

CASA d'ASTE
PANANTI



D A L 1 9 6 8



CLASSIC CARS
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

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, *and* AUTOMOBILIA

ASTA AUTOMOBILIA

dal lotto 1 al 18

sabato 22 ottobre 2016, ore 15.00

c/o AUTO E MOTO D'EPOCA - FIERA DI PADOVA
Fiera di Padova - Via Nicolò Tommaseo, 59 - 35131 Padova

Esposizione:

anteprima giovedì 20 ottobre, dalle ore 9.00 alle ore 18.00

venerdì 21 ottobre, dalle ore 9.00 alle ore 19.00

sabato 22 ottobre, dalle ore 9.00 alle ore 14.00

domenica 23 ottobre, dalle ore 9.00 alle ore 19.00

c/o AUTO E MOTO D'EPOCA - FIERA DI PADOVA
Fiera di Padova - Via Nicolò Tommaseo, 59 - 35131 Padova

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

partner

RIVS
REGISTRO ITALIANO
VEICOLI STORICI



24 HEURES DU MANS
GRAND PRIX D'ENDURANCE
UNE VICTOIRE SINGIER
Type LE MANS 1924
SCHEMATA 2203 KILOMETRES

96

50
40
30
20
10
MILE

G



1

OROLOGIO CHOPARD

Cronografo movimento automatico acciaio quadrante bianco, contatori rossi, cinturino in pelle rossa traforato, nuovo.

Fuori commercio, solo per i partecipanti alla Mille Miglia con fondello dedicato e numerato.

STIMA € 2.000 - € 2.200



2

OROLOGIO CHOPARD

Cronografo in titanio movimento automatico quadrante bianco contatori argento, cinturino in pelle traforato beige, nuovo.

Fuori commercio, solo per partecipanti alla Mille Miglia con fondello dedicato e numerato.

STIMA € 1.900 - € 2.200



3

OROLOGIO CHOPARD

Cronografo in acciaio movimento automatico, quadrante panna cinturino in gomma "battistrada", nuovo.

Fuori commercio, solo per partecipanti alla mille miglia con fondello dedicato e numerato.

STIMA € 2.200 - € 2.500





4

OROLOGIO CHOPARD

Cronografo in acciaio movimento automatico con quadrante bianco, cinturino in pelle traforato beige, nuovo.

Fuori commercio, solo per partecipanti alla mille miglia con fondello dedicato.

STIMA € 1.900 - € 2.200



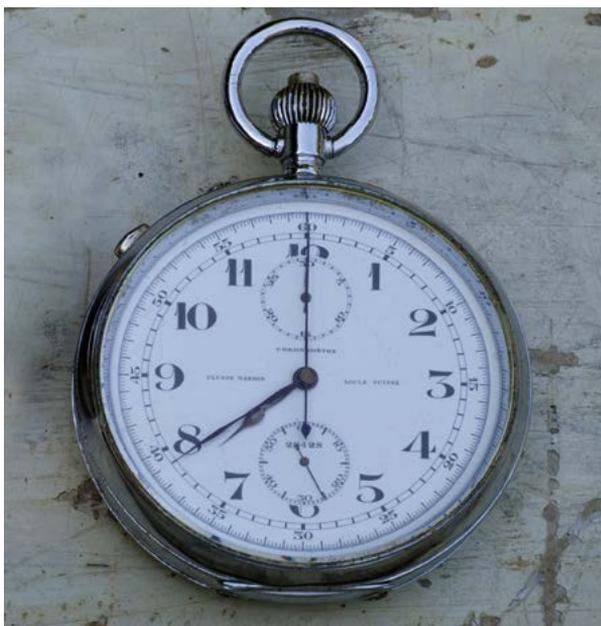
5

OROLOGIO CRONOGRAFO RATTRAPPANTE ULYSSE NARDIN

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

Quello che proponiamo, è un orologio cronografo rattappante costruito artigianalmente negli anni '30 (diametro 60 mm), completamente originale e perfettamente restaurato. Tutti i numeri dei vari elementi che lo compongono, sono stati verificati nella loro originalità.

STIMA € 4.000 - € 6.000



6

OROLOGIO CRONOGRAFO RATTRAPPANTE ULYSSE NARDIN

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

Quello che proponiamo, è un orologio cronografo rattappante costruito artigianalmente negli anni '30 (diametro 80 mm), completamente originale e perfettamente restaurato. Tutti i numeri dei vari elementi che lo compongono, sono stati verificati nella loro originalità.

STIMA € 6.000 - € 8.000



7

SCULTURA IN BRONZO

Bellissima scultura in bronzo della mitica Botafogo su base in legno provenienza Sud America misura cm. 35x10x11

STIMA € 2.200 - € 2.500

8

INSEGNA FIAT

Originale insegna rotonda in metallo verniciato e in rilievo Fiat anni 25/30 in condizioni splendide, misura diam. cm. 91
STIMA € 2.200 - € 2.500

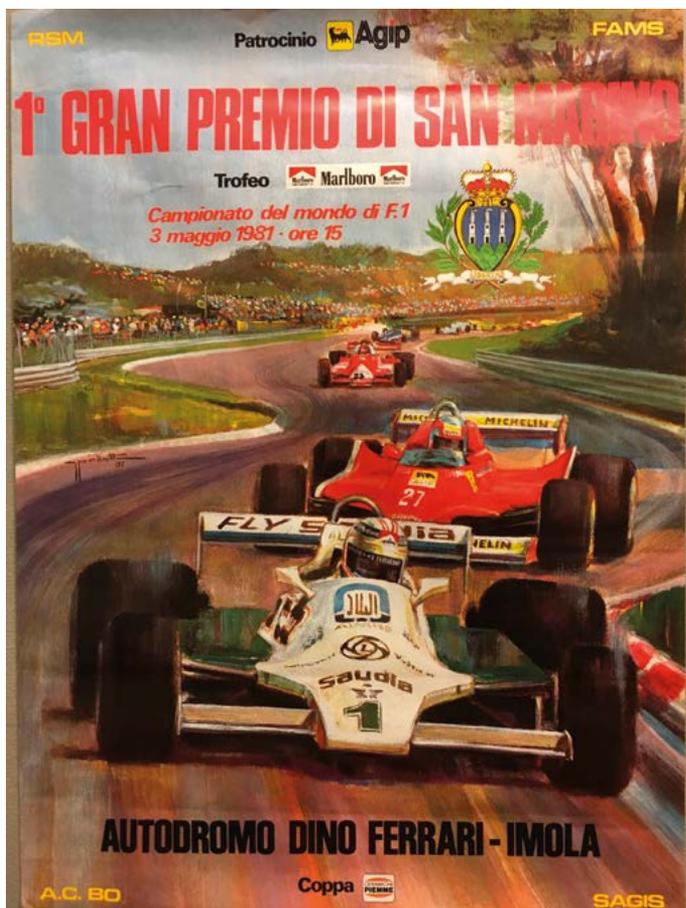




9

MANIFESTO GRAN PREMIO D ITALIA

Manifesto originale 60x90 cm. del primo GP F1 corso sul circuito di Imola come Gran Premio d Italia in condizioni perfette 1980
STIMA € 170 - € 220



10

MANIFESTO GRAN PREMIO SAN MARINO

Manifesto originale 60x90 cm. del primo GP F1 corso sul circuito di Imola come Gran premio San Marino in condizioni perfette 1981
STIMA € 170 - € 250

11

TUTA EDDIE IRVINE

Tuta originale, con documentazione, del pilota Ferrari di Formula Uno Eddie Irvine in perfette condizioni.

STIMA € 2.000 - € 2.200



12

CARTELLO PUBBLICITARIO SIP

raffigurante il cruscotto di una Pagoda con applicato telefono funzionante in condizioni perfette grandezza cm. 52x72

STIMA € 170 - € 200





13

LIBRETTI USO E MANUTENZIONE VETTURE FERRARI

512 BB i, 2x 412 diversi anni, 365 GT4 e mondial, tutti in perfette condizioni e originali.
STIMA € 1.100 - € 1.300



14

ALETTONI ANTERIORI MINARDI M190 (1990)

La Minardi M190 è una vettura di Formula 1 disegnata da Aldo Costa e Tommaso Carletti per il team di Faenza e portata in pista da Pierluigi Martini e Paolo Barilla. Dotata di motore Cosworth DFR V8, ha partecipato al Campionato Mondiale 1990. Proponiamo i due alettoni anteriori in carbonio, provenienti dalla vettura di Pierluigi Martini.
STIMA € 100 - € 200



15

VALIGETTA FERRARI

con attrezzi in ottime condizioni, perfetta a corredo di vetture Ferrari d'epoca.
STIMA € 1.000 - € 1.500



16

COPPA IN ARGENTO

importante coppa in argento con base in marmo anni 30 sicuramente riusata in seguito per la Targa Florio del 1973 per il giro più veloce.

Altezza cm. 37,5

Targa Florio 1973; Rolf Stommelen; Meilleur tour en 34m 13s1, may. 126,248 km/h; Alfa Romeo 33TT12 n' 6 - Autodelta Spa ; Eq. Rolf Stommelen, / Andrea. De Adamich; Abandon (accident)

STIMA € 1.200 - € 1.500



17

MODELLO FERRARI GTO

Ferrari 250 gto modello scala 1:3 lunghezza circa 1,5 mt

La Ferrari 250 gto è sicuramente la vettura di maranello più titolata d più conosciuta al mondo le sue vittorie grazie al potente propulsore ed alla carrozzeria aerodinamica ne hanno fatto un mito senza uguali.

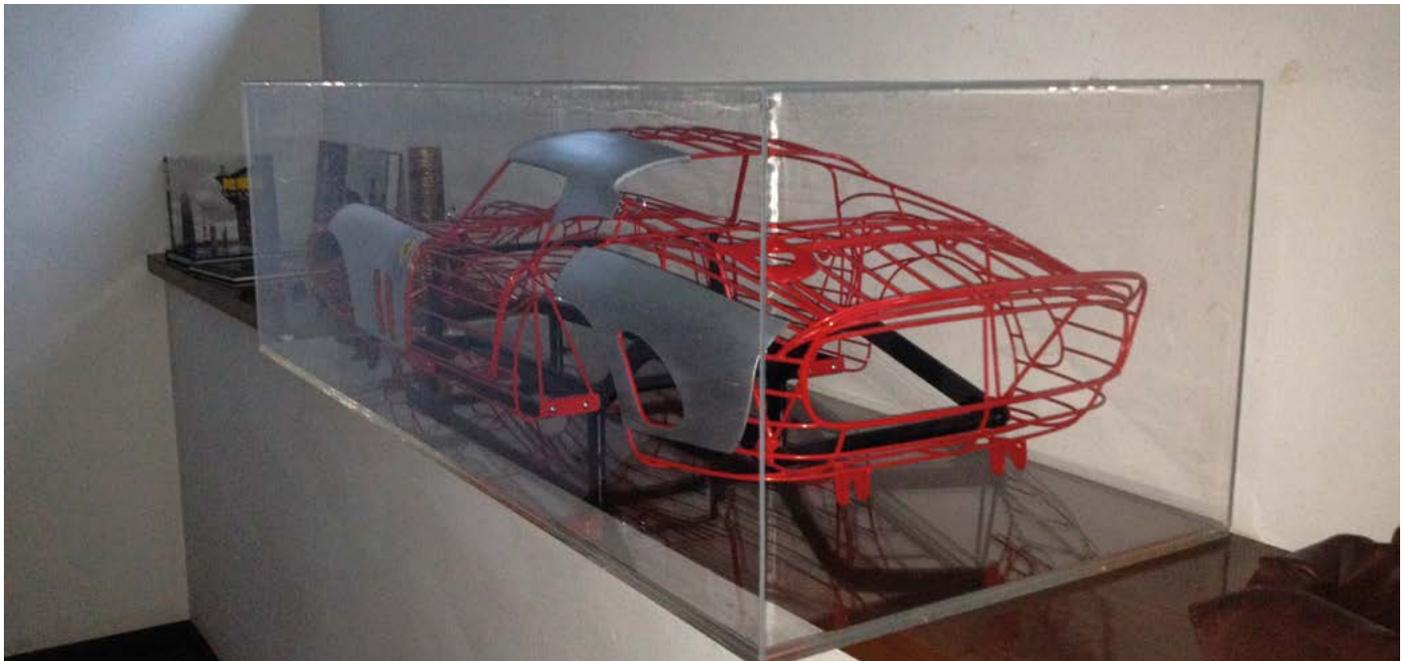
Quello che proponiamo è un modello in scala 1/3 che serviva per il mascherone originale in scala 1/1 usato nel reparto carrozzeria.

Afro Gibellini già capo officina della carrozzeria Scaglietti di Modena al tempo oggi ricrea in numero ridottissimo questo capolavoro in tondino su telaio in ferro e con alcune parti di carrozzeria in alluminio, scudetto Ferrari dipinto a mano.

Può essere completato con il motore sempre in scala 1/3 di dalia

Corredato del suo certificato di originalità numero 4 viene proposto completo di teca in plexi apribile e scatola trasporto.

STIMA € 6000/8000



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.

€ 27.000/31.000



ASSOCIAZIONE SOLIDAPE, 2 LOTTI PER BENEFICENZA

Michele Maschera, ha raggiunto l'ambizioso traguardo di Capo Nord nel progetto di sostegno alla ricerca promosso dall'associazione Solidape.

Una nobile causa, scaturita dalla promessa fatta da uno dei componenti del gruppo al proprio padre, purtroppo venuto a mancare, ha visto la nascita di Solidape per una missione benefica: raccogliere fondi per la LILT (lega italiana per la lotta contro i tumori, sezione di Padova), la ANFASS (associazione nazionale disabilità, con sede a Mira, in provincia di Venezia), La Colonna (associazione lesioni spinali di Mirano, sempre nel veneziano), e la Oltre di Muro (associazione di promozione sociale che si occupa di servizi per disabili ed ha sede a Dolo, in provincia di Venezia). Partiti il 23 di Luglio da Cazzago di Pianiga, nel veneziano, i dieci temerari, tra i quali figurava anche il nostro portacolori Maschera, si sono messi al volante, o forse meglio dire al manubrio, della mitica Ape Piaggio, nelle

varianti TM pianale e furgone, lanciandosi all'avventura.

Attraversando ben cinque nazioni gli equipaggi si sono ben distinti e, dopo tredici giorni di viaggio, hanno tagliato il tanto atteso traguardo di Capo Nord. Un'esperienza del tutto inedita per Maschera che, smessi i panni del gentlemen driver e sceso da vetture di prim'ordine quali Peugeot 207 Super 2000, Renault Clio Super 1600 e gruppo A, ha permesso alla scuderia PR Group di aprire un nuovo ed entusiasmante capitolo della propria storia, seppur al di fuori dell'abituale contesto agonistico. Per Maschera e per tutta la truppa di Solidape il viaggio non finisce qui: infatti l'avventura e la raccolta fondi proseguiranno con la vendita all'asta in Fiera Auto e Moto d'Epoca di due delle Ape protagoniste della spedizione. Anche in questo caso tutti i fondi raccolti saranno devoluti alle associazioni di cui sopra.

19

APECAR PIAGGIO

€ 3.000/5.000



20

APE TM PIAGGIO

€ 3.000/5.000





CLASSIC CARS, *and* AUTOMOBILIA

ASTA AUTO D'EPOCA

dal lotto 21 al 74

sabato 22 ottobre 2016, ore 15.00

c/o AUTO E MOTO D'EPOCA - FIERA DI PADOVA
Fiera di Padova - Via Nicolò Tommaseo, 59 - 35131 Padova

Esposizione:

anteprima giovedì 20 ottobre, dalle ore 9.00 alle ore 18.00

venerdì 21 ottobre, dalle ore 9.00 alle ore 19.00

sabato 22 ottobre, dalle ore 9.00 alle ore 14.00

domenica 23 ottobre, dalle ore 9.00 alle ore 19.00

c/o AUTO E MOTO D'EPOCA - FIERA DI PADOVA
Fiera di Padova - Via Nicolò Tommaseo, 59 - 35131 Padova

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

partner

RIVS
REGISTRO ITALIANO
VEICOLI STORICI





**ALFA ROMEO 6 C 1750
Cabriolet James Young**



21

ALFA ROMEO 6 C 1750
Cabriolet James Young

ALFA ROMEO 6 C 1750 Cabriolet James Young 1930

STIMA € 350.000 - € 400.000

21



Anno di costruzione 1930, motore 6 cilindri monoalbero.
Carrozzeria James Young completamente originale, carrozzeria conservata e preservata per garantirne l'originalità (Ha vinto il primo premio in Germania al più famoso concorso d'eleganza come auto più originale).
Motore e parti meccaniche completamente ricondizionate e perfettamente funzionanti.
Ha partecipato nel 2016 alla Mille Miglia.

Alfa Romeo, con le sue vetture anteguerra, ha scritto molte pagine importanti dell'automobilismo sportivo e questo si riscontra nel consenso dei collezionisti più preparati, questo aumento di interesse ha portato alla drastica diminuzione di vetture interessanti reperibili sul mercato.
Quella proposta, date le caratteristiche di originalità, è una delle poche occasioni che permettono di valutare appieno e senza sorprese la validità della vettura.





ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT



22

ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT

ALFA ROMEO 1900C SUPER SPRINT

CARROZZERIA TOURING SUPERLEGGERA

1954

Telaio 1900 01822

Motore Tipo 1308

STIMA € 300.000 - € 340.000

22



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

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

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

Le principali Carrozzerie destinatarie, sono Touring, Pinin Farina e Zagato che con le loro personali interpretazioni, realizzeranno dei veri e propri capolavori di stile. Touring costruisce con il sistema denominato "Superleggera", un armonico coupè in alluminio, che grazie alla sua leggerezza, trova spazio e ottimi risultati nelle competizioni, così come il modello sportivo di Zagato.

La vettura che presentiamo è uno splendido Coupè Super Sprint di Touring, prodotto nel 1954 e verniciato in un elegante "Rosso Italia. Una vettura della seconda serie, una delle più apprezzate.

La vettura si presenta completamente restaurata da una delle aziende più famose nel restauro di automobili, la Modena Classic Works di Carpi (MO). Ogni dettaglio è stato curato in modo maniacale sia esternamente che di interni e meccanica.

