



FINARTE 2020 SELECTION 1000 FINARTE

28-30 Ottobre 2020





Il 28 ottobre 2020 alle ore 15 GMT (ore 17 CEST) sarà inaugurata l'asta in diretta e sul nostro canale YouTube.

I diversi lotti verranno illustrati e, con la comunicazione delle offerte ricevute durante il periodo pre-asta, la competizione avrà ufficialmente inizio. Per 48h si potranno fare rilanci utilizzando il sito di Finarte, i telefoni, le offerte scritte o una delle nostre piattaforme partner.

A partire dalle ore 15 GMT (ore 17 CEST) del 30 ottobre i diversi lotti saranno chiusi in successione e aggiudicati all'offerente più alto.

Il Dipartimento è a disposizione per inviare condition report o ulteriore materiale informativo di ciascun lotto. Gli interessati possono sin d'ora presentare offerte scritte e registrarsi all'asta.

Tutti i lotti inoltre sono ispezionabili dal vivo o tramite video da remoto previo appuntamento contattando il Dipartimento.

REQUISITI PER LA REGISTRAZIONE ALL'ASTA

NOTE: Se siete intenzionati a registrarvi e partecipare alla vendita come offerente, vi invitiamo a registrarvi almeno due giorni prima della vendita.

La partecipazione per telefono, online o offerta scritta richiede una registrazione prima dell'avvio dell'asta. Il processo di registrazione è semplice e richiede solo pochi minuti: può essere completato autonomamente creando un account sul nostro sito web o inviando una richiesta di partecipazione all'asta. Alternativamente è possibile contattare il nostro Servizio Clienti per ricevere assistenza.

Per la registrazione all'asta saranno richiesti i seguenti elementi:

un documento identificativo: carta d'identità, patente di guida o passaporto

in caso di registrazione come società, prova della società (documenti costitutivi, partita IVA / codice fiscale) inoltre ai nuovi clienti, Finarte si riserva di richiedere una prova fondi e/o un deposito cauzionale prima di consentire l'effettuazione di un'offerta.

On 28 October 2020 at 3 pm GMT we will inaugurate the auction live on Finarte website and on our Youtube channel.

All the lots will be illustrated and, with the communication of the higher absentee-bid received before the sale, the competition will begin. For 48h it will be possible to make bids using the Finarte website, telephones, absentee bid form or one of our partner platforms.

Starting from 3 p.m. GMT on 30 October, the different lots will be closed in succession and awarded to the higher bidder.

The Department is available to send condition reports or further information for each lot. Interested bidders can now submit absentee bids and register for the auction.

All lots can be inspected live or remotely via video by appointment by contacting the Department.

BIDDER REGISTRATION REQUIREMENTS

NOTE: If you plan to register and attend the sale as bidder, we encourage you to register at least two working days before the Sale.

You may register and bid as a telephone, online, or absentee bidder. The registration process is simple and only takes a few minutes. To register, you can either create an account on our website, complete the registration process online and request to participate to the auction, or you can contact Client Service for alternate registration options.

The following items will be required for you to submit your registration:

One of the following: Driver's License, Passport Identification, or ID Card

If registering as a Company, Proof of Company (Incorporation documents, VAT/Tax Number)

If you are a new client we may ask you a proof of funds (or Bank Statement).

INFORMAZIONI SU QUESTA VENDITA / *INFORMATION ON THIS SALE*

FINARTE AUCTIONS S.R.L.

Via Paolo Sarpi 6
20154 Milano
Tel.: +39 02 3363801
Fax :+39 0228093761
Email: info@finarte.it

OFFERTE TELEFONICHE
E SCRITTE

Tel. +39 02 3363801
Fax +39 02 28093761
bid.milano@finarte.it

Le offerte dovranno pervenire
entro le 24 ore prima dell'inizio
dell'asta

OFFERTE ON-LINE
bidonline@finarte.it

Finarte offre la possibilità di
partecipare all'asta con modalità
online

È necessario registrarsi seguendo
le indicazioni presenti sul sito

www.finarte.it

COMMISSIONI D'ACQUISTO
OFFERTE TELEFONICHE / *CLIENT
SERVICE AND ABSENTEE BIDS*

Grazia Besana
Tel.: +39 02 33638021
Fax +39 02 28093761
g.besana@finarte.it

Le offerte telefoniche dovranno
pervenire entro le 24 ore prima
dell'inizio dell'asta
*Telephone bids need to be received no
less than 24h before the auction.*

MARKETING E COMUNICAZIONE
MARKETING AND COMMUNICATION

Chiara Giulia De Leo
Tel +39 02 33638034
Fax +39 02 28093761
c.deleo@finarte.it

CENTRALINO / *CONTACTS*
Tel.: +39 02-3363801

AMMINISTRAZIONE
COMPRATORI E VENDITORI
*ADMINISTRATION BUYERS
AND SELLERS*

Sara Cremonesi
Tel.: +39 02 33638023
s.cremonesi@finarte.it

SPEDIZIONI ED ESPORTAZIONI
OPERATIONS AND SHIPPING

Dr. Francesco Panzeri
rpm logistic system import-export
Tel.: + 41 91 6820071
francesco@rpm-logistic.ch

CONDITION REPORT

Edoardo Baj Macario
Tel.: +39 02 33638028
e.bajmacario@finarte.it

CATALOGO / CATALOGUE

Progetto grafico / Graphic Project
Samuele Menin

Testi / Text
Sandro Binelli, Andrea Denini,
Edoardo Baj Macario

Fotografie / Photographs
Edoardo Baj Macario

DIPARTIMENTO DI AUTOMOTIVE / *AUTOMOTIVE DEPARTMENT*

Sandro Binelli

Capo Dipartimento di Automotive
Head of Automotive Department
tel +39 02 33638028
cel. +39 339 6331682
fax +39 02 28093761
s.binelli@finarte.it

Edoardo Baj Macario

Assistente di Automotive
Assistant
tel +39 02 33638028
fax +39 02 28093761
e.bajmacario@finarte.it

Maria Teresa Spezzano

Client Relationship Manager
Client Relationship Manager
tel +39 02 33638035
fax +39 02 28093761
mt.spezzano@finarte.it



A U T O M O T I V E
M A S T E R P I E C E S

in collaborazione con / *in collaboration with*

Sandro Binelli

Ricerche Storiche / *Historical Researches*

Paolo Binelli

Ricerche Storiche e documenti
Historical Researches and Car Paperwork Management

Stefano Ferrari

Ricerche Storiche e Automobilia
Historical Researches and Automobilia

Andrea Denini

Ricerche Storiche / *Historical Researches*

Cari appassionati,

è un grande piacere presentare l'asta **FINARTE 2020 SELECTION/1000 FINARTE**, l'appuntamento dell'anno. In questo 2020 così tormentato, in seguito ai periodi di lockdown e di precauzioni necessariamente mantenute, Finarte trova una formula per celebrare volontà, speranza ed ottimismo e proporre, seppure nel format di asta online, i suoi gioielli automobilistici all'incanto, continuando la ricchissima tradizione inaugurata da 1000 FINARTE e proseguita da PADOVA FINARTE negli anni 2018 e 2019.

In questo evento unico, ma dalla doppia anima la casa d'aste, grazie alla collaborazione con AUTOMOTIVE MASTERPIECES, presenta una selezione di 15 vetture eleggibili Mille Miglia per tutti i gusti, le aspettative e le disponibilità; tra queste tre sono vetture ex-Mille Miglia. Dalla grande Alfa Romeo 6C 2500 Sport Berlinetta (Carrozzeria Turinga), il top lot di questa asta, alla Maserati A6 1500 Gran Turismo, prima della casa del tridente a dismettere la livrea da corsa per indossare i panni di una GT; alle veloci sport barchetta, alla piccola Topolino da restaurare. Ma parliamo degli altri 48 lotti: un altro aspetto portato alla ribalta in questa asta è la galassia che ruota attorno al marchio Volkswagen, dalle Porsche in ogni versione, ai Maggiolini due vetrini e Bulli o Westfalia, alle antiche Skoda; con tantissime proposte di questo gruppo automobilistico, molte provenienti da un'intera e prestigiosa collezione della famiglia Saottini. Ma tanto di più, tutto speciale, compresi motociclette e un trattore Porsche verrà battuto all'asta, compresa una più unica che rara Dallara Stradale, un modello ancora oggi mai aggiudicato in un'asta.

Il nostro team è a vostra disposizione per ogni ulteriore informazione sulle vetture e la loro storia.

Sandro Binelli

Capo Dipartimento Automotive, Finarte

Dear enthusiast,

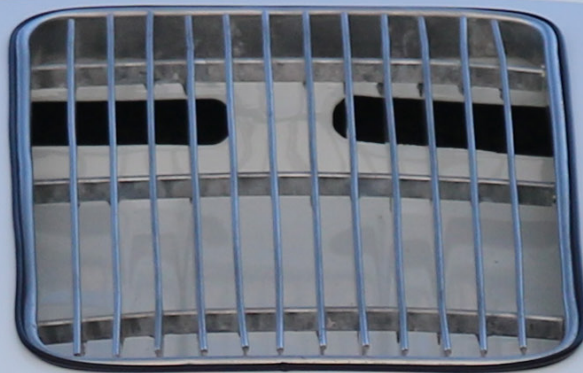
It is a great pleasure for me to present the **FINARTE 2020 SELECTION/1000 FINARTE** auction, the event of the year. In this tormented 2020, following the periods of lockdown and necessarily maintained precautions, Finarte finds a formula to celebrate will, hope and optimism and propose, albeit only in the online auction format, its automotive jewels at auction, continuing the very rich tradition inaugurated by 1000 FINARTE and continued by PADOVA FINARTE in the years 2018 and 2019.

In this unique event, but with a double soul, the auction house, thanks to the collaboration with AUTOMOTIVE MASTERPIECES, presents a selection of 15 eligible Mille Miglia cars for all tastes, expectations and availability; among these three are ex-Mille Miglia cars. From the big Alfa Romeo 6C 2500 Turinga, the top lot of this auction, to the Maserati A6 1500 Gran Turismo, the first of the trident house to abandon the racing livery to take on the role of a GT; to the fast sports barchetta, to the little Topolino to be restored. But let's talk about the other 48 lots: another aspect brought to the fore in this auction is the galaxy that revolves around the Volkswagen brand, from the Porsche in every version, to the split-windows Beetles and Bulli or Westfalia, to the ancient Skoda; with lots of proposals from this automotive group, many from an entire and prestigious collection of the Saottini family. But even more, everything special, including motorcycles and a Porsche tractor, will be auctioned, including a more unique than rare Dallara Stradale, a model that has never yet been auctioned off today.

Our team is at your disposal for any further information on the cars and their history.

Sandro Binelli

Head of Automotive Department, Finarte



PORSCHE
1500



FINARTE 2020 SELECTION

1000

FINARTE

1939 FIAT 508 C

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 240975

MOTORE NO. • ENGINE NO. 243625

STIMA • ESTIMATE € 18.500 / 22.500

- Eleggibile per la Mille Miglia e per le maggiori rievocazioni.
- In quanto anteguerra, ha il vantaggio di posizionarsi presto nell'ordine di partenza.
- Costo molto interessante per una vettura anteguerra, ottima per le gare di regolarità
- Eligible for the Mille Miglia and the main re-enactment events.
- As a prewarcar, has the plus of placing early on the starting line.
- Exciting cost for a pre-war car, excellent for regularity races



1



IL MODELLO

La Fiat 508 C fu introdotta per la prima volta nel 1937, mossa da un motore a 4 cilindri da 1.089 cc che sostituiva il precedente motore da 1 litro della Balilla. Il progetto della Balilla originale era stato sviluppato da diversi famosi personaggi dell'automobilismo di quegli anni: Tranquillo Zerbi, Antonio Fessia, Bartolomeo Nebbia e Dante Giacosa che hanno progettato un'auto con prestazioni di livello, ma con costi relativamente bassi. L'ultima evoluzione di questo modello fortunato è stata la Fiat 508C che inizialmente Fiat ha provato a soprannominare Nuova Balilla 1100 (sui cartelloni pubblicitari dell'epoca) ma che gli automobilisti chiamavano solo e sempre "1100". Restò in produzione fino al 1939, costava LIT 19.500 e fu prodotta in 57.000 unità nelle versioni Cabriolet, "Berlina" e "Berlina tetto apribile". La carrozzeria differiva completamente dalle precedenti Balilla e riprendeva le forme arrotondate magistralmente introdotte dalla Fiat 1500. Il motore era il Fiat 108C, un 4 cilindri in linea da 1089 cm³ a valvole in testa (da cui il soprannome 1100) con cambio a 4 marce. Insolite per un'auto economica del tempo erano le sospensioni anteriori indipendenti, con bracci trasversali, molle e ammortizzatori idraulici. La potenza era aumentata di un terzo, a 32 CV a 4.000 giri/min, in grado di spingere l'auto a 95 km/h. All'epoca, il suo comfort, la sua maneggevolezza e le sue prestazioni erano stupefacenti, il che la rendeva "l'unica auto per la gente che era anche l'auto per un pilota". E infatti la 508 C fu portata in gara, anche alla Mille Miglia. Tra i famosi proprietari della 508 C ci fu il calciatore Gigi Meroni. Nel 1938, dalla 508 C, derivò la Fiat 508 L (Lunga) con passo allungato, capace di ospitare 6 persone, principalmente diffusa nella versione Taxi. Nel 1939 l'auto subì un lifting del frontale e divenne la Fiat 1100 chiamata "Musone".

L'AUTO

La Fiat 508 C, telaio no.508C240975, ha vissuto tutta la sua storia a Genova e territorio, per questo ha l'eccezionale particolarità per un'auto anteguerra, di avere ancora le targhe d'origine (in ferro) GE28402. Il libretto di circolazione d'epoca, "a pagine", è più recente ma risale comunque agli anni '60. La vettura è conservata e completa, con le luci e frecce a bacchetta originali e luci e frecce aggiornate a codice. La meccanica è completa, ma da rivedere completamente; la vettura non è marciante. Di colore verde scuro-nero, cerchi nero-crema con le coppe ruota originali e interni in panno beige conservati, completi ma con usura, con sovraccoperte d'epoca in finta pelle. Con l'auto: il libretto di uso e manutenzione, le chiavi originali, un set di valigie d'epoca. Un'ottima base per avere un'auto con lavori di ripristino ragionevoli o per raggiungere lo stato dell'arte. È un'ottima occasione per acquistare una vettura anteguerra ed entrare nel mondo delle più importanti gare di regolarità. La 508 C 1100 è eleggibile Mille Miglia dove gode di un coefficiente medio (1,50), anche superiore in altre competizioni. In quanto anteguerra, ha il vantaggio di posizionarsi presto nell'ordine di partenza. Il tipo di vettura, inoltre ha un equilibrio comfort-prestazioni-affidabilità-costi di gestione perfetto per le gare di regolarità di lunga durata.

STATO DELL'ARTE

Completa. In discrete condizioni estetiche, interni conservati. Meccanica funzionante, guarnizione della testa sostituita e freni revisionati

DOCUMENTI

Targhe Italiane d'origine del 1939 e libretto d'epoca. Immatricolazione in regola e aggiornata, collaudata

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia. Eleggibile. In quanto anteguerra, ha il vantaggio di posizionarsi presto nell'ordine di partenza
- Giro di Sicilia. Eleggibile.
- Targa Florio. Eleggibile.
- Goodwood Revival. Eleggibile.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti. Eleggibile.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia. Eleggibile.
- Winter Marathon. Eleggibile.
- California Mille. Eleggibile.
- Nürburgring Classic. Eleggibile

THE MODEL

It all started with the "Balilla with which begun the mass motorisation process in Italy. From Balilla derives the entire lineage of the 1100s cars, the connecting link being the 508 C. The Fiat 508 C was introduced in 1937, powered by a 1.089 cc 4-cylinder engine instead of the previous 1 litre unit of the Balilla. Several famous motoring figures implemented the project of the original Balilla in those years: Tranquillo Zerbi, Antonio Fessia, Bartolomeo Nebbia and Dante Giacosa built a car with class performance, but with relatively low costs. The last evolution of this lucky model was the Fiat 508 C that Fiat initially tried to nickname Nuova Balilla 1100 but that motorists called only and always "1100". It was in production until 1939, it costed LIT 19.500 and was produced in 57.000 units in the Cabriolet, "Berlina" and "Berlina tetto apribile" (open top) versions. The bodywork differed completely from the previous Balilla cars and took up the rounded shapes introduced in the Fiat 1500. The engine was the Fiat 108C, a straight 4-cylinder 1089 cm³ OHV with a 4-speed gearbox. Unusual for a low priced car of the time was the independent front suspension, with transverse arms, springs and hydraulic shock absorbers. The power has increased by one third, to 32 hp at 4.000 rpm, capable of pushing the car at 95 km/h. At the time, its comfort, handling and performance were stunning, making it "the only people's car that was also a driver's car". Indeed, the 508 C was brought to the race, even at the Mille Miglia. In 1939, the car underwent a facelift of the front and became the so-called Fiat 1100 "Musone".

THE CAR

The Fiat 508 C, chassis no. 508C240975, has lived its whole life in Genova and its territory, for this it has the exceptional peculiarity for a pre-war car, to still have the origin GE28402 plates (in iron). The vintage so-called "a pagine" booklet is more recent, but dates back to the 1960s. The car is preserved and complete, with the original lights and rod arrows and the lights and arrows updated to code. The complete mechanic is complete but not in working order; the car is not running. It's painted two-tone dark green-black, has black-cream rims with original hubcaps and preserved beige cloth interiors, complete but worn, with vintage leatherette jackets. With the car: the use and maintenance booklet, the original keys, a set of vintage luggages. An excellent base for having a car with reasonable restoration work or to reach the state of the art. It is an excellent opportunity to buy a pre-war car to enter the world of the regularity races. The 508 C 1100 is Mille Miglia eligible, with a medium coefficient (1.50) even higher in other competitions. As a prewar car, has the plus of placing early on the starting line. The type of car also has a perfect balance of comfort-performance-reliability-operating costs for long-term regularity races.

STATE OF THE ART

Complete. In average aesthetic conditions, interiors preserved. Mechanics in working order, head gasket replaced and overhauled brakes.

DOCUMENTS

Original 1939 Italian plates and vintage booklet. Registration in order and updated, tested.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia. As a pre-war, it has the plus of positioning early in the starting order.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.

1952 FIAT 500 C

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 222313

MOTORE NO. • ENGINE NO. 500B*386380*

STIMA • ESTIMATE € 55.000 / 75.000

- Ha corso la Mille Miglia 1954.
- Da completo restauro.
- Storia tracciata.
- Eleggibile Mille Miglia e per le principali rievocazioni storiche.
- Participated in the 1954 Mille Miglia.
- In need of complete restoration.
- Full history.
- Eligible for the Mille Miglia and main historical re-enactment.

2







Modulo da spedire all'Automobile Club di BRESCIA Piazza Villaggio, 11 Tel. 030.22313

Data 8-6-1954

Spett.
AUTOMOBILE CLUB BRESCIA

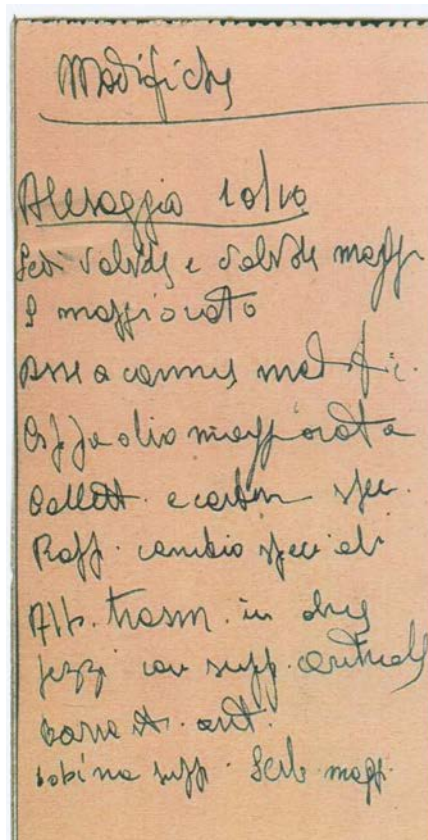
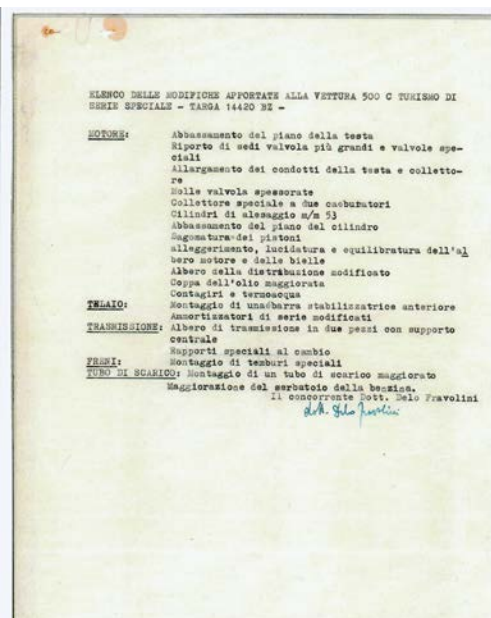
BRESCIA

Con la presente comunico di aver spedito alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana in data 8-6-1954, la mia iscrizione alla XXI "MILLE MIGLIA" - Coppa "Franco Mazzotti"...

CONCORRENTE		Numero Iscrizione	Indirizzo	Città
Concorrente	FRAVOLINI ER. DELO	111	Via Sargesi 10	BOLZANO
1)	FRAVOLINI ER. DELO	306	Via Sargesi 10	BOLZANO
2)	ROSEN CARLO	378	Via Torino 95	BOLZANO

CATEGORIE	Marca	Tipi	Cilindrata	Targa	Numero	Totale
VETTURE SPORT INTERNAZIONALE Cilindrata: 750 - 1500 - 2000 - oltre 2000 cmc.						
VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALI Cilindrata: 750 - 1100 - oltre 1300 cmc.	FIAT	500/C	150	BZ 14420		222313
VETTURE GRAN TURISMO Classe unica						

FIRMA DEL CONCORRENTE
F. De. Pirelli





1954, May 1st-2nd XXI Mille Miglia – Coppa Franco Mazzotti #2126 Delo Fravolini – Carlo Moser © Giorgio Nada Editore – Novafoto Sorlini

IL MODELLO

La piccola "Topolino" è una delle auto più conosciute. Nata negli anni '30, era un'auto pensata per essere essenziale ed economica, ma sembra che tutti volessero usarla per correre. Le origini dell'auto sono avventurose; nel 1930 Benito Mussolini parlò con Giovanni Agnelli dell'esigenza imperativa di produrre un'auto a basso costo per le masse; una buona idea per la "propaganda", seguita dalla Germania di Adolf Hitler, dove Ferdinand Porsche fu chiamato a mettere in cantiere la Volkswagen, "l'auto del popolo". L'auto avrebbe dovuto costare meno di Lit. 5000: un compito arduo. Il capo progettista FIAT, Antonio Fessia, affidò il compito a un giovane Dante Giacosa, che riprese il precedente progetto Balilla semplificando ogni particolare; le linee di carrozzeria si ispirarono alla FIAT 1500 con cofano affusolato. L'esperienza aeronautica di Giacosa ispirò il telaio a due longheroni alleggerito, con il motore (da 569 cc, 4 cilindri a valvole laterali) montato a sbalzo per migliorare lo spazio. Tutti chiamarono l'auto "Topolino", per le dimensioni e per il muso simile a un topo, al Mickey Mouse di Walt Disney. In ogni caso, il nome ufficiale rimase FIAT 500. Il prezzo finale di Lit. 8.900, era superiore all'obiettivo e molto alto per un comune lavoratore, ma l'auto si vendette. Nel 1938 le balestre posteriori a quarto di ellisse (il cosiddetto "balestrino" o "balestra corta") divennero normali balestre semiellittiche per migliorare la capacità di carico. Nel 1948 la macchina vide cambiamenti di rilievo con il modello "500 B", con valvole in testa, miglioramenti al telaio e un nuovo riscaldamento. Divenne disponibile una nuova versione, la "Giardiniera Belvedere", una piccola station wagon "woody". Nel 1949 vi fu l'ultimo cambiamento, con il modello "500 C". La parte anteriore della carrozzeria assunse forme più moderne, il motore ricevette una testata in alluminio. La "Giardiniera Belvedere" divenne "metallica". La Topolino venne spesso modificata, poco o radicalmente, per le gare. La produzione della berlina durò fino al 1954, sostituita dalla FIAT 600, mentre la Giardiniera fu prodotta fino al 1955. Quasi 520.000 auto sono state prodotte.

L'AUTO

La Fiat 500 C del 1950, telaio 222313, ha corso la Mille Miglia del 1954, targata Bolzano (BZ14420) con il numero 2126 (ora di partenza 21:26)

THE MODEL

The small "Topolino" is one of the world's best known cars. Created in the 1930s, it was a car designed to be minimal and economical, but it seems that everyone wanted to use it to race. The origins of the car are interesting; in 1930 Benito Mussolini spoke with Giovanni Agnelli about the imperative need to produce a low-cost car for the masses; it would be good "propaganda", followed by Adolf Hitler's Germany, where Ferdinand Porsche was called to put Volkswagen, "people's car", into production. The car was to cost less than Lit. 5,000: a difficult task. The FIAT chief designer, Antonio Fessia, entrusted the task to a young Dante Giacosa, who took over the previous Balilla project by simplifying every detail; the body lines were inspired by the FIAT 1500 with a tapered hood. Giacosa's aeronautical experience inspired the lightened two-rail chassis, with the engine (569 cc, 4 cylinders, side valve) mounted cantilevered to improve space. Everyone called the car "Topolino", for its size and muzzle similar to a mouse, or more precisely to Walt Disney's Mickey Mouse. In any case, the official name remained FIAT 500. The final price of Lit. 8,900 was higher than the target and very high for an ordinary worker, but the car sold. In 1938 the quarter elliptical rear leaf springs (the so-called "balestrino" or "balestra corta") became normal semi-elliptical leaf springs to improve load capacity. In 1948 the vehicle saw major changes with the "500 B" model, featuring overhead valves, improvements to the chassis and new heating. A new version became available, the "Giardiniera Belvedere", a small "woody" station wagon. In 1949 there was the final change, with the "500 C" model. The front part of the bodywork took on a more modern style, the engine received an aluminum cylinder head. The "Giardiniera Belvedere" became "metallic". The Topolino was often modified, little or radically, for races. Production of the sedan lasted until 1954, replaced by the FIAT 600, while the Giardiniera was produced until 1955. Nearly 520,000 cars were produced.

THE CAR

The 1950 Fiat 500 C, chassis no. 222313, raced the 1954 Mille Miglia, with Bolzano plates (BZ14420) with entry number 2126 (starting time 21:26)



condotta dall'allora proprietario Delo Fravolini come pilota e dal navigatore Carlo Moser. L'auto venne iscritta nella categoria "Vetture da Turismo di Serie Speciali". Foto e documenti ufficiali attestano la partecipazione. Anche se negli anni ci siamo abituati a vedere auto di altissimo lignaggio e potenza nelle rievocazioni, dobbiamo ricordare che la Mille Miglia ha visto decine di Fiat 500 C iscritte da molti appassionati che potevano, così, correre con budget limitati. Quindi è interessante il fatto che di recente gli appassionati portino sempre più Topolino alle corse (con la Mille Miglia in prima linea), una vettura sempre ben accolta ed amata dal pubblico. La Fiat 500 C in questo lotto venne preparata attentamente e completamente per la Mille Miglia del 1954; il motore venne profondamente elaborato ed analoga attenzione venne riservata a telaio, assetto, trasmissione e freni. Dopo diversi proprietari, la macchina rimase nella stessa proprietà dalla metà degli anni '70 (ricevendo l'attuale targa Venezia) a metà anni 2000. Verniciata di colore blu, si trova parzialmente smontata ed in necessità di un completo restauro. L'auto verrà pubblicata sul libro "MILLE MIGLIA'S CHASSIS The Ultimate Opus Volume II".

STATO DELL'ARTE

Da completo restauro.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane nere del 1978, in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.

driven by, its then owner Delo Fravolini, and with Carlo Moser as co-driver. The car was entered in the "Vetture da Turismo di Serie Speciali" category. Photos and official documents attest to the participation. Although over the years we have become accustomed to seeing cars of the highest lineage and power in re-enactments, it should be remembered that the Mille Miglia saw dozens of Fiat 500 Cs entered by many enthusiasts who could, with this vehicle, run on limited budgets. So, it is interesting that, recently, enthusiasts are increasingly taking Topolino back to racing (with the Mille Miglia on the front line), a car that is always well received and loved by the public. The Fiat 500 C in this lot was carefully and extensively prepared for the 1954 Mille Miglia; the engine was deeply modified and similar attention was paid to the chassis, set-up, transmission and brakes. After several owners, the car remained in the same hands from the mid-70s (receiving its current Venice plate) to the mid-2000s. Painted blue, it is partially dismantled and is in need of a complete restoration. The car will be published in the book "MILLE MIGLIA'S CHASSIS The Ultimate Opus Volume II".

STATE OF THE ART

To be completely restored.

DOCUMENTS

Italian registration and black plates (from 1978), in order.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- California Mille.
- Nürburgring Classic



1950 GIAUR 750 SPORT (MECCANICHE TARASCHI)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. BT006

MOTORE NO. • ENGINE NO. 500B*131799*

STIMA • ESTIMATE € 200.000 / 300.000

- Primo proprietario: l'ex pilota di F1, Maria Teresa de Filippis.
- Ha corso la Mille Miglia 1952 col campione Luigi Musso.
- Importante palmarès.
- Completamente restaurata a condizioni eccezionali.
- La quintessenza delle vetture sport "etceterini".
- First owned by F1 former driver Maria Teresa de Filippis.
- 1952 Mille Miglia racer with champ Luigi Musso.
- Huge palmarès.
- Completely restored to outstanding conditions.
- The epitome of "etceterini" sport cars.

3







IL MODELLO

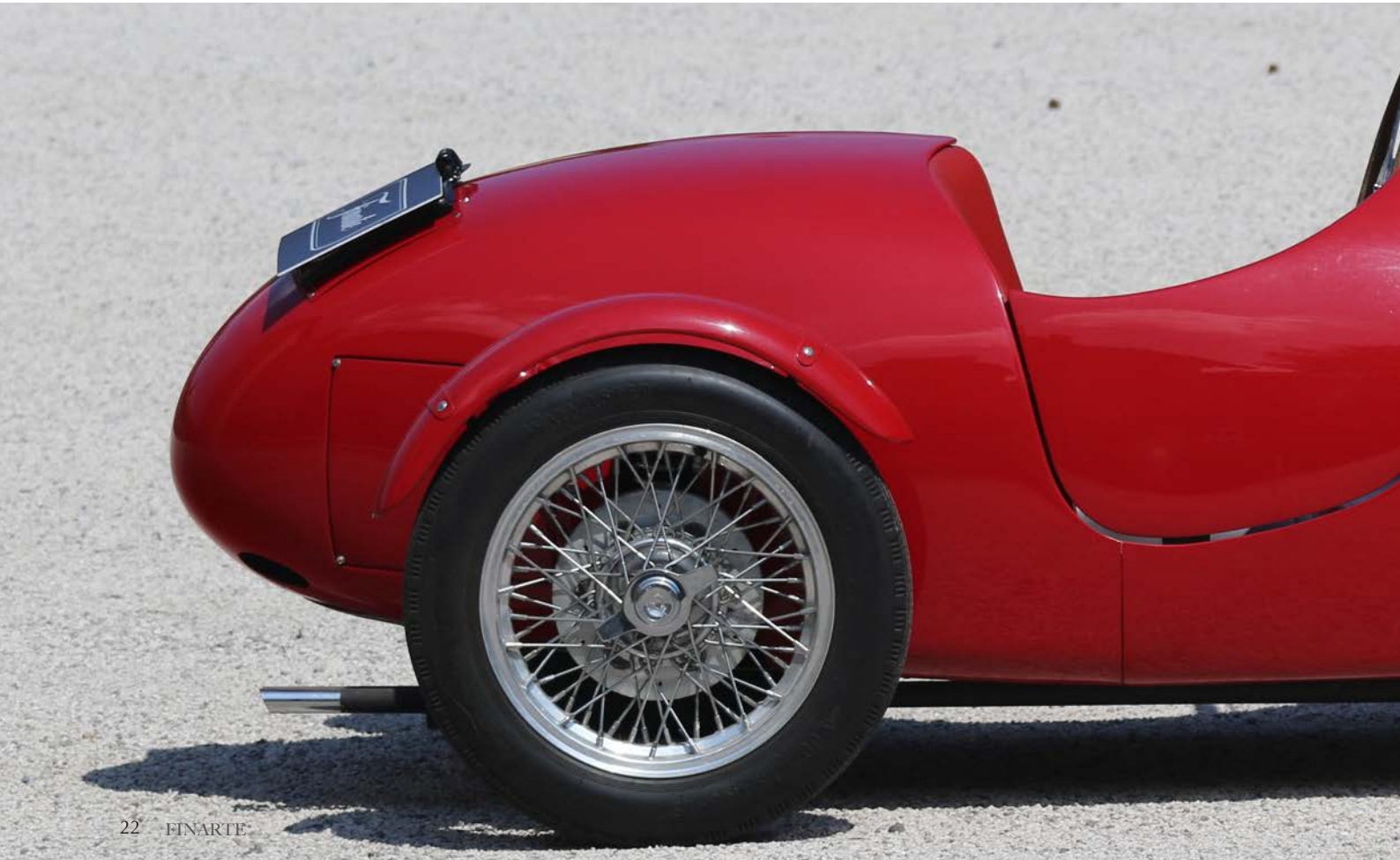
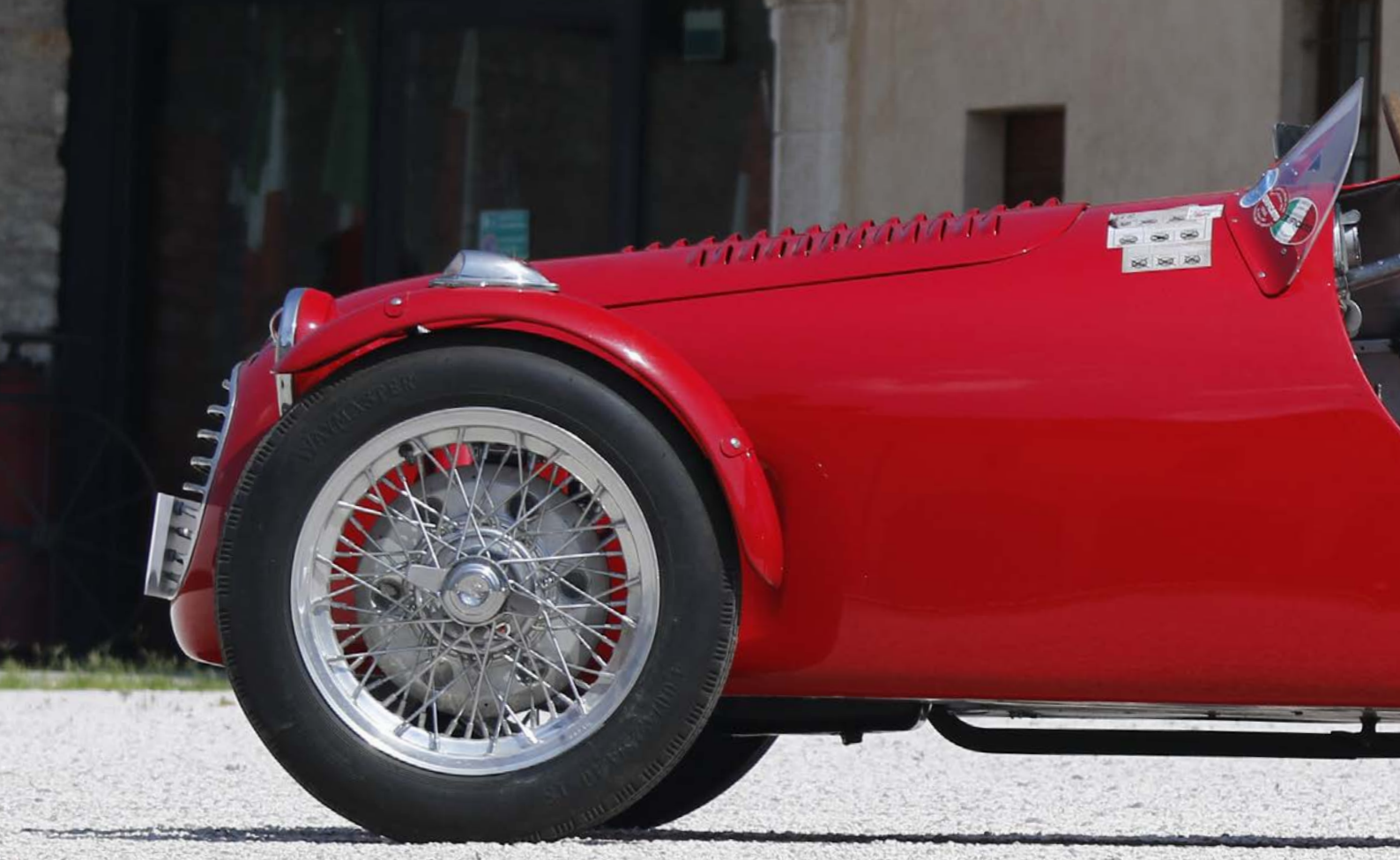
L'Italia è una terra di motori, ma quando ci si pensa, di solito si pensa a due aree principali: la "motor valley" emiliana intorno a Modena, o la città dei motori Torino. Nessuno pensa a Teramo, una città senza tradizione automobilistica, lontana da tutto il mondo ed a 5 ore di viaggio da Roma con una buona macchina, dopo la guerra, alla fine degli anni '40. Ma questo non ha spaventato Berardo Taraschi, un pilota che ha deciso di costruire la sua auto da corsa, proprio a Teramo. Un uomo testardo, come vuole il cliché del popolo abruzzese, Taraschi fa fatica a trovare qualsiasi cosa, spesso sfruttando l'ampia disponibilità di surplus di guerra. Nel 1947 Berardo inizia a costruire auto sportive e da competizione con il nome di Urania, utilizzando il motore bicilindrico boxer BMW. Dopo un certo successo in gara, Taraschi strinse un accordo con Domenico e Attilio Giannini in base al quale gli avrebbero fornito i propri potenti motori Giannini. La contrazione di GIAnnini e URania portò a un nuovo marchio italiano, noto come Giaur, e le auto risultanti furono davvero meravigliose. Nello stesso periodo Giaur era anche il nome di un famoso cavallo vincente alle corse. L'auto fu costruita con un telaio tubolare da Meccanica Taraschi e fu dotata del motore G1 Giannini. Era a singola camma in testa, derivato dall'unità Fiat Topolino, mentre il motore G2 successivo aveva due camme in testa. Il risultato di questa fusione fu un'auto terribilmente efficace e portò Taraschi stesso e molti piloti a continue vittorie. Per un periodo di 15 anni dal 1947 al 1961, Berardo Taraschi costruì nella sua officina 118 auto da corsa di piccola cilindrata, di cui almeno 63 Formula Junior.

THE MODEL

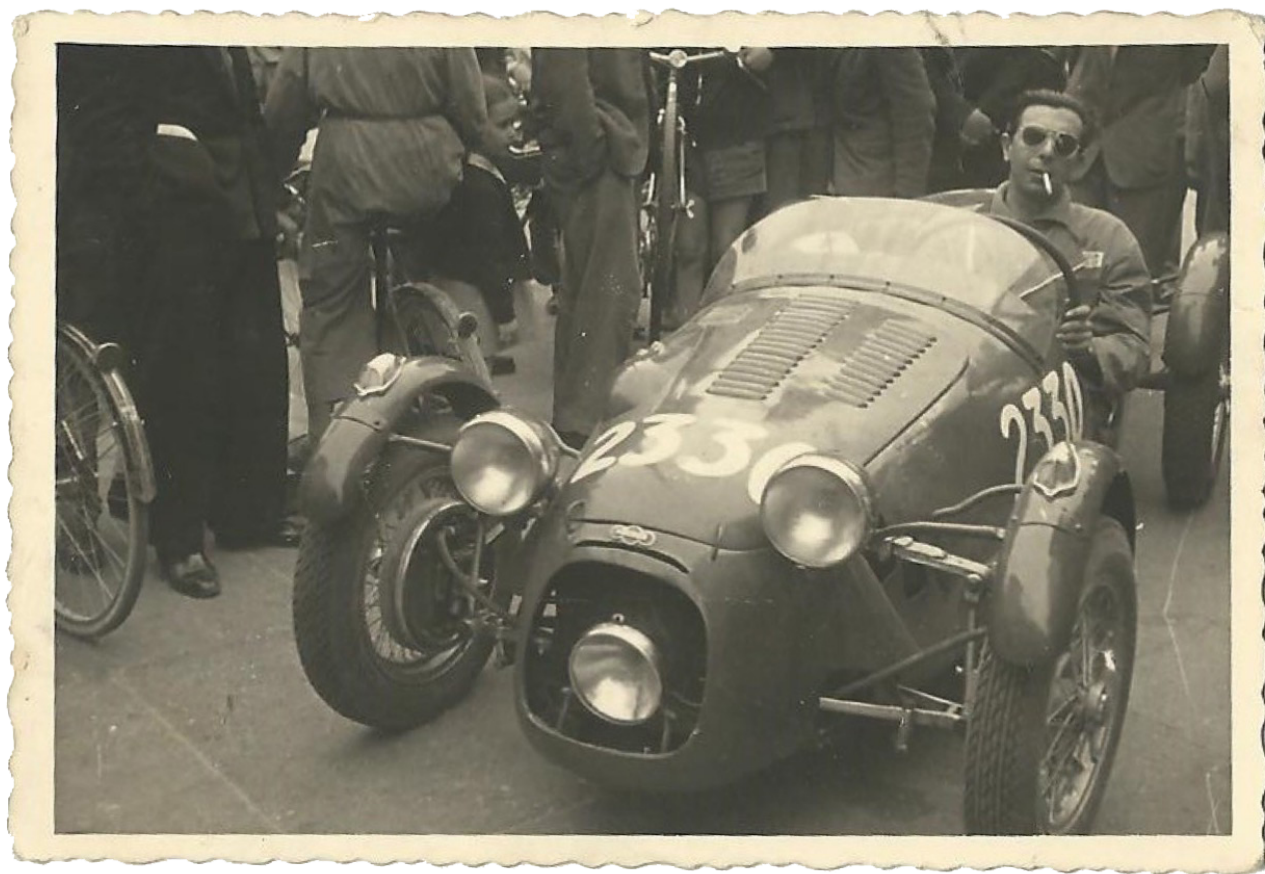
Italy is a land of motors, but when you think about it, you usually think to two main areas: the emilian "motor valley" around Modena or the "mo-town" Torino. No one even thinks to Teramo, a town with no "car-minded" tradition, far from everywhere and a 5 hours driving from Roma with a good car, after the war, in late 40s. But this didn't scared Berardo Taraschi, a racer that decided to build his own race car, right in Teramo. A stubborn man, as the cliché wants the people of Abruzzo, he struggles to find anything, often using the wide availability of war surplus. In 1947 Berardo begins building sports and competition cars under the name Urania, using the flat-twin BMW motorcycle engine. Following some racing success, Taraschi struck a deal with Domenico and Attilio Giannini whereby they would provide him with their own powerful Giannini engines. The contraction of GIAnnini and URania led to a new Italian marque, known as Giaur, and the resulting cars were truly wonderful. In the same period Giaur was also a name of a famous race-winner horse. The car was built with a tubular chassis by Meccanica Taraschi and was fitted with the G1 engine by Giannini. It was a single overhead cam, derived from the Fiat Topolino unit, whereas the later G2 engine had twin overhead cams. The result of this merge was a terribly effective car and brought Taraschi himself and lots of racers to constant victories. Over a 15 year period from 1947 to 1961, Berardo Taraschi built in its workshop, 118 small capacity racing cars, including at least 63 Formula Junior.

1952, 3rd - 4th May XIX Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti
#2330 Luigi Musso / Ascanio Ripandelli - DNF © Giorgio Nada
Editore - Novafoto Sorlini ditore - Novafoto Sorlini









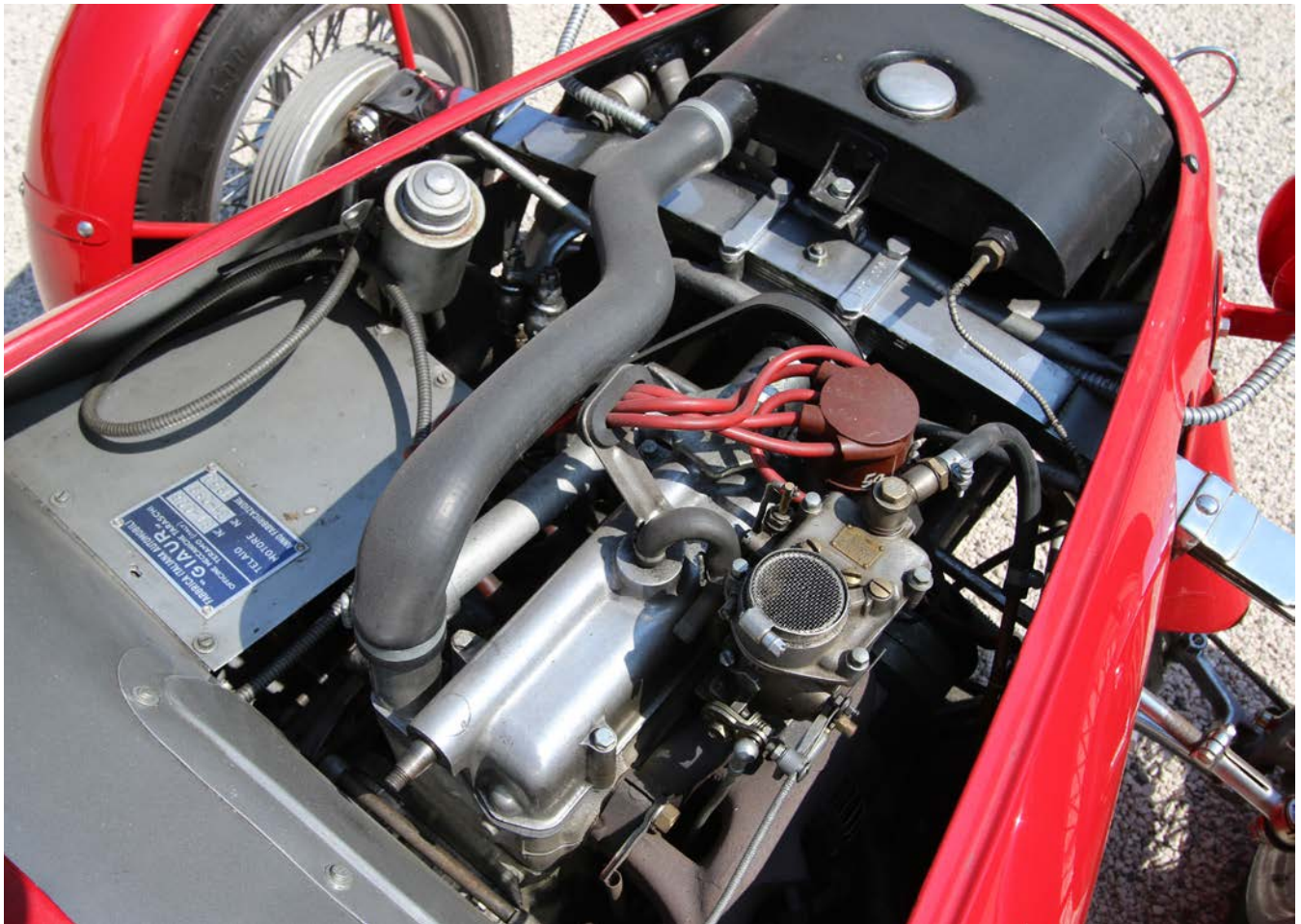
1952, 3rd - 4th May XIX Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti #2330 Luigi Musso / Ascanio Ripandelli - DNF © Unknown

L'AUTO

La Giaur con telaio BT-006 ha una eccezionale storia di corse ed è legata ad alcuni dei nomi più noti negli sport motoristici. Fu completata nel 1950 e venduta nuova all'ormai famosa Maria Teresa de Filippis. Una delle poche donne a correre professionalmente, è stata la prima donna ad affrontare una gara di F1 e guidò la sua Giaur per un numero enorme di gare in Italia dal 1950 al 1952. L'auto era potente per la sua categoria ma, soprattutto, agile ed era favorita nelle gare più tortuose e nelle gare in salita. Si ritiene che abbia corso tre volte la Vermicino - Rocca di Papa per la Coppa Gallenga e, tra le altre, due volte il Circuito di Collemaggio per la Coppa Cidonio, il Gran Premio di Napoli, il Circuito di Senigallia, la Coppa della Toscana, il Gran Criterium Vetturette. La lista è lunga. "Pilotino" (il suo soprannome) lasciò il volante al suo fidanzato di allora, il campione Luigi Musso, per la Mille Miglia del 1952. La BT-006 passò quindi nelle mani del pilota Giuseppe Sapienza che la portò ai maggiori eventi meridionali come il Giro di Sicilia e la Targa Florio. L'auto è ancora oggi immatricolata con le targhe nere del 1953 che si possono vedere nelle fotografie in bianco e nero dell'epoca. In tempi recenti, intorno al 2009, la BT-006 è stata sottoposta a un restauro totale; a testimonianza del lavoro certosino, pezzi della "pelle" originale sono stati conservati dal proprietario e verranno consegnati con la vettura. BT-006 è ora esposta e condotta in perfette condizioni nei principali eventi storici, dotata di un motore Fiat standard, purtroppo mancando "il Graal": il raro motore Giannini G1 originale. L'auto è stata esposta al Museo Mille Miglia, durante la mostra "90 anni, 1000 miglia". Sei pagine sono dedicate all'auto sul libro "MILLE MIGLIA'S CHASSIS The Ultimate Opus Volume I". L'auto è un perfetto esempio

THE CAR

Giaur chassis BT-006 has an exceptional racing history and is linked to some of the best known names in motorsport. It was completed in 1950 and sold new to, the now famous, Maria Teresa de Filippis. One of the few women professionally racing, she was the first woman challenging in a F1 race and drove her Giaur to a huge number of races in Italy from 1950 to 1952. The car was powerful for its category but, above all, agile and was favored in the most tortuous races and in uphill races. It is believed that it raced three times the Vermicino - Rocca di Papa for the Coppa Gallenga and among other races two times the Circuito di Collemaggio for the Coppa Cidonio, the Gran Premio di Napoli, the Circuito di Senigallia, the Coppa della Toscana, the Gran Criterium Vetturette. Long is the listing. "Pilotino" (her nickname) left the wheel to her fiancé at the time, the champ Luigi Musso, for the Mille Miglia of 1952. BT-006 went then into the hands of the driver Giuseppe Sapienza that brought it to major southern events like the Giro di Sicilia and the Targa Florio. The car is nowadays still registered with the 1953 black plates that could be seen in the b/w photos of the time. In recent times, around 2009, BT-006 underwent a total restoration; as evidence of the painstaking work, pieces of the original "skin" have been preserved by the owner and will be delivered with the car. BT-006 is now shown and driven in perfect condition to major historic events, with a standard Fiat engine unit on it, while missing "the Graal": a rare original Giannini G1 engine. The car was shown at the Museo Mille Miglia, during the "90 anni, 1000 miglia" exhibition. Six pages are dedicated to the car on the "MILLE MIGLIA'S CHASSIS The Ultimate Opus Volume I" book. The car is a perfect example and compendium of the peculiarities





1952, 11th May Gran Premio di Napoli #26 Maria Teresa De Filippis © Associazione Riccardo Carbone

EVENTS

EVENT DATE	EVENT	RACE	CHASSIS	CREW	RESULTS / TIME
1950, 2nd July	Circuito di Collemaggio Coppa Cidonio		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	9th OA
1950, 22nd July	Gran Premio di Napoli - Circuito di Posillipo	26	BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	6th OA
1950, 20th August	Circuito di Senigallia		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	6th OA
1950, 27th August	Coppa Selva di Fasano		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	7th OA
1950, 8th October	Circuito di Modena	56	BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	12th OA
1950, 22nd October	Vermicino - Rocca di Papa - Coppa Gallenga		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	18th OA
1950, 29th October	Catania - Etna		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	14th OA
1950, 5th November	Messina Colle San Rizzo		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	DNF
1951, 3rd June	Coppa Toscana	1053	BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	DNF
1951, 17th June	Circuito del Castello- Coppa Centro Italia		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	9th OA
1951, 24th June	Coppa Ascoli		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	3rd OA
1951, 8th July	Circuito di Collemaggio Coppa Cidonio		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	4th OA
1951, 12th August	Circuito di Senigallia		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	DNF
1951, 2nd September	Targa Vesuvio		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	2nd CL
1951, 16th September	Catania - Etna	116	BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	8th CL
1951, 30th September	Vermicino - Rocca di Papa Coppa Gallenga		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	16th OA
1952, 3rd - 4th May	XIX Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti	2330	BT006	Luigi Musso (IT) / Ascanio Ripandelli (IT)	DNF
1952, 11th May	Gran Premio di Napoli	26	BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	
1952, 22nd June	Circuito del Castello		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	8th OA
1952, 29th June	Coppa Ascoli		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	DNF
1952, 31st August	Gran Criterium Vetturette		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	DNF
1952, 28th September	Gran Premio di Bari		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	8th OA
1952, 12th October	Bologna - Passo della Raticosa		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	DNF
1952, 19th October	Vermicino - Rocca di Papa - Coppa Gallenga		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	9th OA
1953, 12th April	Giro di Sicilia	214	BT006	Giuseppe Sapienza (IT)	DNA
1953, 24th May	Terni - Cascata delle Marmore		BT006	Maria Teresa De Filippis (IT)	6th OA
1955, 16th October	Targa Florio	50	BT006	Giuseppe Sapienza (IT) / Mario Piccolo (IT)	DNS
2017, 5th May - 2018, 7th January	90 anni, 1000 Miglia		BT006		

Modello da spedire all'Automobile Club di BRESCIA Piazza Vittoria, 11 Tel. 030 210000

Data 15/4/1952

Spett.
AUTOMOBILE CLUB BRESCIA

REGOLAMENTO


BRESCIA

Con la presente comunico aver spedito alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana in data _____, la mia iscrizione alla XIX "MILLE MIGLIA" - Coppa "Franco Mazzotti"...

CONCORRENTE	COGNOME E NOME	Numero Iscrizione	Indirizzo	Città
Concorrente	DE FILIPPIS MARIA TERESA	1063	VIA TASSO 199	NAPOLI
Conduttore	MUSCO Luigi DE FILIPPIS MARIA TERESA	1162 1163	VIA TASSO 199	NAPOLI
	Ripandelli Ascanio	1439		

CATEGORIE E GRUPPI	Motori	Tipi	Cilindrata	Tassa
SPORT Cilindrata: 750 - 1000 cc. - 1200 cc. - 1500 cc.	Open	Sport	750	
SPORT DI SERIE con caratteristiche definite in regolamento speciale Cilindrata: 750 - 1100 - 1500 cc.				
GRAN TURISMO INTERNAZIONALE Cilindrata: 750 - 1000 - 2000 - oltre 2000 cc.				
TURISMO NAZIONALE Cilindrata: 750 - 1000 - 1500 - oltre 1500 cc.				

FIRMA DEL CONCORRENTE
Maria Teresa De Filippis


A. C. N.
AUTOMOBILE CLUB NAPOLI

NAPOLI 15/4/1952
GALLERIA VITTORIA - VIA CHIATANONE, 28
TEL. 02-615-02-130

UFFICIO SPORTIVO
PROT. N. 1024

RACCOMUNDO ESPRESSO

e p.c.
SPETT/LE
C.S.A.I.
MILANO

SPETT/LE
AUTOMOBILE CLUB
BRESCIA

Vi rimettiamo in alligato assegno del Banco di Roma di L. 25.000.- (venticinquemila) quale iscrizione alla XIX Mille Miglia della Signorina Maria Teresa De Filippis. - In attesa di cortese ricezione inviamo i nostri migliori saluti. -

IL DIRETTORE
(Dr. E. AMALFITANO)
E. Amalfitano

ALL/ 3



e compendio delle peculiarità delle piccole e vincenti auto sportive che hanno reso leggendario l'automobilismo italiano negli anni '50, tra artigianato e industria. Come ex partecipante alla Mille Miglia, la BT-006 è facilmente ammissibile per le rievocazioni della Mille Miglia.

STATO DELL'ARTE

Completo restauro di carrozzeria, interni e parti meccaniche.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

FIVA, ASI.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe nere italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia. Altamente eleggibile, dal momento che l'auto è una ex partecipante alla gara.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.

Condizione particolare di questo lotto: il proprietario ha deciso di vendere solo una delle sue barchette ex Mille Miglia, entrambe all'incanto, pertanto si procederà alla vendita della sola vettura che si aggiudicherà l'offerta massima, tra la Giaur 750 Sport, telaio no. BT006, e la Panhard Dyna X86 Spider, telaio no. 48182.



of the small and winning sports cars that made Italian motoring legendary in the 50s, between craftsmanship and industry. As a former Mille Miglia racer, the BT-006 is highly eligible for the Mille Miglia re-enactments.

STATE OF ART

Complete restoration of body, interiors and mechanical parts.

CERTIFICATES AND STATEMENTS

FIVA, ASI.

DOCUMENTS

Registration and Italian black license plates in order.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia. Highly eligible, since the car is a former race participant.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.

Particular condition of this lot: the owner has decided to sell only one of his ex-Mille Miglia barchettas, both at auction, therefore we will proceed to sell only the car that will win the maximum offer, among the Giaur 750 Sport, chassis no. BT006, and the Panhard Dyna X86 Spider, chassis no. 48182.

1952, 3rd - 4th May XIX Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti #2330
Luigi Musso / Ascanio Ripandelli © Archivi Farabola



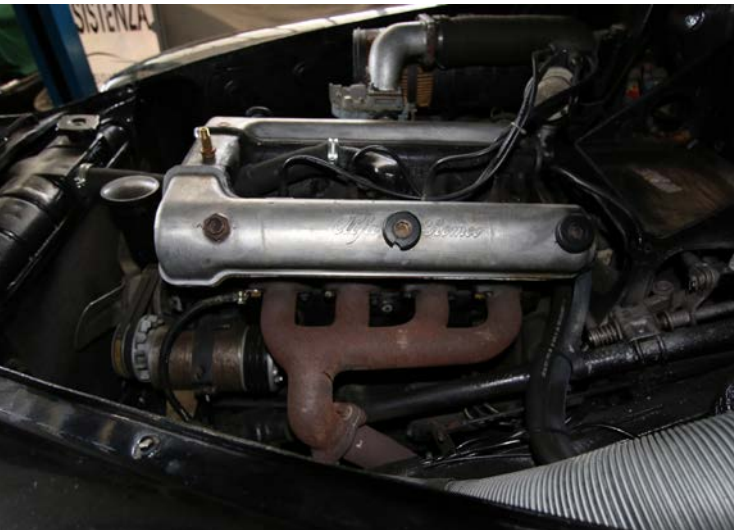
1952 ALFA ROMEO 1900

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 02163

MOTORE NO. • ENGINE NO. 02206

STIMA • ESTIMATE € 35.000 / 40.000

- Ottimo restauro.
- Buona base per ottenere esemplare "da concorso".
- Documenti aggiornati e in regola.
- Eleggibile alle principali competizioni per auto storiche.
- Accessori originali.
- Excellent restoration.
- Good basis to reach "Concours" Conditions.
- Documents updated and in order.
- Eligible for the main competitions for historic cars.
- Original accessories.



4



IL MODELLO

Terminata la guerra l'Alfa Romeo ritenne che fosse tempo di sostituire la gloriosa stirpe delle 6C. La vettura venne interamente progettata sotto la supervisione di Orazio Satta Puliga. Era l'"Alfona" per i più, la "Pantera" per antonomasia, "l'auto di famiglia che vince le corse" negli slogan. Fu molto amata e anche molto temuta. L'Alfa Romeo 1900 fu costruita tra il 1950 e il 1959. Fu la prima Alfa Romeo costruita interamente su catena di montaggio, iniziando la produzione di massa di alta qualità al Portello. Prima vettura di serie monoscocca e la prima Alfa Romeo offerta con guida a sinistra. Un frazionamento a 4 cilindri consentiva una minore imposizione fiscale. Vennero mantenute testate in lega leggera, i due alberi a camme in testa e le camere di scoppio emisferiche. Giuseppe Busso optò per una sospensione anteriore indipendente a quadrilateri. La prima uscita in strada avvenne il 2 marzo 1950 con Consalvo Sanesi alla guida. La forma fu il frutto di un affinamento condotto da Orazio Satta Puliga e Antonio Alessio, allora direttore generale Alfa Romeo. Questi consultò Gaetano Ponzoni, della carrozzeria Touring che suggerì significativi ritocchi. Il cambio al volante permetteva due divani a tre posti. Il cruscotto aveva un grande indicatore di velocità semicircolare con ai lati il manometro dell'olio e l'indicatore del carburante. La 1900 Berlina a 4 porte fu l'unico modello disponibile fino all'introduzione della coupé 1900C nel 1951 e della berlina TI nel 1952, fu dotata di un motore da 1,9 litri che erogava 90 CV e raggiungeva una velocità massima di 171 km/h. La produzione cessò nel 1959 con un totale di 17.243 vetture prodotte nei vari allestimenti.

L'AUTO

L'Alfa Romeo 1900 berlina 1952, telaio AR02163 ha gli interni rifatti così come le cromature. Carrozzeria in buone condizioni, alcuni interventi sono da prevedere per renderla perfetta. Meccanica revisionata in molte parti ed in perfetto ordine di funzionamento. Storia ricostruibile interamente tramite estratti cronologici. Primo proprietario fu una società di Genova che ne fece, presumibilmente, uso di rappresentanza e per la dirigenza. In seguito a vari passaggi di proprietà l'auto è giunta a San Marino perdendo, purtroppo, le targhe italiane originali. È stata poi reimportata in Italia e re-immatricolata. Radio originale e sovrappeti tipo originale in gomma. Libretto Uso e manutenzione in copia fotostatica.

STATO DELL'ARTE

Restaurata, alcune parti conservate. Particolari perfettibili per condizioni da concorso.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine e aggiornate a seguito certificazione ASI.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia. Il modello ha corso e ha ottenuto piazzamenti e vittoria in classe nelle edizioni storiche.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte
- Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

At the end of WWII, Alfa Romeo thought it was time to replace the glorious dynasty of the 6C. The car was entirely designed under the supervision of Orazio Satta Puliga. It was the "Alfona" for the most, the "Pantera" for excellence, "the family car that wins the races" in the slogans. She was much loved and also very feared. The Alfa Romeo 1900 was built between 1950 and 1959. It was the first Alfa Romeo built entirely on an assembly line, starting the high-quality mass production at the Portello. First monocoque production car and the first Alfa Romeo with left-hand drive. A 4-cylinder fractioning allowed a lower taxation. Heads were still in light alloy, with two overhead camshafts and hemispherical chambers. Giuseppe Busso opted for an independent double wishbones front suspension. The first road exit took place on March 2, 1950 with Consalvo Sanesi driving. The shape was the result of a refining by Orazio Satta Puliga and Antonio Alessio, then Alfa Romeo general manager. He consulted Gaetano Ponzoni, of the Touring that suggested significant finishing touches. The gear lever by the steering wheel allowed two three-seater sofas. The dashboard had a large semi-circular speed indicator with oil pressure gauge and fuel gauge on each side. The 1900 four-door sedan was the only model available until the introduction of the 1900C coupe in 1951 and the TI saloon in 1952, it was equipped with a 1.9-liter engine that delivered 90 hp and reached a top speed of 171 km/h. Production ceased in 1959 with a total of 17,243 cars produced in the various models.

THE CAR

The 1952 Alfa Romeo 1900 sedan, chassis AR02163 has interiors redone as well as the chrome plating. Bodywork in good condition, some interventions are to be foreseen to make it perfect. Mechanics overhauled in many parts and in perfect working order. History entirely reconstructable with chronological excerpt. The first owner was a company in Genova that used it, presumably, for official purposes and for the management. Several changes of ownership following, then the car arrived in San Marino losing, unfortunately, the original Italian plates. It was then reimported to Italy and re-registered. The car has the original radio and original rubber mats. Use and maintenance manual in photocopy. State of the Art Restored, some parts preserved. Details can be perfected for Concours conditions.

STATE OF THE ART

ASI to be re-registered.

DOCUMENTS

Italian plates and registration in order and updated, following ASI certification.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia. The model raced and obtained placements and victory in class in the historical editions.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte
- Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.



Giacomo Saottini (a sinistra) con Ferry Porsche (al centro)
Giacomo Saottini (to the left) with Ferry Porsche (in the center)



LA COLLEZIONE SAOTTINI

La storia della collezione Saottini è una storia di famiglia, automobili, passione e spirito imprenditoriale. Storia che inizia nel 1921, quando Santo Saottini decise di aprire una concessionaria di Ceirano, Alfa Romeo e Fiat. Non erano molte le auto circolanti in quel periodo, ma grande era la passione di Santo per i motori e l'impegno nell'attività. Due doti che trasmise al figlio Giacomo che, seguendo l'esperienza paterna, aprì una concessionaria a Brescia, acquisendo i marchi Volkswagen e Porsche. Fondata nel 1951, rappresenta il primo mandato di concessione attribuito in Italia dall'allora importatore. La storia della concessionaria Saottini si accompagna allo sviluppo dell'automobilismo lombardo nel dopoguerra. Come imprenditori, ebbero necessariamente un'attenzione al dato "presente" e, con lungimiranza, a prospettive future; ma da subito, la famiglia dimostrò anche un'attenzione storica per il proprio passato e per quello dei marchi rappresentati. Non era scontato. Nel marzo 1964 la Saottini Auto tornò in possesso del Maggiolino "due vetrini" che era stato uno dei primi, se non il primo, venduti da Giacomo Saottini stesso, nel luglio 1952. Fu un caso fortunato, ma anche una felice intuizione. Da quel momento, un po' per caso, un po' per gioco, poi sempre più coscientemente, le vetture che tornavano in concessionaria per essere reimmesse nel mercato dell'usato, venivano vagliate da Saottini e, in alcuni casi eccezionali, trattenute per entrare a far parte di quella che era sempre di più una collezione tematica da esporre e da utilizzare. Dalle auto scelte per le condizioni di conservazione, la storia, la particolarità del modello, Saottini è giunta a collezionare vetture nuove, giudicate delle Instant Classic, con un occhio, inevitabilmente, all'investimento. Auto come le Porsche Speedster, sia 356 che 911, o la recentissima 911 (997) Sport Classic. L'affezione alle marche distribuite dal gruppo si è accompagnata nel tempo ad un coinvolgimento collezionistico sempre più intenso e attivo. Nel giugno 2002, con una grande festa, venne inaugurato il Centro Porsche Brescia, a Desenzano del Garda: una nuova sfida, spinta dall'entusiasmo di Beatrice Saottini, figlia di Giacomo, nel gruppo dal 1986. Il Centro si propone non solo come una concessionaria di riferimento, ma anche come luogo di aggregazione, sostegno alle iniziative del territorio e fulcro dell'attività di rappresentare e tramandare la Storia del mondo dell'auto, soprattutto quella di Porsche. Lo fa sostenendo e partecipando alle più importanti corse di regolarità classica per auto storiche con le auto della collezione privata della famiglia Saottini e con l'equipaggio composto da Biagio Capolupo – Beatrice Saottini. Vengono preparate vetture con un allestimento mirato per gare come la Winter Marathon e per la Mille Miglia. Non secondarie, le partecipazioni ai campionati Motorsport e, nel 2007, al Transsyberian Rally con Biagio Capolupo e Angelo Lancellotti a bordo di una Porsche Cayenne S Transsyberia. Nel 2019, poco prima di compiere 70 anni di storia, Saottini Auto entra a far parte del gruppo Eurocar Italia, controllata di Porsche Holding Salzburg. La collezione, tuttavia, rimane proprietà della famiglia.

The history of the Saottini collection is a story of family, cars, passion and entrepreneurial spirit. An history beginning in 1921, when Santo Saottini decided to open a dealership for Ceirano, Alfa Romeo and Fiat. There were a few cars around at that time, but Santo's passion for engines and commitment to the business was great. Two qualities that he passed on to his son Giacomo who, following his father's experience, opened a dealership in Brescia, acquiring the Volkswagen and Porsche brands. Founded in 1951, it represents the first concession mandate granted in Italy by the then importer. The history of the Saottini dealership is accompanied by the development of Lombard motoring in the post-war period. As entrepreneurs, they necessarily had an attention to "contemporary" data and, with foresight, to future prospects; but immediately, the family also showed historical attention to its own past and that of the brands represented. It was not a given. In March 1964 Saottini Auto got back the "split-window" Beetle which had been one of the first, if not the first one, sold by Giacomo Saottini himself, in July 1952. It was a lucky chance, but also an inspired idea. From that moment, a little by chance, a little for fun, then more and more consciously, the cars that returned to the dealership to be re-entered on the second-hand market, were screened by Saottini and, in some exceptional cases, withheld to join what was increasingly a thematic collection to be exhibited and used. From the cars chosen for the overall conditions, the history, the peculiarity of the model, Saottini has come to collect new cars, judged to be Instant Classic, with an eye, of course, on investment. Cars such as the Porsche Speedsters, both 356 and 911 or the latest 911 (997) Sport Classic. The affection for brands distributed by the group has been accompanied over time by an increasingly intense and active collecting involvement. In June 2002, with a big party, the Porsche Brescia Center was opened in Desenzano del Garda: a new challenge, driven by the enthusiasm of Beatrice Saottini, Giacomo's daughter, in the group since 1986. The Center proposes itself not only as a reference dealership, but also as a meeting place, support for local initiatives and the focus of the activity of representing and passing on the history of the car world, especially that of Porsche. It does this by supporting and participating in the most important classic regularity races for historic cars with the cars of the private collection of the Saottini family and with the crew composed by Biagio Capolupo - Beatrice Saottini. Cars are prepared with a targeted set-up for races such as the Winter Marathon and for the Mille Miglia. Participations in the Motorsport championships and, in 2007, in the Transsyberian Rally with Biagio Capolupo and Angelo Lancellotti on board a Porsche Cayenne S Transsyberia are not secondary. In 2019, just before making 70 years of history, Saottini Auto becomes part of the Eurocar Italia group, a subsidiary of Porsche Holding Salzburg. The collection, however, remains the property of the family.

1952 PORSCHE 356 1500 SUPER (REUTTER)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 11981

MOTORE NO. • ENGINE NO. P40085

STIMA • ESTIMATE € 185.000 / 210.000

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Matching numbers.
 - Numero di telaio molto basso: 2029° esemplare prodotto su 76.313.
 - Motore 1500 S da 70 cv.
 - Raro esemplare 1952, cosiddetto "Pre-A".
 - Collezione Saottini.
- Matching numbers.
 - Very early chassis number: 2029° out of 76.313.
 - 1500 S 70 cv engine
 - Rare 1952 example, the so called "Pre-A".
 - Saottini Collection.



5







IL MODELLO

La 356 fu creata da Ferdinand "Ferry" Porsche (figlio del Ferdinand fondatore della compagnia tedesca), che fondò l'azienda austriaca. Come la Volkswagen Beetle progettata da Ferdinand Porsche Sr., la 356 era una quattro cilindri raffreddata ad aria, motore posteriore, a trazione posteriore con carrozzeria e struttura integrata. Il telaio era un progetto completamente nuovo così come lo era la carrozzeria della 356, opera del dipendente Porsche Erwin Komenda, mentre alcuni componenti meccanici, tra cui il blocco motore e alcuni componenti delle sospensioni, erano basati e inizialmente acquistati da Volkswagen. La 356 era un'auto sportiva di lusso e la prima automobile di serie Porsche. Le innovazioni ingegneristiche continuarono durante gli anni di produzione, contribuendo ai successi sportivi e alla popolarità. La produzione iniziò nel 1948 a Gmünd, in Austria, dove furono costruite circa 50 auto. L'8 giugno 1948 la prima automobile Porsche ottenne la relativa omologazione: si trattava della Porsche 356/1 Roadster seguita dalla 356/2 fino al 1950. Nel 1950 la fabbrica fu trasferita a Zuffenhausen, in Germania, ed ecco le prime 356 dette anche, retrospettivamente, "Pre-A". Inizialmente solo 1100 cc, poi 1300 cc e dal 1952 anche 1500 cc erano facilmente riconoscibili dal parabrezza diviso in due parti da una nervatura centrale. Tutte erano disponibili anche in versione decappottabile (Cabriolet, Speedster e poi Roadster). La 356 1500 cc, cosiddetta "Pre A", prodotta tra il 1953 ed il 1955 si distingue dalla precedente per una serie di caratteristiche. I paraurti sono allontanati dalla carrozzeria. il parabrezza è ora in un unico pezzo con curvatura al centro (Knickscheibe). La maniglia sul portellone vano bagagli è allungata e dotata di fessura, a partire dal 1954 con fregio Porsche. Le luci posteriori diventano tonde. I lampeggiatori posteriori, anch'essi tondi sono vicini alle luci posteriori. I lampeggiatori anteriori sono tondi e piatti, dal 1954 integrati nella griglia del clacson. La luce d'arresto è integrata nel gruppo ottico posteriore. L'illuminazione della targa è in un alloggiamento cromato al di sopra della targa. Il motore è di tipo 546/2, posteriore longitudinale, 4 cilindri boxer, raffreddato ad aria ha cilindrata di 1.488 cc ed è alimentato da due carburatori Solex 32 PBI. La Distribuzione è monoalbero ad aste e bilancieri e valvole intesta. La compressione di 7:1 per una potenza di 55hp a 4.400 giri/min, mentre il 1500S, motore al vertice della gamma ha 70 cv. Il telaio è a piattaforma, le sospensioni sono a bracci oscillanti longitudinali e barre di torsione trasversali. Posteriori a semiassi oscillanti con bracci longitudinali. Sterzo a vite e rullo. Freni a tamburo. La trazione, ovviamente, posteriore. La frizione è monodisco a secco e il cambio (tipo 519) è meccanico a 4 marce. Il peso di circa 830 kg, per una lunghezza di poco inferiore ai 4m. Nel 1956 la 356 fu sostituita dalla 356 A. La produzione generale della 356 continuò fino all'aprile 1965, ben dopo che il nuovo modello 911 aveva fatto il suo debutto nell'autunno del 1963. Risulta che ne siano state prodotte 76.313 unità. Di queste, 7627 tra le (50 circa) "Gmünd" e le "Pre-A"

THE MODEL

The 356 was created by Ferdinand "Ferry" Porsche (son of the founder of the German company Ferdinand), who founded the Austrian company. Like the Volkswagen Beetle designed by Ferdinand Porsche Sr., the 356 was an air-cooled four-cylinder, rear engine, rear-wheel drive with bodywork and integrated structure. The chassis was a completely new design as was the bodywork, the work of the Porsche employee Erwin Komenda, though some mechanical components, including the engine block and some components of the suspension, were based on and initially purchased from Volkswagen. The 356 was a luxury sports car and the first Porsche series car. Engineering innovations continued throughout the years of production, contributing to its sporting success and popularity. Production began in 1948 in Gmünd, Austria, where about 50 cars were built. On June 8, 1948, the first car obtained the relevant approval: it was the Porsche 356/1 Roadster this was followed by the 356/2 with production continuing to 1950. In 1950 the factory was moved to Zuffenhausen, Germany, and here are the first 356 retrospectively called, "Pre-A". Initially only 1100 cc, then 1300 cc and from 1952 also 1500 cc they were easily recognizable by the windshield divided into two parts by a central rib. All were also available in a convertible version (Cabriolet, Speedster and then Roadster). The 356 1500 cc, the so-called "Pre-A", produced between 1953 and 1955 is distinguished from its predecessor by a number of features. The bumpers are moved away from the bodywork. The windshield is now one piece with a center curvature (Knickscheibe). The handle on the luggage compartment lid is elongated and starting in 1954 fitted with a slot bearing the Porsche frieze. The rear lights are round. The rear indicators, also round, are close to the rear lights. The front indicators are round and flat, and as of 1954, integrated into the horn grille. The brake light is integrated into the rear light unit. The license plate lighting is in a chromed housing above the plate. The, rear longitudinal, engine is of the 546/2 type, an air-cooled 4-cylinder boxer with a displacement of 1,488cc, fed by two Solex 32 PBI carburetors. Distribution is single-shaft with rods & rocker arms and overhead valves. With a compression of 7:1 the unit is good for 55hp at 4,400 rpm, while the 1500S, the top engine in the range, generates 70 hp. The chassis is a platform, the front suspension is with longitudinal swing arms and transverse torsion bars. rear swinging axle with longitudinal arms. Screw and roller steering. Drum brakes. Traction, of course, rear. The clutch is dry single-plate and the mechanical gearbox (type 519) is 4 gears. The weight of about 830 kg, for a length of just under 4m. In 1956 the 356 was replaced by the 356 A. General production of the 356 continued until April 1965, well after the new 911 model made its debut in the autumn of 1963. 76,313 units were produced. Of these, 7627 between the (approximately 50) "Gmünd" and the "Pre-A"



L'AUTO

Scelta per la Collezione Saottini, da cui proviene, la Porsche 356 1500 Super, telaio no. 11981, con carrozzeria coupé fa parte degli esemplari costruiti nel 1952; è uno dei numeri di telaio più bassi (risulterebbe il 2029° prodotto) tra gli esemplari "Pre-A" ancora in circolazione. I chilometri segnati sono 14.960 Km. L'auto è di provenienza americana, verniciata (secondo FIVA in Fish Silver Grey ma, di fatto) in un tono di verde pallido definito Radium Green (come da perizia) ed equipaggiata con l'allestimento Deluxe; è stata restaurata sia di carrozzeria che di meccanica e portata ad un'eccezionale condizione da concorso. Presenta tutte le caratteristiche del modello 1500 (cc) presentato nel 1952. Carrozzeria (Reutter) e interni hanno una combinazione di colori conforme all'epoca. Il motore, matching numbers, è del tipo corretto 528. Tra il 2009 e 2018 la vettura ha preso parte alla Mille Miglia. L'auto è corredata dal certificato d'origine Porsche, il certificato ASI con Targa Oro e l'omologazione Fiva. Sono presenti numerosi ricambi tra cui un set completo di 4 cerchi con pneumatici invernali; un treno di ruote estive da 15" (come da Fiva); una dinamo con regolatore nuovi già tarati; una tanica benzina; un estintore.

