

Alcuni esemplari hanno carrozzeria “station wagon” e sono denominati Promiscua o Giardinetta, mentre altri hanno carrozzeria speciale furgonata. I carrozzieri coinvolti nel progetto sono Colli di Milano per la versione Promiscua, Grazia di Bologna e Giorgetti di Montecatini Terme per le auto della Polizia Stradale o del Reparto Corse Alfa Romeo.

La vettura che presentiamo è una rara versione speciale del 1974, con carrozzeria familiare, costruita dalla Carrozzeria Giorgetti di Montecatini Terme e venduta alla Società Autostrade e data in uso alla Polizia Stradale.

L’esemplare necessita di un completo restauro sia di carrozzeria che di meccanica, essendo fermo da molti anni e recentemente tornato alla luce in condizioni di eccezionale conservazione. Costruita in un numero esiguo di esemplari, questa versione speciale della Giulia Super, è un’automobile assolutamente rara ed introvabile e molto ricercata dagli “alfisti” di tutto il mondo.

ALFA ROMEO ALFETTA GTV 2000 EX GRUPPO A

1980

STIMA € 27.000 - € 32.000

66



Costruita nel 1980, preparazione rally motore 2000cc elaborato, 155 CV, collettore lungo Autodelta. Collettore di scarico in acciaio, paracoppa alluminio Autodelta, roll bar omologato, cambio corto, freno a

mano idraulico, pinze anteriori in alluminio e dischi autoventilanti. La vettura offerta è in ottimo stato e pronta, gare con HTP in regola. Targhe e documenti italiani.

ALFA ROMEO GTV "ICE"

STIMA € 6.000 - € 7.000

67



Motore Twin Spark, di derivazione Alfa Romeo 75, cambio corto e freno a mano idraulico.

Auto preparata per gare su ghiaccio e su terra. Vettura non immatricolata, ma con passaporto tecnico.

ALFA ROMEO 75

STIMA € 6.000 - € 7.000

68



Motore Twin Spark 2000, scocca alleggerita, vettura preparata per gare sul ghiaccio e su terra. La vettura viene venduta senza documenti

di circolazione, perfettamente funzionante.

MG A 1600 "TWIN CAM"

1959

Telaio AR 1900 TI 14751

Motore Tipo AR 1308

STIMA € 55.000 - € 60.000

69



Restauro professionale recente (percorsi 6000 km), carrozzeria e telaio completamente rivisti e già in ottimo stato prima del restauro, motore revisionato completamente a nuovo dai tecnici de La Fenice. Guida sinistra, targhe nere. Nel 1958 la BMC presentò un modello ad alte prestazioni denominato Twin Cam. Fu utilizzato lo stesso motore tipo b-series con la testa cilindro in alluminio che si avvaleva di un'alta compressione, capace di sviluppare 108 cv. Furono montati anche quattro freni a disco Dunlop insieme a ruote in acciaio simili a quelle utilizzate sulle

versioni racing della Jaguar. Le Twin Cam restaurate sono oggi più affidabili di allora per l'utilizzo di materiali migliori e per l'eliminazione dei problemi che si erano presentati durante la produzione e l'esemplare proposto ne è la dimostrazione tangibile. Potenza e affidabilità su questa auto sono una realtà, l'esiguo numero prodotto, poco più di 2000, ne fanno un pezzo molto ricercato dai collezionisti.

La vettura viene venduta con documenti e targhe nere italiane



70

ALFA ROMEO 1900 T.I. SUPER



Alfa Romeo - Soc. p. A. MILANO
AUTOTELAIO AR 1900 TI ★ 44751 ★
MOTORE AR 1308 ★ 215 ★

R 1900 TI
★ 44751 ★

ALFA ROMEO 1900 T.I. SUPER

1955

Telaio AR 1900 TI 14751

Motore Tipo AR 1308

STIMA € 27.000 - € 35.000



70



Il progetto di una nuova berlina della Casa del Biscione nasce nel 1948 quando diventa evidente che il modello anteguerra 6C 2500, è un prodotto ormai datato e non più adatto al mercato che richiede berline di dimensioni e cilindrata più contenute e stili più moderni. Nasce così il modello 1900. Siamo nella primavera del 1950 e 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 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.

La versione sicuramente più rara di quelle prodotte al Portello, è la berlina

T.I. SUPER (Turismo Internazionale) prodotta dal 1954 al 1957. Sulla scocca della berlina di serie 1900 Super, viene installato il propulsore da 115 CV a 5500 g/m, lo stesso della serie Super Sprint dotato di due carburatori Weber per competere nella Categoria Turismo Internazionale o Turismo Speciale, al pari delle Lancia Aurelia e Fiat 8V. Una berlina con vere caratteristiche sportive che consegue ottimi risultati sportivi nelle competizioni su strada e in circuito.

La vettura che presentiamo è un esemplare del 1955, immatricolato nuovo a Pisa, venduto ad un noto appassionato delle auto del biscione e nel 1962 ceduto ad una famiglia siciliana di grandi cultori dell'automobile. Il colore originale è Grigio Alba ed oggi è rossa.

L'auto in condizioni di conservazione, necessita di un completo restauro della carrozzeria e del motore corretto AR 1308 che è a parte (quello installato è di una berlina 1900 Super). Le ruote a raggi Borrani attualmente installate, sono una modifica eseguita all'epoca che ne aumenta la sportività.

Un pezzo importante per ogni collezione che si rispetti di Alfa Romeo, un'auto introvabile e con la quale si può partecipare ad ogni evento sportivo dalla Mille Miglia alla Targa Florio o al Tour de France Automobile.



71

FIAT 500 C SPORT “MOR & SCA”
ex Mille Miglia 1950





71

FIAT 500 C SPORT "MOR & SCA"
ex Mille Miglia 1950

FIAT 500 C SPORT “MOR & SCA”

ex Mille Miglia 1950

1949

Telaio 500 C 161049
Motore Fiat 500 A “SIATA”

STIMA € 140.000 - € 160.000

71



Il mondo delle corse automobilistiche su strada, non vedeva solo protagonisti le grandi case automobilistiche ed i blasonati piloti ma anche decine di piccoli appassionati di motori che amavano cimentarsi nelle competizioni spesso alla guida di automobili costruite con passione nei loro garage oppure avvalendosi della collaborazione di officine locali. In molti casi, la base di partenza era la vettura di famiglia, molto spesso FIAT che veniva elaborata nella meccanica e sulla quale si costruiva una carrozzeria di proprio disegno o di qualche amico dotato di vena artistica. Guardando le fotografie storiche di queste piccole vetture in corsa, si percepisce immediatamente una grande passione ed i volti dei piloti e co-piloti, esprimono un sano e folle entusiasmo. La Categoria Sport Classe 750 cmc, era sicuramente una delle più numerose e combattute e da questa si sono anche messi in luce alcuni grandi campioni dell'automobilismo internazionale.

Le vettura che proponiamo è un illustre esempio di quanto detto finora.