Il motore è del tipo corretto AR 1308 ed è stato anch'esso completamente restaurato. La 1900C Coupè Super Sprint, con il suo motore di 1975 cmc che genera una potenza di 115 CV, è una della Alfa Romeo più apprezzate dai collezionisti di tutto il mondo: la sua eleganza ne ha fatto un'icona della storia mondiale.

Con questo modello, si poteva partecipare al più prestigioso Concorso d'Eleganza ed alle competizioni stradali come la Mille Miglia. L'auto che presentiamo, essendo costruita nel 1954, è iscritta per questa prestigiosa corsa storica che attira centinaia di appassionati ogni anno ed è considerata una tra le più importanti manifestazioni del mondo, per automobili da collezione.



23

ALFA ROMEO 8 C COMPRESSORE RECREATION

ALFA ROMEO 8 C COMPRESSORE RECREATION

anni '30

STIMA € 250.000 - € 280.000

23



Alfa Romeo 8 C Compressore, uno dei modelli più significativi della vita sportiva Alfa anteguerra, conosciuta e ammirata da intenditori e neofiti questa vettura evoca il mito dei pionieri del volante, le vittorie riportate ne fanno una delle vetture storiche più ambite ed ammirate.

La 8 C che presentiamo è stata costruita dalla Pursang attenendosi scrupolosamente al modello originale rispettando per quanto possibile misure e forme, anche un occhio esperto fatica a notare

differenze con il modello di riferimento.

Il motore Alfa Romeo 8 cilindri in linea con compressore rispetcia esteticamente l'originale, per quanto possibile La componentistica è di ottima qualità, la lavorazione della carrozzeria, il telaio e tutta la ciclistica in generale sono prodotte a mano da esperti artigiani, il risultato è notevole e non lascia dubbi sulla validità del progetto.

La vettura ha documenti per la circolazione su strada tedeschi.





ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA



24

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA

1966

Telaio #AR613069

STIMA € 500.000 - € 700.000

24



L'Alfa Romeo Giulia GTA è considerata la vettura sportiva per eccellenza e fu prodotta tra il 1965 ed il 1975 in varie versioni di cilindrata ed allestimento estetico.

Le stagioni sportive 1963-1964 avevano registrato l'inattesa superiorità della "Giulia TI Super", sia in saltuarie partecipazioni a gare del nascente Challenge europeo Turismo, sia nelle varie competizioni riservate alle automobili da turismo derivate dalla serie. L'anno successivo le case concorrenti, con una spregiudicata interpretazione del regolamento, avevano schierato automobili che poco conservavano della produzione di serie, se non le forme esteriori.

Per partecipare regolarmente alle competizioni sulle piste europee, contrastando l'offensiva di Ford, BMC e BMW, l'Alfa Romeo decise di sottoporre il problema alla neonata Autodelta, diretta dall' Ing. Carlo Chiti.

La soluzione proposta dall'Ing. Chiti fu di realizzare la nuova "derivata" sulla base della "Giulia Sprint GT", mantenendo pressoché invariata l'estetica, adeguando la meccanica e, soprattutto, realizzando la carrozzeria in Peraluman 25, così da eliminare l'eccessiva pesantezza che costituiva il tallone di Achille della "Giulia TI Super".

L'unico impedimento serio era di ordine normativo e riguardava lo spazio per i posti posteriori che risultava inferiore di pochi centimetri al minimo previsto dal regolamento. L'espedito suggerito per aggirare l'ostacolo fu geniale: sarebbe bastato eliminare "ufficialmente" gli imbottiti sedili posteriori nelle "Giulia GT" di serie, sostituendoli con una piccola panchetta in plastica che consentisse di recuperare i centimetri mancanti, per poi fornire i "sedili veri" come optional.

L'idea di Chiti venne approvata dalla dirigenza Alfa Romeo e l'Autodelta iniziò la trasformazione dei prototipi negli ultimi mesi del 1964. L'Alfa Romeo Giulia GTA (acronimo di Gran Turismo Alleggerita), venne presentata al salone dell'automobile di Amsterdam, il 18 febbraio 1965.

La versione di serie pesava 745 kg, contro i 950 della Giulia Sprint

GT e il motore erogava 115 cavalli.

Il suo esordio nelle competizioni fu nel 1965 alla gara di velocità in salita Trento-Bondone dove conquista la vittoria di categoria. Nei successivi 1966, 1967 e 1968 si aggiudicherà il titolo europeo.

Nel 1967 l'Alfa Romeo realizzò alcuni (forse 3) esemplari di "GTA SA" (SovrAlimentata), dotando le normali "GTA" di alimentazione con due compressori centrifughi in parallelo. Le giranti dei compressori erano mosse dalla pressione dell'olio, generata da una pompa collegata al motore, tramite catena. Allo scopo di limitare lo stress dei pistoni, l'alesaggio venne aumentato a 86 mm e la corsa diminuita a 67,5 mm. La potenza sale a 220 cv. Nonostante la decisa propensione a prendere fuoco durante la gara, causata dalle inevitabili perdite d'olio dalla pompa ad alta pressione, le "GTA SA" si aggiudicarono una gara sul circuito di Hockenheim nel 1967 e, l'anno successivo, una su quello di Montlhéry, oltre a numerose gare in salita disputatesi in Francia e Belgio.

La vettura che presentiamo viene prodotta nel 1965 e consegnata all'Autodelta SPA dell' Ing. Chiti al tempo ubicata in provincia di Udine ed immatricolata con targa UID 120007. Il motore è elaborato con l'aggiunta dei due compressori centrifughi oggi non più presenti. E' una delle tre vetture realizzate, denominate SA. L'esordio ufficiale alla 4 Ore Jolly Club di Monza del 1966, guidata da Andrea De Adamich e Teodoro Zeccoli. Questa vettura ufficiale Autodelta, partecipa a tutte le più importanti competizioni in tutta Europa, ed al suo volante si alternano i più grandi piloti del periodo tra cui Nanni Galli, Ignazio Giunti, Romano Martini "Shangrila" e molti altri. La GTA SA telaio #613069 è una delle più importanti vetture sportive della storia delle competizioni automobilistiche. L'auto che presentiamo, è assolutamente perfetta sotto ogni profilo: verniciata nel suo rosso Alfa, ha la meccanica elaborata ed è pronta a stupirvi nuovamente anche a distanza di 50 anni. La GTA è e rimarrà sempre il sogno di ogni appassionato Alfa Romeo.

ALFA ROMEO GIULIA 1600 TI I° SERIE

1963

Telaio #AR408910

STIMA € 28.000 - € 32.000

25



L'Alfa Romeo Giulia (Tipo 105) è un'autovettura prodotta dall'Alfa Romeo dal 1962 al 1977. Nata come erede della "Giulietta", è stata proposta in numerose varianti di carrozzeria, nelle tipologie berlina, coupé e spider.

Complessivamente, in 15 anni, ne sono stati prodotti circa 1 milione di esemplari. Ciò ha reso la Giulia una delle vetture più vendute della storia dell'Alfa Romeo.

Nata all'inizio degli anni Sessanta col compito di sostituire appunto la Giulietta, ne riprendeva lo schema meccanico di base. Il motore era a quattro cilindri di scuola aeronautica, con distribuzione bialbero e costruzione interamente in alluminio. Rispetto a quello della sua progenitrice era presente, oltre all'incremento di cilindrata da 1290 a 1570 cm³, l'importante innovazione delle valvole di scarico raffreddate al sodio (le valvole erano cave, e la cavità conteneva granuli di sodio, che trasportavano il calore dal fungo verso lo stelo).

Se la meccanica era d'avanguardia (a parte alcune soluzioni della primissima serie, come il comando del cambio al volante, con la cloche come optional), anche la scocca a deformazione differenziata con cellula abitativa rigida e la linea della carrozzeria erano molto moderne. Grazie alla coda tronca, alle incavature laterali alla base della linea di

cintura (che accompagnavano l'aria dal muso alla coda) e al muso basso e sfuggente, la Giulia aveva un coefficiente di penetrazione aerodinamica (CX) bassissimo (0,34) grazie all'uso, durante la sua progettazione, della galleria del vento. Famoso fu lo slogan "la Giulia, l'auto disegnata dal vento". La Giulia venne presentata presso l'Autodromo Nazionale di Monza il 27 giugno 1962 nella versione TI (acronimo di Turismo Internazionale).

Grazie alla cilindrata di 1570 cm³ e all'alimentazione con un carburatore doppio corpo verticale Solex 32 PAIA/7, il motore della TI poteva erogare una potenza di 92 CV e raggiungere una velocità prossima ai 180 km/h. Il cambio a 5 rapporti, all'epoca una chicca che era in genere riservata a vetture di alta sportività e classe, aveva il comando con la leva al volante. Il sedile anteriore aveva la seduta in pezzo unico che la omologava per sei posti, mentre la plancia incorporava una strumentazione ad andamento orizzontale (con tachimetro a nastro e un piccolo contagiri circolare sulla sinistra). La vettura che presentiamo è una rara versione TI ovvero prima serie del 1963, sicuramente la più ambita da ogni collezionista. L'auto si presenta assolutamente perfetta sotto ogni profilo ed altrettanto originale ed è questa una rara occasione per portare in garage un pezzo di storia Alfa Romeo, un'originale Giulia TI.

ALFA ROMEO GTV 2000

1972

Telaio #AR2421073

STIMA € 30.000 - € 40.000

26



Con i suoi 132 CV è la massima espressione della serie GT stradali, la griglia a listelli cromati e altri particolari la fanno distinguere immediatamente dalle sorelle minori, le notevoli prestazioni del suo 4 cilindri ne fanno una GT apprezzata da chi vuole coniugare lo stile della sua

linea ad una guida veloce e divertente. L'auto che proponiamo è un esemplare del 1970 con appena 40.000 km. che è stata completamente revisionata nel 2005, da quella data l'auto è rimasta ferma in un garage coperto.

ALFA ROMEO 1750 GTV

CARROZZERIA BERTONE

1970

Telaio #AR 1376046

STIMA € 45.000 - € 55.000

27



Nel 1967 le Giulia Sprint, modello di grande successo di casa Alfa Romeo, lasciarono il posto alla nuova versione, denominata GT Veloce (senza il nome Giulia). Rispetto ai modelli precedenti, oltre alla cilindrata maggiorata da 1570 a 1779 cm³ (114cv), la nuova nata aveva la parte anteriore completamente ridisegnata: niente più scalinò, ma frontale "liscio" con mascherina nera a singolo baffo cromato, dotata di 4 fari circolari. I fari posteriori erano specifici del modello con il catadiottro rifrangente posto orizzontalmente al centro del faro. Caratteristica distintiva del modello gli stemmi rotondi smaltati raffiguranti il "Quadrifoglio Dorato" sui montanti posteriori.

Anche gli interni presentavano una nuova plancia con nuovi strumenti, inediti sedili profilati (con poggiatesta anteriori estraibili), tunnel centrale dotato di strumentazione. Alcuni ritocchi nel 1969, caratterizzarono la Seconda Serie della 1750 GT Veloce, tra questi i

fanalini anteriori integrati nel frontale, nuovi paraurti, diverse coppe ruota, fanali posteriori uguali alle altre GT e diversi sedili e pannelli. Il nuovo motore tipo 00548 garantisce prestazioni notevolmente migliorate, sia in accelerazione e che in ripresa, leggermente aumentata anche la velocità massima (dichiarata ora oltre 190 km/h). La 1750 GT Veloce prima serie è la versione da cui vennero ricavate le GTA-M che per anni dominarono nelle competizioni di tutto il mondo.

La vettura che presentiamo è uno splendido esemplare del 1970, omologato ASI di colore bianco, perfettamente restaurato e mantenuto in eccellenti condizioni dal suo proprietario. Una linea classica anni '70, un'Alfa Romeo immortale, un motore potente ed elastico ne fanno un cocktail perfetto per ogni appassionato della casa del biscione.

ALFA ROMEO 75 3000 QUADRIFOGLIO VERDE

1992

STIMA € 17.000 - € 20.000

28



Il generoso motore 6 cilindri regala piacevoli sensazioni nella guida sportiva. La vettura presentata è in ottime condizioni sia di mecca-

nica, di carrozzeria e di interni.
Km percorsi 100.000

ALFA ROMEO GIULIETTA TURBODELTA

1983

STIMA € 27.000 - € 30.000

29



Motore 4 cilindri sovralimentato da 170 CV restauro conservativo appena ultimato, in perfette condizioni e assolutamente originale, km 65.000 garantiti, pneumatici TRX introvabili nuovi, targhe e libretto originali. La vettura presentata è una delle 361 costruite ed

una delle poche rimaste in condizioni eccellenti sia di interni che di carrozzeria e motore. Una rara opportunità di acquistare un pezzo di storia dell'Autodelta ad un prezzo accessibile e sicuramente, dato il basso numero di esemplari prodotti e sopravvissuti, in ascesa.

BMW 2002 TOURING

1973

Telaio #3359693

STIMA € 17.000 - € 25.000

30



Il modello 02 (codice progetto E114) di BMW è una famiglia di fascia medio-alta prodotta dal 1966 al 1977. BMW con questo nuovo modello, intende trasferire la sua sportività ormai celebre in tutto il mondo, su di una carrozzeria a tre volumi e due porte, configurazione molto in voga in Germania in quel periodo. La tradizione della casa, impone motore anteriore e trazione posteriore, sospensioni a ruote indipendenti, impianto frenante misto dischi e tamburi, cambio a 4 marce ed il design affidato a Giovanni Michelotti. La nuova vettura è lanciata nel 1966 con denominazione 1600e a motore 4 cilindri monoalbero in testa, capace di 85 CV. Il successo è immediato e BMW decide di evolvere il prodotto e nel 1969 è installato il 4 cilindri due litri sulla serie 02. Nasce un nuovo progetto denominato E10 meglio conosciuto come 2002 da 100

CV e la 2002 Ti da 120 CV. Esordisce con l'occasione anche un nuovo tipo di carrozzeria, denominata Touring, ovvero la versione station wagon prodotta fino al 1974 ed oggi considerata un vero capolavoro di design.

La vettura che presentiamo è molto rara, essendo una delle poche arrivate nel periodo in Italia ed è in condizioni eccellenti sia di carrozzeria che meccanica. Carrozzeria di colore bordeaux, interni in finta pelle e tessuto, ha percorso poco più di 75.000 km da nuova ed ha la targa nera originale del 1973, anno in cui fu immatricolata. Un'autentica rarità, molto affidabile e divertente da guidare, che non vi farà certo passare inosservati nel traffico delle città e che potrete godere al meglio anche nei percorsi fuori porta.

BMW 502 2.6 LUXUS

1959

STIMA € 33.000 - € 38.000

31



Presentata al salone di Ginevra nel 1954, con motore V 8 per rivaleggiare con le Mercedes 300, non ottenne però il successo sperato; oggi i canoni estetici ed i metodi di valutazione sono profondamente cambiati e la 502 trova sempre maggiori consensi tra gli appassionati della marca

e più in generale, delle berline tedesche. L'esemplare presentato, nella sua classica livrea argento con interni bordeaux conservati, è in ottime condizioni generali, pronta per essere ammirata alle manifestazioni di auto storiche e concorsi di eleganza. Documenti italiani.

EDWARDS BROTHERS EB 60

1954

Telaio #EOTA 153130

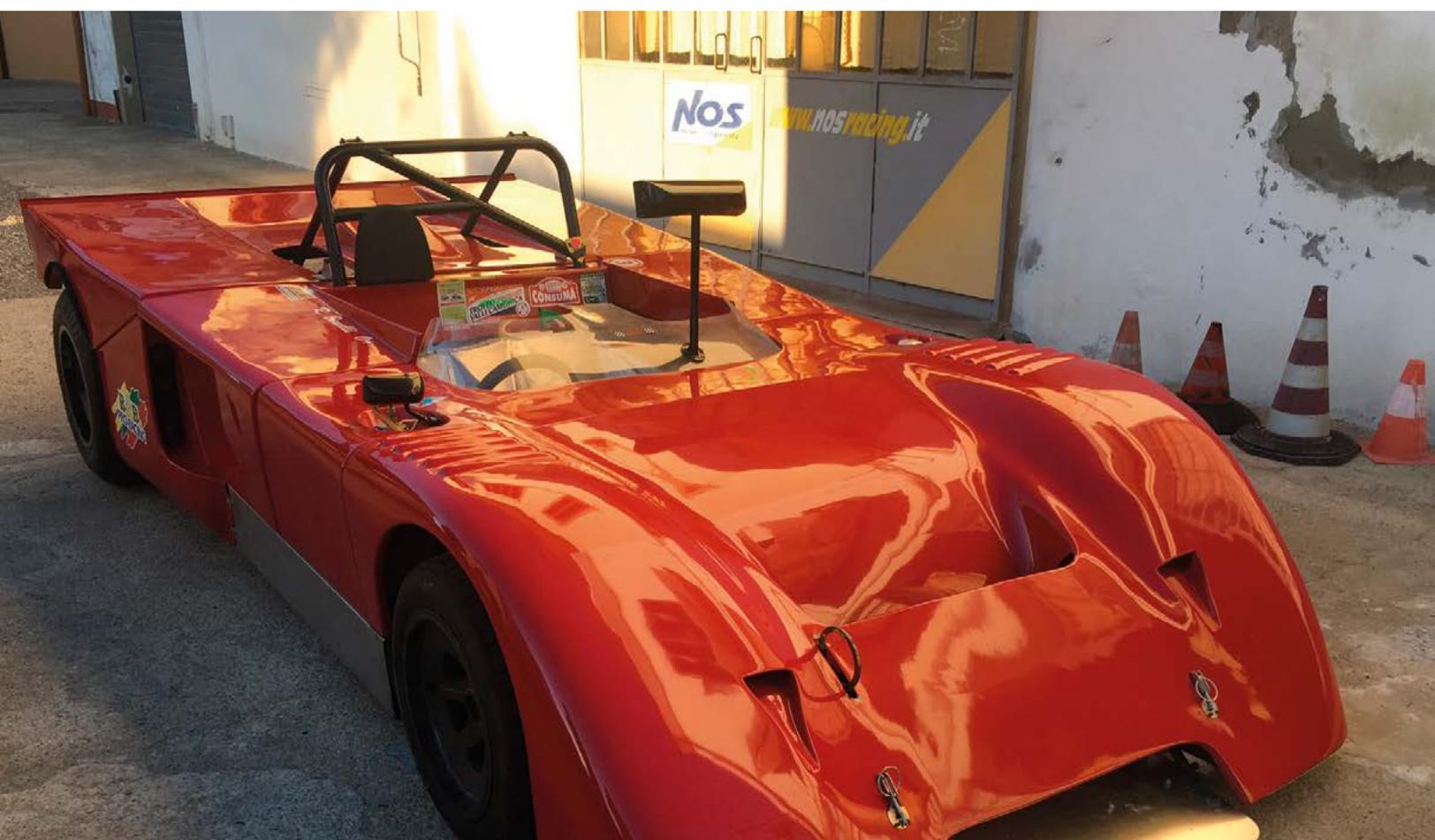
STIMA € 25.000 - € 35.000

32



L'Inghilterra è da sempre la patria di quelli che Enzo Ferrari definì "garagisti", ovvero piccole aziende motoristiche dotate di grandi capacità tecniche e capaci di costruire automobili sportive che davano "filo da torcere" anche a grandi costruttori blasonati. Alcune di esse arrivarono anche a correre nelle formule maggiori. La Edwards Brothers, si potrebbe benissimo annoverare tra quei piccoli costruttori artigianali, spesso assemblatori che costruivano auto performanti ed affidabili negli anni '60. John e Wilf Edwards realizzavano auto sportive utilizzando pezzi donati da altre vetture ed ebbero un ottimo successo nella "swin-

ging England" dove i giovani amavano apparire a bordo di piccole auto scoperte. Il primo modello da loro realizzato è la EB 50 del 1959 ma già l'anno successivo si poteva richiedere la vettura più aggiornata, la EB 60, una piccola con carrozzeria aperta due posti in fibra di vetro, quindi molto leggera e resistente, montata su di un telaio anch'esso molto leggero ma resistente alle torsioni. La vettura che presentiamo, è una EB 60 in ottime condizioni, pronta a farvi godere il piacere che solo le piccole sport inglesi riescono a trasmettere. Bassa di cintura, veloce e scattante di motore, una vera auto sportiva inglese che vi farà divertire.