STATO DELL'ARTE

Restaurata, in condizioni eccellenti

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche, ASI Targa Oro e FIVA

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille:
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Eventi Porsche Club

THE CAR

Chosen for the Saottini Collection, from which it comes, the Porsche 356 1500 Super, chassis no. 11981, with coupé body, is one of the examples built in 1952; having one of the lowest chassis numbers (the 2029th car produced) of the "Pre-A" still in circulation. The marked kilometers are 14,960 Km. The car is of US origin, painted (in Fish Silver Grey, according to Fiva but, actually in a pale tone of green, called Radium Green (according to expertise) and equipped with the De Luxe trim; it has been restored both in terms of bodywork and mechanics and brought to an exceptional competition condition. It has all the characteristics of the 1500 (cc) model as presented in 1952. The bodywork (Reutter) and interior have a colour scheme typical of the period. The matching number engine is the correct type 528. Between 2009 and 2018 the car took part in the Mille Miglia. The car is accompanied by the Porsche certificate of origin, ASI certificate with Targa Oro and Fiva approved. There are numerous spare parts, including a complete set of 4 rims with winter tires; a set of 15" summer wheels (as from Fiva); a dynamo with new regulator already calibrated; a petrol tank; a fire extinguisher.

STATE OF THE ART

Restored, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin, ASI, FIVA.

DOCUMENTS

Italian registration and plates, in order.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille:
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Porsche Club Events



Giacomo Saottini con la VW (Typ 1), chassis no. 1-0370290,
del 1952, da lui venduta nuova.
*Giacomo Saottini with 1952 VW (Typ 1), chassis no. 1-0370290,
that he sold new.*

IL MAGGIOLINO

Ivoluta da Adolf Hitler, a metà degli anni '30, come auto per il popolo tedesco ("volks-wagen" significa "auto del popolo"), venne progettata da Ferdinand Porsche, scelto dal Hitler in persona. L'auto venne presentata nel 1939 al Salone di Berlino come KDF-Wagen, ovvero "Kraft Durch Freude Wagen" (Auto della forza attraverso la gioia), nome scelto in persona dal cancelliere tedesco. Con lo scoppio della II guerra mondiale, la produzione è convertita in militare. Negli anni '40 il futuro Maggiolino verrà testato sui campi di battaglia di tutto il mondo e verrà realizzato in alcune varianti particolari, tra cui quella anfibia Schwimmwagen. Finita la guerra, si riprese la produzione sotto l'autorità militare inglese, con la produzione del modello Volkswagen Typ 1, realizzando 10.000 esemplari già nel 1946. Ogni anno la casa madre apportava delle modifiche sostanziali al Maggiolino, che caratterizzano il modello del determinato anno come, per esempio, la verniciatura acrilica anziché alla nitro (1949), il tettuccio apribile in PVC idrorepellente (1955) o i pneumatici tubeless (1957). Interessante notare che, nel 1954, sui nuovi modelli venne eliminato il periodo di rodaggio grazie alla grande affidabilità raggiunta e degli elevati standard qualitativi di costruzione e dei materiali. Nel 1949, due modelli di Maggiolino verranno esposti all'Expo di New York; l'auto ebbe un successo clamoroso e sarà ribattezzata "Beetle" dal New York Times, nome poi utilizzato per il mercato americano. Così, l'auto che nel frattempo diventava un successo diffuso in tutto il mondo, in ogni nazione ebbe un nomignolo che ricordava il tondeggiante coleottero: Kafer, Coccinelle (Cox), Escarabejo, Maggiolino. Il 5 agosto 1955, uscì dalla catena di montaggio il milionesimo Maggiolino; per celebrarlo venne realizzato un modello apposito, in color oro metallizzato, con cornici dei cristalli in gomma bianca e velluto rosso per gli interni. Il Maggiolino vedrà una continua evoluzione nella sua lunga carriera e, nel 1967, subirà un restyling più importante: con fanali rotondi e verticali, paraurti squadri e maggiorati, luci posteriori ingrandite e l'impianto elettrico potenziato da 6 a 12 Volt. Nel 1970 viene introdotto il cosiddetto "Maggiolone", le differenze sostanziali riguardano l'estetica con un baule (ed un naso) più grande e lo schema degli ammortizzatori: all'avantreno di tipo McPherson e al retrotreno con semiasse a doppio snodo, che verranno ulteriormente modificate nel 1973. Nello stesso anno vengono introdotte le serie speciali che verranno realizzate periodicamente in numero limitato, alcune con allestimenti interni e colorazioni particolari, tra cui il Jeans, il City, lo Special Bug, il Fuoriserie, il Winter. Nel 1987, per i 50 anni di carriera, viene realizzato il Maggiolino Giubileo (Jubiläums-käfer) con carrozzeria color grigio canna di fucile metallizzato, cristalli atermici azzurrati, cerchi sportivi in acciaio stampato, volante della Golf GTI ed interni grigi a strisce di varie tonalità. Nei primi anni '70 le vendite erano iniziate a calare e, nel 1974, i vertici Volkswagen decidono di trasferire la produzione del Maggiolino a Bruxelles e in Sud America. Il Messico darà un forte impulso alle vendite del Maggiolino; dopo un inizio lento, le vendite triplicano rapidamente grazie al sostegno del governo messicano che ridusse i prezzi del 20%, portando l'auto a venti milioni di esemplari prodotti. La produzione proseguirà fino al 2003. Nel 1999 la Volkswagen proporrà una versione moderna del Maggiolino: la New Beetle.

THE BEETLE

Called for by Adolf Hitler, in the mid-1930s, as a car for the German people ("volks-wagen" means "people's car"), it was designed by Ferdinand Porsche, who was chosen by Hitler himself. The car was presented in 1939 at the Berlin Motor Show as KDF-Wagen, or "Kraft Durch Freude Wagen" (Car of force through joy), the name chosen was by the German Chancellor. With the outbreak of World War II, production was converted to military use. In the 1940s, the future Beetle was tested on battlefields around the world and was made in some unusual variants, including the amphibious "Schwimmwagen". After the war, under British military authority, production resumed with the Volkswagen Typ 1 model, making 10,000 cars as early as 1946. Each year the company made substantial changes to the Beetle, which characterized the model of the given year, for example, acrylic paint instead of nitro (1949), the sunroof in water repellent PVC (1955) or tubeless tires (1957). It is interesting to note that, in 1954, the running-in period was eliminated on new models thanks to the great reliability achieved and the high quality of construction and materials. In 1949, two Beetle models were exhibited at the New York Expo; the car was a resounding success and the New York Times renamed it "Beetle", a name later used for the American market. Thus, the car that became a worldwide success, had a common nick name in each country that referred to the rounded beetle: Kafer, Coccinelle (Cox), Escarabejo, Maggiolino. On August 5, 1955, the millionth Beetle left the assembly line and, to celebrate it, a special model was created, painted metallic gold, with its rubber seals in white and interior in red velvet. The Beetle would undergo a continuous evolution over its long career and, in 1967, underwent an important restyling: acquiring round vertical lights, square oversized bumpers, enlarged rear lights and an electrical system upgraded from 6 to 12 Volt. In 1970 the so called "Big Beetle" was introduced, the substantial differences concerned the aesthetics, a larger trunk (and nose) and the shock absorbers: at the front of the McPherson type and at the rear with double-jointed axles, which were further modified in 1973. In the same year the "special" series were introduced, these would be periodically made in limited numbers, often with internal fittings and custom colors, including the Jeans, the City, the Special Bug, the Fuoriserie, the Winter. In 1987, for its 50 anniversary, the Jubilee Beetle (Jubiläums-käfer) was made with metallic gunmetal gray bodywork, blued athermic windows, sports rims in pressed steel, steering wheel from the Golf GTI and gray striped interiors of various shades. By the early 1970s, sales had started to fall and, in 1974, Volkswagen decided to transfer production of the Beetle to Brussels and South America. Mexico gave a huge boost to sales of the Beetle; after an initially slow start, sales quickly tripled thanks to the support of the Mexican government which reduced prices by 20%, catapulting the car to twenty million vehicles produced. Production continued until 2003. In 1999 Volkswagen proposed a modern version of the Beetle: the New Beetle.

1952 VOLKSWAGEN (TYP 1)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 1-0370290

MOTORE NO. • ENGINE NO. 3093081

STIMA • ESTIMATE € 50.000 / 55.000

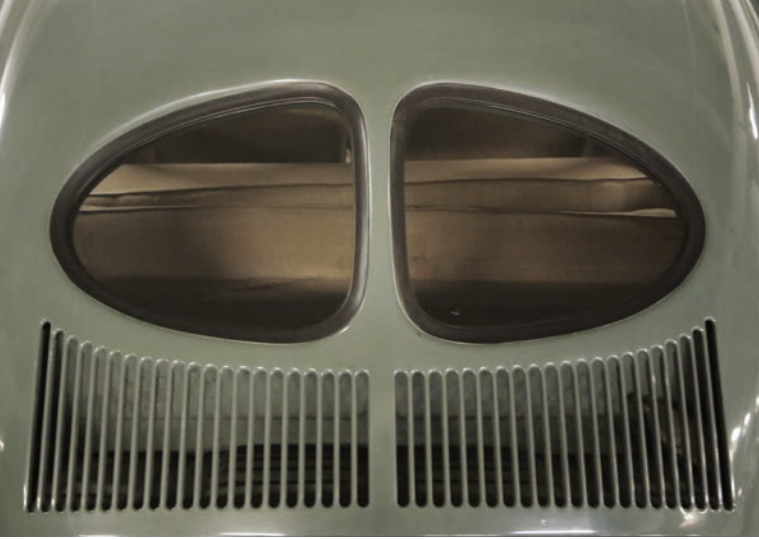
+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Raro esemplare "due vetrini".
- Conservata.
- Eleggibile Mille Miglia.
- Esemplare venduto nuovo da Giacomo Saottini.
- Dal 1964 sempre presso la Collezione Saottini.
- Rare example "Split Window".
- Preserved.
- Mille Miglia eligible.
- Sold new by Giacomo Saottini.
- Since 1964 part of the Saottini Collection.



6







IL MODELLO

Il Maggiolino (ufficialmente Typ 1 o, semplicemente Volkswagen, essendo l'unico modello prodotto allora) prodotto nella prima metà del 1952 ha una serie di caratteristiche che cambieranno proprio in quell'anno. Ha ancora i convogliatori d'aria apribili, sui fianchi e finestrini laterali senza deflettori; proprio nel 1952 verranno eliminati i primi ed aggiunti i deflettori. Verranno modificati anche i cerchi che passano da 16 a 15 pollici; modificati cruscotto e cambio che, nel modello Export, guadagna 2ª, 3ª e 4ª marcia sincronizzate. Il Maggiolino nel 1952 ha ancora il lunotto posteriore diviso in due vetrini (la vettura viene detta "Bretzel-kafer", per la forma che ricorda il celebre pane biscottato tedesco). Nel 1953 cesserà la produzione del modello con lunotto posteriore diviso in due, assumendo una forma ovale. Solo in seguito, secondo i racconti per il parere di Sergio (Pinin) Farina, il lunotto verrà ampliato.

L'AUTO

Il Maggiolino con telaio no. 1-0370290, allestimento De Luxe, è stato uno dei primi (ma si ipotizza possa essere addirittura il primo) venduto da Giacomo Saottini stesso, nel luglio 1952. Dal 1951 la Saottini Auto era concessionaria Volkswagen e Porsche; la prima nomina in Italia. Una particolarità, riportata sul certificato di iscrizione al PRA, è che l'importatore per l'Italia del marchio Volkswagen era la "Mario Mordacci" di Modena, prima società con la quale Gerard Gumpert operò in Italia e da cui, in seguito, nel 1954 ha avuto origine Autogerma, oggi e voluta nel Volkswagen Group Italia. Il 25 marzo 1964 la Saottini Auto è tornata in possesso della vettura con procura speciale dell'allora proprietario Angelo Bracchi, successivamente convertita in atto di vendita e, da quella data, è sempre stata nella disponibilità dell'azienda, custodita con riguardo. La vettura è ancora immatricolata con le targhe Brescia d'origine, ha libretto

THE MODEL

The Beetle (officially Typ 1 or, simply Volkswagen, being the only model produced at the time) produced in the first half of 1952 has a series of characteristics that would change that year. It still has openable airvents, on the sides and sidewindows without deflectors; in 1952 the first would be eliminated and deflectors added. The rims will also be modified, passing from 16 to 15 inches; as modified were the dashboard and gearbox which, in the Export model, gained synchronized 2nd, 3rd and 4th gears. The Beetle in 1952 still has the rear window divided in two parts (the car is called "Bretzel-kafer", due to its shape which is reminiscent of the famous German biscuit bread). In 1953, production of the model with the split rear window ceased, taking on an oval shape. Only later, due (according to popular legend) to advice from Sergio (Pinin) Farina, the rear window will be enlarged.

THE CAR

The Beetle with chassis no. 1-0370290, in De Luxe set up, was one of the first (but it is likely to be literally the first) sold by Giacomo Saottini himself, in July 1952. Since 1951 Saottini Auto had been a Volkswagen and Porsche dealer; the first appointed in Italy. A particularity, reported on the certificate of registration to the PRA, is that the importer for Italy of the Volkswagen brand was "Mario Mordacci" of Modena, the first company with which Gerard Gumpert operated in Italy and from which, subsequently, in the 1954 Autogerma originated, today evolved into the Volkswagen Group Italy. On March 25, 1964, the vehicle returned into the possession of Saottini Auto with a special power of attorney from the then owner Angelo Bracchi, subsequently converted into a deed of sale and, since that date, has always been in the company's possession, guarded with respect. The car is still registered



“a pagine” di prima immatricolazione e certificato d’origine della casa. La vettura si presenta in perfetto stato di conservazione, con carrozzeria verniciata nel colore d’origine verde pastello (L-11), e gli interni in stoffa, con tracce del tempo ma in ottimo stato. In ordine la meccanica, con motore 1131 cc, sempre mantenuta secondo i protocolli della casa.

STATO DELL’ARTE

Conservata, ottimo stato; interventi di restauro manutentivo.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d’origine Volkswagen.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane d’origine.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d’Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d’Elegance.
- Amelia Island Concours d’Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d’eleganza Villa D’Este.

with the original Brescia plates, has a “page” booklet of its first registration and a certificate of origin from the manufacturer. The car is in perfect condition, with bodywork painted in pastel green (L-11), and the interior in fabric, bearing some traces of time but in excellent condition. Mechanics in perfect order, with 1131 cc engine, always maintained according to the house’s protocols.

STATE OF THE ART

Preserved, very good condition; restoration interventions for maintenance.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Volkswagen certificate of origin.

DOCUMENTS

Original Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d’Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d’Elegance.
- Amelia Island Concours d’Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d’eleganza Villa D’Este.

1952 VOLKSWAGEN (TYP 1)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 1-0384980

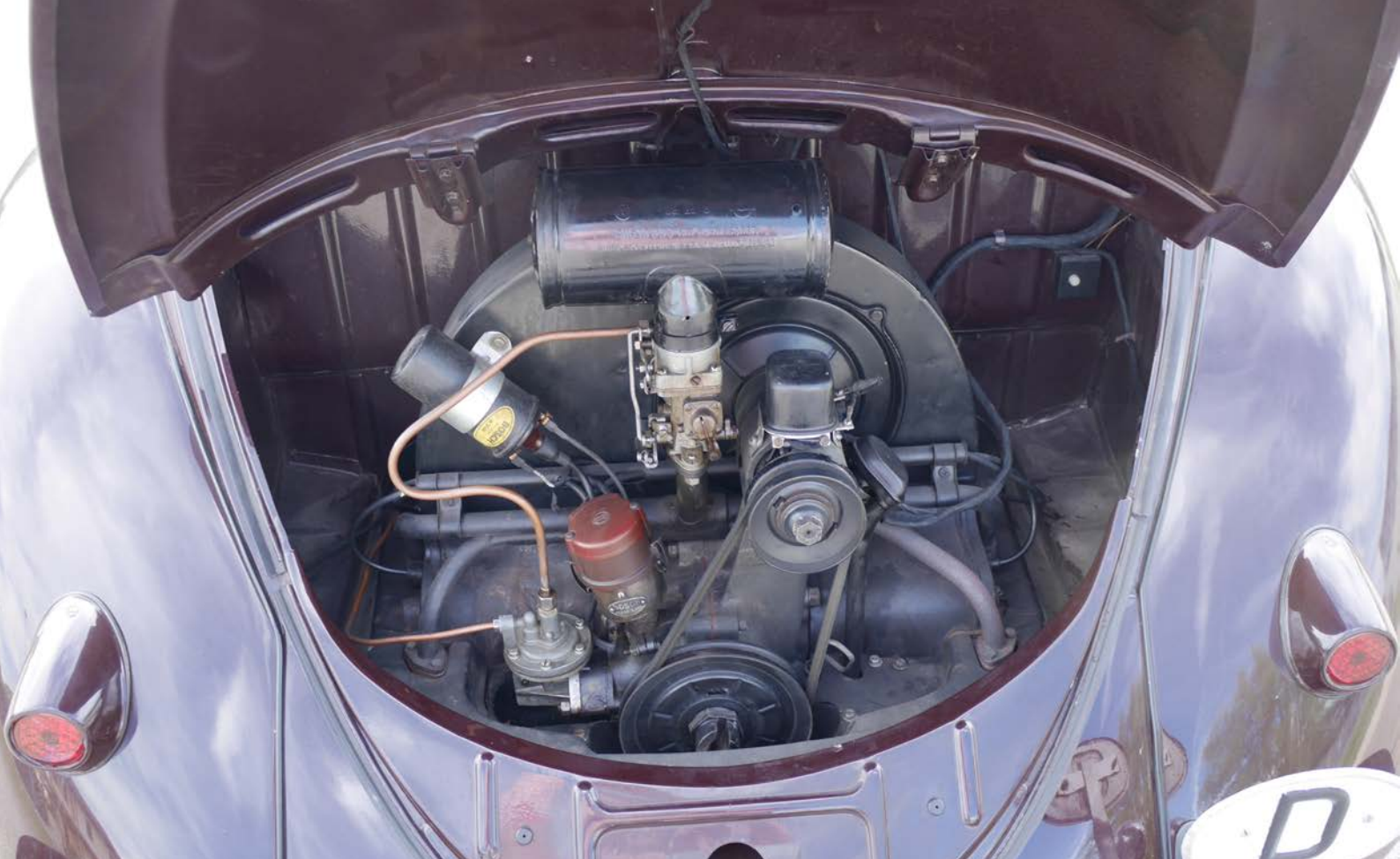
MOTORE NO. • ENGINE NO. 1-0453654

STIMA • ESTIMATE € 50.000 / 55.000

- Raro esemplare "due vetrini" con tetto apribile in tela.
- Eleggibile Mille Miglia.
- Restaurata; interni originali conservati.
- Matching numbers.
- Rare example "Split Window" with canvas sunroof.
- Mille Miglia eligible.
- Restored; original interiors preserved.
- Matching numbers







IL MODELLO

Il Maggiolino (ufficialmente Typ 1, o semplicemente Volkswagen, essendo l'unico modello prodotto allora) prodotto nella prima metà del 1952 ha una serie di caratteristiche che cambieranno proprio in quell'anno. Ha ancora i convogliatori d'aria apribili, sui fianchi e finestrini laterali senza deflettori; proprio nel 1952 verranno eliminati i primi ed aggiunti i deflettori. Verranno modificati anche i cerchi che passano da 16 a 15 pollici; modificati cruscotto e cambio che, nel modello Export, guadagna 2^a, 3^a e 4^a marcia sincronizzate. Il Maggiolino nel 1952 ha ancora il lunotto posteriore diviso in due vetriani (la vettura viene detta "Bretzel-kafer", per la forma che ricorda il celebre pane biscottato tedesco). Nel 1953 cesserà la produzione del modello con lunotto posteriore diviso in due, assumendo una forma ovale. Solo in seguito, secondo i racconti per il parere di Sergio (Pinin) Farina, il lunotto verrà ampliato.

L'AUTO

Il Maggiolino "Bretzel" con telaio no. 1-0384980, si presenta restaurato in perfette condizioni e originale in tutto con omologazione ASI Targa Oro. Matching numbers. Il colore esterno è uno scurissimo rosso L 51 "bordeauxrot" con tetto apribile in tela nero, nuovo; gli interni (P112) sono ancora gli originali, conservati e non restaurati; sono in eccellenti condizioni e presentano, a righe in diversi toni bruni, un elegantissimo abbinamento col colore degli esterni. Presenti accessori dell'epoca come l'antenna radio e il tipico e romantico vasetto portafiori sul cruscotto. Monta pneumatici a fascia bianca ed ha sia le originali frecce a bacchetta che luci aggiornate a codice, ma non invasive esteticamente. La vettura è dell'attuale proprietario dal 2005.

THE MODEL

The Beetle (officially Typ 1, or simply Volkswagen, being the only model produced at the time) produced in the first half of 1952 has a series of characteristics that would change that year. It still has openable air vents, on the sides and side windows without deflectors; in 1952 the first would be eliminated and deflectors added. The rims will also be modified, passing from 16 to 15 inches; as modified were the dashboard and gearbox which, in the Export model, gained synchronized 2nd, 3rd and 4th gears. The Beetle in 1952 still has the rear window divided in two parts (the car is called "Bretzel-kafer", due to its shape which is reminiscent of the famous German biscuit bread). In 1953, production of the model with the split rear window ceased, taking on an oval shape. Only later, due (according to popular legend) to advice from Sergio (Pinin) Farina, the rear window will be enlarged.

THE CAR

The "Bretzel" Beetle with chassis no. 1-0384980, is restored in perfect condition and original in all with ASI Targa Oro certification. Matching numbers. The exterior color is a very dark red L 51 "bordeauxrot" with a black canvas sunroof, new; the interiors (P112) are still the original ones, preserved and not restored; they are in excellent condition and feature a very elegant combination of the exterior color with stripes in different brown tones. There are period accessories such as the radio antenna and the typical and romantic flower pot on the dashboard. It mounts whitewall tires and has both the original wand arrows and code-updated lights, but not aesthetically invasive. The car has been owned by the current owner since 2005.



STATO DELL'ARTE

Restaurata, condizioni eccellenti; interni conservati.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

ASI Targa Oro.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

STATE OF THE ART

Restored, outstanding conditions; preserved interiors.

CERTIFICATES & STATEMENTS

ASI Targa Oro.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

1953 CITROËN 2 CV

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 62967

MOTORE NO. • ENGINE NO. QJ07887

STIMA • ESTIMATE € 15.000 / 18.000

- Un successo travolgente, durato oltre 40 anni.
- Eleggibile Mille Miglia.
- Rara in Italia.
- Completamente restaurata.
- Matching numbers.
- An overwhelming success, lasting over 40 years.
- Eligible Mille Miglia.
- Rare in Italy.
- Completely restored.
- Matching numbers.



8





IL MODELLO

La Citroën 2CV non è solo un'auto, ma ha scritto una pagina importante della storia motoristica, diventando leggenda. Nata per motorizzare un Paese in via di ricostruzione, la 2CV divenne ben presto uno stile di vita. La 2CV, fu fortemente voluta dal dirigente Citroën, Pierre-Jules Boulanger che, a metà degli anni 30, notò l'assenza di automobili nelle campagne e decise quindi di ideare una vettura per i contadini, dando ai progettisti indicazioni ben precise; la vettura, infatti, doveva essere economica, capace di trasportare 4 persone, avere un buono spazio di carico, consumare poco ed essere in grado di attraversare i campi senza subire troppe sollecitazioni. Agli inizi del 1939 i primi prototipi furono pronti con il nome di T.P.V. ma, a causa della guerra, la progettazione fu abbandonata. Solo nel dopoguerra Boulanger decise di riprendere in mano il progetto, affidandolo allo scultore e designer italiano Flaminio Bertoni. Il modello definitivo della 2CV fu presentato dalla casa francese nel 1948, al Salone dell'automobile di Parigi. Il primo impatto con il pubblico e la stampa non fu favorevole, a causa delle sue inusuali forme arrotondate ed ondulate; ma bastarono pochi mesi e l'auto divenne una delle vetture più vendute al mondo. Dopo pochi mesi dalla sua presentazione si crearono liste d'attesa di ben tre anni e, nel 1950, la produzione era passata dalle 4 unità alle 400 al giorno. Tra un restyling e l'altro, con interventi anche di meccanica, la Citroën 2CV riuscirà a vendere oltre 5 milioni di esemplari in tutto il mondo tra il 1948 e il 1990. La 2CV ebbe anche un'importante attività sportiva. Iniziò nel 1955 con la partecipazione alla Mille Miglia, proseguendo nel 1958 con la 24 Ore di Hockenheim, dove la casa francese schierò due esemplari nella categoria delle microvetture, per non parlare del raid Parigi-Kabul-Parigi, organizzato direttamente da Citroën negli anni '70. La Citroën 2CV divenne ben presto uno stile di vita, grazie al suo look retrò ma nello stesso tempo simpatico, seppe attirare intere generazioni di appassionati, diventando uno dei veicoli simbolo del movimento "hippy".

L'AUTO

La Citroën 2CV A, con telaio no. 62967 è un esemplare del 1953. Le prime 2CV erano note anche come 2CV A e furono affiancate dal modello AZ solo nell'ottobre 1954. Nel 1953 il color grigio metallizzato dell'esordio venne sostituito da un grigio più scuro, mentre i cerchi in acciaio vennero verniciati di color giallo avorio. Nello stesso anno, lo stemma sulla calandra perse la cornice ovale, mentre vennero effettuati aggiornamenti di dettaglio. Versione pressoché introvabile in Italia, l'esemplare appartiene a grandi appassionati della marca che, in seguito ad una lunga ricerca, lo hanno reperito in Francia. La vettura era completa e conservata. L'auto era appartenuta ad un curato di campagna che ne aveva fatto un uso prudente; in seguito era stata acquistata da un privato e custodita al coperto. In Italia la 2CV è stata sottoposta ad un'ispezione completa. La meccanica si rivelò funzionante ma da revisionare, vi erano alcune licenze di ripristino sulla carrozzeria mentre i rivestimenti



THE MODEL

The Citroën 2CV is not just a car, but it has written an important page in motoring history, becoming a legend. Born to move a country in the process of reconstruction, the 2CV soon became a lifestyle. The 2CV was strongly desired by the Citroën executive, Pierre-Jules Boulanger who, in the mid-1930s, noticed the absence of cars in the countryside and therefore decided to design a car for the peasants, giving the designers precise indications; the car, in fact, had to be economical, able to carry 4 people, have a good load space, low fuel consumption and be able to cross the fields without suffering too much stress. At the beginning of 1939 the first prototypes were ready under the name of T.P.V. but, due to the war, the design was abandoned. Only after the war Boulanger decided to take up the project again, entrusting it to the Italian sculptor and designer Flaminio Bertoni. The definitive model of the 2CV was presented by the French company in 1948, at the Paris Motor Show. The first impact with the public and the press was not favorable, due to its unusual rounded and wavy shapes; but it took only a few months and the car became one of the best-selling cars in the world. A few months after its presentation, waiting lists of three years were created and, by 1950, production had increased from 4 units to 400 per day. Between one restyling and another, including mechanical interventions, the Citroën 2CV will be able to sell over 5 million units worldwide between 1948 and 1990. The 2CV also had an important sporting activity. It began in 1955 with the participation in the Mille Miglia, continuing in 1958 with the 24 Hours of Hockenheim, where the French company fielded two models in the category of micro cars, not to mention the Paris-Kabul-Paris raid, organized directly by Citroën in the 70s. The Citroën 2CV soon became a lifestyle, thanks to its retro but at the same time nice look, it was able to attract entire generations of enthusiasts, becoming one of the symbolic vehicles of the "hippy" movement.

THE CAR

The Citroën 2CV A, with chassis no. 62967 is an example of 1953. The first 2CVs were also known as 2CV A and were joined by the AZ model only in October 1954. In 1953 the metallic gray color of the debut was replaced by a darker gray, while the steel wheels they were painted ivory yellow. In the same year, the emblem on the grille lost its oval frame, while detailed updates were made. A version almost impossible to find in Italy, the specimen belongs to great enthusiasts of the brand who, following a long search, found it in France. The car was complete and preserved. The car had belonged to a country priest who had made a prudent use of it; it was later bought by a private individual and kept indoors. In Italy, the 2CV underwent a complete inspection. The mechanics proved to be functional but to be overhauled, there were some restoration licenses on the bodywork while the original Scottish



scozzesi originali erano in buono stato di conservazione. Il pianale si presentava sano, all'interno erano presenti ancora serigrafie e scritte originali del costruttore. Artefici gli specialisti Carlo e Giorgio Marchini, la macchina è stata completamente smontata per un restauro completo. La carrozzeria è stata riverniciata nel grigio d'origine AC 118. Consulente del restauro è stato Michel Dedieu, uno dei massimi esperti al mondo della 2CV. Tutti i piccoli particolari sono stati rispettati cronologicamente e filologicamente. Dal tono di giallo avorio dei cerchioni al colore del volante, che è risultato essere nero fino al settembre del 1953. Il motore originale, 375 ccda 9 hp consente di raggiungere 65km/h. Il modello del 1953 ha ancora una capote in tela che raggiunge la base del bagagliaio fungendo anche da portellone, in un'unica soluzione. La vettura è censita R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroën), ha targhe italiane e mantiene come vezzo, nascoste dalle targhe ufficiali, le vecchie targhe francesi originali, dipinte direttamente sulla lamiera. L'esemplare, un vero riferimento, è stata oggetto di dettagliati articoli su Ruote classiche 7/8/1998 e 2/2007 (auto di copertina). L'esemplare, per età e tipo, può essere iscritto alle più importanti gare di regolarità per auto storiche.

STATO DELL'ARTE

Completo restauro, nel rispetto della configurazione originale. Matching numbers.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Censita R.I.A.S.C. (Registro Italiano Auto Storiche Citroën), Omologazione ASI scaduta.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.

upholstery was in good condition. The floor was healthy, inside there were still original manufacturer's serigraphs and writings. The specialists Carlo and Giorgio Marchini were the creators, the machine was completely disassembled for a complete restoration. The bodywork was repainted in the original gray AC 118. Consultant for the restoration was Michel Dedieu, one of the foremost experts in the world of the 2CV. All the small details have been respected chronologically and philologically. The steering wheel, which was found to be black until September 1953. The original 375 cc engine with 9 hp allows you to reach 65 km/h. The 1953 model still has a canvas top that reaches the base of the trunk and also acts as a tailgate, in a only solution. The car is surveyed by RIASC certified (Registro Italiano Auto Storiche Citroën), has Italian plates and keeps as a habit, hidden by the official plates, the old original French plates, painted directly on the body. The specimen, a true reference, has been the subject of detailed articles on Ruote classiche 7/8/1998 and 2/2007 (cover car). The model, by age and type, can be entered in the most important regularity races for historic cars.

STATE OF THE ART

Complete restoration, respecting the original configuration. Matching numbers.

CERTIFICATES AND STATEMENTS

Surveyed by R.I.A.S.C. (Italian Citroën Historic Auto Registry), ASI homologation expired.

DOCUMENTS

Italian registration and number plates in order.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Tour of Sicily.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.

1954 PAHWARD DYNA X86 SPIDER (FRATELLI RIMONDI)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 481821

MOTORE NO. • ENGINE NO. *48084* 174

STIMA • ESTIMATE € 250.000 / 400.000

- Ex Mille Miglia, ha corso le ultime quattro edizioni: 1954, 1955, 1956, 1957.
- Unico proprietario dal 1982.
- Completamente restaurata.
- Una barchetta sport in scala ridotta.
- Former Mille Miglia car, participated in the last four editions: 1954, 1955, 1956, 1957.
- One-owner from 1982.
- Completely restored.
- A scaled-down sport barchetta.

9







1954, May 1st-2nd XXI Mille Miglia – Coppa Franco Mazzotti #2304 Adriano Zerbini / Giusebbe Zerbini © Giorgio Nada Editore – Novafoto Sorlini

IL MODELLO

La Panhard Dyna X è un'autovettura di classe utilitaria prodotta dal 1948 al 1953 dalla casa automobilistica francese Panhard. La Dyna X è la prima vettura prodotta in serie con carrozzeria interamente in alluminio. Nel 1943, l'ingegnere Jean-Albert Grégoire presenta un'auto che riprende i principi tecnici dell'Amilcar Compound (telaio e sospensioni), progettata su iniziativa dell'Aluminium Français per promuovere l'uso di alluminio nella costruzione automobilistica. Nessun produttore sembra interessato. Tuttavia, nell'ambito del "Plan Pons", Panhard firma un accordo con Grégoire per riprendere lo sviluppo del prototipo AFG (Aluminium Français - Grégoire) fornendo la meccanica. Nasce l'auto, che si chiama Dyna, ha carrozzeria in alluminio, telaio in acciaio, motore bicilindrico in alluminio 610 cc raffreddato ad aria, cambio a quattro velocità, sospensione anteriore a ruote indipendenti con due balestre trasversali sovrapposte e assale rigido con barre di torsione al retrotreno e, soprattutto, trazione anteriore. La Dyna viene presentata al Salon de Paris nel 1946. Nell'ottobre 1947 inizia la produzione e le carrozzerie vengono subappaltate dalla società Facel-Métallon (futuro produttore della lussuosa e potente Facel Véga). A partire dal 1948, la piccola vettura viene venduta come Dyna X tipo 100 (X84), riferendosi alla velocità massima di 100

THE MODEL

The Panhard Dyna X is a subcompact class car produced from 1948 to 1953 by the French car manufacturer Panhard. The Dyna X is the first mass-produced car with an all-aluminum body. In 1943, engineer Jean-Albert Grégoire presented a car that incorporates the technical principles of the Amilcar Compound (chassis and suspension), designed on the initiative of the Aluminium Français to promote the use of aluminum in automotive construction. No manufacturer seems interested. However, within the "Plan Pons", Panhard signs an agreement with Grégoire to resume the development of the AFG prototype (Aluminium Français - Grégoire) by supplying the mechanics. The car, which is called Dyna, was born, it has an aluminum body, steel frame, air-cooled aluminum 610 cc twin-cylinder engine, four-speed gearbox, four-wheel independent suspension with coil springs at the front and torsion bars at the rear axle and, above all, front wheel drive. The Dyna was presented at the 1946 Salon de Paris. Production began in October 1947 and the bodies were subcontracted by the Facel-Métallon company (future manufacturer of the luxurious and powerful Facel Véga). Starting from 1948, the small car is sold as Dyna X type 100 (X84), referring to the maximum speed of 100 km/h, with very few differences compared to the 1946 prototype.

Modulo da spedire
all'Automobile Club
di
BRESCIA
Piazza Vittoria, 11
Tel. 1002

Data 8/4/1954

Spett.
AUTOMOBILE CLUB BRESCIA
BRESCIA

Con la presente comunico di aver spedito alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana in data 8/4/1954, la mia iscrizione alla XXI "MILLE MIGLIA", - Coppa "Franco Mazzotti",.

Concorrente	COGNOME E NOME	Numero Licenza Internazionale	Indirizzo	Città
	ZERBINI DR. ADRIANO	226 in corso	VIA DANTE 28	BOLOGNA
1)	ZERBINI DR. ADRIANO	0648	id	id
2)	ZERBINI DR. GIUSEPPE	0741	C. PEROLI 56	id

CATEGORIE e GRUPPI	Marca	Tipo	Cilindrata reale	Targa	Motore	Telaio
VETTURE SPORT INTERNAZIONALE Cilindrata: 750 - 1500 - 2000 - oltre 2000 cmc.	Dyna Panhard	Spyder	750	750	X	024429 X
VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALI Cilindrata: 750 - 1300 - oltre 1300 cmc.						
VETTURE GRAN TURISMO Classe unica						

FIRMA DEL CONCORRENTE
S. Adriano Zerbin

Modulo da spedire
all'Automobile Club
di
BRESCIA
Piazza Vittoria, 11
Tel. 1002

Data 7 APRILE 1955

Spett.
AUTOMOBILE CLUB BRESCIA
BRESCIA

Con la presente comunico di aver spedito alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana in data 7 APRILE 1955, la mia iscrizione alla XXII "MILLE MIGLIA", - Coppa "Franco Mazzotti",.

Concorrente	COGNOME E NOME	Numero Licenza Internazionale	Indirizzo	Città
	ZERBINI ADRIANO	195	DANTE 20+BOLOGNA	
1)	ZERBINI ADRIANO	410	DANTE 20	BOLOGNA
2)	ZERBINI GIUSEPPE	0782	DOTTI 7	BOLOGNA

CATEGORIE e GRUPPI	Marca	Tipo	Cilindrata reale	Targa	Motore
VETTURE SPORT INTERNAZIONALE Cilindrata: 750 - 1500 - 2000 - oltre 2000 cmc.	PANHARD	barchetta	745	65701 BO	5312 024429
VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALI Cilindrata: 750 - 1300 - oltre 1300 cmc.					
VETTURE GRAN TURISMO (e da turismo di serie normali) Cilindrata: fino a 1300 e oltre 1300 cmc.					
VETTURE DA TURISMO DI SERIE NORMALI (e da turismo di serie speciali) Cilindrata: fino a 1300 e oltre 1300 cmc.					
VETTURE "DIESEL" Cilindrata fino a 2000 cmc.					

FIRMA DEL CONCORRENTE
S. Adriano Zerbin

Modulo da spedire raccomandato
all'Automobile Club
di
BRESCIA
Piazza Vittoria, 11
Tel. 1002

Data 4/4/56

Spett.
AUTOMOBILE CLUB BRESCIA
BRESCIA

Con la presente comunico di aver spedito alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana in data 4 aprile 1956 una domanda d'iscrizione alla XXIII "MILLE MIGLIA", - Coppa "Franco Mazzotti",.

Concorrente	COGNOME E NOME	Numero Licenza Internazionale	Indirizzo	Città
	ZERBINI DR. ADRIANO	405	Via Dante 28	BOLOGNA
1)	ZERBINI DR. ADRIANO		id	id
2)				

CATEGORIE e GRUPPI	Marca	Tipo	Cilindrata reale	Targa	Motore
VETTURE SPORT Cilindrata: 750 - 1100 - 1500 - 2000 - 3000 e oltre 3000 cmc.	Panhard Sport		745	65701 BO	024429
VETTURE DA TURISMO DI SERIE SPECIALI e VETTURE GRAN TURISMO di serie Cilindrata: 750 - (sottoclasse 1100) 1300 - 1600 - 2000 e oltre 2000 cmc.					
Vetture con carrozzeria aperta di serie a prezzo non superiore a L. 2.000.000					

FIRMA DEL CONCORRENTE
S. Adriano Zerbin

Modulo d'iscrizione da spedire raccomandato al Banco di Napoli
Via Gramsci, 45
BRESCIA

TELEFONO 21002

XXIV MILLE MIGLIA
COPPA FRANCO MAZZOTTI
11-12 maggio 1957

DOMANDA D'ISCRIZIONE 00201

Il sottoscritto, presa visione del regolamento e di quanto prescritto dall'articolo 7, chiede di essere ammesso a partecipare alla "XXIV Mille Miglia" e fornisce i sottosegnati dati.

Concorrente	COGNOME E NOME	Numero Licenza Internazionale	Indirizzo	Città
	ZERBINI ADRIANO	0233	Via DANTE 28	BOLOGNA
1)	ZERBINI ADRIANO	0083	V. DANTE 28	BOLOGNA
2)				

CATEGORIE e GRUPPI	Marca	Tipo	Cilindrata reale	Targa	Motore
VETTURE SPORT Cilindrata: 750 - 1100 - 1500 - 2000 e oltre 2000 cmc.	Dyna Panhard		745	65701 BO	024429
VETTURE DA TURISMO SPECIALE					
VETTURE DA TURISMO PREPARETE					
VETTURE GRAN TURISMO DI SERIE PREPARETE Cilindrata: 750 - 1000 - 1100 - 1300 - 1600 - 2000 e oltre 2000 cmc.					

FIRMA DEL CONCORRENTE
Adriano Zerbin

(luogo e data) Bologna, 9 aprile 1957

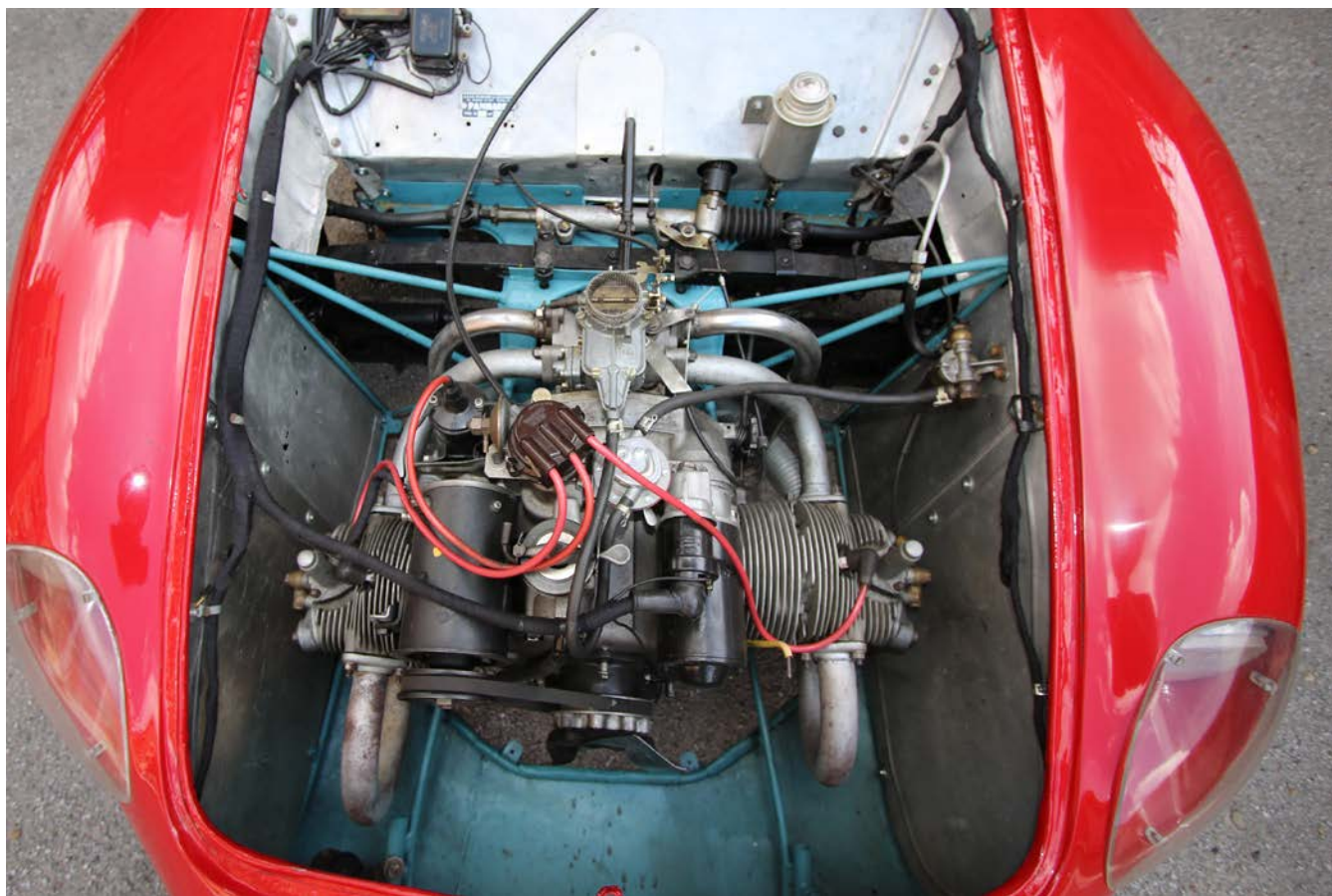






km/h, con pochissime differenze rispetto al prototipo del 1946. I modelli del 1950 si distinguono soprattutto per una nuova griglia con motivo circolare centrale. Il tipo 110 (X85) sostituisce il tipo 100. Il motore 3 CV sale da 22 CV a 28 CV SAE. Ad aprile, un motore 4 CV da 745 cc con una potenza di 32/34 CV viene montato sul tipo 120 (X86). Nel febbraio del 1952, il nuovo motore Sprint 4 CV opzionale offre 36/37 CV grazie a un nuovo albero a camme e un carburatore a doppio corpo. Ad aprile viene lanciata la roadster derivata Dyna X Junior. A giugno, la Dyna X tipo 130 (X87) viene equipaggiata con un motore a 5 CV da 851 cc. A dicembre, i tipi 110 e 120 vengono eliminati. Per i modelli del 1953, il tipo 130 raggiunge i 130 km/h con l'opzione del motore Sprint 5 CV da 40 CV. La Dyna X era una vettura di dimensioni piuttosto generose per la fascia di mercato che andava ad occupare: i suoi 3.82 m di lunghezza la avvicinavano maggiormente a vetture di classe superiore, ma il suo piccolo motore la poneva in concorrenza con vetture come la Renault 4CV, una delle sue più dirette rivali. Era disponibile sia come berlina, sia come cabriolet ed anche come giardinetta, ma arrivò anche la versione furgonata (Dyna K). La linea era decisamente anticonformista, molto tondeggiante, con fari anteriori sporgenti. Il pubblico, inizialmente perplesso a causa delle forme inconsuete della vettura, finì poi per apprezzarla, in virtù delle sue doti di maneggevolezza ed economia d'esercizio. Anche le prestazioni erano più che buone per l'epoca. La Dyna X era realizzata su un telaio tubolare e la carrozzeria in lega di alluminio la rendeva più leggera e quindi più briosa nel comportamento stradale. Molte furono le interpretazioni sportive e i carrozzieri crearono vetture sport aerodinamiche, sia chiuse che aperte. Nel 1953, la Dyna X fu tolta di produzione e venne sostituita dalla Dyna Z.

The 1950 models are distinguished above all by a new grill with central circular motif. Type 110 (X85) replaces type 100. The 3 hp engine rises from 22 hp to 28 hp SAE. In April, a 745 cc 4 hp engine with a power of 32/34 hp is mounted on the type 120 (X86). In February 1952, the new optional 4 hp Sprint engine offers 36/37 hp thanks to a new camshaft and a double barrel carburettor. In April the derivative roadster Dyna X Junior is launched. In June, the Dyna X type 130 (X87) was equipped with a 5 hp 851 cc engine. In December, types 110 and 120 are eliminated. For the 1953 models, the type 130 reaches 130 km/h with the option of the Sprint 5 hp 40 hp engine. The Dyna X was a fairly generous car for the market segment it was going to occupy: its 3.82 m in length brought it closer to higher-class cars, but its small engine put it in competition with cars such as the Renault 4CV, one of its most direct rivals. It was available both as a sedan, as a convertible and also as a station wagon; the van version (Dyna K) also arrived. The line was decidedly nonconformist, very rounded, with protruding front headlights. The public, initially perplexed because of the unusual shapes of the car, then ended up appreciating it, by virtue of its handling and economy. The performance was also more than good for the time. The Dyna X was built on a tubular chassis and the aluminum alloy body made it lighter and therefore more lively in road behavior. There were many sporting interpretations and the coachbuilders created aerodynamic sports cars, both closed and open. In 1953, the Dyna X was discontinued and replaced by the Dyna Z.



L'AUTO

La vettura con telaio no. 481821 è stata realizzata nel 1954 su telaio di Panhard Junior X86, con motore elaborato espressamente, con carrozzeria costruita artigianalmente nel modenese con una leggera "pelle" di alluminio (F.lli Rimondi) su una intelaiatura di tubi leggeri (Zucchelli) del tipo "barchetta" a 2 posti, con le linee che, soprattutto nella parte anteriore, inizialmente avevano una forma aerodinamica e di lontano richiamo Panhard, con terzo faro centrale. Dopo la prima stagione di corse, nel 1955 il muso ricevette una presa d'aria più grande e più classica con disegno che ricorda gli stilemi Ferrari dell'epoca. È stata venduta nuova da Gastone Crepaldi, non solo noto concessionario Ferrari, ma capo della scuderia Ital-France, responsabile dell'impegno agonistico Panhard in Italia e, allora, importatore ufficiale delle vetture Panhard in Italia. La vettura ha partecipato col suo primo proprietario, Adriano Zerbini di Bologna, alle ultime quattro edizioni della Mille Miglia di velocità, nel 1954, 1955, 1956 e 1957. Nel 1954 è giunta 8^a di classe e 125^a assoluta. La vettura ha avuto una carriera agonistica degna di nota col primo proprietario che l'ha condotta in alcune tra le più importanti gare sul territorio italiano di quegli anni, come il Trofeo Supercortemaggiore, la Corsa in salita sulle Torricelle, la Coppa della Consuma tra altri eventi. Venduta nel 1957, ha avuto altri 4 proprietari appassionati, prima di giungere, nel 1982, nelle mani dell'ultimo proprietario che la conserva, dunque, da 38 anni. La vettura con telaio no. 481821 è ancora immatricolata con la sua targa originale Bologna del 1954. Restaurata inizialmente e perfettamente da Mario Galbiati, utilizzando tutte le parti originali, la vettura ha intrapreso dal 1986 una seconda entusiasmante carrie-

THE CAR

The car with chassis no. 481821 was built in 1954 on a Panhard Junior X86 chassis, with expressly tuned engine, with bodywork handcrafted in the Modena area with a light aluminum "skin" (F.lli Rimondi) sitting on a frame of light tubes (Zucchelli) in a 2-seater "barchetta" type, with the lines that, especially in the front, initially had an aerodynamic shape and somehow Panhard appeal, with a third central headlight. After the first racing season, in 1955 the nose received a larger and more classic air intake with a design reminiscent of the Ferrari styles of the time. It was sold new by Gastone Crepaldi, not only a well-known Ferrari dealer, but head of the Ital-France team, responsible for the Panhard competitive effort in Italy and, at that time, official importer of Panhard cars in Italy. The car participated with its first owner, Adriano Zerbini of Bologna, in the last four editions of the Mille Miglia speed race, in 1954, 1955, 1956 and 1957. In 1954, it ranked 8th in class and 125th overall. The car had a noteworthy racing career with the first owner who drove it in some of the most important races on the Italian territory of those years, such as the Trofeo Supercorte maggiore, the hill climb Corsa in salita sulle Torricelle, the Coppa della Consuma among others events. Sold in 1957, it had 4 other passionate owners, before arriving, in 1982, in the hands of the last owner who has kept it, therefore, for 38 years. The chassis car no. 481821 is still registered with its original Bologna plate from 1954. Initially and perfectly restored by Mario Galbiati, using all the original parts, the car undertook a second exciting career since 1986 in re-enactment races for



1955, 30th April - 1st May XXII Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti #031 Adriano Zerbini / Giusebbe Zerbini © Giorgio Nada Editore – Novafoto Sorlini



1956, 28th - 29th April XXIII Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti #203 Adriano Zerbini © Unknown

ra nelle gare rievocative per vetture d'epoca, come la Coppa d'Oro delle Dolomiti e la Stella Alpina, classificandosi prima assoluta alla Coppa dei Due Mari a Riccione. Nel 1992 ha partecipato alla Mille Miglia storica con un onorevole risultato: 5° assoluto e 4° nella classe C. Nel 1993 è stata coinvolta in un incidente affrontando la Mille Miglia che ha portato ad un restauro importante: è stato ricostruito quanto era irrecuperabile, tutto il resto è stato mantenuto; il numero di telaio, ancora presente, non è stato compromesso. Restaurata dai F.lli Lopane, con digitalizzazione del Politecnico di Milano e meccanica curata dallo specialista Cesare di Valenza la vettura ha ritrovato il suo posto nel circuito delle più importanti manifestazioni per auto d'epoca. Monta un motore 850 cc preparato per le gare d'epoca ma è compreso nel lotto anche il motore originale smontato (no. S3 *021335*). L'auto verrà pubblicata sul libro "MILLE MIGLIA'S CHASSIS The Ultimate Opus Volume II".

STATO DELL'ARTE

Completo restauro di carrozzeria, interni e parti meccaniche.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

ASI.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe nere italiane originali in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia. Altamente eleggibile, dal momento che l'auto è una ex partecipante alla gara.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

Condizione particolare di questo lotto: il proprietario ha deciso di vendere solo una delle sue barchette ex Mille Miglia, entrambe all'incanto, pertanto si procederà alla vendita della sola vettura che si aggiudicherà l'offerta massima, tra la Giau 750 Sport, telaio no. BT006, e la Panhard Dyna X86 Spider, telaio no. 48182.

vintage cars, such as the Coppa d'Oro delle Dolomiti and the Stella Alpina, ranking 1st overall at the Coppa dei Due Mari in Riccione. In 1992, it participated in the historic Mille Miglia with a very good result: 5th overall and 4th in class C. In 1993 it was involved in an accident while facing the Mille Miglia, which led to a deep restoration: what was unrecoverable was rebuilt, everything else was kept; the chassis number, still present, has not been compromised. Restored by the F.lli Lopane, with digitization of the Politecnico di Milano and mechanics cared by the specialist Cesare in Valenza, the car has found its place in the circuit of the most important vintage car events. It is fitted with an 850 cc engine tuned for the period races but the original disassembled engine (no. S3 *021335*) is also included in the lot. The car will be published in the book "MILLE MIGLIA'S CHASSIS The Ultimate Opus Volume II".

STATE OF ART

Complete restoration of body, interiors and mechanical parts.

CERTIFICATES AND STATEMENTS

ASI.

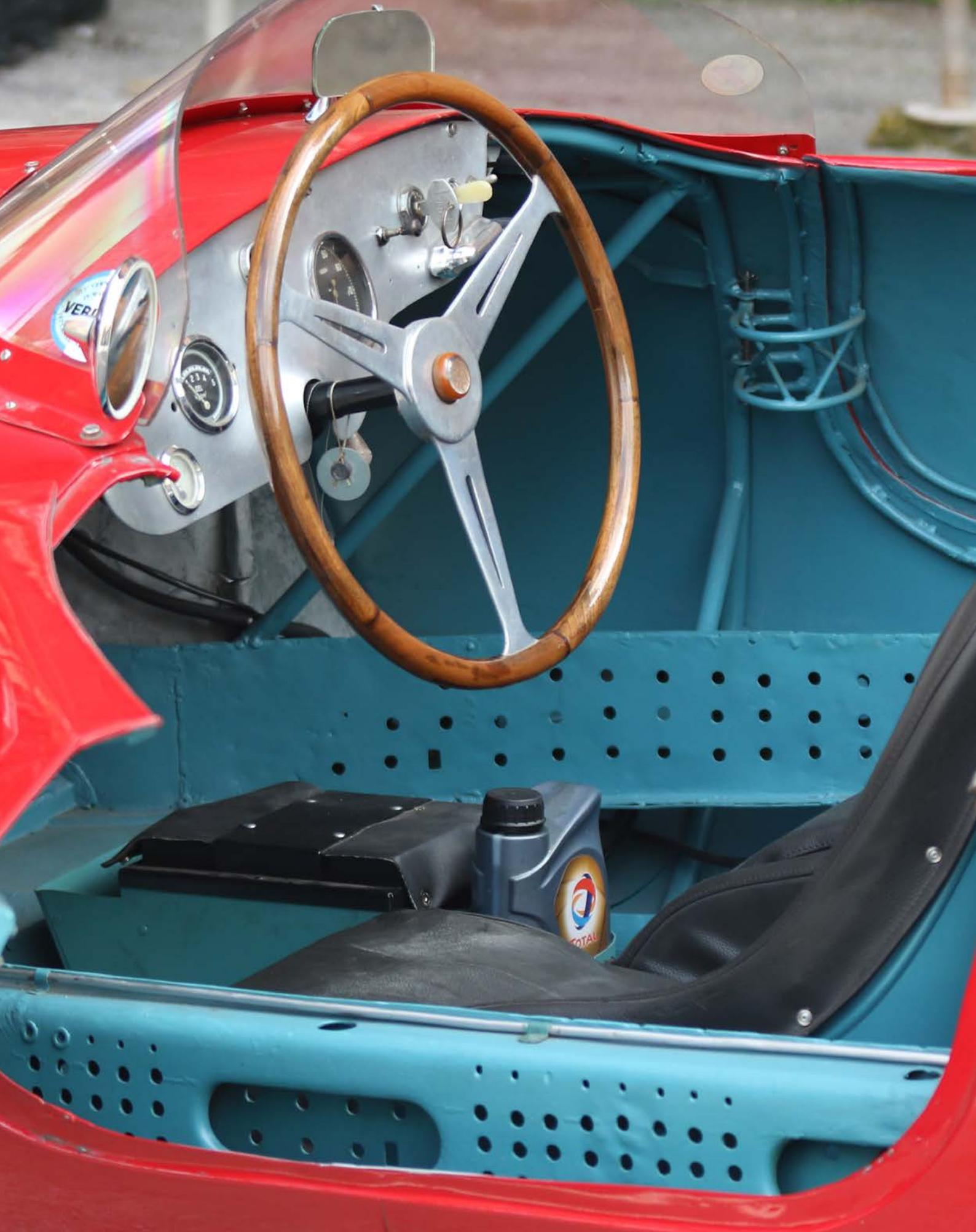
DOCUMENTS

Italian registration and original black plates in order.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia. Highly eligible, since the car is a former race participant.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

Particular condition of this lot: the owner has decided to sell only one of his ex-Mille Miglia barchettas, both at auction, therefore we will proceed to sell only the car that will win the maximum offer, among the Giau 750 Sport, chassis no. BT006, and the Panhard Dyna X86 Spider, chassis no. 48182.



EVENTS

EVENT DATE	EVENT	RACE	CREW	RESULTS / TIME
1954, 1st - 2nd May	XXI Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti	2304	Adriano Zerbini (IT) / Giuseppe Zerbini (IT)	125th OA / 8th CL / 17.00'30"
1954, 2nd May	Gran Premio Nuvolari	2304	Adriano Zerbini (IT) / Giuseppe Zerbini (IT)	
1954, 27th - 29th June	III Trofeo Supercortemaggiore	123	Adriano Zerbini (IT)	
1954, 1st July	Bologna - San Luca		Adriano Zerbini (IT)	2nd CL
1954, 19th September	Bologna - Passo della Raticosa	164	Adriano Zerbini (IT)	3rd CL
1954, 1st October	Siena - Firenze		Adriano Zerbini (IT)	3rd CL / 39'58"2
1954, 3rd October	Campionato Sociale di Velocità dell'A.C. Bologna	94	Adriano Zerbini (IT)	2nd CL
1955, 27th March	Corsa in salita sulle Torricelle		Adriano Zerbini (IT)	
1955, 30th April - 1st May	XXII Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti	031	Adriano Zerbini (IT) / Giuseppe Zerbini (IT)	DNF
1955, 1st May	Gran Premio Nuvolari	031	Adriano Zerbini (IT) / Giuseppe Zerbini (IT)	
1955, 2nd October	Tre Ponti - Castelnuovo	116	Adriano Zerbini (IT)	10th CL / 6'18"7/10
1955, 9th October	Campionato Sociale di Velocità dell' A.C. Bologna	182	Adriano Zerbini (IT)	1st CL
1956, 1st January	Predappio - Rocca Caminate		Adriano Zerbini (IT)	2nd CL
1956, 22nd April	Coppa della Consuma		Adriano Zerbini (IT)	
1956, 28th - 29th April	XXIII Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti	203	Adriano Zerbini (IT)	DNF
1956, 29th April	Gran Premio Nuvolari		Adriano Zerbini (IT)	DNF
1956, 30th June	Compiano - Vetto d'Enza	156	Adriano Zerbini (IT)	3rd CL
1956, 15th July	Bologna - San Luca	208	Adriano Zerbini (IT)	2nd CL / 1'50"3
1957, 11th - 12th May	XXIV Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti	153	Adriano Zerbini (IT)	DNF
1986, 31st August	Coppa d'Oro delle Dolomiti	161	Uberto Pietra (IT)	
1988, 5th June	Coppa dei Due Mari	42	Uberto Pietra (IT)	1st OA
1988, 3rd July	Stella Alpina	226	Uberto Pietra (IT)	
1988, 5th September	Coppa d'Oro delle Dolomiti	50	Uberto Pietra (IT)	
1989, 26th May	Coppa dei Due Mari	50	Uberto Pietra (IT)	
1992, 21st - 24th May	Mille Miglia	203	Raimondi (IT) / Uberto Pietra (IT)	5th OA
1993, 13th - 16th May	Mille Miglia	158	Celentano (IT) / Uberto Pietra (IT)	DNF
2018, 8th - 9th September	Stefano Ricci Heritage Trophy		Uberto Pietra (IT)	



1949 MASERATI A6 1500 GRAN TURISMO (PININ FARINA)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 084

MOTORE NO. • ENGINE NO. 084

STIMA • ESTIMATE € 500.000 / 700.000

- Eleggibile Mille Miglia, l'opportunità di gareggiare con un prestigioso marchio sportivo italiano.
- Matching numbers.
- 60 esemplari costruiti.
- Venduta nuova da Franco Cortese.
- Condizioni eccezionali, esemplare noto come portabandiera del marchio.
- La prima Maserati stradale della storia.
- Eligible for Mille Miglia, an opportunity to take part in a prestigious Italian sports brand.
- Matching numbers.
- One of only 60 vehicles built.
- Sold new by Franco Cortese.
- Outstanding condition, this very car proposed as flagship of the brand.
- The first Maserati for the road in history.

10







IL MODELLO

A6 fu una serie di vetture gran turismo, sportive e monoposto realizzate da Maserati tra il 1947 e il 1956. "A" stava per Alfieri (il fondatore del marchio, tra i fratelli Maserati) e "6" per il motore sei cilindri. La gran turismo A6 1500 fu la prima auto stradale prodotta dalla Maserati. Fu voluta da Adolfo Orsi, proprietario della casa del Tridente dal 1937 ed è l'ultimo progetto sviluppato dai fratelli Maserati, nella fattispecie soprattutto Ernesto che, si presume, iniziò già lo sviluppo negli anni di stasi dovuti alla guerra. La vettura venne presentata al Salone dell'Automobile di Ginevra nel marzo 1947, con carrozzeria coupé di Pinin Farina; la vettura, poi entrata in produzione, presentava una linea più pulita e armoniosa. La vettura ebbe un immediato successo di stampa e l'entusiasmo del pubblico; il riscontro nelle vendite non si fece attendere. L'A6 1500 era dotata di un motore 1,5 litri (1.488 cc), in alluminio; base per le auto da corsa e stradali prodotte da Maserati negli anni successivi. Il motore a sei cilindri in linea fu denominato A6 TR ("Testa Riportata" per la sua testata smontabile), nasceva dall'esperienza ottenuta con la lunga evoluzione dell'unità della Maserati 6CM ante-guerra ed era simile all'unità da 2 litri della sport A6 GCS "monofaro". Aveva un singolo albero a camme in testa e un unico carburatore Weber, per 65 hp a 4.700 giri/min. Dal 1949, alcune auto furono equipaggiate con tre carburatori. Il telaio tubolare (allora una novità per un'auto di serie) a longheroni aveva sospensioni anteriori a doppio braccio oscillante ed al posteriore un assale rigido con molle elicoidali. La velocità massima superava i 150 km/h. L'A6 1500 combinava prestazioni e lusso, definendo l'impronta per le vetture Maserati degli anni successivi. La Maserati A6 1500 venne prodotta in 60 esemplari, con numeri di telaio da 051 a 0110.

THE MODEL

The A6 was a series of "gran turismo", sports and single-seater cars built by Maserati between 1947 and 1956. "A" stood for Alfieri (the founder member of the Maserati brothers brand) and "6" for the six-cylinder engine. The Gran Turismo A6 1500 was the first road car produced by Maserati. It was commissioned by Adolfo Orsi, who had been the owner of the house of the Trident since 1937 and was the last design developed by the Maserati brothers, particularly involving Ernesto, who had, presumably, already begun development in the years of stasis during the war. The car was presented at the Geneva Motor Show in March 1947, with Pinin Farina's coupé bodywork; the production car, had a cleaner and more harmonious line. The car had an immediate success with the press and was met with enthusiasm from the public; the response in sales was not long in coming. The A6 1500 was equipped with a 1.5 liter (1,488 cc), aluminum engine; the basis for both racing and road cars produced by Maserati in the following years. The in-line six-cylinder engine was called A6 TR ("Testa Riportata" for its removable head), it was the fruit of the experience obtained with the long evolution of the pre-war Maserati 6CM unit and was similar to the 2-liter unit of the sport A6 GCS "monofaro". It had a single overhead camshaft and a single Weber carburettor, producing 65 hp at 4,700 rpm. From 1949, some cars were equipped with three carburettors. The tubular chassis (then a novelty for a series car) with side members had front suspension with double swinging arm and on the rear a rigid axle with coil springs. The maximum speed exceeded 150 km/h. The A6 1500 combined performance and luxury, defining the character of Maserati cars of the following years. The Maserati A6 1500 was produced in only 60 units, with chassis numbers from 051 to 0110.



L'AUTO

La Maserati A6 1500 Gran Turismo, telaio no. 084, è una delle sole 60 vetture prodotte. Secondo l'archivio Maserati e la testimonianza del Dr. Adolfo Orsi, lo chassis della vettura venne inviato in Pinin Farina per la carrozzeria il 28 gennaio 1949, per rientrare in Maserati il 14 giugno. La vettura fu venduta nuova l'anno seguente (14 aprile 1950) a Milano, dal pilota e collaudatore Franco Cortese, concessionario della casa, e intestata a Giuseppina Carraretto, moglie del commendatore Gastone Cattapan; di entrambi vi sono foto che li ritraggono all'epoca con la vettura. Cattapan fu un personaggio strettamente legato alla storia dell'automobilismo sportivo; l'anno seguente all'acquisto della vettura Maserati in oggetto, fu tra le persone impegnate attivamente nella scuderia Sant'Ambroeus (tra i fondatori, Elio Zagato), creata per promuovere l'attività competitiva dei piloti emergenti, con l'obiettivo di portare i piloti, in particolare gli italiani, alle soglie della Formula Uno. Cattapan, coinvolto nelle corse, ebbe anche l'incarico di mossiere alla partenza della Mille Miglia. Il figlio, Gianni ebbe, anch'egli, una breve parentesi agonistica, proprio con la Maserati in questo lotto, ma non si conoscono risultati ufficiali. La famiglia Cattapan vide dei rovesci di fortuna, in quel periodo. Ceduta nel 1957, la vita italiana della vettura fu breve, in quanto radiata per esportazione nel 1959. Lo chassis no. 084 trascorse negli USA lunghi anni, dove fu anche modificata e le venne sostituito il motore. Nel 2001 fu acquistata da John Bookout che riunì vettura e motore originale. La vettura tornò in Italia quello stesso anno; il motore corretto e matching fu rimontato nel 2003. La vettura, reimmatricolata, è stata sottoposta ad un restauro completo, filologico e di altissimo livello,

THE CAR

The Maserati A6 1500 Gran Turismo, chassis no. 084, is one of only 60 cars produced. According to the Maserati archive and the testimony of Dr. Adolfo Orsi, the chassis of the car was sent to Pinin Farina for the bodywork on January 28, 1949 and returned to Maserati on June 14. The car was sold new the following year (April 14, 1950) in Milan, by the driver and test driver Franco Cortese, dealer of the house, and registered to Giuseppina Carraretto, wife of commander Gastone Cattapan; there are photos of them at the time with the car. Cattapan was a character closely linked to the history of sports car racing; the year following the purchase of the Maserati in question, he was among those actively involved in the Sant'Ambroeus team (among the founders, Elio Zagato), created to promote the competitions for emerging drivers, aimed at developing and encouraging drivers, especially Italians, towards Formula One. Cattapan, involved in the races, also had the task of giving the signal to start of the Mille Miglia. His son, Gianni, also had a short competition career driving this vehicle, but no official results are known. The Cattapan family saw makeshift showers at the time. Sold in 1957, the Italian life of the car was short, as it was cancelled for export in 1959. The chassis no. 084 spent long years in the USA, where it was also modified and the engine replaced. In 2001, it was purchased by John Bookout who brought together the original car and engine. The car returned to Italy that same year; the correct and matching engine was reassembled in 2003. The car, re-registered, underwent a complete, philological, of the highest level restoration, in 2009. Matching numbers, it is among the most beautiful existing A6 and one of



1000
MIGLIA

TROFEO
UBI Banco di Brescia



120
Benedetto
2010

120

nel 2009. Matching numbers, è tra le più belle A6 esistenti ed una delle più note. Si è classificata 1ma delle Maserati e 2a Best of show al Concorso di Eleganza Barone Franchetti 2012, mentre al Concorso di Eleganza Salvarola Terme si è classificata 2a di classe nel 2010, 1ma di classe nel 2014 e Best of Maserati nel 2019. Portabandiera Maserati negli ultimi anni, è stata esposta dalla stessa casa madre in eventi di portata mondiale come testimone della storia e dello spirito del marchio. È stata esposta da Maserati a: Milano Autoclassica 2014 (3a nel Concorso di eleganza di tutte le auto esposte), al Motorshow 2016, al Relais & Chateaux L'Albereta e a Goodwood nel 2017 in occasione del lancio della nuova gamma; a Padova, sempre nel 2017 ed a Motor Valley 2019 nello show room Maserati. La vettura è anche protagonista in un video girato per gli 80 anni dal trasferimento Maserati da Bologna a Modena. Inoltre è stata esposta nel Museo Enzo Ferrari nel 2012 e nella Collezione Panini in occasione dei 100 anni di Maserati. Ha partecipato al 90° Anniversario della Maserati (gara di regolarità) ed alla 1000 Miglia negli anni 2010, 2013, 2015, 2016; al Gran Premio Nuvolari nel 2011 e 2018. La Maserati A6 1500 Gran Turismo, telaio no. 084 è un'opportunità per partecipare con grande stile ai maggiori eventi rievocativi. La vettura è in condizioni spettacolari. Ha documenti ASI e Fiva.

the best known. It ranked 1st of Maserati and 2nd Best of show at the 2012 Concorso di Eleganza Barone Franchetti, while at the Concorso di Eleganza Salvarola Terme it ranked 2nd in class in 2010, 1st in class in 2014 and Best of Maserati in 2019. Maserati flag bearer in recent years, it has been exhibited by the parent company in events world-wide as testimony to the history and spirit of the brand. It was exhibited by Maserati at: Milano Autoclassica 2014 (3rd in the elegance competition among all the cars on display), at the 2016 Motorshow, at the Relais & Chateaux L'Albereta and at Goodwood in 2017 on the occasion of the launch of the new range; in Padua, again in 2017 and at Motor Valley 2019 in the Maserati show room. The car is featured in a video made for the 80th anniversary of the transfer of Maserati from Bologna to Modena. It was also exhibited in the Museo Enzo Ferrari in 2012 and in the Collezione Panini on the occasion of Maserati's 100th anniversary. It participated in the 90th anniversary of Maserati (regularity race) and in the Mille Miglia in the years 2010, 2013, 2015, 2016; at the Gran Premio Nuvolari in 2011 and 2018. The Maserati A6 1500 Gran Turismo, chassis no. 084 is an opportunity to participate in style in major re-enactment events. The car is in spectacular condition. It has ASI and Fiva documents.







STATO DELL'ARTE

Restauro completo (2009). In condizioni eccezionali e perfetto funzionamento.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

ASI, Fiva.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

STATE OF THE ART

Completely restored (2009). In excellent condition & perfect working order.

CERTIFICATES & STATEMENTS

ASI, Fiva.

DOCUMENTS

Italian registration and license plates in order.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

1954 PORSCHE 356 SPEEDSTER (REUTTER)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 80122

MOTORE NO. • ENGINE NO. P 33829

STIMA • ESTIMATE 300.000 - 350.000 €

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Perfetta: completo restauro documentato.
- Matching numbers.
- Numero di telaio particolare: soli 4 numeri di differenza dallo chassis 80126 appartenuto a James Dean.
- ASI, Fiva.
- Collezione Saottini.
- Perfect: full documented restoration.
- Matching numbers.
- Particular chassis number: only 4 numbers from chassis 80126 which belonged to James Dean.
- ASI, Fiva.
- Saottini Collection.