Partendo da un telaio FIAT 500 C “Topolino” del 1949, il bresciano Davide Boccardi, inizia la costruzione della sua piccola Sport con la quale intende partecipare alla XVII° edizione della Mille Miglia. Sul leggero chassis, installa un motore FIAT 500 A con testata SIATA, dotato di valvole in testa e capace di sviluppare molti più cavalli del

normale propulsore prodotto di serie da FIAT. Il carburatore installato è un Weber 22DRA1. Il motore, dotato anche di pompa dell'acqua Abarth, coppa dell'olio maggiorata, collettore aspirazione e scarico speciali, pistoni compressi e cilindrata totale di 586 cmc, è una vera “bomba”. Lo studio e realizzazione della carrozzeria è affidato alla Mor & Sca, che disegna una piacevole linea su questo autotelaio. La mascherina di foggia molto originale, si integra bene con il resto della carrozzeria. Il cruscotto contiene una ricca e completa strumentazione Jaeger a fondo bianco.

L'auto è iscritta alla Mille Miglia 1950 e con l'equipaggio Boccardi-Schreiber, si allinea alla partenza con il numero 313 e dopo una prima parte di gara percorsa a buona media oraria, saranno costretti al ritiro, prima del passaggio a Roma.

La vettura si presenta oggi in perfette condizioni di restauro, eseguito nel 2008, che ha interessato sia la carrozzeria che la meccanica, questa, ripristinata e preparata dal biellese Claudio Maglioli, meccanico, corridore e celebre preparatore. In possesso di certificato di omologazione ASI e passaporto FIVA, è pronta per prendere parte alle rievocazioni della Mille Miglia, dove, avendo partecipato all'edizione storica, ha diritto a partire e farsi onore dopo quella sfortunata edizione del 1950.



72

SIATA DAINA SPORT "BERLINETTA"





72

SIATA DAINA SPORT "BERLINETTA"

SIATA DAINA SPORT “BERLINETTA”

1951

Stabilimenti Farina

Telaio SL0177

Motore: SL0177

STIMA € 300.000 - € 350.000



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 ad Ivrea ed è gestita da Renato Ambrosini, figlio del fondatore che grazie all'uso perfetto della 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 è già iniziata la produzione di modelli di grande successo come la Daina su base FIAT 1400 e la piccola Amica. E' proprio durante questo viaggio che Ambrosini 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 otterranno un grande successo sportivo.

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 Coupé che in quella 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 o 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 Sport del 1951 nella rarissima versione “Berlinetta”, prodotta dagli Stabilimenti Farina, quella cioè maggiormente apprezzata allora come anche oggi. Il telaio SL0177, 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. La vettura è assolutamente completa di tutte le sue parti originali. Come tutti i collezionisti sanno, la Daina 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 la Mille Miglia e la Targa Florio.



73

LANCIA LAMBDA VII° SERIE CORSA
ex Mille Miglia 1927





73

LANCIA LAMBDA VII° SERIE CORSA
ex Mille Miglia 1927

LANCIA LAMBDA VII° SERIE CORSA

ex Mille Miglia 1927

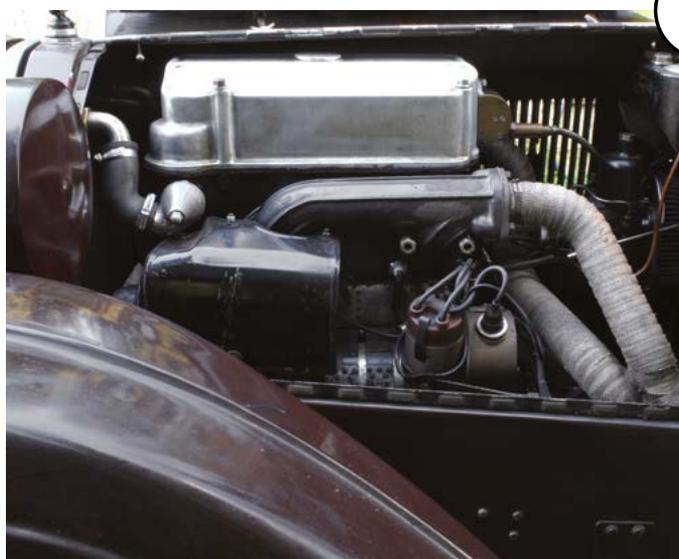
1927

Telaio 16671

Motore 5806

STIMA € 250.000 - € 270.000

73



La Lancia Lambda è universalmente riconosciuta come il capolavoro di Vincenzo Lancia, sintesi assoluta del suo genio ed estro. Durante una gita al mare rimane stupito dalla struttura portante delle navi, un insieme di telaio (chiglia) e scocca (scafo). Con il suo prezioso collaboratore, l'Ing. Falchetto applica questo rivoluzionario concetto all'automobile. Nasce la Lambda il cui nome continua la tradizione "grecista" della Casa. Siamo nel 1921 e le nuove soluzioni tecniche applicate sono all'avanguardia per l'epoca: sospensioni anteriori a ruote indipendenti, ammortizzatori con molle elicoidali, motore 4 cilindri a V stretto. Il telaio a scocca portante rende l'automobile più bassa e quindi più slanciata di ogni altra al mondo. "Sulla Lambda si scende e non si sale", recita lo slogan pubblicitario. Le forme della carrozzeria sono spigolose ed anche il radiatore è squadrato, in controtendenza con la moda del momento. Nel 1923, la prima Lambda è posta in vendita ed il successo è immediato. Le ordinazioni giungono da ogni parte del mondo e Lambda è prodotta fino al 1931 in nove serie diverse ed il telaio è proposto in varie versioni di lunghezza.

Anche nelle competizioni la Lambda si distingue immediatamente, sebbene i clienti non possano partecipare liberamente se non con l'autorizzazione da parte della Casa Lancia. Due Lambda "ufficiali" con telaio corto sono iscritte alla prima Mille Miglia del 1927 e si piazzano al quarto e quinto posto assoluto. Visto il successo ottenuto,

per l'edizione 1928 la carrozzeria CA.SA.RO. allestisce delle vetture speciali, una delle quali giunge a Brescia, pilotata da Strazza-Varallo, in terza posizione assoluta.

La vettura che presentiamo ha una storia importante ed affascinante. Acquistata il 22 marzo 1927 da Augusto Battaglini, concessionario Lancia a Firenze, è immatricolata con targa FI 2. Battaglini si iscrive alla Mille Miglia di quello stesso anno, correndo in coppia con il fratello Rinaldo dopo avere avuto l'autorizzazione da Vincenzo Lancia in persona. Gli è attribuito il numero 24 e, dopo una brillante gara, giungono al traguardo 16° assoluti; un ottimo risultato visto che vengono preceduti da dei veri campioni del volante.

Nell'agosto del 1932, la Lambda è venduta al pioniere dell'automobilismo e grande appassionato, il Barone Fianchetti, il quale, con il suo estro artistico disegna e fa realizzare una nuova carrozzeria sportiva ed aerodinamica e ne sostituisce il motore. Continuerà ad utilizzarla per alcuni anni prima di cederla.

La Lambda VII serie giunge così ai giorni nostri e fa parte della collezione di un appassionato di Lancia Lambda. Ottiene nel 2011, il passaporto FIVA con attribuzione di classe B/3 ed in precedenza, nel 2007 era stata esposta all'interno del Museo Mille Miglia a Brescia. Perfettamente restaurata alcuni anni or sono, è pronta a correre nuovamente la rievocazione della celebre maratona bresciana.