33

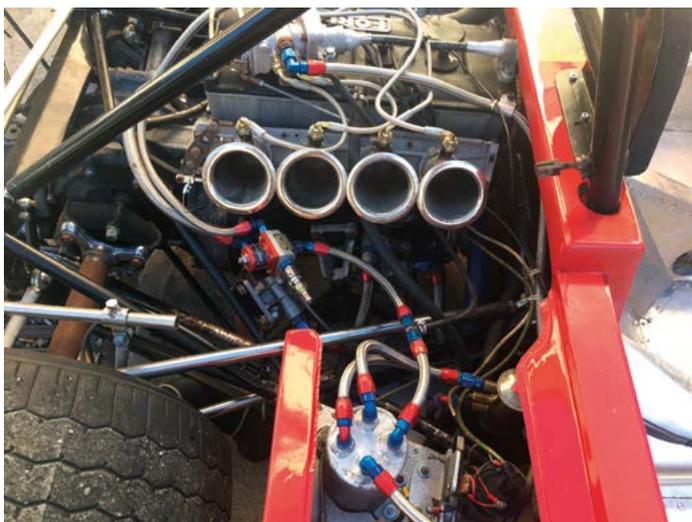
CHEVRON B 19/21

CHEVRON B 19/21

1971

STIMA € 150.000 - € 190.000

33



Anno costruzione 1971, telaio 71/8, T motore Consworth 2000 cc cv 290, carter alluminio Richardson, revisionato Armaroli, cambio hewland FT 400. La Chevron con la B 19 è stata la vettura di maggior successo della Casa, annoverando innumerevoli vittorie in tutto il mondo, ambita dai drivers più esigenti per le gare storiche, è in grado di onorare ancora oggi la sua fama e regalare emozioni esaltanti.

La vettura presentata, con il motore Richardson da 290 cv non pone limiti ai possibili risultati.

Guidata da un noto Gentlemen Driver fino al 2005, ha accumulato successi su tutti i tracciati più classici delle gare in salita detenendo ancora il record della Trento Bondone.

La vettura presentata ha nel numero di telaio la lettera T finale, dietro

direttive CSAI/FIA, che ne attestavano alcune modifiche relative alla B21, identificandola come importata e venduta dall'allora importatore Chevron, Eris Tondelli Torino per differenziarla da altre 2 vetture esistenti con lo stesso numero di telaio. Si produce copia della fattura di vendita tra l'importatore e un precedente proprietario datata 1973.

La notizie dell'epoca riportano la B19 71/8 come seriamente incidentata nel 1971 e non è sicuro se sia stata ripristinata la stessa vettura oppure sia stato sostituita con un'altra ex nuovo dall'importatore.

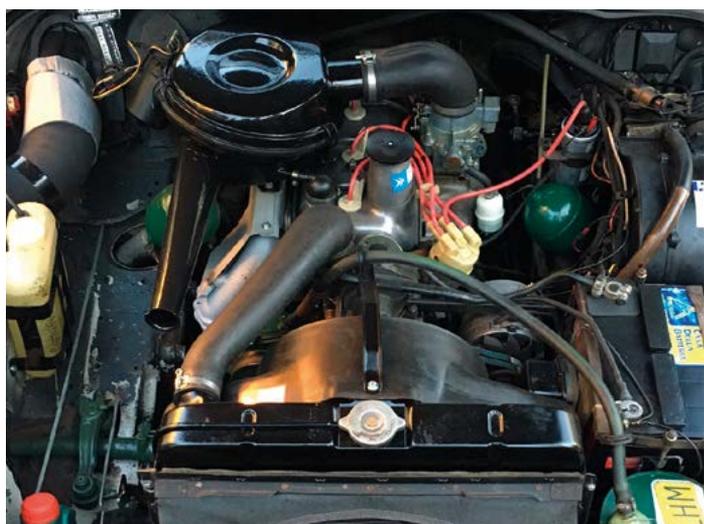
Non essendo in possesso della cronologia storica completa, le informazioni sono riportate basandoci sui documenti ufficiali accennati nella descrizione. Corredata di un set di ruote di scorta e passaporto tecnico CSAI/FIA.

CITROËN ID 20 FAMILIARE

1972

STIMA € 22.000 - € 26.000

34



Anno di costruzione 1972, omologata 8 posti.
La vettura presentata è allestita in versione Familiare 8 posti, la più ricercata. Meccanicamente in ordine con fatture che ne documentano gli interventi effettuati. Gli interni originali sono in buone condizioni

senza strappi o rotture, la carrozzeria necessita di una revisione, sono stati acquistati i lamierati per i parafranghi posteriori ma non sono stati eseguiti lavori.
I documenti sono regolari con revisione effettuata.

CITROËN DS PALLAS

1970

STIMA € 18.000 - € 20.000

35



Immatricolata nel 1970, questa vettura incarna perfettamente lo spirito francese di innovazione anticonvenzionale, protagonista per molte decadi in Francia ed all'estero, portando in giro famiglie, nobili e star. Divenuta oggi un'icona per i collezionisti.

Facile da guidare e con un confort eccezionale ancora oggi stupisce chi si mette alla sua guida e regala emozioni in ogni situazione. La versione Pallas presentata è una delle più ambite.





124



36

DE TOMASO PANTERA GT

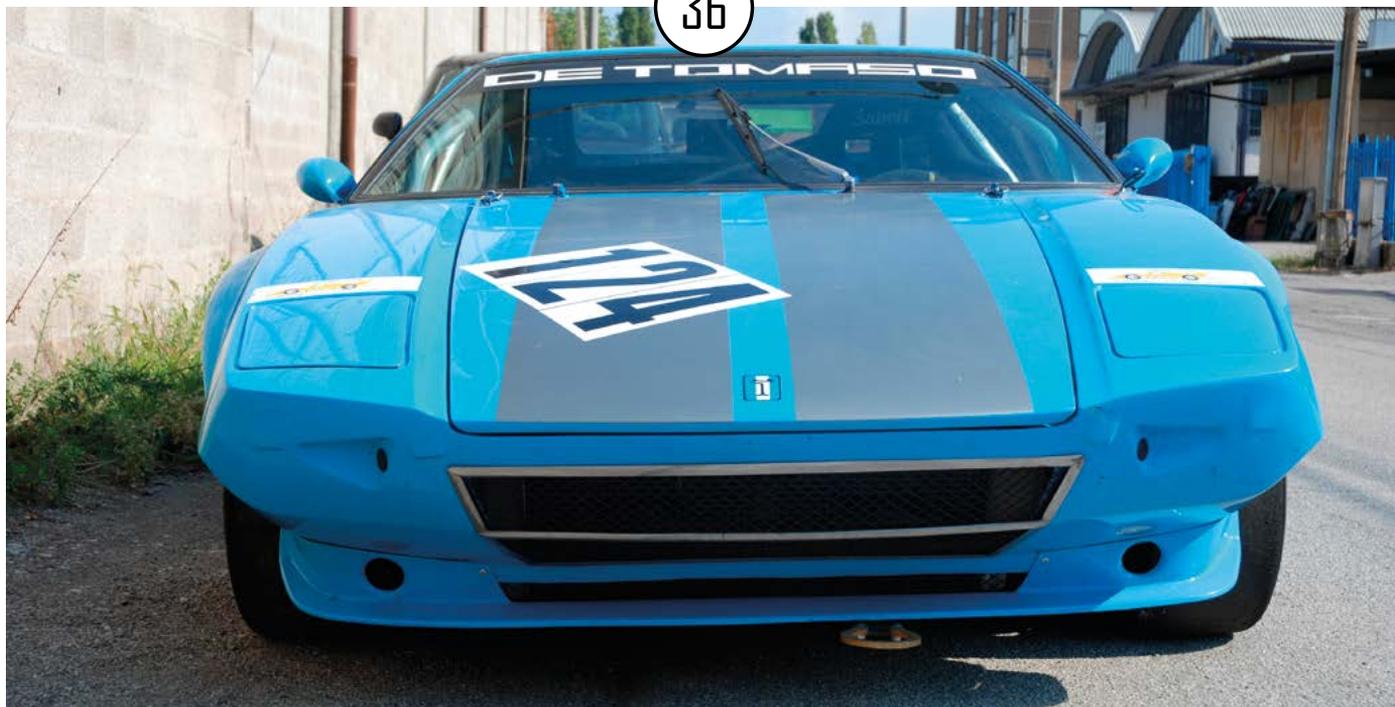
DE TOMASO PANTERA GT

1972

Telaio n° 02709

STIMA € 120.000 - € 140.000

36



Pantera, la risposta di De Tomaso ai costruttori italiani. Motore americano di grossa cilindrata, coppia da vendere e linea da GT pura, impiegata nelle competizioni con alterne fortune apprezzata soprattutto per affidabilità e bassi costi di gestione. La vettura presentata è stata importata dagli in Italia USA nel 2007, presso Moreschi Motorsport è stata ripristinata completamente di

carrozzeria, motore Cleveland 8V (matching number). Corredata di vari ricambi originali da competizione ed originali per un eventuale ripristino stradale. Potenza 360 CV; Peso 1196 kg, Cerchi 8"- 10"; Ricco palmares sportivo, vittorie in numerose gare in salita nazionali Iscritta ASI passaporto FIA e HTP; Omologazione FIA gruppo 3.



37

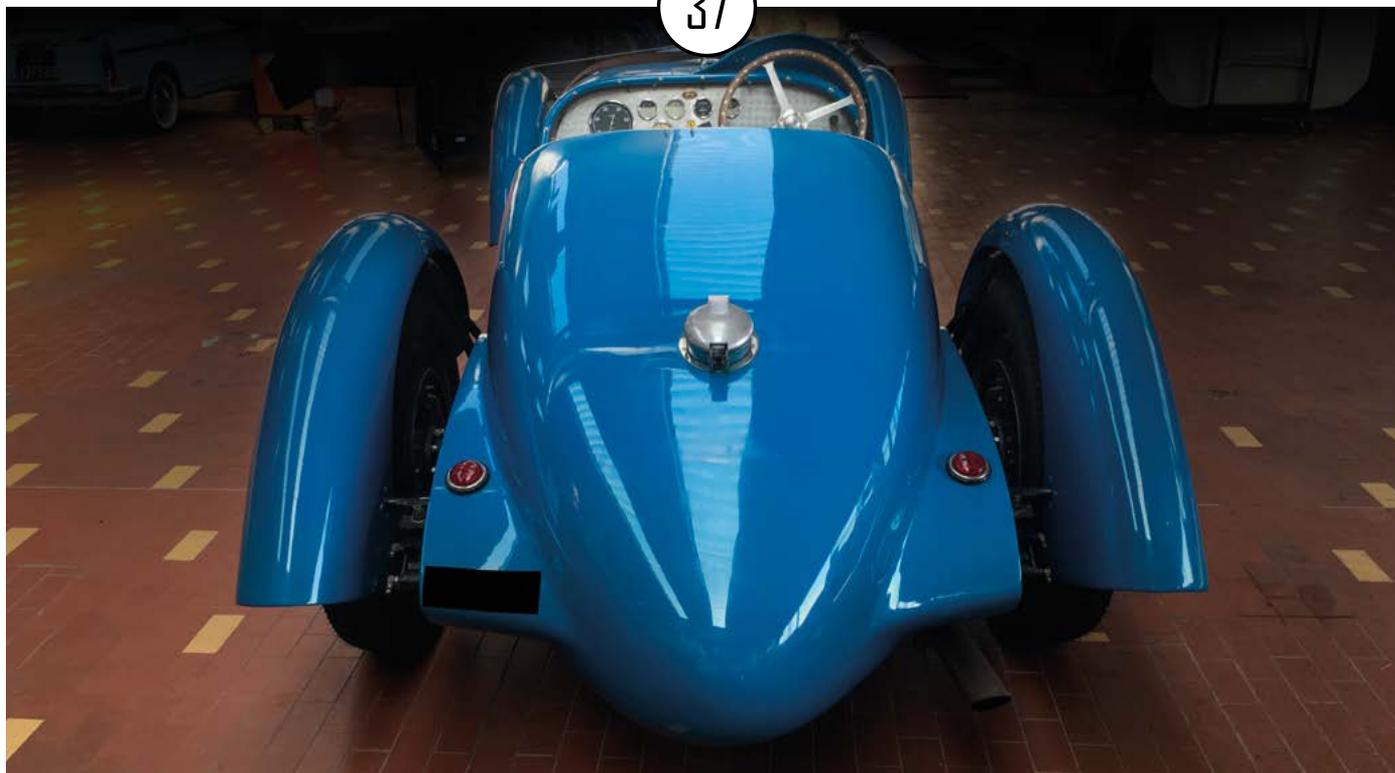
DALAHAYE 135 CS LE MANS REBODY

DALAHAYE 135 CS LE MANS REBODY

1937

STIMA € 330.000 - € 380.000

37



Motore 3.200 cc, 6 cilindri, 3 carburatori, 110 cv.

La Dalahaye 135 disegnata da Jean François e prodotta dal 1935 fino al 1954 è stata carrozzata in varie versioni, ha partecipato a numerose gare conseguendo importanti vittorie.

La vettura presentata è stata ricarrozata negli anni 60 in Argentina, con

la configurazione 135 CS Le Mans, seguendo scrupolosamente la documentazione originale della casa madre, Ha partecipato con successo a numerose competizioni e manifestazioni di auto storiche come la mille Millas, la 500 Millas, il Gran Premio International San Isidro e altri. Immatricolata in Germania e in possesso di passaporto FIVA.



38

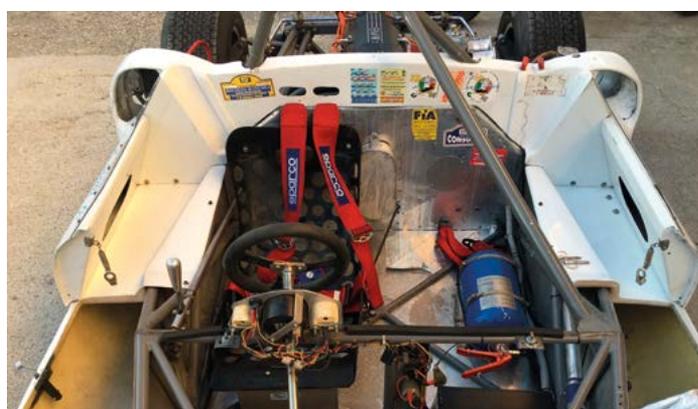
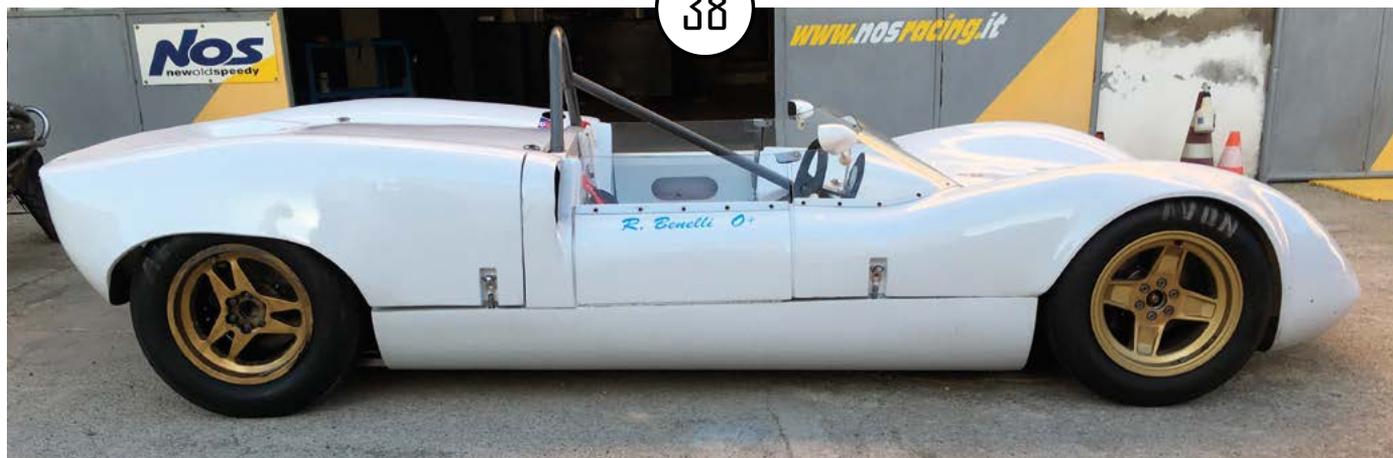
ELVA MK 7

ELVA MK 7

1963

STIMA € 150.000 - € 180.000

38



Anno costruzione 1963, telaio 70/013, motore BMW 2000 4 cilindri, cambio Hewland mk8 5M+R, peso totale 450 kg.

