RM AUCTIONS

at the

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

CERNOBBIO, ITALY

MAY 21, 2011

RM AUCTIONS

at the

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

CERNOBBIO, ITALY

MAY 21, 2011

Dear RM Clients,

The Concorso d'Eleganza Villa d'Este is the kind of tradition that demands to be cultivated so that it will continue to thrive for years to come. Ongoing development ensures our event will continue to be among the very best concours in the world, and it is in this spirit that we sought out an auction house to partner with and complement the existing atmosphere of this world-class automotive celebration.

The choice of RM Auctions to stage the sale was easy; their practice of offering smaller selections of very high-quality vehicles meshed perfectly with the essence and philosophy of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este. The collection of automobiles they have assembled for this first auction is truly extraordinary and will further our mission to celebrate the best cars in the world by offering the same.

The Concorso d'Eleganza Villa d'Este team looks forward to welcoming the new friends and enthusiasts the partnership with RM Auctions will bring. We expect this great partnership to benefit both RM and the Concorso d'Eleganza Villa d'Este for years to come.

Sincerely,

Karl Baumer
President of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este
Head of BMW Group Classic

Gentili Clienti RM,

il Concorso d'Eleganza Villa d'Este è una tradizione da coltivare affinché possa continuare a prosperare negli anni a venire. La nostra organizzazione è sempre al lavoro per introdurre interessanti novità, per far sì che questa manifestazione continui a figurare tra i più prestigiosi concorsi al mondo. È con questo spirito che abbiamo ricercato una casa d'aste con cui collaborare, un ideale complemento all'atmosfera che da sempre permea questo evento, nato per celebrare vetture d'eccellenza.

La scelta di RM Auctions per l'organizzazione dell'asta è stata semplice: questa casa d'aste, infatti, è solita mettere in vendita piccoli lotti di vetture di altissima qualità, in linea con l'essenza e la filosofia del Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Le automobili che ha raccolto per questa prima asta sono davvero straordinarie, perseguendo appieno la nostra missione di celebrare le migliori vetture del mondo.

Il team del Concorso d'Eleganza Villa d'Este sarà lieto di accogliere i nuovi amici e appassionati che interverranno grazie alla nuova partnership con RM Auctions. Siamo convinti che questa importante collaborazione si rivelerà fruttuosa sia per RM e per il Concorso d'Eleganza Villa d'Este negli anni a venire.

Distinti saluti,

Karl Baumer
Presidente del Concorso d'Eleganza Villa d'Este
Responsabile di BMW Group Classic

RM AUCTIONS

Dear Friends and Enthusiasts,

Without doubt, this is set to be one of the most exciting offerings RM Auctions has ever presented. We are honoured to partner with the BMW Group, one of the leading automobile manufacturers in the world, to present a selection of hand-picked collector cars representing the ultimate in elegance, style and performance, in keeping with the tradition of the Concorso d'Eleganza Villa d'Este. This partnership is a natural development for RM Auctions, as the Concorso represents the pinnacle of luxury collector-car celebrations; we strive to represent the same in the auction world and are always looking for innovative ways to support the hobby we love.

We are incredibly pleased to announce our long-term agreement with the BMW Group for this auction's future as a biennial event. By limiting the auction to every two years, the level of prestige of the collector cars offered will be on par with the motor cars on display at the esteemed Concorso.

With exceptional examples of the most sought-after marques in the collector-car market, this inaugural sale at the Concorso d'Eleganza Villa d'Este will not disappoint. Please enjoy the catalogue, featuring what is surely one of the most spectacular collection of automobiles ever to be publicly offered, and do not hesitate to contact an RM Car Specialist should you have any questions. We look forward to seeing you at this exciting event!

Yours truly,

Max Girardo
Managing Director, RM Europe

Cari Amici e Appassionati,

senza dubbio questa sarà una delle più interessanti proposte mai presentate da RM Auctions. Abbiamo l'onore di collaborare con il BMW Group, una delle più importanti case automobilistiche al mondo, insieme al quale presenteremo un gruppo di vetture selezionate che rappresentano il non plus ultra dell'eleganza, dello stile e delle prestazioni, in linea con la tradizione del Concorso d'Eleganza Villa d'Este. Questa collaborazione è un'evoluzione naturale per RM Auctions, in quanto il Concorso rappresenta l'evento di punta delle manifestazioni dedicate ai collezionisti di auto di lusso; noi perseguiamo la stessa linea nel mondo delle aste, e siamo sempre alla ricerca di nuove idee per soddisfare questa passione.