74

JAGUAR E TYPE 4.2 I SERIE 2+2





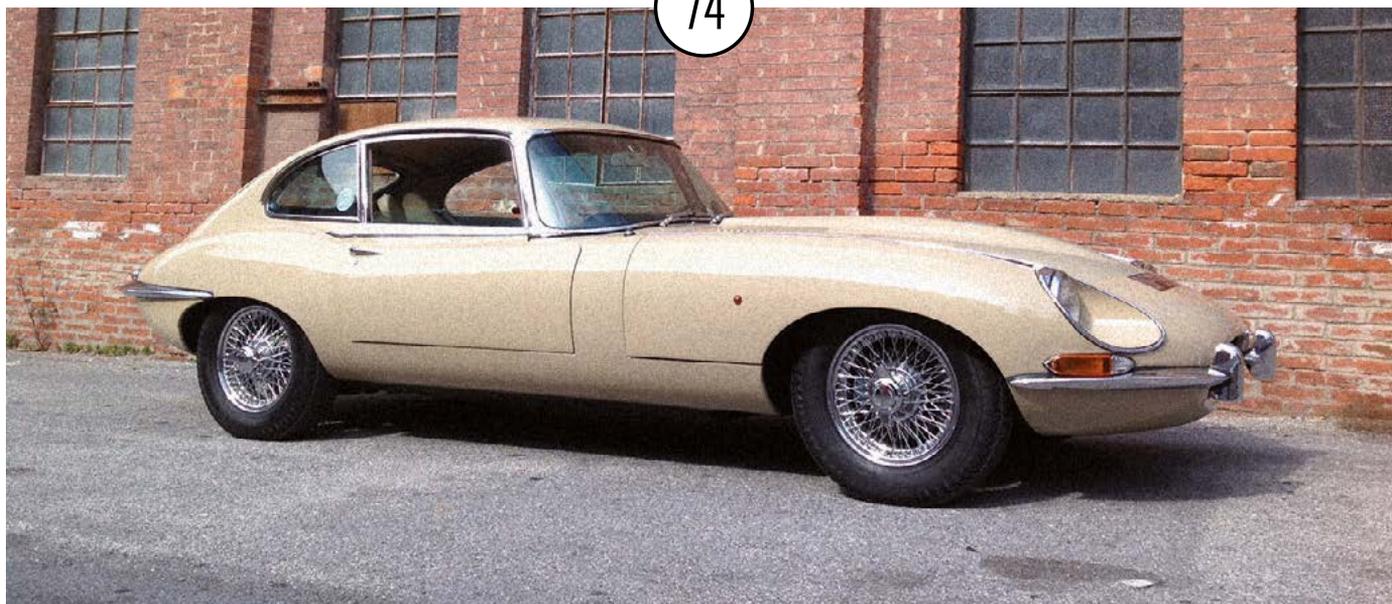
JAGUAR E TYPE 4.2 I SERIE 2+2

1967

Telaio 1E77655BW

STIMA € 80.000 - € 100.000

74



Family Coupè, guida a sinistra, costruzione 30 giugno 1967, una delle ultime costruite telaio 1E77655BW, motore 7e53637-9. La vettura in offerta, essendo una delle ultime, ha alcune caratteristiche della serie successiva come i fari non carenati, conservando le caratteristiche fondamentali della I serie come i 3 carburatori. Venduta il 9 agosto 1967 a New York all'attrice Barbara Bain, moglie dell'altrettanto noto Martin Landau che la volle nell'inconsueto abbinamento beige, interno beige e con molti accessori come i vetri antiriflesso, il cambio automatico a 4 marce e le bellissime ruote a raggi. La versione 2+2 venne richiesta dal mercato per

quei giovani dell'upper class che nel frattempo si erano "accasati" ma non volevano rinunciare alle linee e alla guida sportiva. La vettura è stata restaurata professionalmente partendo da una base in eccellenti condizioni. Sostituite le parti usurate; per il resto, un intervento altamente professionale ha restituito agli interni l'aspetto originario. Dal momento del restauro ha percorso non più di 500 km.

Heritage Jaguar attesta che il motore e il cambio sono quelli montati in origine. Chiavi di accensione e portiere originali, trousse attrezzi ed estintore dell'epoca.

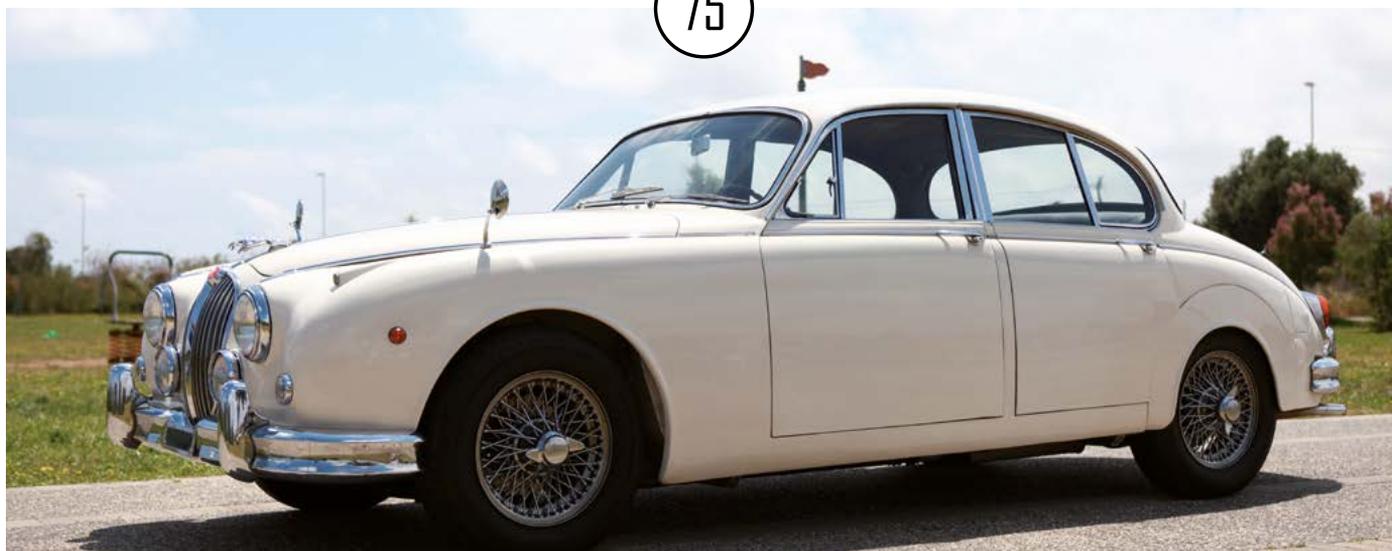
JAGUAR MK II

1964

Telaio 179279

STIMA € 27.000 - € 30.000

75



La Mark II, più conosciuta come MKII, è un'elegante vettura prodotta dalla Jaguar dal 1959 al 1967: veloce, spaziosa dotata di ottima tenuta di strada, segue le indicazioni di Sir William Lyons, Patron della casa del giaguaro: "grace, pace and space", cioè "grazia, andatura e spazio", dove per andatura si intende "velocità" ma anche "brillantezza di marcia". Un vero mito degli anni '60! Questo è la Jaguar MK II, un vero cult per gli amanti di auto d'epoca, con la sua linea unica, ancora moderna, elegantissima.

Tutti gli appassionati di auto da collezione vorrebbero averla. Per lei è stato coniato il termine "Sport Saloon" ad indicare una vettura 4 porte con indole sportiva.