Dotazione: motore di scorta nuovo, set ruote, passaporto tecnico CSAI. FIA.ELVA ha prodotto solo 69 mk7 tra il 1963 e il 1969, l'esemplare

che presentiamo il tredicesimo costruito.

La vettura presentata vanta una lunga carriera sportiva con numerose vittorie in Europa e in Italia, imbattibile nelle gare in salita, ha disputato la sua ultima corsa nel 2006.



39

FERRARI CARMA 308 FF BITURBO



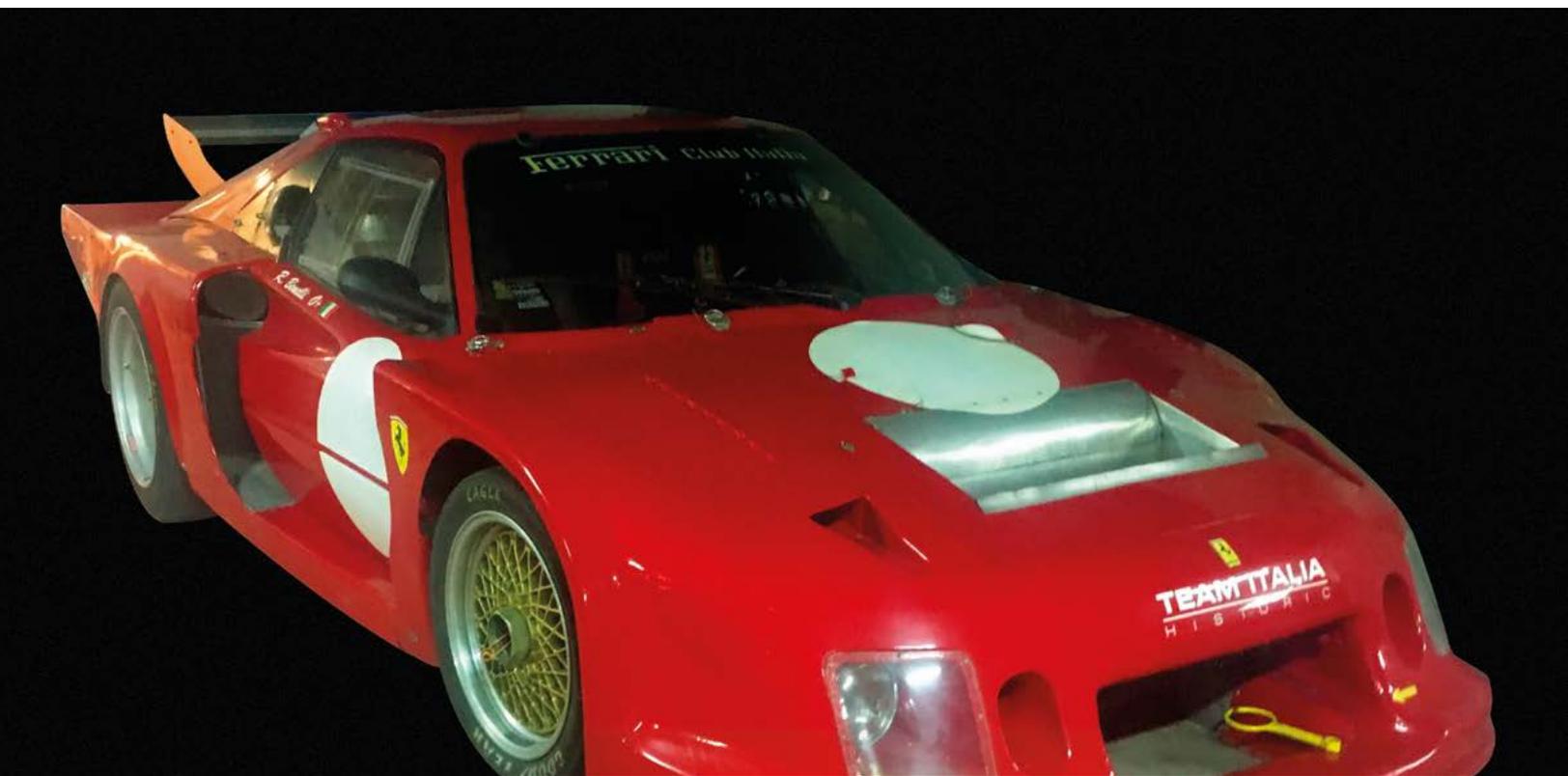
Club Italia



173

CEMENTERIE
BARBETTI
INDUSTRIE
FAGIOLI





39

FERRARI CARMA 308 FF BITURBO

FERRARI CARMA 308 FF BITURBO

1981

STIMA € 1.500.000 - € 2.000.000

39



Questa vettura nacque da un'idea dei due piloti Carlo Facetti e Martino Finotto per correre il campionato del mondo prototipi del 1981, e venne realizzata con mezzi modesti e molta inventiva, seguendo i regolamenti internazionali (soltanto poche parti della vettura originale rimasero invariate come il cristallo anteriore) il motore fu profondamente rivisto con nuove testate e due turbine che elevarono la potenza a 900 CV.

Le limitate risorse e il l'incalzante calendario però, non permisero una messa a punto ottimale e lo sviluppo richiesto da un progetto così tanto innovativo. Il battesimo in pista di questa vettura avvenne alla 24 ore di Daytona, suscitando ammirazione incondizionata, Facetti raggiunse la seconda posizione prima del ritiro, in seguito, ottenne la pole position ad Enna e corse in Sud Africa a Kyalami, al Mugello ed a Silverstone, fino a quando i due ideatori

non ritennero troppo grande l'impegno di un suo ulteriore sviluppo. La vettura presentata è la sola e originale usata in tutte le gare e pilotata da Facetti e Finotto, (altri 2 esemplari sono stati in seguito assemblati con i pezzi predisposti per affrontare la stagione agonistica). Viene fornita di tutta la documentazione, compresi i quaderni compilati dai meccanici dei set up e delle tabelle dei tempi su tutti i circuiti dove ha la vettura ha gareggiato. La vettura è stata venduta direttamente da Carlo Facetti e Martino Finotto all'attuale proprietario che, dopo aver vinto numerose gare per vetture storiche, la conserva nella propria collezione. Corredata di 2 set completi di ruote di scorta, varie soluzioni di cambio di velocità, barre di torsione stabilizzatrici e attrezzi speciali.

La vettura è in esposizione presso lo stand A.S.I. (padiglione 1)



40

FERRARI 308 GTB GRUPPO 4

FERRARI 308 GTB GRUPPO 4

1976

STIMA € 380.000 - € 420.000

40



Fino dalla sua apparizione ha ispirato i preparatori che hanno visto in lei un'anima sportiva pronta ad essere liberata. Carlo Facetti è stato colui che più di ogni altro è riuscito ad esprimere il suo potenziale in pista. La vettura presentata in asta è stata preparata per correre nei campionati velocità in Italia ed all'estero vincendo tra l'altro il campionato italiano nel 1978

dominando su quasi tutti i circuiti. La vettura è stata recentemente ripristinata completamente ed ha gareggiato fino ad ora nelle gare storiche con risultati lusinghieri. Pronta gare, questa plurivittoriosa vettura è una ottima opportunità per presentarsi sui circuiti internazionali delle più prestigiose competizioni e manifestazioni Ferrari e Storiche.



41

FERRARI 550 MARANELLO 6.0 COMPETIZIONE

FERRARI 550 MARANELLO 6.0 COMPETIZIONE

2003

STIMA € 380.000 - € 420.000

41



La Ferrari 550 Maranello disegnata da Pininfarina, è la capostipite di una nuova generazione di GT 12 cilindri a motore anteriore, erede della Daytona. L'abitacolo a due posti secchi e il lungo cofano anteriore che ospita il poderoso motore, riportano i ricordi lontano a quando le Granturismo del Cavallino vincevano sui circuiti di tutto il mondo.

La vettura che presentiamo, nata nel 2003 con telaio N. F133GT 2102 è l'unica preparata direttamente dalla Ferrari per il campionato FIA GT e corse la stagione 2003 sponsorizzata Pirelli con i colori della JMB Racing.

Con l'aiuto della 575 GTC della stessa squadra, la JMB si piazzò al quarto posto nella classifica a squadre del campionato. Finita la stagione, la vettura rimase nell'oblio per qualche anno, fino a quando non venne acquistata dall'attuale proprietario che nel 2006 si aggiudicò, nella categoria GTM, il Campionato Italiano Velocità Montagna.

La vettura è accompagnata da alcune lettere inviate dalla Ferrari, nella persona di Jean Todt al proprietario con i complimenti per il risultati ottenuti. Questa Ferrari, con la sua storia unica e documentata, rappresenta una rara opportunità per qualsiasi collezionista di vetture Ferrari.



42

FERRARI F430 GT2

FERRARI F430 GT2

2008

Telaio #2602

STIMA € 280.000 - € 320.000

42



La Ferrari F430 è una berlinetta sportiva prodotta dalla Ferrari dal 2004 al 2009; ha sostituito in catalogo la 360 Modena. Presentata ufficialmente durante il Motor Show di Parigi nel settembre 2004, la F430 segna l'arrivo di una nuova generazione di modelli, con Motore V8, prodotti dalla Ferrari.

Questa autovettura porta con sé uno sviluppo nell'uso dell'alluminio, iniziato con la 360 Modena. L'auto offre inoltre molte innovazioni significative, che derivano dall'esperienza accumulata in Formula 1. La F430 è infatti stata la prima auto al mondo a montare l'E-Diff, un differenziale elettronico, e il cosiddetto "manettino" derivato dalla F1, che permette di controllare le dinamiche del veicolo.

La F430 rappresenta un po' il punto di svolta della Ferrari: essa infatti adotta scelte tecniche che hanno l'obiettivo di rendere la vettura più versatile e meno onerosa. L'abbandono della distribuzione a cinghia a favore di quella a catena, il controllo della trazione, l'E-diff e il controllo della stabilità sono tra queste. L'obiettivo di Ferrari è quello di uscire dal circolo del puro collezionismo, per produrre vetture in grado di essere usate tutti i giorni.

La doppia presa d'aria anteriore di forma ovoidale era simile a quella della 156 F1, quest'ultima soprannominata bocca di squalo. Il motore della F430, è un V8 di 90° con monoblocco e testate realizzate in lega di alluminio. Rispetto all'unità montata sulla Ferrari 360, esso presenta varie differenze a livello di componentistica. Innanzitutto ha subito un incremento di cilindrata, passando da 3.586 cm³ a 4.308 cc con potenza che tocca i 490 CV a 8.500 giri/min. La velocità massima dichiarata dalla casa, è di 315 km/h per la berlinetta e di 310 km/h per la spider, mentre l'accelerazione da 0 a 100 km/h viene effettuata in 4,00 secondi per la berlinetta e 4,10 secondi per la spider.

Nel 2006 nasce la variante da competizione della F430, realizzata dal dipartimento Ferrari Corse Clienti e sviluppata in collaborazione con Michelotto Automobili. È stata messa a disposizione dei Team ufficiali e privati per gareggiare nella classe GT2 dei più prestigiosi Campionati GT al mondo come il FIA GT2, la Le Mans Series (LMS), l'American Le Mans Series (ALMS), l'Asian Le Mans Series (AsianLMS), l'Intercontinental Le Mans Cup (ILMC), il GT Open e altri numerosi Campionati nazionali. La F430 GTC ha anche preso parte a gare storiche come la 24 Ore di Le Mans, la 12 Ore di Sebring, la Petit Le Mans e la 24 Ore di Spa.[6].

L'originale telaio in alluminio della F430 viene irrobustito da una gabbia a traliccio tubolare sempre in alluminio posta nell'abitacolo. La potenza, a seconda del regolamento GT2 adottato (FIA GT2, ILMC-LMS, ALMS o GT Open) oscilla tra i 430 ed i 470 CV a 6600/7500 giri/minuto. A livello aerodinamico il fondo vettura è totalmente piatto come da regolamento, all'anteriore vi è un largo spoiler rasente il suolo e sul paraurti vi sono 2 grandi sfoghi d'aria laterali per lo smaltimento dell'aria calda che investe i radiatori, al posteriore monta un alettone sopra il cofano.

Quanto a palmarès la F430 GTC ha vinto 11 Titoli FIA GT2 (4 Costruttori, 4 Team, 3 Piloti), 4 LMS (2 Team e 2 Piloti), 4 ALMS (1 Costruttori, 2 Team, 1 Piloti), 2 AsianLMS (1 Team, 1 Piloti), 1 ILMC (1 Costruttori), 12 GT Open (4 Assoluti, 3 Team e 5 Piloti). Tanti sono anche i Titoli ottenuti nel GT Italiano, nel GT Spagnolo e nella serie Superstars GTSprint.

La vettura che presentiamo è uno splendido esemplare GT2 appartenuto al Team AKKA Auto Sport Promotion fondato da Jerome Policand con sede vicino Tolosa in Francia. Verniciata nella livrea giallo e nera, ha partecipato al Valencia Street – GT Open nel 2008 ed al Barcelona races – GT Open nel 2010.

FIAT 124 COUPÈ 1800

1974

STIMA € 6.000 - € 8.000

43



Fiat Coupè 124 seconda serie 1800 cc. Auto perfetta per chi vuole avvicinarsi al mondo delle vetture storiche, motore generoso e brillante, questo Coupè Fiat ha ottime possibilità di rivalutazione e offre

ottime prestazioni, buona abitabilità anche per 4 persone. La vettura presentata è in buone condizioni meccaniche e di carrozzeria.

FIAT 500 N

1959

STIMA € 20.000 - € 30.000

44



Fiat 500 N, l'auto che ha messo in strada gli italiani facendogli abbandonare la Vespa, immatricolata nel 1959, restaurata da qualche anno

versione con telino lungo, la più ambita, meccanica in ordine. Immatricolata in Italia con targhe bianche per cambio provincia.

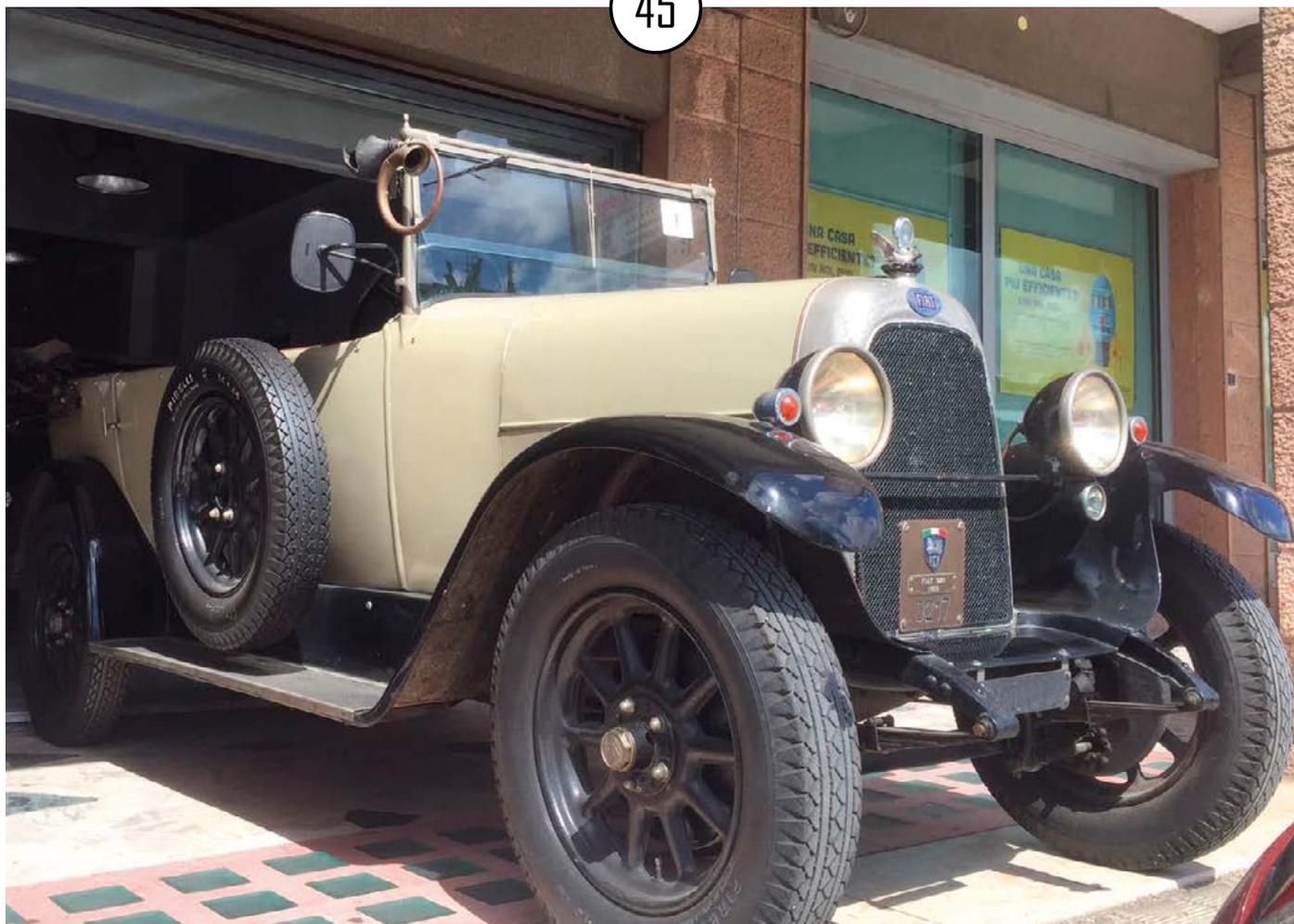
FIAT 501 B

1925

Telaio #1251939

STIMA € 35.000 - € 45.000

45



La Fiat 501 è un'automobile prodotta dalla FIAT tra il 1919 e il 1925. Tale autovettura fu progettata al termine del primo conflitto mondiale dall'avvocato Carlo Cavalli ed entrò in produzione a metà del 1919 per sostituire la Fiat 70. Il lancio commerciale della nuova 501 risale al novembre 1919, esclusivamente in versione torpedo 4 porte e al prezzo di listino di lire 32000. In totale ne furono prodotte quasi 70000, un vero primato per l'epoca, ed uscì di produzione nel 1925. Il motore era un 4 cilindri di 1460 cm³ con una potenza di 23 CV a 2600 giri al minuto. La velocità massima era 70 km/h. Altri 2.614 esemplari furono equipaggiati con motore 101 S che aveva 3,5 CV in più e raggiungeva i 3000 giri. Questa vettura riveste particolare importanza perché fu la risposta della Fiat al tentativo di invasione del mercato europeo da parte della

americana Ford. Nel 1919 non soltanto l'Italia ma anche le altre nazioni europee stavano infatti attraversando un momento difficile dal punto di vista economico. La riconversione post-bellica era ardua e le industrie facevano fatica a risollevarsi. In questo contesto lo statunitense

Henry Ford progettava la conquista del mercato automobilistico di oltre-Atlantico puntando sul suo modello "T". Le Case europee dovettero quindi mettere allo studio modelli concorrenziali e la "501" (insieme ad es. alla francese Citroën 10HP tipo A) fu uno di questi. L'esemplare che proponiamo è dotato di carrozzeria 4 posti del tipo "Torpedo" ed è stato costruito nel 1925. La vernice bicolore, tipica del periodo, gli interni così come la meccanica, sono in ottime condizioni. L'auto ha anche il certificato di omologazione ASI con la cen-

FIAT 508 C SPIDER

1937

STIMA € 48.000 - € 60.000

46



Fiat 508 C spider carrozzata speciale Garavini. Auto completamente restaurata e perfetta di meccanica e di carrozzeria, capotte conservata, cambio 4 marce, immatricolazione 1937. Provenienza Musée Automobile de Provence. Motore originale corrispondente al numero

della targhetta presente sulla vettura. La vettura nell'ottobre del 1937 venne spedita alla Fiat Germania dove fu immatricolata per la prima volta.