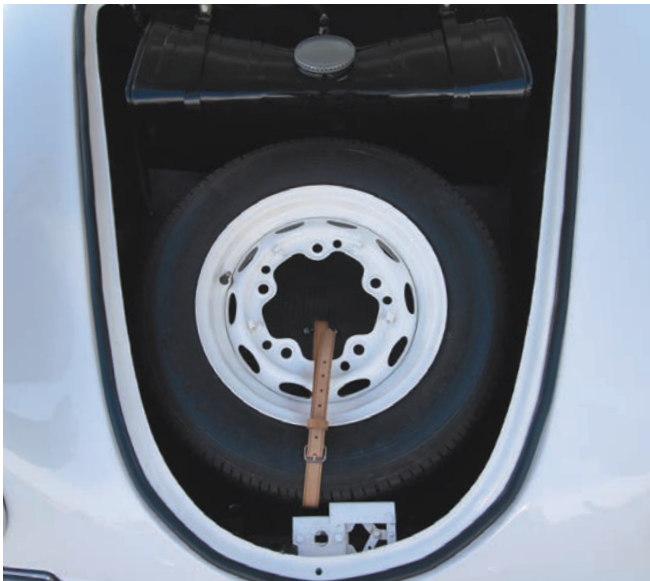
11 





PORSCHE

Finarte



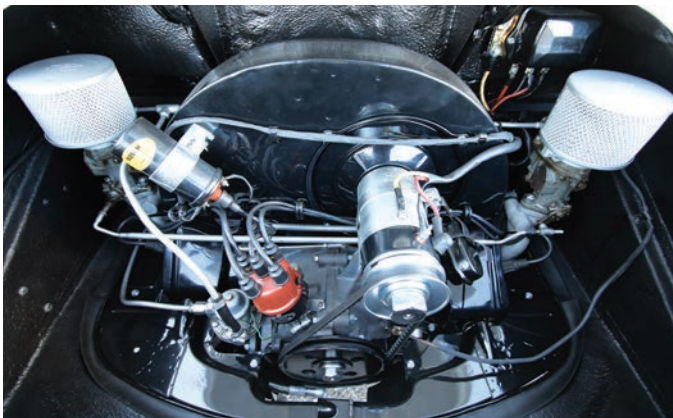
IL MODELLO

La 356 fu creata da Ferdinand "Ferry" Porsche (figlio del Ferdinand fondatore della compagnia tedesca), che fondò l'azienda austriaca. Come la Volkswagen Beetle progettata da Ferdinand Porsche Sr., la 356 era una quattro cilindri raffreddata ad aria, motore posteriore, a trazione posteriore con carrozzeria e struttura integrata. Il telaio era un progetto completamente nuovo così come lo era la carrozzeria della 356, opera del dipendente Porsche Erwin Komenda, mentre alcuni componenti meccanici, tra cui il blocco motore e alcuni componenti delle sospensioni, erano basati e inizialmente acquistati da Volkswagen. La 356 era un'auto sportiva di lusso e la prima automobile di serie Porsche. Le innovazioni ingegneristiche continuarono durante gli anni di produzione, contribuendo ai successi sportivi e alla popolarità. La produzione iniziò nel 1948 a Gmünd, in Austria, dove furono costruite circa 50 auto. L'8 giugno 1948 la prima automobile Porsche ottenne la relativa omologazione: si trattava della Porsche 356/1 Roadster seguita dalla 356/2 fino al 1950. Nel 1950 la fabbrica fu trasferita a Zuffenhausen, in Germania, ed ecco le prime 356 dette anche, retrospettivamente, "Pre-A". Inizialmente solo 1100 cc, poi 1300 cc e dal 1952 anche 1500 cc erano facilmente riconoscibili dal parabrezza diviso in due parti da una nervatura centrale. Tutte erano disponibili anche in versione decappottabile (Cabriolet, Speedster e poi Roadster). Alla fine del 1954 Max Hoffman, l'unico importatore americano di Porsche, convinse Porsche a costruire una versione spider essenziale con un equipaggiamento minimo e un parabrezza ribassato. Fu un'idea geniale: con pochi fronzoli (peso ridotto) e soprattutto un prezzo ribassato, era la 356 ideale per la clientela giovane e sportiva. Ma l'idea non aveva previsto forse del tutto l'aspetto davvero vincente: una linea mozzafiato. La 356 1500 Speedster aveva queste caratteristiche specifiche ed uniche: il parabrezza è basso e curvato in un unico pezzo con angoli superiori arrotondati. I cristalli laterali sono ad innesto sulle porte. La capote è in tessuto non imbottita con lunotto in materiale flessibile. Vi sono modanature cromate all'altezza delle maniglie apriporta e la scritta "Speedster" sul parafrangente anteriore. Comuni alle 1500 di quell'anno erano invece i paraurti allontanati dalla carrozzeria. La maniglia sul portellone vano bagagli allungata e con fregio Porsche. Le luci e i lampeggiatori posteriori tondi e vicini. I lampeggiatori anteriori

THE MODEL

The 356 was created by Ferdinand "Ferry" Porsche (son of the founder of the German company Ferdinand), who founded the Austrian company. Like the Volkswagen Beetle designed by Ferdinand Porsche Sr., the 356 was an air-cooled four-cylinder, rear engine, rear-wheel drive with bodywork and integrated structure. The chassis was a completely new design as was the bodywork of the 356, the work of the Porsche employee Erwin Komenda, though some mechanical components, including the engine block and some components, of the suspension were based on and initially purchased from Volkswagen. The 356 was a luxury sports car and the first Porsche series car. Engineering innovations continued throughout the years of production, contributing to its sporting success and popularity. Production began in 1948 in Gmünd, Austria, where about 50 cars were built. On June 8, 1948 with the first Porsche car to receive approval and production continued until 1950 initially: was the Porsche 356/1 Roadster followed by the 356/2. In 1950 the factory was moved to Zuffenhausen, Germany, and here are the first 356 (known retrospectively as "Pre-A"). Initially only 1100 cc, then 1300cc and from 1952 also 1500 cc the cars were easily recognizable by the windshield divided into two parts by a central rib. All were also available in a convertible version (Cabriolet, Speedster and then Roadster). At the end of 1954 Max Hoffman, the only American importer of Porsche, convinced them to build a bare bones spider version with minimal equipment and a lowered windshield. It was a brilliant idea: with few frills (low weight) and above all a lower price, it was the ideal 356 for young and sporting customers. But those who proposed the idea perhaps did not fully foresee the truly winning aspect: a breathtaking line. The 356 1500 Speedster had specific and unique characteristics: the windscreen is low and curved in one piece with rounded upper corners. The side windows are snap-on to the doors. The soft top is in non-padded fabric with a flexible rear window. There are chrome mouldings at the height of the door release handles and the "Speedster" writing on the front mudguard. Shared with the 1500 that year were the bumpers which were distanced from the bodywork. The handle on the luggage compartment tailgate is elongated and with Porsche frieze. The rear lights and indicators were round and closely spaced. The front indicators (round and flat) are integrated into the





sono tondi e piatti, integrati nella griglia del clacson. La luce d'arresto è integrata nel gruppo ottico posteriore. L'illuminazione della targa è in un alloggiamento cromato al di sopra della targa. Il motore è di tipo 546/2, posteriore longitudinale, 4 cilindri boxer, raffreddato ad aria ha cilindrata di 1.488 cc ed è alimentato da due carburatori Solex 32 PBI. La Distribuzione è monoalbero ad aste e bilancieri e valvole intesta. La compressione di 7:1 per una potenza di 55hp a 4.400 giri/min. Il telaio è a piattaforma, le sospensioni sono a bracci oscillanti longitudinali e barre di torsione trasversali. Posteriori a semiassi oscillanti con bracci longitudinali. Sterzo a vite e rullo. Freni a tamburo. La trazione, ovviamente, posteriore. La frizione è monodisco a secco e il cambio (tipo 519) è meccanico a 4 marce. Nel 1956 la 356 fu sostituita dalla 356 A. La produzione generale della 356 continuò fino all'aprile 1965, ben dopo che il nuovo modello 911 aveva fatto il suo debutto nell'autunno del 1963. Ne erano state prodotte circa 76.313 unità. Di queste, 4.722 furono Speedster; 1900 gli esemplari cosiddetti "Pre-A": 200 di pre-serie nel 1954 e 1700 nel 1955.

L'AUTO

La Porsche 356 Speedster, telaio no. 80122 è un esemplare del 1954 carrozzato Reutter. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. È uno dei 200 esemplari cosiddetti pre-A ed ha un numero di telaio particolare, con soli 4 numeri di differenza dallo chassis 80126 appartenuto a James Dean. La meccanica è matching numbers. Le miglia segnate sono 13.097. Monta il tipo di motore corretto 546. È stata importata dagli USA a fine anni '90 ed è stata impiegata in importanti competizioni di regolarità per vetture storiche. La vettura è stata restaurata una prima volta negli USA ed è stata recentemente sottoposta ad un nuovo e completo restauro di altissimo livello; di entrambi restauri è disponibile una documentazione fotografica. È stata classificata FIVA A/3 e si presenta in livrea bianca con interni neri. Viene accompagnata da numerose parti di ricambio.

STATO DELL'ARTE

Restaurata in condizioni eccellenti.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Fiva, Certificato d'origine Porsche, ASI.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historique.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Eventi Porsche Club.

horn grille. The parking light is integrated into the rear light unit. The license plate lighting is in a chromed housing above the plate. The, rear longitudinal, engine is of the 546/2 type, an air-cooled 4-cylinder boxer, with a displacement of 1,488 cc powered by two Solex 32 PBI carburetors. Distribution is single-shaft with rods & rocker arms and overhead valves. Compression of 7:1 for a power of 55 hp at 4,400 rpm. The chassis is a platform, the suspension is with longitudinal swing arms and transverse torsion bars. Rear swinging axle with longitudinal arms. Screw and roller steering. Drum brakes. Traction, of course, rear. The clutch is dry single-plate and the gearbox (type 519) is mechanical with 4 gears. In 1956 the 356 was replaced by the 356 A. General production of the 356 continued until April 1965, well after the new 911 model made its debut in the fall of 1963. About 76,313 units had been produced. Of these, 4,722 were Speedsters; of which 1,900 were the so-called "Pre-A" vehicles: 200 pre-series built in 1954 and there maining 1,700 in 1955

THE CAR

The Porsche 356 Speedster, chassis no. 80122 was built in 1954 with Reutter bodywork. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection and is one of the 200 so-called pre-A cars, it has a particular chassis number, only 4 from the 80126 chassis that belonged to James Dean. The engine is matching numbers. The marked miles on the odometer are 13,097. It mounts the correct engine type (546) and was imported from the USA in the late 1990s and has participated in major regularity competitions for historic cars. The car was restored for the first time in the USA and has recently undergone a new and complete top-level restoration; both restorations are documented photographically. It has been classified FIVA A/3 and is presented in white livery with black interiors. It is accompanied by numerous spare parts. Including: a train of studded winter tires; a set of 4 rims with winter tires; a pair of car stands; a rear silencer; two chargers + a multimeter; an entire "box" of spare parts.

STATE OF THE ART

Restored, in excellent condition

CERTIFICATES AND STATEMENTS

Fiva, Porsche Certificate, ASI.

DOCUMENTATION

Italian registration and plates, in order.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historique.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Porsche Club events.

1955 FIAT 1100 TV (CARROZZERIE SPECIALI FIAT)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 182414

MOTORE NO. • ENGINE NO. 212347

STIMA • ESTIMATE € 47.000 / 55.000

- Eleggibile Mille Miglia.
La "TV" ha un passato importante come vincitrice di classe alla Mille Miglia.
- Completo restauro.
- Condizioni eccezionali.
- Libretto di circolazione di prima immatricolazione.
- Mille Miglia Eligible.
"TV" has an important past as a winner in its Mille Miglia class.
- Completely restored.
- Stunning conditions.
- Original registration booklet.



12





IL MODELLO

Poche vetture, come la Fiat 1100 raccontano così tante storie dell'Italia, dalla fine degli anni '30 alla fine dei '60. La 1100 nacque da una costola della Fiat 508C, la Nuova Balilla 1100 e venne soprannominata "musone" per l'imponente calandra. Tra molte evoluzioni, bisogna arrivare al 1953 quando nacque la 1100/103. Si trattava di un'autovettura totalmente nuova, dotata di scocca portante. Della progenitrice manteneva solamente il motore 4 cilindri con albero a camme laterale di 1089 cc. Rispetto alla 1100 E aveva una moderna carrozzeria berlina a 4 porte e tre volumi, con coda corta e tondeggiante, parafranghi e luci anteriori integrate. Le soluzioni tecniche, a parte il passaggio alla soluzione monoscocca, erano classiche: trazione posteriore, avantreno a ruote indipendenti, retrotreno a ponte rigido e freni a tamburo. Il nuovo modello era stato chiamato 1100/103 per il suo numero di progetto. Il modello, pur essendo un'auto di famiglia, ebbe subito successo tra gli sportivi; anche Enzo Ferrari si congratulò. Nell'ottobre del 1953, l'auto divenne disponibile in una versione dichiaratamente sportiva, la 1100TV (Turismo Veloce) con 48 hp (poi 50 hp), anziché 36 hp delle versioni normali, grazie anche a un carburatore Weber doppio corpo e ad un rapporto di compressione più elevato. Sulla TV, l'albero di trasmissione era diviso in due parti collegate da un giunto, diverso il rapporto al ponte. Esternamente si riconosceva per la verniciatura bicolore, finiture più ricche, "codine" ai lati del bagagliaio e terzo faro centrale inserito nella mascherina. La TV è stata ampiamente utilizzata nelle competizioni e le sue vittorie più prestigiose includono le vittorie di classe alla Mille Miglia nel 1954 e nel 1955. Luciano Ciolfi vinse il Campionato Italiano Turismo in una 1100TV e Umberto Agnelli ha gareggiato più volte con una Turismo Veloce. Nel 1956 un restyling interessò tutte le 1100/103, dando vita alla serie 103 E.

L'AUTO

La Fiat 1100 TV, con telaio no.182414, è una rara ed autentica prima serie del modello 1100/103, assemblata nel reparto Carrozzerie Speciali Fiat; è stata immatricolata a Roma nell'Agosto 1955 e, il mese successivo cambia proprietà e targa (Udine). L'auto riceve l'attuale targa nei primi mesi del 1970, in seguito alla creazione della nuova provincia di Pordenone (PN). Il terzo proprietario sarebbe giunto soltanto 29 anni dopo, nel 1984. Quest'ultimo provvedeva ad un primo restauro e a sua volta conservava la vettura (con un passaggio di proprietà

THE MODEL

Few cars, like the Fiat 1100 tell so many stories of Italy from the late 30s to the late 60s. The 1100 was the "child" of the Fiat 508C, the Nuova Balilla 1100, and it quickly acquired the nickname "musone" (as if to say "long face") for its imposing front grille. It underwent many evolutions to arrive in 1953 with the "birth" of the 1100/103. A totally new car, equipped with a monocoque chassis. Of the original car, only the side cam 4-cylinder engine with 1089 cc was kept. Compared to the 1100 E it had a modern three-box 4-door sedan body with a short and rounded tail, integrated mudguards and front lights. Technically, apart from the transition to the monocoque solution, it was a classic design: rear-wheel drive, independent front, rear live axle and drum brakes. The name of the new model (1100/103) came from its project number. The model, despite being a family car, was immediately successful with sportsmen; even Enzo Ferrari complimented it. In October 1953, the car became available in an openly sports version, the 1100 TV (Turismo Veloce). The car boasted 48 hp (later 50 hp), compared to the 36 hp in the normal versions, thanks in part to a double-barrel Weber carburettor and a higher compression ratio. On the TV, the transmission was divided into two parts connected by a joint, the final ratio also changed. Externally it was recognizable for its two-tone paint, richer finish, "tail" on the sides of the trunk and a central third light in the front grille. The TV was widely used in competitions and its most prestigious victories include class wins at the Mille Miglia in 1954 and 1955. Luciano Ciolfi won the Italian Touring Car Championship in a 1100 TV and Umberto Agnelli competed several times with a Turismo Veloce. In 1956, a restyling involved all 1100/103s, giving birth to the 103 E series.

THE CAR

The Fiat 1100 TV, with chassis no. 182414, is a rare and authentic first series of the 1100/103 model, assembled in the Carrozzerie Speciali Fiat department; it was registered in Rome in August 1955 and, the following month, it changed ownership and license plate (Udine). The car received its current license plate in the early months of 1970, following the creation of the new province of Pordenone (PN). The third owner would have arrived only 29 years later, in 1984. The latter provided for a first restoration and in turn kept the car



interno alla famiglia) fino al 2016, anno in cui venne acquistata, a seguito di lunghe trattative, dall'ultimo proprietario. Questi ha provveduto ad un nuovo restauro filologico e maniacale, durato un anno, di ogni aspetto della vettura, nel rispetto della configurazione originaria, individuando i vari materiali di origine. Il motore (tipo 103.006), cambio e differenziale d'origine sono stati revisionati a nuovo. Gli interni sono stati rifatti conformi all'originale. In plancia, una bellissima radio Autovox dedicata al modello, accessorio dell'epoca. È stata verniciata in una delle previste combinazioni bicolore, in questo caso azzurra con tetto blu. Un'auto praticamente pari al nuovo. Targhe nere e libretto (a pagine) di prima immatricolazione, dell'epoca. Omologata ASI Targa Oro.

STATO DELL'ARTE

Restauro maniacale, perfetta.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

ASI Targa Oro, Fiva.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine e aggiornate.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia. La "TV" ha un passato importante come vincitrice di classe alla Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

(with a transfer of ownership within his family) until 2016, the year in which it was purchased, following long negotiations, from the last owner. This one provided for a new philological and meticulous restoration, lasting one year, of every aspect of the car, respecting the original configuration, identifying the various materials of origin. The engine (type 103.006), gearbox and original differential have been overhauled. The interiors have been redone in accordance with the original. On the dashboard, a beautiful Autovox radio dedicated to the model, an accessory of the era. It was painted in one of the provided for two-tone combinations, in this case light blue with a dark blue roof. A car practically as new. Black plates and first registration booklet (on pages), from the era. ASI Targa Oro certified.

STATE OF THE ART

Concours restoration, perfect.

CERTIFICATES & STATEMENTS

ASI Targa Oro - Fiva.

DOCUMENTS

Registration and Italian license plates in order and updated.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia. "TV" has an important past as a winner in the Mille Miglia class.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

1955 PORSCHE 356 1500 (REUTTER)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 53785

MOTORE NO. • ENGINE NO. P35204

STIMA • ESTIMATE € 170.000 / 200.000

- Matching numbers.
- Raro esemplare 1955, cosiddetto "Pre-A".
- Radio Telefunken d'epoca.
- Condizioni eccellenti.
- Matching numbers.
- Rare 1955 example, so called "Pre-A".
- Vintage Telefunken radio.
- Excellent conditions



13





IL MODELLO

La 356 fu creata da Ferdinand "Ferry" Porsche (figlio del Ferdinand fondatore della compagnia tedesca), che fondò l'azienda austriaca. Come la Volkswagen Beetle progettata da Ferdinand Porsche Sr., la 356 era una quattro cilindri raffreddata ad aria, motore posteriore, a trazione posteriore con carrozzeria e struttura integrata. Il telaio era un progetto completamente nuovo così come lo era la carrozzeria della 356, opera del dipendente Porsche Erwin Komenda, mentre alcuni componenti meccanici, tra cui il blocco motore e alcuni componenti delle sospensioni, erano basati e inizialmente acquistati da Volkswagen. La 356 era un'auto sportiva di lusso e la prima automobile di serie Porsche. Le innovazioni ingegneristiche continuarono durante gli anni di produzione, contribuendo ai successi sportivi e alla popolarità. La produzione iniziò nel 1948 a Gmünd, in Austria, dove furono costruite circa 50 auto. L'8 giugno 1948 la prima automobile Porsche ottenne la relativa omologazione: si trattava della Porsche 356/1 Roadster seguita dalla 356/2 fino al 1950. Nel 1950 la fabbrica fu trasferita a Zuffenhausen, in Germania, ed ecco le prime 356 dette anche, retrospettivamente, "Pre-A". Inizialmente solo 1100 cc, poi 1300 cc e dal 1952 anche 1500 cc erano facilmente riconoscibili dal parabrezza diviso in due parti da una nervatura centrale. Tutte erano disponibili anche in versione decappottabile (Cabriolet, Speedster e poi Roadster). La 356 1500 cc, cosiddetta "Pre A", prodotta tra il 1953 ed il 1955 si distingue dalla precedente per una serie di caratteristiche. I paraurti sono allontanati dalla carrozzeria. Il parabrezza è ora in un unico pezzo con curvatura al centro (Knickscheibe). La maniglia sul portellone vano bagagli è allungata e dotata di fessura, a partire dal 1954 con fregio Porsche. Le luci posteriori diventano tonde. I lampeggiatori posteriori, anch'essi tondi sono vicini alle luci posteriori. I lampeggiatori anteriori sono tondi e piatti, dal 1954 integrati nella griglia del clacson. La luce d'arresto è integrata nel gruppo ottico posteriore. L'illuminazione della targa è in un alloggiamento cromato al di sopra della targa. Il motore è di tipo 546/2, posteriore longitudinale, 4 cilindri boxer, raffreddato ad aria ha cilindrata di 1.488 cc ed è alimentato da due carburatori Solex 32 PBI. La Distribuzione è monoalbero ad aste e bilancieri e valvole intesta. La compressione di 7:1 per una potenza di 55 hp a 4.400 giri/min, mentre il 1500S, motore al vertice della gamma ha 70 cv. Il telaio è a piattaforma, le sospensioni sono a bracci oscillanti longitudinali e barre di torsione trasversali. Posteriori a semiassi oscillanti con bracci longitudinali. Sterzo a vite e rullo. Freni a tamburo. La trazione, ovviamente, posteriore. La frizione è monodisco a secco e il cambio (tipo 519) è meccanico a 4 marce. Il peso di circa 830 kg, per una lunghezza di poco inferiore ai 4m. Nel 1956 la 356 fu sostituita dalla 356 A. La produzione generale della 356 continuò fino all'aprile 1965, ben dopo che il nuovo modello 911 aveva fatto il suo debutto nell'autunno del 1963. Risulta che ne siano state prodotte 76.313 unità. Di queste, 7627 tra le (50 circa) "Gmünd" e le "Pre-A".

L'AUTO

Cosiddetta "Knickscheibe" (parabrezza piegato) per il parabrezza monopezzo, questa Porsche 356 1500 Coupé tra le prime prodotte e molto elegante, con telaio n. 53785, fu completata il 30 giugno 1955 e consegnata nuova negli Stati Uniti; ebbe un uso quotidiano fino al 1968. Con un chilometraggio basso registrato, fu conservata in un fienile nella campagna in California. Nel tempo, le sue condizioni peggiorarono ma, allo stesso tempo, è rimasta completa e indisturbata. È stata recuperata e mandata in Francia alcuni anni fa. Raro esemplare Reutter, questa coupé è stata subito sottoposta a un'ispezione e una valutazione complessiva e si è rivelata completa, integra e priva di ruggine. È stata affidata a gli esperti di 356, Ever Green Cars a Casalmiocco, vicino a Milano, in Italia, dove è stata sottoposta a un attento e radicale restauro, documentato fotograficamente, che ha richiesto centinaia di ore in un periodo di due anni dal 2013-2014. Originariamente rifinita grigio perla con interni in similpelle rossa, il nuovo proprietario ha optato per un colore di fabbrica corretto per il

THE MODEL

The 356 was created by Ferdinand "Ferry" Porsche (son of the founder of the German company Ferdinand), who founded the Austrian company. Like the Volkswagen Beetle designed by Ferdinand Porsche Sr., the 356 was an air-cooled four-cylinder, rear engine, rear-wheel drive with bodywork and integrated structure. The chassis was a completely new design as was the bodywork, the work of the Porsche employee Erwin Komenda, though some mechanical components, including the engine block and some components of the suspension, were based on and initially purchased from Volkswagen. The 356 was a luxury sports car and the first Porsche series car. Engineering innovations continued throughout the years of production, contributing to its sporting success and popularity. Production began in 1948 in Gmünd, Austria, where about 50 cars were built. On June 8, 1948, the first car obtained the relevant approval: it was the Porsche 356/1 Roadster this was followed by the 356/2 with production continuing to 1950. In 1950 the factory was moved to Zuffenhausen, Germany, and here are the first 356 retrospectively called, "Pre-A". Initially only 1100 cc, then 1300cc and from 1952 also 1500 cc they were easily recognizable by the windshield divided into two parts by a central rib. All were also available in a convertible version (Cabriolet, Speedster and then Roadster). The 356 1500 cc, the so-called "Pre-A", produced between 1953 and 1955 is distinguished from its predecessor by a number of features. The bumpers are moved away from the bodywork. The windshield is now one piece with a center curvature (Knickscheibe). The handle on the luggage compartment lid is elongated and starting in 1954 fitted with a slot bearing the Porsche frieze. The rear lights are round. The rear indicators, also round, are close to the rear lights. The front indicators are round and flat, and as of 1954, integrated into the horn grille. The brake light is integrated into the rear light unit. The license plate lighting is in a chromed housing above the plate. The rear longitudinal engine is of the 546/2 type, an air-cooled 4-cylinder boxer with a displacement of 1,488cc, fed by two Solex 32 PBI carburetors. Distribution is single-shaft with rods & rocker arms and overhead valves. With a compression of 7:1 the unit is good for 55hp at 4,400 rpm, while the 1500S, the top engine in the range, generates 70 hp. The chassis is a platform, the front suspension is with longitudinal swing arms and transverse torsion bars. Rear swinging axle with longitudinal arms. Screwdriver steering. Drum brakes. Traction, of course, rear. The clutch is dry single-plate and the mechanical gearbox (type 519) is 4 gears. The weight of about 830 kg, for a length of just under 4m. In 1956 the 356 was replaced by the 356 A. General production of the 356 continued until April 1965, well after the new 911 model made its debut in the autumn of 1963. 76,313 units were produced of these, 7,627 between the (approximately 50) "Gmünd" and the "Pre-A"

THE CAR

So called "Knickscheibe" or "Bent-windshield" for the one piece windshield, this early and very elegant Porsche 356 1500 Coupé, with chassis no. 53785, was completed on 30 June 1955 and delivered new to the U.S.; it enjoyed regular usage until 1968. With a low mileage on the odometer, it was kept into a rural barn in California. Over time, its condition went bad but, at the same time, it remained complete and unmolested. It was recovered and delivered to France some years ago. A rare Reutter, this coupé was first subjected to a comprehensive inspection and appraisal and found to be complete, undamaged and rust-free. It was entrusted to 356 expert Ever Green Cars in Casalmiocco, near Milan, Italy, where it was given a careful bare-metal restoration, fully documented, that took hundreds of hours over a two-year period from 2013–2014. Originally finished in Pearl Gray with a red leatherette interior, the new owner opted for a



periodo, delizioso e molto raro: Palm Green (526) con selleria beige abbinata. L'interno presenta materiali corretti d'origine, sedili in pelle, ed è impreziosito da una radio Telefunken, accessorio d'epoca su misura, restaurata da uno specialista audio tedesco. Completano gli interni un set di valigie dedicato in cuoio verde. Una serie di pneumatici a fascia bianca fornisce un contrasto accattivante con il colore. Tutti i componenti meccanici sono stati revisionati attentamente. Il motore è Matching Numbers. Dopo essere stata completata, questa rara e affascinante piccola coupé Porsche è stata raramente guidata, esclusi diversi raduni turistici e brevi viaggi nei fine settimana vicino a Cannes. Monta fari anteriori zigrinati, non originali, ma obbligatori in Francia. Il proprietario ha installato una pompa del carburante manuale per facilitare l'avviamento quando l'auto viene rimessa in moto dopo il rimessaggio invernale. L'auto è fornita con un FIVA datato 2014, una completa documentazione fotografica del restauro, una trousse completa di attrezzi e il suo martinetto originale, oltre al bagaglio verde abbinato.

STATO DELL'ARTE

Restaurata, in condizioni eccellenti. Matching numbers.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

FIVA, "Attestation d'identification" Porsche France. Certificate of Authenticity Porsche Cars North America.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe francesi, in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- .Mille Miglia.
- .Giro di Sicilia.
- .Targa Florio.
- .Goodwood Revival.
- .Rallye Monte-Carlo Historic.
- .Tour Auto.
- .Le Mans Classic.
- .Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- .Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- .Winter Marathon.
- .California Mille.
- .Nürburgring Classic.
- .Pebble Beach Concours d'Elegance.
- .Amelia Island Concours d'Elegance.
- .Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- .Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- .Eventi Porsche Club.

period correct, delightful and very rare factory colour: Palm Green (526) with complementary beige upholstery. The interior features factory-correct materials, with leather seats, and is highlighted by a custom-made, aftermarket, vintage Telefunken radio, restored by a German audio specialist. The interior is completed by a dedicated set of suitcases in matching green leather. A set of white-wall tires present an appealing contrast with the color. All mechanical components were properly overhauled. Engine is Matching Numbers. Since its completion some years ago, this rare and charming little Porsche coupé has been scarcely driven, but including several tourist rallies and short weekend jaunts near Cannes. It's fitted with knurled headlights, not original, but mandatory in France. The owner has installed a hand-priming fuel pump to allow easier starting when the car is revived after winter storage. The car is supplied with a FIVA dated 2014, a comprehensive file of restoration photographs, a complete tool roll and its original jack, plus matching green luggage.

STATE OF THE ART

Restored, in excellent condition. Matching Numbers.

CERTIFICATES & STATEMENTS

FIVA, "Attestation d'identification", Porsche France. Certificate of Authenticity, Porsche Cars North America.

DOCUMENTS

French registration and plates, in order.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Porsche Club Events

1955 VOLKSWAGEN (TYP 1)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 1-1000567

MOTORE NO. • ENGINE NO. 1-1203899

STIMA • ESTIMATE € 30.000 / 35.000

- Raro esemplare "ovalino".
- Eleggibile Mille Miglia.
- Matching numbers.
- Tetto apribile.
- Rare example "Oval Window".
- Mille Miglia eligible.
- Matching numbers.
- Sunroof.



14





IL MODELLO

Il Maggiolino (ufficialmente Typ 1) vede, nel 1952 una serie di importanti cambiamenti. In quell'anno vengono eliminati i convogliatori d'aria apribili, sui fianchi mentre i finestrini laterali vengono dotati di deflettori. Vengono modificati anche i cerchi che passano da 16 a 15 pollici; modificati cruscotto e cambio che, nel modello Export, guadagna 2ª, 3ª e 4ª marcia sincronizzate. Nel 1953 viene introdotto il lunotto posteriore ovale e non più diviso in due parti (per cui la vettura veniva soprannominata "Bretzel-kafer", per la forma che ricorda il celebre pane biscottato tedesco). Questo modello, molto apprezzato soprattutto nella versione Export, è individuato oggi dagli appassionati col soprannome di "ovalino". L'ovalino segna il debutto della nuova cilindrata da 1,2 litri che sostituisce il motore da 1,1 litri ed accompagnerà poi tutta la storia del Maggiolino. In questo stesso 1953, Volkswagen apre la propria filiale brasiliana nei pressi di Ipiranga, a San Paolo, facendo un passo decisivo per la conquista dei mercati esteri. Nel 1955 viene realizzato il milionesimo Maggiolino, oggi conservato nel Museo Volkswagen di Wolfsburg. Ad agosto dello stesso anno fu introdotta una nuova modalità per la catalogazione dei modelli, il cosiddetto "model year" (MY): le modifiche e le migliorie vengono messe in produzione a partire dal 1° agosto dello stesso anno, ma fanno riferimento all'anno successivo. Quindi cambiamenti inerenti il MY 1956 sono già disponibili sulle vetture prodotte ad agosto 1955. L'ovalino proseguì la sua strada fino al 1958. In quell'anno, per rinnovare il Maggiolino i tecnici della Volkswagen si rivolgono a Battista Farina, fondatore della Pininfarina che affida il compito di rivedere la vettura al figlio Sergio. L'ingegnere studia a fondo l'automobile per poi chiedere ai tecnici Volkswagen: «È perfetta così, perché volete cambiarla?». Sergio Farina consiglierà solo di ampliare il caratteristico lunotto posteriore ovale per migliorare la visibilità, prendendo una prima forma, per così dire, "moderna".

THE MODEL

The Beetle (officially Typ 1) sees, in 1952, a series of important changes. In that year, the air conveyors that can be opened on the sides are eliminated while the side windows are equipped with quarters. The rims, that go from 16 to 15 inches, are also modified; modified also dashboard and gearbox which, in the Export model, gains synchronized 2nd, 3rd and 4th gear. In 1953 the oval rear window was introduced and no longer divided into two parts (for which the car was nicknamed "Bretzel-kafer", for the shape reminiscent of the famous German biscuit bread). This model, highly appreciated especially in the Export version, is identified today by fans with the "Oval Window" nickname. The Oval Window marks the debut of the new 1.2-liter displacement that replaces the 1.1-liter engine and will then accompany the whole history of the beetle. In this same 1953, Volkswagen opens its Brazilian branch near Ipiranga, in São Paulo, taking a decisive step towards conquering foreign markets. In 1955 the millionth Beetle was built, now preserved in the Volkswagen Museum in Wolfsburg. In August of the same year, a new method for cataloging models was introduced, the so-called "model year" (MY): the changes and improvements are put into production starting from 1 August of the same year, but refer to the following year. So changes inherent to MY 1956 are already available on the cars produced in August 1955. The Oval Window continued on its way until 1958. In that year, Volkswagen technicians turned to Battista Farina, founder of Pininfarina to renew the Beetle, who entrusts the task of reviewing the car to his son Sergio. The engineer studied the car thoroughly and then asked Volkswagen technicians: "It's perfect like that, why do you want to change it?". Sergio Farina will only advise to expand the characteristic oval rear window to improve visibility, taking a first, so to speak, "modern" shape.



L'AUTO

Il Maggiolino con telaio no. 1-1000567, del tipo detto "ovalino", in allestimento De Luxe, è stato prodotto nel settembre 1955 e dai numeri di fabbrica il motore risulta non solo quello corretto, ma sia quello d'origine e matching numbers, essendo coerente con le date. La vettura è stata restaurata e si presenta in perfetto stato, con la carrozzeria verniciata nel colore d'origine verde pastello (L-313) "Schilfgrün"/Reed green, e gli interni conservati in finta pelle verde (P 128) che hanno un elegante contrasto nel volante e nelle manopole color avorio; interni con tracce del tempo ma in ottimo stato. La capote apribile nera è nuova. Ha sia le originali frecce a bacchetta che luci aggiornate a codice, ma non invasive esteticamente. Restaurata la meccanica, con motore 1200 cc. Monta come optional un'autoradio Blaupunkt dell'epoca.

STATO DELL'ARTE

Restaurata, ottimo stato; interni conservati.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.

THE CAR

The Beetle with chassis no. 1-1000567, of the type called "Oval Window", in the De Luxe version, was produced in September 1955 and from the factory numbers the engine seems to be not only the correct one, but also the original one and matching numbers, being consistent with dates. The car has been restored and is in perfect condition, with the body painted in the original color (L-313) "Schilfgrün"/Reed green, and the preserved interior in green leatherette (P 128) which has an elegant contrast in the ivory-colored steering wheel and knobs; interior are with traces of time, but in excellent condition. The black folding top is new. It has both the original wand arrows and lights updated to code, but not aesthetically invasive. Mechanics restored, with 1200 cc engine. An optional Blaupunkt car radio of the era is fitted.

STATE OF THE ART

Restored, excellent condition; preserved interior.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.

1944 ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT BERLINETTA (CARROZZERIA TURINGA)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 915207

MOTORE NO. • ENGINE NO. 926007

STIMA • ESTIMATE € 1.000.000 / 1.300.000

- Una di sole tre auto sopravvissute con questo eccezionale design "Turinga".
- Per quasi 50 anni proprietà di Uno Ranch, famoso imprenditore e aviatore svedese.
- Storia nota e dettagliata. Una delle primissime auto a raggiungere la Svezia dall'Italia, dopo la seconda guerra mondiale.
- 3 soli proprietari e pochi km percorsi.
- Restauro da concorso, nel rispetto del mantenimento del perfetto equilibrio tra originalità e restauro.
- Motore matching number.
- Originale nella stragrande maggioranza delle parti. Verniciata e revisionata nella meccanica.
- Eleggibile Mille Miglia ed ai principali Concours d'Elegance
- One of only three cars with this outstanding "Turinga" design.
- For almost 50 years by Uno Ranch, famous Swedish businessman and aviator.
- Known and detailed history. One of the first cars Sweden from Italy, after World War II.
- 3 owners and low mileage.
- Engine matching number.
- Concours restoration, to keep the perfect balance between original in most parts. Repainted and mechanically overhauled.
- Eligible Mille Miglia and main Concours d'Elegance.

15





IL MODELLO

L'epopea Alfa Romeo coincide, in sostanza, con quella dell'automobile stessa. L'Alfa Romeo 6C si distingue tra i modelli più rappresentativi, tra le auto degli inizi e quelle moderne del dopoguerra, tra auto da corsa e da turismo. Il lungo percorso dell'Alfa Romeo 6C durò quasi 25 anni, trasportando l'Alfa Romeo dagli anni '20 agli anni '50. La storia inizia nei primi anni 20, quando Vittorio Jano ricevette l'incarico di creare un veicolo leggero e ad alte prestazioni per sostituire i modelli RL e RM. L'Alfa Romeo 6C fu non soltanto un modello, ma una intera gamma di auto stradali, da corsa e sportive prodotte tra il 1927 e il 1954. Il nome "6C" si riferiva al motore sei cilindri in linea della vettura. Le carrozzerie vennero realizzate da carrozzieri come Castagna, James Young, Pinin Farina, Touring e Zagato. Dal 1933 fu disponibile anche una carrozzeria Alfa Romeo. L'auto fu presentata nell'aprile 1925 al Salone dell'Automobile di Milano come 6C 1500, in quanto la formula da 2 litri che portò l'Alfa Romeo a vincere il Campionato Mondiale dell'Automobile nel 1925, era stata trasformata in 1,5 litri per la stagione 1926. La produzione iniziò nel 1927, con la vettura P2 da Gran Premio come base. La più potente 6C 1750 fu presentata nel 1929 a Roma. Fu prodotta in sei serie tra il 1929 e il 1933. La 1750 si guadagnò rapidamente una reputazione

THE MODEL

The history of Alfa Romeo is closely entwined with the history of the automobile. And the Alfa Romeo 6C stands out as one of the most representative models, of both the early and the modern post-war vehicles, among racing and touring cars. The long journey of the Alfa Romeo 6C lasted almost 25 years, accompanying Alfa Romeo from the 20s to the 50s. The story began in the early 1920s, Vittorio Jano was commissioned with creating a lightweight, high-performance vehicle to replace the RL and RM models. The Alfa Romeo 6C was not simply a model, but rather a complete range of road, race, and sports cars, produced between 1927 and 1954. The "6C" name refers to the car's six cylinder inline-engine. The various models' bodies were made by coachbuilders such as Castagna, James Young, Pinin Farina, Touring and Zagato. From 1933, an Alfa Romeo built body also became available. The car was introduced in April 1925 at the Salone dell'Automobile di Milano as the 6C 1500, since the 2-litre class - that had given Alfa Romeo victory in the 1925 Automobile World Championship - was substituted by 1.5-litre class for 1926's race season. Production started in 1927, with the P2 Grand Prix car as a base model. The more powerful 6C 1750 was introduced in 1929 in Rome. It was produced in six series



di vincente. Nel 1933 fu introdotta la nuova versione 6C 1900. Le potenti 8C 2300 erano rimaste destinate alle gare e, per soddisfare la richiesta del mercato di un'auto ad alte prestazioni ma con un prezzo più basso, Alfa Romeo introdusse, al Salone dell'Auto di Milano nel 1934, la 6C 2300. Alla 24 Ore di Pescara di quell'anno tre vetture 6C 2300 Gran Turismo carrozzate Carrozzeria Touring vinsero i primi tre posti e fu così che, dopo la gara, l'Alfa Romeo iniziò a vendere il modello con il nome "Pescara". Una vera e propria rivoluzione fu l'avvento della 6C 2300 B che introdusse un telaio con quattro ruote indipendenti. L'auto fu protagonista assoluta della storia della Mille Miglia dal 1935 al 1938: i vari modelli parteciparono con veri e propri squadroni, guidate dai più valenti piloti dell'epoca. L'Alfa Romeo 6C 2300 fu sostituita dalla 6C 2500, ultima versione della serie prima della seconda guerra mondiale; massima espressione e canto del cigno delle vetture 6C. Ripresa la produzione, nel primo dopoguerra, molte furono le versioni speciali, esposte ai concorsi d'eleganza e ancora importante fu la partecipazione alle corse. Lo sviluppo del motore 6C, iniziato nel 1925, terminò con la definitiva cilindrata di 2,5 litri, la cui produzione si protrasse fino al 1953, mantenendo ben chiare le linee di fondo tracciate da Vittorio Jano. La presentazione della versione berlina avvenne al Salone dell'Automobile di Berlino,

between 1929 and 1933. The 1750 quickly gained a reputation as a race winner. In 1933, the new Alfa Romeo 6C 1900 version was introduced. The powerful 8C 2300s were reserved for races and, to satisfy the market's demand for a high-performance automobile sold at a more modest price, Alfa Romeo introduced the 6C 2300 at the Salone dell'Auto di Milano in 1934. That same year, three 6C 2300 Gran Turismo bodied by Carrozzeria Touring won the first three places at the 24 Ore di Pescara. Following this success, Alfa Romeo sold the model under the new "Pescara" name. The arrival of the 6C 2300 B was a real revolution, introducing a chassis with independent suspensions on all four wheels. This car was "the king of the hill" in the history of the Mille Miglia race from 1935 to 1938, and the various 6C models participated with real teams, led by the most talented drivers of the time. The Alfa Romeo 6C 2300 was replaced by the 6C 2500, the last version in the series before World War II; apex and swan song of the 6C cars. When production resumed, after the war, many special versions were built, shown in concours d'elegance and still important as participants in races. The development of the 6C engine, begun in 1925, ended with the final 2.5-liter displacement version, production of which continued until 1953, still clearly maintaining the fundamental design by Vittorio





del 1939, seguita dalla versione a passo lungo, destinata a funzioni di rappresentanza. Nel 1942 si introdusse una profonda trasformazione del telaio, irrigidito da una traversa centrale a crociera. La versione 6C 2500 Sport, presentata anch'essa a Berlino nel 1939, montava un motore derivato da quello della 6C 2300 B Mille Miglia; la maggiorazione della cilindrata era stata ottenuta aumentando l'alesaggio di 2 mm. Stesso carburatore Weber 36 DCR del modello Turismo ma con diverse specifiche. Pneumatici 5.50x18 montati su ruote a raggi. Nel 1941, tuttavia, non si costruì alcun esemplare del modello Sport: la produzione di materiale bellico ebbe il sopravvento. Nel 1942 anche la versione Sport fu sottoposta alla stessa profonda modifica del telaio del modello Turismo; la modifica ebbe inizio con il telaio no. 915119. Pochi furono gli esemplari costruiti nel corso del 1943 e nel 1944 a causa delle vicende belliche. Con la ripresa post-bellica, molti autotelaio furono forniti ai carrozzieri esterni per l'allestimento di vetture fuoriserie. Pinin Farina e Touring si aggiudicarono la maggior parte delle commesse, seguiti da Stabilimenti Farina, Ghia e Boneschi; Monviso, Castagna, i successori di Balbo e lo svizzero Graber allestirono soltanto una vettura ciascuno. Da una costola della 6C 2500 Sport, nacque la famosa versione Super Sport: una profonda elaborazione in chiave sportiva, con telaio accorciato e tre carburatori al posto del singolo doppio corpo. L'ultimo esemplare del modello 6C 2500 Sport venne allestito nel 1950. La 2500 fu l'ultima versione della serie 6C e fu sostituita dall'Alfa Romeo 1900.

L'AUTO

L'Alfa Romeo 6C 2500 Sport, con telaio no. 915207 e carrozzeria no. 2857, è uno dei pochissimi esemplari (18 in tutto, secondo Luigi Fusi;

Jano. The presentation of the sedan version took place at the Berlin Motor Show, in 1939, and was followed by the long wheelbase version, intended for special applications. In 1942, a major transformation of the frame was introduced, stiffened by a central cross-beam. The 6C 2500 Sport version, also presented in Berlin in 1939, was fitted with an engine derived from that of the 6C 2300 B Mille Miglia; the increase in displacement was obtained with a 2 mm larger bore. The Weber 36 DCR carburetor was the same as the Turismo model but with a different regulation. 5.50x18 tires were mounted on wire wheels. In 1941, however, no Sport models were built: the production of war material taking the upper hand. In 1942 the Sport version underwent the same modification as the Turismo model chassis; the change being introduced with frame no. 915119. Few cars were built in 1943 and 1944 due to the war. With the post-war restart of production, many chassis were supplied to external coachbuilders for the construction of custom-built cars. Pinin Farina and Touring were awarded most of these deliveries, followed by the Stabilimenti Farina, Ghia and Boneschi; Monviso, Castagna, Balbo's successors and (the Swiss) Graber each set up only one car. From a "rib" of the 6C 2500 Sport, the famous Super Sport version was born: it was a major development for competition, with a shortened chassis and three carburetors instead of one double-barrel. The last of the 6C 2500 Sport model was set up in 1950. The 2500 was the last version of the 6C series and was replaced by the Alfa Romeo 1900.

THE CAR

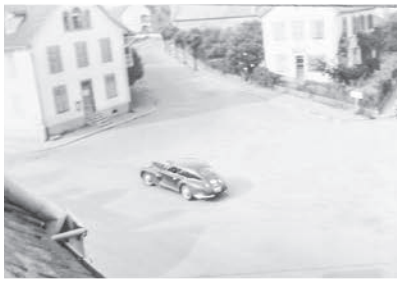
The Alfa Romeo 6C 2500 Sport, with chassis no. 915207 and body no. 2857, is one of the very few examples (18 in all, according



© Carlo te Lintelo

di queste, 9 erano Sport Berlinetta) costruiti nel 1944, un momento davvero particolare e difficile: in pieno svolgimento della II guerra mondiale, quando la maggior parte della produzione, quando ancora era possibile, nonostante i bombardamenti, era rivolta alle esigenze belliche. Fu costruita con carrozzeria Berlinetta (4 posti), dalla cosiddetta Carrozzeria "Turinga", con il famoso e innovativo sistema Superleggera. Il metodo Superleggera fu introdotto dalla Carrozzeria Touring nel 1936. La tecnica (mutuata dalla costruzione di aeroplani) prevedeva una scocca in sottili (ma resistenti) tubi d'acciaio alla quale sono applicati i pannelli in alluminio della carrozzeria. Telaio e scocca, inoltre, erano tutt'uno, anticipando di parecchi anni l'avvento della scocca portante. La Carrozzeria Touring che, insieme a Pinin Farina e con lungo distacco sugli altri carrozzieri, allestì la maggior parte di 6C 2500, fu artefice delle massime espressioni su quel telaio. Le creazioni di Touring furono le preferite da una clientela esclusiva e si guadagnarono ripetuti successi ai concorsi d'eleganza, così come grandi risultati nelle competizioni. In breve, la Carrozzeria Touring era, per il modello 6C 2500, il riferimento. Il telaio n. 915207, con la sua particolare linea dinamica ed imperativa, è a metà della strada che porta Touring dai modelli anteguerra, ai fasti della "Villa d'Este", dopo la guerra. A proposito del nome "Turinga": quando le relazioni tra l'Italia fascista e il resto dell'Europa iniziarono a diventare ostili, Mussolini introdusse una legge non scritta per evitare l'uso di parole straniere, così "Inter" (squadra internazionale di calcio - squadra di calcio di Milano) divenne "Ambrosiana" (Sant'Ambrogio è il patrono di Milano), "Cognac" divenne "Acquarzente" (acqua che brucia), "Basket" divenne "pallacanestro" e, per "italianizzare" il loro marchio, "Touring" divenne "Turinga". Comunque, un numero davvero limitato di

to Luigi Fusi; of them, 9 were Sport Berlinetta) built in 1944, a very particular and difficult moment: at the height of the Second World War, when most of the limited production (which continued despite the bombing) was destined for war needs. It was built with a Berlinetta (4 seats) body, by the Carrozzeria called "Turinga", with the famous and innovative Superleggera system. The Superleggera method was introduced by the Carrozzeria Touring in 1936. The technique (borrowed from the construction of airplanes) provided for a shell in thin (but resistant) steel tubing to which aluminum body panels were applied. Furthermore, the frame and body were all one, pre-dating the advent of the unibody by several years. Carrozzeria Touring which, together with Pinin Farina and well ahead of the other coachbuilders, set up most of the 6C2500, and was the architect of the iconic versions of the vehicle on that chassis. Touring's creations were favoured by an exclusive clientele and earned several successes in the concours d'elegance, as well as great results in competition. In short, the Carrozzeria Touring was the reference for the 6C 2500 model. Chassis no. 915207, with its particular dynamical and imperative line, is halfway from the pre-war models to the splendour of the post war "Villa d'Este". Regarding the name "Turinga", when relations between Fascist Italy and the rest of Europe started to become hostile, Mussolini introduced an (unwritten) law to avoid the use of foreign words, so "Inter" (International football club-soccerclub from Milan) became "Ambrosiana" (Saint Ambrogio is Milan's Patron Saint), "Cognac" became "Acquarzente" (burning water), "Basket" became "pallacanestro" and, in order to "Italianize" their trademark, "Touring" became "Turinga". A very small



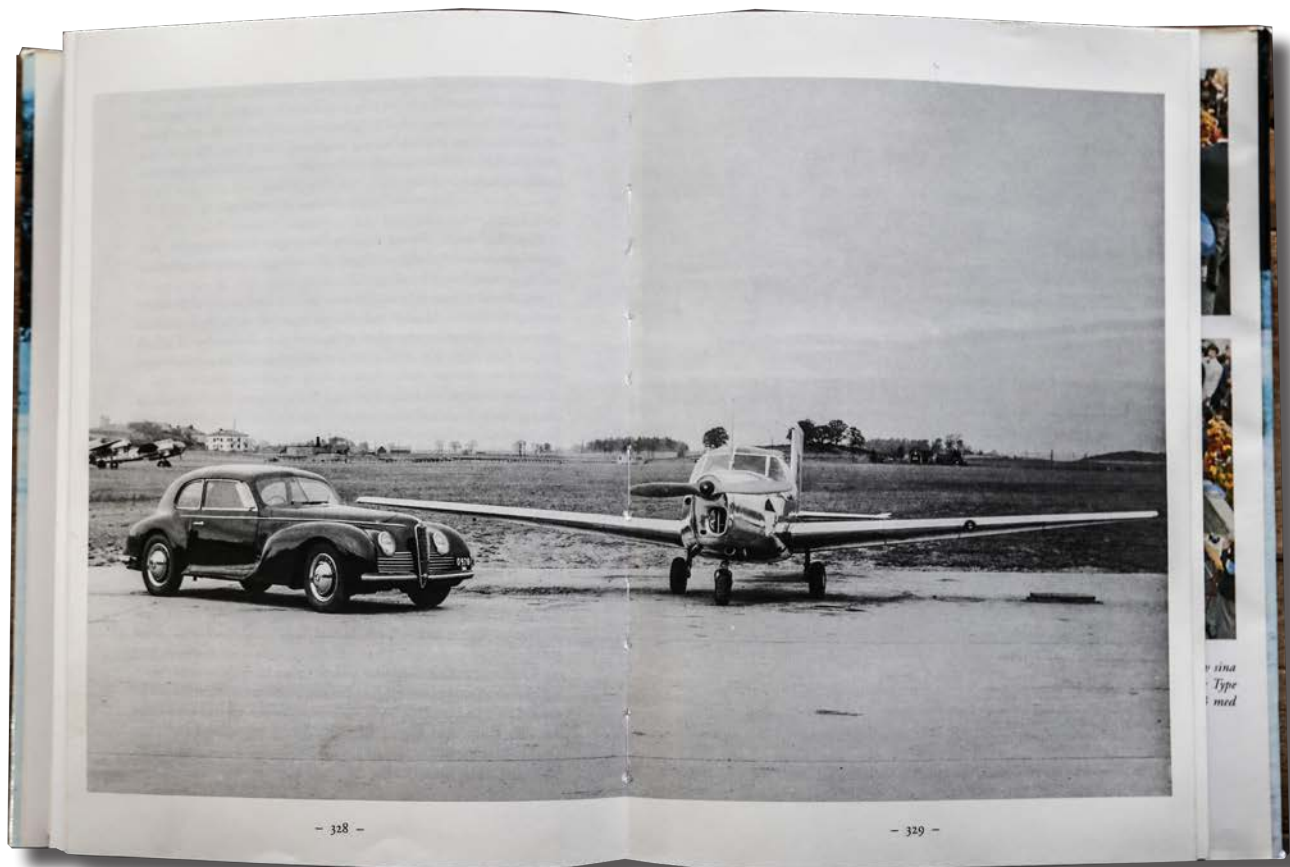


auto Touring venne contrassegnato con il marchio Turinga e pochissime furono le 6C 2500, alcune convertibili; solo tre "Berlinetta" sopravvivono di cui una è stata modificata, per cui solo due sopravvivono con queste forme, inclusa l'auto in questo lotto. Le linee, tipicamente "Touring", sono piuttosto improntate alla presenza ed imponenza dei volumi, ma restano pur sempre dinamiche. In particolare il muso, molto rastremato ma pronunciato, come una prua stretta tra i due grandi fari ovali che taglia a metà le linee orizzontali tese delle griglie e dei paraurti semi-integrati (una novità per un'auto che nasce ante-guerra). Le proporzioni dei volumi sono equilibrate e raccordate armoniosamente. Le finiture di lusso e i dettagli, degni di un orfice, si alternano a specifiche "corsaiole" come i finestrini laterali e posteriori in plexiglass. All'interno, una sensazione tangibile di lusso e raffinatezza; tutto l'abitacolo ed i 4 sontuosi sedili sono rivestiti di velluto a coste; tasche maniglie e manopole, in metallo cromato, legno e bachelite sono disegnati da linee armoniche e curve, con attenzione ad ogni dettaglio; la raffinatissima plancia, è in un'eccezionale finitura in pelle martellata sotto un sottile strato di plexiglass trasparente serigrafato. L'auto con telaio n. 915207 è stata prodotta il 29 febbraio 1944 e venduta il 10

number of Touring's cars were badged "Turinga", and of these very few were the 6C 2500; only three Berlinetta survive today, one of which has been modified, so only two with these shapes still exist; one of the seis the car in this lot. The lines, typically "Touring", are marked by the presence and grandeur of the volumes, but remain dynamical. In particular, the nose, which is very tapered but pronounced, like a narrow bow between the large oval headlights cutting in half the horizontal stretched lines of the grills and semi-integrated bumpers (a novelty for a car that was born before the war). The proportions of the volumes are balanced and harmoniously connected. The luxury finishes and details, worthy of a goldsmith, alternate with racing specific such as the side and rear windows in plexiglass. Inside, a tangible feeling of luxury and refinement; the entire interior and the 4 sumptuous seats are covered with corduroy; pockets, handles and knobs, in chromed metal, wood and bakelite are characterized by their harmonious and curvilinear design, with attention to every detail; the refined dashboard is in an exceptional textured leather finish under a thin layer of screen-printed transparent plexiglass.



© Carlo te Lintelo



giugno 1946. Venne consegnata nuova in Svezia dall'importatore svedese Fallai AB. Alla fine di maggio del 1946, Luigi Fallai, intervistato, raccontò di avere guidato quella che si ritiene possa essere il "nostro" esemplare o, ad ogni modo, una delle tre nuove Berlinetta dall'Italia a Stoccolma in 5 giorni, con un viaggio di 3000 km, attraversando Svizzera, Francia, Belgio, Olanda, Germania e Danimarca. Si lamentò dello stato delle strade e delle (conseguenti) 5 forature. Fallai, fu il primo a essere arrivato in auto dall'Italia alla Svezia, dopo la fine della guerra. Riuscì, tuttavia, ad ottenere una prestazione di rilievo, raggiungendo i 150km/h in rettilineo e i 90km/h in curva. Fallai, negli articoli dell'epoca, lamenta il crollo della produzione automobilistica post-bellica, ridotta al 20% rispetto al periodo anteguerra e si pregia di contribuire alla ripresa, prevedendo la consegna, entro 3 settimane, di 60 Fiat, che saranno seguite da Lancia e Alfa. Di questo contingente, l'Alfa Romeo 6C 2500 Sport Berlinetta fu il vessillo che riaprì le importazioni. Luigi Fallai consegnò il telaio n. 915207 al suo primo proprietario, il famoso Mr. Uno Ranch di Göteborg. Uno Ranch fu rivenditore di Bugatti e dopo la guerra fu importatore di motociclette e automobili Triumph in Svezia. Possedeva anche diversi aerei. Ranch fondò la ditta "Motorfirma Uno Ranch" il giorno del suo 21° compleanno (all'epoca, la maggiore età) e riuscì a ottenere i diritti da agente generale per la Zenith motociclette. Diventò anche rappresentante per la Bugatti, con la quale, insieme al Principe Bertil (erede al trono di Carl XVI Gustaf -attuale Re di Svezia- fino a che la legge di successione venne modificata nel 1980), partecipò a diverse gare. Come pilota si specializzò in gare in salita e negli anni '30 batté diversi record svedesi. Nel 1945 diventò agente generale per la Triumph. Fece stampare i manuali da officina in svedese e mise su un magazzino completo di tutti i pezzi di ricambio e grazie a ciò la Triumph divenne uno dei marchi più popolari di Svezia durante gli anni '50. Nel com-

The car with chassis no. 915207 was produced on February 29th, 1944 and sold on June 10th, 1946. It was delivered new to Sweden by the Swedish importer Fallai AB. Interviewed at the end of May 1946, Luigi Fallai, said that he had driven what is believed to be "our" car or, in any case, one of the three new Berlinetta from Italy to Stockholm in five days, a journey of 3000 km, crossing Switzerland, France, Belgium, Holland, Germany and Denmark. He complained about the road conditions and the (consequent) five punctures. Fallai was the first to arrive by car from Italy to Sweden after the end of the war. Despite the precarious state of the roads he nonetheless manage to achieve a notable performance, reaching 150 km/h on the straights and 90 km/h on the bends. Fallai, in news articles of the era, complains of the collapse of post-war automotive production, reduced to 20% compared to the pre-war period but he had the honour of contributing to its recovery, delivering, within three weeks, 60 Fiat, which were followed by Lancia and Alfa. Of this quota, the Alfa Romeo 6C 2500 Sport Berlinetta was the flag bearer of the reopened trade route. Luigi Fallai delivered chassis no. 915207 to its first owner, the famous Mr. Uno Ranch of Göteborg. Ranch was a Bugatti dealer and after the war he also imported Triumph motorbikes and cars in Sweden. He owned several airplanes as well. Ranch founded the company "Motorfirma Uno Ranch" on his 21st birthday (at the time, the age of majority) and managed to obtain the rights of general agent for the Zenith motorcycles. He also became a representative for Bugatti, with which, together with Prince Bertil (heir to the throne of Carl XVI Gustaf-current King of Sweden-until the law of succession was modified in 1980), he participated in several races. As a driver he specialized in uphill races and in the 1930s broke several Swedish records. In 1945, he became general agent for Triumph. He had the workshop manuals printed in



© Carlo te Lintelo

parto aeronautico fu agente generale per il sistema liquido di accensione inglese per i motori jet BTH. Quando le vendite delle moto iniziarono a calare verso la metà degli anni '50 si assicurò anche la licenza da agente generale per le auto Triumph. L'azienda "Motorfirma Uno Ranch" venne venduta nel 1967 alla British Leyland. Ranch fu il pilota aeronautico più anziano di Svezia, essendo ancora attivo all'età di 83 anni. Uno Ranch non era solo benestante, ma era anche un appassionato di automobili. Possedeva ed utilizzava una grandissima quantità di auto, ma custodì l'Alfa Romeo, telaio n. 915207, per molto tempo. È presente un'abbondante documentazione con l'auto, come immagini in bianco e nero, articoli di giornale di Mr. Ranch con l'auto e il manuale utente 6C 2500 con il nome dell'azienda Ranch. Sono sopravvissuti anche i documenti originali d'immatricolazione e tutte le fatture fiscali originali dal 1948 al 1965. Il signor Ranch guidava con un numero di immatricolazione commerciale, ma nel 1947 l'auto fu registrata con il numero O11118 di Göteborg. Intorno al 1965 fermò l'auto nel suo garage con la pompa dell'acqua rotta. Nel 1994 decide di vendere la macchina. Sono disponibili anche molte foto dell'auto nel suo fienile. Ranch vendette l'auto al signor Vidfeldt, anch'egli svedese. È stato inoltre mantenuto il contratto di vendita originale tra Mr. Ranch e Mr. Vidfeldt. Il signor Vidfeldt ha restaurato la macchina e ha revisionato la parte meccanica, ma ha ridipinto la macchina con un colore blu sbagliato. Non ha immatricolato la macchina e ha usato l'Alfa solo come "trailer-queen" per le esposizioni di auto classiche in Svezia. Vidfeldt è deceduto nel 2014 e quando l'attuale (quindi terzo) proprietario ha acquistato l'auto dalla famiglia Vidfeldt nel 2014, l'auto aveva percorso solo 61.500 km da nuova. Ancora oggi, la vettura vanta un chilometraggio originale basso da record per un'auto nata nel 1944. L'auto ha molti dettagli rari, testimonianza d'epoca e di stile, ed è incredibilmente originale. Al suo interno, molti aspetti si presentano

Swedish and built a complete warehouse with all the spare parts, thanks to this Triumph became one of the most popular brands in Sweden during the 1950s. In the aviation sector he was general agent for the English ignition liquid system for BTH jet engines. When motorcycle sales began to decline in the mid-1950s, he secured his general agent license for Triumph cars. "Motorfirma Uno Ranch" was sold to British Leyland in 1967. Ranch was Sweden's oldest aviation pilot, being still active at the age of 83. Mr. Ranch was not only wealthy, he was also a "car-guy". He owned and drove a huge variety of cars, but kept the Alfa Romeo, chassis no. 915207, for a very long time. The vehicle comes with extensive documentation, such as black & white pictures, newspaper articles of Mr. Ranch with the car and the 6C 2500 user manual with the Ranch' company name. Also, the original registration document and all original road tax bills from 1948 until 1965. Mr. Ranch drove with a trade registration number, but in 1947 the car was registered with the Göteborg number O11118. Around 1965 he put the car away in his garage with a broken water pump. In 1994, he decided to sell the car. Numerous pictures of the car in his barn are also available. Mr. Ranch sold the car to Mr. Vidfeldt, also from Sweden. The original sales contract between Mr. Ranch and Mr. Vidfeldt is also kept. Mr. Vidfeldt restored the car and overhauled the mechanics, but he repainted the car in a "wrong" colour blue. He did not register the car and only used the Alfa as a "trailer queen" for classic car shows in Sweden. Mr. Vidfeldt died in 2014 and when the current (so 3rd) owner bought the car from the Vidfeldt family in 2014, it had only done 61,500 km since new. Even today, the car boasts record low original mileage for a car built in 1944. The car has many rare details, testimony of the era and style, and it is incredibly original. Under its bodywork, many aspects

ancora come l'auto lasciò Turinga, compresi gli originali e rari sedili in velluto a coste. L'attuale proprietario ha deciso di ridipingere l'auto nel suo colore originale, che è stato trovato sull'auto in diversi punti. Poiché il primo restauro in Svezia non era stato eseguito con la cura necessaria, si rivelò necessaria una ristrutturazione dal punto di vista tecnico, incluso il motore, revisionato dallo specialista Van Giersbergen. Ci sono fatture per un importo superiore a 120.000 Euro. L'attuale proprietario ha partecipato con successo alla Mille Miglia 2018 e 2019 in Italia. La Berlinetta ha vinto il premio per "La più bella Alfa Romeo della Mille Miglia 2018" in cui Walter Da Silva era membro della giuria e ha quindi ricevuto la "Coppa Clemente Biondetti". L'auto vanta documenti e targhe ufficiali di immatricolazione del Registro Mille Miglia e A.C.I. Storico.

STATO DELL'ARTE

Restauro di massimo livello.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Fiva. Certificato di Origine Alfa Romeo, Registro Mille Miglia e A.C.I. Storico.

are still as they were when it left Turinga, including the original and rare corduroy seats. The current owner decided to return the car to its original colour—which was found on the car in several places. A technical renovation was needed, as the first restoration in Sweden was not done with the necessary care. The engine is matching numbers and was overhauled by specialists Van Giersbergen. There are bills for a sum in excess of 120,000 Euro. The current owner participated successfully in the 2018 and 2019 Mille Miglia in Italy, winning the award for 'Most beautiful Alfa Romeo of the Mille Miglia 2018' in which Walter da Silva was a member of the Jury and therefore received the 'Coppa Clemente Biondetti'. The car boasts official registration documents and plates from the Registro Mille Miglia and A.C.I. Storico.

STATE OF THE ART

Top level restoration.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Fiva. Alfa Romeo, Registro Mille Miglia and A.C.I. Storico.



DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe olandesi.

ELEGGIBILITÀ

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

DOCUMENTS

Registration and Dutch plates.

ELIGIBILITY

- Mille Miglia.
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.



1936 PACKARD TWELVE COUPÉ

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 904310

MOTORE NO. • ENGINE NO. 904310

STIMA • ESTIMATE € 120.000 / 180.000

- Motore V-12.
- Matching numbers.
- Anteguerra sportiva ed elegante.
- CCCA Full Classic™.
- Restauro da concorso.
- V-12 engine.
- Matching numbers.
- Pre-war sporting and elegant.
- CCCA Full Classic™.
- Concours restoration.



16





IL MODELLO

La Packard Twelve era una gamma di automobili di lusso con motore V12 costruita dalla Packard Motor Car Company a Detroit, nel Michigan. L'auto fu costruita dal 1933 al 1939 succedendo alla Twin Six a dodici cilindri. Segno del cambiamento dei tempi: la maggior parte di Packard Twelve ebbero una carrozzeria standard, mentre le carrozzerie fuoriserie avevano progressivamente perso terreno. La famosa storica dell'automobile Beverly Rae Kimes descrisse le Packard Twelve degli anni '30 come "il massimo in termini di mezzi di trasporto provenienti dall'East Grand Boulevard" (sede storica e fabbrica Packard). Sebbene Packard avesse già prodotto un'auto pregiata, a dodici cilindri nota come la "Twin Six", la Packard Twelve offerta dal 1933 al 1939 divenne una delle automobili più apprezzate dell'era classica. L'introduzione della Packard Twelve nacque da esigenze di marketing e dallo sviluppo ingegneristico. Da quando Cadillac aveva introdotto un motore V-16 al New York Auto Show del 1930, alzando l'asticella per le auto di lusso, gli altri produttori dovettero dare una risposta adeguata. Il nuovo V-12 Packard era già in via di sviluppo da parte del campione di Indianapolis Tommy Milton e di Cornelius Van Ranst, per equipaggiare una Packard a trazione anteriore, dopo l'esperienza fatta con la Cord L-29. Il progetto a trazione anteriore era nato morto, ma Milton e Van Ranst furono pagati \$ 10.000 per lo sviluppo del motore V-12 che rapidamente si fece strada in un nuovo modello Packard costruito sul telaio Deluxe a passo lungo. Il leggendario ingegnere capo Packard, Jesse Vincent, apportò una serie continua di sviluppi al nuovo motore e al telaio Twelve. Dalla 14^a serie di Packard nel 1936, il motore 473 c.i.d. (7756 cc) V-12 produceva 175 hp, solo 10 hp in meno rispetto al V-16 della Cadillac. Il motore venne abbinato a una trasmissione manuale sincronizzata a tre velocità. I freni meccanici assistiti su tutte e quattro le ruote erano standard, così come le ruote a raggi. La 14^a serie del 1936 fu in gran parte invariata dalla 12^a (non ci fu 13^a serie). Le uniche differenze erano un radiatore inclinato di altri cinque gradi, il regolatore della temperatura dell'olio venne ridisegnato. Nonostante le vendite in calo negli anni della Depressione, le Twelve furono proposte in quindici stili di carrozzeria di fabbrica nel 1936 su telaio lungo 139 pollici e 144 pollici. La produzione di Packard Twelve del 1936 ammonta a sole 682 auto. La coupé Twelve fu uno degli stili di carrozzeria più esclusivi offerti, progettato per il gentiluomo o la gentildonna, che desideravano guidare e godersi la potenza del motore V-12 per se stessi.

THE MODEL

The Packard Twelve was a range of V12-engined luxury automobiles built by the Packard Motor Car Company in Detroit, Michigan. The car was built from model year 1933 until 1939 as a successor to the twelve-cylinder Twin Six. As a sign of changing times, the majority of Packard Twelves received standard bodywork, with custom bodywork gradually losing favor. The famous automotive historian Beverly Rae Kimes described the Packard Twelves of the 1930s as "the ultimate in conveyances to emanate from East Grand Boulevard" (Packard's historic headquarters and factory). Although Packard had produced a fine, earlier twelve-cylinder car known as the 'Twin Six', the Packard Twelve offered from 1933 through 1939 became one of the most esteemed automobiles of the Classic Era. Introduction of the Packard Twelve came about as a result of marketing need and engineering development. Since Cadillac introduced a V-16 engine at the 1930 New York Auto Show, raising the bar for luxury cars, the other manufacturers had to give an adequate response. Packard's new V-12 was already in development by Indianapolis champion Tommy Milton and Cornelius Van Ranst for a front-wheel drive Packard, after the experience had for the Cord L-29. The FWD project was stillborn, but Milton and Van Ranst were paid \$ 10,000 for development of the V-12 engine that quickly found its way into a new Packard model built on the long wheelbase Deluxe chassis. Packard's legendary chief engineer Jesse Vincent brought an ongoing series of developments to the new Twelve engine and chassis. By Packard's 14th Series in 1936, the 473 c.i.d. (7756 cc) V-12 produced 175 hp, only 10 hp less than Cadillac's V-16. The engine was matched with a three-speed selective synchromesh manual transmission. Mechanical-vacuum assisted brakes on all four wheels were standard, as well as wire wheels. The 14th Series of 1936 was largely unchanged from the 12th (there was no 13th Series). The only differences were a radiator angled by five more degrees, the oil temperature regulator was redesigned. Despite dwindling sales in the Depression years, the Twelve was offered in fifteen factory body styles in 1936 on long 139 in. and 144 in. chassis. Production of 1936 Packard Twelves totaled only 682 cars. The Twelve coupe was one of the more exclusive body styles offered, designed for the gentleman, or woman, who desired to drive and enjoy the power of the V-12 engine for themselves.

L'AUTO

La Packard Twelve (modello 1407) Coupé del 1936, con telaio no. 904310 è stupefacente allo sguardo ed è un esempio assolutamente eccezionale sia del telaio Twelve sia dello stile della coupé. Questa Packard è stata sottoposta alcuni anni fa a un completo restauro ed è in condizioni da concorso. Oggi l'auto è un'automobile meravigliosa per esposizioni o tour. L'auto è annoverata tra le CCCA Full Classic™. L'esterno presenta la grandiosità della imponente coupé e molte caratteristiche eccezionali. La vernice Cream è sottolineata da un profilo rosso scuro, corrispondente alle coppe delle ruote Packard cloisonné e si presenta in un bell'aspetto, così come le finiture cromate. Il lungo cofano è fiancheggiato da due ruote di scorta laterali racchiuse in gusci in tinta con la carrozzeria, ognuna sormontata da specchietto retrovisore. I lati del cofano presentano eleganti prese d'aria orizzontali in stile art deco che scorrono per la maggior parte della lunghezza del cofano evidenziate da sottili finiture cromate. Le particolarità includono gli sportelli chiudibili a chiave del vano per la sacca da golf, su entrambi i lati, le luci Trippe colorate in tinta con la carrozzeria, un accessorio installato dal rivenditore con approvazione Packard, e un portapacchi incernierato molto corretto. Un "sedile della suocera" appare inaspettatamente dalla parte posteriore della macchina. L'interno, molto bello, è rivestito in tela a pieghe marrone chiaro di alta qualità, mentre il sedile esterno è rivestito in pelle marrone chiaro. Il cruscotto presenta un quadro strumenti centrale cromato con una radio rotativa Packard art-deco. I montanti del parabrezza e del finestrino sono verniciati con un'eccellente finitura a venatura di legno e il lunotto posteriore può sollevarsi e abbassarsi per l'aria fresca, tramite una manopola. Un'elegante mascote sul cofano Cormorano Packard adorna il maestoso radiatore. Anche sotto il cofano la finitura e il dettaglio sono eccezionali, con il motore matching numbers verniciato in verde Packard con accessori neri e finiture placcate che include le viti a testa conica (21 per lato) molto impressionanti. Un'auto davvero eccezionale da guidare, il telaio n. 904310 è un eccellente esempio di Packard difficile da trovare che può essere goduta per molti anni con il minimo sforzo con aumento di valore. L'aspetto sia sportivo che di classe derivante dal colore, dalle rifiniture e dagli accessori rende questa una Packard che sarà accolta con entusiasmo sia nelle competizioni di eleganza che negli eventi competitivi. Stato dell'Arte Completamente restaurata.

STATO DELL'ARTE

Completamente restaurato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

ASI.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane nuove.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

THE CAR

The 1936 Packard Twelve (Model 1407) Coupe with chassis no. 904310 is stunning to observe and an absolutely outstanding example of both the Twelve chassis and the coupe body style. This Packard underwent a full restoration to concours conditions, some years ago. Nowadays the car is a gorgeous automobile for showing or touring. The car is among the CCCA Full Classic™. The exterior reveals the grandeur of the big coupe and many outstanding features. The cream paint is accented with a dark red pinstriping, corresponding with the cloisonné Packard wheel centers and still looks nicely, as does the chrome trim. The long hood is flanked by twin body color enclosed side mount spares, each topped by rear view mirror. The sides of the hood feature stylish, art deco horizontal hood vents flowing back most of the length of the hood highlighted by slender chrome trim. Special features include locking golf bag doors on both sides, body colored Trippe Lights that were a Packard-approved dealer-installed accessory, and a very correct hinged luggage rack. A rumble seat unexpectedly appears from the rear of the car. The very nice interior is upholstered in high quality pleated tan broadcloth, while the exposed rumble seat is covered in tan leather. The dashboard features a chrome central gauge panel with an art-deco Packard rotary radio. Windshield and door window trim is painted with an excellent woodgrain finish and the rear window can raise and lower for fresh air, by means of a rotary knob. A sleek Packard Cormorant hood ornament adorns the stately radiator. Under the hood, the finish and detail is outstanding too, with the matching numbers engine painted in Packard green with black accessories and plated trim that includes the very impressive (21 to a side) acorn head bolts. A really great car to drive, chassis no. 904310 is an excellent example of a seldom seen Packard that can be enjoyed for many years with minimal effort, and will only increase in value. The both sporty and classy appearance resulting from the color, trim and accessories make this a Packard that will be welcomed with excitement for either elegance competitions or racing events.