La Jaguar MK2 è stata una delle auto più desiderate di quel periodo. La

sua linea ha fatto scuola. Il frontale è stato probabilmente il più bello ed elegante di tutta la produzione Jaguar.

La Jaguar MK II che presentiamo, è stata costruita nel 1964 e monta un motore 6 cilindri di 3.442 cmc., con una potenza di 210 CV. La carrozzeria conserva quasi tutte le sue cromature originali, mentre la vernice ha subito negli anni, una leggera velatura, nel suo colore originale bianco perlato. Gli interni rigorosamente rifatti con similpelle degli anni '60 sono di colore nero. La meccanica e l'impianto elettrico sono stati revisionati e sono perfettamente funzionanti. Autoradio originale, come le targhe, le chiavi e il libretto di circolazione dell'epoca; è in possesso di omologazione ASI ed è pronta a sorprendervi oltre che per la sua naturale eleganza, anche per la prestazioni del suo 6 cilindri in linea.

JAGUAR XJS 5.3 CONVERTIBILE

1991

STIMA € 30.000 - € 35.000

76



La XJ-S in seguito denominata XJS, nasce nel 1975 come successore della E-Type e ne prende la pesante eredità, dimostrando da subito che ancora una volta Jaguar non ha tradito le aspettative dei suoi clienti. La meccanica è basata su quella delle berlina XJ e la linea moderna stupisce fino dal suo debutto. Il motore utilizzato è il V12 da 5,3 litri che le fanno raggiungere la velocità di 240 km/h in assoluto silenzio e grande tenuta di strada, tipico delle Jaguar nonostante si tratti di una sportiva. Nel 1977, una vettura a cui sono apportate alcune modifiche, partecipa al Campionato Trans Am e vince il campionato costruttori: il successo sportivo aiuta il modello ad imporsi anche nella clientela che all'inizio non ha visto di buon occhio il nuovo modello. Nel corso

degli anni si susseguono aggiornamenti tecnici ed estetici e nonostante la crisi petrolifera, il modello si vende e piace. Nel 1991 l'ultima revisione che coincide con il cambio di denominazione in XJS, ridisegnata in alcuni particolari da Geoff Lawson.

L'esemplare che presentiamo è una meravigliosa versione Convertibile del 1991 con motore 5.3 litri da 285 CV. Assolutamente perfetta di carrozzeria, interni in pelle e radica molto British, capotte e con un propulsore sempre mantenuto in perfetta efficienza dal suo proprietario, vi stupirà non solo per l'innata eleganza ma anche per la forza del suo motore.

JAGUAR XK8 4.0 CONVERTIBILE

1997

STIMA € 20.000 - € 25.000

77



Il modello XK8, debutta al Salone di Ginevra del 1996 in sostituzione della ancora fascinosa XJS ma a listino Jaguar da 20 anni. Il nuovo Coupè 2+2 utilizza il telaio derivato da quello della berlina XJ serie X300 accorciato nel passo. Debuttano con questo modello, un nuovo propulsore identificato come "8", ovvero un 8 cilindri di 4 litri ed un cambio automatico sequenziale a 5 rapporti. Il motore è un 3996 cmc tutto in alluminio e che grazie ad una nuova elettronica, riesce a sviluppare 287 CV. Gli interni sono tipicamente Jaguar, con rivestimenti in pelle di altissima qualità e plancia rivestita

in legno di noce (versione Classic) o d'acero (versione Sport). Il 1997 vede il debutto della versione Convertibile, ovvero la tanto attesa Cabriolet, amata dagli appassionati della Casa del Giaguaro. La vettura in asta è una XK8 Convertibile, del 1997 che ha percorso 115.000 km, tutti tagliandati dal suo proprietario presso le officine specializzate. Il suo colore rosso rubino metallizzato con capotte beige, evidenzia le forme di questa aperta che nell'aspetto e nelle prestazioni, ricorda ai "Giagaristi" la mitica E-Type del 1961.

CITROEN DS SUPER

1972

STIMA € 22.000 - € 25.000

78



Cambio meccanico 5 marce, colore verde argente, codice ac 527, interni stoffa di colore rosso originali, cilindrata 2.000 cc, meccanica e idraulica generale in ordine, motore totalmente e professionalmente revisionato a km 0. La vettura è stata curata da un noto specialista

Citroen, si presenta in ottimo stato; piccole imperfezioni sono visibili sulla bauliera. Pronta all'uso. Targhe e documenti italiani, 2 precedenti proprietari.



79

CITROËN DS CABRIOLET

CITROEN DS CABRIOLET

1971

Telaio 3948928

STIMA € 33.000 - € 38.000

79



E' stata prodotta dalla casa automobilistica Citroen dal 1955 al 1975, la Citroen DS, che letto in lingua francese suonava come "deesse", ovvero "dea". Ancora oggi è considerata il capolavoro della casa d'oltralpe e quando fu presentata per la prima volta al Salone dell'Automobile di Parigi del 1955, fu un vero choc per tutti gli operatori mondiali del settore automobilistico e per il pubblico. Un'automobile come la Citroen DS non si era mai vista, ed è corretto affermare che quell'auto segna una svolta sia tecnologica che di design. Era "violentemente" diversa da qualunque altra cosa a quattro ruote che avesse circolato per le strade nei decenni precedenti ed incontrò immediatamente il gusto del pubblico. Molti la trovarono subito bella, altri erano sconcertati dalle sue forme ma sentivano che possederla significava entrare nel futuro! Il merito va attribuito al direttore tecnico di quell'epoca, André Lefèbvre. Facevano parte di quel gruppo Paul Magès, che studiò le sospensioni, Flaminio Bertoni papà del disegno e Walter Becchia che si occupò dei propulsori.

Nel 1961, il noto carrozziere "stilista" Chapron ricavò da una berlina DS una delle più belle Coupè Cabriolet di tutti i tempi. La nostra Citroen DS Cabriolet è un modello prodotto alla fine degli anni sessanta, immatricolato però, per la prima volta, del 1971. Monta un motore a 4 cilindri con una cilindrata di 2000 c.c. Questa auto, in versione berlina, nel 2008, su licenza Citroen, è stata trasformata, da un abile carrozziere artigiano italiano, in una lussuosa Cabriolet quattro porte. L'elegante carrozzeria è stata totalmente restaurata e riverniciata nella sua tinta originale nera. La tappezzeria, originariamente in tessuto, è stata rifatta totalmente in pregiata pelle in color rosso cardinale. E' stata realizzata, inoltre, una capote in tela, che permette di viaggiare sicuri anche quando il tempo non è clemente! Che dire, un'auto così non si trova tanto facilmente e se si vuol vivere un senso di libertà assoluto e un lusso sobrio ed essenziale, non rimane che accomodarvi.



CHEVROLET CORVETTE C1

1961

Telaio 10867S110266

STIMA € 73.000 - € 80.000

80



La Corvette è un'automobile sportiva prodotta dalla Chevrolet a partire dal lontano 1953 e tuttora nel listino della casa statunitense.

La prima Corvette, denominata C1, è diventata un'icona nel mondo automobilistico ed in particolare in quello americano.

Lanciata per contrastare lo strapotere europeo nel settore delle auto sportive, la Chevrolet Corvette rappresenta un'autentica leggenda che da oltre 60 anni rapisce i cuori degli appassionati, colpiti dalle sue linee personali e inconfondibili. Il suo nome deriva da quello di una veloce nave da guerra, la Corvetta.