47

FIAT 508 C

FIAT 508 C

CARROZZERIA GLASER

1938

Telaio #216239

STIMA € 90.000 - € 110.000

47



L'ultima evoluzione della FIAT 508 meglio conosciuta come "Balilla", fu la 508C chiamata anche "Nuova Balilla 1100", presentata nel 1937 e rimasta in produzione fino al 1939, anno di lancio della Fiat 1100. Costava 19.500 lire e fu prodotta in 57.000 esemplari nelle versioni "Cabriolet", "Berlina" e "Berlina tetto apribile".

La carrozzeria differiva dalle precedenti soprattutto nell'aerodinamicità delle linee e dal nuovo muso, caratterizzato dalla caratteristica calandra spartivento, già vista sulla FIAT 500 "Topolino". Il motore era il Fiat 108C, un 4 cilindri in linea a benzina a valvole in testa da 1089 cm³ (da cui la denominazione 1100) erogante 30 CV a 4.400 giri/min, con cambio a 4 marce più retromarcia, capace di spingere la vettura a 95 km/h. La sospensione anteriore era a ruote indipendenti, con bracci

trasversali, molle e ammortizzatori idraulici a bagno d'olio. Alcune auto di questo modello furono anche costruite su licenza dalla tedesca NSU. La vettura che presentiamo, fa proprio parte del piccolo numero di queste automobili costruite in Germania. In particolare, questa è una versione aperta tipo "Cabriolet due porte" realizzata dalla Carrozzeria Glaser di Dresden in soli 29 esemplari e venduta nuova in Svezia al noto sportsman e scrittore Anton Hansson. Fu lo stesso Hansson ad utilizzarla in alcuni Rally su ghiaccio, come testimoniato da una ricca documentazione fotografica. La vettura ha targhe e documenti svedesi e si presenta in ottime condizioni. Una vettura unica nel suo genere con la quale partecipare a concorsi d'eleganza o manifestazioni sportive come la Mille Miglia.



48

JAGUAR ETYPE 4.2 I SERIE 2+2

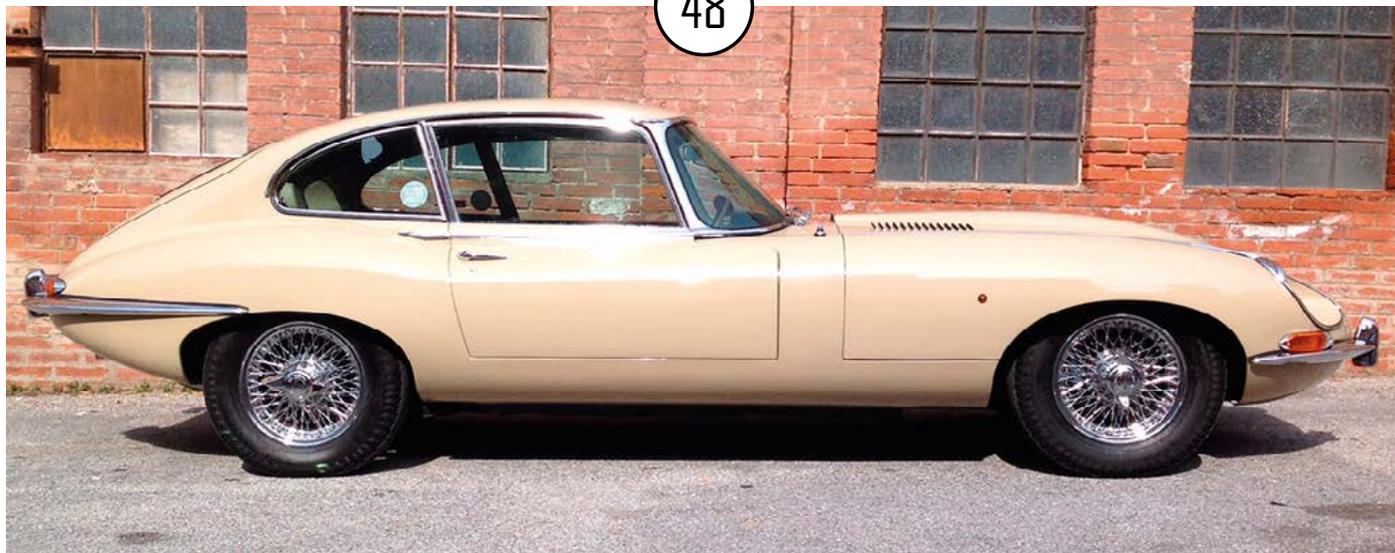
JAGUAR ETYPE 4.2 I SERIE 2+2

1967

Telaio 1E77655BW

STIMA € 75.000 - € 85.000

48



Family Coupè, guida a sinistra, costruzione 30 giugno 1967, una delle ultime costruite, telaio 1E77655BW, motore 7e53637-9.

La vettura in vendita, 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 delle portiere originali, trousse attrezzi ed estintore dell'epoca corredo la vettura.





JAGUAR ETYPE 4.2 SPIDER



49

JAGUAR ETYPE 4.2 SPIDER

JAGUAR ETYPE 4.2 SPIDER

1969

Telaio 1E77655BW

STIMA € 90.000 - € 120.000

49



Jaguar E, alla sua presentazione lo stupore fu talmente grande che ne parlarono per giorni anche la stampa non di settore, in un attimo aveva fatto invecchiare di 10 anni tutt'e le auto in circolazione per le sue forme e i contenuti meccanici innovativi.

La vettura presentata è la 4.2 litre probabilmente la più affidabile e performante immatricolata nel 1968' quattro freni a disco, cambio a 4 marce colore carrozzeria rosso e interni in pelle neri ruote a raggi. In ottime condizioni generali, targata italiana e iscritta ASI.



50

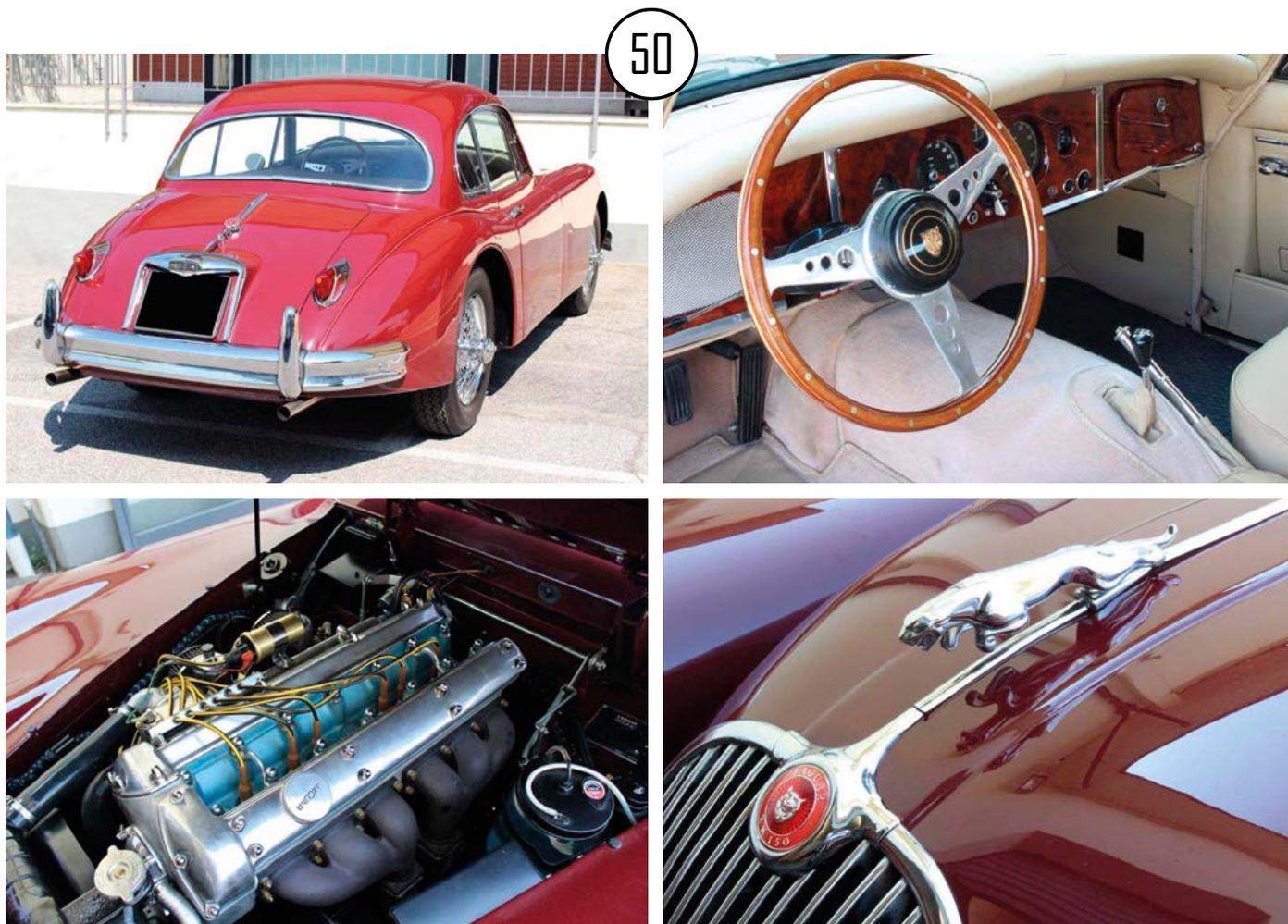
JAGUAR XK 150 COUPE'

JAGUAR XK 150 COUPE'

1958

Telaio S 834656

STIMA € 90.000 - € 120.000



L'auto è stata importata dagli USA alcuni anni fa, ed ha subito un totale restauro presso l'officina specializzata in auto d'epoca Classic Sport Garage Di Pavia, dove dopo essere riportata a lamiera ed effettuato tutti i dovuti interventi strutturali è stata trattata con prodotti di ultima generazione quali primer e vernici adatte rendendo così l'auto in condizioni ottimali. Il colore scelto è il bordeaux.

Il motore completamente smontato e stato ricostruito con la sostituzione di tutte le parti usurate.

La tappezzeria rifatta a regola d'arte con la sostituzione delle le parti "dubbe" come plancia cruscotto con strumenti sedili e rivestimento dell'abitacolo usando sempre pelle di prima scelta colore beige.

Le sospensioni lo sterzo con le tutte le altre componenti meccaniche sono state controllate o sostituite con parti nuove. I cerchi sono nuovi a raggi cromati con gomme nuove.

L'auto è regolarmente targata e completa dei documenti per la circolazione. Disponibile la documentazione fotografica completa del restauro.





LANCIA APPIA GTE



51

LANCIA APPIA GTE

LANCIA APPIA GTE

CARROZZERIA ZAGATO

1961

TELAIO #5026

STIMA € 80.000 - € 120.000

51



La Lancia Appia Zagato è la versione sportiva con carrozzeria coupé della Lancia Appia prodotta dal 1956 al 1963. Per la precisione, le prime Appia Zagato (sino al dicembre 1958, quando esce la GTE) sono da considerare alla stregua di versioni “fuori serie”, non trattandosi ancora di un modello costruito o commercializzato dalla Lancia. Esposta al Salone di Torino dell’aprile ’56 la capostipite di tutte le Appia Zagato, desta subito una gran curiosità per via delle “gobbe” (sul tetto, sul cofano motore e sul coperchio del vano bagagli) che contraddistinguono la sua carrozzeria e che le valgono immediatamente il soprannome di “Appia cammello”: da essa trae origine una serie di berline sportive che rimarranno sulla scena, su quella agonistica in particolare, per quasi un decennio. A differenza della Coupé 2+2 di Pininfarina e della Convertibile di Vignale che dal maggio 1957 vengono incluse nel listino ufficiale Lancia, la coupé Zagato, che si palesa con un corpo vettura decisamente più conformista (dove le gobbe rimangono soltanto sul tetto), è venduta direttamente dalla Carrozzeria Zagato come una normale “fuoriserie”. In questa fase i rapporti tra il carrozziere milanese e la casa madre torinese prevedono l’acquisto da parte

del primo degli autotelai, sui quali ha libertà d’azione.

La costruzione artigianale in piccola serie, procede sino alla fine del 1958, quando al Salone di Torino fa la sua comparsa una nuova versione, la GTE (Gran Turismo Esportazione).

Dopo l’uscita della terza serie berlina, anche le GTE subiscono alcuni mutamenti, tra cui un quasi impercettibile incremento della potenza (da 53 a 54 HP).

La GTE subisce, nei suoi quattro anni scarsi di vita, le modifiche meccaniche proprie di tutte le Appia sportive (con potenza che arriva a 60 CV) mentre per quanto riguarda la carrozzeria gli aggiornamenti sono di lieve entità.

La vettura che proponiamo è una versione GTE del 1961, in ottime condizioni sia di carrozzeria che di meccanica, perfetta per partecipare a manifestazioni sportive, per merito del suo 4 cilindri performante e della sua carrozzeria leggera ed aerodinamica. L’Appia GTE di Zagato è una delle automobili più ambite dai collezionisti di tutto il mondo proprio per queste caratteristiche.



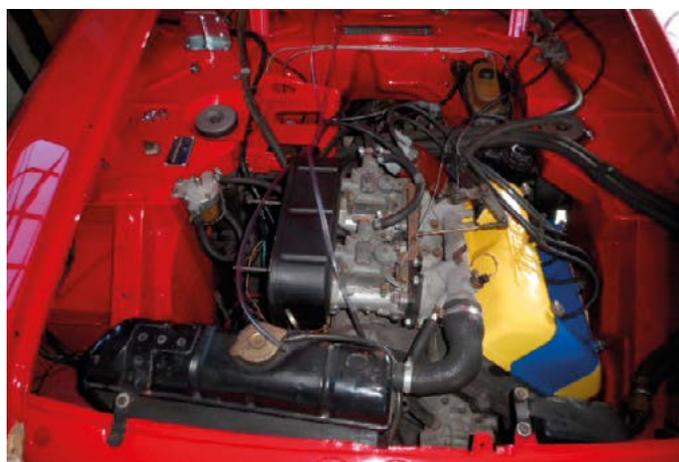
52

LANCIA FULVIA 1.6 HF "FANALONE" EX GRUPPO 3

LANCIA FULVIA 1.6 HF "FANALONE" EX GRUPPO 3 1970

STIMA € 90.000 - € 120.000

52



Lancia Fulvia HF 1.6 Fanalone è sinonimo di Rally e di vittorie, dominatrice negli anni 70 sugli sterrati più blasonati non ha disdegnato impieghi in pista con risultati onorevoli, guidata dai più grandi campioni e dai gentlemen drivers più esigenti è oggi una delle vetture più ambite per gare storiche.

La vettura presentata è un ex Gruppo 3 completamente restaurata sia

nella meccanica che nella carrozzeria ha di serie tutti i vetri in plexiglas escluso il parabrezza, porte e cofani in alluminio, attualmente monta il roll bar dell'epoca da 38' e viene fornito quello da 50', volante Ferrero. Auto con passato storico documentato, foto e documenti, sui finestrini laterali sono ancora visibili le etichette delle gare disputate.

Targhe e libretto originali.

LANCIA FULVIA 1.3 RALLY

1970

STIMA € 25.000 - € 30.000

53



Lancia Fulvia 1.3 rally, anno 1970, allestimento HF Gruppo 4, scocca Rinforzata, motore completamente revisionato con specifiche Gruppo 4, carburatori Weber da 40, consegnato a 0 km., allestita con ricambi

d'epoca, radiatore olio, sedili Fusina.
Vettura eccezionale per rally e gare storiche.