STATE OF THE ART

Completely restored.

CERTIFICATES AND STATEMENTS

ASI.

DOCUMENTS

Italian registration and new plates.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

1948 BENTLEY MARK VI 4.6

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. B10PV

MOTORE NO. • ENGINE NO. B5P

STIMA • ESTIMATE € 41.000 / 45.000

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Restauro completo.
- Eccellenti condizioni.
- Motore "big bore" da 4.6 L.
- Primo modello Bentley costruito sotto controllo Rolls-Royce.
- Collezione Saottini.
- Fully restored.
- Excellent condition.
- 4.6 Ltr "big bore" Engine.
- The first Bentley built under the ownership of Rolls-Royce.
- Saottini Collection.



17







IL MODELLO

La Mark VI, costruita dalla Bentley dal 1946 al 1952, è stato il primo modello prodotto dopo la sospensione dovuta alla seconda guerra mondiale. C'era ancora la possibilità di acquistare il semplice "rolling chassis" (telaio marciante), perrivolgarsi al proprio carrozziere di fiducia, ma questa opzione fu davvero minimamente scelta dalla clientela e tra le poche carrozzerie fuoriserie, si evidenziano i magnifici cabriolet Park Ward. Il telaio prendeva quasi tutto dalla MKV: ruote indipendenti anteriori, con molle elicoidali e finalmente struttura di rinforzo a X nel centro. Il telaio ed il motore furono usati come base per la Rolls-Royce Silver Wraith del 1946 e la Silver Dawn del 1949. Il motore era il B60, figlio di quella famiglia di motori modulari a 4, 6 e 8 cilindri (B40-B60-B80) nati per esigenze belliche, per la movimentazione di camion, anfibi e gruppi elettrogeni. Il vecchio 6 cilindri valvole in testa fu rimpiazzato da questa unità dotata della sola valvola di aspirazione in testa e dello scarico laterale. I primi esemplari Mark VI utilizzavano un motore a sei cilindri in linea con cilindrata di 4257 cm³. Nel 1951 fu introdotto un propulsore di cilindrata di 4566 cm³ sempre con la stessa configurazione denominato "Big Bore". La Mark VI aveva inizialmente un cambio manuale sincronizzato a quattro rapporti, fu poi disponibile il GM 400 RR automatico, di produzione General Motors, su specifiche Rolls Royce, lo stesso cambio che equipaggiò le 3 versioni di Silver Cloud e arrivò fino alle primissime Silver Shadow. Fu conservato il tipico sistema di lubrificazione centralizzato, che permetteva all'olio di giungere alle parti in movimento delle sospensioni a partire da un serbatoio centrale. L'impianto frenante era per la prima volta misto, idraulico sull'avantreno e meccanico al retrotreno, con il "vecchio" servofreno su licenza Hispano Suiza. La versione da 4566 cm³ di cilindrata della Bentley Mark VI fu provata dal periodico "The Motor" nel 1951. Raggiunse la velocità massima di 160 km/h e accelerò da 0 a 60 mph (circa 100 km/h) in 15 secondi. Il consumo di carburante era di 17,4 litri ogni 100 km. Il modello utilizzato nel test costava 4473 sterline, tasse incluse. Furono prodotte versioni berlina e cabriolet. Gli esemplari equipaggiati con il motore da 4257 cm³ furono 4000 (832 carrozzate da carrozzieri esterni). Gli esemplari equipaggiati con il motore da 4566 cm³ di cilindrata furono 1202 (180 carrozzate da carrozzieri esterni).

THE MODEL

The Mark VI, built by Bentley from 1946 to 1952, was the first model produced after the suspension of car manufacturing due to the Second World War. There was still the possibility of purchasing the simple "rolling chassis", then contacting your trusted coachbuilder, but this option was rarely chosen by customers and among the few custom-made bodies, the magnificent Park Ward convertibles stand out. The chassis took almost everything from the MKV: independent frontwheels, with coil springs and finally an X-shaped reinforcing structure in the centre. The chassis and engine were used as the basis for the 1946 Rolls-Royce Silver Wraith and 1949 Silver Dawn. The engine was the B60, the son of that family of modular 4, 6 and 8 cylinder engines (B40-B60-B80) born for military needs, for the powering of trucks, amphibians and generators. The old 6-cylinder overhead valve was replaced by this unit equipped with only the overhead intake valve and side exhaust. The first Mark VI models used a straight six-cylinder engine with a displacement of 4257 cm³. In 1951, a 4566 cm³ engine capacity was introduced, always with the same configuration called "Big Bore". The Mark VI initially had a synchronized four-speed manual transmission, then the GM 400 RR automatic, produced by General Motors, became available on Rolls Royce specifications, the same gearbox that equipped the 3 versions of the Silver Cloud and went on up to the very first Silver Shadow. The typical centralized lubrication system was preserved, which allowed oil to reach the moving parts of the suspension from a central tank. The braking system was, for the first time, mixed, hydraulic on the front axle and mechanical on the rear, with the "old" brake booster under license from Hispano Suiza. The 4566 cm³ displacement version of the Bentley Mark VI was tested by the magazine "The Motor" in 1951. It reached a top speed of 160 km/h and accelerated from 0 to 60 mph (about 100 km/h) in 15 seconds. Fuel consumption was 17.4 litres per 100 km. The model used in the test cost £4473, including taxes. Sedan and convertible versions were produced. There were 4000 specimens equipped with the 4257 cm³ engine (832 with bodywork by external coachbuilders). The specimens equipped with the 4566 cm³ engine were 1202 (180 bodied by external coach builders).



L'AUTO

La Bentley Mark VI 4.6, telaio no. B10PV è un modello costruito nel 1948. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Monta il motore "big bore" più performante che le permette un'andatura brillante ancora oggi, nonostante la mole. L'auto ha cambio manuale e guida a destra, è stata immatricolata in Italia nel 2001. La vettura è completamente e correttamente restaurata sia all'esterno, sia negli interni nei pellami e nell'ebanisteria. La verniciatura è bicolore grigio/nero, gli interni sono in pelle Connolly marrone. La parte meccanica è in uno stato eccellente. La vettura risulta avere percorso circa 67.000 miglia soltanto e si presenta in perfette condizioni. 2^a classificata al Concours d'Élégance Trofeo Salvarola Terme e dal concorso d'eleganza di Bussolengo. Compare sul dvd dedicato alla Bentley, nell'ambito della collana "Auto da Sogno", prodotta dalla Gazzetta dello Sport nel 2006.

STATO DELL'ARTE

Restauro completo. Eccellenti condizioni.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

THE CAR

Bentley Mark VI 4.6, chassis no. B10PV is a model built in 1948. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. It mounts the more powerful "big bore" engine that allows it to perform brilliantly, despite its size. The car has a manual gearbox and is right-hand drive, it was registered in Italy in 2001. The car has been completely and correctly restored both outside and in including the leather and cabinet-making. The paint is two-tone gray/black, the interiors are in brown Connolly leather. The mechanical part is in excellent condition. The car appears to have driven approximately only 67,000 miles and is in perfect condition. 2nd classified at the Concours d'Élégance Trofeo Salvarola Terme and at the Bussolengo elegance contest. It appears on the DVD dedicated to Bentley, as part of the "Dream Car" series, produced by Gazzetta dello Sport in 2006.

STATE OF THE ART

Fully restored. Excellent condition

DOCUMENTS

Italian license plates and registration.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este

1956 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER (PININ FARINA)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. AR1495*00828*

MOTORE NO. • ENGINE NO. AR1315*40771*

STIMA • ESTIMATE € 95.000 / 120.000

- Esemplare della prima serie.
- Passo corto.
- Matching numbers.
- La spider italiana più amata.
- Restauro da concorso.
- First series.
- Short Wheelbase.
- Matching numbers.
- The most loved Italian spider.
- Concours restoration.



18





IL MODELLO

Conosciuta come la "Fidanzata d'Italia", l'Alfa Romeo Giulietta Spider ha sempre rappresentato lo spirito di un'epoca. Disegnata da Pinin Farina, la Giulietta Spider era un'auto sportiva fresca, giovane ed elegante. Dato l'insuccesso riscontrato dalle precedenti versioni convertibili dell'Alfa Romeo 1900 (un centinaio di esemplari Pinin Farina e due prototipi Touring Superleggera), l'Alfa Romeo era restia a proporre una versione aperta della Giulietta. Tuttavia, dietro l'insistenza di Max Hoffman, il geniale importatore d'auto europee di New York, (grazie al cui intuito nacquero la Mercedes-Benz 300 SL "ali di gabbiano", la Lancia B24 Spider e la BMW 507, per citarne alcune), l'Alfa Romeo decise di creare la Giulietta Spider, specialmente dopo che Hoffmann acquistò il primo blocco di 600 Giulietta Spider prodotte, da rivendere in America. Per scegliere il design, l'Alfa Romeo, incaricò Bertone e Pinin Farina di proporre due automobili idonee per la produzione. Dopo aver visionato i rispettivi prototipi, si decise per la proposta di Pinin Farina, con una linea più tradizionale rispetto a quella innovativa di Bertone, ma di grande impatto sulla clientela e con un maggiore appeal anche per i mercati del nord Europa. L'auto verrà presentata al salone di Parigi nel 1955 e, nella versione definitiva, al Salone di Torino del 1956. La versione spider della Giulietta divenne subito un'icona e un grande successo commerciale. La nuova Spider era basata su un pianale accorciato di 18 cm rispetto alla Sprint, la versione coupé con cui condivideva la meccanica e motore 1290 cc da 65 cv. Grazie a queste caratteristiche tecniche la Spider garantiva prestazioni brillanti e una guida divertente. Nel 1959 debuttò la seconda serie, con motore più potente da 79 cv e pianale leggermente allungato, molte modifiche di dettaglio e disponibile, in alternativa, la versione "Veloce". Nel 1961 arrivò la terza serie, con alcuni accorgimenti nella fanaleria e una lieve rivisitazione della forma delle pinne posteriori. Nel 1962 la gamma Giulietta cambiò denominazione in Giulia; la Spider adottò il motore da 1600 cc ed era caratterizzata dalla presa d'aria sul cofano realizzata per ospitare il nuovo propulsore. L'Alfa Romeo Giulietta Spider terminerà la propria carriera nel 1965; l'anno seguente verrà sostituita dall'Alfa Romeo Spider, più nota come "Duetto". La produzione fu di 17.096 esemplari, suddivisi in tre serie di Giulietta Spider e di 9.941 Giulia Spider.

THE MODEL

Known as the "Italy's sweetheart", the Alfa Romeo Giulietta Spider has always represented the spirit of an era. Designed by Pinin Farina, the Giulietta Spider was a cool, young and elegant sports car. Given the failure of previous Alfa Romeo 1900 cabriolet versions (one hundred models made by Pinin Farina and two prototypes of the Touring Superleggera), Alfa Romeo was reluctant to propose an open version of the Giulietta. However, at the insistence of Max Hoffman, the ingenious importer of European cars in New York (thanks to whom many beautiful models saw the light of day: Mercedes-Benz 300 SL "gullwing", the Lancia B24 Spider and the BMW 507 to name but a few) Alfa Romeo agreed to create the Giulietta Spider, especially since Hoffmann purchased the first block of 600 Giulietta Spiders produced, to be sold in America. To choose the design, Alfa Romeo commissioned Bertone and Pinin Farina to propose two cars suitable for production. After viewing the respective prototypes, they selected Pinin Farina's proposal, which had a more traditional line than Bertone's innovative one, but which had great impact on customers and was more appealing also for the northern European markets. The car was presented at the Paris Motor Show in 1955 and, in its final version, at the Salone di Torino in 1956. The spider version of the Giulietta immediately took on the role of an icon as well as being a great commercial success. The new Spider was based on a shortened platform (18 cm less than the Sprint), the coupé version with which it shared the mechanics and the 1290 cc, 65 hp engine. Thanks to these technical characteristics the Spider guaranteed brilliant performance and a fun ride. The second series made its debut in 1959, featuring a more powerful 79 hp engine and a slightly longer platform, along with many modifications to details and, additionally, in the "Veloce" version. In 1961 the third series arrived, with some small changes to the lights and a slight modification of the shape of the rear fins. In 1962 the Giulietta range changed its name to Giulia; the Spider was fitted with the 1600 cc engine and was recognizable by the air intake on the hood designed to make room for the new engine. The Alfa Romeo Giulietta Spider ended its career in 1965; being replaced the following year by the Alfa Romeo Spider, better known as the "Duetto". 17,096 units were produced, divided into three series of Giulietta Spider and 9,941 Giulia Spider.

L'AUTO

La vettura, telaio no. AR1495*000828*, è stata prodotta nel 1956, fa parte della prima serie di Giulietta Spider ed è l'ultimo anno di produzione con i finestrini senza deflettori, caratteristica dei primi esemplari. La vettura, venduta nuova negli Stati Uniti, è stata importata in Italia nel 2010. Il nuovo proprietario, ex titolare di un'officina Alfa Romeo, poco lontano dalla vecchia fabbrica Alfa Romeo di Arese, si è dedicato al restauro totale della vettura; il lavoro è durato cinque anni. L'auto era arrivata dall'America in pessime condizioni generali ma pressoché completa; i pochi pezzi utilizzati sono originali Alfa Romeo, tra cui i pistoni del motore trovati alla AFRA; il restauro è stato incentrato sull'originalità della vettura. Dopo alcune ricerche questa Giulietta è stata riportata nel suo colore originale; per il processo di sverniciatura al posto della sabbiatura è stato utilizzato il forno. Gli interni rossi erano ancora presenti sulla Giulietta al suo arrivo in Italia ma erano in pessimo stato, è stato quindi deciso per un restauro totale da parte di uno specialista che ha curato anche la capote, ricostruendola su misura.

STATO DELL'ARTE

Completo e documentato restauro di carrozzeria, interni e parti meccaniche. Matching numbers.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Alfa Romeo (RIAR).

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.



THE CAR

The car, chassis no. AR1495*000828*, was produced in 1956 and is one of the first series of the Giulietta Spider and is the last year of production with side-windows without quarter windows, typical of the first units. The car, sold new in the United States, was imported to Italy in 2010. The new owner, a former owner of an Alfa Romeo workshop located not far from the old Alfa Romeo factory in Arese, dedicated himself to the total restoration of the car which took five years. The car arrived from America in a deplorable general condition but almost complete; the few replacement parts used are original Alfa Romeo, including the engine pistons found at AFRA; restoration focused on the maintaining the "original" car. After some research, the Giulietta has been brought back to its original colour; for the stripping process instead of sandblasting an oven was used. The red interiors were still present on the Giulietta when it arrived in Italy, but they were in such an awful state that it was decided for a total restoration by a specialist who also took care of the soft top, rebuilding it to tailor-made.

STATE OF THE ART

Complete and documented restoration of body, interiors and mechanical parts. Matching numbers.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Certificato d'origine Alfa Romeo (RIAR).

DOCUMENTS

Registration and Italian license plates in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- California Mille.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.



1960 PORSCHE 356 B SUPER 90 (REUTTER)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 112431

MOTORE NO. • ENGINE NO. P800988

STIMA • ESTIMATE € 90.000 / 120.000

- Completamente restaurata.
- Perfette condizioni.
- Tetto apribile.
- Completely restored.
- Perfect conditions.
- Sunroof.



19





IL MODELLO

La 356 fu creata da Ferdinand "Ferry" Porsche (figlio del Ferdinand fondatore della compagnia tedesca, che fondò l'azienda austriaca. Come la Volkswagen Beetle progettata da Ferdinand Porsche Sr., la 356 era una quattro cilindri raffreddata ad aria, motore posteriore, a trazione posteriore con carrozzeria e struttura integrata. Il telaio era un progetto completamente nuovo così come lo era la carrozzeria della 356, opera del dipendente Porsche Erwin Komenda, mentre alcuni componenti meccanici, tra cui il blocco motore e alcuni componenti delle sospensioni, erano basati e inizialmente acquistati da Volkswagen. La 356 era un'auto sportiva di lusso e la prima automobile di serie Porsche. Le innovazioni ingegneristiche continuarono durante gli anni di produzione, contribuendo ai successi sportivi e alla popolarità. La produzione iniziò nel 1948 a Gmünd, in Austria, dove furono costruite circa 50 auto. L'8 giugno 1948 la prima automobile Porsche ottenne la relativa omologazione: si trattava della Porsche 356/1 Roadster seguita dalla 356/2 fino al 1950. Nel 1950 la fabbrica fu trasferita a Zuffenhausen, in Germania, ed ecco le prime 356 dette anche, retrospettivamente, "Pre-A". Inizialmente solo 1100 cc, poi 1300cc e dal 1952 anche 1500 cc erano facilmente riconoscibili dal parabrezza diviso in due parti da una nervatura centrale. Nel 1956 la 356 fu sostituita dalla 356 A. Al Salone di Francoforte 1959, debuttò la nuova 356 B (T5) con una nuova carrozzeria coupé e cabriolet più ampia che arrivò fino alla fine della produzione, paraurti rialzati di una decina di centimetri, fari posti nettamente più in alto. Le griglie del clacson posizionate accanto agli indicatori di direzione anteriori ancora più sporgenti erano più piatte e presentavano due dischi cromati. Inoltre la maniglia del cofano si allargava maggiormente verso il basso. Entrambe le lampadine dell'illuminazione della targa erano integrate nel paraurti posteriore posto più in alto, mentre la luce di retromarcia era montata sotto il paraurti. Gli interni erano ulteriormente migliorati, volante a calice a 3 razze, freni migliorati, pneumatici radiali opzionali, deflettori di serie, specchietto retrovisore sistemato sulla portiera e non più sul parafrangente, sedili posteriori abbattibili singolarmente, e nuovo cambio (typ 716) completamente sincronizzato con carter realizzati in lega di alluminio e magnesio verniciati. Il motore da 1300 cc scomparve, mentre il 1600 cc divenne disponibile in tre livelli di potenza: Dame, (60 cv), Super 75 (75 cv), e Super 90 (90 cv). La Super 90 adottò gli pneumatici radiali di serie e le molle a passo differenziato sull'asse posteriore. La produzione

THE MODEL

The founder of the German company Ferdinand, who founded the Austrian company. Like the Volkswagen Beetle designed by Ferdinand Porsche Sr., the 356 was an air-cooled four-cylinder, rear engine, rear-wheel drive with bodywork and integrated structure. The chassis was a completely new design as was the bodywork, the work of the Porsche employee Erwin Komenda, though some mechanical components, including the engine block and some components of the suspension, were based on and initially purchased from Volkswagen. The 356 was a luxury sports car and the first Porsche series car. Engineering innovations continued throughout the years of production, contributing to its sporting success and popularity. Production began in 1948 in Gmünd, Austria, where about 50 cars were built. On June 8, 1948, the first car obtained the relevant approval: it was the Porsche 356/1 Roadster this was followed by the 356/2 with production continuing to 1950. In 1950 the factory was moved to Zuffenhausen, Germany, and here are the first 356 retrospect called, "Pre-A". Initially only 1100 cc, then 1300cc and from 1952 also 1500 cc they were easily recognizable by the windshield divided into two parts by a central rib. In 1956 the 356 was replaced by the 356 A. At the 1959 Frankfurt Motor Show, the new 356 B (T5) made its debut with a new wider coupé and cabriolet bodywork that reached the end of production, bumpers raised by about ten centimeters, headlights set significantly higher. The horn grilles located next to the even more prominent front turn signals were flatter and featured two chrome discs. In addition, the hood handle widened further downwards. Both license plate lighting bulbs were integrated into the uppermost rear bumper, while the reversing light was mounted under the bumper. The interior was further improved, 3-spoke steering wheel, improved brakes, optional radial tires, standard quarter windows, rear-view mirror placed on the door and no longer on the fender, individually folding rear seats, and new gearbox (typ 716) fully synchronized with casings made of painted aluminum and magnesium alloy. The 1300cc engine disappeared, while the 1600cc became available in three power levels: Dame, (60 hp), Super 75 (75 hp), and Super 90 (90 hp). The Super 90 adopted the standard radial tires and differentiated pitch springs on the



generale della 356 continuò fino all'aprile 1965, ben dopo che il nuovo modello 911 aveva fatto il suo debutto nell'autunno del 1963. Risulta che ne siano state prodotte 76.313 unità. Di queste, 4413 coupé 356 B (T5) nel 1960. Meno della metà le Super 90.

L'AUTO

La Porsche 356 B (T5) Super 90 con telaio no. 112431 è un esemplare del 1960. Monta il motore da 1,6 litri da 90 cv di potenza. La vettura è stata completamente restaurata e si presenta in perfette condizioni e originale in tutto con omologazione ASI targa oro. Il colore esterno è un vivace rosso "Signalrot" (6011) abbinato a interni in pelle grigio chiari "Hellgrau". L'auto è dotata del raro tetto apribile a scomparsa in metallo. Tra gli accessori, l'autoradio Blaupunkt. È dell'attuale proprietario dal 1994.

STATO DELL'ARTE

Completamente restaurata, in condizioni eccellenti.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

ASI Targa Oro.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Eventi Porsche Club.

rear axle. General production of the 356 continued until April 1965, well after the new 911 model made its debut in the autumn of 1963. 76,313 units were produced. Of these, 4413 356 B (T5) coupe in 1960. Less than half the Super 90s.

THE CAR

The Porsche 356 B (T5) Super 90 with chassis no. 112431 is a 1960's example. It is fitted with the 1.6-liter 90 hp engine. The car has been completely restored and is in perfect and original condition throughout with ASI Targa Oro certification. The exterior color is a vibrant "Signalrot" red (6011) combined with a light gray "Hellgrau" leather interior. The car is equipped with the rare metal sunroof. Among the accessories, the Blaupunkt car radio. It has been owned by the current owner since 1994.

STATE OF THE ART

Completely restored, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

ASI Targa Oro.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Porsche Club Events.

1960 ŠKODA FELICIA CABRIOLET

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 523191

MOTORE NO. • ENGINE NO. 523191

STIMA • ESTIMATE € 15.000 / 17.000

- Completamente restaurata.
- Condizioni da concorso.
- Rara in Italia.
- Con Soft-top e Hard-top.
- Collezione Saottini.
- Fully restored.
- Competition condition.
- Rare in Italy.
- Both Soft & Hard top.
- Saottini Collection.



20 



IL MODELLO

La Škoda Works è stata fondata come azienda produttrice di armi nel 1859. ŠKODA AUTO (e il suo predecessore Laurin & Klement) è la quinta azienda più antica nella produzione di automobili e ha una storia ininterrotta al fianco di Daimler, Opel, Peugeot e Tatra. Quando, al termine della guerra, nel luglio del 1945, fu ricostruita la fabbrica di Mladá Boleslav, la produzione delle auto Škoda riprese. Nell'autunno del 1948, Škoda entrò a far parte dell'economia pianificata comunista, il che comportò separarsi dalla casa madre, Škoda Works. Nonostante la perdita di contatti con lo sviluppo tecnico nei paesi non comunisti, Škoda mantenne una buona reputazione fino agli anni '60. La Škoda Felicia è un'automobile prodotta dal 1959 al 1964. La Felicia fu introdotta nel 1959 come decapottabile a 2 porte, sostituendo la Škoda 450. In grado di ospitare cinque persone, era dotata di una capote ripiegabile e di un hardtop di plastica. Lo stile era simile a quello della contemporanea Škoda Octavia, prodotta come berlina e station wagon. La Felicia veniva prodotta solamente con motore a quattro cilindri da 1089 cc; tuttavia nel 1961 fu introdotto un modello Felicia Super alimentato da una unità più grande da 1221 cc. Furono prodotte in totale 14.863 Felicia. Il nome Felicia è stato resuscitato da Škoda nel 1994 per un nuovo modello.

L'AUTO

La Škoda Felicia, telaio no. 523191 è di provenienza cecoslovacca. Fa parte dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. La vettura è stata completamente e meticolosamente restaurata. Il restauro è documentato da un dossier fotografico e da un dettagliato diario di appunti. La carrozzeria, verniciata in un vivace e corretto colore giallo, e gli interni si presentano in uno stato impeccabile; la parte meccanica (motore, cambio, frizione, freni, trasmissione, sospensioni) è in uno stato pari al nuovo. L'attenzione ai dettagli è presente in ogni aspetto, fatto inusuale per una vettura di categoria medio-economica. Gli pneumatici sono della misura prescritta e risultano essere nuovi. La vettura si presenta in perfette condizioni. La vettura monta la capote in tela nera, anch'essa in condizioni pari al nuovo, ed è comunque dotata anche dell'hardtop originale, in materiale plastico, da restaurare.

STATO DELL'ARTE

Completamente restaurata, condizioni da concorso.

DOCUMENTI

Da reimmatricolare.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

Škoda Works was founded as an arms manufacturer in 1859. ŠKODA AUTO (and its predecessor Laurin & Klement) is the fifth oldest car manufacturing company in the world and has an uninterrupted history alongside Daimler, Opel, Peugeot and Tatra. When the Mladá Boleslav factory was rebuilt at the end of the war in July 1945, production of Škoda cars resumed. In the autumn of 1948, Škoda became part of the planned communist economy, which involved separating from the parent company, Škoda Works. Despite the loss of contacts with technical development in non-communist countries, Škoda maintained a good reputation until the 1960s. The Škoda Felicia is a model produced from 1959 to 1964. The Felicia was introduced in 1959 as a 2-door convertible, replacing the Škoda 450. Able to accommodate five people, it was equipped with a folding top and a plastic hardtop. The style was similar to that of the contemporary Škoda Octavia, produced as a sedan and station wagon. The Felicia was produced only with a 1089 cc four-cylinder engine; however in 1961 a Felicia Super model was introduced powered by a larger 1221 cc unit. A total of 14,863 Felicia were produced. The name Felicia was resurrected by Škoda in 1994 for a new model.

THE CAR

The Škoda Felicia, chassis no. 523191 is of Czechoslovak origin. It is one of the cars chosen for the Saottini Collection. The car has been completely and meticulously restored. The restoration is documented by a photographic dossier and a detailed notes. The bodywork, painted in a lively and correct yellow color, and the interior are in impeccable condition; the mechanical parts (engine, gearbox, clutch, brakes, transmission, suspension) are "as new". Attention to detail is present in every aspect, which is unusual for a vehicle of this category. The tires are of the right size and appear new. The car is in perfect condition. The car is fitted with a black canvas convertible top, also in like new condition, and additionally is equipped with the original plastic hard top, which is in need of restoration.

STATE OF THE ART

Fully restored, competition condition.

DOCUMENTS

To be registered.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1961 PORSCHE 356 B (REUTTER)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 115332

STIMA • ESTIMATE € 100.000 / 120.000

- Completamente restaurata.
- Matching numbers.
- Livrea sportiva e originale.
- Tetto apribile.
- Completely restored.
- Matching numbers.
- Sports and standard livery.
- Sunroof.

21







IL MODELLO

La 356 fu creata da Ferdinand "Ferry" Porsche (figlio del Ferdinand fondatore della compagnia tedesca), che fondò l'azienda austriaca. Come la Volkswagen Beetle progettata da Ferdinand Porsche Sr., la 356 era una quattro cilindri raffreddata ad aria, motore posteriore, a trazione posteriore con carrozzeria e struttura integrata. Il telaio era un progetto completamente nuovo così come lo era la carrozzeria della 356, opera del dipendente Porsche Erwin Komenda, mentre alcuni componenti meccanici, tra cui il blocco motore e alcuni componenti delle sospensioni, erano basati e inizialmente acquistati da Volkswagen. La 356 era un'auto sportiva di lusso e la prima automobile di serie Porsche. Le innovazioni ingegneristiche continuarono durante gli anni di produzione, contribuendo ai successi sportivi e alla popolarità. La produzione iniziò nel 1948 a Gmünd, in Austria, dove furono costruite circa 50 auto. L'8 giugno 1948 la prima automobile Porsche ottenne la relativa omologazione: si trattava della Porsche 356/1 Roadster seguita dalla 356/2 fino al 1950. Nel 1950 la fabbrica fu trasferita a Zuffenhausen, in Germania, ed ecco le prime 356 dette anche, retrospettivamente, "Pre-A". Inizialmente solo 1100 cc, poi 1300cc e dal 1952 anche 1500 cc erano facilmente riconoscibili dal parabrezza diviso in due parti da una nervatura centrale. Nel 1956 la 356 fu sostituita dalla 356 A. Al Salone di Francoforte 1959, debuttò la nuova 356 B (T5) con una nuova carrozzeria coupé e cabriolet più ampia che arrivò fino alla fine della produzione, paraurti rialzati di una decina di centimetri, fari posti nettamente più in alto. Le griglie del clacson posizionate accanto agli indicatori di direzione anteriori ancora più sporgenti erano più piatte e presentavano due dischi cromati. Inoltre la maniglia del cofano si allargava maggiormente verso il basso. Entrambe le lampadine dell'illuminazione della targa erano integrate nel paraurti posteriore posto più in alto, mentre la luce di retromarcia era montata sotto il paraurti. Gli interni erano ulteriormente migliorati, volante a calice a 3 razze, freni migliorati, pneumatici radiali opzionali, deflettori di serie, specchietto retrovisore sistemato sulla portiera e non più sul parafrangente, sedili posteriori abbattibili singolarmente, e nuovo cambio (typ 716) completamente sincronizzato con carter realizzati in lega di alluminio e magnesio verniciati. Il motore da 1300 cc scomparve, mentre il 1600 cc divenne disponibile in tre livelli di potenza: Dame, (60 hp), Super 75 (75 hp), e Super 90 (90 hp). La produzione generale della 356 continuò fino all'aprile 1965, ben dopo che il nuovo modello 911

THE MODEL

The 356 was created by Ferdinand "Ferry" Porsche (son of the founder of the German company Ferdinand), who founded the Austrian company. Like the Volkswagen Beetle designed by Ferdinand Porsche Sr., the 356 was an air-cooled four-cylinder, rear engine, rear-wheel drive with bodywork and integrated structure. The chassis was a completely new design as was the bodywork, the work of the Porsche employee Erwin Komenda, though some mechanical components, including the engine block and some components of the suspension, were based on and initially purchased from Volkswagen. The 356 was a luxury sports car and the first Porsche series car. Engineering innovations continued throughout the years of production, contributing to its sporting success and popularity. Production began in 1948 in Gmünd, Austria, where about 50 cars were built. On June 8, 1948, the first car obtained the relevant approval: it was the Porsche 356/1 Roadster this was followed by the 356/2 with production continuing to 1950. In 1950 the factory was moved to Zuffenhausen, Germany, and here are the first 356 retrospectively called, "Pre-A". Initially only 1100 cc, then 1300cc and from 1952 also 1500 cc they were easily recognizable by the windshield divided into two parts by a central rib. In 1956 the 356 was replaced by the 356 A. At the 1959 Frankfurt Motor Show, the new 356 B (T5) made its debut with a new wider coupé and cabriolet bodywork that reached the end of production, bumpers raised by about ten centimeters, headlights set significantly higher. The horn grilles located next to the even more prominent front turn signals were flatter and featured two chrome discs. In addition, the hood handle widened further downwards. Both license plate lighting bulbs were integrated into the uppermost rear bumper, while the reversing light was mounted under the bumper. The interior was further improved, 3-spoke steering wheel, improved brakes, optional radial tires, standard quarter windows, rear-view mirror placed on the door and no longer on the fender, individually folding rear seats, and new gearbox (typ 716) fully synchronized with casings made of painted aluminum and magnesium alloy. The 1300cc engine disappeared, while the 1600cc became available in three power levels: Dame, (60 hp), Super 75 (75 hp), and Super 90 (90 hp). General production of the 356 continued until April 1965, well after the new



aveva fatto il suo debutto nell'autunno del 1963. Risulta che ne siano state prodotte 76.313 unità. Di queste, 4413 coupé 356 B (T5) nel 1960.

L'AUTO

La Porsche 356 B (T5) con telaio no. 115332 è un esemplare del 1961. Importata dagli USA a inizio anni '90, monta il motore base typ 616/1 (in origine 60 hp) da 1,6 litri. Grazie ad una meticolosa preparazione da parte dello specialista Blasetti la potenza attualmente si aggira attorno ai 110 hp. La meccanica è matching numbers. La vettura è stata completamente restaurata e si presenta in perfette condizioni, con una livrea sportiva coerente con l'epoca di nascita. La vettura è verniciata avorio (Elfenbein) con due strisce longitudinali rosse. Rossi anche gli interni. Si presenta senza paraurti, sostituiti da semplici "T-bar" e da fari antinebbia originali d'epoca. I cerchi sono privi di coppe. Lo scarico è di tipo sportivo. All'interno il volante è in legno a tre razze e i sedili sono di tipo sportivo "baquet". Vengono consegnati anche i ricambi per farla tornare originale: paraurti, marmitta originale, volante originale, sedili originali, coppe cerchi, etc.). L'auto è dotata del raro tetto apribile a scomparsa in metallo.

STATO DELL'ARTE

Completamente restaurata, in condizioni eccellenti.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Eventi Porsche Club.

911 model made its debut in the autumn of 1963. 76,313 units were produced. Of these, 4413 356 B (T5) coupe in 1960.

THE CAR

The Porsche 356 B (T5) with chassis no. 115332 is an example of 1961. Imported in the early '90s from USA, it is fitted with the 1.6-liter basic typ 616/1 engine (original output: 60 hp). Thanks to a meticulous preparation by the specialist Blasetti, the power is currently around 110 hp. Mechanics is matching numbers. The car has been completely restored and is in perfect condition, with a sporty livery consistent with the era of birth. The car is painted ivory (Elfenbein) with two red longitudinal stripes. The interiors are also red. It comes without bumpers, replaced by simple "T-bars" and original vintage fog lights. The rims are without cups. The exhaust is of the sports type. Inside, the steering wheel is a three-spoke wooden one and the seats are of the "baquet" sports type. Spare parts are also delivered to get it back to original: bumper, original muffler, original steering wheel, original seats, rim cups, etc.). The car is equipped with the rare retractable metal sunroof.

STATE OF THE ART

Completely restored, in excellent condition.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Porsche Club Events.

1961 VOLKSWAGEN WESTFALIA (TYP 2)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 757100

MOTORE NO. • ENGINE NO. D 327928X

STIMA • ESTIMATE € 50.000 / 70.000

- Unico: esemplare dei primi camper Westfalia.
- Completamente restaurato.
- Allestimenti completi.
- Unique: example of the first Westfalia camper-vans.
- Fully restored.
- Complete set-ups.



22





IL MODELLO

Molto popolare e ricercato, il minivan Volkswagen Tipo 2 fu un veicolo commerciale prodotto dalla casa automobilistica tedesca dal 1949 al 1967 in quasi 1.800.000 unità. Il successo commerciale fu enorme e planetario. Il VW Tipo 2 divenne anche un mito non solo per la generazione Hippie, specialmente nelle varianti Samba Bus (un van bicolore) e Westfalia (camper). Il 1° ottobre 1844 segna l'inizio dell'azienda Westfalia: Johann Bernhard Knöbel avviò una fucina, gettando così le basi per una storia di lunga durata. Originariamente costruì pesanti carrelli trainati da cavalli per trasportare merci che arrivavano alla nuova stazione ferroviaria. Comunque, la storia delle conversioni Westfalia iniziò nel 1951 con il desiderio speciale di un cliente. Quando Westfalia a Wiedenbrück creò la cosiddetta "Camping Box", progettata appositamente per un ufficiale delle forze britanniche di stanza in Germania, aveva una semplice richiesta: equipaggiare un furgone VW come casa. L'allestimento doveva essere ben integrato nel veicolo e allo stesso tempo doveva essere adatto come spazio per dormire, vivere e lavorare. Così i tecnici Westfalia presero un bus VW, installarono una doppia porta e costruirono mobili e arredi multiuso dietro i sedili anteriori. Ad esempio tende aracciate che si abbinavano al motivo a quadri dei mobili. Una vera combinazione "zeitgeist". Un divano, un tavolo pieghevole, una panca, un mobile ribaltabile e una credenza completavano l'insieme degli interni. Il risultato fu un tale successo che presto il Camping Box passò alla produzione in serie e il VW Bus convertito divenne l'auto dei sogni degli anni '50, perché era multifunzionale e poteva essere usato come hotel su ruote. Nel 1962 Westfalia costruì il primo camper con le superfici dei mobili in materiale plastico leggero anziché in legno, indirizzando la storia del camper moderno, ma era di nuovo un VW Tipo 2. Ancora in piena attività, dopo quasi 70 anni equipaggiando veicoli per il tempo libero, nell'autunno 2019, Westfalia ha celebrato il suo 175° anniversario a Wiedenbrück.

THE MODEL

Very popular and sought after, the minivan Volkswagen Type 2 was a commercial vehicle produced by the German motor company from 1949 to 1967 in almost 1,800,000 units. The commercial success was enormous and planetary. The VW Type 2 also became a myth not only for the Hippie generation, especially in the Samba Bus (a two-colored van) and Westfalia (camper) variants. 1 October 1844 marks the beginning of the Westfalia company: Johann Bernhard Knöbel started a forge, thus laying the foundation stone for a long-lasting history. He originally built heavy horse-drawn carts to transport goods arriving at the new train station. Anyway, the history of Westfalia conversions began in 1951 with one customer's special wish. When Westfalia in Wiedenbrück created the so-called "Camping Box", especially designed for an officer in the British Forces stationed in Germany, he had a simple request: equip a VW transit van as a home. This had to be neatly built into the vehicle and at the same time had to be suitable as a room for sleeping, living and working. So the people at Westfalia took a VW bus, installed a double door and built in multi-purpose furniture and decoration behind the front seats. For example pretty ruffled curtains which matched the checked pattern of the furniture. A real zeitgeist combination. A studio couch, folding table, seat bench, roll-front cabinet and sideboard completed the interior ensemble. The result was such a success that the Camping Box soon went into series production and the converted VW Bus became the dream car of the 50s, because it was multifunctional and could be used as a hotel on wheels. In 1962 Westfalia built the first motorhome with furniture surfaces made of light plastic material instead of wood, directing the story of the modern campervan, but it was again a VW Type 2. Still in full activity, after almost 70 years of equipping leisure vehicles, in autumn 2019, Westfalia celebrated its 175th anniversary in Wiedenbrück.



L'AUTO

Il Volkswagen Typ 2 in allestimento camper Westfalia con telaio no. 757100, è un esemplare del 1961. Presumibilmente l'allestimento è lo SO34 "Camper Westfalia con piccola botola sul tetto e armadietti in laminato bianco". Il veicolo è stato completamente restaurato di carrozzeria, meccanica e soprattutto nell'allestimento degli interni che sono la particolarità se non l'unicità di questo mezzo. Risalente alla prima era Westfalia in cui tutti i mobili e le armadiature sono realizzate ancora in legno, sono rifiniti in questo caso in laminato bianco. I sedili sono rivestiti nel vivace tessuto scozzese. Caratteristico il sedile anteriore "double-face": una panchetta che può essere sedile di guida e passeggero, in marcia, e divanetto nella dinette alle spalle, semplicemente ribaltando lo schienale del sedile. La piccola botola sul tetto anticipa i tetti "pop-up" che renderanno famosa Westfalia. Accessori il portapacchi cromato con traverse in legno e scaletta laterale e il parabrezza apribile "Safari Windows".

STATO DELL'ARTE

Completamente restaurata, condizioni eccezionali.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

ASI.

DOCUMENTI

Da reimmatricolare.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

THE CAR

The Volkswagen Typ 2 in Westfalia camper van equipment with chassis no. 757100, is an example of 1961. Presumably the set-up is the SO34 "Westfalia camper with small roof hatch and white laminate cabinets". The vehicle has been completely restored in bodywork, mechanics and above all in the interior design which are the particularity if not the uniqueness of this vehicle. Dating back to the early Westfalian era in which all furniture and cupboards are still made of wood, they are finished in this case in white laminate. The seats are upholstered in vibrant Scottish fabric. The "double-face" front seat is characteristic: a bench that can be the driver's and passenger's seat, while on the move, and a sofa in the dinette behind, simply by folding the seat back. The small hatch on the roof anticipates the "pop-up" roofs that will make Westfalia famous. Accessories include the chromed luggage rack with wooden crossbars and side ladder and the "Safari Windows" opening windshield.

STATE OF THE ART

Completely restored. Outstanding conditions.

CERTIFICATES & STATEMENT

ASI.

DOCUMENTS

To re-register.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1963 FIAT 600 D

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 100D*1439019

STIMA • ESTIMATE € 7.000 / 10.000

- Completamente restaurata.
- Eleggibile Rallye Monte-Carlo Historic.
- Targhe e libretto di prima immatricolazione.
- Matching numbers.
- Completely restored.
- Rallye Monte-Carlo Historic Eligible.
- Original registration plates and booklet.
- Matching numbers.



23



IL MODELLO

La 600 fu il primo ed innovativo modello per la Fiat con la meccanica "tutto dietro". Opera di Dante Giacosa, che è stato in grado di realizzare una quattro posti di dimensioni e costi ridotti in grado di sostituire la ormai anziana "Topolino". Divenne "l'auto che motorizzò l'Italia". La 600 venne fabbricata dalla Fiat tra il 1955 e il 1970, quando era già in produzione da ben sei anni la Fiat 850 destinata a sostituirla. Venne presentata nel marzo del 1955 al Salone di Ginevra e in contemporanea in tutte le capitali europee e a Casablanca (Marocco). Con la Fiat 600 che affianca le Fiat 1100 e Fiat 1400 la Fabbrica Torinese inizia la produzione in grande serie. La Fiat 600 si rivela una compatta berlina a due porte, quattro posti comodi, struttura autoportante con il gruppo motore-frizione-cambio-rinvio e differenziale posto longitudinalmente tutto dietro con il motore a sbalzo dell'assale posteriore. Monta inizialmente un motore a benzina a quattro cilindri in linea da 633 cc raffreddato ad aria, capace di sviluppare 21,5 cv a 4.600 giri/min. Il cambio è manuale a 4 marce con la prima non sincronizzata; la trazione posteriore. Il motore della 600 poteva spingere i 590 kg dell'auto ad una velocità massima di oltre 95 km/h. La Fiat era riuscita a mantenere, per un'auto a quattro posti, proporzioni piuttosto contenute per gli standard del periodo. La vettura era lunga 3.215 mm, larga 1.380 mm e alta 1.405 mm. È stata prodotta dalla SEAT in Spagna e dalla Zastava in Jugoslavia. Nella sua lunga carriera si distinguono tre serie fino al 1960, anno in cui nasce la 600 modello D, che inaugura il motore da 750 cc ed evolverà anch'esso in tre serie fino a cessata produzione. La 600D I serie, prodotta dal settembre 1960 all'aprile 1964, ha il motore 767 cc, per 29 cv a 4.800 giri/min, grazie a cui raggiunge una velocità massima circa 110 km/h. Nonostante l'aumento di potenza, i consumi rimangono di 5,7 l per 100 km. Esternamente si distingue per alcuni particolari: sul cofano motore le griglie passano da 30 a 36 scanalature, compaiono i deflettori alle portiere che restano ancora incernierate posteriormente.

L'AUTO

La Fiat 600, con telaio no. 100D*1439019 è un esemplare D della I serie, ed è stata immatricolata nuova a Genova il 4 febbraio 1963. Monta ancora le portiere "a vento", incernierate posteriormente, come si affermava allora nei comunicati pubblicitari, anche per agevolare un ingresso ed un'uscita "dignitosi" per le signore automobiliste in gonna, un nuovo e importante bacino d'utenza del modello. La vettura è giunta all'attuale ed ultimo proprietario nel 1992, in condizioni da completo restauro. Il restauro è stato da lui eseguito con cura ed approfonditamente. La scocca è stata completamente smontata, ogni parte necessaria è stata sostituita con parti originali e la carrozzeria è stata verniciata nell'originale Azzurro (403). Gli interni sono stati completamente rifatti da un esperto tappezziere con materiali e il tessuto a righe conformi all'epoca. La meccanica, matching numbers, è stata totalmente rivista. Sebbene il restauro non sia recente, la sua qualità fa sì che la vettura sia in condizioni perfette. Gli pneumatici sono nuovi. Si segnala, sul volante, un optional curioso: l'anello per la segnalazione con i fari. La vettura ha le targhe nere Genova d'origine e il libretto di circolazione originale, a pagine. Completa la dotazione il libretto uso e manutenzione dell'epoca.

STATO DELL'ARTE

Restauro completo di carrozzeria, interni e delle parti meccaniche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane d'origine in ordine e aggiornate.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

The 600 was the first and most innovative model for Fiat, with the "tutto dietro" (all rear) mechanics. The work of Dante Giacosa, who was able to create a four-seater of reduced dimensions and cost able to replace the now elderly "Topolino". It became "the car that put Italy on 4 wheels". The 600 was manufactured by Fiat between 1955 and 1970, by which time its replacement (the Fiat 850) had already been in production for six years. It was presented in March 1955 at the Geneva Motor Show and simultaneously in all European capitals as well as in Casablanca (Morocco). With the Fiat 600, joining the Fiat 1100 and 1400, the Torinese factory entered into production in large series. The Fiat 600 is a compact two-door sedan, with four comfortable seats, a self-supporting structure with the engine-clutch-gearbox-transmission and differential placed longitudinally, all positioned rearward with the engine cantilevered beyond the rear axle. It initially mounted an air-cooled 633 cc four-cylinder petrol engine, capable of developing 21.5 hp at 4,600 rpm. Gearbox was a 4-speed manual gearbox, with 1st gear not synchronized; rear-wheel drive. The 600's engine could bring the 590-kg car to a top speed of over 95 km/h. Fiat had managed to maintain, for a four-seater of the time, modest proportions of the car. The car was 3,215 mm long, 1,380 mm wide and 1,405 mm high. It was produced by SEAT in Spain and by Zastava in Yugoslavia. In its long career three series follow one another until 1960, when the 600 model D was born, presenting the new 750 cc engine and will also evolve into three series until production ceased. The 600D I series, produced from September 1960 to April 1964, has a 767 cc engine, for 29 hp at 4,800 rpm, thanks to which it reaches a maximum speed of around 110 km/h. Despite the increase in power, gas mileage remains at 5.7 l per 100 km. Externally, it stands out for some details: on the engine hood the grilles go from 30 to 36 grooves, quarter windows appear on the doors which still remain "suicide doors", being hinged at the rear.

THE CAR

The Fiat 600, with chassis no. 100D*1439019 is a D specimen of the 1st series, and was registered new in Genoa on 4 February 1963. It still mounts the "suicide" doors, hinged at the rear, as was then stated in advertising notices, also to facilitate entry and 'dignified' outing for motorist ladies in skirts, a new and important user base for the model. The car went in the hands of its current and last owner in 1992, in a fully to be restored condition. The restoration was carried out by him with care and in depth. The body has been completely disassembled, every necessary part has been replaced with original parts and the body has been painted in the original Light Blue (403). The interiors were completely redone by an expert upholsterer with materials and striped fabric conforming to the time. The matching numbers mechanics have been totally revised. Although the restoration is not recent, its quality means that the car is in perfect condition. Tyres are new. There is a curious option on the steering wheel: the ring for flashing with the headlights. The car has original Genoa black plates and the original registration document, "in pages". The equipment is completed by the use and maintenance booklet of the time.

STATE OF THE ART

Complete restoration of body, interiors and mechanical parts.

DOCUMENTS

Registration and original Italian plates in order and updated.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1964 TRIUMPH VITESSE 6

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. HB 9019 LDL

MOTORE NO. • ENGINE NO. HB8910HE

STIMA • ESTIMATE € 5.000 / 6.000

+ IVA SE DOVUTA / + VAT IF DUE

- Unico proprietario, fino al 1968.
- Collezione Saottini per oltre 50 anni.
- Parzialmente restaurata.
- Rara.
- Only one owner until 1968.
- Part of the Saottini collection for more than 50 years.
- Partially restored.
- Rare.



24 



IL MODELLO

La Vitesse 6 era una versione “upmarket” (in inglese: di classe superiore) della Herald, con cui condivideva gran parte della carrozzeria e della meccanica. Le differenze riguardavano il frontale con 4 fari circolari, diverso cofano motore e nuova mascherina, gli interni con inserti in legno anche sui pannelli porta e sedili meglio conformati ed il motore: un 6 cilindri in linea con albero a camme laterale di origine Standard. Ovviamente il design era opera di Giovanni Michelotti, autore anche della Herald di base. Dal punto di vista tecnico, oltre al motore 6 cilindri di 1596 cm³ alimentato con 2 carburatori da 70 CV, le differenze rispetto alla Herald riguardavano essenzialmente l'avantreno rinforzato, per sopportare il maggior peso del motore, e i freni a disco davanti. Fin dal momento del lancio, nel 1962, la Vitesse era disponibile sia in versione berlina 2 porte che Convertible. Il successo del modello, grazie alle finiture curate e al prezzo concorrenziale rispetto alle altre 6 cilindri, fu notevole, nonostante le prestazioni non esaltanti. Nel 1966 la Triumph intervenne incrementando la cilindrata a 1998 cc. Nel 1968 la Casa britannica intervenne nuovamente sulla Vitesse, con sostanziose modifiche alla sospensione posteriore ed un nuovo motore. La produzione, sia della berlina che della Convertible cessò, nel 1971.

L'AUTO

La Triumph Vitesse 6, telaio no. HB 9019 LDL, del 1964 è un esemplare con carrozzeria “saloon” (berlina) a due porte. Di colore azzurro chiaro con interni in pelle blu. Carrozzeria e sedili sono stati restaurati. Parte degli interni è conservata. La meccanica, conservata, è in stato d'uso ed efficiente. Conserva targhe nere (Brescia) e libretto a pagine, entrambi di prima immatricolazione. La vettura ha avuto un solo proprietario, nei suoi primi 4 anni di vita, fino al 1968; anno in cui la vettura entra a far parte della Collezione Saottini in cui rimane, dunque, per oltre 50 anni. In ottime condizioni generali, richiede qualche cura per il ripristino dell'imbottitura sedili anteriori e qualche dettaglio. In passato la Vitesse 6 è stata in qualche modo dimenticata per cui, oggi, questo modello è diventato raro e sta diventando sempre più ricercato. Viene considerato affidabile ed è eleggibile in molte competizioni per auto d'epoca.

STATO DELL'ARTE

Carrozzeria e selleria restaurate, meccanica conservata, efficiente. Qualche lavoro di ripristino da prevedere.

DOCUMENTI

Immatricolazione italiana, con targhe nere e libretto (a pagine) d'origine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

The Vitesse 6 was an “upmarket” version of the Herald, with which it shared much of the bodywork and mechanics. The differences concerned the front with 4 round headlights, different engine hood and new grille, the interiors with wooden inserts also on the door panels, better shaped seats and the engine: a 6-cylinder in-line with lateral camshaft, Standard derived. Obviously the design was the work of Giovanni Michelotti, also the designer of the more basic Herald. From a technical point of view, in addition to the 70 hp 1596 cc 6-cylinder engine, fed by 2 carburetors, the differences compared to the Herald essentially concerned the reinforced front end, to support the greater weight of the engine, and the front disc brakes. From its launch in 1962, the Vitesse was available in both 2-door sedan and Convertible versions. The success of the model, thanks to the refined finish and the competitive price compared to other 6 cylinders, was remarkable, despite the rather unexciting performance. In 1966 Triumph increased the displacement to 1998 cc. In 1968 the British manufacturer made further changes to the Vitesse, with substantial modifications to the rear suspension and a new engine. Production of both the sedan and the Convertible ceased in 1971.

THE CAR

The Triumph Vitesse 6, chassis no. HB 9019 LDL is a two-door saloon model from 1964. Light blue with blue leather interior. Bodywork and seats have been restored. Part of the interior is preserved. The mechanics, preserved, are in working order. It still has its original black plates (Brescia) and (pages) logbook. The car had only one owner, in its first 4 years of life, till 1968; when it became part of the Saottini Collection where it has remained for over 50 years. In excellent general condition, it requires some care for the restoration of the front seat padding and some details. In the past, the Vitesse 6 has been somewhat forgotten so, today, this model has become rare and is becoming increasingly sought after. It is considered reliable and is eligible for many classic car competitions.

STATE OF THE ART

Bodywork and upholstery restored, mechanical parts preserved, working order. Some maintenance is required.

DOCUMENTS

Italian registration and original black plates & (pages) logbook in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1964 VOLKSWAGEN 1500 (TYP 3)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 0372265

MOTORE NO. • ENGINE NO. 0473128

STIMA • ESTIMATE € 12.500 / 15.000

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Unico proprietario.
- Matching numbers.
- Parzialmente restaurata.
- Vettura particolare con collaudata meccanica Volkswagen.
- Collezione Saottini.
- One owner.
- Matching numbers.
- Partially restored.
- A dare-to-be-different vehicle with proven Volkswagen mechanics.
- Saottini collection.



25 



IL MODELLO

All'inizio degli anni sessanta la casa di Wolfsburg voleva dare un'erede al Maggiolino; il nuovo modello doveva essere più moderno, mantenendo la medesima struttura di base. Gli affinamenti tecnici introdotti con la cosiddetta Tipo 3 (Typ 3) riguardavano l'impianto di raffreddamento e i freni. Nuova anche la carrozzeria, berlina a 3 volumi e 2 porte o station wagon a 3 porte (denominata Variant). Grazie al nuovo sistema di raffreddamento, il motore aveva un ingombro verticale ridotto. Tale soluzione permetteva di ottenere due vani per i bagagli e, sulla Variant, un piano di carico posteriore liscio. Lanciato nel 1961 col nome commerciale di Volkswagen 1500, per via della cilindrata di 1493 cm³ del 4 cilindri boxer da 44 cv, il nuovo modello si distingueva per la robustezza, l'elevata ripresa, l'affidabilità e l'ottimo livello di finiture. Pur avendo una linea più moderna, la Tipo 3 non riuscì mai a raggiungere la popolarità del Maggiolino.

L'AUTO

La Volkswagen 1500, telaio no. 0372265, è un esemplare del 1964. Fa parte delle vetture scelte per la Collezione Saottini. Si presenta ben conservata dal punto di vista esterno, riverniciata nel colore originale rosso rubino (L456); le cromature sono in buone condizioni. Per quanto riguardagli interni, sono completi ma molto usurati, specie i sedili anteriori che necessitano di essere rifoderati. La parte meccanica è stata mantenuta nel tempo. La vettura, è stata venduta nuova dalla stessa concessionaria Saottini all'unico proprietario. In origine targata Brescia, è stata radiata ufficialmente nel 1991 ma, come da dichiarazione del proprietario, fermata già nel 1981. Il motore è quello matching number montato in origine, secondo documenti della casa madre.

STATO DELL'ARTE

Carrozzeria restaurata, interni da rivedere, meccanica mantenuta.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Volkswagen.

DOCUMENTI

Radiata, da immatricolare.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

At the beginning of the sixties the house of Wolfsburg wanted to give the Beetle an heir; the new model had to be more modern, maintaining the same basic structure. The technical refinements introduced with the so-called Type 3 (Typ3) concerned the cooling system and the brakes. Also, new is the bodywork, 3-volume and 2-door sedan or 3-door station wagon (called Variant). Thanks to the new cooling system, the engine had a smaller vertical footprint. This solution made it possible to obtain two compartments for luggage and, on the Variant, a free rear loading surface. Launched in 1961 with the trade name of Volkswagen 1500, due to the 1493 cm³ displacement of the 44 hp 4-cylinder boxer, the new model stood out for its robustness, rapid acceleration, reliability and excellent level of finish. Despite having a more modern line, the Type 3 never managed to match the popularity of the original Beetle.

THE CAR

Volkswagen 1500, chassis no. 0372265, is a vehicle from 1964. It is one of the cars chosen for the Saottini Collection. It is well-preserved from the external point of view, repainted in its original ruby red (L456); the chrome is in good condition. As for the interiors, they are complete but very worn, especially the front seats that need to be re-upholstered. The mechanical part has been regularly serviced. The car was sold new by the Saottini dealership to its sole owner. Originally registered in Brescia, it was officially removed from the vehicle registry in 1991 but, as per the owner's declaration, has not been driven on public roads since 1981. The engine is the matching number originally mounted, according to documents of the parent company.

STATE OF THE ART

Bodywork has been restored, interior requires attention, regularly serviced.

CERTIFICATES & STATEMENT

Volkswagen certificate of origin.

DOCUMENTS

To re-register.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1964 VOLKSWAGEN KARMANN GHIA (TYP 14) CABRIOLET (KARMANN)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 6133028

MOTORE NO. • ENGINE NO. 9302635

STIMA • ESTIMATE € 45.000 / 50.000

- Completamente restaurata.
- Sempre originale, confortevole, affidabile.
- Capote e tonneau cover.
- Completely restored.
- Always original, comfortable, reliable.
- With soft top and tonneau cove



26





IL MODELLO

La Volkswagen Karmann Ghia è un'autovettura venduta col marchio Volkswagen tra il 1955 ed il 1974 e assemblata dalla carrozzeria Karmann. All'inizio degli anni cinquanta la Volkswagen decise di affiancare al vendutissimo Maggiolino, il cui nome commerciale era semplicemente Volkswagen 1200, una variante sportiva che ne sfruttasse l'intera meccanica. Heinrich Nordhoff (direttore generale della Volkswagen) e Wilhelm Karmann (patron dell'omonima carrozzeria) avviarono il progetto nel 1951, senza ottenere risultati stilisticamente convincenti. Al Salone dell'automobile di Parigi del 1953 la Ghia, casualmente, presentò un prototipo di coupé su base Maggiolino. Karmann, in visita al salone, ne rimase impressionato e decise, in accordo con la carrozzeria di Torino di presentarlo a Nordhoff, che deliberò immediatamente la produzione. Dopo un anno di sviluppo a tre (Volkswagen, Karmann e Ghia), la nuova coupé venne presentata al pubblico nel 1955, col nome di 1200 Karmann-Ghia. La nuova e ben riuscita carrozzeria, imbullonata al telaio a piattaforma, copriva la meccanica, senza la benché minima variazione, del Maggiolino. Robusta, affidabile e ben costruita, ebbe tuttavia il difetto di offrire prestazioni modeste: il motore 1192 cc da 34 cv era sufficiente per spingere l'auto a una velocità massima di 115 km/h, con oltre 25 secondi per raggiungere i 100 km/h. Nel 1957 la coupé venne affiancata dalla versione cabriolet, dotata della medesima meccanica. Nell'agosto 1959 i fari anteriori, maggiorati, vengono alzati di 12 cm, le luci posteriori hanno una nuova forma "a banana", le prese d'aria anteriori diventano più grandi e cambiano forma, i paraurti anteriori sono dotati di rostro tubolare superiore, la plancia adotta una fascia superiore nera antiriflesso, i vetri posteriori della coupé sono apribili. Nell'agosto 1960 il motore viene leggermente potenziato, i fari anteriori diventano asimmetrici ed il cambio è completamente sincronizzato. Come il maggiolino la vettura fu sottoposta a continui aggiornamenti, fino al luglio 1974, quando cessò la produzione sia delle coupé che delle cabriolet.

THE MODEL

The Volkswagen Karmann Ghia is a car sold under the Volkswagen brand between 1955 and 1974 and assembled by the Karmann body shop. At the beginning of the fifties, Volkswagen decided to add a sporty variant that exploited its entire mechanics to the best-selling Beetle, whose trade name was simply Volkswagen 1200. Heinrich Nordhoff (general manager of Volkswagen) and Wilhelm Karmann (owner of the homonymous body shop) started the project in 1951, without obtaining stylistically convincing results. At the 1953 Paris Motor Show, Ghia accidentally presented a prototype coupe based on Beetle. Karmann, on a visit to the show, was impressed and decided, in agreement with the Turin bodyshop, to present it to Nordhoff, who immediately approved the production. After a one-year development of three (Volkswagen, Karmann and Ghia), the new coupé was presented to the public in 1955, under the name of 1200 Karmann-Ghia. The new and successful bodywork, bolted to the platform chassis, covered the mechanics, without the slightest variation, of the Beetle. Strong, reliable and well-built, it nevertheless had the limit of offering modest performance: the 1192 cc engine with 34 hp was enough to propel the car to a maximum speed of 115 km/h, with over 25 seconds to reach 100 km/h. In 1957 the coupé was joined by the convertible version, equipped with the same mechanics. In August 1959 the oversized front headlights are raised by 12 cm, the rear lights have a new "banana" shape, the front air intakes become larger and change shape, the front bumpers are equipped with an upper tubular rostrum, the dashboard adopts an anti-reflective black upper band, the rear windows of the coupé can be opened. In August 1960 the engine was slightly boosted, the headlights became asymmetrical and the gearbox was fully synchronized. Like the beetle, the car was subjected to continuous updates, until July 1974, when production of both coupes and convertibles ceased.



L'AUTO

La Volkswagen Karmann Ghia cabriolet (definita Typ 14 internamente alla fabbrica) con no. di telaio 6133028 è stata prodotta nel gennaio 1964. Si ritiene che sia stata venduta in Italia, dove è stata ritargata con targhe del 1997. Il colore esterno è L 560 Manila yellow abbinato a capote nera e interni neri in pelle 79 black con "piping" in tono contrastante chiaro. È stata restaurata e si presenta in perfette condizioni e originale in tutto, con omologazione ASI targa oro. Curata in ogni dettaglio, molti conservati come gli adesivi, all'interno dei cofani, la vettura presenta optional come il tonneau-cover; la radio Blaupunkt con banda FM; pneumatici a fascia bianca; cerchi verniciati in tinta con i copriruota optional cromati. Monta paraurti "tipo America". È dell'attuale proprietario dal 1997.

STATO DELL'ARTE

Restaurata, condizioni eccellenti.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

ASI targa oro.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este

THE CAR

The Volkswagen Karmann Ghia cabriolet (defined Typ14 internally by the factory) with chassis no. 6133028 was produced in January 1964. It is believed that it was sold in Italy, where it was registered again with 1997 plates. The exterior color is L 560 Manila yellow combined with black hood and 79 black leather interior with "piping" in a clear contrasting tone. It has been restored and is in perfect condition and original throughout, with ASI Targa Oro certification. With attention to every detail, many preserved as the "stickers" inside the hoods, the car features options such as the tonneau-cover; Blaupunkt radio with FM band; white wall tires; rims painted in the same color with optional chromed wheel covers. It is fitted with an "America type" bumper. It has been owned by the current owner since 1997.

STATE OF THE ART

Restored, excellent condition

CERTIFICATES & STATEMENT

ASI targa oro.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este

1964 MICROBUS DE LUXE "SAMBA" (TYP 2) (VOLKSWAGEN)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 1317526

MOTORE NO. • ENGINE NO. 0(9)319892

STIMA • ESTIMATE € 110.000 / 130.000

- Rara e ricercata versione 21 finestrini.
- Restaurato, interni conservati.
- Optional dell'epoca.
- Condizioni eccellenti.
- Rare and sought-after 21 windows model.
- Restored, preserved interiors.
- Optionals of the era.
- Outstanding conditions.



27





IL MODELLO

Il Volkswagen Tipo 2 è un veicolo commerciale leggero a guida avanzata presentato nel 1950. Fa seguito al primo modello Volkswagen, il Tipo 1 (Maggiolino), da cui inizialmente deriva e ricevette la denominazione di fabbrica Tipo 2. Come uno dei precursori dei moderni furgoni per merci e passeggeri, il Tipo 2 ha dato origine a modelli concorrenti a guida avanzata. Il concept per il Tipo 2 è attribuito all'importatore olandese Volkswagen Ben Pon. Egli visitò Wolfsburg nel 1946, dove vide un trasportatore di parti improvvisato, basato su un telaio di Tipo 1, e realizzò che era possibile fare qualcosa di meglio. Fece subito un abbozzo del furgone ma soltanto alcuni anni dopo venne prodotto un prototipo in breve tempo. Sebbene l'aerodinamica dei primi prototipi fosse scarsa, gli ingegneri utilizzarono la galleria del vento presso la Technical University of Braunschweig per ottimizzare il design. Semplici cambiamenti, come la divisione del parabrezza e del tetto in forma a "V", aiutarono. Fatta eccezione per i minivan Chevrolet Greenbrier e Fiat Multipla, il Tipo 2 è rimasto unico a essere dotato di motore posteriore. Questo è stato uno svantaggio per i primi furgoni "barndoor", che non potevano essere caricati facilmente dal retro, ma generalmente era un vantaggio in termini di trazione e rumore interno. La prima generazione di Volkswagen Tipo 2 con il parabrezza diviso, chiamato informalmente Splitscreen, o Splittie tra i fan moderni, è stata prodotta dall'8 marzo 1950 fino alla fine del "model-year" 1967. Come il Maggiolino, i primi Transporter utilizzarono il motore 1100 Volkswagen raffreddato ad aria, aggiornato a 1200 nel 1953. Il model-year del 1963 introdusse il motore 1500 come equipaggiamento standard nel mercato statunitense. A partire dal model-year del 1964 la porta posteriore fu allargata. La produzione tedesca si fermò dopo il model-year del 1967; tuttavia, il T1 venne ancora prodotto in Brasile fino al 1975. Tra gli appassionati, è comune fare riferimento ai diversi modelli in base al numero dei loro finestrini. Il Sunroof DeLuxe con i suoi otto piccoli finestrini-lucernario aggiuntivi è, di conseguenza, il 23-finestrini. A partire dal model-

THE MODEL

The Volkswagen Type 2 is a forward control light commercial vehicle introduced in 1950. Following – and initially deriving from – Volkswagen's first model, the Type 1 (Beetle), it was given the factory designation Type 2. As one of the forerunners of the modern cargo and passenger vans, the Type 2 gave rise to forward control competitors. The concept for the Type 2 is credited to Dutch Volkswagen importer Ben Pon. He visited Wolfsburg in 1946, where he saw an improvised parts-mover based on the Type 1 chassis, and realized something better was possible. He first sketched the van but only some years later a prototype was produced in a short time. Although the aerodynamics of the first prototypes were poor engineers used the wind tunnel at the Technical University of Braunschweig to optimize the design. Simple changes such as splitting the windshield and roofline into a "vee" helped. Except for the Chevrolet Greenbrier and Fiat Multipla minivans, the Type 2 remained unique in being rear-engined. This was a disadvantage for the early "barndoor" Panel Vans, which could not easily be loaded from the rear, but generally advantageous in traction and interior noise. The first generation of the Volkswagen Type 2 with the split windshield, informally called Splitscreen, or Splittie among modern fans, was produced from 8 March 1950 through the end of the 1967 model year. Like the Beetle, the first Transporters used the 1100 Volkswagen air-cooled engine, upgraded to the 1200 in 1953. The 1963 model year introduced the 1500 engine as standard equipment to the US market. From the 1964 model year the rear door was made wider. German production stopped after the 1967 model year; however, the T1 still was made in Brazil until 1975. Among enthusiasts, it is common to refer to the different models by the number of their windows. The Sunroof DeLuxe with its additional eight small skylight windows is, accordingly, the 23-window. From the 1964 model year, with its wider rear door, the rear corner windows were discontinued, making the latter the 21-window. The 23- and later 21-window

year del 1964, con la sua porta posteriore più ampia, i finestrini angolari posteriori furono abbandonati, rendendo quest'ultimo il 21-finestrini. Le varianti 23- e successiva 21-finestrini venivano definiti, nella comunicazione dell'epoca, "Station Wagon" portano entrambe il soprannome di "Samba" ed erano la versione più lussuosa del T1. La Volkswagen iniziò a produrre Samba nel 1951. Invece di una porta scorrevole sul lato, il Samba aveva due porte incernierate. Inoltre il Samba aveva un tetto apribile in tela. A quel tempo la Volkswagen pubblicizzava l'idea di utilizzare il Samba per fare viaggi turistici attraverso le Alpi. I Samba erano dipinti di serie in due toni di colore. Di solito, la parte superiore era di colore bianco. Le due sezioni colorate erano separate da una striscia decorativa. I finestrini avevano profili cromati e il furgone aveva un cruscotto più completo rispetto al normale T1. Come il Maggiolino, fin dall'inizio, il Tipo 2 si è guadagnato molti soprannomi da parte dei suoi fan. Tra i più popolari almeno in Germania, ci sono VW-Bus e Bulli. In Portogallo è noto come Pão-de-Forma (pagnotta). Allo stesso modo, in Danimarca, il tipo 2 viene definito Rugbrød (pane di segale). Negli Stati Uniti, tuttavia, può essere VW bus, minibus, hippie-mobile, hippie van, combi, Microbus per gli appassionati. Il VW Tipo 2 divenne popolare con la controcultura degli anni '60, grazie alla sua capacità di trasportare un folto gruppo di persone pur essendo economica e facile da mantenere, ed era abbastanza grande da viverci, quindi poteva essere utilizzata per viaggi a lunga distanza, ad esempio festival musicali o mete di surf.

L'AUTO

Il Volkswagen Station Wagon "Samba" con no. di telaio 1317526 è una versione Sunroof de Luxe, con 21 finestrini e il tetto apribile in tela. È uscito dalle linee di produzione il 16 giugno 1964, dotato del motore (M216) da 1500cc. È stato venduto nuovo in Italia con targhe nere Lucca. I due toni di colore esterno sono sealing wax red/beige grey. Restaurato nella livrea d'origine, si presenta in perfette condizioni e originale in tutto, con omologazione ASI "Targa Oro". Gli interni in pelle bicolore Deluxe silver beige/basalt grey, sono gli originali non restaurati. Il veicolo è dotato di eccezionali accessori d'epoca, come i due parabrezza completamente apribili verso l'alto, detti "Safari Windows"; l'orologio elettrico Kienzle disegnato appositamente e l'autoradio multibanda Blaupunkt con l'antenna predisposta su misura per il frontale. Monta pneumatici a fascia bianca, riproduzione degli originali optional. Il veicolo è dell'attuale proprietario dal 2001.

STATO DELL'ARTE

Restaurato, interni conservati. Condizioni eccellenti.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Targa oro ASI.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe originali italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este

variants each were called, in the communication of the time, "Station Wagon" and carry the nickname "Samba"; they were the most luxurious version of the T1. Volkswagen started producing Sambas in 1951. Instead of a sliding door at the side the Samba had two pivot doors. In addition the Samba had a fabric sunroof. At that time Volkswagen advertised with the idea of using the Samba to make tourist trips through the Alps. Sambas were painted standard in two colors. Usually, the upper part was colored white. The two colored sections were separated by a decorative strip. The windows had chrome tables and the van had a more comprehensive dashboard than the normal T1. Like the Beetle, from the beginning, the Type 2 earned many nicknames from its fans. Among the most popular at least in Germany, are VW-Bus and Bulli. In Portugal it is known as Pão-de-Forma (Breadloaf). Similarly, in Denmark, the Type 2 is referred to as Rugbrød (Rye bread). In the US, however, it is a VW bus, minibus, hippie-mobile, hippie van, combi, Microbus to aficionados. The VW Type 2 became popular with the counterculture of the 1960s, thanks to its ability to transport a large group of people while being cheap and easy to maintain, and was big enough to live in, so it could be used for long-distance journeys, such as to music festivals or surfing locations.

THE CAR

The Volkswagen Station Wagon "Samba" with chassis no. 1317526 is a Sunroof DeLuxe version, with 21 windows and a folding canvas sunroof. It rolled off the production lines on June 16, 1964, equipped with the 1500cc engine (M216). Sold new in Italy with black Lucca plates. The two external color tones are sealing wax red / beige gray. Restored in its original livery, it is in perfect condition and original throughout, with ASI "Targa Oro" approval. The two-tone Deluxe silver beige / basalt gray leather interior is the original unrestored. The vehicle is equipped with exceptional vintage accessories, such as the two windscreens that can be completely opened upwards, called "Safari Windows"; the specially designed Kienzle electric clock and the Blaupunkt multiband car radio with custom antenna on the front. Fitted with white wall tires, reproduction of the original options. The vehicle has been owned by the current owner since 2001.

STATE OF THE ART

Restored, interiors preserved. Outstanding condition.

CERTIFICATES & STATEMENT

Targa oro ASI.

DOCUMENTS

Original Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

1966 SAAB 96 TWO STROKE

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 374441

STIMA • ESTIMATE € 1.500 / 2.500

- Icona della storia del rally.
- Eleggibile Rallye Monte-Carlo Historic.
- Veloce, comoda e sicura: in anticipo sui tempi.
- Rally history icon.
- Eligible for Rallye Monte-Carlo Historic.
- Fast, comfortable and safe: ahead of its time.

IL MODELLO

La Saab 96 è un'autovettura prodotta dalla casa svedese Saab dal 1960 al 1980. Evoluzione della Saab 93, nasce nel 1960 e viene prodotta fino al gennaio 1980. Fino al 1967 era mossa da un 3 cilindri a 2 tempi; da quell'anno in poi da un V4 a 4 tempi. È una delle poche auto al mondo ad aver montato 2 tipi così diversi di motorizzazione. Fu proprio grazie a questo modello che la casa svedese Saab cominciò ad essere conosciuta a livello internazionale grazie ad un'importante serie di successi nei rally sia nella versione a 2 tempi, sia a 4 tempi. Il pilota di Saab più famoso è stato lo svedese Erik Carlsson, detto "on the roof" per la sua tendenza a ribaltare le sue Saab 96 durante le prove speciali, insieme con sua moglie Pat Moss (sorella di Stirling Moss). La vettura venne prodotta dal 1960 al 1978 a Trollhättan in Svezia. Al momento del lancio la vettura aveva molti particolari derivati dalla 93; le differenze riguardavano il nuovo lunotto avvolgente, più grande e il cruscotto e altri particolari dell'abitacolo, tra cui sedili completamente ridisegnati. Una particolare attenzione venne rivolta alla sicurezza, infatti la scocca aveva zone a deformazione programmata ed era munita di numerosi rinforzi che ne impedivano lo schiacciamento in caso di ribaltamento. Il freno sdoppiato a X e cinture di sicurezza avio, cioè ancorate al sedile, proteggevano gli occupanti. La vettura era dotata di un motore 3 cilindri 841 cc a 2 tempi (miscela 3%) longitudinale da 42 cv completamente nuovo abbinato a un cambio a 4 marce con leva al volante. Tra i 2 organi meccanici era posto un meccanismo a ruota libera disinseribile che consentiva di scollegare il motore dalla trasmissione. Il particolare schema delle sospensioni e lo sterzo a cremagliera la resero adatta all'uso sportivo soprattutto nei rally. Il primo modello del 1960 era caratterizzato da un peso di 861 kg e spazio per quattro adulti. Due gli optional principali disponibili, la frizione semiautomatica Saxomat ed il tettuccio apribile in tela. Nel 1965 avvenne la più grande modifica della Saab 96 a due tempi, infatti tutto il frontale venne modificato e ristilizzato sia per un'esigenza estetica che di sicurezza. Il nuovo frontale celava anche un motore più potente (40 cv DIN) per la versione base insieme al comando idraulico per la frizione. Su tutte le versioni venne adottato un nuovo sistema di raffreddamento con radiatore nella parte anteriore e un nuovo riscaldamento più potente per l'abitacolo. Nel 1966 la versione base ottenne un nuovo sistema di alimentazione con 3 carburatori derivato dalla 96 Sport che fece aumentare la



THE MODEL

The Saab 96 is a car produced by the Swedish company Saab from 1960 to 1980. Evolution of the Saab 93, born in 1960 and produced until January 1980. Until 1967 it was powered by a 3-cylinder 2-stroke; from that year onwards from a 4-stroke V4. It is one of the few cars in the world to have been fitted with 2 such different types of engines. It was thanks to this model that the Swedish house Saab began to be known internationally thanks to an important series of successes in rallies both in the 2-stroke and 4-stroke versions. The most famous Saab driver was the Swedish Erik Carlsson, known as Erik "on the roof" for his tendency to overturn his Saab 96s during special stages, together with his wife Pat Moss (Stirling Moss' sister). The car was produced from 1960 to 1978 in Trollhättan in Sweden. At the time of launch the car had many details derived from the 93; the differences concerned the new, larger wraparound rear window and the dashboard and other interior details, including completely redesigned seats. Particular attention was paid to safety, in fact the body had zones with programmed deformation and was equipped with numerous reinforcements that prevented it from being crushed in the event of overturning. The split X brake and aviation seat belts, anchored to the seat, protected the occupants. The car was equipped with a completely new 42 HP longitudinal 3-cylinder 841cc 2-stroke (3% mixture) engine combined with a 4-speed gearbox with lever on the steering wheel. Between the 2 mechanical parts there was a disconnect freewheel mechanism that allowed the motor to be disconnected from the transmission. The particular suspension layout and rack-and-pinion steering made it suitable for sports use, especially in rallies. The first model from 1960 featured a weight of 861 kg and space for four adults. Two main options are available, the Saxomat semi-automatic clutch and the canvas sunroof. In 1965 the biggest modification of the two-stroke Saab 96 took place, in fact the whole front was modified and restyled both for an aesthetic and safety requirement. The new front also concealed a more powerful engine (40 hp DIN) for the basic version together with the hydraulic control for the clutch. A new cooling system with radiator in the front and a new more powerful heating for the passenger compartment was adopted on all versions. In 1966 the basic version got a new fuel system with 3 carburetors derived from the 96 Sport which increased



potenza a 48 cv (SAE) e consentì l'utilizzo di miscela all'1,5%. Con questo motore lo 0-100 Km/h veniva coperto in 23 s. La 96 Sport, in seguito alle vittorie del Rally di Montecarlo, cambiò denominazione in 96 Montecarlo 850 adottando tutte le modifiche estetiche precedenti e mantenendo il motore da 52 cv (DIN). Nel 1967 venne introdotta la 96 V4 da 1,5 litri a quattro tempi.