Le origini di questa sportiva di successo risalgono al 2 giugno 1952, quando Harley Earl, uno dei più importanti designer di automobili statunitensi, riesce a strappare l'autorizzazione dei vertici della General Motors, per la produzione del prototipo EX-122, una vettura sportiva a due posti, dalle linee futuristiche. L'esordio è datato 17 Gennaio 1953, al Waldorf-Astoria Hotel di New York, in occasione

dell'annuale edizione di Motorama. Nasce così la prima Corvette, un'auto diventata leggenda, dalla linea unica, dalla volumetria perfetta che fa innamorare tutti gli americani.

La serie C1 è stata la prima macchina, di serie, con la carrozzeria interamente in fibra di vetro. Questa particolarità migliora significativamente il rapporto peso-potenza e dà maggiori possibilità nella creazione della forma della carrozzeria, la quale può essere curvata e sagomata, a dispetto dei modelli in acciaio. Tutti i modelli della prima serie hanno solo il tetto ripiegabile.

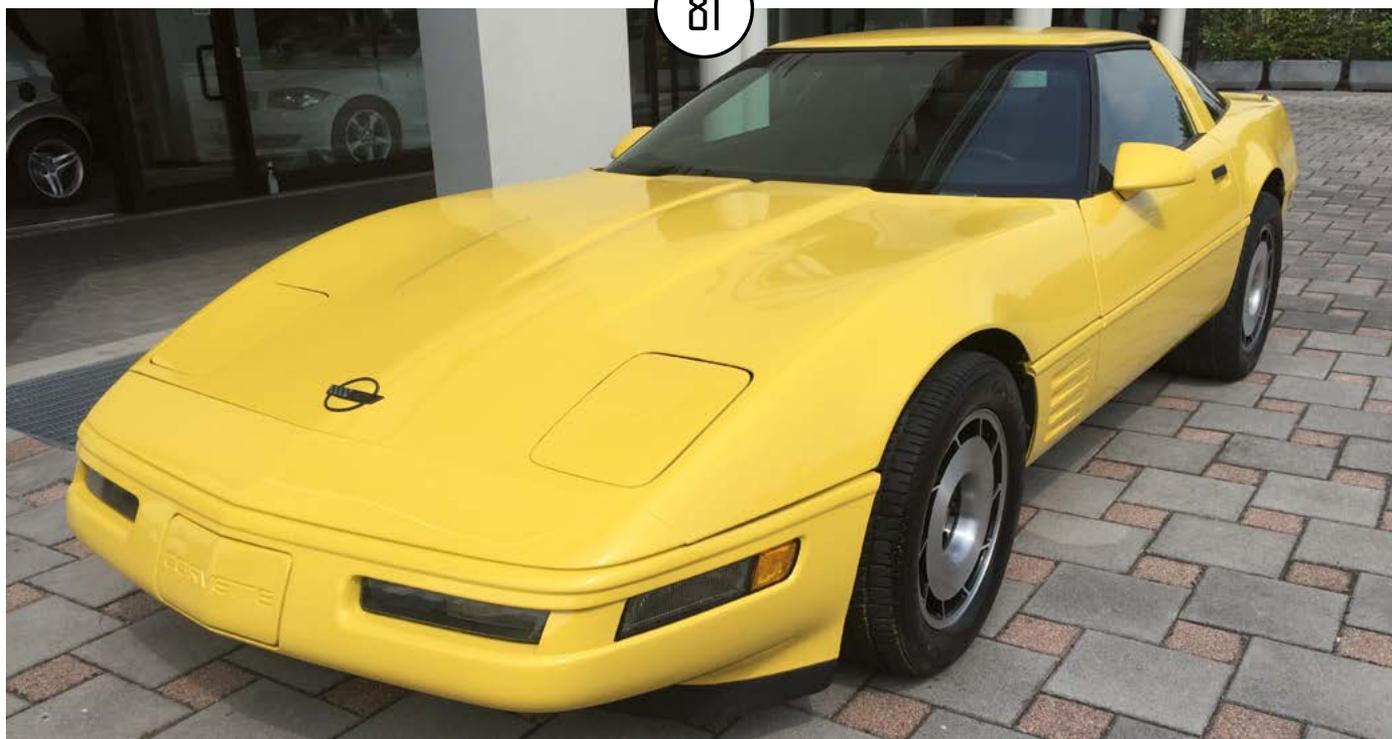
La vettura che presentiamo è un esemplare in ottime condizioni dopo il recente restauro che ha interessato ogni elemento dell'autovettura. Non è solamente un "sogno americano" ma il desiderio di ogni appassionato, quello di poter guidare una Corvette C1 in città o sul lungomare della vostra località balneare preferita.

CHEVROLET CORVETTE C4

1991

STIMA € 21.000 - € 25.000

81



La Corvette è un'automobile sportiva prodotta dalla Chevrolet a partire dal lontano 1953 e tuttora nel listino della casa statunitense.

La prima Corvette, denominata C1, è diventata un'icona nel mondo automobilistico ed in particolare in quello americano.

Lanciata per contrastare lo strapotere europeo nel settore delle auto sportive, la Chevrolet Corvette rappresenta un'autentica leggenda che da oltre 60 anni rapisce i cuori degli appassionati, colpiti dalle sue linee personali e inconfondibili. Il suo nome deriva da quello di una veloce nave da guerra, la Corvette.

Le origini di questa sportiva di successo risalgono al 2 giugno 1952, quando Harley Earl, uno dei più importanti designer di automobili statunitensi, riesce a strappare l'autorizzazione dei vertici della General Motors, per la produzione del prototipo EX-122, una vettura sportiva a due posti, dalle linee futuristiche. L'esordio è datato 17

Gennaio 1953, al Waldorf-Astoria Hotel di New York, in occasione dell'annuale edizione di Motorama. Nasce così la prima Corvette, un'auto diventata leggenda, dalla linea unica, dalla volumetria perfetta che fa innamorare tutti gli americani.

Il 1983 vede il debutto della C4 che resta in produzione fino al 1996.

Apprezzata per lo stile pulito ed il design aerodinamico, rappresenta la nuova generazione di Corvette, molto più maneggevoli nella guida anche se il propulsore rimane quello della versione precedente opportunamente rivisto. L'esemplare in asta è una bellissima C4 Coupè di colore giallo del 1991 che ha percorso solamente 32.000 km e che è pronta a scatenare i suoi oltre 300 CV in pista o sulle strade fuori dalla città. Estremamente affidabile e divertente nella guida, non ha niente da invidiare alle più blasonate supercar europee. Corvette è un mito che attende di essere solo guidato per poterne apprezzare le caratteristiche sportive.

VELVET 3.2 CE

1994/2011

Telaio WDB1240521C004558

STIMA € 30.000 - € 35.000

82



Velvet, ovvero, velluto e come questo materiale è morbida, sinuosa e indefinita. Al tatto trasmette emozioni sempre diverse anche complice la luce.

Questo esemplare è frutto di una storia che inizia nel 1994, quando Mercedes Benz, produce la base di questo oggetto unico al mondo, una 320 CE.