LANCIA GAMMA COUPE'

PININFARINA

1977

Telaio #001081

STIMA € 7.000 - € 9.000

54



Nel giugno 1976, è presentata la Gamma, una vettura Lancia che appartiene alla categoria delle berline di cilindrata e classe superiori così come in passato è stato per l'Astura, la Dilambda, l'Aurelia e la Flaminia. Gamma offre un elevato contenuto di tecnica progettuale, di avanzata impostazione di carrozzeria, di signorilità nelle finiture e confort. Dotata di motore boxer in alluminio a 4 cilindri di nuova progettazione non derivato dai precedenti motori Lancia, disponibile nelle due diverse cilindrata di 1999 cmc e 2484 cmc che sviluppano una potenza di 120 CV e 140 CV. Alla versione berlina fa seguito l'elegante versione coupé disegnata e prodotta da Pininfarina. E' una quattro posti con meccanica identica alla berlina, salvo il passo accorciato di 115 mm. L'impostazione stilistica di Pininfarina è studiata per la carrozzeria, nella galleria del vento ed il disegno oltre che elegante come nessuna altra auto del settore di questo periodo della produzione mondiale, anche

dotata di un ottimo Cx. La linea è moderna, leggera e filante, con il cofano leggermente inclinato ed un accenno di pinne posteriori. Gli interni sono moderni, eleganti e ben curati e sono previsti di serie, l'aria condizionata, vetri elettrici, specchietto retrovisore esterno a comando elettrico. Il prezzo di vendita è di Lit. 11.000.000 e rimane in produzione fino al 1984. Della versione 2000 cmc ne sono prodotti 1.978 esemplari e 2.337 con cilindrata di 2500 cmc. L'esemplare in asta è un'autoveramente assolutamente perfetta, sottoposta ad un attento restauro da parte di una delle più famose aziende italiane di restauro di automobili. Consegnata al suo proprietario nel 1977 è una 2000 cmc di un elegante colore oro metallizzato con interni in velluto liscio marrone. Assolutamente perfetta sotto ogni profilo tecnico ed estetico. Un "must" che in queste condizioni non può mancare nel garage di ogni collezionista o di un vero "Lancista".

LANCIA AUGUSTA “LUSSO”

1935

Telaio #31 10222

Motore #88 17049

STIMA € 35.000 - € 40.000

55



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.

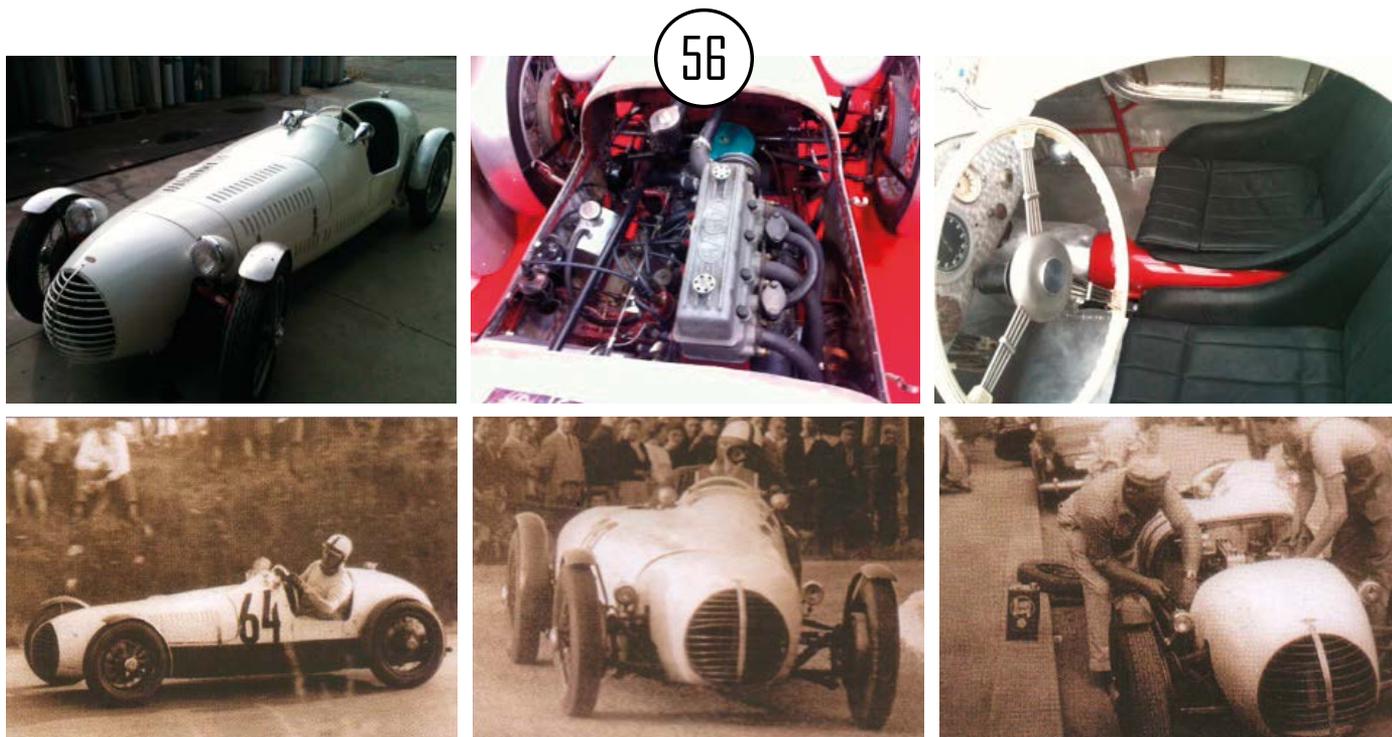
Il confronto con la più spartana Balilla è tecnicamente improponibile: l'Augusta è un concentrato di alta tecnologia tipica del prodotto Lancia. Il motore è un 4 cilindri a V di 18° di 1196 cmc, silenzioso e con alte prestazioni, che unite a freni eccellenti ed un'ottima tenuta di strada, fanno dell'Augusta un altro vero capolavoro automobilistico.

L'esemplare che presentiamo è la versione berlina denominata Lusso, ovvero quella dotata di maggiori finiture sia esterne che interne che comprendono anche la calandra più stretta, le ruote a raggi a bloccaggio centrale ed i parafanghi più avvolgenti. Questo esemplare ha ancora la sua targa originale Roma ed ha avuto solamente tre proprietari fino ad oggi. Si presenta in buone condizioni ed è in possesso di Certificato di Omologazione ASI.

MAGDA 1100 SPORT COMPRESSORE

1947

STIMA € 60.000 - € 80.000



La società di costruzione automobili da competizione cecoslovacca Magda, fu fondata nel 1936 da Jaroslav Vlcek, appassionato pilota automobilistico. Il nome Magda era quello di sua moglie che spesso lo seguiva sui campi di gara.

Dal 1938 è la prima vettura da corsa che porta il nome Magda, costruita su telaio Nash. Sempre del periodo prima della guerra sono alcuni modelli esclusivamente da corsa, dotati di motore sei cilindri BMW, con i quali vince alcune gare dell'est Europa. Nel 1947, passati gli orrori della guerra, Vlcek ritorna a costruire auto da corsa e crea la Magda II, dotata di motore FIAT 4 cilindri 1100 cmc e lo stesso anno costruisce il suo capolavoro che è poi l'auto che vi proponiamo. Vlcek aveva un'idea ben precisa per la Magda III, l'auto con la quale s'imporrà a livello internazionale: peso 400 kg e velocità di 200 km/h. Realizza un bellissimo telaio tubolare simile o derivato da quello delle BMW 328 e vi installa l'affidabile motore FIAT di 1089 cmc, dotandolo di un compressore volumetrico che porta la potenza a 90 CV a 6000 g/m. L'auto corre in numerose gare in Germania e Cecoslovacchia, pilotata inizialmente dal ceco Uher che troverà presto la morte su di una Maserati monoposto e dal 1949 da Pasch, un ricco amico di Vlcek che ci gareggerà per tutta la stagione 1950. In quell'anno l'auto è venduta a Svoboda che

corse con la Magda III raccogliendo grandi successi e soddisfazioni come quella di mettersi alle spalle vetture come la Maserati 4CM al Gran Prix di Brno. La vettura al suo seguito, nel 1958, giunge in Italia per partecipare ad un ciclo di gare e qui viene venduta e rimane abbandonata fino ai giorni nostri. dieci anni fa viene ritrovata e se ne ricostruisce la storia anche grazie ad alcuni appassionati cecoslovacchi. La Magda III è assolutamente completa in ogni sua parte, nei colori tipici delle vetture da corse cecoslovacche: telaio tubolare di colore rosso e carrozzeria bianca. Così come fu portata in Italia agli inizi degli anni '50, si è conservata fino ad oggi mantenendo tutti i suoi pezzi d'origine, compreso il compressore.

La meccanica FIAT 1100 è stata completamente ripristinata a nuovo e il compressore volumetrico incrementa le prestazioni in maniera entusiasmante, è stato rivisto completamente l'impianto elettrico e la ciclistica, la carrozzeria è stata completata avvalendosi di disegni dell'epoca e testimonianze dirette, selleria nuova.

L'auto è pronta per essere impiegata nelle maggiori manifestazioni mondiali di auto d'epoca ed essendo molto rara accolta con entusiasmo, ultimamente ha partecipato al Granpremio di Bari alla Firenze Fiesole e altre manifestazioni.

Perfetta e originale Ready to Race.



57

MASERATI MEXICO 4.200

MASERATI MEXICO 4.200

1971

Motore V8 Maserati # AM 112976

STIMA € 90.000 - € 110.000

57



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

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

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

no un appetibile punto di riferimento, le cromature leggermente sovrabbondanti danno un tocco esotico di vero atelier d'altri tempi. La vettura presentata è nata di colore marrone colorado, il precedente proprietario desiderando qualcosa di più sportivo ha optato per il rosso, gli interni di un luminoso beige chiaro e i legni del cruscotto uniti al bellissimo volante con stemma centrale ne fanno un autentico salotto viaggiante.

Attualmente in fase di un ricondizionamento generale atto a preservare le parti deteriorabili e ad un completo tagliando meccanico comprendente tra gli altri nuovo impianto di scarico e batteria saprà garantire guida divertente e ammirazione ogni volta che il nuovo proprietario vorrà farla tornare sulla strada vero luogo di appartenenza della Mexico.

MERCEDES BENZ 190 “UNIVERSAL”

1967

STIMA € 30.000 - € 40.000

58



Il progetto W110 di Mercedes Benz, vede la luce nel 1961 ed in questo codice sono comprese una serie di automobili che hanno fatto la storia della casa di Stoccarda, fino al 1968, anno di cessazione della produzione.

Derivata dalla più grande W111, la W110 venne soprannominata allo stesso modo, Heckflosse (che tradotto significa "pinna caudale"), anche perché il tetto, le portiere e la parte posteriore della carrozzeria erano le stesse. La W110 aveva però un frontale semplificato (due fari circolari singoli anziché doppi disposti in verticale, e mascherina dal disegno meno elaborato), un passo accorciato di 5 cm (nella zona compresa tra la ruota anteriore e la portiera anteriore), uno sbalzo anteriore ridotto, motori solo a 4 cilindri, carrozzeria meno ricca di cromature e allestimento interno semplificato. La meccanica, motori a parte, era identica a quella della W111.

Il compito affidato ai modelli della serie W110 era quello di andare a sostituire la 190b Ponton, oramai piuttosto datata nelle linee. Come nel caso dell'antenata e di tutti i modelli prodotti negli anni cinquanta e sessanta, fu l'equipe guidata da Friedrich Geiger, con la supervisione

di Karl Wilfert, a ridisegnare la parte frontale della nuova vettura.

Al momento dell'esordio (1961) erano disponibili 2 motori (gli stessi delle precedenti 190 Ponton) 4 cilindri in linea. Uno a benzina (con alimentazione a carburatore) di 1897cm³ da 80cv, l'altro diesel di 1988 cm³ da 55cv. Commercialmente i modelli erano denominati 190c e 190Dc, per riprendere dalla nomenclatura dei due modelli precedenti, denominati 190b e 190Db.

Tra il 1966 ed il 1967 venne introdotta nel mercato anche una versione giardinetta su base W110. Tale versione, denominata Universal, era prodotta presso la IMA, una carrozzeria belga sita a Malines. Le Universal erano proposte nelle tre versioni previste dopo l'aggiornamento del 1965. In più, vi era anche la 230S Universal, che però era basata sulla W111. Tutte le Universal montavano di serie il retrotreno a sospensioni idropneumatiche.

L'esemplare che proponiamo è una delle rare Universal che si riescono a reperire sul mercato internazionale. Verniciata bicolore, si presenta in buone condizioni di conservazione sia di carrozzeria che interni e meccanica.

MERCEDES BENZ 240TD SW

1984

Telaio #01958

STIMA € 17.000 - € 25.000

59



Con la sigla W123, Mercedes Benz identifica un progetto di autovettura prodotta in più varianti di carrozzeria a partire dal 1975 fino al 1985. All'inizio degli anni '70 si inizia a progettare un'auto-vettura in grado di essere al passo con i tempi e con la tecnologia tipica delle auto prodotte a Stoccarda. Per quanto riguarda la qualità costruttiva, tutti i lamierati ed il telaio sono sottoposti ad intensi trattamenti antiruggine, allo scopo di rendere praticamente quasi eterno ogni esemplare. Per quanto riguarda la meccanica, i vertici di Daimler-Benz richiedono propulsori in grado di consumare meno dei precedenti. Sul fronte sicurezza, alla ormai consueta scocca a deformazione programmata, sono applicate alcune soluzioni come gli spinotti di sicurezza per la chiusura delle porte, la plancia rivestita in materiale morbido e lo sterzo a piantone collassabile. Il

disegno della carrozzeria è affidato ad un gruppo di lavoro guidato dall'italiano Bruno Sacco. Nel settembre 1977, è così presentata la prima station wagon ufficiale di Mercedes, tra lo stupore dei clienti più tradizionalisti. E' la W123 T dove T sta per Transporter: lunga come la berlina di cui conserva la meccanica, è disponibile in varie versioni di motorizzazione e allestimenti.

La vettura che presentiamo è una station wagon del 1984 con motore di 2399 cmc alimentato a gasolio, assolutamente perfetta sotto ogni profilo meccanico, di carrozzeria ed interni. Molto bello l'abbinamento del bianco della carrozzeria con gli interni azzurri e perfettamente mantenuti dai suoi precedenti proprietari. Dotata di gancio traino, è perfetta per le gite domenicali o per trasportare una vettura classica trainandola con il carrello.

MERCEDES BENZ 280SL

1994

STIMA € 17.000 - € 21.000

60



Mercedes Benz 280 SL, motore 6 cilindri in linea, cambio manuale. Chiunque voglia identificare uno spider, prende in esempio la classe SL Mercedes, poche altre vetture “scoperte” sono state così longeve e ammirate.

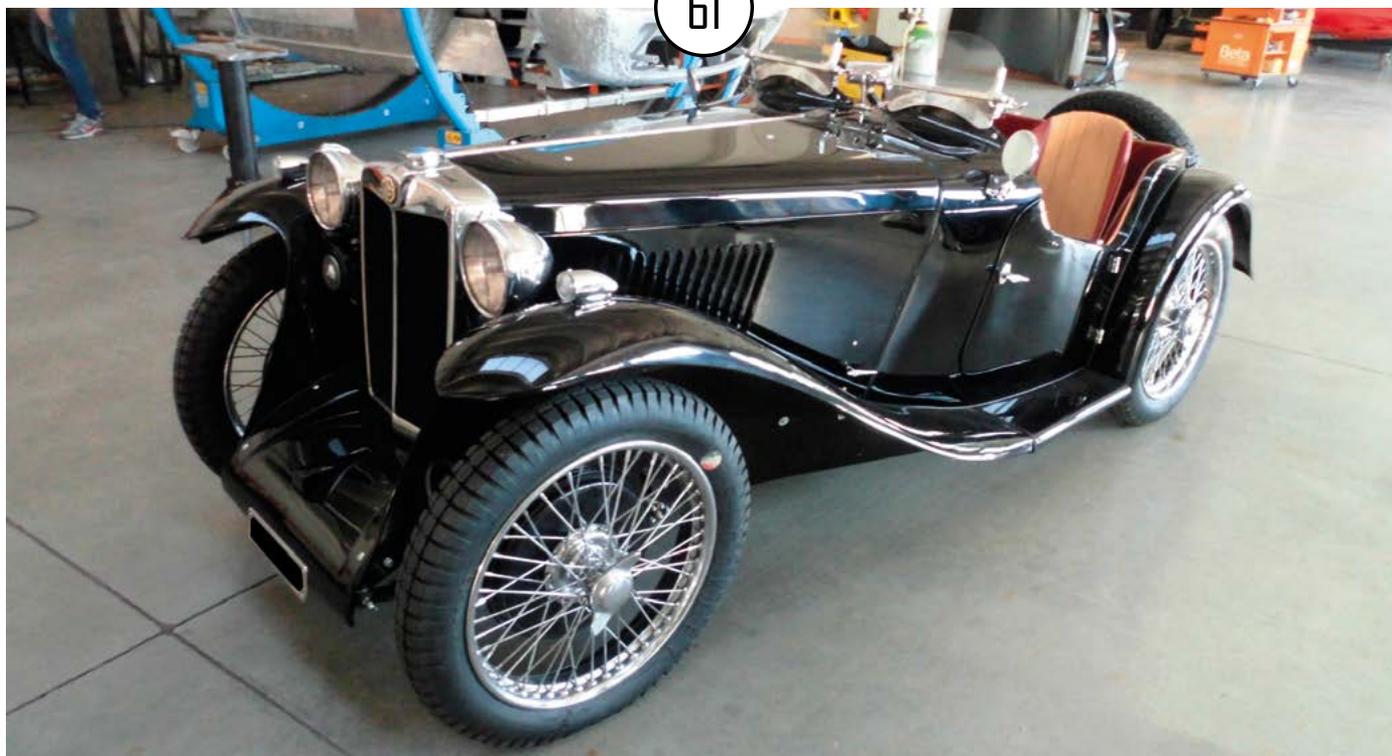
La vettura presentata è stata immatricolata nel 1994 di colore bianco con hard top originale e capote in ottimo stato. Corredata del libretto tagliandi originale.