L'AUTO

La Saab 96 con telaio no. 374441 è un esemplare con motore a due tempi. Il numero di telaio la pone tra le vetture prodotte come Monte Carlo 850 nel 1966. L'auto si presenta completa in ogni sua parte ma in condizioni da restauro di meccanica e carrozzeria. Molto in ordine in linea generale, seppure da ripristinare, presenta interni originali ottimamente conservati. E' una vettura eccezionale per partecipare a rallye d'epoca ed è eleggibile, tra altri eventi, al Rallye Monte-Carlo Historic. Le recensioni dell'epoca lodano le prestazioni della vettura con il piccolo motore che sempre capace di prendere giri e sembra di cubatura maggiore, con una velocità massima che arriva a 160 km/h. Oggetto di lode anche la tenuta di strada e la sicurezza attiva e passiva, decisamente avanti ai suoi tempi. La vettura è di provenienza e con documenti cecoslovacchi.

STATO DELL'ARTE

Completa. Da restauro.

DOCUMENTI

Documenti cecoslovacchi per re-immatricolazione.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

the power to 48 hp (SAE) and allowed the use of 1.5% mixture. With this engine the 0-100 km/h was covered in 23 s. The 96 Sport, following the victories of the Monte Carlo Rally, changed its name to 96 Monte Carlo 850 adopting all the previous aesthetic changes and keeping the 52 hp (DIN) engine. In 1967 the 96 V4 1.5-liter four-stroke was introduced.

THE CAR

The Saab 96 with chassis no. 374441 is an example with a two-stroke engine. The chassis number places it among the cars produced as the Monte Carlo 850 in 1966. The car is complete in all its parts but in mechanical and bodywork restoration conditions. Very in general order, although it needs to be restored, it has an original interior in excellent condition. It is an exceptional car to participate in vintage rallies and is eligible, among other events, in the Rallye Monte-Carlo Historic. Reviews of the time praise the car's performance with the small engine that is always capable of revving and seems to have a larger volume, with a top speed of up to 160 km/h. Roadholding and active and passive safety are also praised, definitely ahead of its time. The car is of origin and with Czechoslovakian papers.

STATE OF THE ART

Complete. To be restored.

DOCUMENTS

Czechoslovakian papers for registration.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1967 MERCEDES-BENZ SL 250 CALIFORNIA (W113)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. M409859592M

MOTORE NO. • ENGINE NO. 129.982-30-001656

STIMA • ESTIMATE € 55.000 / 60.000

- Rarissima.
- Versione California Coupé 2+2.
- Con capote in tela supplementare.
- Eleggibile per il Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge.
- Very rare.
- California Coupè model 2+2.
- With additional extra soft top.
- Eligible for the Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge.



29





IL MODELLO

Ci sono modelli di auto che divennero icone di un'era, gli anni '60, come i Beatles, le minigonne. E la "Pagoda". W113 è la sigla progettuale della seconda serie di vetture della Classe SL, prodotta dalla Mercedes-Benz tra il 1963 ed il 1971. Da progetto, l'autovettura doveva essere brillante, confortevole e spaziosa; realizzata utilizzando al massimo le risorse già disponibili e doveva avere una linea accattivante. Il design della carrozzeria fu opera di Paul Bracq. Il risultato venne presentato al salone dell'automobile di Ginevra del 1963. La 230 SL era caratterizzata da linee tese e dinamiche, ma l'indole era soprattutto quella di una veloce e comoda gran turismo. La caratteristica estetica più particolare era la forma del tettuccio rigido, con una forma concava verso il centro per ridurre l'impatto aerodinamico frontale e mantenere abitabilità in altezza. L'accorgimento portò in dote il soprannome popolare di Pagoda. Lo schema meccanico era classico: trazione posteriore, motore anteriore. Nuovo era il motore a 6 cilindri in linea, da 2308 cc alimentato a iniezione. Nuovo era il ponte posteriore a semiassi oscillanti, per cui la vettura risultava impegnativa sul bagnato. La 230 SL venne sostituita dalla 250 SL, presentata al Salone di Ginevra del 1967; manteneva il feeling sportivo, ma forniva una migliore versatilità. Il cambiamento principale fu l'uso del motore M129 II da 2.496 cc con corsa allungata, luci delle valvole aumentate e sette supporti di banco invece di quattro. La potenza massima nominale rimaneva invariata a 150 cv, ma la coppia era migliorata. La 250 SL segnò anche l'introduzione di una carrozzeria 2+2, la cosiddetta "California Coupé" che, a dispetto del nome era distribuita sia in USA che in Europa; aveva solo il tettuccio rigido rimovibile e non la capote: un piccolo sedile posteriore ribaltabile sostituiva il pozzetto della capote tra l'abitacolo e il bagagliaio. Nell'agosto 1967 furono incorporate numerose modifiche per adeguarsi a norme di sicurezza più severe e leggi statunitensi sulle emissioni, a partire dal volante collassabile. La produzione della 250 SL era già iniziata nel dicembre 1966 e si è conclusa nel gennaio 1968. Il breve ciclo di produzione di un anno rende la 250 SL la più rara delle vetture della serie W 113. Consisteva in 5.196 auto, di cui 1.761 per il mercato statunitense. Dopo poco più di un anno, la 250 SL lasciò il posto alla 280 SL con una cilindrata di 2.778 cc. La serie W113, nel marzo 1971, fu sostituita dalla R107.

THE MODEL

There are cars that became icons of an era, the 1960s, such as The Beatles, mini-skirts. And the "Pagoda". W113 is the design number of the second series of the SL Class cars, produced by Mercedes-Benz between 1963 and 1971. As for the project, the car had to be quick, comfortable and roomy; made using up the resources already available and should have an attractive line. The body design was sketched by Paul Bracq. The result was presented at the 1963 Geneva Motor Show. The 230 SL was characterized by taut and dynamic lines, but the temper was, above all, that of a fast and comfortable gran turismo. The most peculiar aesthetic feature was the shape of the hardtop, with a concave shape towards the center to reduce the frontal aerodynamic impact and maintain habitability in height. The trick brought the popular nickname Pagoda. The mechanical scheme was classic: rear-wheel drive, front engine. New was the 6-cylinder in-line fuel-injected engine, with 2308 cc. The rear swing axle was new and made the car challenging in the wet. The 230 SL was replaced by the 250 SL, introduced at the 1967 Geneva Motor Show; it retained the sportier feel, but provided improved versatility. The main change was the use of the 2,496 cc M129.II engine with increased stroke, increased valve ports, and seven main bearings instead of four. The nominal maximum power remained unchanged at 148 hp, but torque improved. The 250 SL also marked the introduction of a 2+2 body style, the so-called "California Coupé" which, despite the name, was distributed both in the USA and in Europe; had had only the removable hardtop and no soft-top: a small fold-down rear bench seat replaced the soft-top well between passenger compartment and boot. In August 1967, a number of changes were incorporated to accommodate stricter safety regulations and US emission laws, starting with the collapsible steering wheel. Production of the 250 SL had already begun in December 1966 and ended in January 1968. The short one-year production run makes the 250 SL the rarest of the W 113 series cars. It consisted in 5196 cars, of which 1761 were for the US market. After just over a year, the 250 SL gave way to the 280 SL with a displacement of 2778 cc. The W113 series, in March 1971, was replaced by the R107.



L'AUTO

La Mercedes Benz 250 SL del 1967, con telaio d'origine no. 113.043.10.003738, ripunzonato M409859592M, è un raro modello SL 250 California Coupé, prodotta come 2+2 e con il solo hard top; si stima ne siano state prodotte circa 500 in tutto. Sull'auto è stata installata una capote in tela originale Mercedes, senza modificare i lamierati; la cappotta quando si apre si ripiega sulla carrozzeria ed è stata rifatta con i materiali originali. L'auto è matching number e si presenta nella combinazione colori d'origine, ha cambio manuale ed ha appena terminato un restauro conservativo di alto livello. L'auto è stata completamente smontata, riverniciata e riparata dove necessario con pezzi originali. Gli interni in MB TEX sono originali, è stata rifatta solo la moquette. Sono state sostituite tutte le guarnizioni, è stato cambiato il vetro del parabrezza e la marmitta. Sono stati sostituiti gli iniettori, è stata revisionata la valvola di avviamento a freddo, la pompa della benzina e la pompa dell'iniezione. L'auto è dotata di radio Becker originale e di stacca batterie. È iscritta ASI e dotata di CRS (certificato di regolarità storica). L'auto è italiana dall'origine, inizialmente targata Pistoia e nel 1992 ritargata Livorno e ripunzonata (con un nuovo numero di telaio M409859592M) perché radiata d'ufficio.

STATO DELL'ARTE

Restauro recente. In condizioni eccellenti e perfettamente funzionante.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge (Raggruppamento E).
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

THE CAR

The 1967 Mercedes Benz 250 SL, with original chassis no. 113.043.10.003738, re-punched M409859592M, is a rare SL 250 California Coupé model, produced as 2+2 and with only the hard top; it is estimated that around 500 were produced in all. An original Mercedes canvas top was installed on the car, without modifying the sheet metal; when the hood opens, it folds back onto the bodywork. Hood redone with the original materials. The car is matching number and comes in the original color combination, has a manual gearbox and has just completed a high-level conservative restoration. The car was completely disassembled, repainted and repaired where necessary with original parts. The interior in MB TEX is the original one, only the carpet has been redone. All the gaskets were replaced, the windshield glass and the muffler were changed. The injectors were replaced, the cold start valve, the petrol pump and the injection pump were overhauled. The car is equipped with an original Becker radio and a battery switch. It is ASI registered and has a CRS (certificate of historical regularity). The car is Italian from the outset, initially registered in Pistoia and in 1992 registered again in Livorno and repunched (with a new chassis number M409859592M) because de-registered.

STATE OF THE ART

Recent restoration. In excellent conditions and perfectly running.

DOCUMENTS

Registration and Italian plates.

ELIGIBILITY

- Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge (Group E).
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.

1967 VOLKSWAGEN 1200 (TYP 11/D)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 118186356

MOTORE NO. • ENGINE NO. D0227941

STIMA • ESTIMATE € 4.000 / 5.000

+ IVA SE DOVUTA / + VAT IF DUE

- Conservata.
- Targhe nere.
- Buone condizioni.
- Primo modello
con fari anteriori tondi.
- Collezione Saottini.
- Preserved.
- Black license plates.
- Good condition.
- First model
with round headlights.
- Saottini Collection.



30 



IL MODELLO

Il Maggiolino, pur rimanendo fedele a se stesso nella sostanza, ha visto continui affinamenti negli anni, a volte più, a volte meno visibili. Esternamente cambiò forma e dimensioni del lunotto, della superficie vetrata, etc. Uno dei cambiamenti più appariscenti avvenne ad agosto 1967; per il model year 1968, vengono portate nuove ed importanti modifiche: vengono ridisegnati i fari anteriori, che diventano rotondi e verticali (modifica già introdotta l'anno precedente negli Stati Uniti), fanalini posteriori più grandi, a forma di "ferro da stiro", paraurti più moderni e robusti; l'impianto elettrico è portato da 6 a 12 V. I motori invece rimangono invariati: 1200, 1300e 1500 cm³. Nasce, quindi e così, il Maggiolino "moderno".

L'AUTO

La Volkswagen 1200 (Typ 11/D), con telaio no. 118186356 è un esemplare immatricolato per la prima volta, in Italia, nell'ottobre 1967 ed è, pertanto, uno dei primi con il restyling fondamentale dei fanali anteriori. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. La vettura è in condizioni di conservato. Sostanzialmente sana in ogni sua parte, si presenta con un buono stato di carrozzeria, con segni e verniciatura da rivedere, ancora nel colore d'origine Zenith Blu (L-639). I cerchi, originariamente di colore Bianco Cumulus (L-680), si presentano invece riverniciati in Zenith Blu/Nero, senza coppe ruote, in una livrea sportiva. Conservati gli interni con il rivestimento originale misto finta pelle blu-tessuto. La parte meccanica, con il motore da 1.2 litri, è in buono stato; da prevedere una manutenzione. La vettura è ancora immatricolata con le targhe nere Brescia dal 1972, ha libretto "a pagine", certificato d'origine della casa e il primo libretto dei tagliandi. Monta accessori d'epoca: fari antinebbia anteriori e fanalino di retromarcia aftermarket.

STATO DELL'ARTE

Conservata di carrozzeria, interni, meccanica. Buone condizioni, vettura sana.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Volkswagen.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane nere.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

The Beetle, while remaining true to itself in substance, has seen continuous refinements over the years, sometimes more, sometimes less visible. Externally it changed the shape and size of the rear window, the glass surface, etc. One of the most striking changes occurred in August 1967; for the 1968 model, new and important changes are brought in: the headlights are redesigned, which become round and vertical (modification already introduced the previous year in the United States), larger rear lights, in the shape of an "iron", more modern and robust bumpers; the electrical system is changed from 6 to 12 V. The engines instead remain unchanged: 1200, 1300 and 1500 cm³. And so the "modern" Beetle was born.

THE CAR

Volkswagen 1200 (Typ 11 / D), chassis no. 118186356 is a vehicle registered for the first time in Italy in October 1967 and is therefore one of the first with the radical restyling of the front lights. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is in preserved condition. Substantially healthy in all its aspects, the bodywork is in a good state, though with marks and paintwork to be repaired, still in the original Zenith Blue (L-639). The rims, originally in Cumulus White (L-680), are instead in Zenith Blue / Black, without wheel cups, in a sports livery. The interior is the original mixed fabric and leatherette upholstery in blue. The mechanical parts, with the 1.2-liter engine, is in good condition; maintenance is to be expected. The car is still registered with the Brescia black plates since 1972, has a "page" booklet, certificate of origin of the manufacturer and the first booklet of its service history. It has period accessories: aftermarket front fog lights and reverse light.

STATE OF THE ART

Body work, interior and mechanics preserved. Good condition, sound vehicle.

CERTIFICATES & STATEMENT

Volkswagen certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and black plates in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1968 JAGUAR E-TYPE SERIES 1 4.2 2+2

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 1E 79 200

STIMA • ESTIMATE € 55.000 / 70.000

- Linea immortale.
- Prestazioni ancora notevoli.
- Molto piacevole da guidare.
- Timeless line.
- Still remarkable performances.
- Delightful to drive.



31





IL MODELLO

La Jaguar E-Type coupé debuttò nel marzo del 1961 al salone di Ginevra, la versione roadster (denominata OTS) esordì un mese dopo, al salone di New York, con madrina l'attrice Marilyn Hanold. La E-Type riproponeva la struttura monotrave centrale adottata dalla vittoriosa D-Type, con telaio ausiliario anteriore e le sospensioni posteriori su un telaio ausiliario imbullonato. L'autore del disegno fu l'inglese Malcom Sayer, l'elemento caratterizzante è il lungo cofano anteriore (ispirato alla D-Type sempre disegnata da Sayer) in un corpo unico con parafanghi e incernierato anteriormente. La E-Type è stata prodotta in tre serie dal 1961 al 1974, ed ha adottato tre tipi di propulsori; i modelli della prima serie, 1961-1968, hanno montato sia il 3.8 litri (1961-1964) che il 4.2 litri (1964-1968); la seconda serie, 1969-1971, venne equipaggiata sempre con il 4.2 litri; per finire, la terza serie, 1971-1974, adottò il 5.3 litri da 12 cilindri. Il disegno dell'auto, durante tutto il ciclo di produzione, non venne stravolto visto che era piaciuto molto al pubblico, infatti dopo il debutto nel 1961 in soli sei giorni si erano registrati ben 300 ordini. La versione con motore 4.2 litri esordì nel 1966 ed era identificabile solo dal badge del portellone posteriore, in quanto identica alla 3.8. Molte invece le modifiche tecniche: motore con più coppia, cambio a 4 marce sincronizzato, pinze freno Girling più potenti. All'interno vennero installati sedili più ergonomici, mentre il cruscotto e il tunnel centrale erano rifiniti in nero invece che in alluminio. La versione 2+2 con carrozzeria di 22 cm più lunga, cockpit ampliato e linea del tetto più alta, garantiva un abitacolo (quasi) a quattro posti. La piccola panchetta posteriore (detta backbench) poteva far sedere due bambini e inoltre, grazie all'interasse più lungo, si poteva montare il cambio automatico. Gli ultimi esemplari della prima serie, chiamati colloquialmente

THE MODEL

The Jaguar E-Type coupé debuted in March 1961 at the Geneva motor show, the roadster version (called OTS) made its debut a month later at the New York motor show with the actress Marilyn Hanold as god-mother. The E-Type redid the central single-beam structure adopted by the victorious D-Type, with front auxiliary frame and rear suspensions on a bolted extra frame. Author of the design was the English Malcolm Sayer; the characterizing element was the long front hood (inspired by the D-Type, another design by Sayer) together with incorporated mud-guards and hinged at the front. The E-Type was produced in three series from 1961 to 1974, and was fitted with three types of engines: the the first series' cars, 1961-1968, had both the 3.8 liters (1961-1964) and the 4.2 liters (1964-1968), the second series, 1969-1971, was fitted again with the 4.2 liters unit; at last, the third series, 1971-1974, was fitted with the 5.3-liter, 12-cylinders unit. The car's design was not changed, throughout the production run, since it was loved by the public, in fact 300 orders were registered in just six days, after debuting in 1961. The 4.2-liter engine equipped version made its debut in 1966; it was identified only by the new bootlid badge, since it was identical to the 3.8. On the other hand, the technical changes were a lot: an engine with more torque, synchronized 4-speed gearbox, more powerful Girling brake calipers. Inside, more ergonomic seats were fitted, while the dashboard and central tunnel were finished in black instead of aluminum. The 2 + 2 version, with 22 cm longer bodywork and the higher roofline, guaranteed an (almost) four-seater passenger compartment. The small back-bench could house two children and, thanks to the longer wheelbase of the 2 + 2, an automatic transmission could be fitted. The last examples

serie 1 ½ per le modifiche apportate, erano versioni della E-Type costruite per rispettare le severe norme americane su sicurezza e inquinamento del 1967. Le modifiche più significative consistettero nell'eliminazione della copertura in vetro dei fari anteriori e la sostituzione degli interruttori a levetta con interruttori a bilanciere sul cruscotto. Per le auto destinate al mercato americano i tre carburatori SU vennero rimpiazzati da una coppia di carburatori Stromberg, il motore adottò anche il coperchio punterie di colore nero lucido. La E-Type uscì di produzione nel 1974 dopo 21.289 esemplari costruiti.

L'AUTO

L'auto con telaio no. 1E 79 200 è una di 1.577 esemplari di E-Type 4.2 2+2 ed è stata prodotta nel luglio 1968. È pertanto una delle cosiddette e pregiate serie 1 ½. Destinata al mercato americano, venne spedita negli Stati Uniti nell'agosto del 1968 al concessionario Jaguar di New York. L'auto è stata oggetto di un profondo restauro, sia meccanico che di carrozzeria, con quest'ultima portata a nudo e riverniciata con la tonalità corretta "Pale Primrose Yellow", gli interni restaurati nella pelle nera d'origine mentre il motore è stato completamente rifatto e rettificato. Il motore è di tipo corretto con i carburatori Stromberg adottati sui modelli americani, ma non è matching con il telaio. L'auto è corredata dal certificato Jaguar Heritage.

STATO DELL'ARTE

Restauro totale, in ottime condizioni.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Jaguar.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.



of the first series, colloquially called 1½ series for the changes made, were the E-Type versions built to comply with the strict American safety and pollution standards of 1967. The most significant changes were to eliminate the glass cover on the front headlights and to replace toggle switches with rocker switches on the dashboard. The three SU carburetors were replaced by a pair of Stromberg carburetors on cars for the American market; the engine also adopted the glossy black fluted cam covers. The E-Type was discontinued in 1974, after 21,289 built units.

THE CAR

The car with chassis no. 1E 79 200 is one of 1,577 E-Type 4.2 2 + 2 all over and was produced in July 1968. It is therefore one of the so-called and valuable 1 ½ series. It was destined for the American market and shipped to the United States in August 1968, to the Jaguar dealer in New York. The car has undergone a deep restoration of both mechanics and body, with the latter brought to sheet metal and repainted with the correct "Pale Primrose Yellow" shade, the interiors restored in the original black leather while the engine has been completely redone and grinded. The engine is of the right type with the Stromberg carburetors used on American models, but it's not matching numbers. The car comes with the Jaguar Heritage certificate.

STATE OF THE ART

Completely restored, in excellent conditions.

CERTIFICATES & STATEMENT

Jaguar certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates, in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.



1968 PORSCHE 911(USA)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 11830399

MOTORE NO. • ENGINE NO. 143280793

STIMA • ESTIMATE € 95.000 / 120.000

- Storia incredibilmente dettagliata, riportata nel diario della vettura: un vero tesoro.
- Matching Numbers.
- Conservata.
- Specifiche U.S.A.
- Un unico, attento, proprietario fino al 1995.
- Incredibly detailed history, reported in the car diary: a real treasure.
- Matching Numbers.
- Preserved.
- U.S. model.
- One scrupulous owner from new to 1995.



32





I certify that the time given each man has been made by him.

Foreman

DATE	TOTAL TIME WORKED	RATE PER HOUR	WAGES OR SALARY	OTHER EARNINGS	TOTAL EARNINGS	DEDUCTIONS G. A. WITH OTHER	NET PAY
4/23/68	12.8	5.20			63	F	
4/27/68	12.05	4.45			244	F	
4/28/68	13.70	4.99			550	F	
5/4/68	11.80	4.25			1990	F	
5/6/68	11.30	4.05			971	F	
5/9/68	13.10	4.85			1201	F	
5/9/68	12.1	4.45			1390	F	
5/10/68	12.9	5.03			1524	F	
4/3/68	13.25				1286	F	
4/9/68	11.25				123	F	
4/9/68	7.20	2.95			2552	F	
"	8.30	4.77			301	F	
"	8.25	2.85			2573	F	
"	8.25	4.85			2816	F	
4/20/68	7.20	4.70			322	F	
4/13/68	11.5	6.12			3423	F	
4/16/68	12.45	6.15			3754	F	
4/16/68	19.00	6.00			3979	F	
4/17/68	13.70	6.70			4203	F	
4/17/68	4.60	2.32			4350	F	
4/16/68	13.50	1.35			4652	F	

TABLE OF WAGES BY THE HOUR

A PRODUCT OF **Weslab** DAYTON, OHIO

PORSCHE MAINTENANCE RECORD

Chassis Serial No. 11P 30399
 Engine Serial No. 32T 0798

Please include the chassis and engine serial numbers in your correspondence on matters pertaining to this car.

Delivered/Inspection accomplished on: APRIL 23, 1968

At Plant/Location: METRO MOTORS, INC.
 2121 EIGHTH AVE.
 SEATTLE, WASH. 98121

Vehicle Owner Name: KARL SINGER
 Address: RT 2 BOX 189 VASHON, WASH. PHONE - 4635284

PLEASE CALL MU 2-8500
 METRO MOTORS INC.
 2121 EIGHTH AVE.



IL MODELLO

Nella seconda metà degli anni cinquanta la Porsche 356 iniziava a sentire il peso degli anni. Il suo motore 4 cilindri era nato nel 1948 ed era derivato, come altre componenti, dalla Volkswagen Maggiolino. Per la progettazione della nuova vettura, Ferry Porsche si occupò della parte tecnica, affidando l'innovazione stilistica al figlio, Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche. Venne deciso a priori di mantenere l'impostazione tecnico-stilistica della 356, con motore boxer raffreddato ad aria e montato posteriormente, ma con un'abitabilità sufficiente a ospitare 4 persone. Costruendola in serie, Porsche sarebbe entrata nel mercato delle Gran turismo "due litri", con un prezzo concorrenziale rispetto ai modelli costruiti artigianalmente da molti carrozzieri italiani, su meccaniche Alfa Romeo, Fiat e Lancia. Lo sviluppo tecnico non diede difficoltà che invece ci furono nella definizione della carrozzeria: il prototipo T7 non convinceva. Butzi si vide costretto ad abbandonare il punto programmati dei 4 posti e ripiegare sulla configurazione 2+2, ottenendo una linea simile a quella adottata nel 1960 da Franco Scaglione per la 356 Carrera Abarth che, insieme alla T7, prefigura la futura 911. L'aspetto risultò subito molto equilibrato e dalla forte parentela stilistica con la 356. Per la nuova vettura venne scelta la sigla 901 e il primo esemplare, giallo, fu presentato al Salone dell'Automobile di Francoforte del 1963, con buoni apprezzamenti di pubblico e stampa. La commercializzazione, all'inizio del 1964, fu subito ostacolata dalla diffida della Peugeot ad usare la sigla 901, poiché depositaria di tutti i numeri a tre cifre con lo zero al centro per i suoi modelli. La Porsche fu costretta a modificare la sigla in 911. Pur ottenendo un buon successo

THE MODEL

In late fifties the Porsche 356 began to feel the weight of the years. Its 4-cylinder engine was born in 1948 and was derived, like other components, from the Volkswagen Beetle. For the design of the new car, Ferry Porsche dealt with the technical side, entrusting stylistic innovation to his son, Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche. It was decided a priori to maintain the technical and stylistic layout of the 356, with an air-cooled boxer engine mounted at the rear, but with enough roominess to accommodate 4 people. Building it in series, Porsche would have entered the "two-liter" GT market, with a competitive price compared to the handcrafted models of many Italian coachbuilders, on Alfa Romeo, Fiat and Lancia mechanics. The technical development wasn't difficult unlike the definition of the bodywork: the T7 prototype did not convince. Butzi was forced to abandon the programmatic point of the 4 seats and turn back on the 2+2 configuration, getting a similar design to the one adopted in 1960 by Franco Scaglione for the 356 Carrera Abarth which, together with the T7, prefigures the future 911. The appearance was immediately very balanced and with a strong stylistic kinship with the 356. For the new car the acronym 901 was chosen and the first, yellow painted, example was presented at the 1963 Frankfurt Motor Show, with good praise from the public and the press. The marketing, at the beginning of 1964, was immediately hampered by Peugeot's warning to use the initials 901, as depository of all three-digit numbers with zero in the centre for its models. The Porsche was



di vendite, la 911 fu inizialmente investita da forti polemiche, soprattutto rivolte all'eccessivo prezzo di listino, rispetto a quello della 356, e alla tenuta di strada impegnativa. A seguito delle proteste, l'azienda decise di ridurre il prezzo e si impegnò, passo passo, a risolvere le carenze tecniche lamentate che avevano contribuito ad una diminuzione delle vendite. Venivano lamentate soprattutto il comportamento nervoso della vettura, l'instabilità direzionale oltre i 130km/h e il notevole effetto sottosterzante. La 911 definitiva disponeva di sospensioni a 4 ruote indipendenti con barre di torsione, 4 freni a disco e cambio meccanico a 5 rapporti. Il 6 cilindri boxer raffreddato ad aria e alimentato da 2 carburatori Solex triplo corpo aveva una cilindrata di 1991 cc e una potenza massima di 130 hp. Da metà 1966 la gamma di modelli iniziò ad ampliarsi e molte furono le modifiche che si susseguirono fino al 1973, anno di debutto della cosiddetta serie "G" che introdurrà cambiamenti ancora più sostanziali e riconoscibili.

L'AUTO

La Porsche 911, telaio no. WP00000001180399, fa parte delle vetture realizzate nel 1968, ancora con il passo "corto" da 221 cm ed è una degli esemplari allestiti per il mercato USA. Questi si differenziano nelle specifiche richieste dalle nuove e più severe norme sulle emissioni e per la sicurezza; viene adottato un impianto di scarico diverso per ottemperare alle leggi antinquinamento americane. Per rispettare le norme sulla sicurezza vengono apposti sui lati dell'auto i catarifrangenti, arancioni davanti e rossi dietro; il paraurti anteriore ha rostri gommati, i fanali anteriori sono di tipo "sealed beam" tondi con i grandi anelli attorno cromati. All'interno le differenze sono: il tachimetro in miglia con scala fino a 150 mph, lo specchietto retrovisore a soffitto del tipo a sganciamento automatico in caso di urto, l'imbottitura del cruscotto, i poggiatesta ai sedili anteriori e cinture di sicurezza su tutti e 4 i sedili. Questa particolare vettura, soprannominata dai proprietari attuali "Polored", per il colore, percorre i suoi primi anni di vita nello stato di Washington, negli USA. Viene accompagnata da un vero tesoro, un "diario di bordo" scritto dal primo proprietario; una sorta di libretto in cui è registrata ogni operazione: ogni singolo rifornimento di carburante, la revisione del motore, il cambio delle gomme, la verniciatura o la manutenzione fatta all'auto dalla data di acquisto, il 22 aprile 1968, fino al 1995. L'auto viene posta in vendita su Ebay nel luglio 2007 da un esperto di Porsche che, a sua volta, aveva acquistato dal figlio del primo proprietario. L'auto viene così presentata: riverniciata una sola volta a metà

forced to change the acronym to 911. Although achieving good sales, the 911 was initially hit by strong controversy, above all aimed at the excessive price list, compared to that of the 356, and the demanding road holding. Following the protests, the company decided to reduce the price and undertook resolving, step by step, the technical deficiencies complained that had contributed to a decrease in sales. The nervous behavior of the car, the directional instability above 130 km/h and the significant understeer were especially complained. The definitive 911 had independent 4-wheel suspensions with torsion bars, 4 disc brakes and 5-speed manual gearbox. The air-cooled 6-cylinder boxer powered by 2 Solex triple barrel carburetors had a displacement of 1991cc and an output power of 130 hp. From mid-1966 the models' range began to expand and there were many changes that followed one another until 1973, the debut year of the so-called "G" series that will introduce even more substantial and recognizable changes.

THE CAR

The Porsche 911, chassis no. WP00000001180399, is part of the cars built in 1968, still with the "short" 221 cm wheelbase and is one of the specimens set up for the US market. These differ in the specifications required by the new and stricter emission and safety standards; a different exhaust system is adopted to comply with American anti-pollution laws. To comply with safety regulations, the reflectors, orange in front and red behind, area fixed to the sides of the car; the front bumper has rubber struts, the front lights are round sealed beam with large chrome rings around them. Inside the differences are: the speedometer in miles with a scale of up to 150 mph, the rear-view mirror with automatic release in the event of a collision, the padding of the dashboard, the headrests on the front seats and safety belts on all 4 the seats. This particular car, nicknamed by the current owners "Polored", due to its color, drove its first years of life in the state of Washington, in the U.S.A. It is accompanied by a real treasure, a "logbook" written by the first owner; a sort of booklet in which every operations recorded: every single refueling, engine overhaul, tire change, painting or maintenance done to the car from the date of purchase, April 22, 1968, until 1995. The car went on sale on eBay in July 2007 by a Porsche expert who, in turn, had purchased it from the first owner's son. The car is presented as follows: repainted only once in the mid-1980s and still



anni '80 e ancora con le sue 5 ruote cromate originali. Il proprietario originale ha guidato l'auto per circa 212.000 miglia fino all'inizio del 1995. Da quel momento l'auto, sempre in garage, è stata guidata solo per altre 4.000 miglia. L'auto si presenta inalterata, sana, in condizioni generali eccellenti, con la meccanica (Matching Numbers) rifatta poco oltre la percorrenza di 100.000 miglia. Dispone del manuale del conducente originale, il libretto di manutenzione, la vernice per ritocco Polo Red, il kit di attrezzi e il crik originali. Accompagnata da un importante book fotografico. Si aggiudica l'asta su Ebay, un appassionato e collezionista Porsche di Milano. L'auto giunta in Italia, corrisponde alle aspettative e viene reimmatricolata. Oggetto delle cure del collezionista che la utilizza per brevi viaggi di piacere, la vettura giunge inalterata ai nostri giorni, 13 anni più tardi.

STATO DELL'ARTE

Riverniciata a circa metà anni '80. Motore rifatto a circa 100.000 miglia. Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche - ASI Targa Oro - Fiche CSAI.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Eventi Porsche Club.

on its original 5 chrome wheels. The original owner drove the car for approximately 212,000 miles until the beginning of 1995. Since then, the car, always stored in a garage, has only been driven for another 4,000 miles. The car is unaltered, healthy, in excellent general condition, with the mechanics (Matching Numbers) redone just over the mileage of 100,000 miles. It has the original driver's manual, maintenance booklet, Polo Red touch up paint, original tool kit and jack. Accompanied by an important photo book. An enthusiast Porsche collector from Milan won the auction on eBay. The car that arrived in Italy corresponds to expectations and is re-registered. Subject to the care of the collector who uses it for short pleasure trips, the car arrives unaltered to our days, 13 years later.

STATE OF THE ART

Repainted in the mid-1980s. Engine redone at about 100,000 miles. Preserved, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin- ASI – Fiche CSAI.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Eventi Porsche Club.

1968 PORSCHE 911 S 2.0

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPO00000011801170

MOTORE NO. • ENGINE NO. 4081473

STIMA • ESTIMATE € 115.000 / 140.000

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

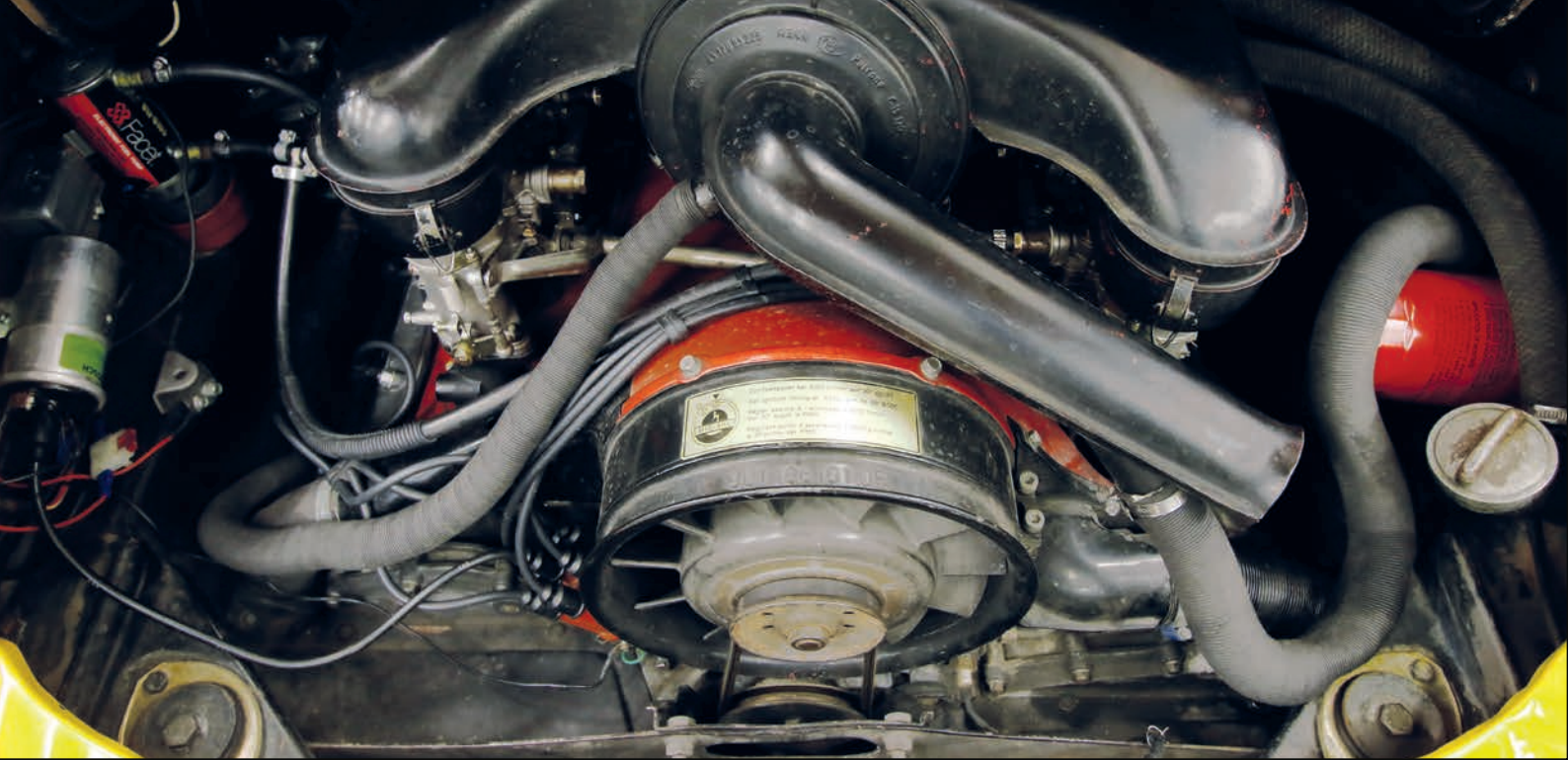


- Conservata.
- Raro modello S a passo corto.
- Auto ideale per regolarità storica e rally.
- Meccanica mantenuta da Centro Porsche Brescia.
- Collezione Saottini.
- Well preserved.
- Rare short-wheel-base S model.
- Ideal car for historic regularity races and rallies.
- Mechanics maintained by Centro Porsche Brescia.
- Saottini Collection.



33 





IL MODELLO

La 911 S è stata presentata nell'agosto 1966 e resterà in produzione con continue modifiche fino al 1969; venne sostituita nel 1970 dalla versione con il motore a cilindrata maggiorata a 2.2 litri. La 911 S è equipaggiata di serie con i famosi cerchi ruota fucinati in lega leggera Fuchs con design a stella, particolare che la distinguerà per tutta la sua produzione. In termini di carrozzeria, la S è leggermente più larga: 16 mm all'anteriore e 8,4 mm al posteriore, e monta una protezione in gomma sui paraurti. La S è la versione sportiva del modello 911, che viene equipaggiata con il nuovo motore 901/02, potenziato a 160 cv con carburatori Weber a triplo corpo e candele Bosch a gradazione termica più elevata; lo stesso motore viene utilizzato sulla vettura da gara 906. Anche l'assetto viene rivisto, rendendolo più adatto alla guida sportiva, risolvendo il forte sottosterzo della 911; vengono scelti gli ammortizzatori della Koni e vengono installate le barre stabilizzatrici all'anteriore e al posteriore. I freni sono autoventilanti, ovviando al problema del surriscaldamento, sono tutti e quattro a disco e sono di maggior spessore rispetto a quelli montati sulla 911 normale. Il cambio è del tipo 901/03 a cinque rapporti con la prima in basso a sinistra ed è disponibile un differenziale autobloccante della ZF. Le 911 S iniziano da subito a gareggiare e la casa madre offre cambi con dei rapporti studiati per i vari tipi di gara, soprattutto in salita e in circuito. Il peso della 911 S è di soli 1030 kg, 50 kg in meno rispetto alla 911 normale; un peso così leggero, unito a un motore potente, permettono alla 911 S di toccare i 221 Km/h, con un'accelerazione da 0-100Km/h in 6,8", due secondi più veloce della 911 normale; il consumo a 130 Km/h si attesta sui 10,3 litri per 100Km. Negli interni la S è arricchita dalla pelle, che ricopre volante e la parte superiore della plancia strumenti, quest'ultima "dominata" al centro dallo strumento del contagiri che, nel caso della S, presenta il settore rosso elevato tra 7.000-7.400 giri/min. L'assetto e il motore vennero testati nel rally più famoso del mondo all'epoca: il Rally di Monte-Carlo. All'edizione 1968, una 911 T (scelta a fini commerciali, in quanto più economica) con meccanica e assetto della S, pilotata da Vic Elford, si aggiudicò il prestigioso rally, con un effetto pubblicitario clamoroso.

L'AUTO

La Porsche 911 S, telaio no. WP000000011801170, fa parte degli esemplari realizzati nel 1968, ancora con il passo "corto" da 2,211 metri. Pro-

THE MODEL

The 911 S was presented in August 1966 and remained in production with continuous modifications until 1969; it was replaced in 1970 by the larger engined 2.2 litre version. The 911 S is equipped as standard with the famous Fuchs light alloy forged wheel rims with a star design, a detail that distinguished it for its entire production. Interns of bodywork, the S is slightly wider: 16 mm at the front and 8.4 mm at the rear, and mounts rubber protection on the bumpers. The S is the sports version of the 911 model, equipped with the new 901/02 engine, uprated to 160 hp with triple-body Weber carburetors and Bosch spark plugs with higher thermal rating; the same engine is used on the 906 race car. The set-up is also revised, making it more suitable for sports driving, solving the strong understeer of the 911; Koni shock absorbers are fitted and stabilizer bars are installed at the front and rear. The brakes are self-ventilated, obviating the problem of overheating, they are all four discs and are of greater thickness than those mounted on the normal 911. The gearbox is a 901/03 five-speed gearbox with the first gear on the bottom left, a ZF self-locking differential is available. The 911 S started racing in immediately and the parent company offered gearboxes with ratios designed for the various types of race, especially uphill and on the tracks. The weight of the 911 S is only 1030 kg, 50 kg less than the normal 911; such alight weight, combined with a powerful engine, allows the 911 S to touch 221 Km/h, with an acceleration from 0-100 Km/h in 6.8", two seconds faster than the normal 911; consumption at 130 km/h stands at 10.3 liters per 100 km. In the interior, the S is enriched with leather, which covers the steering wheel and the upper part of the instrument panel, the latter "dominated" in the center by the rev counter which, in the case of S, has a high "red" field high between 7,000-7,400 rpm. The set-up and engine were tested in the most famous rally in the world at the time: the Monte-Carlo Rally. At the 1968 edition, a 911 T (chosen for commercial purposes, as it was cheaper) with the mechanics and set-up of the S, driven by Vic Elford, won the prestigious rally, with a sensational advertising effect.

THE CAR

The Porsche 911 S, chassis no. WP000000011801170, is one of the cars built in 1968, still with the "short" (2,211meters) wheelbase. It comes from



viene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. I chilometri segnati sono 92.778 Km ed è una delle 1.267 unità prodotte. L'auto è corredata di certificato di origine Porsche, di un treno di gomme chiodate e uno normale. L'auto è stata utilizzata dal centro Porsche Brescia in numerose Winter Marathon, una presenza quasi fissa alla gara invernale dal 2013 al 2018; dopo le gare è sempre stata "seguita" dai tecnici dello stesso centro Porsche. L'auto è in ottime condizioni, conservata a seguito di un restauro di vecchia data, non presenta alcun segno di scolorimento o usura; negli interni, il sedile di guida è stato sostituito con un altro dell'epoca. o dell'epoca.

STATO DELL'ARTE

Vecchio restauro. Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche-ASI.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Eventi Porsche Club.

the cars chosen for the Saottini Collection. The marked kilometers are 92,778 km and it is one of only 1,267 units produced. The car is accompanied by a Porsche certificate of origin, a set of studded tires and a normal one. The car was used by the Centro Porsche Brescia in numerous Winter Marathons, an almost fixed presence at the winter race from 2013 to 2018; and, after the races, has always been "followed" by the technicians of the Porsche center itself. The car is in excellent condition, well preserved after a restoration many years ago, shows no signs of discoloration or wear; in the interior, the driver's seat was replaced with another of the same period.

STATE OF THE ART

Restored some years ago, well-preserved and in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin-ASI.

DOCUMENTS

Italian registration and plates, in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Le Mans Classic.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Porsche Club Events.

1970 JAGUAR XJ 6 SERIE I

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 1L54377DN

STIMA • ESTIMATE € 11.000 / 15.000

- Appena tagliandata e revisionata.
- Interni in pelle blu navy.
- Targhe nere d'origine.
- Matching numbers.
- Just serviced and overhauled.
- Blue navy interiors.
- Original black plates.
- Matching numbers.



34



IL MODELLO

La XJ è una berlina di lusso prodotta dalla Jaguar. Nel corso degli anni ne sono state realizzate varie serie; la Serie I è stata prodotta dal 1968 al 1973. Jaguar raccogliendo la sfida di concorrenti emergenti nel settore lusso, dovette progettare ex novo un'auto in grado di sostituire modelli ormai obsoleti. Nacque così il progetto denominato XJ4, come acronimo di eXperimental Jaguar. Il compito fu arduo, bisognava mantenere l'eleganza e il prestigio del marchio ma introdurre novità progettuali tali da realizzare una svolta. Dopo il debutto al Salone dell'automobile di Parigi nel 1968, venne presentata al London Motor Show nello stesso anno. La XJ si ispirava alla precedente 420 ma con una linea più filante e leggera. Il lancio del nuovo modello fu sostenuto da un'adeguata campagna pubblicitaria che in Gran Bretagna vide come testimone lo stesso sir William Lyons, che definiva la XJ «la più bella e raffinata berlina che la Jaguar avesse mai costruito». Il successo, nel corso degli anni, fu grande e duraturo. La XJ Serie I fu l'ultima vettura progettata sotto la direzione del fondatore sir William Lyons. La carrozzeria caratterizzata da linee tese piacque subito. Essa presentava un inedito cofano motore dalle nervature decise e una nuova calandra rettangolare e bassa. Gli interni, più moderni e razionali avevano ridotto la tradizionale opulenza. Dal punto di vista tecnico, la XJ fu un'evoluzione della precedente 420 G con trazione posteriore, sospensioni a ruote indipendenti con bracci trasversali sia anteriormente che posteriormente, sterzo a cremagliera e quattro freni a disco. Molto curata, inoltre, la sicurezza passiva a protezione degli occupanti. Al momento del debutto furono disponibili due motori, entrambi 6 cilindri in linea con distribuzione bialbero. Alla base il 2.8 litri. In vetta alla gamma si poneva la Serie XK da 4.235 cc capace di erogare 245 hp (SAE). In seguito si aggiunse anche un V12 da 5.3 litri. La XJ6 4.2, offriva di serie anche il servosterzo e poteva essere scelta con cambio manuale a 4 rapporti più overdrive o automatico a 3. La Jaguar XJ6 Serie I nella versione 4.2 litri venne prodotta in 58.972 esemplari SWB e 584 LWB.

L'AUTO

La Jaguar XJ6, con telaio no. 1L54377DN è un esemplare con motore 4.2 litri, matching numbers. L'auto si presenta completamente originale e conservata, in ottime condizioni e con la necessità di qualche ritocco per diventare perfetta. È immatricolata con le sue targhe Torino nere d'origine. È corredata da libretto "a pagine" dell'epoca e da libretto uso e manutenzione originale. È equipaggiata di cambio manuale con overdrive. La verniciatura è argento, mentre gli interni sono nella tradizionale pelle Connolly in una eccezionale ed elegante tonalità blu Navy e sono perfetti. Meccanicamente perfetta, è stata appena tagliandata e revisionata. Molti lavori sono stati eseguiti di recente e documentati, come: pompa frizione, vaschetta recupero liquido radiatore, puntine e condensatore, pompe elettriche benzina, servofreno, etc. Gli pneumatici sono all'80%. Monta un'autoradio Blaupunkt con preselezione FM dell'epoca e cinture statiche.

STATO DELL'ARTE

Conservata. Ottime condizioni.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane nere.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

The XJ is a luxury sedan produced by Jaguar. Various series have been made over the years; the Series I was produced from 1968 to 1973. Jaguar, taking up the challenge of emerging competitors in the luxury sector, had to design from scratch a car capable of replacing obsolete models. Thus was born the project called XJ4, as an acronym for eXperimental Jaguar. The task was difficult, it was necessary to maintain the elegance and prestige of the brand but to introduce design innovations such as to achieve a turning point. After debuting at the 1968 Paris Motor Show, it was unveiled at the London Motor Show that same year. The XJ was inspired by the previous 420 but with a sleeker and lighter line. The launch of the new model was supported by a great advertising campaign which in Great Britain witnessed Sir William Lyons himself, who called the XJ "the most beautiful and refined sedan Jaguar had ever built". The success, over the years, was great and lasting. The XJ Series I was the last car designed under the direction of founder Sir William Lyons. The bodywork characterized by taut lines immediately pleased. It featured a brand new bonnet with strong ribs and a new rectangular, low grille. The more modern and rational interiors had reduced the traditional opulence. Technically, the XJ was an evolution of the previous 420 G with rear-wheel drive, independent wheel suspension with front and rear wishbones, rack-and-pinion steering and four disc brakes. Passive safety to protect the occupants is also very accurate. Two engines were available at the time of the debut, both 6-cylinder in-line with twin-shaft distribution. At the bottom the 2.8 liters. At the top of the range was the 4,235 cc XK Series capable of delivering 245 hp (SAE). Later, a 5.3-liter V12 was also added. The XJ6 4.2 also offered power steering as standard and could be chosen with 4-speed manual gearbox plus overdrive or 3-speed automatic. The Jaguar XJ6 Serie I in the 4.2 liter version was produced in 58,972 SWB and 584 LWB units.

THE CAR

The Jaguar XJ6, with chassis no. 1L54377DN is an example with a matching numbers 4.2 liter engine. The car is completely original and preserved, in excellent condition and in need of some extra work to become perfect. It is registered with its original Turin black plates. It comes with a "page" booklet of the time and an original use and maintenance booklet. It is equipped with a manual gearbox with overdrive. Paint job is silver, while the interiors are in traditional Connolly leather in an exceptional and elegant Navy blue tone and are perfect. Mechanically perfect, it has just been serviced and overhauled. Many works have been recently carried out and documented, such as: clutch pump, radiator fluid recovery tank, points and condenser, electric petrol pumps, brake booster, etc. The tires are 80%. It features a Blaupunkt car radio with FM preselection, of the time, and static belts.

STATE OF THE ART

Preserved. Excellent conditions.

DOCUMENTS

Original Italian plates and registration in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1970 TRIUMPH TR 7 SPIDER

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. TPADJ8AT211026

STIMA • ESTIMATE € 8.000 / 12.000

- L'ultima delle roadster Triumph.
- Ideale per entrare nelle competizioni di regolarità con un piccolo budget.
- Valida convertibile daily driver.
- The latest of the Triumph roadsters.
- Ideal for entering regularity competitions on a small budget.
- Good convertible daily driver.



35



IL MODELLO

La TR7 (sigla di Triumph Roadster 7) è stata un'automobile prodotta dal 1975 al 1981. Il modello è stato lanciato negli Stati Uniti nel gennaio del 1975, mentre sul mercato britannico debuttò soltanto nel maggio del 1976 a causa della forte richiesta di TR7 dal mercato statunitense. Vettura sportiva, la sicurezza era molto curata, con una robusta struttura scatolata a deformazione controllata. A metà degli anni settanta la British Leyland (di cui faceva parte la Triumph), avviò la progettazione di una sportiva totalmente nuova in grado di sostituire al contempo le MG B e le Triumph TR6. La linea della nuova vettura venne realizzata dallo stilista Harris Mann dello studio "Longbridge". La crescente attenzione per la sicurezza, la congiuntura poco favorevole alle vetture sportive e la crisi finanziaria della British Leyland, suggerirono di limitare lo sviluppo alla sola versione coupé a 2 posti. Se la meccanica non concedeva molto alle novità (a parte la sospensione posteriore a ruote indipendenti con doppi bracci), la linea era totalmente nuova e originale ed anche gli interni erano molto moderni, sebbene privi di qualsiasi riferimento alla tradizione Triumph. La TR7 era caratterizzata da una forma a cuneo e aveva installato un motore a quattro cilindri in linea da 1.998 cc di cilindrata e distribuzione monoalbero per 105 cv di potenza (92 cv negli Stati Uniti). Il propulsore, dotato di due valvole per cilindro, derivava da quello installato sulla Triumph Dolomite. La trazione era posteriore ed il cambio era manuale a quattro rapporti (quinta marcia opzionale) oppure automatico a tre velocità. I freni anteriori erano a disco, mentre quelli posteriori erano a tamburo. La vettura non ebbe il successo sperato. Quando all'inizio del 1979 venne presentata la versione roadster, molti pensarono ad un riscatto del modello: eliminato il discusso tetto rigido la vettura risultava elegante e moderna. Il prototipo per la versione convertibile del design originale di Harris Mann fu opera di Michelotti e l'ingegnerizzazione venne fatta da Triumph. Tuttavia quando venne avviata la commercializzazione in Europa (marzo 1980) era troppo tardi e anche la bella TR7 Roadster, non ebbe il successo sperato. La TR7 partecipò a gare di rally dal 1976 al 1980. Questi esemplari da competizione avevano installato il motore a 16 valvole della Dolomite Sprint. In seguito fu montato il propulsore V8 che successivamente sarebbe stato installato sulla TR8. Il pilota automobilistico che ebbe più successo con le TR7/TR8 fu Tony Pond. Della TR7, vennero prodotti 112.368 esemplari con tettuccio rigido e 28.864 modelli con carrozzeria aperta.

L'AUTO

La Triumph TR7 Drophead Coupé con telaio no. TPADJ8AT211026 è un esemplare del 1981. Italiana d'origine, è stata ritargata sempre in Italia. La vettura è stata mantenuta e curata ma mai sottoposta a restauro. Si presenta in buone condizioni, non perfette, ma è un'ottima base per ottenere l'eccellenza con piccoli interventi di perfezionamento. Presenta ottime condizioni della capote in tela e di tutta la meccanica. La vettura è una perfetta daily driver utilizzabile in ogni circostanza, estremamente piacevole da guidare sfruttando le sue doti di spider. Questa TR7 è poi un'occasione eccezionale per entrare con un piccolissimo budget e un mezzo davvero competitivo nel mondo delle gare di regolarità. La vettura ha un passato vincente nelle gare di campionato regolarità classica ed "a media".

STATO DELL'ARTE

Conservata.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio Legend.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti Legend.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

The TR7 (acronym for Triumph Roadster 7) was a car produced from 1975 to 1981. The model was launched in the United States in January 1975, while on the British market it debuted only in May 1976 due to the strong demand for TR7 from the US market. Sports car, its safety was very accurate, with a sturdy boxed structure with controlled deformation. In the mid-seventies, British Leyland (of which Triumph was part), started the design of a totally new sports car capable of replacing both the MG B and the Triumph TR6. The line of the new car was created by the stylist Harris Mann of the "Longbridge" studio. The growing attention to safety, the unfavorable economic situation for sports cars and the financial crisis of British Leyland, suggested limiting development to the 2-seater coupé version only. If the mechanics did not concede much to the novelties (apart from the rear suspension with independent wheels with double arms), the line was totally new and original and the interior was also very modern, although devoid of any reference to the Triumph tradition. The TR7 was characterized by a wedge shape and had installed a four-cylinder in-line engine with 1,998 cc displacement and single-shaft distribution for 105 hp (92 hp in the United States). The engine, equipped with two valves per cylinder, derived from that installed on the Triumph Dolomite. The traction was rear and the gearbox was manual four-speed (fifth gear optional) or three-speed automatic. The front brakes were disc brakes, while the rear ones were drum brakes. The car did not have the desired success. When the roadster version was presented at the beginning of 1979, many thought of a redemption of the model: eliminating the discussed rigid roof, the car was elegant and modern. The prototype for the convertible version of the original Harris Mann design came from Michelotti and the engineering to make it work was done by Triumph. However, when it started marketing in Europe (March 1980) it was too late and even the beautiful TR7 Drophead Coupé did not have the expected success. The TR7 participated in rally races from 1976 to 1980. These racing specimens had the 16-valve engine of the Dolomite Sprint installed. Later the V8 engine was mounted which would later be installed on the TR8. The most successful racing driver with the TR7 / TR8 was Tony Pond. Of the TR7, 112,368 cars with hardtop and 28,864 convertible models were produced.

THE CAR

The Triumph TR7 Drophead Coupé with chassis no. TPADJ8AT211026 is an example from 1981. Italian by origin, it has also been re-registered in Italy. The car has been maintained and cared for but has never been restored. It is in good condition, not perfect, but it is an excellent basis for achieving excellence with minor improvements. It has excellent conditions of the canvas top and of all the mechanics. The car is a perfect daily driver that can be used in all circumstances, extremely pleasant to drive using its convertible qualities. This TR7 is also an exceptional opportunity to enter the world of regularity races with a very small budget and a truly competitive vehicle. The car has a winning past in classic and "a media" regularity championship races.

STATE OF THE ART

Preserved.

DOCUMENTS

Italian plates and registration.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio Legend.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti Legend.
- Nürburgring Classic.

1970 VOLKSWAGEN 1302

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 11112406105

MOTORE NO. • ENGINE NO. D0711854

STIMA • ESTIMATE € 12.500 / 15.000

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Completamente restaurata.
- Condizioni eccellenti.
- Targhe nere d'origine.
- Certificato d'origine Volkswagen.
- Collezione Saottini.
- Fully restored.
- Excellent condition.
- Original black license plates.
- Volkswagen Certificate of origin.
- Saottini Collection.



36 



IL MODELLO

Il Maggiolino, pur rimanendo fedele a se stesso nella sostanza, ha visto continui affinamenti negli anni, a volte più, a volte meno visibili. Nel 1970, il Maggiolino viene affiancato dal modello 1302, conosciuto anche come Maggiolone, prodotto sia in versione berlina che cabriolet. I motori rimangono il 1200 cm³ e il 1300 cm³, più il nuovo motore da 1600 cm³. Il Maggiolino e il Maggiolone si differenziano nell'avantreno, a barre di torsione nel primo e con il moderno schema MacPherson nel secondo. Viene ridisegnata tutta la parte anteriore del nuovo modello che, con un cofano più bombato acquista spazio per i bagagli ma conserva il parabrezza piatto. Viene prodotto fino al 1972.

L'AUTO

La Volkswagen 1302 (Typ 11/D11), con telaio no.11112406105 è un esemplare del 1970. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Completamente restaurata nella carrozzeria, negli interni e nella meccanica, si presenta in condizioni eccellenti, con carrozzeria nel colore d'origine Blu Marina (L-54D) e con gli interni (corretti) rivestiti in finta pelle (traforata sui sedili) nera. La parte meccanica, con il motore da 1.2 litri, è in perfetto stato d'efficienza e manutenzione. Il motore è quello originale, matching number. La vettura è stata immatricolata nel 1971 e conserva targhe nere Como d'origine, ha libretto "a pagine" di prima immatricolazione e certificato d'origine della casa. In plancia una corretta autoradio Blaupunkt d'epoca. Il modello 1302, sta diventando relativamente raro e interessante da collezionare nella produzione Volkswagen, è un modello "ponte" con ancora il feeling dei vecchi modelli e una guida facile e "moderna".

STATO DELL'ARTE

Completamente restaurata, condizioni eccellenti.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Volkswagen.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane nere d'origine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

The Beetle, while remaining true to itself in substance, has seen continuous refinements over the years, sometimes more, sometimes less visible. In 1970, the Beetle was joined by the 1302 model, also known as the Big Beetle, produced in both sedan and convertible versions. The engines remain the 1200 cm³ and 1300 cm³, plus the new 1600 cm³ engine. Beetles and Big Beetles differ in the front end, with torsion bars in the first and with the modern MacPherson scheme in the second. The entire front of the new model is redesigned which, with a more rounded hood, acquires space for luggage but keeps the flat windshield. It is produced until 1972.

THE CAR

Volkswagen 1302 (Typ 11/D11), with chassis no. 11112406105 is a 1970 model. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. Completely restored in terms of bodywork, interior and mechanics, it is in excellent condition, with the bodywork in the original color Navy Blue (L-54D) and with the (correct) interiors covered in black leatherette (perforated on the seats). The mechanical parts, with the 1.2-liter engine, is in perfect working condition. The engine is the original one, matching number. The car was registered in 1971 and retains the original black Como plates, has a "page" booklet of first registration and a certificate of origin from the manufacturer. A correct period Blaupunkt car radio is on the dashboard. The 1302 model, is becoming relatively rare and interesting to collect in terms of Volkswagen production, it is a "bridge" model with still the feeling of the old models but an easy and "modern" driving.

STATE OF THE ART

Fully restored, excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENT

Volkswagen Certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and original black plates.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Nürburgring Classic.

1971 LANCIA FULVIA COUPÉ 1,3 S 2 SERIE

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 818.630*005788*

MOTORE NO. • ENGINE NO. 2239540

STIMA • ESTIMATE € 11.000 / 13.000

+ IVA SE DOVUTA / + VAT IF DUE

- Due soli proprietari, fino al 2008.
- Parzialmente restaurata.
- Condizioni eccellenti.
- Collezione Saottini.
- Only two owners till 2008.
- Partially restored.
- Excellent condition.
- Saottini collection.



37 



IL MODELLO

La Fulvia, fu presentata nel 1963 al Motor Show di Ginevra. Dalla berlina derivò, nel 1965, la Coupé che fu un enorme successo commerciale, grazie alla linea e alle numerose vittorie nei rally. Disegnata da Piero Castagnero, ispirato dal motoscafo Riva, la Fulvia Coupé è una berlina sportiva 2+2, elegante, dalle finiture curate e prestazioni sportive. Molte anche le similitudini con il prototipo di Giovanni Michelotti al Salone di Torino del 1961. Realizzata sul pianale accorciato della berlina, era spinta, al debutto da una versione di 1216 cc da 80 CV del V4. Il motore venne sottoposto a costanti evoluzioni ed offerto in più versioni di potenza e cilindrata. Grandi i successi ottenuti dalla HF che, nella versione da 1,6 litri (detta "Fanalone", per via dei fari interni più grandi) permise alla Lancia di aggiudicarsi il Campionato del Mondo Rally 1972. Nel 1969 la Lancia era stata acquisita dalla Fiat. La Fulvia Coupé era all'apice della carriera, ma occorre ridurre i costi; fu questo il principale scopo del restyling del 1970. A livello estetico i cambiamenti erano minimi (nuova mascherina più sottile e lineare, paraurti con fascia protettiva in gomma nera), mentre sotto il profilo tecnico si segnalava l'adozione del cambio a 5 marce anche sulla Coupé 1,3 S (con motore di 1298 cc da 90 hp), un miglioramento dei freni e della geometria delle sospensioni anteriori. La Fulvia Coupé fu prodotta in 140.454 esemplari. 10.275 gli esemplari di 1,3 S nel tipo prodotto per un anno, dal 1970 al 1971.

L'AUTO

La Lancia Fulvia Coupé con numero di telaio no. 818.630*005788*, è un'esemplare 1,3 S della 2° serie. Questo modello fu oggetto di una profonda revisione stilistica della parte anteriore e adotta una nuova griglia a sviluppo orizzontale. Le scritte sullo specchio di coda sono a caratteri maiuscoli attraversati da una barretta. I fari sono allo jodio. Mantiene l'avantreno con bracci superiori tubolari. Lo scudetto Lancia sulla calandra ha tre attacchi per la bandiera. Lo specchio retrovisore esterno è posizionato sulla portiera lato guida. Il motore perde il radiatore olio e la potenza scende a 90 hp (dai 93,5 hp della Rallye 1,3 S da cui deriva meccanicamente). Lo sterzo è collassabile. L'impianto frenante è Girling con servofreno. La calandra è in plastica cromata, come la piccola griglia sul cofano. L'esemplare in oggetto è stato immatricolato nel febbraio 1971 a Brescia ed è un esemplare del primo anno di produzione (1970-1971). Gli esemplari in seguito, adatteranno l'avantreno con bracci superiori stampati e le scritte sullo specchio di coda contenute in un lingottino. Si faranno più pressanti gli interventi per la riduzione dei costi come la sparizione dell'impiallaccatura in legno del cruscotto e la sostituzione di cofani e portiere, in acciaio invece che in alluminio. Su un totale di 50.155 Fulvia Coupé 1,3 S 2° Serie, 10.275 furono gli esemplari nel modello dal 1970 al 1971. L'auto in asta è stata restaurata di carrozzeria a fine anni '90, gli interni sono conservati; e si presenta in un'ottimo stato di carrozzeria ed interni, con colore Bronzo Longchamps metallizzato e interni in panno Lancia beige. La meccanica è in ordine. Richiesta qualche attenzione ai sedili anteriori ed all'impianto frenante, poiché la vettura è ferma da tempo. Conserva targhe nere e libretto a pagine, entrambi d'origine. Sono registrati soltanto due proprietari fino al 2008, anno in cui la vettura entra a far parte della Collezione Saottini.

STATO DELL'ARTE

Carrozzeria restaurata a fine anni '90, buone condizioni di meccanica, interni conservati. Qualche lavoro di manutenzione da prevedere.

DOCUMENTI

Immatricolazione italiana, con targhe nere e libretto (a pagine) d'origine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winher Marathon.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

Fulvia was presented in 1963 at the Geneva Motor Show. The Coupé was derived, in 1965, from the sedan and it had a huge commercial success, thanks to the line and its numerous victories in rallying. Designed by Piero Castagnero, inspired by the Riva motorboat, the Fulvia Coupé is a sporty 2 + 2 berlinetta, elegant, with refined finishes and sports performance. There were also many similarities to the Giovanni Michelotti prototype shown at the Salone di Torino in 1961. Made on the shortened chassis of the sedan, it was powered, at its debut by a 1216 cc 80 HP version of the V4. The engine underwent near constant evolution and was offered in multiple versions of power and displacement. In the 1.6-liter version of the HF (called "Fanalone", due to the larger embedded headlights) achieved great success and allowed Lancia to win the 1972 World Rally Championship. In 1969 the Lancia had been acquired by Fiat. The Fulvia Coupé was at the peak of its career, but costs had to be reduced; This was the main purpose of the restyling of 1970. On an aesthetic level, the changes were minimal (new thinner and more linear mask, bumper with black rubber protective band), while technically there were the adoption of the 5-speed gearbox was also adopted on the 1.3 S Coupe (with a 1298 cc 90 hp engine), and improvement in the brakes and geometry of the front suspension. 140,454 Fulvia Coupé were produced. With 10,275 being 1.3 S which were only produced for a year, from 1970 to 1971.

THE CAR

The Lancia Fulvia Coupé chassis number no. 818.630*005788*, is a 2nd series model, 1.3 S version. This model underwent a deep stylistic revision of the front and adopted a new "horizontal" grille. The writing on the tail panel are in capital letters scored by a line. The headlights are iodine. It maintains the front end with tubular upper arms. The Lancia shield on the grille shows a flag staff with three attaching points. The external rear view mirror is positioned on the driver's side door. The oil cooler absent and the power drops to 90 hp (from the 93.5 hp of the 1.3 S Rallye from which it derives mechanically). The steering is collapsible. The braking system is Girling with brake booster. The grille is in chromed plastic, like the small grill on the hood. The vehicle in question was registered in February 1971 in Brescia and is a model from the first year of production (1970-1971). Later examples, adopt the front end with upper arms molded and the writings on the tail panel contained in a small bar. Steps taken to reduce costs were notable, such as the disappearance of the wood veneer of the dashboard and the use of steel for bonnets and doors instead of aluminum. Out of a total of 50,155 Fulvia Coupé 1,3 S 2° Serie, 10,275 were of the model from 1970 to 1971. The car at auction's bodywork was restored in the late 1990s, the interior is preserved; it is in an excellent state both bodywork and interiors, with the bodywork in metallic Longchamps Bronze color and interiors in beige "panno (cloth) Lancia". The mechanics are in order. Some attention is required to the front seats and the brake system, since the car has been stationary for some time. It has its original black plates and service booklet. Only two owners are registered until 2008, when the car became part of the Saottini Collection.

STATE OF THE ART

Bodywork restored at the end of the 1990s, mechanically it is in good condition, interior is preserved. Some maintenance is required.

DOCUMENTS

Italian registration, original black plates and (pages) logbook.

ELIGIBILITY

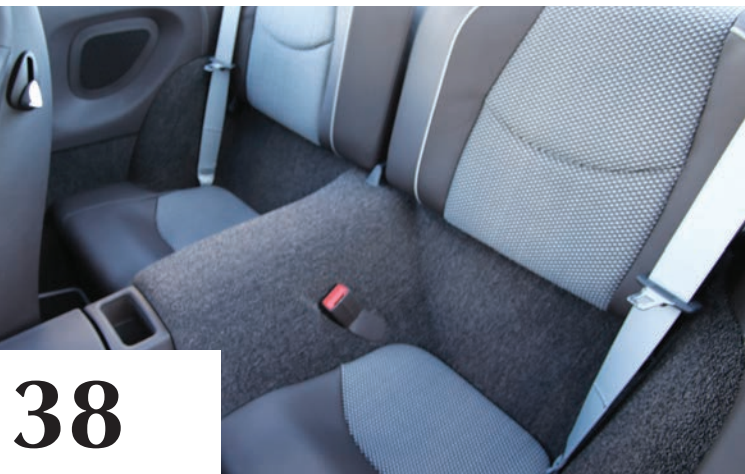
- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.

1973 AUTOBIANCHI A112 ABARTH 58 HP

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 199199

STIMA • ESTIMATE € 20.000 / 25.000

- Prima serie.
- In perfetto stato.
- Raro colore Salmone.
- Eleggibile Rallye Monte-Carlo Historic.
- First series.
- In perfect condition.
- Rare Salmon color.
- Eligible Rallye Monte-Carlo Historic.



38

IL MODELLO

Nel 1970, al “saloncino dell’auto sportiva”, il vulcanico Carlo Abarth presentò un prototipo sulla base dell’Autobianchi A112 equipaggiato con un motore da ben 107 cv, con la speranza che Fiat, proprietaria dell’Autobianchi, gli desse le possibilità di sviluppare una nuova auto da corsa; la A112 di Abarth piacque al pubblico e alla stampa e soprattutto ai vertici Fiat, che vide nella piccola vettura un’ottima antagonista alla versione sportiva della Mini: la Cooper Mk3 da poco lanciata sul mercato, Fiat decise così per la costruzione in serie della A112 Abarth piuttosto che un’onerosa auto da corsa. Al Salone dell’Automobile di Torino del 1971, debuttò la versione definitiva dell’Autobianchi A112 Abarth, con carrozzeria rosso corsa, cofano motore e minigonne nere satiniate. Il prezzo di lancio era di Lit. 1.506.400. Il motore sviluppato dall’Abarth era un 982 cc, con rapporto di compressione a 10:1, carburatore doppio corpo e scarico sportivo e sprigionava 58 hp. Gli interni vennero modificati con sedili anatomici, strumentazione aggiuntiva e volante a tre razze con corona in pelle. La preparazione Abarth fece registrare un abbassamento del consumo di benzina di ben -15% e soprattutto rese la piccola Autobianchi molto divertente da guidare. La A112 comunemente chiamata “12” vide sette differenti serie tra cui la speciale Gold Ring del 1979 caratterizzata dalla livrea nera e cerchi in lega color oro. In 12 anni di mercato la A112 Abarth venne rinnovata più volte senza stravolgere il design, mentre dal punto di vista meccanico le novità più importanti furono: l’adozione del propulsore da 70 Hp nel 1975, il cambio a 5 marce nel 1979 e l’accensione elettronica, sempre nel 1979. Nel 1977 la Fiat creò il Campionato Autobianchi A112 Abarth 70 HP, che tramite un semplice kit di trasformazione permetteva ai proprietari di A112 Abarth di cimentarsi nei

THE MODEL

In 1970, at the “Saloncino dell’auto sportiva”, the volcanic Carlo Abarth presented a prototype based on the Autobianchi A112 equipped with a 107 hp engine, with the hope that Fiat, owner of the Autobianchi, would give him the possibility of develop a new racing car; Abarth’s A112 pleased the public and the press and above all Fiat top management, who saw in the small car an excellent antagonist to the sports version of the Mini: the Cooper Mk3 recently launched on the market, Fiat decided for mass production of the A112 Abarth rather than an expensive racing car. At the 1971 Turin Salone dell’Automobile, the definitive version of the Autobianchi A112 Abarth debuted, with racing red bodywork, satin black bonnet and side skirts. The engine developed by Abarth was a 982 cc, with a compression ratio of 10: 1, double-barrel carburetor and sports exhaust and had a power of 58 hp. The interior was modified with bucket seats, additional instrumentation and a three-spoke steering wheel with leather rim. The Abarth preparation recorded a drop in petrol consumption by as much as -15% and above all made the little Autobianchi very fun to drive. The A112 commonly called “12” in Italy saw seven different series including the special 1979 Gold Ring featuring black livery and gold-colored alloy wheels. In 12 years on the market, the A112 Abarth was renewed several times without changing the design, while from a mechanical point of view the most important innovations were: the adoption of the 70 Hp engine in 1975, the 5-speed gearbox in 1979 and the electronic ignition, also in 1979. In 1977 Fiat created the Autobianchi A112 Abarth 70 HP Championship, which through a simple conversion kit allowed the owners of A112 Abarth to try their hand at rallies includ-

rally tra cui anche qualche tappa del campionato italiano, il premio finale era una gara con un'auto ufficiale della Fiat. Il successo della A112 Abarth si prolungò fino al luglio del 1985 anno in cui uscì dal listino della casa.