La Mercedes-Benz 320 CE è una Coupè disegnata da Bruno Sacco, Joseph Gallitzendörfer e Peter Pfeiffer. Carrozzeria a 2 porte con motore anteriore che trasmette la potenza attraverso le ruote posteriori. L'alimentazione è fornita da un doppio albero a camme in testa da 3,2 litri aspirato con 6 cilindri e una potenza di 217 CV che spingono la vettura ad una velocità massima di 235 chilometri all'ora.

Nel 2008 è venduta all'imprenditore Mario Borella.

Il London Motor Museum, in Inghilterra, è il museo che raccoglie il maggior numero di automobili al mondo e proprio durante la visita allo stesso museo, nel 2011, Mario Borella incontra l'artista italo-brasiliano Nereu Muffato de Oliveira. Tra i due nasce un' immediata

amicizia ed affascinati dai capolavori esposti, decidono di costruire insieme un'automobile unica al mondo per design.

Mario Borella attrezza a Dolo, in provincia di Venezia, un piccolo laboratorio -officina - carrozzeria e si occupa della direzione tecnica, mentre la mano dell' artista Nereu Muffato dell' esecuzione materiale, il tutto supervisionato da un ingegnere tedesco, il quale, al termine della realizzazione, si è occupato di tutti gli schemi tecnici e della nuova omologazione.

Per la sua costruzione sono stati impiegati solo lamierati in acciaio ed alluminio, lavorati tutti a mano. Non esiste alcun pezzo di resina o materiale in p.v.c. La verniciatura è stata affidata alla Carrozzeria Mira di Venezia, mentre tutti gli interni ed i rivestimenti in pelle sono della Italfodere di Mestre. Dopo quasi due anni e migliaia di ore di sapiente lavoro artigianale, nel 2013 è nuovamente in circolazione a km. Zero. Questo unico esemplare di automobile, che è anche omologato, si fa apprezzare per l'esclusivo design, frutto della matita di un visionario come solo l'artista Nereu Muffato de Oliveira, sa essere.



83

LAMBORGHINI GALLARDO “E-GEAR”

LAMBORGHINI GALLARDO “E-GEAR”

2004

Telaio ZHWGE11S44LA00376

STIMA € 57.000 - € 65.000

83



Lamborghini Automobili è fondata da Ferruccio Lamborghini, il 7 maggio 1963 e da allora, sino ai nostri giorni, ha sede in uno stabilimento appositamente costruito a Sant'Agata Bolognese.

Benchè sia prosaicamente frutto di un progetto imprenditoriale iniziato tempo prima, dallo stesso Ferruccio Lamborghini, con la costruzione di trattori, caldaie e condizionatori, la fondazione della Lamborghini Automobili, è tradizionalmente ricondotta ad una lite fra Enzo Ferrari e Ferruccio Lamborghini. Quest'ultimo, già affermato industriale, possiede una Ferrari 250 GT della quale non è pienamente soddisfatto. Si rivolge ad Enzo in persona per lamentare il cattivo funzionamento della trasmissione e dispensandogli consigli, ma Ferrari, orgogliosamente stizzito che il cliente volesse insegnargli il mestiere, gli rispose "Che vuol saperne di auto lei che guida trattori?". Per tutta risposta Lamborghini decide di avviare in proprio la costruzione di un'automobile che fosse perfetta anche se non particolarmente rivoluzionaria". Nascono così miti come la 350, Miura, Countach, Diablo.

Nel 1998 la Direzione della Lamborghini cerca un nuovo partner di alto livello interessato a rilevare l'Azienda. Lo trova in Audi, costruttore sufficientemente esperto e solido da garantire alla casa bolognese un

piano industriale adeguato.

Nel 2003 è presentata la Gallardo. Il nome della vettura deriva, come da tradizione Lamborghini dal mondo delle corride e Gallardo è una delle cinque caste ancestrali delle razze da corrida spagnola. Il motore è il Lamborghini V10 e la potenza erogata da questo propulsore è di 500 CV successivamente portati a 520cv con l'introduzione della Gallardo Spyder. La velocità è di 309 km/h, compiendo lo sprint da 0 a 100 km/h in 4,2 secondi. Inoltre è possibile scegliere tra un cambio manuale a sei marce o un cambio automatico optional con leva al volante, denominato E-Gear. La carrozzeria porta la doppia firma di Fabrizio Giugiaro e Luc Donnerwolke.

La Lamborghini Gallardo che presentiamo è una E-Gear ed è stata prodotta nel 2004, con carrozzeria in tinta Giallo Lamborghini, in triplo strato, che rende il colore perlato e indefinito. Gli interni sono in pelle rifinita da cuciture in tinta con la carrozzeria. La vettura ha percorso poco più di 100.000 km. Sono stati effettuati tutti gli aggiornamenti ed i tagliandi dalla casa madre, compresa l'elevazione a 520 CV di potenza. Una vera "istant classic" che piace al collezionista e all'amante della guida veloce.

MERCEDES 280 SE AUTOMATIC

1970

telaio 108010-12-059090

STIMA € 18.000 - € 22.000

84



Al coperto, inusata da 10 anni, interni perfettamente conservati. Motore 6 cilindri, agm 130, km. 100.000, due proprietari (il secondo dal 1975). Sono presenti tutti i libretti di uso e manutenzione, garanzia, tagliandi, servizi in Europa, libretto dell'autoradio originale. Portadocumenti originale dell'epoca, doppie chiavi, mascherina copri

alloggiamento autoradio, libretto e complementare originali, fattura e lettera di consegna personale.

La vettura era stata consegnata con specifiche dettate dall'acquirente, un noto armatore di Genova. Una particolarità è l'assenza del poggiatesta lato guida per non infastidire l'autista che guidava con il cappello.

MERCEDES BENZ SL 320

1991

STIMA € 15.000 - € 20.000



La serie SL identifica dal 1958, una linea di automobili di lusso prodotte da Mercedes Benz. L'acronimo SL, deriva dalle parole Sport e Leicht il cui significato in tedesco è Sport e Leggerezza. Dal 1958 ad oggi si sono succedute ben sei generazioni di SL a conferma di quanto queste sono amate dagli automobilisti di tutto il mondo. La 300 SL, la 190 SL e poi la "Pagoda" sono automobili divenute immediatamente delle vere e proprie leggende assurte nell'olimpo dell'automobilismo mondiale.

Sogno dei piloti e degli automobilisti ma anche oggetto di culto per la loro straordinaria e naturale bellezza; ogni SL ha segnato la storia come pochi modelli sono riusciti a fare. Icona del cinema e della vita come poche altre auto.

Nel 1989 debutta la serie tecnicamente denominata R129, risultato di una lunga gestazione che vede Mercedes rompere col passato ed introdurre una nuova roadster con linee e contenuti

moderni, proiettata sul futuro. Il debutto al Salone di Ginevra del 1989 dove la nuova aperta disegnata dall'italiano Bruno Sacco, conquista immediatamente i favori del pubblico e della stampa. Un perfetto connubio tra stile e tecnologia. Sotto la semplice ed elegante linea, si nasconde una sofisticata meccanica dotata di elettronica all'avanguardia e sistemi di sicurezza molto evoluti.

Nel 1993 si cambia la denominazione dei modelli e la sigla SL è preposta alla sigla numerica che ne identifica la cilindrata. Debutta anche la SL 320 dotata di un motore di 3.2 litri di potenza identica di 305 CV, al 3 litri ma con iniezione elettronica.