MG PA

1935

STIMA € 40.000 - € 60.000

61



La P-Type è stata un'autovettura prodotta dalla Morris Garages dal 1934 al 1936.

Il modello aveva installato una versione aggiornata del motore a quattro cilindri in linea e con distribuzione monoalbero già utilizzato sulla J-Type e sulla Morris Minor. La trazione è posteriore, ed il moto è trasmesso alle ruote posteriori tramite un cambio a quattro rapporti non sincronizzati. Le sospensioni, sono a balestra semiellittica sulle quattro ruote, comprendono un assale rigido sia all'avantreno che al retrotreno. Il telaio della P-Type è la versione allungata di quello utilizzato sulla J-Type. Il modello ha un passo di 2.210 mm ed una carreggiata di 1.067 mm. Le carrozzerie disponibili sono solo due: roadster e coupé, entrambe a due porte. La P-Type è prodotta in due serie, ciascuna delle

quali contraddistinta da una sigla, PA e PB. La PB è prodotta dal 1935 al 1936, ed ha installato un motore da 939 cm³ ottenuto dalla PA aumentando l'alesaggio da 57 mm a 60 mm. Anche la potenza aumentò, arrivando a toccare i 43 CV. Esternamente le due versioni PA e PB sono molto simili. La differenza principale risiede nella calandra. Anche il cruscotto è differente, sia nel design, sia che per quanto riguarda i materiali utilizzati. La PA è prodotta in 2.000 esemplari, mentre la PB in 526. L'esemplare che presentiamo è una PB del 1935, vettura sicuramente con passato sportivo in quanto è installato un motore "1200 Acquaplanet" predisposto per il compressore. Auto totalmente restaurata e con targhe Torino anni '60 ed appartenuta per molti anni al Museo Quattroruote.



62

MERCEDES SSK CONTETROSSI RECREATION

MERCEDES SSK CONTETROSSI RECREATION

1984

STIMA € 320.000 - € 380.000

62



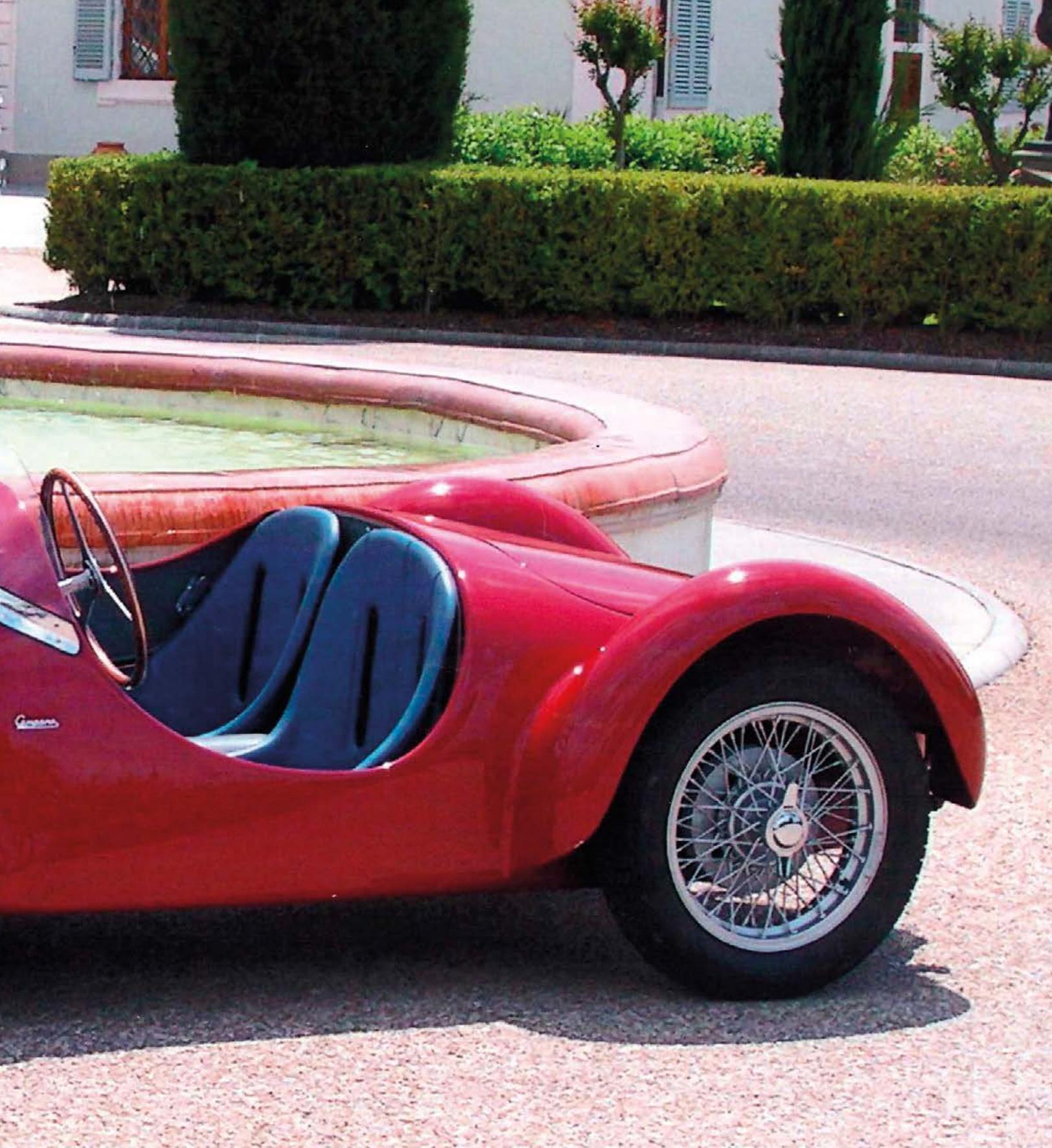
Mercedes SSK, questa sigla evoca immediatamente immagini di dive del cinema lanciate sulla Croisette o di piloti impavidi che le guidavano a folli velocità sui circuiti di tutto il mondo, impeccabili nelle loro giacche e foulard svolazzanti.

Anche il Conte Carlo Felice Trossi ne volle una, ma non una qualunque, questo è il risultato. Unica e bellissima, attualmente è ben custodita da

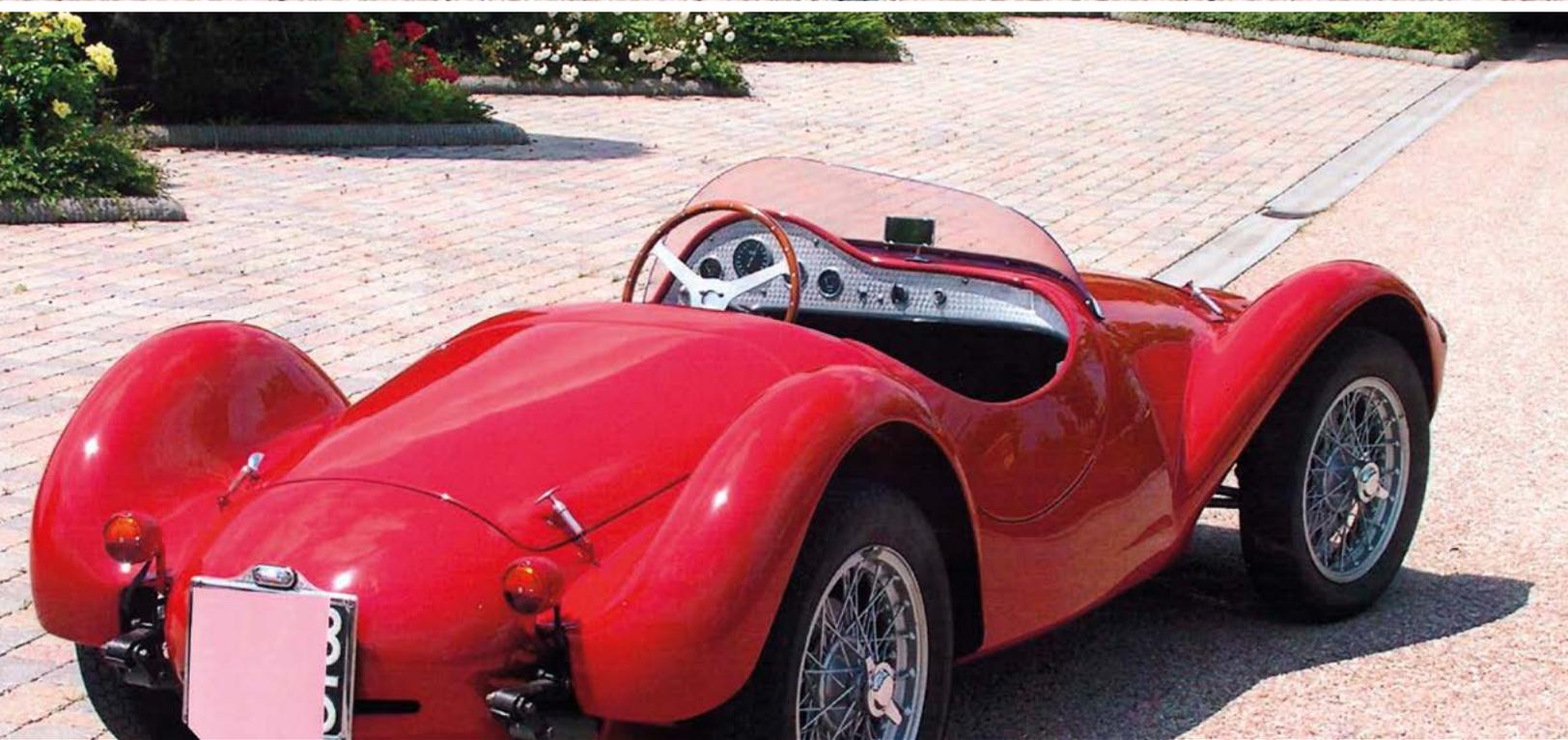
Ralph Lauren nel suo garage.

La vettura che presentiamo è una Mercedes SSK simile all'originale con meccanica Mercedes anni 60, cilindrata 3000 cc con 2 carburatori. Il lavoro di costruzione è stato lungo e meticoloso ma il risultato vale ogni ora spesa su questo affascinante progetto. Con il suo colore nero e le forme sinuose, attrae gli sguardi di chiunque si trovi ad incrociarla.





NARDI "SIGHINOLFI 750"



63

NARDI "SIGHINOLFI 750"

NARDI "SIGHINOLFI 750"

CARROZZERIA CAMPANA

1953

Telaio #CZ2940553

Motore #757007

STIMA € 130.000 - € 150.000

63



Il modenese Sergio Sighinolfi, ottimo pilota ufficiale della Stanguellini e successivamente collaudatore della Ferrari, alla guida della quale trovò la morte durante una prova nel 1956, è stato anche costruttore di automobili sportive, all'interno della sua officina di Via Sabbatini a Modena. Già nel 1948 realizza una prima vettura sport con carrozzeria del modenese Campana e guidata dal cremonese Antonio Morandini, vettura sulla quale fu poi montato un motore Ermini e che giunse 42° assoluta alla Mille Miglia 1951.

Negli anni a seguire, Sighinolfi costruisce altre automobili da corsa e nel 1953, sulla base di un telaio tubolare realizzato dallo specialista Nardi, realizza una sport 750 cmc dotandola di un motore BMW di derivazione motociclistica elaborato da Nardi, che esordisce alla XXXVII°

Targa Florio guidata dallo stesso Sighinolfi. La vettura è poi venduta in Sicilia e corre ancora la Targa Florio del 1954 con Pasquale Placido, la Catania-Etna (1953) con Giovanni Canale e con lo stesso pilota siciliano anche la Palermo-Monte Pellegrino (1953), Il Trullo d'Oro (1953), il Giro delle Calabrie (1954) e la Coppa San Rizzo. L'esemplare che vi proponiamo, è proprio quella oggetto di questa storia. Realizzata nel 1953 dalla Carrozzeria Campana su telaio Nardi, questa vettura sport si presenta in perfette condizioni di restauro sia di carrozzeria che di meccanica ed è pronta per partecipare ad eventi sportivi come Targa Florio e Mille Miglia. Il suo motore bicilindrico BMW da 40 CV a 6000 g/m preparato da Nardi, la leggerezza della carrozzeria in alluminio di Campana, le fanno raggiungere una velocità di 150 km/h.

AUSTIN HEALEY SPRITE “FROG EYE”

1958

OFFERTA LIBERA

64



Dalla linea molto originale e gradevole, la Sprite MK1 lanciata nel 1958 dalla Austin Healey, è una vera roadster inglese, estremamente spartana addirittura priva dei paraurti, maniglie porta esterne, vetri laterali. Il motore è il monoalbero 4 cilindri di 948 cc da 44 CV. La prima serie viene subito soprannominata “Frog eye” (occhi di rana) per via dei fari anteriori prominenti e la mascherina a forma di boc-

ca sorridente. Economica, leggera ed adatta ad un pubblico giovane, la Frog eye ottiene un ottimo successo di vendite e dal 1959 la Casa madre mitiga la spartanità inserendo le maniglie esterne, i paraurti ed i vetri laterali. La vettura che proponiamo è un esemplare della prima serie, che necessita di un completo restauro di ogni sua parte, in quanto si tratta di un vero e proprio “barn find”.

PORSCHE 356 A

1957

Telaio #58833

STIMA € 10.000 - € 20.000



La 356 è un modello di automobile, sia coupé che roadster, prodotto dalla Porsche ininterrottamente dal 1948 al 1966. Può essere considerato il primo modello “di serie” prodotto dalla casa di Stoccarda. In poco meno di un ventennio si sono succedute parecchie versioni, con differenti motorizzazioni. Il motore, originariamente di 1,1 litri, poi portato nelle diverse versioni a 1,2 - 1,3 - 1,6 e 2,0 litri, aveva un range di potenze che spaziava dai 40 CV delle prime versioni agli oltre 110 delle versioni Carrera ed era direttamente derivato dal propulsore Volkswagen che equipaggiava il Volkswagen Maggiolino. L'architettura

stessa della vettura era direttamente derivata da quest'ultimo, peraltro progettato dallo stesso Ferdinand Porsche: motore posteriore a sbalzo raffreddato ad aria (fatto salvo il primissimo esemplare avente motore centrale) e trazione posteriore. La 356 è una vettura che ha fatto epoca, vantando eccezionali livelli di maneggevolezza, leggerezza, affidabilità e tenuta di strada e spianando la strada alla futura Porsche 911. La vettura che proponiamo è un raro esemplare con carrozzeria coupè costruito nel 1957 con cilindrata di 1300 cmc, completamente da restaurare: un progetto affascinante per gli appassionati Porsche.





PORSCHE 911 E 2.2





66

PORSCHE 911 E 2.2

PORSCHE 911 E 2.2

1970

Telaio #9110200901

STIMA € 75.000 - € 95.000

66



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 torsione, 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 alimen-

tato 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 911 si evolve nel corso degli anni e Porsche crea nuovi modelli dotati di motorizzazioni sempre diverse e più potenti. Nel 1969 nasce il modello 911 E ad iniezione meccanica Bosch con potenza di 140 CV a 6500 g/m, una vera novità per il mondo delle auto sportive. Porsche ieri come oggi è sempre stato all'avanguardia.

La vettura che presentiamo è proprio una rara versione ad iniezione del 1970, di colore argento metallizzato, interni neri ed in buone condizioni. Apprezzata non solo per la sua difficile reperibilità sul mercato ma anche per le sue prestazioni, la 911E non può mancare nella collezione di un vero appassionato Porsche.

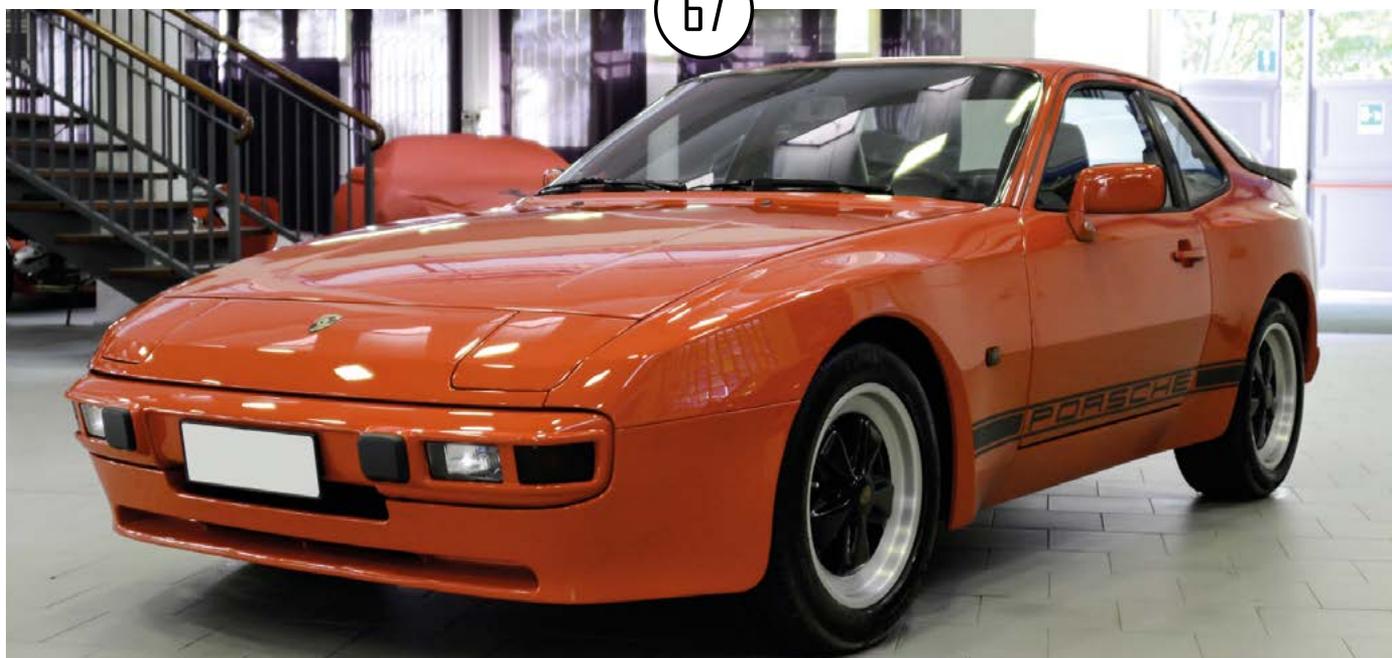
PORSCHE 944

1987

Telaio #400483

STIMA € 20.000 - € 30.000

67



La Porsche 944 nasce come evoluzione della 924 a listino dal 1976. Basandosi sull'estetica della versione speciale denominata 924 Carrera GT, Harm Lagaai, lo storico designer di casa Porsche, allarga i para-fanghi, modernizza il resto della scocca e monta un nuovo 4 cilindri in linea da 2,5 litri derivato dal potente 8 cilindri della 928: nasce la 944 e siamo nel 1982. Il nuovo propulsore di 2479 cmc è in grado di erogare 163 CV che spingono la 944 ad una velocità di punta di 220 km/h. Nel 1985 è introdotta la versione Turbo spinta da una versione turbo compressa di 220 CV con velocità di 245 km/h. Nel 1987 è lanciata la 944

S da 190 CV e con l'occasione tutte le 944 subiscono un certo restyling con nuovo paraurti anteriore, nuova mascherina, nuovi fari supplementari rettangolari e del 1988 è la Turbo S da 250 CV.