L'AUTO

La Autobianchi A112 telaio no° 199199 è una rara prima serie nella variante di colore proposta solo in seguito al lancio che la vedeva nell'unica livrea rosso corsa/cofano nero opaco. Dal settembre 1972, invece, viene introdotto il colore Salmone (282) di questo esemplare, insieme al colore Visone. Sempre con il cofano nero opaco. Salmone era ed è la tonalità più rara da trovare. Gli interni restano invariati, ma la parte metallica della plancia prende il colore della carrozzeria in luogo del nero. Anche la meccanica da 58 hp è invariata rispetto ai primi esemplari e gli interni conservano i sedili avvolgenti con poggiatesta integrato. Esteticamente si differenzia dagli esemplari che seguiranno per le cornici cromate dei fari e della calandra, che verranno sostituite da elementi in plastica nera. Mentre i paraurti, qui ancora in lamiera cromata, verranno in seguito maggiorati e rivestiti in gomma nera. La vettura è stata oggetto di un restauro di meccanica e carrozzeria non recente, ma si presenta in eccellenti condizioni, molto ben mantenuta. La vettura è accessoriata con cerchi in lega della serie seguente, ma dispone degli originali in lamiera ed è accessoriata con fari antinebbia. Targhe e libretto (a pagine) sono quelli d'origine. La vettura ha preso parte nel 2018 al Campionato Italiano Regolarità a Media, ottenendo importanti risultati come la vittoria al Rally dei Fiori.

STATO DELL'ARTE

Restaurata. Eccellenti condizioni.

CERTIFICATI & ATTESTATI

AAVS/FIVA, FIA.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane d'origine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- Nürburgring Classic.



ing some stages of the Italian championship, the final prize was a race with an official Fiat car. The success of the A112 Abarth lasted until July 1985 when it left the manufacturer's list.

THE CAR

The Autobianchi A112 chassis no. 199199 is a rare first series in the colour variant proposed only after the launch with the car wearing the only racing red/matt black bonnet livery. From September 1972, however, the Salmone (282) color of this specimen was introduced, together with the Mink color (Visone). Always with the matt black hood. Salmone was and is the rarest shade to find. The interior remains unchanged, but the metal part of the dashboard takes the body color instead of black. Even the 58 hp mechanics are unchanged from the first examples and the interiors retain the bucket seats with integrated headrest. Aesthetically it differs from the following examples for the chrome frames of the headlights and grille, which will be replaced by black plastic elements. While the bumpers, here still in chromed sheet metal, will later be increased and covered in black rubber. The car has undergone a mechanical and bodywork restoration not recent, but it is in excellent condition, very well maintained. The car is equipped with alloy wheels from the following series, but has the original steel rims and is equipped with fog lights. Plates and booklet (in pages) are those of origin. The car took part in the Campionato Italiano Regolarità a Media in 2018, obtaining important results such as the victory at the Rally dei Fiori.

STATE OF THE ART

Restored. Excellent conditions.

CERTIFICATE & STATEMENTS

AAVS/FIVA, FIA.

DOCUMENTS

Italian registration and plates of origin.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Tour Auto.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Vernasca Silver Flag.
- Nürburgring Classic.



1974 PORSCHE 911 S 2.7 TARGA

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 9114310381

MOTORE NO. • ENGINE NO. 6341074

STIMA • ESTIMATE € 40.000 / 50.000

- Modello iconico Porsche.
- Restauro documentato ad altissimo livello, premiato da Porsche italia.
- Condizioni da concorso.
- Certificato e dichiarazione di origine Porsche.
- Collezione Saottini.
- Iconic Porsche.
- Porsche Italia Prize winning restoration, fully documented.
- Concours condition.
- Porsche certificate and declaration of origin.
- Saottini Collection



39 





IL MODELLO

Nel 1973, le nuove norme USA su sicurezza e inquinamento costrinsero i tecnici Porsche a rivedere la 911. La cosiddetta "serie G", con cilindrata portata per tutte le versioni a 2687 cm³, inizia a essere prodotta nel settembre 1973. La nuova 911 segna una nuova era Porsche, mutando un design invariato per 10 anni, dal debutto della prima 911 firmata da Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche, figlio di Ferry. Sulla 2.7 vengono introdotti nuovi paraurti anteriori e posteriori che cambiano totalmente le linee della vettura. Sono montati con degli speciali tubi ad assorbimento d'urto e hanno dei soffiotti elastici laterali neri in gomma. La nuova gamma, disponibile in versioni coupé e targa, comprendeva la 911 (150 cv), la 911 S (177 cv) e la sportiva Carrera 2.7 (210 cv). Le versioni 2.7 e S sono equipaggiate con l'iniezione meccanica K-Jetronic, testata sui modelli 911 T per gli USA, per quanto riguarda la trasmissione, la serie G monta di serie il cambio a 4 marce (Tipo 915/16) oppure, optional, il 5 marce (Tipo 915/06); sulla 911 2.7 e sulla S è disponibile la trasmissione automatica Sportmatic tipo 925/02. La Targa si distingue per l'inconfondibile configurazione con tettuccio rigido in un solo pezzo, il lunotto in cristallo o in tessuto, accessorio a richiesta per la gamma, e il rollbar in alluminio satinato, il piccolo vano dietro ai sedili dedicato ai bagagli ha una capacità di 240 litri. Negli interni vengono introdotti nuovi sedili con poggiatesta incorporato e un nuovo volante imbottito. In tutti i modelli lo sterzo è dotato di un sistema collassabile ad assorbimento di energia. La serie 2.7 rimane in produzione fino al 1977. Durante gli anni vengono fatte piccole modifiche per migliorare il comfort, come il sistema di riscaldamento, rinnovato nel 1975, per il resto le 911 2.7 sono rimaste praticamente inalterate, fatta eccezione per un motore più potente sulla versione 911 2.7: nel 1976 adatterà un propulsore da 165 cv. Dal 1976 le 2.7 verranno sottoposte alla zincatura a caldo (procedimento per rendere la carrozzeria immune alla corrosione) consentendo una garanzia di 6 anni. Una curiosità: una 911 2.7 è stata la 250.000^a Porsche prodotta. La 2.7 verrà sostituita dalla Carrera 3.0, già in produzione nel 1976.

L'AUTO

La Porsche 911 S 2.7 Targa, telaio no. 9114310381, è stata realizzata nel novembre 1974 ed ha avuto tre proprietari; fa parte della

THE MODEL

In 1973 new US safety and pollution regulations forced Porsche technicians to revise the 911. The so-called "G series", with displacement brought to all versions at 2687 cm³, began to be produced in September 1973. The new 911 marks a new Porsche era, changing a design which had remained unmodified since the debut of the first 911 signed by Ferdinand Alexander "Butzi" Porsche, son of Ferry 10 years previously. On the 2.7 new front and rear bumpers are introduced that totally change the lines of the car. They are mounted with special shock absorbing tubes and have black rubber side elastic bellows. The new range, available in coupe and targa versions, included the 911 (150 hp), the 911 S (177 hp) and the sporty Carrera 2.7 (210 hp). The 2.7 and S versions are equipped with the K-Jetronic mechanical injection, tested on the 911 T models for the USA. As regards the transmission, the G series mounts a 4-speed gearbox (Type 915/16) or, optionally, the 5-speed gearbox (Type 915/06); Sportmatic automatic transmission type 925/02 is available on the 911 2.7 and S. The Targa stands out for the unmistakable configuration with a one-piece hardtop, the glass or fabric rear window, an accessory on request for the range, and the satin aluminium rollbar, the small compartment behind the seats dedicated to luggage has a capacity of 240 liters. The interior introduces new seats with incorporated headrest and a new padded steering wheel. In all models the steering is equipped with a collapsible energy absorption system. The 2.7 series remained in production until 1977. Over the years, some small changes were made to improve comfort, such as the heating system which was upgraded in 1975, otherwise the 911 2.7 remained practically unchanged, except for a more powerful engine on version 911 2.7: in 1976 it will adopt a 165 hp engine. From 1976 the 2.7 adopt shot galvanizing (to make the bodywork immune to corrosion) allowing a 6 year warranty. A curiosity: a 911 2.7 was the 250,000th Porsche produced. The 2.7 will be replaced by the Carrera 3.0, already in production in 1976.

THE CAR

The Porsche 911 S 2.7 Targa, chassis no. 9114310381, was built in November 1974 and has had three owners; it is part of the first



prima serie della 2.7 S Targa, i chilometri segnati sono 28.779 Km ed è verniciata nel caratteristico colore marrone ramato con interni in similpelle marrone/beige. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. L'auto è corredata di certificato e dichiarazione di origine Porsche. L'auto è stata sottoposta ad un restauro totale presso il centro Porsche Brescia nel 2015 e ha partecipato al concorso di restauro Porsche Classic 2016 alla Fiera di Padova, aggiudicandosi il terzo premio. Il restauro ha riportato la vettura alla configurazione originale, con un'approfondita revisione delle parti meccaniche e ciclistiche; l'operazione è corredata da numerose fotografie e, a tutt'oggi, l'auto si presenta in condizioni da concorso. Gli accessori che equipaggiano l'auto sono il tergicristallo posteriore, i paraurti con ammortizzatori. L'auto è corredata di due treni gomme.

STATO DELL'ARTE

Restaurata. In ottimo stato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato e dichiarazione di origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historique.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Eventi Porsche Club.

series of the 2.7 S Targa, the marked kilometres are 28,779 km and is painted in the characteristic copper brown color with brown/beige imitation leather interior. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is accompanied by a Porsche certificate and declaration of origin. The car underwent a total restoration at the Porsche Brescia center in 2015 and took part in the Porsche Classic 2016 restoration competition at the Padova auto e moto d'epoca, winning third prize. The restoration brought the car back to its original configuration, with an in-depth revision of the mechanical and moving parts; the restoration is detailed by numerous photographs and, today, the car is in concours condition. The accessories that equip the car are the rear wiper, and the bumpers with shock absorbers. The car is equipped with two complete sets of tires.

STATE OF THE ART

Restored, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate and declaration of origin.

DOCUMENTS

Registration and italian plates, in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historique.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Eventi Porsche Club.

1976 VOLKSWAGEN TYP 181 (VOLKSWAGEN)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 1852246465E

MOTORE NO. • ENGINE NO. AL02354

STIMA • ESTIMATE € 15.000 / 20.000

- Rara.
- Completamente restaurata.
- Capote nuova.
- Splendida per il tempo libero.
- Rare.
- Completely restored.
- New soft top.
- Wonderful for leisure time.



40

IL MODELLO

Gli americani che non capivano bene cosa fosse e a cosa servisse, la soprannominarono "the thing" (la cosa). La Volkswagen Tipo 181 è una automobile torpedo costruita dalla casa di Wolfsburg dal 1969 al 1983. La vettura ebbe diverse denominazioni commerciali a seconda del mercato di vendita, quali "Kuriervagen" in Germania e Austria, "Safari" in Messico e Sud America, "Thing" negli Stati Uniti, "Trekker" del Regno Unito e "Pescaccia" in Italia. Alla fine degli anni cinquanta i governi francese, italiano e tedesco, appartenenti alla NATO, decisero di interpellare le maggiori case automobilistiche del vecchio continente al fine di realizzare un veicolo militare leggero da ricognizione unificato, in seguito denominato Europa Jeep. La Volkswagen approntò il progetto della "Tipo 181" nei primi anni sessanta, ma le diverse specifiche tecniche diffuse nel 1966 dalla NATO ne determinarono l'abbandono. Nel 1968 il progetto "181" venne ripreso per rispondere alle esigenze del mercato messicano che richiedeva una vettura maggiormente robusta e adatta a percorrere le dissestate strade di quel Paese, rispetto alla normale "Maggiolino", assemblata a Puebla dal 1967. Concepita su pianale e meccanica della "Tipo 3", la vettura venne presentata al Salone di Francoforte del 1969. La carrozzeria, piuttosto squadrata e ispirata alla forma della "Munga", poggia su un telaio a piattaforma con trave centrale di rinforzo. Il motore è il solito 4 cilindri boxer derivato dal "Maggiolino" da 1493 cc. La struttura a piattaforma è sufficientemente rigida da consentire l'interruzione della carrozzeria alla linea di cintura, senza sovrastrutture di collegamento o roll-bar. La capote era fornita di serie con il sistema a telo su centine, ma poteva opzionalmente essere acquistata una

THE MODEL

Americans who didn't quite understand what it was and what it was for nicknamed it "the thing". The Volkswagen Type 181 is a torpedo car built by the Wolfsburg company from 1969 to 1983. The car had different commercial names depending on the sales market, such as "Kuriervagen" in Germany and Austria, "Safari" in Mexico and South America, "Thing" in the United States, "Trekker" in the United Kingdom and "Pescaccia" in Italy. At the end of the 1950s, the French, Italian and German governments, belonging to NATO, decided to consult the major car manufacturers of the old continent in order to create a unified light military patrol vehicle, later called the Europa Jeep. Volkswagen prepared the "Type 181" project in the early sixties, but the different technical specifications released in 1966 by NATO led to its abandonment. In 1968 the "181" project was revived to meet the needs of the Mexican market which required a more strong car suitable for driving on the rough roads of that country, compared to the normal "Beetle", assembled in Puebla since 1967. Conceived on a flatbed and mechanics of the "Type 3", the car was presented at the 1969 Frankfurt Motor Show. The body, rather squared and inspired by the shape of the "Munga", rests on a platform frame with a central reinforcement beam. The engine is the usual 4-cylinder boxer derived from the 1493 cc "Beetle". The platform structure is rigid enough to allow the body to be interrupted at the belt line, without connecting superstructures or roll-bars. The soft top was supplied as standard with the curtain-on-rib system, but a plastic hard top could optionally be purchased. The characteristics

copertura in plastica rigida. Le caratteristiche di robustezza e semplicità costruttiva ne facevano il veicolo ideale per i brevi tragitti su strade accidentate o per il fuoristrada poco impegnativo. Era inadatta, invece, per i lunghi viaggi su strada asfaltata, nei quali veniva penalizzata dalla ridotta velocità massima e dall'elevata rumorosità di marcia. Oltre che alla clientela messicana, venne proposta sui mercati europei e statunitensi come veicolo per il tempo libero, sulla falsariga delle spiaggine, ma fu anche adottata da corpi della polizia e dell'esercito di vari Paesi. Nel suo periodo di vendita, metà della sua produzione fu acquistata dall'esercito tedesco. In Italia, le consegne della "Pescaccia" iniziarono nell'estate 1970, ma la vettura ebbe una diffusione limitata dall'elevato prezzo di vendita, fissato in Lit 1.550.000. Molto simile al mezzo bellico Kübelwagen, è apparsa anche in alcuni film di guerra come "controfigura" delle ormai introvabili Kübelwagen. Solida, essenziale, completamente aperta e "fresca" (per la meccanica posteriore), resta un veicolo inimitabile per il tempo libero ed i brevi tragitti nella natura. Con un look inimitabile.

L'AUTO

La vettura Volkswagen typ 181 con telaio no. 1852246465E è stata prodotta nel 1975 presso lo stabilimento di Puebla in Messico (in quel periodo la maggior parte della produzione avveniva in Messico, mentre gli esemplari assemblati in Germania, erano prevalentemente destinati alle commesse militari). E' dotata del motore di tipo AL da 1584 cc per 48 hp. È stata venduta nuova in Italia. Completamente restaurata, si presenta in ottime condizioni, si rileva solo qualche graffio superficiale nella verniciatura sugli angoli dei paraurti; è originale in tutto. Il colore esterno è "Steppe Beige" (L10F) con capote nera, nuova. Gli interni sono in similpelle nera. Il libretto è stato purtroppo smarrito, ma è già stata fatta denuncia per regolarizzare i documenti. Conserva le targhe "Potenza" nere/arancioni. La vettura è stata oggetto di un ampio servizio su Ruoteclassiche.

STATO DELL'ARTE

Restaurata. In ottime condizioni.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane d'origine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti Legend.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.



of robustness and simplicity of construction made it the ideal vehicle for short journeys on rough roads or for undemanding off-road vehicles. It was unsuitable, however, for long journeys on paved roads, in which it was penalized by the reduced top speed and high driving noise. In addition to the Mexican customers, it was proposed on the European and US markets as a vehicle for leisure, along the lines of the "spiaggine", but it was also adopted by police and army corps of various countries. In its sales period, half of its production was bought by the German army. In Italy, deliveries of the "Pescaccia" began in the summer of 1970, but the car had low selling figures due to the high sale price, set at Lit 1,550,000. Very similar to the Kübelwagen war vehicle, it also appeared in some war films as a "stunt double" for the now unobtainable Kübelwagen. Solid, essential, completely open and "fresh" (for the rear mechanics), it remains an inimitable vehicle for leisure time and short journeys in nature. With an inimitable look.

THE CAR

The Volkswagen type 181 with chassis no. 1852246465E was produced in 1975 at the Puebla plant in Mexico (at that time most of the production took place in Mexico, while the units assembled in Germany were mainly intended for military orders). It is equipped with the 1584 cc AL type engine for 48 hp. It was sold new in Italy. Completely restored, it is in very good condition, only some superficial scratches can be seen in the paint on the corners of the bumpers; it is original in everything. The exterior color is "Steppe Beige" (L10F) with a new black soft top. The interior is in black leatherette. The booklet was unfortunately lost, but a complaint has already been made to regularize the documents. It is still registered with the black/orange "Potenza" plates. The car was the subject of an extensive report on Ruoteclassiche.

STATE OF THE ART

Restored. In very good condition.

DOCUMENTS

Original Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti Legend.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.



1976 VOLKSWAGEN 1303 CABRIOLET (KARMANN)

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 1562068550

MOTORE NO. • ENGINE NO. AB802792

STIMA • ESTIMATE € 25.000 / 30.000

+ IVA SE DOVUTA / + VAT IF DUE

- Riverniciata, parzialmente conservata.
- Targhe d'origine.
- Usabile e divertente.
- Certificato d'origine VW.
- Collezione Saottini.
- Repainted, partially preserved.
- Original license plates.
- Fun and useable.
- VW Certificate of origin.
- Saottini Collection.



41 



IL MODELLO

Nel 1970, il Maggiolino viene affiancato dal modello 1302, conosciuto anche come Maggiolone, prodotto sia in versione berlina che cabriolet. I motori rimangono il 1200 cm³ e il 1300 cm³, più il nuovo motore da 1600 cm³. Il Maggiolino e il Maggiolone si differenziano nell'avantreno, a barre di torsione nel primo e con il moderno schema MacPherson nel secondo. Viene ridisegnata tutta la parte anteriore del nuovo modello che, con un cofano più bombato acquista spazio per i bagagli ma conserva il parabrezza piatto. Nell'agosto 1972 il modello 1302 viene sostituito dal modello 1303, caratterizzato da un nuovo parabrezza curvo e da un nuovo cruscotto in materiale antiurto. Anche le luci posteriori vengono ridisegnate. La versione cabriolet verrà prodotta fino al 1980.

L'AUTO

La Volkswagen 1303 Cabriolet, con telaio no. 1562068550 è un esemplare del 1976. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Parzialmente conservato, si presenta con un perfetto stato di carrozzeria, riverniciata nel colore d'origine Nero (L-41) con capote chiara, color sabbia, anch'essa in perfetto ordine. Ottimamente conservati gli interni con il rivestimento originale misto finta pelle-tessuto. La parte meccanica, con il motore da 1.2 litri, è in ottimo stato ed è stato seguito da regolare manutenzione. La vettura è ancora immatricolata con le targhe nere Brescia d'origine, ha libretto "a pagine" di prima immatricolazione e certificato d'origine della casa. Monta pneumatici con fascia bianca. Le caratteristiche di questo particolare modello (con avantreno MacPherson e impianto frenante migliorato, con la robusta capote apribile ed, in questo caso, con il relativamente parco motore 1200 cc) rendono la vettura una classica da vero e gradevole uso quotidiano. Oltre ad essere un modello di sempre sicura rivalutazione.

STATO DELL'ARTE

Riverniciata, interni conservati, meccanica mantenuta; generale ottimo stato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Volkswagen.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane nere d'origine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti Legend.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Nürburgring Classic.

THE MODEL

In 1970, the Beetle was joined by the 1302 model, also known as the Beetle, produced in both sedan and convertible versions. The engines remain the 1200 cm³ and 1300 cm³, plus the new 1600 cm³ engine. The beetles differ in the front end, with torsion bars in the first and with the modern MacPherson scheme in the second. The entire front of the new model is redesigned which, with a more rounded hood, acquires space for luggage but keeps the windshield flat. In August 1972 the 1302 model was replaced by the 1303 model, characterized by a new curved windshield and a new dashboard in shockproof material. The rear lights were also redesigned. The convertible version will be produced until 1980.

THE CAR

Volkswagen 1303 Cabriolet, with chassis no. 1562068550 is a vehicle from 1976. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. Partially preserved, the bodywork is in perfect condition, repainted in the original Black (L-41) with pale, sand-colored soft top, also in perfect order. The interiors are excellently preserved with the original mixed leatherette-fabric covering. The mechanics, with the 1.2-liter engine, are in excellent condition and have been regularly maintained. The car is still registered with the original Brescia black plates, it has a "page" booklet of first registration and a certificate of origin from the manufacturer. It has tires with a white band. The characteristics of this particular model (with MacPherson front end, improved braking system, sturdy openable top and, in this case, with the relatively sober 1200 cc engine) make the car a real classic as well as ideal vehicle for daily use. In addition to being a reliable investment.

STATE OF THE ART

Repainted, interiors preserved, mechanically well maintained and generally in good condition.

CERTIFICATES & STATEMENT

Volkswagen Certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and original black license plates in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti Legend.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Nürburgring Classic.

1977 PORSCHE 928

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 9288101064

STIMA • ESTIMATE € 28.000 / 33.000

- Conservata.
- Prima serie.
- Basso chilometraggio.
- Ottime condizioni generali.
- Collezione Saottini.
- Preserved.
- First series.
- Low mileage.
- Excellent overall condition.
- Saottini Collection.



42 



IL MODELLO

Il progetto 928 nasce nel 1971 addirittura pensando di sostituire la 911 e viene sviluppata per far fronte alla crisi energetica e alle normative americane in tema di sicurezza, una fetta di mercato molto importante. L'auto vera e propria debutta nel 1977. La 928 viene apprezzata molto dalla stampa di allora, aggiudicandosi il titolo di auto dell'anno 1978 dopo solo un anno dal debutto sul mercato; a oggi è l'unica Porsche a fregiarsi di questo titolo. Disegnata da Wolfgang Möbius, Ernst Fuhrmann e Anatole Lapine è una vettura coupé con una linea slanciata, moderna e con un baule posteriore a cui si accede, come nelle 924, dal portellone-lunotto posteriore. Lo schema meccanico adottato è quello transaxle, con motore anteriore e il gruppo cambio/differenziale sul posteriore. Per il propulsore, la scelta ricade su un otto cilindri a V in alluminio di 4474 cm³ di cilindrata con iniezione elettronica, per una potenza massima di 240 cv a 5250 giri/min. Quattro freni a disco autoventilanti, sospensioni a ruote indipendenti (con assale posteriore "Weissach axle") e cambio manuale a 5 rapporti. Gli interni, grazie a due comodi sedili, offrono un comfort maggiore rispetto alle 911, soprattutto per i guidatori più alti. La serie 928 è un susseguirsi di evoluzioni con potenze sempre più alte, a iniziare dalla versione S, presentata nel 1979, con motore 4,7 litri da 300 cavalli; grazie all'iniezione elettronica, nel 1983 i cavalli salgono a 310 cv e la 928 prende così il nome di "S2" e debutta anche il cambio automatico a quattro marce. Il 1985 vede l'introduzione delle quattro valvole per cilindro, che portano il motore a 288 cv con una cilindrata di 5.000 cc, la potenza tocca i 320 cv con il modello 1987, la cosiddetta S4. Nel 1992 nasce l'ultima versione: la 928 GTS con 350 cv, che chiuderà la serie 928 dopo 17 anni di carriera e 61.000 unità prodotte. Tra il 1988-'89 viene realizzata una versione alleggerita e corsaiola: la 928 club sport, prodotta in soli 17 esemplari destinati al mercato europeo. Ferry Porsche ricevette in dono, per il suo 70° e 75° compleanno due 928 realizzate su misura, la prima del 1979 con motore portato a 5.000 cc mentre nel 1984 una 928 S a passo lungo (32 cm in più rispetto la versione di serie.).

L'AUTO

La Porsche 928 telaio no.9288101064 del 1977 fa parte della prima serie 928, con solo 106.300 Km. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. La vettura si presenta perfettamente conservata sia dal punto di vista esterno, sia per quanto riguarda l'interno, con i sedili rivestiti del tessuto con disegno "optical", peculiare dell'epoca. La parte meccanica è perfettamente mantenuta. L'auto si presenta in ottime condizioni generali, solo la schiuma antirombo nel cofano motore presenta uno stato di deterioramento, l'auto ha avuto solo tre precedenti proprietari.

STATO DELL'ARTE

Conservata. Ottime condizioni.

CERTIFICATI E ATTESTATI

Certificato d'origine porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche club.

THE MODEL

The 928 project was started in 1971 also considering a replacement for the 911 and was developed to cope with the energy crisis and new American safety regulations, since US were a very important market. The physical car made its debut in 1977. The 928 was greatly appreciated by the press of the time, winning the title car of the year for 1978 only one year after its debut on the market; to date it is the only Porsche to boast this title. Designed by Wolfgang Möbius, Ernst Fuhrmann and Anatole Lapine, it is a coupé with a sleek, modern line and a rear trunk which can be accessed, as in the 924, from the tail-gate-rear window. The mechanical scheme adopted is the trans-axle one, with the engine at the front and the gearbox/differential group on the rear. For the engine, the choice falls to an aluminum unit, V-eight-cylinder 4474 cm³ with electronic injection, generating a maximum power of 240 hp at 5250 rpm. Four self-ventilated disc brakes, independent wheel suspension (with "Weissach axle" rear axle) and 5-speed manual gearbox. The interior, thanks to two comfortable seats, offers greater comfort than the 911, especially for taller drivers. The 928 series is a succession of evolutions with ever greater power, starting with the S version, presented in 1979, with a 4.7 liters 300 horsepower engine; thanks to electronic injection, which in 1983 rose to 310 hp and took the name of "S2" and the four-speed automatic transmission also made its debut. 1985 saw the introduction of four valves per cylinder, which brought the standard engine to 288 hp with a displacement of 5,000 cc, the power reaches 320 hp with the 1987 model, the so-called S4. The last version produced in 1992, the 928 GTS, has 350 hp, and closed the 928 series after 17 years of career and 61,000 units produced. Between 1988 and 1989, a lightened and racing version were made: the 928 club sport, of which only 17 were produced destined for the European market. For his 70th and 75th birthday, Ferry Porsche received two custom-made 928, the first in 1979 with an engine raised to 5,000 cc while in 1984 a 928 S with long wheelbase (32 cm more than the standard version).

THE CAR

The Porsche 928 chassis no. 9288101064 from 1977 is part of the first 928 series, with only 106,300 km. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is perfectly preserved both from the external point of view and as regards the interior, with the seats covered with the fabric with an "optical" design, characteristic of the time. The mechanical part is perfectly maintained. The car is in excellent general condition and has had four previous owners.

STATE OF THE ART

Well preserved, excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and number plates.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Porsche club events.

1980 PORSCHE 911 SC 3.0

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPO000091A0132352

MOTORE NO. • ENGINE NO. 6302185

STIMA • ESTIMATE € 45.000 / 55.000

- Conservata.
- Ottime condizioni generali.
- Tagliandi sempre in Porsche.
- Interni in pelle/tessuto originale, con il tipico disegno "optical".
- Collezione Saottini.
- Preserved.
- Excellent overall condition.
- All servicing by Porsche.
- Interior in original leather/cloth with the typical "optical" design.
- Saottini Collection.



43 



IL MODELLO

La 911 presentata alla fine degli anni '70 precisamente nel 1978 con la denominazione "SC", Super Carrera, esteticamente è poco differente dalla serie precedente 911 2.7 se non per i parafranghi posteriori allargati. Ma la vera novità della 911 SC è il motore più grosso: un tre litri portato a 180 cv. In parallelo viene prodotta la 911 Turbo 3.3, seconda versione della 911 sovralimentata. La 911 SC nel 1980 guadagna 16 cv rispetto al modello 1979, arrivando così a 204 cv di potenza massima, il motore adotta il catalizzatore G, la sonda Lambda e una ventola di raffreddamento più grande, come quella della Turbo, mentre il rapporto di compressione viene aumentato da 8,6 a 9,8:1 rendendo necessario l'utilizzo della benzina super e un rinnovo degli impianti di accensione e iniezione del motore. Esteticamente le SC, oltre alle cornici nere e non più cromate introdotte nel 1979, si distingue per la nuova forma degli indicatori di direzione montati sui parafranghi e per i colori della carrozzeria. Negli interni viene introdotta la consolle centrale sotto il cruscotto e un nuovo volante a tre razze in pelle; sulla portiera del guidatore viene realizzato un antifurto a chiave mentre, per aumentare il comfort dei passeggeri, sono introdotti i vetri elettrici. Negli anni, la serie SC non subisce modifiche di rilievo e verrà sempre sviluppata in parallelo con la Turbo 3.3. Al salone di Ginevra 1982 viene presentata la versione cabriolet derivata dalla Targa con capote in tessuto e struttura in acciaio. Nel 1984 l'intera gamma 911 SC verrà sostituita dalla Carrera 3.2, con motore di 3164 cc a iniezione Bosch Motronic da 231 cv. Della 911 SC viene realizzata una serie limitata: la cosiddetta Giubileo-Jubilee, realizzata per celebrare i 50 anni della casa, prodotta in soli 200 esemplari tutti di colore grigio Meteor con interni in pelle/tessuto rosso.

L'AUTO

La Porsche 911 SC 3.0, telaio no.WP000091A0132352 fa parte degli esemplari realizzati nel 1980 con carrozzeria coupé, i chilometri segnati sono 157.400 Km. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. L'auto è corredata del libretto di uso e manutenzione del periodo, con la documentazione sui tagliandi eseguiti, tutti fatti presso centri Porsche. E' stata reimmatricolata con targa Verona (VR) nel 1989. La carrozzeria non presenta alcun segno di scolorimento o usura, gli interni sono combinati in pelle/tessuto originale, con il tipico disegno "optical" sulle sedute e sono in una squisita condizione conservata.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI E ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche. ASI.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane (Verona, dal 1989).

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Eventi Porsche Club.

THE MODEL

The 911 presented at the end of the '70s precisely in 1978 with the name "SC", Super Carrera, aesthetically is little different from the previous 911 2.7 series except for the enlarged rear fenders. But the real novelty of the 911 SC is the bigger engine: a three-liter engine generating 180 hp. The 911 Turbo 3.3 is produced in parallel, the second version of the supercharged 911. In 1980 the 911 SC gained a further 16 hp compared to the 1979 model, reaching 204 hp of maximum power, the engine adopted the G catalyst, Lambda probe and a larger cooling fan, like that of the Turbo, the compression ratio increased from 8.6 to 9.8:1 making it necessary to use "super" gasoline and to renew the engine's ignition and injection systems. Aesthetically, the SC, in addition to the black and no longer chrome frames introduced in 1979, stands out for the new shape of the indicators mounted on the mudguards and for the body colors. The interior features the central console under the dashboard and a new three-spoke leather steering wheel; a key-operated anti-theft device is installed on the driver's door, while electric windows are introduced to increase passenger comfort. Over the years, the SC series has not undergone significant changes and was developed in parallel with the Turbo 3.3. The cabriolet version derived from the Targa with fabric top and steel structure is presented at the 1982 Geneva Motor Show. In 1984 the entire 911 SC range will be replaced by the Carrera 3.2, with a 3164 cc Bosch Motronic injection engine with 231 hp. A limited series of the 911 SC is produced: the so-called Jubilee, created to celebrate 50 years of the house, produced in only 200 specimens, all in Meteor gray color with red leather / cloth interior.

THE CAR

The Porsche 911 SC 3.0, chassis no. WP000091A0132352 was built in 1980 with coupé bodywork, the marked kilometers are 157,400 Km. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. It is accompanied by the use and maintenance manual for the period and documentation on its servicing history, all performed at Porsche Centers. It was re-registered with Verona (VR) plates in 1989. The bodywork shows no signs of discoloration or wear, the interiors are in original leather/cloth, with the typical "optical" design on the seats and are in an exquisitely preserved condition.

STATE OF THE ART

Preserved, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin. ASI.

DOCUMENTS

Italian Registration and number plates in order (Verona, 1989).

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Rallye Monte-Carlo Historic.
- Le Mans Classic.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Porsche Club Events.

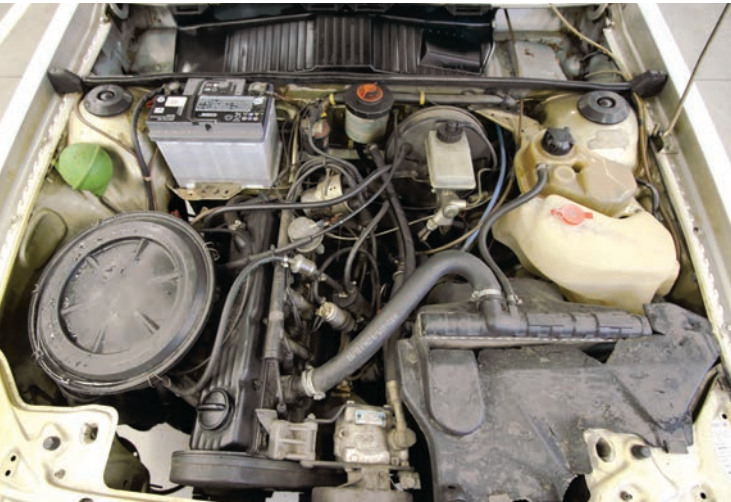
1982 AUDI COUPÉ 5S

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WAUZZZ85ZCA117237

MOTORE NO. • ENGINE NO. WN054075

STIMA • ESTIMATE € 3.000 / 4.000

- Conservata.
- Targhe nere d'origine.
- Design Giugiaro.
- Unico proprietario fino al 2011, poi Collezione Saottini.
- Preserved.
- Original black plates.
- Giugiaro Design.
- Single owner until 2011, then entered the Saottini Collection.



44 



IL MODELLO

Con il nome di Audi Coupé s'identificano due generazioni di autovetture sportive, entrambe derivate dalle berline 80, prodotte tra il 1980 ed il 1995. Lanciata subito dopo la Quattro, con cui condivideva (sia pure in veste meno corsaiola) la carrozzeria, la Coupé GT è, sostanzialmente, una versione coupé della berlina 80, dalla quale derivava meccanicamente e di cui manteneva la plancia e l'impostazione generale. L'origine stilistica affonda le radici nel prototipo "Asso di Picche" realizzato dalla Italdesign di Giorgetto Giugiaro, dietro commissione della Carrozzeria Karmann, e presentato quale proposta di auto sportiva da produrre su autotelaio Audi 80 al Salone di Francoforte del 1973. Al momento del debutto la GT era disponibile nelle varianti 5S, spinta dal 5 cilindri in linea di 1921 cm³ alimentato a carburatore da 115 CV, e 5E, equipaggiata col 5 cilindri a iniezione di 2144 cm³ da 136 CV. Più che sulle prestazioni la GT, che era disponibile nella sola versione a trazione anteriore, puntava sullo stile, sulla qualità costruttiva e sul comfort. Per chi voleva correre c'era la "quattro". Alla fine del 1984 venne presentata la versione rivisitata, con frontale e plancia della berlina 90, nuovi paraurti in tinta, gruppi ottici posteriori scuri e una differente gamma di motori. Le diverse generazioni di Audi Coupé furono sostituite dall'Audi TT.

L'AUTO

L'Audi Coupé, telaio no. WAUZZZ85ZCA117237, è un modello 5S col motore da 1,9 litri del 1982. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Unico proprietario fino al 2011, poi nella collezione. La vettura si presenta conservata e si presenta in discrete condizioni. La carrozzeria, di colore argento, è in ordine, con qualche segno del tempo e un evidente danno all'angolo posteriore sinistro in seguito ad un urto circoscritto che ha danneggiato paraurti, carrozzeria e fanalino. Per quanto riguarda gli interni, sono completi ed originali, ma usurati in più parti ed è necessario prevedere un lavoro di ripristino. La parte meccanica è stata mantenuta nel tempo in tutte le sue componenti e gli strumenti registrano poco più di 180.000 km percorsi. Da prevedersi, comunque, tagliando e manutenzione. La vettura gode dell'immagine della (costosa ed introvabile) versione "quattro", in una versione adatta ad un uso anche quotidiano. Presumibile una futura rivalutazione, vista l'esiguità di esemplari sopravvissuti.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in discreto stato. Completa.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane nere di prima immatricolazione, in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Raduni "youngtimer".
- Audi Club events.

THE MODEL

The Audi Coupé name identifies two generations of sports cars, both derived from the 80 sedans, produced between 1980 and 1995. Launched immediately after the Quattro, with which it shared (albeit in a less racing style) the bodywork, the Coupé GT is, essentially, a coupe version of the 80 sedan, from which it is derived mechanically and of which it maintained the dashboard and the general set up. It's stylistic origin has its roots in the "Ace of Spades" prototype created by Giorgetto Giugiaro's Italdesign, commissioned by Carrozzeria Karmann, and presented as a sports car proposal to be produced on the Audi 80 chassis at the Frankfurt Motor Show in 1973. The GT debut was available in the 5S variants, powered by the 1921 cm³ in-line 5-cylinder fuelled by 115 HP with carburettor, and the 5E, equipped with the 2144 cm³ 136-cylinder 5-cylinder injection engine. More than performance, the GT, which was only available in the front-wheel drive version, focused on style, build quality and comfort. For those who wanted speed there was the Quattro. At the end of 1984 a revised version was presented, with the front and dashboard of the 90 sedan, new matching bumpers, dark rear lights and a different range of engines. The various generations of the Audi Coupé were replaced by the Audi TT.

THE CAR

The Audi Coupé, chassis no. WAUZZZ85ZCA117237, is a 5S model with the 1.9 litre engine from 1982. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. Single owner until 2011, then in the collection. The car is preserved and is in fair condition. The silver-colored bodywork is in order, with some signs of a ding and evident damage to the rear left corner following a minor collision that slightly damaged the bumper, bodywork and taillight. As for the interiors, they are complete and original, but worn in several parts and restoration work is needed. The mechanics have been well maintained over its lifetime in all its components and the instruments record just over 180,000 km travelled. To be expected, however, is some necessary servicing and maintenance. The car enjoys the aspect of the (expensive and rare find) Quattro, in a version suitable for daily use. It is reasonable to expect a re-evaluation of the model, given its comparative rarity.

STATE OF THE ART

Preserved, in reasonable condition. Complete.

DOCUMENTS

Registration and original black Italian plates in order.

ELIGIBILITY

- Youngtimer meetings.
- Audi Club events.

1983 PORSCHE 911 SC 3.0 CABRIOLET

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ91ZDS170676

MOTORE NO. • ENGINE NO. 64D3801

STIMA • ESTIMATE € 65.000 / 75.000

- Conservata.
- Cabriolet con ottime prestazioni.
- Solo due proprietari.
- Basso chilometraggio.
- Collezione Saottini.
- Conserved.
- Cabriolet with excellent performance.
- Only two previous owners.
- Low mileage.
- Saottini Collection.



45 



IL MODELLO

La 911 presentata alla fine degli anni '70 e precisamente nel 1978 con la denominazione "SC", Super Carrera, esteticamente è poco differente dalla serie precedente 911 2.7 se non per i parafranghi posteriori allargati. Ma la vera novità della Porsche SC è il motore più grosso: un tre litri portato a 180 cv. In parallelo viene prodotta la 911 Turbo 3.3, anch'essa con un nuovo motore sovralimentato da 300 cv; è proprio quest'ultima a mostrare per prima la versione cabriolet: al salone di Francoforte nel 1981, infatti, venne presentata una Turbo con carrozzeria aperta. Il progetto fu provvisoriamente abbandonato, ma l'idea della cabriolet piacque ed ebbe subito seguito sulla versione con motore aspirato. La 911 SC cabriolet viene presentata al salone di Ginevra 1982 e entra subito in produzione. Derivata dalla Targa, la versione cabriolet è dotata di una capote in tessuto con struttura in acciaio; scelta fatta per rendere la capote stabile anche da chiusa, alle alte velocità. Il lunotto è realizzato in plastica ed è apribile tramite una cerniera lampo. Per aumentare il comfort a bordo durante i viaggi a capote abbassata viene installato l'impianto di riscaldamento manuale, non previsto sulla coupé. Le elevate prestazioni e la linea renderanno la 911 SC cabriolet una delle cabriolet più apprezzate degli anni '80, il tutto a svantaggio della versione Targa, leggermente meno costosa, ma che inizia il suo declino. Negli anni, la serie SC non subisce modifiche di rilievo verrà sempre sviluppata in parallelo con la Turbo 3.3. Nel 1984 l'intera gamma 911 SC verrà sostituita dalla Carrera 3.2; questa volta la versione cabriolet verrà lanciata subito, visto il successo del modello precedente. Della 911 SC viene realizzata una serie limitata: la cosiddetta Giubileo-Jubilee, realizzata per celebrare i 50 anni della casa, prodotta in soli 200 esemplari tutti di colore grigio Meteor con interni in pelle/tessuto rosso.

L'AUTO

La Porsche 911 SC 3.0 Cabriolet, telaio no. WP0ZZZ91ZDS170676 fa parte degli esemplari realizzati nel 1983 ed ha avuto due proprietari; i chilometri segnati sono 84.541 Km ed è una della 2.496 unità prodotte. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. L'auto è corredata del libretto di uso e manutenzione del periodo, con la documentazione sui tagliandi eseguiti, tutti fatti in centri Porsche. L'auto è conservata, la carrozzeria non presenta alcun segno di scolorimento o usura, gli interni sono stati rifatti. Il rivestimento in tessuto della capote è in perfetto stato, senza strappi o scolorimenti, così come il lunotto posteriore.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI E ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Eventi Porsche Club

THE MODEL

The 911 presented at the end of the '70s, more precisely in 1978, with the name "SC", Super Carrera, is aesthetically little different from the previous 911 2.7 series except for the widened rear fenders. But the real novelty of the Porsche SC is the bigger engine: a three-liter engine generating 180 hp. The 911 Turbo 3.3 is produced in parallel, also with a new 300 hp supercharged engine; the latter the first to be offered as a convertible: an open-top Turbo was presented at the Frankfurt Motor Show in 1981. The project was temporarily abandoned, but the idea of the convertible was liked and it soon appeared on the version with a naturally aspirated engine. The 911 SC cabriolet was presented at the 1982 Geneva Motor Show and went into production immediately. Derived from the Targa, the cabriolet version is equipped with a fabric hood with steel structure; this choice was made to make the soft top stable at high speeds even when closed. The rear window is of plastic and can be opened with a zip. To increase comfort on board during travel with the hood folded down, a manual heating system is installed, not provided on the coupe. The high performance and the line would make the 911SC cabriolet one of the most popular convertibles of the 80s, rather to the detriment of the Targa version, slightly expensive, but which began to decline. Over the years, the SC series has not undergone significant changes and was developed in parallel with the Turbo 3.3. In 1984 the entire 911 SC range was replaced by the Carrera 3.2; this time given the success of the previous model the cabriolet version was launched immediately. A limited series of the 911 SC was produced: the so-called Jubilee, created to celebrate 50 years of the factory, with only 200 vehicles being produced, all in Meteor gray with red leather/cloth interior.

THE CAR

The Porsche 911 SC 3.0 Cabriolet, chassis no. WP0ZZZ91ZDS170676 is one of the cars built in 1983 and has had two owners; the marked kilometers are 84,541 km and is one of only 2,496 units produced. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is accompanied by the use and maintenance manual of the period, with the documentation of the servicing history, all performed at Porsche center. The car is well-preserved, the bodywork shows no signs of discoloration or wear, the interior has been redone. The fabric covering of the soft top is in perfect condition, without tearing or discoloration, as is the rear window.

STATE OF THE ART

Preserved, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates, in order.

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Targa Florio.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti.
- Coppa delle Alpi by 1000 Miglia.
- Winter Marathon.
- Nürburgring Classic.
- Porsche Club Events.

1985 PORSCHE 924

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ92ZFN402952

MOTORE NO. • ENGINE NO. 062846

STIMA • ESTIMATE € 10.000 / 12.000

- Livrea realizzata da Stefano Adamo.
- Esemplare unico.
- Conservata.
- Basso chilometraggio.
- Collezione Saottini.
- Paintwork by Stefano Adamo.
- Unique example.
- Preserved.
- Low mileage.
- Saottini Collection.



46 



IL MODELLO

La 924 è il frutto di un accordo tra Porsche e Volkswagen-Audi, che salvò la casa di Stoccarda dalla crisi finanziaria in cui si trovava negli anni '70. L'idea era di creare un modello che sostituisse la 914 e fosse in grado di entrare nel segmento delle auto sportive con motore due litri. La 924 fu un successo di vendita che sanò la crisi finanziaria della casa madre; infatti già nel 1978, dopo soli due anni dal lancio, il ritmo di produzione delle 924 era di 100 esemplari al giorno. Disegnata dall'olandese Harm Lagaay, con una linea molto essenziale e aerodinamica, aveva fari a scomparsa, paraurti in poliuretano e lunotto in vetro. Meccanicamente la 924 è la prima Porsche con il motore posizionato all'anteriore; il propulsore è un 4 cilindri con iniezione Bosch K-Jetronic di derivazione Audi-Vw (Vw EA 831), che eroga 125 cv. La 924 presenta il cosiddetto schema transaxle, con il motore in posizione anteriore e con il gruppo frizione-cambio e differenziale posizionati sul ponte posteriore; il cambio è manuale a 4 marce di derivazione Audi, affiancato nel 1977 da uno automatico, mentre il manuale 5 marce è disponibile come optional. Il sistema frenante è del tipo misto, con freni a disco all'anteriore e a tamburo al posteriore, che garantiscono una buona frenata grazie alla massa non eccessiva. Per rivestire l'abitacolo vengono scelti materiali semplici come il poliuretano morbido e la moquette, ma il grado di finitura degli interni è di livello superiore rispetto alle altre sportive dello stesso segmento; il baule, a cui si accede aprendo il lunotto posteriore, offre un piccolo spazio per i bagagli. Negli anni, la 924 subirà delle lievi modifiche; a richiesta, con l'opzione M471, si può avere un'auto con lo stesso telaio del modello Turbo. Vengono create versioni speciali: la Turbo nel 1978 e la S, presentata nel 1985. La produzione finale si attesta su 121.289 esemplari. Tra il 1980-'81 viene realizzata la massima evoluzione progettuale della 924 con 4 versioni a tiratura limitata: CARRERA GT, GTS, GTR e Le Mans GTP.

L'AUTO

La Porsche 924, telaio no.WP0ZZZ92ZFN402952, è stata realizzata nel 1985 ed ha avuto due proprietari; i chilometri segnati sono 67.444 Km ed è corredata di certificato di origine Porsche. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. In occasione di un evento a Desenzano del Garda incentrato sugli stili e le decadi di storia della casa di Stoccarda, l'auto è stata verniciata dall'artista italiano Stefano Adamo, autore di copertine e campagne di comunicazione per artisti del calibro di Coez, Massimo Pericolo, Frah Quintale e molti altri. Lo stile raffinato e a volte estremo di Adamo ha attirato l'attenzione di alcuni marchi di moda: nel corso del tempo ha firmato collaborazioni con marchi istituzionali come C.P. Company e Church's, ma anche con brand giovani e accattivanti come Marcelo Burlon e MSGM. La verniciatura dell'auto è anche visibile su un video disponibile su Youtube. L'auto è un ottimo conservato e grazie a questa livrea realizzata a mano è un esemplare unico.

STATO DELL'ARTE

Conservata In ottimo stato.

CERTIFICATI E ATTESTATI

Certificato di origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche club.

THE MODEL

The 924 is the result of an agreement between Porsche and Volkswagen-Audi, which saved the Stuttgart house from the financial crisis in which it found itself in the 70s. The idea was to create a model that would replace the 914 and be able to enter the two-liter sports car segment. The 924 was a sales success that resolved the financial crisis of the parent company; in fact, as early as 1978, only two years after the launch, the production rate of the 924 was 100 vehicles per day. Designed by the Dutch Harm Lagaay, with a very essential and aerodynamic line, it had retractable headlights, polyurethane bumpers and glass rear window. Mechanically the 924 is the first Porsche with the engine positioned at the front; the engine is a 4 cylinder with Bosch K-Jetronic injection of Audi - VW derivation (VW EA 831), which delivers 125 hp. The 924 has the so-called transaxle scheme, with the engine in the front and with the clutch-gearbox and differential group positioned on the rear axle; the gearbox is a 4-speed manual derived from Audi, flanked in 1977 by an automatic one, while the 5-speed manual is available as an option. The braking system is of the mixed type, with disc brakes at the front and drum brakes at the rear, which guarantees good braking thanks to the not excessive mass. Simple materials such as soft polyurethane and carpet are chosen to cover the passenger compartment, but the degree of interior finish is higher than other sports cars in the same segment; the trunk, which is accessed by opening the rear window, offers a small space for luggage. Over the years, the 924 will undergo slight changes; with the M471 option you can request a car with the same chassis as the Turbo model. Special versions are created: the Turbo in 1978 and the S, presented in 1985. Final production stands at 121,289. Between 1980 and 81 the apex of the 924 design evolution was reached with 4 limited edition versions: CARRERA GT, GTS, GTR and Le Mans GTP.

THE CAR

The Porsche 924, chassis no. WP0ZZZ92ZFN402952, was built in 1985 and has had two owners; the marked kilometers are 67,444 km and it is accompanied by a Porsche certificate of origin. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. On the occasion of an event in Desenzano del Garda focused on the styles and decades of history of the Stuttgart house, the car was painted by the Italian artist Stefano Adamo, author of magazine covers and marketing campaigns for the likes of Coez, Massimo Danger, Frah Quintale and many others. The refined and sometimes extreme style of Adam had attracted the attention of some fashion brands: over time he worked with established brands such as C.P. Company and Church's, but also with younger and more eye-catching brands such as Marcelo Burlon and MSGM. The car's paintwork is also visible on a video available on Youtube. The car is excellently preserved and thanks to this particular livery it is unique.

STATE OF THE ART

Preserved, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates, in order.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Porsche club Events.

1989 PORSCHE 911 3.2 CARRERA SPEEDSTER TURBOLOOK

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ91ZKS152753

MOTORE NO. • ENGINE NO. 63K04638

STIMA • ESTIMATE € 145.000 / 175.000

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Conservata.
- Un solo proprietario.
- Aria condizionata.
- Sicuro investimento.
- Collezione Saottini.

- Conserved.
- Only one owner.
- Air conditioned.
- Safe investment.
- Saottini Collection.



47 





IL MODELLO

Nel 1987 viene presentato al salone di Francoforte un ultimo modello della serie 911 Carrera 3.2, appena prima dell'entrata in commercio della nuovo modello 964: la 911 Speedster. Costruita a distanza di cinque anni dal debutto della Carrera 3.2 e a trentacinque anni dalla Speedster originaria su base 356. La 911 a differenza della 356 non viene concepita come una versione spartana della coupé, ma è la massima espressione della 911. La vettura rimane invariata nella meccanica, con lo stesso motore boxer da 231 cv (207 cv quelli USA), esteticamente si distingue per il parabrezza arrotondato e smontabile, più basso di 8 cm e più inclinato di 5 gradi rispetto alla cabriolet e per la copertura rigida dei posti posteriori con la forma di una "doppia gobba" sopra alla panchetta posteriore, elemento che diventerà negli anni il tratto distintivo delle 911 Speedster, nello specifico dei modelli 997 e 991, lanciata sul mercato nel 2019. I vertici Porsche decisero comunque che la 911 Speedster doveva essere in linea con la sua tradizionale filosofia spartana, infatti venne equipaggiata con volante senza airbag, priva di climatizzatore e con una semplice capote ad azionamento manuale; in seguito, alcuni di questi accessori vennero forniti come optional gratuiti. A richiesta, con l'opzione M491, si poteva avere l'accattivante linea Turbolook con passaruota posteriori allargati a 1775 mm, telaio irrigidito, sospensioni della Turbo, freni potenziati e cerchi in lega Fuchs da 16 pollici con pneumatici da 205 all'anteriore e 245 al posteriore. La produzione della 911 Speedster si chiuse nel 1989 con 2.104 esemplari prodotti in entrambe le configurazioni (la più diffusa Turbolook e la "Slim"), di cui 823 destinate al mercato americano. In Italia venne commercializzata solamente la versione Turbolook in un centinaio di esemplari, mentre una decina di versioni Slim sono state vendute nel nostro paese tramite canali "paralleli". Nel 1993 la produzione della Speedster viene ripresa per arricchire l'offerta della Carrera 2, la produzione si fermò a 936 esemplari; più della metà furono destinati al mercato americano, il resto a quello europeo.

L'AUTO

La Porsche 911 3.2 Carrera Speedster Turbolook, telaio no.WPOZZ91ZKS152753, fa parte degli esemplari realizzati nel 1989 ed ha avuto un solo proprietario, ha soltanto 24.920 Km ed

THE MODEL

In 1987, the last model of the 911 Carrera 3.2 series, the 911 Speedster, was presented at the Frankfurt Motor Show, just before the new 964 model came on the market. Built five years after the debut of the Carrera 3.2 and thirty-five years after the original Speedster on a 356 base. However, unlike the 356, the 911 was not conceived as a spartan version of the coupé, but rather as an iconic exemplar of the 911. The car remained unchanged in mechanics, with the same 231 hp boxer engine (207 hp US), it is aesthetically distinguished by the rounded removable windshield, lower by 8 cm and more inclined by 5 degrees than the convertible and by the rigid cover of the rear seats with "double hump" shape above the rear bench, an element that over the years would become the distinctive feature of the 911 Speedsters, specifically of the 997 and 991 models, launched on the market in 2019. The Porsche management decided however that the 911 Speedster had in any case to be in line with its traditional Spartan philosophy, in fact it was equipped with a steering wheel without airbag, without air conditioning and with a simple manual operated soft top; later, some of these accessories were supplied as free options. On request, with the M491 option, you could have the eye-catching Turbolook line with rear wheel arches widened to 1775 mm, stiffened chassis, Turbo suspension, enhanced brakes and 16-inch Fuchs alloy wheels with 205 tires at the front and 245 at the rear. The production of the 911 Speedster ceased in 1989 with 2,104 units produced in both configurations (the most popular Turbolook and the "Slim"), of which 823 for the American market. In Italy only the Turbolook version was marketed selling only one hundred vehicles, while a dozen Slim versions were sold in our country through "parallel" channels. In 1993 the production of the Speedster resumed to enrich the offer of the Carrera 2, production stopped at 936 vehicles; more than half destined for the American market, the rest for Europe.

THE CAR

The Porsche 911 3.2 Carrera Speedster Turbolook, chassis no. WPOZZ91ZKS152753, is one of the cars built in 1989 and has had only one owner and only 24,920 km on the clock, it is in Tur-



è in configurazione Turbolook, una della 1.933 unità prodotte con questa caratteristica. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. L'auto è corredata di certificato di origine Porsche e libretto di uso e manutenzione del periodo, con la documentazione sui tagliandi eseguiti, tutti fatti presso il centro Porsche Brescia. L'auto è stata sottoposta ad una verniciatura anni fa, non presenta alcun segno di scolorimento o usura, gli interni sono nella loro pelle originale in una squisita condizione conservata. Il rivestimento in tessuto della capote è in perfetto stato, senza strappi o scolorimenti. Gli accessori che equipaggiano l'auto sono il differenziale autobloccante, i sedili regolabili elettricamente in altezza, l'opzione Turbolook e il condizionatore d'aria. L'auto, targata Milano, ha da poco compiuto 30 anni e quindi, in Italia, gode di tutte le agevolazioni fiscali per le auto d'epoca, tra cui l'esenzione del bollo.

STATO DELL'ARTE

Carrozzeria riverniciata, in ottimo stato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche-ASI targa oro.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane (Milano) d'origine.

ELEGGIBILITÀ

- Giro di Sicilia.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti Legend.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Eventi Porsche Club.

bolook configuration, one of the 1,933 units produced with this feature. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is accompanied by a Porsche certificate of origin and a use and maintenance booklet of the period, with the documentation on its servicing history, all performed by the Centro Porsche Brescia. The car was repainted some years ago, does not show any signs of discoloration or wear, the interiors are in their original leather in an exquisitely preserved condition. The soft top in perfect condition, without tearing or discolouration. The accessories that equip the car are the limited-slip differential, electrically adjustable seat height, the Turbolook option and air conditioning. The car, registered in Milan, has just turned 30 and therefore, in Italy, enjoys all the tax breaks for vintage cars, including exemption from stamp duty.

STATE OF THE ART

Repainted, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin-ASI targa oro.

DOCUMENTS

Original Italian registration and plates (Milano).

ELIGIBILITY

- Giro di Sicilia.
- Goodwood Revival.
- Coppa d'Oro delle Dolomiti Legend.
- Nürburgring Classic.
- Pebble Beach Concours d'Elegance.
- Amelia Island Concours d'Elegance.
- Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.
- Concorso d'eleganza Villa D'Este.
- Porsche Club Events.

1990 PORSCHE 911 (964) CARRERA 4 CABRIOLET

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ96ZMS451419

MOTORE NO. • ENGINE NO. 62M05632

STIMA • ESTIMATE € 50.000 / 60.000

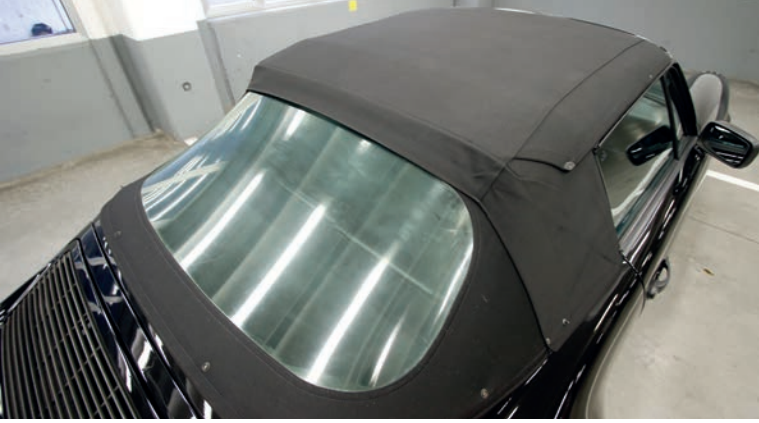
+ IVA SE DOVUTA / + VAT IF DUE

- La più godibile delle 911 raffreddate ad aria.
- Doppio airbag.
- Riscaldamento sedili anteriori.
- Conservata, in ottimo stato.
- Collezione Saottini.
- The most versatile of the air cooled 911's.
- Double Airbag.
- Heated front seats.
- Well preserved in excellent condition.
- Saottini Collection.



48 







IL MODELLO

Annunciata ufficialmente nel novembre del 1988, la nuova versione di Porsche 911 prende il nome dal progetto, 964, e segna una vera rivoluzione nei modelli della casa tedesca, infatti la nuova 911 viene assemblata con oltre l'80% di nuovi componenti. Il modello vedrà la luce nel 1989 con un telaio completamente ridisegnato: la 964 segna la fine delle barre di torsione, presenti sui modelli Porsche dal 1963, in favore delle molle elicoidali; l'impianto frenante, rivisto anch'esso con dischi freni autoventilanti da 298 mm (anteriori) e 299 mm (posteriori) deriva dalla 928 S4 ed è dotato del sistema antibloccaggio ABS Bosch. Anche il propulsore è totalmente nuovo, sempre boxer a 6 cilindri, siglato M64/01 con una capacità di 3.6 litri, dotato di un nuovo basamento in lega leggera e doppia accensione, con una potenza massima portata a 250 hp a 6.100 giri/min. ed una coppia di 310 Nm a 4.800 giri/min. Nuovo anche il cambio a 5 rapporti tipo G64/00, con differenziale posteriore in blocco e, nella versione Carrera 4, con rinvio per quello anteriore, entrambi comandati elettronicamente. Altra peculiarità tecnica della 964 a trazione integrale è la possibilità di bloccare i differenziali manualmente, tramite un comando all'interno dell'abitacolo, in modo da aumentare la trazione sul terreno, permettendo alla vettura di districarsi anche nelle situazioni di scarsa aderenza (ma il sistema automatico riprende il controllo superati i 40 Km/h). La 964 Carrera 4 è riconosciuta da molti appassionati come una delle migliori Porsche sulla neve, in grado di far fronte anche a condizioni normalmente proibitive per una sportiva di questo tipo. Esternamente, la 964 presenta un nuovo disegno dei paraurti anteriori e posteriori, dei veri e propri scudi costruiti in materiale plastico. Sul cofano motore, è installato un piccolo spoiler a comando elettrico, mentre tra le luci posteriori rimane la, ormai tradizionale, fascia di raccordo riflettente rossa con la scritta Porsche. La versione Cabriolet della nuova Porsche 911 debutta nel 1990, nel cosiddetto programma L, sempre nell'ambito del progetto 964. La versione scoperta, disponibile sia in versione Carrera 2 che Carrera 4 debutta sul mercato assieme alla più "conservatrice" versione Targa. La versione cabriolet presenta una capote in tessuto ripiegabile con comando automatizzato e lunotto in plastica. Nello stesso anno, Porsche lancia il nuovo cambio automatico a 4 rapporti Tiptronic, disponibile solo per le Carrera 2. La Porsche 964 rimase in produzione fino al 1994 con leggere modifiche alla linea e aggiornamenti nella dotazione, come gli airbag, nel 1991. La 964 Carrera 4 è la massima espressione della Porsche 911 come auto sfruttabile tutti i giorni dell'anno in ogni condizione di clima e di strada: l'aria condizionata, il tetto apribile e il

THE MODEL

Officially announced in November 1988, the new version of Porsche 911 takes its name from the project, 964, and marks a real revolution in the models of the German factory, in fact, over 80% of the components of the new 911 are new. The model will see the light in 1989 with a completely redesigned chassis: the 964 marks the end of the torsion bars, present on Porsche models since 1963, in favor of coil springs; the brake system is also revised with self-ventilated 298 mm (front) and 299 mm (rear) brake discs derived from the 928 S4 and is equipped with the Bosch ABS anti-lock system. The engine is also completely new though it remains a 6-cylinder boxer, labelled M64/01 with a capacity of 3.6 liters, equipped with a new block in light alloy and double ignition, with a maximum power of 250 hp at 6,100 rpm and a torque of 310 Nm at 4,800 rpm. Also, new is the 5-speed gearbox type G64/00, with the rear limited slip-differential and, in the Carrera 4 version, with transmission also to the front wheels, both electronically controlled. Another technical novelty of the all-wheel drive 964 is the possibility of locking the differentials manually, by means of a command inside the passenger compartment, in order to increase traction allowing the car to face even situations of really poor grip (the automatic system retakes control over 40 km/h). The 964 Carrera 4 is recognized by many enthusiasts as one of the best Porsches on the snow, able to cope with conditions which would otherwise be prohibitive for a sports car of this type. Externally, the 964 presents a new design of the front and rear bumpers, effectively plastic shields. A small electrically operated spoiler is installed on the bonnet, while the by now traditional red reflective strip with the Porsche logo remains between the rear lights. The Cabriolet version of the new Porsche 911 made its debut in 1990, in the so-called L program, also within the scope of the 964 project. The open top version, available in both Carrera 2 and Carrera 4 versions, made its debut on the market together with the more "conservative" Targa version. The convertible featuring a folding fabric hood with automated control and plastic rear window. In the same year, Porsche launched the new Tiptronic 4-speed automatic transmission, available only on the Carrera 2. The Porsche 964 remained in production until 1994 with slight changes to the line and updates to the equipment, such as the airbags added in 1991. The 964 Carrera 4 is the fullest expression of the Porsche 911, a car that can be used every day in all weather and road conditions: the air conditioning, sunroof and the deflector for the



deflettore per l'interno permettono di godersi a pieno la Cabriolet nelle giornate d'estate. In inverno, se dotata di opportuni pneumatici da neve, la 964 Carrera 4 è utilizzabile anche nelle giornate con le strade ricoperte di neve o ghiacciate. Se la Porsche 911 è la sportiva capace di lunghe percorrenze in souplesse, la versione Carrera 4 elimina anche l'attenzione necessaria al volante sul bagnato, necessaria nella guida della versione a trazione posteriore.

L'AUTO

La Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet, telaio no.WPOZZZ96ZMS451419, fa parte degli esemplari realizzati nel 1991 ed ha percorso 97.507 Km. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. L'auto è conservata e la carrozzeria non presenta alcun segno di scolorimento o usura, gli interni sono nella loro pelle originale in una squisita condizione conservata. Il rivestimento in tessuto della capote è in perfetto stato, senza strappi o scolorimenti; anche il lunotto è in ottime condizioni. Grazie agli accessori, è possibile utilizzare questa 964 tutto l'anno a capote aperta; in estate grazie al climatizzatore e in autunno/primavera e, per chi vuole osare, in inverno grazie ai sedili riscaldati. Stabilità e la trazione sono garantite dalla trazione integrale. Gli ulteriori accessori che equipaggiano l'auto sono i cerchi da 17" cup, molto apprezzati dagli appassionati, fascia scura sul parabrezza, computer di bordo, radio symphony e gli airbag per guidatore e passeggero. Dispone di una capote nera supplementare.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato di origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche club.

interior allow you to fully enjoy the Cabriolet on summer days. In winter, if equipped with suitable snow tires, the 964 Carrera 4 can cope with icy or snow-covered roads. And, if the Porsche 911 is the sports car capable of covering long distances lithely, the Carrera 4 version also improves driving quality in bad weather conditions, a challenging experience with the rear-wheel drive version.

THE CAR

The Porsche 911 Carrera 4 Cabriolet, chassis no.WPOZZZ96ZMS451419, was built in 1991 and has covered 97,507 km. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is preserved and the bodywork shows no signs of discoloration or wear, the interiors are in their original leather in an exquisitely preserved condition. The fabric covering of the soft top is in perfect condition, without tearing or discoloration; the rear window is also in excellent condition. Thanks to the accessories, this 964 can be used all year round with the convertible top open; in summer thanks to the air conditioning as well as in spring/autumn and, for those who dare, in winter thanks to its heated seats. Stability and traction are guaranteed by all-wheel drive. The additional accessories that equip the car are 17" cup wheels, much admired by enthusiasts, dark band on the windshield, on-board computer, symphony radio and airbags for driver and passenger. Features an additional black soft top.

STATE OF THE ART

Preserved, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and number plate.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Porsche Club Events.

1991 PORSCHE 911 (964) CARRERA 4

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ96ZNS402450

MOTORE NO. • ENGINE NO. 62ND4119

STIMA • ESTIMATE € 50.000 / 60.000

- Basso chilometraggio.
- Interni conservati.
- Interni in pelle soft look.
- Tagliandi documentati.
- Collezione Saottini.
- Low mileage.
- Interior preserved.
- Interior in soft look leather.
- Documented service history.
- Saottini Collection.



49 





IL MODELLO

Annunciata ufficialmente nel Novembre del 1988, la nuova versione di Porsche 911 prende il nome dal progetto, 964, e segna una vera rivoluzione nei modelli della casa tedesca, infatti la nuova 911 viene assemblata con oltre l'80% di nuovi componenti. Il modello vedrà la luce nel 1989 con un telaio completamente ridisegnato: la 964 segna la fine delle barre di torsione, presenti sui modelli Porsche dal 1963, in favore delle molle elicoidali; l'impianto frenante, rivisto anch'esso con dischi freni autoventilanti da 298 mm (anteriori) e 299 mm (posteriori) deriva dalla 928 S4 ed è dotato del sistema antibloccaggio ABS Bosch. Anche il propulsore è totalmente nuovo, sempre boxer a 6 cilindri, siglato M64/01 con una capacità di 3.6 litri, dotato di un nuovo basamento in lega leggera e doppia accensione, con una potenza massima portata a 250cv a 6.100 giri/mn ed una coppia di 310 Nm a 4.800 giri/mn. Nuovo anche il cambio a 5 rapporti tipo G64/00, con differenziale posteriore in blocco e, nella versione Carrera 4, con rinvio per quello anteriore, entrambi comandati elettronicamente. Altra peculiarità tecnica della 964 a trazione integrale è la possibilità di bloccare i differenziali manualmente, tramite un comando all'interno dell'abitacolo, in modo da aumentare la trazione sul terreno, permettendo alla vettura di districarsi anche nelle situazioni di scarsa aderenza (ma il sistema automatico riprende il controllo superati i 40 Km/h). La 964 Carrera 4 è riconosciuta da molti appassionati come una delle migliori Porsche sulla neve, in grado di far fronte anche condizioni proibitive normalmente per una sportiva di questo tipo. Esternamente, la 964 presenta un nuovo disegno dei paraurti anteriori e posteriori, dei veri e propri scudi costruiti in materiale plastico. Sul cofano motore, è installato un piccolo spoiler a comando elettrico, mentre tra le luci posteriori rimane la, ormai tradizionale, fascia di raccordo riflettente rossa con la scritta Porsche. La versione Cabriolet della nuova Porsche 911 debutta nel 1990, nel cosiddetto programma L, sempre nell'ambito del progetto 964. La versione scoperta, disponibile sia in versione Carrera 2 che Carrera 4 debutta sul mercato assieme alla più "conservatrice" versione Targa. La versione cabriolet presenta una capote in tessuto ripiegabile con comando automatizzato e lunotto in plastica. Nello stesso anno, Porsche lancia il nuovo cambio automatico a 4 rapporti Tiptronic, disponibile solo per le Carrera 2. La Porsche 964 rimase in produzione fino al 1994 con leggere modifiche alla linea e aggior-

THE MODEL

Officially announced in November 1988, the new version of Porsche 911 takes its name from the project, 964, and marks a real revolution in the models of the German house, in fact, over 80% of the components of the new 911 are new. The model will see the light in 1989 with a completely redesigned chassis: the 964 marks the end of the torsion bars, present on Porsche models since 1963, in favour of coil springs; the brake system is also revised with self-ventilated 298 mm (front) and 299 mm (rear) brake discs derived from the 928 S4 and is equipped with the Bosch ABS anti-lock system. The engine is also completely new though it remains a 6-cylinder boxer, labelled M64/01 with a capacity of 3.6 liters, equipped with a new base in light alloy and double ignition, with a maximum power brought to 250 hp at 6,100 rpm and a torque of 310 Nm at 4,800 rpm. Also, new is the 5-speed gearbox type G64/00, with the rear differential locked and, in the Carrera 4 version, with transmission to the front wheels, both electronically controlled. Another technical novelty of the all-wheel drive 964 is the possibility of locking the differentials manually, by means of a command inside the passenger compartment, in order to increase traction allowing the car to extricate itself even in situations of poor grip (the automatic system retakes control over 40 km/h). The 964 Carrera 4 is recognized by many enthusiasts as one of the best Porsches on the snow, able to cope with conditions which would otherwise be prohibitive for a sports car of this type. Externally, the 964 presents a new design of the front and rear bumpers, effectively plastic shields. A small electrically operated spoiler is installed on the bonnet, while the by now traditional red reflective strip with the Porsche logo remains between the rear lights. The Cabriolet version of the new Porsche 911 made its debut in 1990, in the so-called L program, also within the scope of the 964 project. The open-top version, available in both Carrera 2 and Carrera 4 versions, made its debut on the market together with the more "conservative" Targa version. The convertible featuring a folding fabric hood with automated control and plastic rear window. In the same year, Porsche launched the new Tiptronic 4-speed automatic transmission, available



namenti nella dotazione, come gli airbag, nel 1991. La 964 Carrera 4 è la massima espressione della Porsche 911 come auto sfruttabile tutti i giorni dell'anno in ogni condizione di clima e di strada. La 964 Carrera 4 è la massima espressione della Porsche 911 come auto sfruttabile tutti i giorni dell'anno in ogni condizione di clima e di strada: l'aria condizionata, il tetto apribile e il deflettore per l'interno permettono di godersi a pieno la Cabriolet nelle giornate d'estate. In inverno, se dotata di opportuni pneumatici da neve, la 964 Carrera 4 è utilizzabile anche nelle giornate con le strade ricoperte di neve o ghiacciate. E, se la Porsche 911 è la sportiva capace di lunghe percorrenze in souplesse, la versione Carrera 4 elimina anche l'attenzione necessaria al volante sul bagnato, necessaria nella guida della versione a trazione posteriore.

L'AUTO

La Porsche 964 Carrera 4, telaio no.WP0ZZZ96ZNS402450, è stata realizzata nel 1991 ed ha avuto due proprietari. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Fa parte della serie equipaggiata con airbag, ha solo 73.428 Km ed è verniciata in colore blu notte metallizzato con interni in pelle nera. L'auto è corredata dal libretto di uso e manutenzione del periodo, con la documentazione sui tagliandi eseguiti, tutti fatti presso centri Porsche. La carrozzeria è in un ottimo stato di conservazione. Gli accessori che equipaggiano l'auto sono: gli interni in pelle soft look, i supporti lombari dei sedili anteriori elettrici, tettuccio apribile, tergilunotto.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche club.

only on the Carrera 2. The Porsche 964 remained in production until 1994 with slight changes to the line and updates to the equipment, such as the airbags added in 1991. The 964 Carrera 4 is the fullest expression of the Porsche 911, a car that can be used every day in all weather and road conditions: the air conditioning, sunroof and the deflector for the interior allow you to fully enjoy cabriolet on summer days. In winter, if equipped with suitable snow tires, the 964 Carrera 4 can cope with icy or snow-covered roads. And, if the Porsche 911 is the sports car capable of covering long distances lithely, the Carrera 4 version also improves steering in the wet, fundamental when driving the rear-wheel drive version.

THE CAR

The Porsche 964 Carrera 4, chassis no.WP0ZZZ96ZNS402450, was built in 1991 and has had two owners. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. It is one of the series equipped with airbag, has only 73,428 km and is painted in midnight metallic blue with black leather interior. The car is accompanied by the use and maintenance manual of the period, with the documentation on its service history, all made at Porsche centers. The bodywork is in excellent condition. The accessories that equip the car are: soft look leather interior, lumbar supports of the electric front seats, sunroof, rear window wiper.

STATE OF THE ART

Preserved, in very good condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and number plates.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Porsche Club Events.

1993 PORSCHE 968 COUPÈ

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WP0ZZZ96ZPS801069

MOTORE NO. • ENGINE NO. 42P03154

STIMA • ESTIMATE € 25.000 / 30.000

- Conservata.
- Combinazione particolare di colori esterni/interni: blu/blu.
- Ottime condizioni.
- Differenziale autobloccante.
- Collezione Saottini.
- Preserved.
- Unusual internal/external color combination: blue/blue.
- Excellent condition.
- Limited-slip differential.
- Saottini Collection.