L'esemplare in asta è un SL320, perfettamente mantenuto. Ha percorso 146.000 km ed è assolutamente perfetto. Una classica senza tempo, uno stile inconfondibile, il piacere di guidare all'aria aperta nella sicurezza e nello stile Mercedes: questa è la SL320.



86

PORSCHE 911 2.2 S "TARGA"





86

PORSCHE 911 2.2 S "TARGA"

PORSCHE 911 2.2 S “TARGA”

1969

Telaio 911 031 0133

Motore 911/02-6300374

STIMA € 120.000 - € 130.000

86



La 911 è il mito per eccellenza dell'automobilismo, la vettura più riconoscibile della storia a partire dal 1963, da quando cioè il modello 356 inizia a sentire il peso degli anni e c'è la necessità impellente di proporre sul mercato una vettura nuova di casa Porsche. Ferry Porsche in persona si occupa della progettazione della parte tecnica, affidando la parte stilistica al figlio Ferdinand Alexander Porsche detto "Butzi". L'auto incontra inizialmente una certa difficoltà nelle vendite dovuta oltre che alla cifra astronomica del prezzo di 23.900 DM, anche per la linea molto innovativa e alcuni problemi come la scarsa ventilazione interna e l'eccessiva rumorosità dell'abitacolo.

La 911 è una Coupè 2+2 con motore posteriore a sbalzo, trazione posteriore, sospensioni a 4 ruote indipendenti con barre di torsio-

ne, freni a disco su tutte le ruote e cambio meccanico a 5 rapporti. Il motore è inizialmente un 6 cilindri boxer di 2 litri, raffreddato ad aria e alimentato da 2 carburatori Solex triplo corpo. Nel 1966 è lanciata la 911 S aggiornata con modifiche all'albero motore, diverso profilo dei pistoni, valvole maggiorate e con potenza di 160 CV. Sempre nel 1966, nasce la versione denominata "Targa" con tetto rigido asportabile.

La versione 911 che proponiamo è una "S" uscita dagli stabilimenti di Stoccarda nel dicembre 1969. Dotata del classico 6 cilindri di 2195 cmc da 180 CV, di colore Bianco Avorio interni in sky nero, meccanica completamente revisionata presso la Concessionaria Porsche di Firenze. La più rabbiosa delle 911, veloce in autostrada e divertente su strade con molte curve.



87

PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK





87

PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK

PORSCHE 911 SPEEDSTER TURBO LOOK

1989

Telaio WPOEBO2KS173554

STIMA € 200.000 - € 230.000

87



Anno di immatricolazione 1989, km 33400, colore nero, interno color lino in pelle. Dotata all'origine dei seguenti accessori: volante in pelle ravvicinato; radio; leva cambio corta; sedili sportivi con regolazione elettrica; climatizzatore; tempomat; vano bagagli al posto dei sedili posteriori.

La vettura, in un primo tempo fatturata ad una concessionaria statu-

nitense, non ha mai lasciato l'Europa. Tutti i dati riportati provengono ufficialmente dalla casa madre con documentazione. L'auto è in ottimo stato di carrozzeria e meccanica; gli interni, mai ritoccati, sono in ottime condizioni. Sono presenti i libretti dei tagliandi e il certificato ASI. La vettura viene venduta con targhe e documenti italiani.



88

LAND ROVER 80 I° SERIE

LAND ROVER 80 I° SERIE

1950

STIMA € 49.000 - € 55.000



Anno di immatricolazione 1950, completamente restaurata ad altissimo livello.

Questa vettura non necessita di molte parole per essere descritta se non... ..“perfetta”.

Land Rover, simbolo del fuoristrada. Questa prima serie è la pietra miliare della “Land”, modello che non dovrebbe mancare in una collezione, anche se non di genere specialistico.

Esemplari in pari condizioni sono estremamente rari da vedere ed

ancora più rari da trovare in vendita.

La vettura che proponiamo è apparsa in varie pubblicazioni suscitando apprezzamenti e lodi dagli addetti ai lavori e da tutti gli estimatori del marchio per la meticolosità e l’alto grado di professionalità del restauro.

“The series one lives in the hearts of all, but in the hands of the lucky few”.

Viene venduta con targhe (nere) e documenti italiani.



89

LAND ROVER 88 III° SERIE "HALFTON"

LAND ROVER 88 III° SERIE "HALFTON"

1973

STIMA € 15.000 - € 18.000

89



Motore benzina, anno di immatricolazione 1973, versione Light Weight, 7 posti.
Vettura in ottime condizioni sia di telaio che di carrozzeria, sedili anteriori nuovi, panchette posteriori semi-nuove. Meccanica rivista e in

ottime condizioni, impianto frenante rifatto compreso freno a mano, impianto elettrico completamente ricontrrollato e funzionante.
Venduta con targhe e documenti italiani.



90

LAND ROVER 88 II° SERIE

LAND ROVER 88 II° SERIE

1965

STIMA € 40.000 - € 50.000

90



Immatricolata anno 1965, motore diesel 2.286 cc., carrozzeria hard top modificabile in soft top. Restauro maniacale e accuratissimo di ogni particolare, upgrade di balestre telescopiche, servosterzo e freni anteriori a disco, la rendono piacevolmente guidabile anche oggi e non intaccano l'originalità della regina dei fuoristrada.

La vettura in asta è un esemplare veramente curato nei minimi dettagli da specialisti del settore e "ready to go".

Nel 2016 l'ultima Land Rover ha lasciato le catene di montaggio e, benché in 60 anni siano stati prodotti un numero considerevole di esemplari, le quotazioni per modelli con queste caratteristiche, sono costantemente in ascesa, trend che al momento non pare cambiare indirizzo.