L'esemplare in asta è una splendida 944 da 2,5 litri di cilindrata del 1987, completamente restaurata di carrozzeria, meccanica ed interni, tutto in condizioni da concorso, come appena uscita dalla fabbrica Porsche. Un esemplare in queste condizioni non è facilmente reperibile sul mercato ed è questa l'occasione giusta per mettere in garage una vera Porsche muscolosa e molto divertente da guidare.

PORSCHE 911 SC CARRERA CABRIOLET

1984

Telaio #91ZES151467

STIMA € 50.000 - € 70.000

68



Costruita e immatricolata nel 1984, ottimo esemplare sia per la carrozzeria che per meccanica, colore originale rosso metallizzato (cod

X3X3), cerchi Fuchs, KM circa 126.000, interni perfetti, capotte e corpicapotte nuovi. Iscritta ASI.



69

PORSCHE 996 GT3

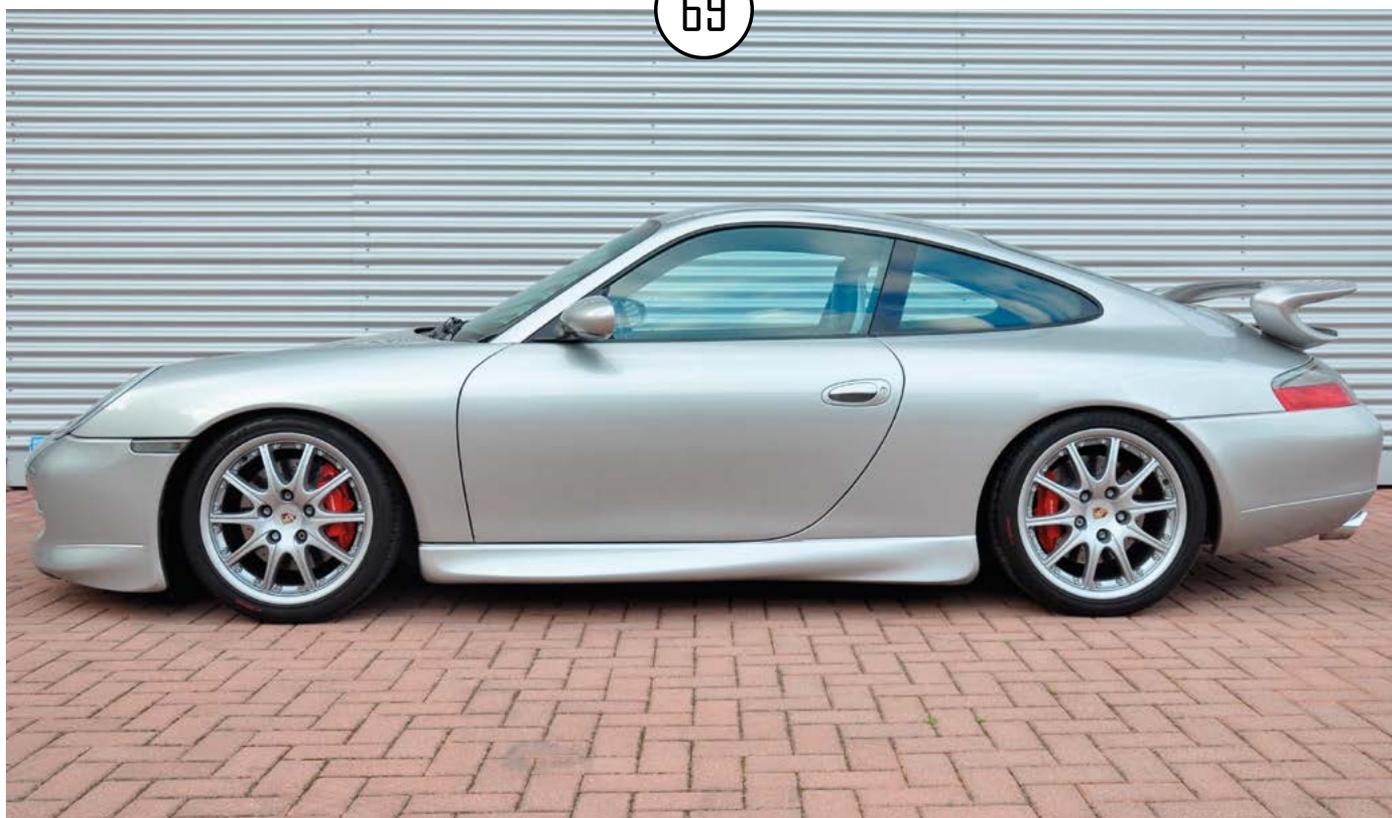
PORSCHE 996 GT3

1999

Telaio #99ZYS690314

STIMA € 70.000 - € 80.000

69



Porsche 996 GT3 MK1 MOTORE 3.6 L.360CV, produzione 1999 immatricolazione 2000.

La Porsche ha sempre accontentato i propri clienti più esigenti in termini di prestazioni con serie speciali impiegate sia nelle competizioni che su strada, la GT3 è sicuramente una di queste.

La versione 996 che presentiamo nel suo caratteristico colore argento, ha per anni dominato sui circuiti di tutto il mondo e su strada ha sempre dimostrato le doti di "Supercar di uso quotidiano".

Questa Istant Classic è corredata del service book con i tagliandi eseguiti.



70

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD I

ROLLS ROYCE SILVER CLOUD I

1956

Telaio #SXA161

STIMA € 17.000 - € 20.000



Il modello Silver Cloud di Rolls Royce, è prodotto a partire dal 1955 e dotato di carrozzeria si serie ma a richiesta, sullo stesso pianale si può richiedere la realizzazione di una carrozzeria speciale in particolare dei maestri Hooper, Mulliner o James Young. Inizialmente prodotta con passo corto di 3124 mm, a partire dal 1957 la gamma si arricchisce anche del modello a allungato di 3226 mm. Dal 1955 al 1959 sono costruiti 2.359 esemplari, di cui solo 121 a passo lungo. Questo nuovo modello riscuote un grande successo di vendite e le consegne hanno tempi più rapidi rispetto al passato ed i costi di produzione si riducono, anche grazie ad una produzione meglio organizzata e più razionale. Sotto il profilo del confort questa berlina non lascia niente a desiderare: cinque posti a sedere con tutte le comodità che ti aspetti da una Rolls Royce. Il livello di finiture è al massimo

per qualità. Il telaio a longheroni scatolati è una novità così come i nuovi ammortizzatori idraulici sulle quattro ruote con regolazione a comando elettrico, che ne aumentano il confort di guida e dei passeggeri. Il motore è il 6 cilindri classico già montato sulla precedente Silver Wraith ma aumentato di cilindrata a 4887 cmc con una velocità massima raggiungibile di 165 km/h.

L'esemplare a guida destra che presentiamo è stato prodotto nel marzo 1956, consegnata a Mr. Jack Rubin in Inghilterra, con targa personalizzata JR 9 e verniciata in un elegante bicolore a due tonalità di grigio. Gli interni e le sue preziose finiture con il cruscotto in radica, sono in ottimo stato di conservazione. Un'automobile di una classe unica, pronta a sfilare silenziosa in città o sulle strade delle più rinomate località di villeggiatura internazionali.



71

SIATA 500 SPORT





SIATA 500 SPORT

1939/48

STIMA € 180.000 - € 220.000

71



Fiat 500 A Siata del 1938 motore 4 cil. Cilindrata 636 cc, cambio 4 marce, colore carrozzeria rosso, interni finta pelle nera, capote tela nera. Ricarrozata aerodinamica dalla carrozzeria Garavini di Torino ed impiegata in molte gare nel corso degli anni.

La vettura presentata vanta una carrozzeria aerodinamica piuttosto inusuale allestita negli anni '50.

Attualmente viene impiegata regolarmente nelle competizioni e manifestazioni storiche più importanti, guidata di volta in volta da da gentlemen driver e personaggi del jet set internazionale riesce sempre ad attirare su di se sguardi pieni di ammirazione.

Iscritta ASI, ha partecipato a numerose Mille Miglia rievocative. Immatricolata italiana.



72

SINGER "LE MANS"

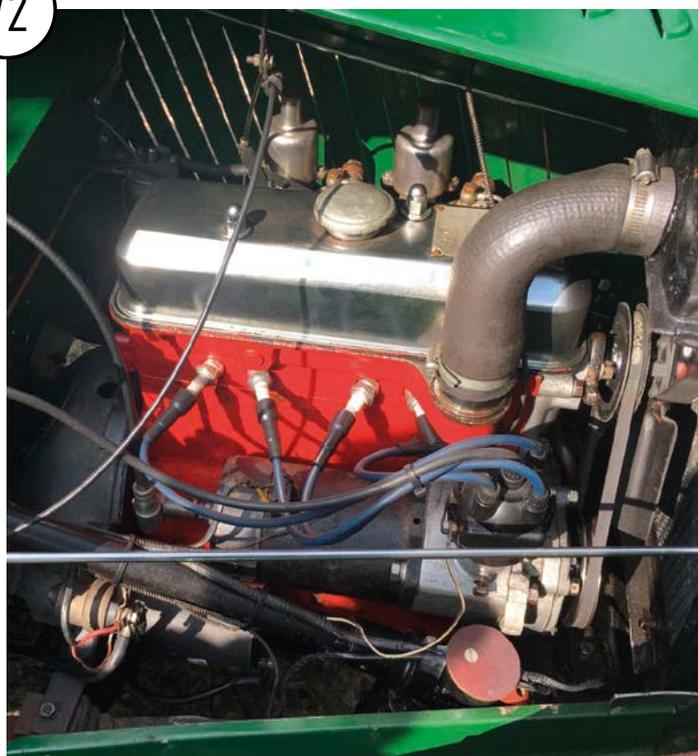
SINGER “LE MANS”

1934

Telaio #60044

STIMA € 45.000 - € 55.000

72



La Singer è una casa automobilistica inglese, fondata nel 1876 e che inizialmente produce e distribuisce biciclette. Il passaggio alla costruzione di automobili, avviene nel 1901, quando costruisce un piccolo motore monocilindrico che è applicato ad un modello di motocicletta e ad una vettura a tre ruote. Dopo il successo ottenuto con la costruzione di “cyclecars”, nel 1912 si inizia a costruire la prima vettura con motore a 4 cilindri, la 10 HP. Il marchio continua a crescere ed è apprezzato per l’alta affidabilità delle sue automobili. Gli anni ’20 rappresentano per Singer un successo continuo con la costruzione di nuovi modelli sempre più evoluti ed all’avanguardia. A partire dal 1933, si iniziano a costruire delle auto sportive, basate sulla 9HP ed equipaggiate con una versione a doppio carburatore del motore di 972 cmc, con asse a camme in testa e telaio ribassato e ammortizzatori a frizione. Questo modello si rivela particolarmente adatto alle gare di Trial, dove ottiene

oltre 500 successi nel biennio 1933-1934. Il vero capolavoro della Singer di questi anni, è sicuramente la prestazione alla celebre 24 Ore di Le Mans del 1934, dove due auto si piazzarono al 7° e 8° posto assoluto. Dopo questo successo, la Singer progetta e realizza una speciale versione denominata appunto “Le Mans”. Partendo dal motore di 972 cmc, lo elabora con speciale albero a camme, speciale pompa dell’olio, albero motore con contrappesi e speciale cambio. Esteticamente si distingue per l’assenza delle due pedane, un serbatoio esterno da 55 galloni e due ruote di scorta nella parte posteriore. La Le Mans è la risposta alle MG ma rispetto a queste è molto più veloce ed affidabile. L’auto che presentiamo è un vero esemplare Le Mans, del 1934, una vera rarità nel mondo del collezionismo. Si presenta in buone condizioni sia di carrozzeria, di meccanica ed interni ed è pronta a stupirvi con le sue brillanti prestazioni da sportiva inglese di razza.



73

SUBARU IMPREZA WRX STI

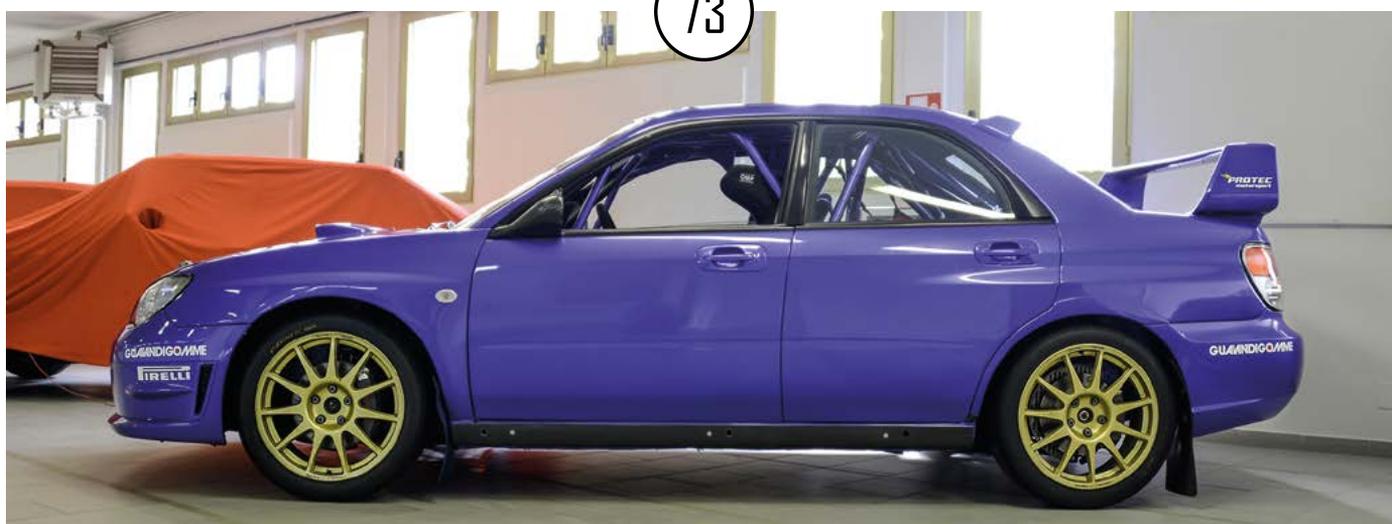
SUBARU IMPREZA WRX STI

2006

Telaio #GDB-036197

STIMA € 45.000 - € 55.000

73



L' Impreza è una berlina compatta prodotta dalla casa giapponese Subaru ed uscita dalle catene di montaggio nel 1992, in sostituzione della ormai obsoleta Subaru Leone, che era sul mercato internazionale da oltre 20 anni. Al momento della progettazione è dato un occhio di riguardo al mondo delle competizioni rallistiche, per le quali doveva sostituire la più grande e pesante Legacy. Il motore è il boxer longitudinale, la trazione è integrale permanente o anteriore su alcuni modelli base, sospensioni anteriori MacPherson e posteriori a quadrilatero deformabile. La prima Impreza è disponibile in tre varianti di carrozzeria: berlina a tre volumi e quattro porte, station wagon e coupé.

Chiamata a sostituire la Legacy nel campionato RCA o Gruppo A, la categoria regina, l'Impreza rappresenta un enorme salto di qualità, conquistando la prima vittoria iridata già nel 1994 al Rally di Corsica con alla guida Carlos Sainz. Nel 1995 una Impreza, vince il titolo piloti con

il campione Colin McRae e l'anno successivo si aggiudica il titolo costruttori. A causa del cambio di regolamento World Rally Car, nel 1997 l'Impreza è sostituita dalla sua evoluzione WRC97, che vince la prima gara del campionato e conquista il titolo costruttori dello stesso anno. La vettura che presentiamo è una Impreza WRX STI modello prodotto dal 2003 al 2005 e dotato di un motore a 4 cilindri da 1994 cmc che sviluppa la potenza di 265 CV. Questo specifico esemplare della Prodrive è appartenuto al team ufficiale Subaru Italia e si presenta con la livrea originale ed è omologata con targa e documenti inglesi. La Prodrive, fondata nel 1984 da Ian Perry e David Richards ha conquistato con Subaru, tre titoli mondiali marche e tre titoli piloti, fino al ritiro avvenuto nel 2008. Questo esemplare ha corso la stagione 2006 con il pilota Alessandro Perico, conquistando vittorie assolute in diverse gare del campionato.



74

VOLVO P1800 E

VOLVO P1800 E

2006

Telaio #31176

STIMA € 17.000 - € 25.000

74



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

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

Il motore è talmente affidabile che una 1800 del 1966, detiene ancora oggi il record di chilometri percorsi: dal 1966 ad oggi, lo statunitense Irv Gordon ha percorso 4.827.000 !!!

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

La vettura che proponiamo in asta, è uno splendido esemplare immatricolato con guida destra ed è in condizioni assolutamente perfette sia di carrozzeria che di interni. Questo elegante coupè è una delle migliori espressioni del design italiano per volumi, proporzioni ed eleganza ed è sempre più apprezzato dai collezionisti di tutto il mondo.

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

Mirko Mercuri
Rosario Minniti

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