50 



IL MODELLO

Il modello 968 nasce come evoluzione della precedente 944; la denominazione scelta fu 944 S2, ma a metà dello sviluppo dell'auto, Porsche decise per un nuovo nome: 968. Con il lancio nel 1991, la 968 sarà l'ultima delle vetture della casa di Stoccarda con motore 4 cilindri raffreddati a liquido. La carrozzeria della 968 viene rinnovata nella linea rispetto alla 944 e anticipa la futura 993, soprattutto nella parte anteriore nel disegno dei fari, che nel caso della 968 sono retrattili, i paraurti sono in plastica deformabile, le luci posteriori sono completamente rosse e vengono introdotti gli specchietti retrovisori laterali "cup" con un design a goccia, che verranno ripresi sulla 911. Gli interni non subiscono delle modifiche particolari rispetto alla 944, a eccezione di interruttori e manopole di controllo e di numerosi piccoli equipaggiamenti e aggiornamenti dei dettagli della 944. Il motore è un 3.000 cc a fasatura variabile da 240 cv con numerosi componenti della precedente 944; dal punto di vista tecnico, la 968 introduce, per la prima volta su una Porsche, la regolazione variabile dell'albero a camme "VarioCam", e il cambio manuale a sei marce. Nel 1993, l'auto riceve alcune sensibili modifiche, tra cui il filtro antipolline per il condizionatore e l'introduzione di pacchetti speciali. L'accoglienza del mercato non fu quella che si aspettava la Porsche, nonostante la 968 avesse ottime prestazioni, una meccanica robusta e ottimi consumi; l'auto non riscosse successo tra stampa e pubblico, a eccezione della versione cabriolet, presentata quasi contemporaneamente alla coupé che, nonostante fosse meno prestazionale, fu più apprezzata grazie alla sua elegante linea, anche se non bastò per incrementare le vendite. Tra il 1993-'95, Porsche cercando un rilancio del modello offrì la "clubsport", modello orientato a un pubblico prettamente sportivo: senza aria condizionata, dotata di spoiler posteriore, cerchi da 17", sedili da corsa Recaro e più economica della 968. Nel 1993, venne creata la 968 Turbo S, che era disponibile solo su ordinazione e assemblata direttamente dal reparto corse clienti Porsche, a Weissach. La 968 Turbo S aveva la stessa carrozzeria della clubsport, ma con motore sovralimentato da 309 cv; in totale ne furono prodotti solo 14 esemplari ed è una delle Porsche più rare al mondo. La 968 uscì di scena nel 1995 e, assieme a lei, la produzione delle Porsche Transaxle venne abbandonata. La Porsche si concentrerà invece sullo sviluppo di una linea di SUV, che vedrà nella Cayenne del 2003 il primo modello della gamma.

L'AUTO

La Porsche 968, telaio no.WP0ZZZ96ZPS801069, fa parte degli esemplari realizzati nel 1993 ed ha avuto due proprietari; ha percorso 128.442 Km. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. L'auto è conservata, non presenta alcun segno di scolorimento o usura, gli interni sono originali in una squisita condizione conservata. Molto elegante l'accostamento di colori con carrozzeria in blu notte metallizzato e interni blu, l'abitacolo è rivestito in pelle e finta pelle. Gli accessori che equipaggiano l'auto sono il differenziale autobloccante e il condizionatore d'aria.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI E ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche Club.

THE MODEL

The 968 model was foreseen as an evolution of the previous 944; the designation chosen was 944 S2, but halfway through the development of the car, Porsche decided on a new name: 968. With its launch in 1991, the 968 was the last of the Stuttgart-based cars with a liquid-cooled 4-cylinder engine. The bodywork of the 968 is renewed in terms of line with respect to the 944 and provides a foretaste of the future 993, especially in the front in the design of the headlights, which in the case of the 968 are retractable, the bumpers are made of deformable plastic, the rear lights are completely red and the "cup" side rear view mirrors are introduced with a teardrop design, which will be reproduced on the 911. The interior does not undergo any particular changes compared to the 944, except for switches and control knobs and numerous small items of equipment and updates to the details of the 944. The engine is a 3,000 cc variable phasing 240 hp engine with many components in common with the previous 944; from a technical point of view, the 968 introduces, for the first time on a Porsche, the variable adjustment of the "VarioCam" camshaft, and six-speed manual transmission. In 1993, the car received some notable changes, including the pollen filter for the air conditioner and the introduction of special packages. The reception of the car was not what Porsche expected, despite the fact that the 968 had excellent performance, robust mechanics and excellent fuel consumption; it was not a hit either for the press or the public, except for the cabriolet version, presented almost simultaneously with the coupe which, despite its lower performance, was more popular thanks to its elegant line, even if it was not enough to increase sales. Between 1993 and 1995, Porsche trying to revive the model offered the "clubsport", aimed at a purely sporting market: without air conditioning, equipped with a rear spoiler, 17" wheels, Recaro racing seats and cheaper than the 968. In 1993, the 968 Turbo S was created, which was only available to order and assembled directly by the Porsche customer racing department in Weissach. The 968 Turbo S had the same bodywork as the clubsport, but boasted a 309 hp supercharged engine; in total only 14 were produced and it is one of the rarest Porsches in the world. The 968 left the scene in 1995 and, with her, the production of the Porsche Transaxle was abandoned. Porsche will focus on developing a line of SUV, which with the first model of the range being the 2003 Cayenne.

THE CAR

The Porsche 968, chassis no. WP0ZZZ96ZPS801069, was built in 1993, has had two owners and has travelled 128,442 km. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is preserved, does not show any signs of discoloration or wear, the interior is original in an exquisitely preserved condition. The combination of colors with metallic night blue bodywork and blue interiors is very elegant, the interior is covered in leather and leatherette. The accessories that equip the car are the limited-slip differential and air conditioning.

STATE OF THE ART

Preserved, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificates of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Porsche Club Events.

1994 PORSCHE 911 (993) CARRERA 2

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ99ZRS315098

STIMA • ESTIMATE € 62.000 / 72.000

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Conservata.
- Interno Exclusive, in pelle rossa Cartier.
- Fondo strumenti Exclusive, in tinta con gli interni.
- Ottime condizioni.
- Collezione Saottini.
- Preserved.
- Exclusive red leather interior by Cartier.
- Exclusive dashboard background, matching the interiors colors.
- Excellent condition.
- Saottini Collection.



51 



IL MODELLO

La serie 993 è l'ultima Porsche 911 equipaggiata con il motore raffreddato ad aria, prima di far posto al raffreddamento a liquido, introdotto nella versione 996. A distanza di 30 anni dalla prima 911 prodotta, la Porsche non navigava in buone acque, con un drastico calo della produzione da 50.000 unità a 15.000 unità del 1992; la 993 sarà l'ancora di salvezza della casa. La 993 viene presentata nel 1994 nella sola versione due ruote motrici, con un 6 cilindri boxer 3.6 cc da 272 cv tipo M64/05 dotato di molti nuovi componenti, tra cui: l'albero motore, le bielle, i pistoni e un nuovo e inedito cambio a 6 marce tipo G50/20, mentre il cambio automatico disponibile per il modello, il Tiptronic tipo A50/04 viene ulteriormente modificato. Il telaio deriva dalla precedente 964 Carrera, ma con grandi novità alle sospensioni posteriori che adottano per la prima volta lo schema Multilink, che rendono la guida più piacevole e precisa. Il sistema ABS è l'ultima evoluzione: il tipo 5 che viene affiancato dal sistema ABD, che garantisce una motricità migliore anche sui fondi scivolosi, l'impianto frenante viene potenziato, con pinze a quattro pistoncini. La linea, firmata dall'inglese Tony Hatter, mostra passaruota più svasati, spoiler posteriore retrattile allargato e specchi a goccia; il design del frontale è caratterizzato da un muso ancora più spiovente, che abbandona il classico disegno dei fari verticali Porsche, sostituiti da gruppi ottici poliellissoidali della Bosch. Negli Interni, la 993 non presenta grandi modifiche come all'esterno, se non per i nuovi sedili e il volante a quattro razze con i comandi del cambio a pulsante. Negli anni, la serie 993 si arricchisce di numerosi varianti: la cabriolet nel 1994, la versione a quattro ruote motrici "Carrera 4" nel '95 e la più potente "Carrera 4S" nel 1996 che, entrambe, utilizzano un nuovo giunto viscoso per la trazione integrale; nel 1996 compare la 993 Targa, per la prima volta con il tetto in vetro a scorrimento automatico. Ai modelli 993 con motori aspirati, si affiancano, come nella precedente serie 964, i modelli con motore sovralimentato: la Turbo a trazione integrale presentata nel 1996, la potentissima GT2 destinata all'uso in gara introdotta nel 1995 e poi nel 1998 con il motore "EVO"; alcuni esemplari di questo modello sono stati realizzati per l'utilizzo stradale. Nel 1997, a fine carriera della 993, viene realizzata la rara Turbo S, costruita in solo 160 esemplari. Per i clienti alla ricerca della massima sportività viene creata la 993 RS, nelle versioni base e clubsport, modelli alleggeriti della Carrera 993, equipaggiate con un motore da 300 cv, assetto sportivo, spoiler aerodinamici e, nel caso della clubsport, il rollbar saldato. La serie 993 segna un importante traguardo della casa, con la milionesima Porsche prodotta (un esemplare bianco destinato alla polizia autostradale tedesca). Esistono anche due esemplari di 993 Speedster: una verde, regalata a Ferry Porsche per i suoi 60 anni nel 1995, e una argento consegnata all'attore Jerry Seinfeld nel 1998.

L'AUTO

La Porsche 911 Carrera 2, telaio no.WP0ZZZ99ZRS315098, fa parte degli esemplari realizzati nel 1994 ed ha percorso 87.288 Km. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. L'auto è conservata, non presenta alcun segno di scolorimento o usura, gli interni sono originali nella famosa colorazione Rosso Cartier, un accessorio realizzato da Porsche Exclusive; nello stesso colore e sempre realizzato da Porsche Exclusive, lo sfondo strumenti.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI E ATTESTATI

Certificato di origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche club.

THE MODEL

The 993 series is the last Porsche 911 equipped with an air-cooled engine, being replaced with the introduction of liquid cooling in the 996 version. 30 years after the first 911 was produced, Porsche was in rough seas, with a drastic drop in production from 50,000 to 15,000 vehicles in 1992; the 993 will be the company's lifeline. The 993 was presented in 1994 in the two-wheel drive version only, with a 3.600 cc 272 hp M64 / 05 boxer 6-cylinder equipped with many new components, including: the crankshaft, connecting rods, pistons and a new and unheard of 6-speed gearbox type G50/20, while the automatic transmission available for the model, the Tiptronic type A50/04 is further modified. The chassis is derived from the previous 964 Carrera, but with substantial development to the rear suspension that adopts, for the first time, the Multi-link scheme, which makes driving more pleasant and precise. The ABS system is the latest evolution: type 5 flanked by the ABD system, which guarantees better traction even on slippery surfaces, the braking system is enhanced with four-piston calipers. The line, signed by the Englishman Tony Hatter, shows more flared wheel arches, an enlarge retractable rear spoiler and teardrop mirrors; the front design is characterized by an even more sloping nose, which abandons the classic design of Porsche's vertical headlights, replaced by Bosch poly-ellipsoidal headlights. In the Interior, the 993 does not present as many changes as the exterior, except for the new seats and the four-spoke steering wheel with push-button gear controls. Over the years, the 993 series has been enriched with numerous variants: the cabriolet in 1994, the four-wheel drive version "Carrera 4" in '95 and the more powerful "Carrera 4S" in 1996 both of which use a new viscous coupling to all-wheel drive; in 1996 the 993 Targa appeared, for the first time with an automatic sliding glass roof. The 993 models with naturally aspirated engines are flanked, as in the previous 964 series, by models with supercharged engines: the all-wheel drive Turbo presented in 1996, the very powerful GT2 intended for racing use is introduced in 1995 and then in 1998 presented with the "EVO" engine; some cars of this model were made for road use. In 1997, at the end of the 993's career, the rare Turbo S was created, with only 160 vehicles being built. For customers looking for maximum sports performance, the 993 RS is created, in both basic and club-sport versions, lightened models of the Carrera 993, equipped with a 300 hp engine, sports suspension, aerodynamic spoilers and, in the case of clubsport, welded roll-bar. The 993 series marks an important milestone for the company, with the millionth Porsche produced (a white one for the German motorway police). There are also two examples of the 993 Speedster: one green, given to Ferry Porsche for its 60th birthday in 1995, and one silver delivered to the actor Jerry Seinfeld in 1998.

THE CAR

The Porsche 911 Carrera 2, chassis no. WP0ZZZ99ZRS315098, was built in 1994 and has covered 87,288 km. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is preserved, does not show any signs of discoloration or wear, the interiors are original made by Porsche Exclusive is the famous Cartier Red; as is the dashboard background once again by Porsche Exclusive.

STATE OF THE ART

Preserved, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche club.

1995 AUDI RS2

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WACZZZ8CZSZ001004

MOTORE NO. • ENGINE NO. ADU003132

STIMA • ESTIMATE € 40.000 / 50.000

- Conservata, ottime condizioni.
- Tagliandata.
- Unico proprietario fino al 2010, poi Collezione Saottini.
- La prima delle SW supersportive Audi, nata dalla collaborazione Audi e Porsche.
- Preserved, very good condition.
- Serviced.
- Single owner until 2010, then Saottini collection.
- The first Audi Sports Station Wagon, product of the collaboration Audi/Porsche.



52 



IL MODELLO

L'Audi RS2 ha debuttato nel 1993 e per un paio di anni è stata la station wagon più veloce al mondo prodotta in serie. La vettura nasce da una collaborazione tra Porsche e Audi, partendo dall'Audi 80 Avant, con motore 2,2 litri a 5 cilindri. I tecnici Porsche riescono a portare la potenza del propulsore a 315 cv, permettendo alla RS2 di scattare da 0 a 100 km/h in 5,8 secondi e toccare i 262 km/h. Anche l'impianto frenante è rivisto, con pinze a quattro pistoncini e dischi ventilati. L'unico componente meccanico che non viene modificato è la trazione, mantenendo il famoso sistema integrale "quattro" a gestire la coppia motrice; il cambio è a sei marce manuale di derivazione Porsche 968. Esteticamente la RS2 è caratterizzata dallo scudo anteriore con grosse prese d'aria, per il raffreddamento di propulsore e freni; al posteriore troviamo la fascia di raccordo rossa tra i fari, omaggio al design Porsche, come gli specchietti laterali tipo "cup". All'interno, tra le caratteristiche principali si notano il volante a tre razze e i sedili sportivi Recaro in pelle, la strumentazione bianca con fondo scala del tachimetro a 300 km/h e i tre manometri supplementari; per le finiture si poteva scegliere tra la radica o il carbonio. Gli esemplari per il mercato italiano erano dotati di airbag conducente e passeggero. Inizialmente sono state prodotte 2.200 vetture, ma a causa di richieste aggiuntive, il numero totale di esemplari prodotti si è poi attestato a 2.891. Il modello è stato sostituito nel 1997 dall'Audi RS4, con motore 2.7 litri biturbo da 380 cv.

L'AUTO

L'Audi RS2, telaio no.WACZZZ8CZSZ001004 è stata costruita nel 1995 e proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Ha poco più di 154.000 Km e ha avuto precedentemente un solo proprietario, con interni in pelle nera e elementi dell'abitacolo in carbonio. L'auto è corredata del libretto service originale con tutti i tagliandi effettuati in officine Porsche e Audi, la garanzia ufficiale dell'impianto Hi-Fi Pioneer e sono presenti alcune fatture di lavori effettuati, tra cui il ripristino dell'impianto di climatizzazione.

STATO DELL'ARTE

Conservata. Eccellenti condizioni.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Raduni "youngtimer".
- Audi Club events.

THE MODEL

The Audi RS2 debuted in 1993 and for a couple of years it was the fastest and mass-produced station wagon in the world. The car was the fruit of a collaboration between Porsche and Audi, starting with the Audi 80 Avant, with a 2.2-liter 5-cylinder engine. Porsche technicians managed to bring the power of the engine to 315 hp, allowing the RS2 to leap from 0 to 100 km/h in 5.8 seconds and touch 262 km/h. The braking system was also revised, with four-piston calipers and ventilated discs. The only mechanical component that was not modified was the traction, keeping the famous "quattro" integral system to manage the torque; the gearbox was a six-speed manual Porsche 968 derivation. Aesthetically, the RS2 is characterized by the front shield with large air intakes, for cooling the engine and brakes; at the rear we find the red connecting strip between the headlights, a tribute to Porsche design, as are the "cup" side mirrors. Inside, the main features include the three-spoke steering wheel and Recaro sports seats in leather, white instrumentation with a full scale of the speedometer at 300 km/h and the three additional pressure gauges; for the finishes you could choose between burr or carbon. The vehicles for the Italian market were equipped with driver and passenger airbags. Initially 2,200 cars were produced, but due to demand, the total number of vehicles produced then settled at 2,891. The model was replaced in 1997 by the Audi RS4, with a 2.7-liter twin-turbo 380 hp engine.

THE CAR

The Audi RS2, chassis no.WACZZZ8CZSZ001004 was built in 1995 and comes from the cars chosen for the Saottini Collection. It has just over 154,000 km on the odometer and, prior to entering the collection, had only one owner. It features black leather interiors and carbon details. The car comes with its original service booklet with all the servicing performed by Porsche and Audi workshops, the official guarantee of the Pioneer Hi-Fi system and there are some invoices for the work carried out, including the repair of the air conditioning system.

STATE OF THE ART

Preserved. Excellent condition.

DOCUMENTS

Italian registration and plates in order.

ELIGIBILITY

- Youngtimer meetings.
- Audi Club events.

1999 AUDI TT 1.8 T 20V QUATTRO

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. TRUZZZ8NZY1006491

MOTORE NO. • ENGINE NO. AJQ033670

STIMA • ESTIMATE € 5.000 / 6.000

- Conservata.
- Tagliandata.
- Unico proprietario fino al 2014, poi Collezione Saottini.
- Livrea particolare blu/interni pelle blu.
- Preserved.
- Serviced.
- Single owner until 2014, then Saottini Collection.
- Unusual livery blue/interior blue leather.



53 



IL MODELLO

L'idea di un modello con linea sportiva e elevate prestazioni inizialmente fu osteggiata da molti azionisti Audi; l'unico che credeva fermamente nell'idea fu Ferdinand Piech, nipote di Ferdinand Porsche, che portò avanti il progetto TT. I disegni e il primo prototipo vennero realizzati al Centro Design Audi della Simi Valley in California; il disegnatore scelto fu J. Mays. Il prototipo finale debuttò al salone di Francoforte nel 1995; la sigla TT "Tradition und Technik", era già stata utilizzata dall'azienda, a iniziare dal ciclomotore NSU Quickly TT del 1959. La produzione iniziò nel 1998 con la versione coupé seguita, nel giugno del 1999, dalla versione spider. Le TT costruite tra il settembre 1998 e il settembre 1999 vennero richiamate: oltre i 210 km/h la vettura perdeva il controllo del posteriore; il problema venne risolto intervenendo su ammortizzatori, barre antirollio, installando l'ESP e intervenendo sull'aerodinamica con un piccolo alettone posteriore. La scocca della TT è in acciaio mentre le porte e i cofani sono in alluminio, frutto dell'esperienza dell'ammiraglia A8. L'auto è sviluppata sul pianale dell'Audi A3, reso più dinamico dal passo più corto, con motore trasversale turbo a quattro cilindri da 180 cv e cambio manuale a cinque marce. In seguito verranno proposte le versioni a trazione integrale "quattro" e la versione sportiva con motore da 225 cv. La massima evoluzione della TT viene presentata nel 2003 con motore a 6 cilindri a V da 250 cv e cambio a doppia frizione. La TT verrà innovata con la seconda serie (Audi TT Mk2) nell'agosto 2004.

L'AUTO

L'Audi TT 1.8T 20V Quattro, telaio no.TRUZZ8NZY1006491 è stata prodotta nel 1999. Fa parte delle vetture scelte per la Collezione Saottini. È una versione col motore da 180 cv e trazione integrale. L'auto ha 118.394 Km, ha avuto un solo proprietario fino al 2014 ed è corredata dal libretto service originale, con i tagliandi certificati e tutti eseguiti in concessionarie Audi. La livrea della vettura è particolarmente attraente: gli interni sono in pelle, in un particolare tono di blu che riprende il colore delle carrozzerie; come optional l'auto monta il trip master.

STATO DELL'ARTE

Conservata. In ottime condizioni.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Raduni "youngtimer".
- Audi Club events.

THE MODEL

The idea of a model with a sporty line and high performance was initially opposed by many Audi shareholders; the only one who strongly believed in the idea was Ferdinand Piech, nephew of Ferdinand Porsche, who carried out the TT project. The designs and the first prototype were produced at the Audi Design Center in Simi Valley in California; the designer chosen was J. Mays. The final prototype debuted at the Frankfurt Motor Show in 1995; the initials TT "Tradition und Technik" had already been used by the company, starting with the 1959 NSU moped called Quickly TT. Production began in 1998 with the coupé version followed, in June 1999, by the spider. The TT built between September 1998 and September 1999 were recalled: over 210 km/h the car lost control of the rear; the problem was solved by a modification to the shock absorbers, anti-roll bars, installing ESP and modifying the aerodynamics with a small rear wing. The TT body was made of steel while the doors and hoods were aluminium, the result of the experience with the flagship A8. The car was developed on the base of the Audi A3, made more dynamic by the shorter wheelbase, with a 180 HP four-cylinder turbo charged transverse engine and five-speed manual transmission. The four-wheel drive versions and the sports version with 225 hp engine would be proposed later. The ultimate evolution of the TT was presented in 2003 with a 6-cylinder V-engine of 250 hp and a double clutch gearbox. The TT will be renewed with the second series (Audi TT Mk2) in August 2004.

THE CAR

The Audi TT 1.8T 20V Quattro, chassis no.TRUZZ8NZY1006491 was produced in 1999. It is one of the cars chosen for the Saottini Collection. It is a version with a 180 hp engine and all-wheel drive. The car has 118,394 km, had only one owner until 2014 and comes with its original service booklet, with all servicing certified and undertaken in Audi dealerships. The livery of the car is particularly attractive: the interior is in leather, in a particular tone of blue that matches the color of the bodywork; as an option, the car mounts a trip master.

STATE OF THE ART

Preserved. In very good condition.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- "Youngtimer" meetings.
- Audi Club events.

2000 AUDI A2

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WAUZZZ8ZZ1N016377

MOTORE NO. • ENGINE NO. AUA148907

STIMA • ESTIMATE € 6.000 / 7.000

- Conservata.
- Ottime condizioni.
- Storica da quest'anno.
- Piccola di classe.
- Collezione Saottini.
- Preserved.
- Excellent condition.
- This year qualifies as "historical".
- Small but classy.
- Saottini Collection.



54 



IL MODELLO

Dopo i risultati positivi ottenuti da Audi con l'ammiraglia A8, realizzata con struttura in alluminio (ASF,1993), la casa tedesca decise di creare un'auto compatta, leggera, che potesse fare tanti chilometri con poco carburante. Nasce la A2, che verrà lanciata al salone di Francoforte 1999, due anni dopo il prototipo. La peculiarità assoluta della nuova piccola Audi è la costruzione: un telaio portante detto "ASF" (Audi Space Frame) a cui i pannelli di alluminio esterni sono appesi senza funzione strutturale; il risultato è una rigidità molto elevata e un peso estremamente contenuto: soli 895 Kg (45% in meno di un'analoga struttura in acciaio). La linea dell'americano Derek Jenkins è unica, con fiancate alte e diritte, tetto relativamente basso in cui la coda scende in maniera progressiva concludendo con un portellone intero che ingloba il lunotto posteriore. Un dettaglio della carrozzeria interessante è la finta griglia anteriore che nasconde il bocchettone dell'acqua, quello dell'olio, il controllo del livello del liquido lavavetro e l'accesso all'astina dell'olio. L'A2 viene equipaggiata con due motori della stessa potenza e caratteristiche molto simili: il 1.4 da 75 cv benzina a quattro cilindri e il 1.4 TDI da 75 cv a gasolio a tre cilindri. L'offerta proposta, di due motorizzazioni così simili, è una scelta di marketing dell'azienda, lasciando il futuro proprietario libero di decidere sulla base esclusiva delle sue intenzioni d'uso dell'auto. Gli interni offrono quattro posti e un discreto bagagliaio, di 390 litri. Ulteriore pregio dell'auto è la lunga lista degli accessori: cerchi, impianti stereo, colori, tetto apribile, interni con stoffa di varie qualità e colori e abbinamenti vari. Nonostante la A2 avesse particolarità molto interessanti per un utilizzatore medio, non fu un successo; la causa fu principalmente un prezzo di listino troppo elevato, il design che non piacque a molti e la diretta concorrenza, decisamente importante, della Mercedes Classe A, lanciata nello stesso periodo. Nei primi anni 2000, Audi cercò di portare avanti la produzione che, però, era diventata sempre più costosa. La A2 uscirà di scena nel 2005 dopo 175.547 esemplari costruiti.

L'AUTO

L'Audi A2, telaio no.WAUZZZ8ZZ1N016377 è un esemplare del 2000. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Si presenta perfettamente conservata sia dal punto di vista esterno che all'interno, di colore nero con interni in tessuto beige. La parte meccanica, con 200.000 km è parimenti in uno stato eccellente. La vettura si presenta in perfette condizioni. In quanto modello del 2000, può essere annoverata vettura storica da quest'anno, con i benefici che ne conseguono. Presumibile una futura rivalutazione, vista la scarsa diffusione del modello.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in ottimo stato.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Raduni "youngtimer".
- Audi Club Events.

THE MODEL

After the positive results obtained by Audi with the flagship A8, constructed with an aluminum structure (ASF,1993), the German company decided to create a compact, light car that could travel long distances with little fuel. The A2 was born, which was launched at the 1999 Frankfurt Motor Show, two years after the prototype. The absolute novelty of the small new Audi is its construction: a load-bearing frame called "ASF" (Audi Space Frame) to which the external aluminum panels are attached without structural function; the result is a very high rigidity and an extremely low weight: only 895 kg (45% less than a similar steel structure). The line of the American Derek Jenkins is unique, with high straight sides, relatively low roof in which the tail descends progressively ending with a whole hatch that incorporates the rear window. An interesting detail of the bodywork is the fake front grille that hides the water, oil, screen wash and access to the oil dipstick. The A2 is equipped with two alternative engines of the same power and very similar characteristics: the 75 hp 1.4 four-cylinder petrol engine and the 75 hp three-cylinder 1.4 TDI diesel. The decision, to offer two similar engines, is a marketing choice of the company, leaving the future owner free to decide on the exclusive basis of their expected use of the car. The interior offers four seats and a reasonable 390-liter boot. A further advantage of the car is the long list of accessories: rims, stereo systems, colors, sunroof, interiors with fabric of various qualities and colors in various combinations. Although the A2 had very interesting features for an average user, it was not a success; the cause was mainly a high list price, a design that was not liked by many and the direct competition, very important, of the Mercedes A-Class, launched in the same period. In the early 2000s, Audi sought to continue production which, however, had become increasingly expensive. The A2 exited the scene in 2005 after 175,547 units had been built.

THE CAR

The Audi A2, chassis no.WAUZZZ8ZZ1N016377 is a model from 2000. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. It is perfectly preserved both from the external and internal point of view, black with beige fabric interiors. The mechanical part, with 200,000 km, is also in an excellent condition. The car is in perfect condition. As a 2000 model, it can be considered now a historic car, with all the benefits that follow. It is reasonable to expect a re-evaluation of the model, given its comparative rarity.

STATE OF THE ART

Preserved, in very good condition.

DOCUMENTS

Italian registration and license plates in order.

ELIGIBILITY

- Youngtimer meetings.
- Audi Club Events.

2000 PORSCHE (986) BOXSTER

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ98ZYS603235

MOTORE NO. • ENGINE NO. M9622-65Y

STIMA • ESTIMATE € 17.000 / 20.000

- Esemplare con chilometraggio molto basso.
- Meccanica e stato di conservazione pari al nuovo.
- Motore 2.7 cc.
- Storica da quest'anno.
- Collezione Saottini.
- Extremely low mileage.
- Mint condition, both mechanically and aesthetically.
- 2.7 cc engine.
- Saottini Collection.



55 



IL MODELLO

La Boxster, disegnata dall'americano Grant Larson, viene presentata al salone di Detroit nel 1993 e lanciata sul mercato nel 1996, a fronte del calo delle vendite di inizio anni '90. Il nome della nuova auto è la fusione tra la tipologia di motore, Boxer, e la forma della carrozzeria Roadster. Il 18 agosto 1996 iniziò la produzione e nell'ottobre '96 ci furono le prime consegne; venne equipaggiata con un nuovo motore 6 cilindri di 2.5 litri raffreddato a liquido da 204 cv in posizione centrale, con trazione posteriore e cambio a 5 marce o automatico Tiptronic (optional). Nel 2000 viene creata la prima evoluzione della Boxster, esteticamente uguale a quella precedente: la novità principale è il motore più prestazionale. Il nuovo propulsore è un 2.7 litri che sviluppa 220 cv; aumenta anche la coppia, passando da 245 Nm a 260 Nm. Il cambio rimane il manuale a 5 marce e al posto dell'automatico Tiptronic, viene offerto il nuovo Tiptronic S. Le prestazioni della Boxster crescono, con una velocità massima che si attesta a 248 km/h con uno scatto da 0 a 100 km/h che passa da 6,9 a 6,6 secondi, mentre per una ripresa da 80-120 km/h, in quinta marcia, il tempo dichiarato è di 10,4". Sulla Boxster 2.7, model year 2000, viene incrementata la sicurezza dei passeggeri, adottando gli airbag Laterali. Nello stesso anno verrà lanciata la Boxster S, versione sportiva; prettamente identica nel design ma non nella motorizzazione; infatti la S verrà equipaggiata con un motore 3.2 litri da 250 cv. Il modello sarà un successo: il 45% della produzione Porsche sarà costituito da Boxster S.

L'AUTO

La Porsche 986 Boxster telaio no.WP0ZZZ98ZYS603235 è uno dei primi esemplari della serie con il motore 2.7 cc. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Dal punto di vista meccanico è in stato pari al nuovo: ha percorso, infatti, poco meno di 4.000 km. Ha avuto due soli proprietari. L'auto è corredata da copie del libretto service, con tutti i tagliandi effettuati presso centri Porsche. Gli accessori montati sull'esemplare sono: PCM-Porsche Communication Management con sistema di navigazione, modulo telefono, radio e lettore di cassette, il deflettore del vento, filtro ai carboni attivi, batteria più potente e aria condizionata. La vettura, del 2000, compie quest'anno i 20 anni minimi necessari per essere annoverata come auto storica. La capote necessita di un intervento in officina per riattivare il meccanismo di sblocco.

STATO DELL'ARTE

Conservata, condizioni eccezionali.

CERTIFICATI E ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche Club.

THE MODEL

The 986 Boxster, designed by the American Grant Larson, was presented at the Detroit show in 1993 and launched onto the market in 1996, against a backdrop of falling sales in the early 1990s. The name of the new car is the fusion of the engine type, Boxer, and the shape of the Roadster bodywork. Production began on 18 August 1996 and the first deliveries were made in October 1996; it was equipped with a new 2.5-liter liquid-cooled 6-cylinder engine in the central position, with rear-wheel drive and 5-speed gearbox or Tiptronic automatic (optional). In 2000 the first evolution of the Boxster was introduced, aesthetically the same as the previous one: the main development was the more powerful engine. The new engine is a 2.7 liter engine that develops 220 hp; torque also increases, from 245 Nm to 260 Nm. The gearbox remains the 5-speed manual and instead of the Tiptronic automatic, the new Tiptronic S is offered. The performance of the Boxster grows, with a maximum speed of 248 km/h with a sprint from 0 to 100 km/h that goes from 6.9 to 6.6 seconds, while for a resumption from 80-120 km/h, in fifth gear, the declared time is 10.4". On the 2000 Boxster 2.7, passenger safety is increased by introducing Side airbags. In the same year, the sports version of the Boxster S will be launched; identical in design except for the engine; in fact the S will be equipped with a 3.2 liter 250 hp engine. The model will be a success: 45% of Porsche production will be Boxster S.

THE CAR

The Porsche Boxster chassis no. WP0ZZZ98ZYS603235 is one of the first examples of the series with the 2.7 cc engine. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. From a mechanical point of view, it is in mint condition and has traveled less than 4,000 km. It has had only one owner before entering the Collezione. The car is accompanied by copies of the service booklet, with all the servicing performed at Porsche centers. The accessories mounted on the vehicle are: PCM - Porsche Communication Management with navigation system, telephone module, radio and cassette player, wind deflector, active carbon filter, more powerful battery and air conditioning. The car, from 2000, celebrates the minimum 20 years needed to be counted as a historic car this year.

STATE OF THE ART

Preserved, exceptional condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche club.

2002 PORSCHE 911 (996) CARRERA 4S

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ99Z2S605030

MOTORE NO. • ENGINE NO. 6645771

STIMA • ESTIMATE € 46.000 / 55.000

- Conservata.
- Solo 40.000 km.
- Tagliandi documentati.
- Tetto apribile.
- Collezione Saottini.
- Preserved.
- Only 40.000 km.
- Documented Service history.
- Sunroof.
- Saottini Collection.



56 



IL MODELLO

La Porsche 911 Carrera 4S fa parte della serie 996 mk2, prima evoluzione della 996, a sua volta il primo modello di 911 con motore raffreddato a liquido. La 996 4S è stata introdotta a listino nel 2002, durante il restyling della gamma, un vero e proprio “facelift” con un nuovo disegno dei fari anteriori, i quali sul primo modello 996 avevano raccolto critiche negative da parte di puristi e stampa a causa del design ribattezzato “a uovo fritto” e per la similitudine con i fari della Boxster, il modello entry level della casa di Stoccarda; il restyling aveva interessato anche altri dettagli esterni, come la presa d’aria anteriore e i fari posteriori. La Carrera 4S 996 eredita telaio, freni e alcuni parti della carrozzeria della Turbo 996 presentata nel 2000. La carrozzeria si distingue da quest’ultima per l’assenza dell’alettone posteriore e delle prese d’aria laterali, mentre sul posteriore viene realizzata una fascia rossa che congiunge i fari posteriori che diventerà il segno distintivo delle Carrera 4S; anche i cerchi da 18” sono gli stessi della Turbo ma con dicitura sul mozzo 4S. Il motore è l’evoluzione del M96 da 3.4 litri della serie 996 portato a 3.6 litri con 320 cv, (invece dei 300 cv della Carrera 2 e Targa), equipaggiato con il Vario Cam plus, un variatore di fase che regola l’alzata delle valvole per avere le massime prestazioni agli alti regimi. La trasmissione si affida a un cambio manuale a 6 marce o, in alternativa, al cambio semiautomatico Tiptronic a 5 rapporti; la trazione come in tutte le Carrera 4 è integrale, di serie viene fornito il sistema PSM, Porsche stability Management, più conosciuto come ESP, che garantisce maggiore sicurezza e un comportamento dell’auto fluido e dinamico. Con una velocità massima di 280 Km/h, un’accelerazione di soli cinque secondi sullo 0-100 Km/h e un’ottima motricità, la 911 Carrera 4S è in grado di entusiasmare al volante, regalando tempi sul giro da vera sportiva, con prestazioni di poco inferiori alla 996 Turbo dotata di un motore più potente di 100 cv. Nel 2004 viene introdotta la versione sportiva della Carrera: la GT3 mk2 con motore aspirato da 380 cv. Tra il 2003-’04 viene costruito, in soli 682 esemplari, un modello speciale con abitacolo e carrozzeria alleggerita e una serigrafia che richiama la 2.7 RS degli anni ’70: la 911 GT3 RS, prima GT3 RS della storia Porsche. La 996 Carrera 4S rimarrà in produzione fino al 2005.

L'AUTO

La Porsche 996 Carrera 4S, telaio no.WP0ZZZ99Z2S605030, fa parte degli esemplari realizzati nel 2002, ha percorso soltanto 40.000 Km ed ha due precedenti proprietari. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. L’auto è conservata e la carrozzeria non presenta alcun segno di scolorimento o usura, gli interni sono nella loro pelle grigia originale in una squisita condizione conservata. L’auto è corredata del libretto di uso e manutenzione del periodo, con la documentazione sui tagliandi eseguiti, tutti fatti in centri Porsche. Gli accessori montati sull’esemplare sono: sensori di parcheggio e tettuccio apribile; al posteriore sono montati terminali di scarico sportivi della Techart.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in ottimo stato.

CERTIFICATI E ATTESTATI

Certificato d’origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche Club.

THE MODEL

The Porsche 911 Carrera 4S is part of the 996 mk2 series, the first evolution of the 996, which in turn was the first 911 model with a liquid cooled engine. The 996 4S was added to the product list in 2002, during the restyling of the range, a real “facelift” with a new design of the front headlights, which on the first 996 model had received negative remarks from purists and press alike as the “fried egg” design and for the similarity to the headlights of the Boxster, the entry level model of the Stuttgart company; the restyling also affected other external details, such as the front air intake and rear lights. The Carrera 4S 996 inherits the chassis, brakes and some parts of the body of the Turbo 996 presented in 2000. The body is distinguished from the latter by the absence of the rear wing and the side air intakes, while on the rear a red band joining the rear lights which will become the hallmark of the Carrera 4S; also the 18” wheels are the same as the Turbo but with the wording on the 4S hub. The engine is the evolution of the 3.4 liter M96 of the 996 series brought to 3.6 liters with 320 hp, (instead of the 300 hp of the Carrera 2 and Targa), equipped with the VarioCam plus, a phase variator that regulates the lift of the valves for maximum performance at high engine speeds. The transmission relies on a 6-speed manual transmission or, alternatively, on the semi-automatic Tiptronic 5-speed transmission; the traction, as in all Carrera 4 is all-wheel drive, the PSM system, Porsche stability Management, better known as ESP, is provided as standard, which guarantees greater safety and a fluid and dynamic car performance. With a maximum speed of 280 km/h, an acceleration of just five seconds from 0-100 km/h and excellent traction, the 911 Carrera 4S is thrilling to drive, giving lap times of a true sports car, with performance slightly lower than the 996 Turbo equipped with an engine which is 100 hp more powerful. In 2004 the sports version of the Carrera was introduced: the GT3 mk2 with naturally aspirated 380 hp engine. Between 2003 and ’04 a special model was built, with only 682 vehicles produced, with a lightened passenger compartment and bodywork and a serigraph that recalls the 2.7 RS of the 70s: the 911 GT3 RS, the first GT3 RS in Porsche history. The 996 Carrera 4S will remain in production until 2005.

THE CAR

The Porsche 996 Carrera 4S, chassis no.WP0ZZZ99Z2S605030, was built in 2002, has travelled only 40,000 km and has had two previous owners. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. The car is preserved and the bodywork shows no signs of discoloration or wear, the interiors are in their original gray leather in an exquisitely preserved condition. The car is accompanied by the use and maintenance manual of the period, with the documentation on its service history, all performed at Porsche centers. The car’s accessories are: parking sensors and sunroof; Techart sports tailpipes are mounted on the rear.

STATE OF THE ART

Preserved, in excellent condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origins.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Porsche Club Events.

2007 PORSCHE (987) CAYMAN S, ALLESTIMENTO CAYMAN CUP 2007

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ98Z7U772786

STIMA • ESTIMATE € 29.000 / 34.000

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Solo 4.000 Km.
 - Vettura ufficiale
Centro Porsche Brescia.
 - Strettamente di serie,
manutenzione semplice.
 - Divertente su strada e in pista.
 - Collezione Saottini.
- Only 4.000 Km.
 - Official vehicle
of the Centro Porsche Brescia.
 - Entirely of series production,
easy maintenance.
 - Enjoyable on road or track.
 - Saottini Collection.



57 





IL MODELLO

Il Porsche Club Italia, nel 2007, organizzò in parallelo alla Carrera Cup Italia la Cayman Cup, dedicata al modello Porsche con motore centrale; fu un successo con le tutte le adesioni chiuse in anticipo. Le Cayman S allestite furono 30 esemplari, nei colori rigorosamente pastello: bianco, nero, giallo o rosso. Nel marzo 2007, il primo esemplare di colore giallo scese in pista, sul circuito di Monza. Con Walter Voulaz alla guida, completò 40 giri di pista senza rilevare alcun problema, né al motore né all'impianto frenante. La stagione iniziò sul circuito del Mugello il 25 Marzo e proseguì con sei tappe nei maggiori circuiti italiani, più l'evento sulla pista di Le Castellet, in Francia. Il campionato 2007 prevedeva gare di un'ora e una formula di penalizzazioni con zavorre e tempi, con due categorie per i concorrenti: assoluto e over 40. L'auto è strettamente derivata dal modello stradale, scelta effettuata per abbattere i costi del campionato, rendendolo accessibile a più piloti. Tutte le Cayman S sono allestite con un kit per gli interni dell'italiana Toora che comprende: rollbar a gabbia, sedile da gara, cinture e volante, i cerchi sono della OZ Racing in magnesio da 18". L'unica modifica all'assetto consentita dal regolamento sono gli ammortizzatori e le molle, sostituite con quelle specifiche della tedesca Bilstein. Le gomme sono da corsa Pirelli P Zero Corsa, in versione da asciutto e bagnato; il regolamento prevedeva un massimo di 14 pneumatici per auto. Dal punto di vista tecnico, il motore rimane quello di serie, tipo M97/21; l'unica modifica concessa dal regolamento 2007 era la sostituzione del filtro dell'aria. Anche l'impianto frenante rimane quello della vettura stradale. L'allestimento Cayman Cup prevede un sistema di scarico da gara, escluso collettori e catalizzatori che sono quelli di serie; per la trasmissione viene adottato il cambio di serie, solo il disco della frizione poteva essere scelto. La carrozzeria resta uguale al modello stradale; unica eccezione concessa erano delle prese d'aria per il raffreddamento dei freni realizzate nell'alloggiamento dei fendinebbia anteriori.

THE MODEL

The Porsche Club Italia, in 2007, organized in parallel to the Carrera Cup Italia the Cayman Cup, dedicated to the Porsche model with centrally mounted engine; it was a success with all participant places filled in advance. 30 Cayman S were set up, in strictly pastel colors: white, black, yellow or red. In March 2007, the first yellow specimen went to the track on the Monza circuit. With Walter Voulaz driving, it completed 40 laps of the track without detecting any problems, neither to the engine nor the braking system. The season started on the Mugello circuit on 25 March and continued with six stages on the major Italian circuits, plus an event on the track at Le Castellet, in France. The 2007 championship included one-hour races and a formula of penalties with ballast and time, with two categories for the competitors: absolute and over 40. The car is strictly derived from the road model, chosen to reduce the costs of the championship, making it accessible to a wide range of drivers. All the Cayman S were equipped with a kit for the interior of the Italian Toora which includes: cage rollbar, race seat, belts and steering wheel, the rims are 18" magnesium from OZ Racing. The only changes to the set-up allowed by the regulation are the shock absorbers and springs, replaced with those specific by the German Bilstein. The tires are Pirelli P Zero Corsa racing tires, in dry and wet versions; the regulation provided for a maximum of 14 car tires. From a technical point of view, the engine remains the standard one, type M97/21; the only change permitted by the 2007 regulation was the replacement of the air filter. Even the braking system remained that of the road car. The Cayman Cup set-up includes a custom race exhaust system, excluding collectors and catalytic converters which are standard; for the transmission the standard gearbox is adopted, only the clutch disc could be different. The bodywork remained the same as the road model; the only exception allowed were air vents for cooling the brakes made in the housing of the front fog lights.



L'AUTO

La Cayman S allestita Cayman Cup, telaio no. WP0ZZZ98Z7U772786 proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. Ha percorso solo 4000 Km e presenta la livrea del Centro Porsche Brescia. L'auto, oltre al kit Toora originale, è dotata di sedile per il passeggero. La vettura, data la potenza non impegnativa, mette soprattutto in evidenza le qualità del pilota, potendo contare soprattutto sull'agilità e la precisione di guida. E' una vettura divertente, con un'ottima tenuta di strada, lo scarico da corsa permette agli appassionati di godersi appieno l'auto. Dal punto di vista tecnico, essendo uguale a quella stradale, eccetto molle e ammortizzatori, non comporta costi eccessivi per la manutenzione e i ricambi a differenza di una tipica vettura da competizione. La vettura ha in dotazione tutti i ricambi "stradali" tra cui: 1 terminale di scarico, 4 marmitte, 2 ammortizzatori, interni di serie. È stata immatricolata il 31-12-2008 (precedentemente uso solo in pista) per scadenza del certificato omologazione.

STATO DELL'ARTE

Ottime condizioni, si consiglia una prova su strada.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato d'origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche club.

THE CAR

The "Cayman Cup" Cayman S, chassis no. WP0ZZZ98Z7U772786 comes from the cars chosen for the Saottini Collection. It has only driven 4000 km and features the livery of the Porsche Brescia Center. The car, in addition to the original Toora kit, is equipped with a bucket seat for the passenger. The car, given its comparatively undemanding power, highlights, above all, the driver's ability, relying above all on agility and driving precision. It is a fun car, with excellent road holding, the racing exhaust allows fans to fully enjoy the car. From a technical point of view, being the same as the road one, except springs and shock absorbers, it does not entail excessive costs for maintenance and spare parts unlike a typical racing car. The car is equipped with all the "streetable" spare parts including: 1 exhaust terminal, 4 mufflers, 2 shock absorbers, standard interiors. It was registered on 31-12-2008 (previously used only on the track) due to expiry of the homologation certificate.

STATE OF THE ART

Excellent condition, a test drive is recommended.

CERTIFICATE & STATEMENTS

Porsche certificates of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates in order.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- All Porsche club events.

2007 PORSCHE CAYENNE TRANSYBERIA

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WP1ZZZ9PZ8LA32302

STIMA • ESTIMATE € 75.000 / 90.000

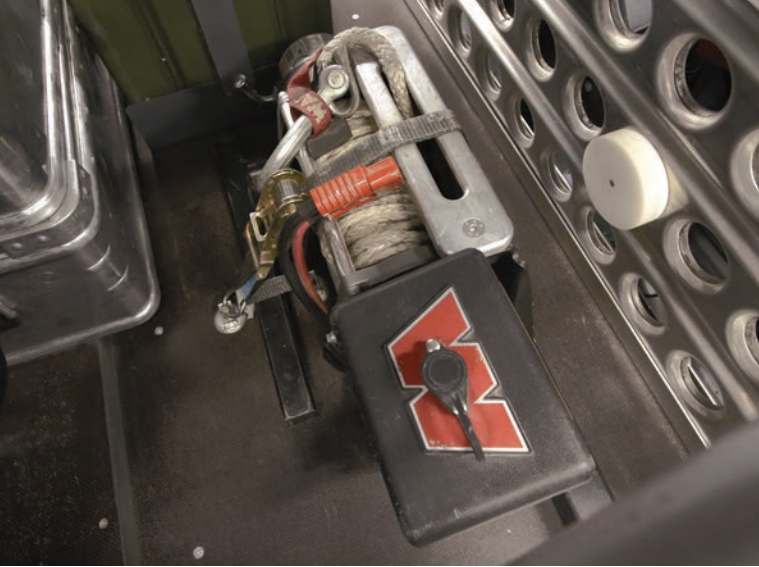
+ IVA SE DOVUTA / + VAT IF DUE

- Una di 26 esemplari.
- 29ma assoluta al Transsyberia Rally 2007.
- Solo 12.400 Km.
- Ex ufficiale Centro Porsche Brescia.
- Collezione Saottini.
- One of only 26 examples.
- 29th overall in 2007 Transsyberian Rally.
- Only 12.400 Km.
- Official vehicle of the Centro Porsche Brescia.
- Saottini Collection.



58 







IL MODELLO

La Porsche Cayenne Transsyberia deriva dalla versione stradale del SUV della casa di Stoccarda, allestito specificatamente per le gare fuoristrada. È stata realizzata in soli 26 esemplari per partecipare alla Transsyberia Rally, una gara off road con partenza da Mosca e arrivo a Ulaanbaatar in Mongolia, su un percorso di oltre 6.600 chilometri. Da regolamento, l'auto doveva essere di serie; quindi la Cayenne non ha subito particolari trasformazioni tecniche. Il motore rimane l'8 cilindri da 4.8 litri e 385 cv, lo stesso della versione stradale, con un adattamento specifico all'iniezione per poter funzionare anche con una bassa percentuale di etanolo (fino a un quarto). Le gomme sono state sostituite con delle Michelin specifiche per i terreni più impervi, con una tassellatura particolare, in grado di garantire trazione su tutti i tipi di fondi. Dal punto di vista meccanico è stato fatto un attento lavoro sulla trasmissione: differenziale autobloccante e trasmissione ridotta agli assali, mentre il cambio è rimasto lo stesso della versione di serie: il Tiptronic S a sei marce con un rapporto finale diverso. L'elettronica include il Porsche Active Suspension Management e il Porsche Traction Management, in questo caso affiancato dal Porsche Dynamic Chassis Control, preimpostato su una modalità offroad speciale che consente alla Cayenne di attraversare ostacoli d'acqua fino a 76 cm. Nelle parti più esposte al contatto con il terreno, l'auto è stata dotata di slitta paracolpi sul sottoscocca e una pavimentazione in acciaio. Per guardare corsi d'acqua profondi è stato installato uno snorkel sul tetto; assieme a una batteria di luci supplementari, argano anteriore, verricello posteriore e uno scarico sportivo. L'interno dell'auto è ridotto all'essenziale, per risparmiare peso e fare spazio alle doppie ruote di scorta e ai due serbatoi di riserva che occupano lo spazio del divano posteriore, mentre i sedili anteriori sono stati sostituiti da due sedili a guscio della Recaro, con cinture a quattro punti. Delle 26 Cayenne Transsyberia realizzate, 16 hanno preso parte all'edizione 2007; di questi, due in rappresentanza dell'Italia: quella ufficiale della filiale italiana con l'equipaggio Antonio "Tonino" Tognana-Carlo Cassina e quella del Centro Porsche Brescia

THE MODEL

The Porsche Cayenne Transsyberia derives from the street version of the SUV of the Stuttgart house, specifically set up for off-road racing. Only 26 units were made to participate in the Transsiberia Rally, an offroad race starting in Moscow and arriving in Ulaanbaatar in Mongolia, a route of over 6,600 kilometers. By regulation, the car had to be standard; therefore the Cayenne did not undergo any particular technical transformations. The engine remains the 4.8-liter, 385-hp 8-cylinder, the same as the road version, with a specific adaptation to the injection to be able to operate even with a low percentage of ethanol (up to a quarter). The tires were replaced with specific Michelin for the rough terrain, with a unique tread, able to guarantee traction on all surfaces. From the mechanical point of view, careful work was done on the transmission: self-locking differential and reduced gears on the axle transmission, while the gearbox remained the same as the standard version: the six-speed Tiptronic S with a different final ratio. The electronics include Porsche Active Suspension Management and Porsche Traction Management, in this case flanked by Porsche Dynamic Chassis Control, preset to a special offroad mode that allows the Cayenne to cross water obstacles of up to 76 cm. In the parts most exposed to contact with the ground, the car was equipped with a bumper sled on the underbody and steel flooring. To traverse deep waterways a snorkel was installed on the roof; along with a battery of additional lights, front winch, rear winch and a sports exhaust. The interior of the car is reduced to the essentials, to save weight and make room for the double spare wheels and two spare tanks that occupy the space of the rear seat, while the front seats have been replaced by two Recaro bucket seats, with four-point belts. Of the 26 Cayenne Transsyberia made, 16 took part in the 2007 edition; of these, two representing Italy: the official one of the Italian branch with the crew Antonio "Tonino" Tognana-Carlo Cassina and that of the Centro Porsche Brescia led by the duo Angelo



condotta dal duo Angelo Lancelotti e Biagio Capolupo. Le auto italiane vennero presentate al “Festival nazionale della letteratura e giornalismo di Viaggio” nel maggio 2007 a Padova, due mesi prima del via della gara.

L'AUTO

È uno dei 16 esemplari che hanno preso parte all'edizione 2007 del Transsyberia Rally, una delle due vetture condotte da equipaggi italiani; in questo caso si tratta dell'esemplare del Centro Porsche Brescia, condotta da Angelo Lancelotti e Biagio Capolupo. L'auto si è piazzata al 29° posto; avrebbe potuto classificarsi meglio, ma a causa di frequenti forature, l'equipaggio perse posizioni. L'auto ha percorso 12.440 km in tutto e, dopo la corsa, non è mai stata utilizzata. Proviene dalle vetture scelte per la Collezione Saottini. È sempre stata curata dal Centro Porsche Brescia ed è tutt'ora allestita completamente verniciata nella serigrafia con cui corse il Transsyberia Rally 2007. La vettura è dotata di fari supplementari sul tetto ed è completa dell'equipaggiamento (tenda, etc) previsto dall'allestimento originale Transsyberia. L'auto è corredata da bolla di consegna tedesca della vettura a Porsche Italia.

STATO DELL'ARTE

Conservata.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificati d'origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche Club.

Lancelotti and Biagio Capolupo. Italian cars were presented at the “Festival nazionale della letteratura e giornalismo di Viaggio” in May 2007 in Padua, two months before the start of the race.

THE CAR

It is one of the 16 specimens that took part in the 2007 edition of the Transsyberia Rally and one of the two cars driven by Italian crews; in this case it is that of Centro Porsche Brescia, driven by Angelo Lancelotti and Biagio Capolupo. The car came in 29th place; could have been better classified, but due to frequent punctures, the crew lost position. The car covered a total of 12,440 km and was never used after the race. It comes from the cars chosen for the Saottini Collection. It has always been cared for by the Centro Porsche Brescia and is still fully set up and painted in the serigraphy with which ran the 2007 Transsyberia Rally. The car is equipped with additional headlights on the roof and is complete with the equipment (tent and so on) provided by the original Transsyberia equipment. The car is accompanied by a German delivery note for the car to Porsche Italy.

STATE OF THE ART

Preserved.

CERTIFICATE & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates in order.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- All Porsche Club Events.

2010 PORSCHE 911 (997) SPORT CLASSIC

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. WPOZZZ99ZAS794178

STIMA • ESTIMATE 330.000- 380.000 €

+ IVA SE DOVUTA /+ VAT IF DUE

- Edizione limitata: 250 esemplari.
- Soli 2.928 km percorsi.
- Unico proprietario.
- Pari al nuovo.
- Collezione Saottini.
- Limited edition: 250 cars.
- Only 2.928 km.
- Only one owner.
- Mint condition.
- Saottini Collection.



This lot is subject to VAT.

59 





IL MODELLO

Un pezzo rarissimo. Lanciata al salone di Francoforte 2009 per celebrare i 25 anni di Porsche Exclusive, il reparto di personalizzazione della casa, dove vengono create le Porsche su misura per i clienti più esigenti. Realizzata in soli 250 esemplari su base della 997 Carrera S, la Sport Classic presenta alcuni dettagli tecnici e stilistici offerti come optional sulla versione 997 e alcuni particolari inediti, come i colori della carrozzeria e i componenti dell'abitacolo. Il colore scelto è il Grigio sport classic, una tonalità mai usata fino ad ora dalla casa, abbellita da una doppia striscia grigia che corre lungo tutta la carrozzeria, il paraurti posteriore è più largo di 44 mm, il tetto è a doppia cupola mentre il frontale è ornato dal paraurti realizzato dal reparto Exclusive con labbro anteriore e prese d'aria dal disegno unico; sul posteriore troviamo un chiaro riferimento alle 911 del passato: lo spoiler a coda d'anatra con una doppia presa d'aria che sovrasta il paraurti posteriore, sempre realizzato su misura per poter ospitare gli inediti terminali di scarico ovali cromati. Una piccola particolarità è la targhetta cromata del reparto Exclusive applicata solo sul lato destro all'altezza dell'indicatore di direzione; questo elemento vuole ricordare il fregio della carrozzeria Reutter, che realizzava le 356 Speedster e che veniva applicato sulle 356, solo sul lato destro. I cerchi specifici sono da 19 pollici con un disegno ispirato ai cerchi Fuchs, con razze verniciate in nero lucido, con canale cromato e coprimozzo con stemma Porsche colorato. Dal punto di vista tecnico la Sport Classic viene equipaggiata con gli accessori meccanici disponibili per la 997 Carrera: a iniziare dal kit X51 per il motore (con nuovo impianto di aspirazione a risonanza con sei farfalle a controllo elettronico) portando così la potenza a 408 cv, 23 cv in più della Carrera S, e una coppia massima di 420 Nm a 4.200 giri. Per l'impianto frenante sono stati scelti i freni in carbonceramica del prestigioso impianto Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB), l'assetto è ribassato di 20 mm ed è equipaggiato con il PASM (Porsche Active Suspension Management) un sistema di regolazione elettronica degli ammortizzatori che regola costantemente la forza di smorzamento per ogni singola ruota in base alle condizioni della carreggiata e al tipo di guida. Per quanto riguarda la trasmissione, la Sport Classic è equipaggiata con cambio manuale a sei marce e differenziale posteriore autobloccante meccanico, il cambio automatico non è previsto. Per gli interni, sono stati scelti materiali finora mai utilizzati in Porsche, come la pelle intrecciata, un elegante abbinamento di pelle liscia e tessuto utilizzata per rivestire la fascia centrale dei sedili sportivi e il rivestimento dei pannelli porta, nonché i profili dei sedili in colore grigio chiaro. Il cruscotto, arricchito di nume-



THE MODEL

A very rare example. Launched at the 2009 Frankfurt Motor Show to celebrate 25 years of Porsche Exclusive, the personalization department of the factory, where custom-made Porsches are created for the most demanding customers. Only 250 models produced, the car is based on the 997 Carrera S; the Sport Classic has some technical and stylistic details offered as an option on the 997 version and some unusual details, such as the colours of the bodywork and the components of the passenger compartment. The colour chosen is the sport classic gray, a shade never previously used by the factory, embellished with a double gray strip that runs along the entire bodywork, the rear bumper is 44 mm wider, the roof is double-domed while the front is adorned with a bumper made by the exclusive department with front lip and air intakes with a unique design; on the rear we find a clear reference to the 911 of the past: the duck tail spoiler with a double air intake that hangs over the rear bumper, always custom-made to accommodate the brand new chromed oval tailpipes. A small detail is the chrome plate of the Exclusive department applied only to the right side at the height of the direction indicator; this element is reminiscent of the frieze of the Reutter bodywork, which made the 356 Speedster and which was applied on the 356, only on the right side. The rims are 19-inch with a design inspired by the Fuchs rims, the spokes are painted glossy black, with chromed channel and hubcap bearing the coloured Porsche crest. From a technical point of view the Sport Classic is equipped with the mechanical accessories available for the 997 Carrera: starting with the X51 kit for the engine (with new resonance intake system with six electronically controlled butterflies) thus bringing the power to 408 hp, 23 hp more than the Carrera S, and a maximum torque of 420 Nm at 4,200 rpm. For the braking system, the carbon ceramic brakes of the prestigious Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) system have been chosen, the set-up is lowered by 20 mm and is equipped with PASM (Porsche Active Suspension Management), an electronic shock absorber adjustment system which constantly adjusts the damping force for each individual wheel, based on the road conditions and the type of driving. As for the transmission, the Sport Classic is equipped with a six-speed manual transmission and mechanical limited-slip rear differential, no automatic transmission is available. For the interiors, materials not previously used by Porsche have been chosen, such as woven leather, an elegant combination of smooth leather and fabric used to cover the central backrest insert of the sports seats



rosi inserti ed elementi aggiuntivi, è rifinito in pelle naturale nella variante cromatica “espresso naturale”, in contrasto con la tinta della carrozzeria, mentre il cielo dell’abitacolo è grigio. Per alcuni dettagli interni è stato scelto l’alluminio come rifinitura: a partire dalla leva del cambio con la ghiera di selezione delle marce in marrone, le cornici degli strumenti, con contagiri attraversato da due linee di colore grigio che riprendono quelle della carrozzeria. Sul cassetto portaoggetti lato passeggero, è applicata la placchetta cromata con l’indicazione del numero di serie del modello. Nel 2010 seguendo la filosofia della Sport Classic, ovvero una 911 particolare e quasi unica, Porsche creò la 997 Speedster, con meccanica, cerchi e freni della Sport Classic. Venne realizzata in 356 esemplari in soli due colori blu e bianco Carrara mentre una decina di vetture vennero dipinte con colore su misura scelto dal proprietario.

L'AUTO

La Porsche 997 Sport Classic, telaio no.WP0ZZZ99ZAS794178, del 2010, fa parte degli ultimi esemplari prodotti della 997 Sport Classic; è la numero 212. Ha soltanto 2.927 Km, con un solo proprietario, la Saottini Auto SpA, che intuì la rarità dell’auto e decise di conservarla, vera instant classic, tra le vetture scelte per la Collezione Saottini. L’auto è da considerarsi in uno stato pari al nuovo. L’auto è corredata dal portadocumenti in pelle originale realizzato apposta per la 997 Sport Classic e una polo taglia L ancora nel suo pacchetto d’origine con la serigrafia dell’auto.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in condizioni pari al nuovo.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Certificato di origine Porsche.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane.

ELEGGIBILITÀ

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Tutti gli eventi Porsche Club.

and the upholstery of the door panels, as well as the profiles of the seats in light grey. The dashboard, enriched with numerous inserts and additional elements, is finished in leather “natural espresso”, contrasting with the body colour, while the interior sky is gray. For some internal details, aluminum was chosen as the finish: starting from the gear lever with the gear selection ring in brown, the instrument bezels, with the tachometer crossed by two lines of colour matching that of the bodywork. The chromed plate with the indication of the model serial number is applied on the passenger side glove compartment. In 2010, following the philosophy of the Sport Classic, i.e. a particular and almost unique 911, Porsche created the 997 Speedster, with the mechanics, rims and brakes of the Sport Classic. Only 356 cars were built in only two colours, blue and Carrara white; a dozen cars were custom painted to order.

THE CAR

Porsche 997 Sport Classic, chassis no.WP0ZZZ99ZAS794178, from 2010, is one of the last examples of the 997 Sport Classic; number 212. It has only 2,927 km, and has had only one owner, Saottini Auto S.p.A., who sensed the rarity of the car and decided to keep it, a true instant classic, among the cars chosen for the Saottini Collection. The car is to be considered as in mint condition. The car is accompanied by the original leather document holder.

STATE OF THE ART

Preserved, mint condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Porsche certificate of origin.

DOCUMENTS

Italian registration and plates.

ELIGIBILITY

- Porsche Parade.
- Porsche Festival.
- Porsche Club Events.

2018 DALLARA STRADALE SIGNATURE EDITION

NUM. TELAIO • ZA9ME2007JVM27008

STIMA • ESTIMATE € 220.000 / 350.000

- Signature Edition.
- Esemplare 8 delle prime 10.
- Unica delle prime 10 con cambio robotizzato.
- Multi optional.
- Signature Edition.
- 8th car of the first 10.
- The only with robotized gearbox of the first 10 cars.
- Very equipped car.

60



allara



Salara

Ferrari



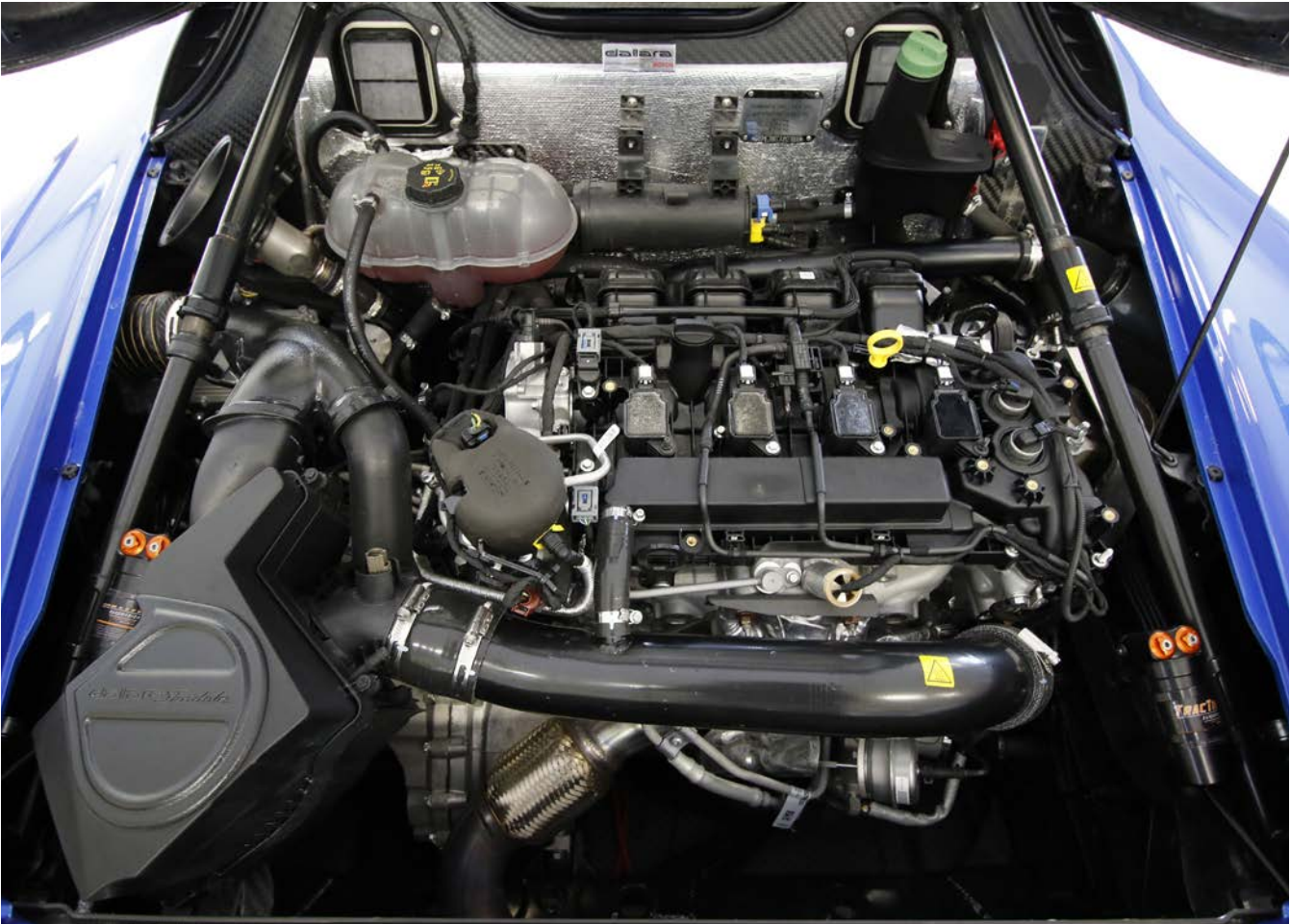
IL MODELLO

Il 16 novembre 2017, 81° compleanno dell'Ing Giampaolo Dallara, diventò disponibile la prima auto omologata per la strada della casa automobilistica da lui fondata: la Dallara Stradale. "Disegnarla è stato come tradurre il sogno di Giampaolo Dallara in una scultura" disse Lowie Vermeersch di GranStudio, responsabile del design. Il motore, di derivazione Ford Focus RS, 4 cilindri turbo da 2,3 litri, venne migliorato da Dallara con nuovi organi interni e un nuovo software di controllo, arrivando a sviluppare un potenza massima di 400 cv e 500 Nm di coppia. Il cambio era manuale a 6 rapporti, ma a pagamento era disponibile il robotizzato a 6 marce con paddles al volante. La Stradale era il frutto della pluriennale esperienza nelle corse dell'azienda di Parma (che oggi produce e sviluppa le monoposto di Formula E e molte altre), a iniziare dai componenti utilizzati per la costruzione: un mix di materiali compositi ultraleggeri per monoscocca, carrozzeria e fondoscocca per un peso di soli 855 Kg; grazie a queste caratteristiche tecniche l'auto accelera da 0-100 Km/h in soli 3.1 secondi. La vettura venne sviluppata assieme al famoso collaudatore Loris Biccocchi, incentrandosi sul puro piacere di guida dando la possibilità al pilota di disinserire i controlli di trazione, stabilità e l'ABS. La Dallara offrì inoltre alcuni accessori per renderla più "confortevole" come parabrezza, una struttura di rinforzo sopra i sedili e portiere apribili verso l'alto, ma anche degli accessori per l'utilizzo in pista come la grande ala posteriore e sospensioni tarate su misura.

THE MODEL

On November 16, 2017, Eng. Giampaolo Dallara's 81st birthday, the first street-legal car of the car manufacturer he founded, became available: the Dallara Stradale. "Designing it was like translating Giampaolo Dallara's dream into a sculpture" said Lowie Vermeersch of GranStudio, head of design. The Ford Focus RS-derived 2.3-liter 4-cylinder turbo engine was improved by Dallara with new internal parts and new control software, reaching a maximum power of 400 hp and 500 Nm of torque. The gearbox was a 6-speed manual, but the robotized 6-speed gearbox with paddles was available. The Stradale was the result of the Parma-based company's many years of racing experience (today producing and developing Formula E single-seaters and many others), starting with the components used for construction: a mix of ultra-light composite materials for the monocoque, body and bottom body weighing only 855 kg; thanks to these technical characteristics the car accelerates from 0-100 km/h in just 3.1 seconds. The car was developed together with the famous test driver Loris Biccocchi, focusing on pure driving pleasure by giving the driver the possibility to deactivate the traction, stability, and ABS controls. Dallara also offered accessories to make it more "comfortable" like a windshield, a reinforcement structure above the seats and doors that open upwards, but also accessories for use on the track such as the large rear wing and tailor-made suspension.









1.6T

smart



L'AUTO

La Dallara Stradale telaio no. ZA9ME2007JVM27008 è una versione Signature Edition, ovvero delle prime 10 auto che lasciarono la fabbrica, tra cui quella personale di Dallara. L'esemplare proposto è la numero 8 delle 10 prodotte. Verniciata in blu Dallara, con incastonato all'interno la targhetta del numero di serie e firma dell'ing. Dallara, è l'unica delle prime dieci con il cambio robotizzato, si presenta in ottime condizioni generali, con meno di 5.000 km. L'esemplare è molto ricco di accessori: sospensioni regolabili, cambio robotizzato con paddles al volante, cerchi forgiati in grafite da 18" e 19", specchietti in carbonio, fari in carbonio, supporto per lo smartphone e pellicola antigraffio laterale. Ed è equipaggiata con il parabrezza e il tetto trasparente, permettendo così tutte e tre le configurazioni d'abitacolo previste. Subito dopo l'acquisto gli accessori si sono arricchiti con un kit originale per centralina e scarichi e un telo copriauto. L'auto è equipaggiata di serie con l'aria condizionata. Se aggiudicata, sarà la prima Dallara al mondo ad essere stata venduta all'incanto.

STATO DELL'ARTE

Condizioni perfette.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe svizzere

ELEGGIBILITÀ

- Trackdays.

THE CAR

The Dallara Stradale chassis no. ZA9ME2007JVM27008 is a signature edition version: the first 10 cars that left the factory, including Eng. Dallara's personal one. The model proposed is number 8 of the 10 produced and painted in Dallara blue, with the serial number plate and Eng. Dallara's signature. The model is the only one of the ten Signature edition with the robotic gearbox. The car is in excellent general condition, with less than 5,000 km, and has never been brought to the track. The model is very well-equipped: adjustable suspensions, robotized gearbox with paddles on the steering wheel, 18 "and 19" forged graphite wheels, carbon mirrors, carbon fiber headlights, a smartphone holder, and side anti-scratch film. And it is equipped with a windshield and transparent roof, allowing all three car configurations provided. Immediately after purchase, the accessories were enriched with an original kit for the control unit and exhausts and a car cover. The car is equipped with air conditioning as standard. If awarded, it will be the first Dallara in the world to be sold by auction.

STATE OF THE ART

Perfect conditions.

DOCUMENTS

Swiss registration and plates.

ELIGIBILITY

- Track days.







1970 PIAGGIO VESPA

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. V9SS1T*5764

STIMA • ESTIMATE € 14.000 / 17.000

- Icona di una generazione.
- Rarissima.
- Completamente restaurata.
- Icon of a generation.
- Very rare.
- Completely restored.

61



IL MODELLO

La Vespa è un modello di scooter della Piaggio, brevettato il 23 aprile del 1946, su progetto dell'ingegnere aeronautico Corradino D'Ascanio. Si tratta di uno dei prodotti di disegno industriale più famosi al mondo nonché più volte utilizzato come simbolo del design italiano. La Vespa è stata esposta nei musei di design, arte moderna, scienza & tecnica e trasporti di tutto il mondo. Fa parte della collezione permanente del Triennale Design Museum di Milano e del MoMA di New York. La Vespa 90 SS - Super Sprint - venne presentata nel 1965, a due anni di distanza dalla Vespa 50 dalla quale derivava, diventando subito il sogno di molti ragazzi. Rimase in produzione sino al 1971 e realizzati in soli 5309 esemplari. Lo scudo anteriore molto stretto, il manubrio inclinato verso il basso come le moto da corsa, il bauletto portaoggetti e la marmitta cromata a vista, ne facevano una vera Vespa sportiva. Le colorazioni in catalogo erano cinque: tre tipi di rosso, il bianco ed il blu pavone. Cilindrata di 88,5 cc, potenza 6 cv a 6000 giri/min, velocità poco sopra i 90Km/h, sospensioni con molla elicoidale ed ammortizzatore idraulico su entrambe le ruote, e freni a tamburo. Per tutte le SS la sigla del telaio era V9SS1T. Vi è stata anche una piccola produzione di Vespa 50 SS (che aveva lo stesso telaio della sorella maggiore) destinata al mercato estero, in particolare Svizzera e Germania.

LA MOTOCICLETTA

La Vespa SS90 telaio no. V9SS1T*5764 è stata prodotta dalla Piaggio nel 1970. Per tutte le SS la sigla del telaio era V9SS1T. Questa Vespa 90 SS del 1970, è stata totalmente restaurata nella carrozzeria e nel motore da tecnici esperti, accompagnata da documentazione fotografica del restauro. La Vespa si presenta come nuova dal cavalletto alla sella e dal fanale anteriore a quello posteriore. Il colore è il blu pavone. Lo scudo anteriore molto stretto, il manubrio inclinato verso il basso come le moto da corsa, il bauletto portaoggetti e la marmitta cromata a vista, ne facevano una vera Vespa sportiva ed era il sogno di molti ragazzi di allora e lo è ancora, anche se i ragazzi sono cresciuti. Un vero mito su due ruote. Accompagna la Vespa, il certificato d'origine Piaggio.

STATO DELL'ARTE

Restaurata, in perfetto stato.

CERTIFICATI ED ATTESTATI

Registro Storico Piaggio

DOCUMENTI

In corso di immatricolazione.

ELEGGIBILITÀ

- Eventi FMI.
- Raduni di marca.

THE MODEL

The Vespa is a Piaggio scooter model, patented on April 23, 1946, based on a design by the aeronautical engineer Corradino D'Ascanio. It is one of the most famous industrial design products in the world and has been used several times as a symbol of Italian design. The Vespa has been exhibited in design, modern art, science & technology and transport museums around the world. It is part of the permanent collection of the Triennale Design Museum in Milan and the MoMA in New York. The Vespa 90 SS, where SS stands for Super Sprint, is a version produced from 1965 to 1971 in 5309 units and was the icon of the sport scooter of an entire generation. It had a displacement of 88.5 cm³ and 6 hp at 6000 rpm, top speed just over 90Km/h, coil spring suspension and hydraulic shock absorber on both wheels and drum brakes. At the time, the 50 version (due to the lack of driving license) or the 125 version (due to the greater power) was preferred. It had so little success as very few models were sold and still today it is one of the rarest Vespas and sought after by collectors. Characteristic is the sports handlebar, the spare wheel mounted centrally on the main rail and surmounted by a fake tank with a kind of cushion on top to reach the lying position on the track. It was produced for the Italian market in two colors, red and peacock blue, the first in two shades; for foreign markets it was also produced in white livery. There was also a small production of Vespa 50 SS destined for the foreign market, in particular Switzerland and Germany, which had the same chassis as its older sister (ie with the fake tank, the sports handlebar and the "aerodynamic" shield) but with a smaller engine.