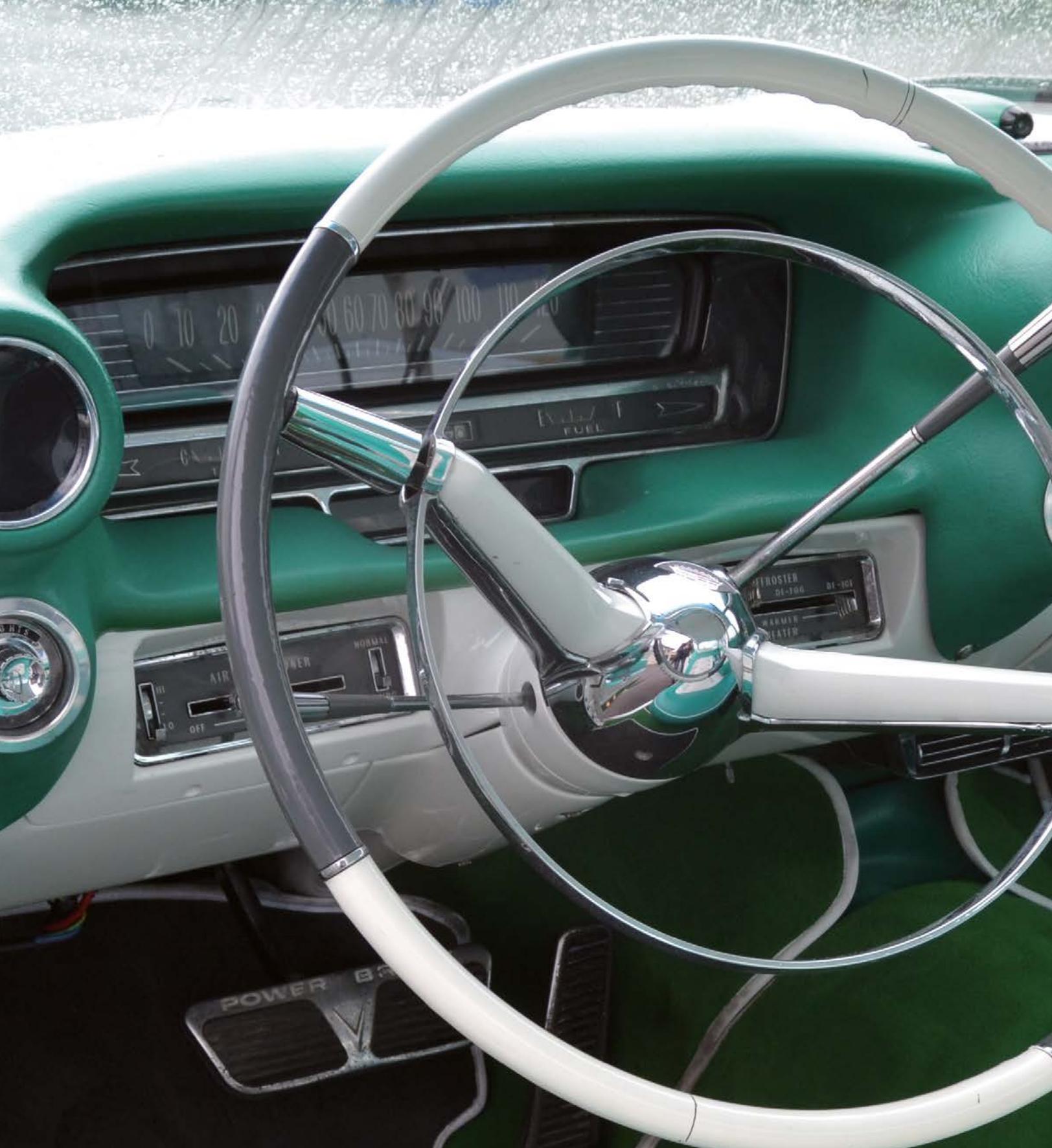
Documenti e targhe italiane.



91

CADILLAC ELDORADO SEVILLE COUPÉ





91

CADILLAC ELDORADO SEVILLE COUPÉ

CADILLAC ELDORADO SEVILLE COUPÈ 1959

Telaio: 59H052460

STIMA € 83.000 - € 90.000

91



Cambio automatico 4 marce, restaurata e in ordine di meccanica e carrozzeria.

Iscritta ASI, la vettura offerta è la massima espressione del sogno americano per la conquista dello spazio, in effetti la coda di questa auto ricorda molto da vicino i razzi.

Il 1959 è unanimemente considerato l'apice dello stile Cadillac Eldorado, sognata da tutti ma posseduta solo da personalità dello spettacolo e della finanza. Era più costosa di una Rolls Royce e ancora oggi lascia senza fiato per le sue linee inconfondibili. Targhe e documenti italiani.

DAIMLER JAGUAR DOUBLE SIX 6.0

1995

STIMA € 16.000 - € 20.000

92



Nel 1968, Jaguar decide di realizzare una nuova berlina d'alta gamma, in sostituzione della ormai obsoleta serie 420. Nasce la XJ che debutta al Salone di Parigi del 1968 ispirandosi alla linea della 420 ma molto più filante e leggera. Lo stesso Sir William Lyons, fondatore di Jaguar, definisce il nuovo modello come "la più bella e raffinata berlina che la Jaguar avesse mai costruito.

Dal 1968 la XJ ha avuto molte modifiche sia alla carrozzeria che alla meccanica, pur mantenendo sempre lo stesso spirito di allora: lusso,

prestazioni e comfort. L'evoluzione massima sotto ognuno di questi tre aspetti è sicuramente rappresentato dalla versione Double Six 6.0 dotata di un potente motore a 12 cilindri con cilindrata di 5993 cmc, capace di sviluppare 318 CV.

La vettura che proponiamo è una Double Six 6.0, quindi a 12 cilindri, che ha percorso circa 199.000 km e che si presenta in condizioni assolutamente perfette sia di carrozzeria che interni e meccanica. Un salotto su quattro ruote ma anche un giaguaro pronto a scattare e stupirvi nelle prestazioni.

VOLVO 1800 ES Automatica

1973

STIMA € 23.000 - € 28.000

93



Anno di immatricolazione 1973, km 46.000, 2 proprietari, l'attuale dal 1998.
"Nata" italiana, tutti gli accessori sono originali. Auto in ottimo stato di conservazione, carrozzeria restaurata alcuni anni fa, interni originali

e ben conservati, moquette originale. Meccanica interamente ricontrrollata, tagliando completo con sostituzione di tutti i liquidi e filtri, cambio automatico fluido e senza strappi. Auto da usare per tutti i giorni.

VOLVO 240 POLAR

1990

STIMA € 10.000 - € 13.000

94



Anno immatricolazione 1990, motore 4 cilindri 2000 cc alimentato a benzina, colore rosso.

Accessoriato in origine con cerchi super Polar, portapacchi, rete posteriore, autoradio Volvo, sedili riscaldati e aria condizionata.

Km 78000 originali e garantiti da nuova, unico proprietario fino al 2015.

Completamente revisionata dopo la lunga sosta in garage: marmitta,

serbatoio, pneumatici, batteria ecc. tagliando completo, la Polar ha fatto la storia della Volvo per la sua robustezza e per l'aria "anticonformista" assunta negli anni.

La vettura offerta è un rarissimo esemplare conservato come nuovo, con pochi km percorsi che non ha subito incidenti o manomissioni, interni come nuovi nel suo tessuto originale, veramente un'occasione unica per lo stato generale di conservazione.

CITROEN C3 D&G

2004

STIMA € 12.000 - € 15.000

95



Alimentazione diesel km. 105000.

La vettura offerta fa parte di una pre-serie limitatissima di 6 vetture, 2 di colore giallo 2 rosa e 2 cioccolato che vennero presentate durante il motor show di Bologna nel 2004. Attualmente si hanno tracce solo delle due rosa: una venduta in beneficenza, attualmente in Giappone, e l'altra donata agli stessi stilisti.

Gli interni, completamente originali in stoffa D&G collection e pelle, sono ben mantenuti; la carrozzeria è in ottimo stato e la meccanica è in ordine.

Diventata immediatamente un "istant classic". La possibilità di avere una city car e una cabrio in un'unica soluzione fa di questa auto un ambito oggetto da collezione e allo stesso tempo di uso quotidiano.

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, nè 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.

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

Gioielli e orologi

Alfredo Fiorentino

Auto storiche

Alessandro Bruni
Franco Bellucci
Franco Mazzetti

Direzione

Filippo Pananti

Amministrazione

Lisjana Karafili
Mirko Mercuri

Magazzino/Consegne

Salvatore Schipani - Marco Magni

Contabilità

Ivonne Seitz

Consulente per il restauro

L'Atelier restauro dipinti

Grafica e design

Luchi Design - Firenze

Fotografia

Marco Giacomelli

Ufficio Stampa

Mara Amorevoli
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