THE MOTORBIKE

The Vespa SS90 chassis no. V9SS1T*5764 was produced by Piaggio in 1970. For all SS the chassis code was V9SS1T. This Vespa 90 SS from 1970 has been completely restored in the bodywork and engine by expert technicians, accompanied by photographic documentation of the restoration. The Vespa looks like new from the stand to the saddle and from the front to the rear light. The color is peacock blue. The very narrow front shield, the handlebar inclined downwards like racing bikes, the glove box and the visible chrome muffler, made it a true sporty Vespa and it was the dream of many guys back then and still is, even if the kids have grown up. A true myth on two wheels. The Piaggio certificate of origin accompanies the Vespa.

STATE OF THE ART

Restored, in perfect condition.

CERTIFICATES & STATEMENTS

Piaggio Historical Register

DOCUMENTS

Registration in progress.

ELIGIBILITY

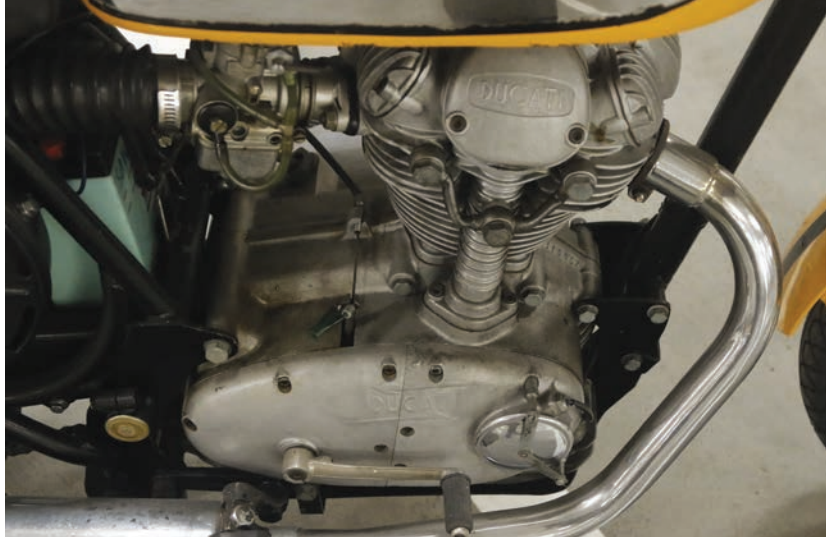
- FMI Events.
- Brand meetings.

1973 DUCATI SCRAMBLER

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 254976

STIMA • ESTIMATE € 8.000 / 10.000

- Targhe e libretto d'origine.
- Ottime condizioni.
- Modello iconico Ducati.
- Conservata.
- Collezione Saottini.
- Registration and plates in order.
- Excellent condition.
- Iconic Ducati model.
- Preserved.
- Saottini Collection.



62 



IL MODELLO

Le Ducati Scrambler formano una gamma di motocicli prodotti dal 1962 al 1976. La 1ª Serie delle Scrambler deriva dalla gamma "Diana" e, successivamente, dalla gamma "Mark 3", mantenendone pressoché invariate le motorizzazioni, ma con ciclistica adatta al fuoristrada leggero. La moda motociclistica "scrambler" aveva fortemente attecchito in molti Stati degli USA nella seconda metà degli anni cinquanta. Il nuovo modello Ducati Scrambler OHC 250, destinato esclusivamente al mercato USA ottenne un discreto successo di vendita. Dal 1965 il modello inizia ad essere distribuito anche in Italia e dal 1967 viene offerto anche nella versione "350". La progettazione della 2ª Serie inizia nel 1966 e i prototipi vengono lungamente collaudati su ogni tipo di terreno da Bruno Spaggiari. Per la produzione di serie, iniziata nella tarda primavera del 1968, il modello è caratterizzato da un aspetto ideato da Leopoldo Tartarini, e da alcune componenti di buon livello, come la forcella telescopica Marzocchi e i cerchi Borrani. Vernici dai toni accesi, accoppiate a specchiature cromate sul serbatoio, hanno notevole effetto. Ma la Ducati deve ora confrontarsi con modelli scrambler di produzione giapponese. In Europa, la gamma viene posta in vendita all'inizio del 1969 e la nuova "Scrambler" ottiene un successo tale da mettere in crisi la produzione, che viene parzialmente affidata alla controllata spagnola Mototrans. Continuamente sottoposta ad aggiornamenti, la gamma "Scrambler" mantiene un sostenuto quantitativo di ordinativi fino al 1972. La produzione terminò nel 1976.

LA MOTOCICLETTA

La Ducati Scrambler, telaio no. 254976 è un modello da 250 cc del 1973. Proviene dalla Collezione Saottini. Si presenta di un tipico colore giallo e perfettamente mantenuta dal punto di vista esterno, nelle sue componenti, ivi compresa la sella. La parte meccanica, ovvero motore, cambio, frizione, freni, trasmissione, sospensioni è stata mantenuta regolarmente. La moto si presenta, pertanto in perfette condizioni. Lo strumento registra poco più di 9700 km. Gli pneumatici sono della misura prescritta e risultano essere nuovi. La motocicletta ha le targhe italiane (CR) d'origine, del 1973 e il libretto a pagine di prima immatricolazione.

STATO DELL'ARTE

Conservata, in stato eccellente.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane d'origine, in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Eventi FMI.
- Raduni di marca.
- Raduni di modello.

THE MODEL

The Ducati Scramblers form a range of motorcycles produced from 1962 to 1976. The 1st Scrambler series were derived from the "Diana" range and, subsequently, from the "Mark 3" range, keeping the engines almost unchanged, but with chassis suitable for light off-road vehicles. Scrambler style motorcycling had taken root in many US states in the second half of the 1950s. The new Ducati Scrambler OHC 250 model, intended exclusively for the US market, achieved a moderate sales success. From 1965 the model started to be distributed also in Italy and from 1967 it was also offered in the "350" version. The design of the 2nd series began in 1966 and the prototypes were tested extensively on all types of terrain by Bruno Spaggiari. For series production, which began in late spring 1968, the model was characterized by an appearance designed by Leopoldo Tartarini, and by some high quality components, such as the Marzocchi telescopic fork and Borrani rims. Paintwork in bright tones, coupled with chromed mirrors on the tank, had a remarkable visual impact. But Ducati then had to deal with Japanese-made scrambler models. In Europe, the range went on sale at the beginning of 1969 and the new "Scrambler" achieved such a success that it put production in crisis, which was partially entrusted to the Spanish subsidiary Mototrans. Continuously updated, the "Scrambler" range maintained a steady level of orders until 1972. Production ended in 1976.

THE MOTORBIKE

Ducati Scrambler, chassis no. 254976 is a 250 cc model from 1973. It comes from the Saottini Collection. The paintwork is in typical yellow and perfectly preserved from the visual point of view, in all its components, including the saddle. The mechanical part, i.e. engine, gearbox, clutch, brakes, transmission, suspension have been regularly serviced. The bike is therefore in perfect condition. The odometre indicates just over 9700 km. The tires are of the correct size and appear to be new. The motorcycle has its original Italian plates (Cremona), from 1973 and the first registration booklet.

STATE OF THE ART

Preserved, in excellent condition.

DOCUMENTS

Original registration and plates in order.

ELIGIBILITY

- FMI Events.
- Brand meetings.
- Model meetings.

1959 PORSCHE-DIESEL STANDARD 218

NUM. TELAIO • CHASSIS NO. 4407

MOTORE DI TIPO • ENGINE TYPE 218/1

STIMA • ESTIMATE € 15.000 / 25.000

+ IVA SE DOVUTA / + VAT IF DUE

- Restaurato.
- In patina.
- Raro in Italia.
- Luci e dispositivi atti alla circolazione su strada.
- Collezione Saottini.
- Restored.
- "In patina".
- Rare in Italy.
- Lights and accessories required for on road driving.
- Saottini Collection.

63 







IL MODELLO

Negli anni '30, mentre stava creando quella che sarebbe diventata l'immortale Volkswagen, il Dr. Ferdinand Porsche iniziò i lavori di progettazione su un trattore agricolo con motore raffreddato ad aria a basso costo, capace di funzionare con il carburante a basso numero di ottani dell'epoca. Fu soprannominato "Volkschlepper". Secondo l'American Porsche-Diesel Tractor Registry, furono costruiti tre diversi prototipi, con l'endorsement del governo. Attingendo all'esperienza fatta con il motore boxer raffreddato ad aria del Maggiolino, il Dr. Porsche realizzò un trattore diesel semplice, robusto, raffreddato ad aria, con una trasmissione ad accoppiamento idraulico e che era quasi modulare nel concetto. La guerra interruppe i piani per mettere in produzione il nuovo trattore. A guerra terminata, in Germania, solo le aziende che avevano costruito trattori prima e durante la guerra poterono riprendere la produzione e Porsche non era tra queste. La società si accordò per concedere in licenza i suoi progetti alla tedesca Allgaier GmbH e ad una società austriaca, la Hofherr Schrantz. Nel 1956, l'industriale Mannesmann AG acquistò la licenza di produzione di motori diesel Porsche e i progetti del telaio Allgaier, che incorporava più prese di forza e attacchi. Una nuova divisione chiamata Porsche-Diesel Motorenbau GmbH a Friedrichshafen am Bodensee entrò in produzione in un nuovo e moderno stabilimento, producendo oltre 125.000 trattori di varie cilindrata fino alla fine delle vendite nel 1963. Nel modello a due cilindri "Standard", la potenza viene trasmessa alla trasmissione tramite un "accoppiamento turbo-idraulico", che annulla la necessità di cambiare manualmente ad ogni marcia. Ci sono prese di forza nella parte anteriore, posteriore e centrale del mezzo, per la connessione a una vasta gamma di attrezzi agricoli disponibili. Il Porsche-Diesel Standard 218, noto anche come N 218, succedette al suo predecessore, il Porsche-Diesel 208 nel 1957; è la terza generazione della serie di trattori "Standard" ed è stato prodotto in quattro diverse varianti. Il suo motore Porsche F 218 è un'unità

THE MODEL

In the 1930s, while he was creating what would become the immortal Volkswagen, Dr. Ferdinand Porsche began design work on a farm tractor with a low-cost air-cooled engine capable of running on the low-octane fuel of the time. It was nicknamed "Volkschlepper". According to the American Porsche-Diesel Tractor Registry, three different prototypes were built, with government endorsement. Drawing on the experience gained with the Beetle's air-cooled boxer engine, Dr. Porsche created a simple, robust, air-cooled diesel tractor with a hydraulically coupled transmission that was almost modular in concept. The war interrupted plans to put the new tractor into production. After the war, in Germany only the companies that had built tractors before and during the war were able to resume production and Porsche was not among them. The company agreed to license its designs to the German Allgaier GmbH and to an Austrian company, Hofherr Schrantz. In 1956, industrialist Mannesmann AG purchased the Porsche diesel engine production license and the Allgaier chassis designs, which incorporated multiple power take-offs and couplings. A new division called Porsche-Diesel Motorenbau GmbH in Friedrichshafen am Bodensee started production in a new and modern factory, producing over 125,000 tractors of various displacements until the end of sales in 1963. In the two-cylinder "Standard" model, the power was transmitted to the transmission through a "turbo-hydraulic coupling", which eliminates the need to change each gear manually. There are power take-offs in the front, rear and middle of the vehicle, for connection to a wide range of agricultural implements. The Porsche-Diesel Standard 218, also known as the N 218, succeeded its predecessor, the Porsche-Diesel 208 in 1957; it was the third generation of the "Standard" series of tractors and was produced in four different variants. Its Porsche F 218



diesel a due tempi e due cilindri, raffreddato ad aria, con iniezione nella camera di turbolenza e valvole in testa. Ha un basamento in alluminio, una ventola di raffreddamento radiale, un sistema di lubrificazione a carter umido e un filtro dell'aria a bagno d'olio. L'albero motore ha tre supporti. Ogni pistone ha cinque fasce elastiche. La pompa di iniezione in linea è di produzione Bosch. In totale, furono prodotti più di 12.000 trattori "Standard" 218 dal 1957 al 1963.

IL TRATTORE

Il trattore Porsche-Diesel Standard 218, telaio no. 4407 è un esemplare del 1959. Proviene dalla Collezione Saottini. È stato restaurato e ridipinto nel suo corretto colore rosso con ruote giallo primula. Il mezzo è stato immatricolato nuovo in provincia di Padova ed è stato re-immatricolato nel 1994, sempre in Italia, con le attuali targhe Vicenza. È dotato di luci e dei dispositivi atti alla circolazione su strada. Il trattore è stato restaurato e si presenta "in patina", conservato. La parte meccanica si presenta anch'essa in buone condizioni di manutenzione, la frizione è da rivedere. Da segnalare che, di recente e sempre più frequentemente, i Porsche Club internazionali hanno accolto i trattori Porsche-Diesel nei loro meeting, coinvolgendoli nelle loro attività ed esposizioni.

STATO DELL'ARTE

Restaurato, in patina. Buone condizioni generali, frizione da rivedere.

DOCUMENTI

Immatricolazione e targhe italiane in ordine.

ELEGGIBILITÀ

- Eventi Porsche club.

engine is a two-stroke, two-cylinder diesel unit, air-cooled, with injection into the combustion chamber and overhead valves. It had an aluminum base, a radial cooling fan, a wet sump lubrication system and an oil bath air filter. The crankshaft had three supports. Each piston had five piston rings. The in-line injection pump was manufactured by Bosch. In total, more than 12,000 218 standard tractors were produced from 1957 to 1963.

THE TRACTOR

The Porsche-Diesel Standard 218 tractor, chassis no. 4407 is a specimen from 1959. It comes from the Saottini Collection. It has been restored and repainted in its correct red color with primrose yellow wheels. The vehicle was registered new in the province of Padua and was re-registered in 1994, also in Italy, with the current Vicenza plates. It is equipped with lights and accessories necessary for road circulation. The tractor has been restored and is presented "in patina", preserved. The mechanical part is also in good maintenance condition. It should be noted that, recently and increasingly frequently, international Porsche Clubs have welcomed Porsche-Diesel tractors to their meetings, involving them in their activities and exhibitions.

STATE OF THE ART

Restored, "in patina". Good condition.

DOCUMENTS

Italian registration and plates in order.

ELIGIBILITY

- Porsche club events.



INVESTI NELLE TUE PASSIONI

NOI SAPREMO PROTEGGERLE.

WWW.BROKERINSURANCEGROUP.COM

BiG BROKER
INSURANCE
GROUP
Coverholder at LLOYDS
CIACCIOARTE

GENERAL TERMS AND CONDITIONS OF SALE

1. DEFINITIONS

Buyer: the natural person or legal entity making the highest bid in relation to the lot accepted by the auctioneer at an auction;

Buyer's Premium: the consideration due to Finarte by the Buyer in connection with the purchase of the lot and calculated as a percentage of the Hammer Price, on the basis of the percentage value set out in the auction catalogue or in these General Terms and Conditions of Sale, in addition to any other amount due to Finarte by the Buyer as VAT or any equivalent tax;

Consumer Code: Legislative Decree 2016 of 6 September 2005;

Counterfeit: according to Finarte's reasonable opinion, an imitation of a lot offered for sale, not described as such in the auction catalogue, created for the purpose of being deceptive as to its authorship, authenticity, provenance, attribution, origin, source, date, age, period, and that, at the date of sale, had a lower value than the one it would have had if the lot had corresponded to the description in the auction catalogue. A lot that has been restored or undergone modifications of any kind (including repainting or overpainting) does not constitute a counterfeit;

Expenses: in connection with the purchase of a lot, all the expenses due to Finarte by the Buyer, including (but not limited to) taxes of any kind, packaging and shipment costs, expenses related to the collection of any sums due by a defaulting Buyer, expenses (if any) incurred for reproduction, estimate and/or authentication of the lot, the Artist's Resale Right, which the Buyer agrees to pay and which is payable by the seller under Article 152, first paragraph, of Law 633 of 22 April 1941;

Finarte: Finarte Auctions S.r.l., with registered offices in Milan, Via Paolo Sarpi 6, Tax Code, VAT and registration number with the Register of Enterprises of Milan 09479031008, REA MI-2570656, share capital of Euro 100,000.00, fully paid up];

General Terms and Conditions of Mandate: the general mandate conditions applicable to the Seller;

General Terms and Conditions of Sale: these general terms and conditions of sale;

Hammer Price: the price at which the lot is sold to the Buyer by the auctioneer at an auction, net of the Buyer's Premium;

Mandate: the agency mandate entered, from time to time, between Finarte and the Seller, regulated by the General Terms and Conditions of Mandate;

Minimum Pre-Sale Estimate: the minimum final estimate at which a lot is offered for sale, notified or not to the Seller;

Reserve price: the minimum confidential price at which the Seller has agreed with Finarte to sell the Lot, or, in the absence of an agreement between Finarte and the Seller, an amount corresponding to seventy-five per cent (75%) of the Minimum Pre-Sale Estimate;

Seller: the natural person or legal entity that confers upon Finarte, as agent, the exclusive right to offer a lot for sale at an auction. In the event that a co-owned asset is offered for sale, Seller shall be deemed to be each of the co-owners, who shall jointly and severally undertake all the obligations arising from the Mandate vis-à-vis Finarte;

Total amount due: the Hammer Price, in addition to the Buyer's Premium and the Expenses;

Urbani Code: Legislative Decree 42 of 22 January 2004, as amended and supplemented;

Website: www.finarte.it.

2. Important Information to Buyers

Buying at an auction

Finarte acts in the name and on behalf of the Seller, as an agent of the Seller and, thus, as a mere intermediary between the Buyer and the Seller. Therefore, the sale of the lot is considered to have taken place between the Buyer and Seller. Potential Buyers are required to consult the Site to view the most up-to-date classification of the lots in the catalogue.

Provenance

In certain cases, Finarte may print in the auction catalogue the history of the ownership of a lot when it believes that such information can contribute to the study of, or can help identify, the lot. However, the identity of the Seller or of previous owners might not be disclosed for various reasons, for example to meet the Seller's request to remain anonymous, or because the identity of the previous owner is unknown, due to the fact that the artwork is old.

Hammer Price, Buyer's Premium and VAT

In addition to the Hammer Price of the lot, the Buyer shall pay a Buyer's Premium, as part of the Total amount due.

The Buyer's Premium is set as follows:

(a) at thirteen point fifty per cent (13.5%) + VAT of the Hammer Price of the lot, up to a maximum of Euro five hundred thousand (500,000.00);

(b) for any part of the Hammer Price in excess of Euro five hundred thousand (500,000.00), the Buyer's Premium is set at eleven per cent (11%) + VAT.

In the event that, with reference to a specific lot, the percentages specified in the auction catalogue are different from those specified herein with respect to the Buyer's Premium, the percentages set out in the catalogue will prevail.

VAT

A Value Added Tax (VAT) may be applied to the Hammer Price and/or the Buyer's Premium. Reference is made to the information on VAT contained in the "Symbols" section below.

In order to harmonise the tax procedures between EU Member States, on 1 January 2001 new regulations came into force in Italy, and the margin scheme was extended to auction houses too. Under Article 45 of Law 342 of 21 November 2000, said scheme also applies to sales made under commission contracts entered into with: (a) private individuals; (b) entities subject to VAT that have subjected the transaction to the margin scheme; (c) entities that could not deduct said tax pursuant to Article 19, 19-bis, and 19-bis2 of Presidential Decree 633/72 (i.e. the sale was made in exemption regime under Article 10, 27-quinquies); (d) entities benefiting from the exemption regime granted to small enterprises in their own country.

By virtue of the specific legislation in force, in the aforesaid cases, Finarte will apply the relevant VAT, if any, or the equivalent tax, whenever applicable. No specific symbol will be used to indicate lots sold under the margin scheme.

Artist's Resale Right

In addition to the Hammer Price, the Buyer's Premium and the other Expenses, the Buyer undertakes to pay to Finarte, if due, the "Artist's Resale Right" under Articles 144 et seq. of Law 633 of 22 April 1941, as amended and supplemented, which is payable by the seller under Article 152, first paragraph, of Law 633 of 22 April 1941, as amended and supplemented. The Artist's Resale Right shall be paid by the Buyer in accordance with Article 7 and paid to (S.I.A.E.) by Finarte. Lots marked with the symbol (®) are subject to artist's resale right in the percentage set out below for a total amount in any event not exceeding Euro 12,500.00. The "artist's resale right" shall be due only if the selling price is not less than Euro 3,000.00. It is set as follows:

- 4% for any portion of the selling price between Euro 0 and Euro 50,000.00;
- 3% for any portion of the selling price between Euro 50,000.01 and Euro 200,000.00;
- 1% for any portion of the selling price between Euro 200,000.01 and Euro 350,000.00;
- 0.5% for any portion of the selling price between Euro 350,000.01 and Euro 500,000.00;
- 0.25% for any portion of the selling price exceeding Euro 500,000.00.

Currency

During some auctions, the latest exchange rates for the main foreign currencies, concurrently with the bids made in the auction room, may be shown on a screen. Exchange rates are approximate, and all bids made in the saleroom will be expressed in Euro. Finarte may not be held liable for any error or omission in the data shown on the screen. The payment of the purchased lots will be in Euro currency. The equivalent amount in other currencies will be accepted only if calculated on the basis of the exchange rate of the day when payment is made.

Safety

In order to protect the safety of potential Buyers and Buyers when they are in our exhibiting areas, Finarte will display all artworks in such a way as to prevent any danger. However, should a potential Buyer handle any lot displayed on our premises, he/she will do so under his/her own responsibility. Some heavy and bulky objects can be dangerous if handled improperly. In the event that you wish to closely examine an object, please seek assistance from our staff. Some artworks on display could be marked with a "Please don't touch" note or other similar expressions. If you wish to examine such objects, please ask assistance from Finarte's staff. In any event, except in case of wilful misconduct or gross negligence, Finarte shall in no way be liable for any damage suffered by a potential Buyer, a Buyer or any of its scholars or independent experts during inspection of a lot.

3. BEFORE THE AUCTION

Estimates Published in the Catalogue

The estimates published in the catalogue serve only as an indication to potential buyers and are subject to review. The Hammer Price may be higher or lower than the given estimates. It is understood that estimates in the auction catalogue are not inclusive of the Buyer's Premium and VAT. Prospective Buyers are required to consult the Website to view the most up-to-date classification of the lots in the catalogue.

Symbols

The auction catalogue may contain the following symbols:

0 Minimum Guaranteed Amount.

If a lot is marked with this symbol, the Seller has been guaranteed a minimum price in connection with one or more auctions.

P Lots owned by Finarte.

Lots marked with this symbol are wholly or partially owned by Finarte.

PI Concerned Party.

It means that, in connection with a certain lot, bids may also be made by entities having a direct or indirect interest in the same, such as a beneficiary or will executor that has sold the lot, or a co-owner of the lot, or any other party having provided a guarantee in relation to the same.

SR Without Reserve.

Lots in the catalogue that are not marked with the (SR) symbol are subject to a sale with reserve. Generally, the Reserve corresponds to a percentage of the Minimum Pre-Sale Estimate and does not exceed said amount. In the event that the lot is sold without Reserve, it will be marked with this symbol.

® Artist's Resale Right.

For lots marked with this symbol, the Buyer undertakes to pay the "artist's resale right", payable by the seller under Article 152, first paragraph, of Law 633 of 22 April 1941, as amended and supplemented, in the amount set out in the "artist's resale right" section above.

I Lot sold by a company.

For lots marked with this symbol, the Hammer Price is subject to VAT.

TI Lot imported under temporary import regime.

Lot imported under temporary import regime pursuant to Article 72 of the Urbani Code or in connection with which a temporary import has been requested.

ID Lot under temporary customs import.

Lots marked with this symbol are subject to VAT (currently to the extent of 10%) on the Hammer Price and the Artist's Resale Right, where applicable for residents in Italy. Any cost connected with the termination of the temporary importation shall be for the account of the Buyer.

IA Lot under temporary artistic import.

4. THE AUCTION

Conduct of the Auction

The auction is regulated by the General Terms and Conditions of Sale and by the General Terms and Conditions of Mandate. The General Terms and Conditions of Sale can be amended by a saleroom notice posted in the auction room or an announcement made by the auctioneer before the auction begins. If Finarte also allows online biddings, such amendments will be disclosed also through the Website before the auction begins.

Bids can be made in person by using a paddle at the auction, in writing prior to the auction, over the telephone or via the Internet (in the latter case, only if allowed in the specific auction).

If the Seller is a professional and the Buyer a consumer within the meaning of Article 3 of the Italian Consumer Code, sales made by means of written, telephone or online bids shall be deemed as distance contracts within the meaning and for the purposes of Articles 45 et seq. of the Italian Consumer Code.

The speed of the auction may vary between fifty (50) and one hundred and twenty (120) lots per hour.

Generally, each bid is made by offering a ten per cent (10%) increase over the previous one.

Finarte shall be entitled, at its exclusive discretion, to refuse any person from participating in the auctions.

With respect to any prospective Buyer, Finarte reserves the right to make the participation in the auction subject to the prior submission of a letter of reference from banks or the deposit of a sum as a security for due performance of the obligations set out in these General Terms and Conditions of Sale, to be returned once the auction is over.

Anyone making a bid at an auction will be considered a party directly concerned by the purchase unless otherwise agreed between Finarte and the same by a written agreement, where the latter declares to act in the name and on behalf of a third party, and this is accepted by Finarte. In the event that a person, who has been given the possibility of making a bid in connection with a lot, has a direct or indirect interest in the same, e.g. a beneficiary or a will executor who has sold the lot, a co-owner of the same or any other party having provided a guarantee in relation to the lot, Finarte will include such information in the catalogue.

The auctioneer conducts the auction starting from the bid he considers suitable, taking into account the value of the lot and any competing bids. The auctioneer can open the bids on each lot by making an offer in the interest of the Seller. The auctioneer can also make bids on behalf of the Seller up to an amount corresponding to the Reserve, by putting consecutive bids or in reply to other bids.

The fall of the auctioneer's hammer determines the acceptance of the highest bid, the Hammer Price and, consequently, the conclusion of the purchase contract between the Seller and the Buyer.

The auctioneer may, at its sole discretion and at any time in the course

of the auction:

- (a) withdraw a lot from the auction;
- (b) review a sale offer relating to a lot, whenever the same may deem that it contains mistakes and/or could give rise to disputes; and/or
- (c) adopt any measures that the same deems adequate to the circumstances of the case, e.g. to combine or separate lots, or vary the order of sale from the one set out in the catalogue, provided that the lot is not offered for sale any day prior to the one set out in the auction catalogue.

At some auctions, a video screen may be operated. Finarte will not be held liable for both the correspondence to the original of the image displayed on the screen and any malfunction of the video screen.

Finarte represents that the lot can be declared an object of cultural interest by the Italian Ministry of Cultural Heritage and Activities and Tourism under Article 13 of the Urbani Code. In such case, or in the event that a procedure has been undertaken in order to declare the lot an object of cultural interest under Article 14 of the Urbani Code, Finarte will announce said circumstance before the sale. Should the lot be declared of cultural interest, the Seller shall notify the sale to the competent Ministry under Article 59 of the Urbani Code. The sale shall be subject to the condition precedent that the Ministry does not exercise its pre-emption right within 60 (sixty) days as of the date of receipt of the relevant notice, or within the 180- (one hundred and eighty-) day period under Article 61, second paragraph, of the Urbani Code. In the period when the pre-emption right may be exercised, the lot cannot be delivered to the Buyer in accordance with Article 61 of the Urbani Code.

Generally, the Reserve does not exceed the Minimum Pre-Sale Estimate announced or published by Finarte, except in the event that the Reserve is expressed in a currency other than Euros and there are significant fluctuations in exchange rates between the time when the Reserve is agreed and the day of the auction. In such case, unless otherwise agreed between Finarte and the Seller, the Reserve shall be an amount equal to the Euro equivalent based on the closing exchange rate on the business day immediately preceding the auction.

No "without limit" bids, "upon examination" bids or any bids covering lots alternative to the one indicated will be accepted.

Room Bids

To participate in a saleroom auction, all potential Buyers are required to take – before the auction begins – a numbered paddle to make their bids.

The numbered paddle shall be provided to each potential Buyer by Finarte's staff at the registration desk subject to showing an identity document, filling in and signing the relevant registration and paddle allotment form.

By filling in and signing the registration and numbered paddle allotment form, each potential Buyer will accept the General Terms and Conditions of Sale included in the catalogue.

Registration for auction will be allowed also on the days of the exhibition preceding the auction.

Participation in the auction in the name and on behalf of another natural person or legal entity is allowed. In such case, upon registering for the auction, the agent must show a valid power of attorney granted by the principal, including an identity document of the principal as an attachment. The person participating in the auction will be jointly and severally liable with the third party concerned to Finarte for all the obligations arising from these General Terms and Conditions of Sale. If the principal is a legal entity, the power of attorney must be signed by the legal representative of the same or by an attorney authorised to sign whose identity card must be enclosed to the power of attorney. Finarte reserves the right to prevent a representative from participating in the auction when considering, at its sole discretion, that his/her representation powers are not duly proved

Numbered paddles must be used to indicate the bids to the auctioneer during the Auction.

If you are the highest bidder for a lot, you must be sure that your paddle can be seen by the auctioneer, and that the number announced is your number.

In case of doubt concerning the Hammer Price or the Buyer, promptly call the auctioneer's attention.

All sold lots will be billed to the person and address indicated upon allotment of the numbered paddle and cannot be transferred to other persons and addresses.

In case of loss of the paddle, please inform the auctioneer's assistant, who will provide any potential buyer with a new paddle.

At the end of the auction, the paddle must be returned at the registration desk.

Written Bids

Written bids can be made by filling in and sending the relevant bid form attached to the auction catalogue and downloadable from the Website (with the documentation requested therein).

Finarte shall place bids on behalf of the potential Buyer.

The above service is free and confidential.

The bid form must be sent to Finarte at least twenty-four (24) hours ahead of the auction.

Written bids will be accepted by Finarte only if sufficiently clear and complete, notably with respect to the lot and the price at which the bidder intends to purchase it.

In the event that Finarte receives multiple written bids of the same

amount on a specific lot, the same will be allotted to the bidder whose bid has been received first by Finarte.

In submitting bids on behalf of potential Buyers, Finarte shall take into account both the Reserve and the other bids, so as to obtain the sale of the lot at the most favourable Hammer Price.

The amounts set out in the bid form must be considered as maximum amounts. Bids for unlimited amounts or bids for an unspecified amount will not be accepted by Finarte.

Each bidding form should contain bids for one auction only. Alternative bids may be accepted when using the word "OR" between lot numbers.

After the auction, those who have made their bids in writing will have to promptly check with Finarte if their bids have been successful.

Where a lot is sold, if the Seller is a professional and the Buyer a consumer within the meaning of Article 3 of the Italian Consumer Code, the Buyer shall not have – pursuant to Article 59, first paragraph, m), of the Italian Consumer Code – the right to withdraw provided for by distance agreements as the contract of sale is concluded at a public auction in accordance with the definition contained in Article 45, first paragraph, o) of the Italian Consumer Code.

Telephone Bids

Telephone bids can be made by filling in and sending the relevant bid form attached to the auction catalogue and downloadable from the Website (with the documentation requested therein).

The bid form must be sent to Finarte at least twenty-four (24) hours ahead of the auction.

Following the receipt of the form, Finarte will contact the potential Buyer at the telephone number specified in the form.

Should Finarte be unable, for whatever reason, to contact the potential Buyer on the telephone, Finarte may submit bids on behalf of the potential Buyer up to the maximum amount for the bid specified in the form ("Covering Bid"). In such case, in submitting bids on behalf of potential Buyers, Finarte shall take into account both the Reserve and the other bids, so as to obtain the sale of the lot at the most favourable Hammer Price.

Finarte reserves the right to record telephone bids and, in any event, will not be liable to the participants in the auction for any problem or inconvenience with the telephone line (for example, for interruption or suspension of the telephone line).

Finarte will not accept telephone bids for lots whose Minimum Pre-Sale Estimate specified in the catalogue is less than Euro 500.00.

In any event, Finarte will not accept telephone bids for any amount less than the Minimum Pre-Sale Estimate.

Finarte's staff will be available for phone calls in English and French.

Where a lot is sold, if the Seller is a professional and the Buyer a consumer within the meaning of Article 3 of the Italian Consumer

Code, the Buyer shall not have – pursuant to Article 59, first paragraph, m), of the Italian Consumer Code – the right to withdraw provided for by distance agreements as the contract of sale is concluded at a public auction in accordance with the definition contained in Article 45, first paragraph, o) of the Italian Consumer Code.

Online Bids

At least seventy-two (72) hours before the auction day, Finarte will specify on the Website and/or in the auction catalogue the auctions in connection with which bids can also be made via the Internet.

In case of participation in the auction via the Internet, the potential Buyer shall be able to see and hear the auctioneer as well as to make bids in real time.

Participation in an auction through the Internet is subject to your registration with the Website and the subsequent registration for the auction at least twenty-four (24) hours before the auction begins.

Once the registration with the Website has been completed, each potential Buyer will receive a password by email (which he/she undertakes to safeguard with due care and diligence and not to disclose or communicate to third parties) necessary to access the Website as a registered user and to participate in the auction.

Each registered user will be held liable for any activity carried out on the Website by using his/her access credentials and undertakes to immediately notify Finarte of any unlawful use of his/her password or any loss of the same. In the latter event, Finarte will provide the registered user with a new password granting access to the Website, and he/she will no longer be able to use the previous password for access to the Website or participation in auctions.

Finarte does not guarantee that the Website is always operational and that there will be no disruptions during participation in an auction, or that the Website and/or the relevant server is free from viruses or any other hazardous or potentially hazardous materials. Consequently, except in case of wilful misconduct or gross negligence, Finarte may not be held liable for any technical problems arising when the auction is under way (including, but not limited to, slow browsing speed or disruptions in the server managing participation in the auction through the Internet).

Finarte will not be held liable for any damage or inconvenience suffered as a consequence of any improper use of the Website in accordance with these General Terms and Conditions of Sale.

Each potential Buyer will refrain from using any kind of software or tool affecting or interfering (even potentially) with the conduct of the auction and undertakes to use the Website and any related application in good faith and in a proper manner.

If Finarte allows also online participation in the auction, these General Terms and Conditions of Sale will regulate also the bidding for sale and award of lots through the websites/ platforms through which submission of bids is allowed. The online auction regulated by these General Terms and Conditions of is a public auction (defined in Article 45, first paragraph, o) of the Italian Consumer Code as the method of sale where goods or services are offered by a professional to consumers,

who attend or are given the possibility to attend the auction in person, through a transparent competitive bidding procedure run by an auction house and where the successful bidder is bound to purchase the goods or services), and is the same public auction which may be attended in the saleroom, by telephone or by a written pre-auction bid.

The lots purchased through the Internet are offered and sold by Finarte, who acts as an agent of the Seller.

The offer and sale by Finarte of lots offered for sale over the Internet constitutes a distance contract, regulated by Chapter I, Title III (Article 45 et seq.) of the Italian Consumer Code and by Legislative Decree 70 of 9 April 2003 on electronic commerce.

Where a lot is sold, if the Seller is a professional and the Buyer a consumer within the meaning of Article 3 of the Italian Consumer Code, the Buyer shall not have – pursuant to Article 59, first paragraph, m), of the Italian Consumer Code – the right to withdraw provided for by distance agreements as the contract of sale is concluded at a public auction in accordance with the definition contained in Article 45, first paragraph, o) of the Italian Consumer Code.

Bids made by Employees

Finarte's employees can make bids at Finarte's auctions only if they are not aware of the Reserve and if the bid is made in full compliance with internal regulations governing auction bids by employees.

5. FINARTE'S OBLIGATIONS TO THE BUYER

Finarte acts in the name and on behalf of the Seller, as an agent of the Seller, except for the cases in which Finarte is the owner of a lot, either in part or in full.

Upon request of the Buyer, Finarte may provide, at its own discretion and, if the case may be, upon payment, a written report ("condition report") on the condition of the lot.

In the event that, after a sale by auction, it emerges that a lot is a Counterfeit, Finarte will refund any Buyer who has requested termination of the sale contract, after returning the lot to Finarte, the Total amount due, provided that, no later than five (5) years of the date of the sale, the Buyer:

(a) provides Finarte in writing, within three (3) months of the date when the same received information inducing him to believe that the lot is a Counterfeit, with the lot number, the date of the auction where the lot was purchased, and the reasons why the Buyer considers the lot to be a Counterfeit;

(b) is able to return the lot to Finarte, free from third party claims of any kind, after the date of the sale, and the lot is in the same condition as it was at said date;

(c) provides Finarte with the reports prepared by two independent scholars or experts of acknowledged expertise, indicating the reasons why the lot is considered a Counterfeit.

Finarte reserves the right to proceed with the termination of the sale even in total or partial absence of one or more of the aforesaid conditions.

Finarte will not be bound by the opinions provided by the Buyer and reserves the right to request the opinion of further experts at its own expense. Should Finarte decide to terminate the sale, it may reimburse the Buyer, in a reasonable amount, for the costs incurred to obtain the opinion of the two independent experts accepted by both Finarte and the Buyer.

The Buyer will not be entitled to terminate the contract for sale and Finarte will not make the reimbursement, in the following circumstances:

- (a) if the catalogue description were consistent with the opinion of scholars and experts generally accepted at the date of the sale, or the catalogue description indicated the authenticity or attribution of the lot as controversial; or
- (b) if, as of the date of publication of the catalogue, the fact that the lot was counterfeit could be verified only by way of examinations generally considered unsuitable for the purposes concerned or difficult to carry out, whose costs were unreasonable or that could have reasonably damaged or resulted in a loss of value of the lot.

6. BUYER'S OBLIGATIONS AND FINARTE'S LIABILITY TO THE BUYER

The Buyer undertakes to examine the lot and the relevant documentation before the purchase in order to check if the same is compliant with the catalogue description, and, where appropriate, to request the opinion of a scholar or an independent expert, to verify its authorship, authenticity, provenance, attribution, origin, date, age, period, cultural origin or source, condition, completeness and quality, including its price and value.

Any representations provided by Finarte, either verbally or in writing, including those contained in the catalogue, reports, comments or evaluations concerning any characteristic of a lot such as authorship, authenticity, provenance, attribution, origin, date, age, period, cultural origin or source, condition, completeness and quality, including its price and value, exclusively reflect opinions, and can be reviewed and possibly changed by Finarte before the lot is offered for sale. Except in case of wilful misconduct or gross negligence, Finarte and its employees, co-workers, directors or consultants cannot be held liable for any mistake or omission contained in these representations

Lots are sold as "seen and liked", expressly excluding any warranty against hidden defects, and with any gap, defect, flaw and description error.

All the lots, including those having - either in part or in full - an electrical or mechanical nature, must be considered purely for their artistic, decorative and/or collective value and must not be deemed working. The functioning and safety of the lots having, either in part or in full, an electrical or mechanical nature have not been checked before the sale, and such lots are bought by the Buyer at his own risk. The descriptions contained in the catalogues and in the condition reports under Article 5.2 above are merely approximate and are provided for the sole purpose of identifying the lot(s) concerned.

The lack of any express reference to the condition of the lot in catalogues and condition reports does not imply the absence of any defects.

Except for the case of gross negligence or misconduct, Finarte or its

employees, co-workers, directors or consultants may not be held liable for acts or omissions concerning the preparation or conduct of the auction or any issue relating to the pre-sale of the lots.

Except in case of wilful misconduct or gross negligence, Finarte's liability and the liability of Finarte's employees, co-workers, directors or consultants to the Buyer in connection with the purchase of a lot by the latter is limited to the Hammer Price and the Buyer's Premium paid to Finarte by the Buyer.

The descriptions for cars and motorcycles, including in relation to their history, age, model, changes of ownership, state of preservation and possible restoration processes, technical characteristics, internal and external components, including the engine number (matching number or not) and chassis number of the car – present in the catalogue and/or in any condition report – are given by Finarte in good faith as guidelines to the potential Buyer on the basis of the indications and information received from the Seller, but may not be considered exhaustive and/or verified. All cars and motorcycles – together with the relevant documents accompanying them – must therefore be properly examined by the potential buyer in order to fully ascertain their condition. Failure to indicate any defect, restoration work or of the presence of any non-original part does not preclude the possibility that any such defect, restoration work or presence of a non-original part exist.

The descriptions, in the catalogue and/or in the condition report, for watches and gemstones including in relation to the state of preservation and any restoration, are given by Finarte as guidelines to the potential Buyer on the basis of the indications and information received from the Seller, but may not be considered exhaustive and/or verified. All the watches and gemstones must therefore be appropriately examined by the potential buyer in order to be able to ascertain their status. Failure to indicate any defect, restoration work or of the presence of any non-original part does not preclude the possibility that such defect, restoration work or presence of a non-original part exist. Wristwatches declared by the manufacturer as water-resistant may have been opened for examination; Finarte therefore suggests that such watches be controlled by an authorised dealer to check their resistance before using the same in conditions where water is present. Straps made of organic material are associated with the watch for display purposes only. Prospective buyers are aware that the importation to foreign countries of materials derived from endangered or otherwise protected species (e.g. tortoiseshell, ivory) are subject to CITES international rules; prospective buyers should therefore acquire the necessary information on such restrictions before participating in the auction for lots containing, even partially, materials falling within the scope of the above rules.

7. PAYMENT

In case of sale, the Buyer shall pay to Finarte the Total amount due immediately – and in any event no later than five (5) days – after the conclusion of the auction.

If a lot is the subject of the declaration under Article 4.1.14 above, the Buyer shall pay the total amount due upon expiry of the period for the exercise of the pre-emption right by the competent Ministry.

Invoicing of the Hammer Price to the Buyer shall be the exclusive responsibility of the Seller.

The payment of the Buyer's Premium and of any Expenses can be made in cash, by bank draft, cheque, bank transfer, debit or credit card (American Express, Visa or Mastercard) or Paypal.

Finarte may accept single or multiple payments in cash only for amounts up to Euro 2,999.99.

In case of bank transfer, the bank details are the following:

Finarte Auctions S.r.l.

banca:.BANCO.BPM

IBAN.numero.IT65G050340174800000002588

SWIFT numero BAPPIT21677

In case of bank transfer, in the payment description the Buyer's name and surname and the invoice number must be specified.

Payment by debit card, American Express, Visa or Mastercard can be made only by the card holder or, in case of PayPal, by the account holder.

Finarte reserves the right to check the origin of payment received and reject payments received from any persons other than the Buyer.

In limited circumstances, and in any event subject to the Seller's consent, Finarte may offer any Buyer deemed reliable the possibility of paying the lots in instalments. The conditions for payment in instalments must be agreed before the auction. Before deciding whether to grant the possibility of paying in instalments or not, Finarte can request references in connection with the Buyer's reliability as well as documentation proving his/her identity and residence.

Also pursuant to and for the purposes of Article 1523 of the Italian Civil Code, the transfer of the ownership of a lot from the Seller to the Buyer shall take place only upon payment by the Buyer of the Total amount due.

In case of non-payment or late payment by the Buyer – within the time limit set out in Article 7.1. above – of the Total amount due, either in full or in part, Finarte shall be entitled, at its discretion, to ask for due performance or terminate the contract for sale pursuant to Article 1456 of the Italian Civil Code, without prejudice, in any event, to its right to claim damages and the right to have the lot sold on behalf and at the expense of the Buyer, pursuant to Article 1515 of the Italian Civil Code.

In case of delay in the payment of the Total amount due for a period of more than five (5) business days as from the auction date, Finarte may store the lot with a third party at the Buyer's risk and expense and charge the Buyer interest on arrears to Finarte at the 3-month Euribor rate provided by law plus five per cent (5%), without prejudice to Finarte's right to claim further damages.

In case of non-payment or late payment by the Buyer, Finarte may reject any bids made by the Buyer or any representative of the Buyer in the course of following auctions, or request that the Buyer lodges a sum in cash as security before accepting any bids. Finarte may offset any amount due for whatever reason to the Buyer against whatever sum owed for whatever reason by the Buyer to Finarte.

Cash desk time: Monday - Friday 10:00 am - 1:00 pm; 2:00 pm - 05.30 pm.

8. DELIVERY AND COLLECTION OF THE LOT

The lot will be delivered at Finarte's registered offices no later than five (5) business days of the date of the sale.

The lot will be delivered to the Buyer (or to any third party authorised by the Buyer by a written power of attorney) only after Finarte has received the Total amount due.

Upon delivery of the lot, Finarte will ask the Buyer or any third-party appointee to provide a document proving his/her identity.

Before organising the collection, please check with Finarte where the lot is stored.

In case of death, interdiction, inability, cessation/winding up, for whatever reason, of the Buyer, duly notified to Finarte, the latter agrees to return the lot, subject to prior consent of all the Buyer's assignees, or in accordance with the terms established by the judicial authority.

Should the Buyer fail to collect the lot within five (5) business days of the date of the sale, Finarte may:

- (a) charge the Buyer an amount corresponding to one per cent (1%) of the Hammer Price for each month of delay in the collection of the lot, from the fifth business day following the sale; or
- (b) store the lot with a third party at the Buyer's risk and expense.

9. TRANSFER OF RISK

A purchased lot is entirely at the risk of the Buyer starting from the earliest to occur of the following events:

- (a) when the Buyer receives the purchased lot; or
- (b) when the Buyer pays the Total amount due for the lot; or
- (c) from the date when the five (5) business day payment period after the sale starts to run.

The Buyer will be indemnified for any loss or damage occurring to the lot after the sale but before the risk is transferred, but said indemnity may not exceed, except in case of wilful misconduct or gross negligence, the Hammer Price along with the Buyer's Premium received by Finarte.

Except in case of wilful misconduct or gross negligence, Finarte may not be held liable for the loss or damage to the frame or the glass containing or covering prints, paintings or other artworks, unless the frame or glass constitute the lot sold at auction.

In no circumstance may Finarte be held liable in case of loss or damage due to any work (including restoration, work on the frame and cleaning operations) carried out by independent experts designated by Finarte with the Seller's consent, or in case of any loss or damage directly or indirectly caused by, or arising from:

- (a) changes in humidity or temperature;
- (b) normal wear and tear or gradual deterioration due to operations on the lots and/or hidden faults and defects (including woodworms);
- (c) improper treatment;
- (d) war, nuclear fission, radioactive contamination, chemical, biochemical or electromagnetic weapons;
- (e) acts of terrorism; and
- (f) other force majeure events.

10. SHIPMENT

Upon written request of the Buyer, Finarte may arrange the packaging and shipment of the lot, on condition that the Buyer:

- (a) has fully paid the Total amount due;
- (b) provides Finarte with any certificate of free circulation or export licence or any statement and/or certification required for such purpose.

Unless otherwise agreed with the Buyer:

- (a) packaging and shipment expenses shall be for the account of the Buyer, who may request, at least twenty-four (24) hours before the beginning of the auction, estimates of costs should the Buyer decide to entrust Finarte with the packaging and shipping of the lot;
 - (b) the insurance coverage concerning any risk for (even partial) loss and/or damage caused to the lot during transport must be agreed between the Buyer and the carrier without any liability for Finarte;
 - (c) the cost of insurance shall be for the account of the Buyer.
- The shipment and packaging of the lot to the Buyer shall be entirely at the risk and expenses of the Buyer and Finarte shall in no event be held liable for any action or omission of packaging workers or carriers.

11. EXPORTATION FROM THE REPUBLIC OF ITALY

Export of cultural goods outside the territory of the Republic of Italy is regulated by the provisions of the Urbani Code. Likewise, export of cultural goods outside the territory of the European Union is regulated to the provisions of Regulation (EC) 116/2009 of 18 December 2008 and of Commission Implementing Regulation (EU) 1081/2012.

The export of a lot from the territory of the Republic of Italy may require a certificate of free circulation or an export licence.

Obtaining a certificate of free circulation and/or export license is the responsibility of the Buyer. In case of non-obtainment or delay in the obtainment of a certificate of free circulation and/or an export license, said circumstance shall not constitute a reason for the termination or cancellation of the sale, nor a justification for late payment of the Total amount due by the Buyer.

12. PROTECTED SPECIES

All lots consisting of, or containing, parts of plants or animals (e.g.: coral, crocodile, ivory, whalebone, turtle), regardless of their age or value, may require a licence or certificate before export, and/or additional licences or certificates for importation into non-EU countries. The granting of a license or certificate for import does not guarantee the obtainment of a license or certificate for export, and vice versa. Please note that obtainment of an import licence or certificate does not guarantee any export licence or certificate and vice versa. Finarte recommends that potential Buyers check the requirements under their national legislation for the import of goods made of, or containing, protected species into their country. It is the Buyer's responsibility to obtain such import or export licences/certificates as well as any other document required before making any bid. Please refer to Article 11 of the General Terms and Conditions of Sale.

13. SAMPLE TERMINOLOGY

Please pay attention to the following sample terminology:

- *"SANDRO BOTTICELLI"*: in Finarte's opinion, the work is a work by the artist (when the artist's forename is not known, whether the surname is preceded by a series of asterisks or by an initial or not, it indicates that the work is by the named artist).
- *"ATTRIBUTED TO SANDRO BOTTICELLI"*: in Finarte's opinion, the work is probably a work by the artist, but there is less certainty than in the above category.
- *"SANDRO BOTTICELLI'S STUDIO/WORKSHOP"*: in Finarte's opinion, the work is a work by an unknown hand in the artist's studio/workshop who may have undertaken the painting under the artist's supervision.
- *"SANDRO BOTTICELLI'S CIRCLE"*: in Finarte's opinion, the work is by an unidentified but distinct hand, closely associated with the named artist but not necessarily a pupil of the artist.
- *"FOLLOWER OF SANDRO BOTTICELLI"*: in Finarte's opinion, the work has been made by a painter working in the artist's style, contemporary or nearly contemporary to the artist, but not necessarily a pupil.
- *"SANDRO BOTTICELLI'S MANNER"*: in Finarte's opinion, a work of the style of the artist and of a later date.
- *"AFTER SANDRO BOTTICELLI"*: in Finarte's opinion, the work is a copy of a known work of the artist.
- *"IN THE STYLE OF ..."*: in Finarte's opinion, the work is in the style mentioned, but of a later date.

The term "signed" and/or "dated" and/or "inscribed" means that, in Finarte's opinion, the signature and/or date and/or inscription are from the hand of the artist.

The terms "bearing signature" and/or "date" and/or "inscription" means that, in Finarte's opinion, the signature and/or date and/or inscription seem to have been added or from another hand.

The dimensions given are height first, width and, possibly, depth.

Paintings and photographs are not to be considered framed unless otherwise specified.

14. CONTACTS

The prospective Buyer and the Buyer may request any information and/or send any communication and/or submit any complaint by contacting Finarte as follows:

- (i) by filling in and sending the form available at the "Contacts" section of the Website;
- (ii) by post, addressed to: Finarte Auctions S.r.l. Via Paolo Sarpi, 6 – 20154 – Milan, Italy;
- (iii) by calling the following phone number: (+39) 02 3363801.

Finarte will reply to the complaints submitted within five (5) business days of the receipt thereof.

For assistance with online auction participation, please contact Finarte at the following email address: bidonline@finarte.it or on the following telephone number: +39 02 3363801.

15. LEGAL GUARANTEE OF CONFORMITY

If the Seller is a professional and the Buyer a consumer within the meaning of Article 3 of the Italian Consumer Code, and the lot sold can be deemed a “consumer good” within the meaning of Articles 128 et seq., of the Italian Consumer Code, such lots sold through Finarte are covered by the legal guarantee of conformity provided for in Articles 128-135 of the Italian Consumer Code (“Legal Guarantee”).

The Legal Guarantee is reserved for consumers. It therefore applies only to anyone who has bought a lot for purposes unrelated to his/her business, commercial, craft or professional activities.

The Seller is liable to the consumer Buyer for any lack of conformity existing at the time of delivery of the product “consumer good” that becomes apparent within two (2) years of that delivery. The lack of conformity must be reported to the Seller, under penalty of forfeiture of the guarantee, within two (2) months of the date of which it was discovered. Unless proved otherwise, it is assumed that any lack of conformity which becomes apparent within six (6) months of delivery of the product already existed on the delivery date, unless such assumption is incompatible with the nature of the product or with the nature of the lack of conformity. From the seventh month following the delivery of the lot, it becomes the consumer’s burden to prove that the defect existed at the time of delivery. In order to avail himself/herself of the Legal Guarantee, therefore, the consumer shall first give proof of the date of the sale and the delivery of the lot. To be able to provide this proof, the consumer should, therefore, keep the order confirmation, the purchase invoice or the DDT or any other document suitable to demonstrate the date of purchase and delivery.

With reference to the definition of “lack of conformity”, please refer to the provisions of Article 129, second paragraph, of the Consumer Code. Excluded from the scope of the Legal Guarantee are any defects caused by accidental events or by responsibilities of the Buyer - consumer, or by any use of the lot that is incompatible with its intended use. In this regard, it is specified that all the lots, including those having - either in part or in full - an electrical or mechanical nature, must be considered purely for their artistic, decorative and/or collective value and must not be deemed working.

In the event of a lack of conformity duly reported in the appropriate terms, the consumer Buyer will be entitled: (i) first, to the repair or replacement of the lot, at his/her discretion, free of charge, unless the remedy requested is objectively impossible or excessively onerous compared to the other; (ii) second (in cases where repair or replacement is impossible or excessively onerous, or the repair or replacement did not take place within a reasonable time or the repair or replacement made previously caused significant inconvenience to the consumer), to a reduction in the price or termination of the contract, at his/her discretion. The remedy requested shall be deemed excessively onerous if it imposes unreasonable costs upon the Seller compared to any other applicable remedy, taking into account: (i) the value that the lot would have if there were no lack of conformity; (ii) the nature of the lack of conformity; (iii) the possibility to implement the alternative remedy without significant inconvenience to the consumer.

If, during the period of validity of the Legal Guarantee, the lot shows any lack of conformity, the consumer may contact Finarte according to the terms of Article 14. Finarte will promptly reply to any notice of alleged lack of conformity and inform the consumer of the specific procedure to be followed.

16. APPLICABLE LAW AND JURISDICTION

These General Terms and Conditions of Sale are governed by the laws of Italy. Any dispute relating to the application, performance and interpretation of these General Terms and Conditions of Sale shall be submitted to the exclusive jurisdiction of the courts of Milan.

The above is without prejudice of the applicability to Buyers who are consumers under Article 3 of the Italian Consumer Code and who do not have their habitual residence in Italy of any more favourable and mandatory provisions of the law of the country in which they have their habitual residence. For any dispute relating to the application, performance and interpretation of these General Terms and Conditions of Sale, the court of competent jurisdiction shall be the court of the place where the consumer Buyer resides or is domiciled.

Furthermore, any consumer Buyer residing in a Member State of the European Union other than Italy may access, for any dispute relating to the application, performance and interpretation of these General Terms and Conditions of Sale, the European Small Claims procedure under Regulation (EC) 861/2007 of the Council of 11 July 2007, provided that the value of the claim, disregarding all interest, expenses and disbursements, does not exceed Euro 2,000.00. The text of the Regulation is available on the website eur-lex.europa.eu.

Under Article 141-sexies, paragraph 3 of the Italian Consumer Code, Finarte informs any user who can be classified as a consumer within the meaning of Article 3, first paragraph, a) of the Italian Consumer Code that, in the event he/she has filed a complaint directly with Finarte, as a result of which, however, it was not possible to resolve the dispute arising therefrom, Finarte will provide information about the Alternative Dispute Resolution entity or entities in charge of out-of-court settlement of any dispute concerning the obligations arising from a contract concluded under these General Terms and Conditions of Sale (so-called ADR entities, as specified in Articles 141-bis et seq. of the Italian Consumer Code), specifying whether or not it intends to make use of such entities to resolve the dispute. Finarte also informs any user who can be classified as a consumer within the meaning of Article 3, first paragraph, a) of the Italian Consumer Code that that a European platform for online resolution of consumer disputes has been established (the so-called “ODR platform”). The ODR platform is available at <http://ec.europa.eu/consumers/odr/>. On the ODR platform, a consumer Buyer may consult the list of ADR bodies, find the link to the website of each of them and start an online dispute resolution procedure for the dispute in which he/she is involved.

17. PERSONAL DATA PROTECTION INFORMATION

Pursuant to Article 13 of Regulation (EU) 2016/679 (“GDPR”), Finarte – as data controller (hereinafter also “Controller”) – informs you that the personal data (“Data”) provided by you to Finarte shall be processed lawfully and fairly by the same, mainly through electronic, automated and/or video-recording means (using modalities and devices suitable to ensure the security and confidentiality of the Data), for the following purposes: (a) to perform the obligations of the contracts to which you are a party or for the adoption of any pre-contractual measures taken at your request; (b) to manage the relationship with sellers and buyers (e.g. management of sales proceeds, invoices and shipping operations); (c) to perform any check and assessment concerning the auctioning relationship and the risks associated therewith; (d) to fulfil any tax, accounting and legal obligations and/or orders issued by public

bodies; (e) for the purposes of applicable anti-money laundering regulations under Legislative Decree 231/2007, as amended; (f) with reference to video-surveillance systems, for the purposes of protecting the safety of persons and the company's assets; (g) to ascertain, exercise or defend a right in judicial proceedings; (h) to send commercial communications on products and services similar to those already purchased (so-called "soft spam"); (i) subject to your consent, to send advertising and information material on Finarte's products and services by automated systems such as e-mail, fax, sms or MMS, or by postal service or telephone calls with operator; (l) to carry out profiling activities for performance of the activities referred to in (h) and (i) above; (m) subject to your consent, to communicate your Data to Minerva Auctions S.r.l., a company controlled by Finarte, to allow the latter to send communications and promotional material regarding its own products and services.

The provision of Data for the purposes under Article 17.1, (a), (b), (d), (e) is not subject to your consent, it being necessary for the performance by the Data Controller of its contractual and legal obligations pursuant to Article 6, first paragraph, b) and c) of the GDPR.

The provision of Data for the purpose under Article 17.1, (c), (f), (g), (h) is not subject to your consent, it being necessary for the purposes of the legitimate interests pursued by the Controller pursuant to Article 6, first paragraph, f) of the GDPR.

The provision of Data for the purposes under Article 17.1, (i), (l), (m) is, instead, subject to your consent, pursuant to Article 6, first paragraph, a) of the GDPR. The consent to the processing of Data for such purpose is optional; in case of refusal, it will be impossible for Finarte to carry out the activities specified. For such purposes, Finarte will collect your consent by electronic and/or paper means, e.g. through the Website or the relevant forms.

The provision of Data is optional. However, the failure to provide Data for the purposes from (a) through (g) will prevent participation in the auction or due performance by Finarte of its obligations; the failure to provide Data for the purposes from (h) through (m) will likewise prevent Finarte from carrying out the activities specified.

The Data will be processed by Finarte's employees or co-workers as persons in charge of data processing.

Your Data may also be communicated to the following persons, who will be designated by Finarte as data processors or will act as independent controllers:

- (a) any entities (including Public Authorities) having access to personal data by virtue of statutory or administrative provisions;
- (b) any companies or third parties in charge of printing, enveloping, shipment and/or delivery services in connection with the lots purchased;
- (c) any post offices, couriers or carriers in charge of delivering the lots;
- (d) any companies, consultants or professionals in charge of the installation, maintenance, updating and, in general, the management of Finarte's hardware and software, or of whom Finarte avails itself, including the Website;
- (e) any companies or internet providers in charge of sending documentation and/or information or advertising material;
- (f) any companies in charge of processing and/or sending information or advertising material on behalf of Finarte;
- (g) any public and/or private entities, natural persons and/or legal entities (e.g. legal, administrative and fiscal consulting firms, Courts, Chambers of Commerce, Employment Chambers and Offices), if such disclosure is necessary or functional to the due performance of Finarte's obligations;
- (h) subject to your consent, Minerva Auctions S.r.l., for its promotional initiatives.

Your Data will be processed and disseminated, in anonymous and aggregate form only, for statistical or research purposes.

The Data Controller is Finarte Auctions S.r.l., with offices in via Paolo Sarpi 6, (20154) Milan, Italy, to which any requests or demands in connection with the processing of Data may be made by sending an email to info@finarte.it. An up-to-date list of any data controllers is available, on written request, at Finarte's registered offices.

Data will be retained for a maximum period of time corresponding to the period of the statute of limitations for the rights enforceable by Finarte, as applicable from time to time. If Data are processed for marketing and profiling purposes under i) and l), Data shall be stored for a maximum period of time equal to, respectively, 24 and 12 months. Images collected through video-surveillance systems shall be retained for a maximum of 24 hours following their collection, without prejudice to special needs for further retention in connection with public holidays or closure of offices, or where it is necessary to comply with a specific investigation request from the judicial authority or the judicial police.

Pursuant to Articles 13 and 15 et seq. of the GDPR, you have the right, inter alia:

- (a) to obtain confirmation that processing of personal data concerning you is or is not in progress;
- (b) if a processing is in progress, to obtain access Data and information relating to the processing and request a copy of personal data;
- (c) to obtain the correction of inaccurate Data and the integration of incomplete Data;
- (d) if any of the conditions foreseen by Article 17 of the GDPR is met, to obtain cancellation of the Data concerning you;
- (e) to obtain, in the cases provided for by Article 18 of the GDPR, the restriction of processing;
- (f) if the conditions set forth in Article 20 of the GDPR are met, to receive Data concerning you in a structured format, commonly used and readable by automatic devices and request their transmission to another Controller, if technically feasible;
- (g) to object, at any time, wholly or partially, to processing of Data for marketing purposes. Objection to processing through automated contact means also includes sending commercial communications by postal service or telephone calls with operator, without prejudice to the possibility to partially exercise such right, for example by objecting only to processing done by automated communication systems;
- (h) to object, at any time, to processing of Data done to pursue a legitimate interest of the Controller, provided that there are no legitimate reasons for doing the processing prevailing on the interests, rights and freedoms of the data subject, or for ascertaining, exercising or defending any right in judicial proceedings;
- (i) to withdraw your consent at any time, without prejudice to the lawfulness of the processing that occurred prior to the withdrawal.
- (j) to lodge a complaint with the Personal Data Protection Authority, according to the terms specified in the Authority's website, accessible at the address www.garanteprivacy.it;

The aforesaid rights may be exercised by making an email request to the Controller to the following address: info@finarte.it

MANAGEMENT

Rosario Bifulco
Presidente

Fabio Massimo Bertolo
Business Development

Kimiko Bossi
Senior Advisor

Vincenzo Santelia
Amministratore Delegato

Silvia Ferrini
Direttrice Sede di Roma

DIPARTIMENTI

ARTE DEL XIX SECOLO

Luca Santori
Capo Dipartimento
Tel +39 06 6791107
l.santori@finarte.it

ARTE MODERNA & CONTEMPORANEA

(Milano)
Alessandro Cuomo
Capo Dipartimento
Tel +39 02 33638029
a.cuomo@finarte.it

ARTE MODERNA & CONTEMPORANEA

(Roma)
Georgia Bava
Capo Dipartimento
Tel +39 06 6791107
g.bava@finarte.it

AUTOMOTIVE

Sandro Binelli
Capo Dipartimento
Tel +39 02 33638028
s.binelli@finarte.it

DIPINTI E DISEGNI ANTICHI

Valentina Ciancio
Capo Dipartimento
Tel +39 06 6791107
v.ciancio@finarte.it

FASHION VINTAGE E MEMORABILIA

Margherita Manfredi
Capo Dipartimento
Tel +39 02 3363801
m.manfredi@finarte.it

FOTOGRAFIA

Roberto Mutti
Capo Dipartimento
r.mutti@finarte.it

Davide Battaglia
Tel +39 02 33638026
d.battaglia@finarte.it

Marica Rossetti
Tel +39 06 6791107
m.rossetti@finarte.it

GIOIELLI, OROLOGI E ARGENTI

Fabio Nussenblatt
Capo Dipartimento
Tel +39 02 33638024
Tel +39 06 6791107
f.nussenblatt@finarte.it

Clara Arata
Senior Specialist
Tel +39 02 33638024
Tel +39 06 6791107
c.arata@finarte.it

LIBRI, AUTOGRAFI E STAMPE

Silvia Ferrini
Capo Dipartimento
Tel +39 06 6791107
s.ferrini@finarte.it

VINI E DISTILLATI

Guido Groppi
Tel +39 02 3363801
g.groppi@finarte.it

MARKETING E DIGITAL

Alessandro Cuomo
Tel +39 02 33638029
a.cuomo@finarte.it

Andrea Cremascoli
Tel +39 02 33638035
a.cremascoli@finarte.it

Chiara Giulia De Leo
Tel +39 02 33638034
c.deleo@finarte.it

Samuele Menin
s.menin@finarte.it

COMMISSIONI D'ACQUISTO OFFERTE TELEFONICHE

Costanza Baserga (Milano)
Tel + 39 02 33638021
c.baserga@finarte.it

Marica Rossetti (Roma)
Tel +39 06 6791107
m.rossetti@finarte.it

OPERATIONS SPEDIZIONI-ESPORTAZIONI

Grazia Besana
Tel + 39 02 33638021
g.besana@finarte.it

AMMINISTRAZIONE COMPRATORI/VENDITORI

Sara Cremonesi (Milano)
Tel. + 39 02 33638023
s.cremonesi@finarte.it

Viola Marzoli (Roma)
Tel +39 06 6791107
v.marzoli@finarte.it

Finarte Auctions S.r.l.

Sede Legale: Via Paolo Sarpi n. 6 - 20154 Milano (MI) - I | Tel.: +39 02 3363801 | PEC: finarte@pec.net

Registro Imprese Milano REA: 2570656 | Codice Fiscale e P. IVA: 09479031008

Website: www.finarte.it | Email: info@finarte.it

262 FINARTE



ABSENTEE / TELEPHONE BIDDING
N°6220
Automotive Finarte Selection
28 - 30 October 2020

Absentee bidding Telephone bidding
 (Please tick the relevant option)

All bids must be received within 24 hours before the start of the sale and sent to:

Finarte Auctions S.r.l.
Via Paolo Sarpi 6
20154 Milan
Tel.: +39 02 3363801
Fax :+39 0228093761
Email: info@finarte.it

Finarte reserves the right not to accept bids that are not received within 24 hours before the start of the sale.

Paddle number (for office use only)

Notice to bidders
 Please attach hereto a copy of your identity card or passport. Corporate clients should provide a copy of their articles of association together with a letter of authority authorizing them to bid on the company's behalf. Failure to provide said documentation may result in your bids not being processed. For high value lots you may be asked to provide a bank reference.

I, the undersigned First name and last name/Company _____
 Client number _____
 Address _____
 City _____ Postcode _____
 E-mail _____ Telephone _____
 Fiscal code – VAT number _____

by signing this form, declare that I have read and fully accept the General Conditions of Sale delivered to me by Finarte S.p.A. and printed in the auction catalogue, published on **Finarte Auctions S.r.l.** ("Finarte") website and posted in the auction room, and authorize Finarte to:

(a) bid on my behalf at the above sale for the following lot(s) up to the price(s) set out below;
(b) contact me by telephone - at the telephone number indicated above - when the following lot(s) will be offered for sale in order to be able to make one or more telephone bids. Should Finarte be unable to contact me by telephone or the line break down during the sale, Finarte may execute the covering bid(s) listed below on my behalf.

LOT N°	ITEM	ABSENTEE BID (EURO) (buyer's premium excluded)	COVERING BID* (€) (OPTIONAL)

*The maximum bid amount (excluding premium) that Finarte S.p.A. is authorised to execute only if Finarte is unable to reach the client by telephone or if the line breaks down during the sale.

I, the undersigned, understand that the telephone bidding may be recorded.

For further bids, please submit a separate form.

If you register for the telephone bid, it is assumed that you will cover the lot starting price.

Telephone bids: (i) referring to lots whose minimum pre-sale estimate indicated in the catalogue is less than Euro 100,00; (ii) for an amount lower than the minimum pre-sale estimate, shall not be accepted.

Signature _____ Place, date and time _____

I, the undersigned, declare to specifically approve, pursuant to Article 1341 of the Italian Civil Code, the following clauses of the General Terms and Conditions of Sale: 2.8. (limitation of liability for data shown on video screen); 2.9. (limitation of liability for damages incurred during the display of lots); 4.1.6 (right of Finarte to refuse any person from participating in the auction); 4.1.12 (right of the auctioneer); 4.1.13 (limitation of liability for video screen); 4.2.5 (right of Finarte to refuse the agent from participating in the auction); 4.3.5 (right of Finarte not to accept written bids which are deemed not sufficiently clear or incomplete); 4.3.8 (exclusion of written bids for unlimited amounts or for an unspecified amount); 4.4.6 (limitation of liability for telephone bids); 4.4.7 (validity of telephone bids); 4.4.8 (validity of telephone bids); 4.5.6. (limitation of liability for the website); 4.5.7. (limitation of liability for the website); 5.6 (restrictions to termination in case of "counterfeiting"); 6 (Buyer's obligations and Finarte's liability to Buyers); 7.11 (retention of title); 7.12 (express termination clause); 7.13 (effects of late payment by the Buyer); 7.14 (effects of non-payment or late payment by the Buyer); 8.6 (consequences of late collection); 9.1. (transfer of risk); 9.2 (limitation of liability); 9.3 (limitation of liability for damage to the frame or the glass); 9.4 (limitation of liability for force majeure events); 10.3 (limitation of liability for packaging and shipment); 16 (applicable law and jurisdiction).

Signature _____ Place and date _____

 I have read and understood the information on the processing of personal data, contained in Article 17 of the General Terms and Conditions of Sale published in the catalogue of Finarte S.p.A. and issued in accordance with Article 13 of Regulation (EU) 2016/679 and
 I give consent I do not give consent

for advertising and information material on products and services of Finarte to be sent by means of automated systems, such as e-mail, fax, SMS or MMS, or by postal service or telephone calls with operator
 I give consent I do not give consent

1) Pursuant to Article 20, paragraphs 1 to 5, of Legislative Decree 231/2007, the criteria for determining the beneficial ownership of clients other than natural persons are as follows: "1. For clients other than natural persons the beneficial owner is the natural person or persons to whom direct or indirect ownership or control of the entity is ultimately attributable. 2. If the client is a joint-stock company: a) the ownership of more than 25 per cent of the client's capital, held by a natural person, is considered as direct ownership; b) the ownership of more than 25 per cent of the client's capital, held through subsidiaries, trust companies or third parties, is considered as indirect ownership. 3. In cases where an examination of the ownership structure does not allow the unambiguous identification of the natural person or persons to whom the direct or indirect ownership of the entity is attributable, the beneficial owner is the natural person or persons to whom the control of the entity is ultimately attributable by virtue of: a) control of the majority of the votes exercisable in ordinary shareholders' meetings; b) control of votes sufficient to exercise a dominant influence in ordinary shareholders' meetings; c) the existence of particular contractual obligations that allow the exercise of a dominant influence. 4. In the event that the client is a private legal entity, as per Presidential Decree No. 361 of 10 February 2000, the following are cumulatively identified as beneficial owners: a) the founders, if alive; b) the beneficiaries, if identified or easily identifiable; c) the holders of management and administration functions. 5. Where the application of the criteria set out in the preceding paragraphs does not enable one or more beneficial owners to be clearly identified, the beneficial owner(s) shall correspond to the natural person(s) holding, in accordance with their respective organisational or statutory structures, legal representation, administration or management powers of the company or client in any case other than the natural person."
2) Pursuant to Article 1, lett. dd), paragraph 2, of Legislative Decree 231/2007: "A) **POLITICALLY EXPOSED PERSONS:** are natural persons who hold office or have ceased to hold office for less than one year as: (a) President of the Republic, Prime Minister, Minister, Deputy Minister and Undersecretary, President of the Region, Regional Minister, Mayor of a provincial capital or metropolitan city, Mayor of a municipality with a population of not less than 15,000 inhabitants and similar offices in foreign States; (b) Member of Parliament, Senator, Member of the European Parliament, Regional Councilor and similar offices in foreign States; (c) Member of the central governing bodies of political parties; (d) Judge of the Constitutional Court, magistrate of the Court of Cassation or the Court of Auditors, State Councilor and other members of the Administrative Council of Justice for the Region of Sicily and similar offices in foreign States; (e) Member of the governing bodies of central banks and independent authorities; (f) Ambassador, Chargé d'Affaires or equivalent offices in foreign States, senior officer in the armed forces or equivalent offices in foreign States; (g) member of the administrative, management or control bodies of companies controlled, even indirectly, by the Italian State or by a foreign State or companies in which the Regions, provincial capitals and metropolitan cities and municipalities with a total population of not less than 15,000 inhabitants hold a majority or total interest; (h) general manager of ASL (Local Health Authorities) and of a hospital, university hospital and other bodies of the national health service; (i) director, deputy director and member of the management body or person performing equivalent functions in international organizations; B) **FAMILY MEMBERS:** are (a) parents and spouse; (b) the person bound to the politically exposed person in a civil partnership or de facto cohabitation or similar institutions; (c) children and their spouses; (d) persons bound to children in a civil partnership or de facto cohabitation or similar institutions; C) **PERSONS KNOWN TO BE CLOSE ASSOCIATES WITH A POLITICALLY EXPOSED PERSON:** are (a) natural persons who, under this Decree, hold jointly with politically exposed person the beneficial ownership of legal entities, trusts and similar legal institutions or entertain close business relationships with the politically exposed person; (b) natural persons who hold or de facto the total control of an entity known to have incorporated, de facto, in the interest and for the benefit of a politically exposed person."

to the processing of data for profiling activities aimed at sending commercial communications on products and services similar to those already purchased (so-called "soft spam"), as well as for advertising and information material on products and services of Finarte to be sent by means of automated systems, such as e-mail, fax, SMS or MMS, or by postal service or telephone calls with operator .

Signature _____ Place and date _____

 Pursuant to and for the purposes of Legislative Decree 231/2007 containing, among other things, measures on the prevention and combating of money laundering, aware of the criminal and civil liabilities as well as of the administrative effects deriving from making false or incomplete declarations, I, the undersigned represent and warrant that:
 1. I am acting personally, or – if acting on behalf of third parties – I am acting exclusively in the name and on behalf of the person indicated in the power of attorney supplied to Finarte S.p.A.;
 2. that the funds that I will use in the event of an award are not of an illegal origin;
 3. the undersigned is a legal entity, the beneficial owner is

Mr. _____
 fiscal code _____
 born in _____ on _____
 residing in _____

(If there is more than one beneficial owner, please inform Finarte so that it can provide you with a form with more boxes.)
 4. neither the undersigned nor the beneficial owner of the undersigned is a Politically Exposed Person, or a family member of a Politically Exposed Person, or a person known to be close associate with a Politically Exposed Person .

Signature _____ Place and date _____

IN COLLABORAZIONE CON / IN COLLABORATION WITH:



A U T O M O T I V E
M A S T E R P I E C E S