Siamo estremamente lieti di annunciare questa collaborazione a lungo termine con il BMW Group, basata sull'organizzazione di aste che in futuro avranno cadenza biennale. La scelta di organizzare un evento solo biennale contribuirà ad aumentare il livello di prestigio delle auto da collezione proposte, che dovrà essere pari a quello delle automobili presentate al prestigioso Concorso.

In occasione dell'asta inaugurale del Concorso d'Eleganza Villa d'Este verranno presentati modelli eccezionali delle marche più ricercate nel mondo del collezionismo, per cui gli appassionati non rimarranno delusi. Ci auguriamo che il catalogo sarà di vostro interesse. Potrete ammirare una delle più spettacolari collezioni di automobili mai messe in vendita al pubblico. Se doveste avere delle domande, non esitate a mettervi in contatto con un Car Specialist RM. Ci auguriamo di avere il piacere di incontrarvi in occasione di questo straordinario evento.

Distinti saluti,

Max Girardo
Amministratore delegato di RM Europe

RECEPTION INFORMATION / INFORMAZIONE SUL RICEVIMENTO SERALE

RM Auctions requests the pleasure of your company at the pre-auction drinks reception at Villa d'Erba, Cernobbio, on

Saturday 21st May 2011
7:00 pm – 8:30 pm
Largo Luchino Visconti, 4
Cernobbio, Como
22012, Italy

Dress code: Smart

RM Auctions sarebbe onorata della sua presenza al ricevimento in occasione della pre-asta a villa d'erba, Cernobbio, che si terrà

Sabato 21 maggio 2011
19h00 – 20h30
Largo Luchino Visconti, 4
Cernobbio, Como
22012, Italy

Tenuta da sera

RSVP

RSVP
Catherine Bunch
cbunch@rmauctions.com
+44 (0) 20 7851 7070

EVENT INFORMATION
INFORMAZIONI SUGLI EVENTI

LOCATION / INDIRIZZO

Spazio Villa Erba
Largo Luchino Visconti, 4
Cernobbio, Como
22012, Italy

DATES & TIMES / DATE E ORARI

Friday, 20th May 2011 / Venerdi 20 Maggio, 2011

Preview / Anteprima 10:00 am - 5:00 pm

Saturday, 21st May 2011 / Sabato 21 Maggio, 2011

Preview / Anteprima 10:00 am - 5:00 pm

Reception / Ricevimento 7:00 pm - 8:30 pm

Auction / Data dell'asta 8:30 pm - 11:00 pm

BIDDER REGISTRATION

Bidder registration costs €140 and includes an auction catalogue and admission for two to the previews, reception and auction. You can register to bid on the preview day and the day of the auction by presenting a valid passport (or ID) and credit card at the Bidder Registration desk. It is also possible to register to bid any time leading up to the sale by telephone, email or fax (See Buyer Information, page *i*).

ADMISSION

Admission to this event requires the purchase of an official auction catalogue for €70. The catalogue grants two entry vouchers which must be presented at the entrance of the auction to be granted entry. Catalogues are also available to purchase at the auction venue.

REGISTRAZIONE DEGLI OFFERENTI

La registrazione degli offerenti costa €140 e comprende un catalogo dell'asta e l'ingresso per due persone alle anteprime, al ricevimento e all'asta. Per registrarsi per poter fare delle offerte il giorno dell'anteprima e il giorno dell'asta occorre presentare un passaporto (o una carta d'identità) valido e una carta di credito al banco di registrazione offerenti. Registrandosi sarà anche possibile fare offerte telefonicamente, via e-mail o fax in qualsiasi momento fino all'aggiudicazione (vedere "Informazioni per gli acquirenti" a pagina *i*).

INGRESSO

Per accedere a questo evento è necessario acquistare il catalogo ufficiale dell'asta, al prezzo di €70. L'acquisto del catalogo da diritto a due voucher d'ingresso i quali devono essere presentati all'ingresso dell'asta e danno diritto all'accesso a due persone. I cataloghi saranno in vendita anche presso la sede dell'asta.

The first Concorso d'Eleganza Villa d'Este was held in 1929. Revived in the mid-1990s, the celebrated concours has flourished since being first partnered with the BMW Group in 1999 and organised by the German car manufacturer since 2005. The modern-day version of the Concorso is both a tribute to the past and a celebration of future innovation. Historic motor cars displaying superlative elegance, originality and state of preservation participate in the event, while a prize is also awarded to a contemporary concept car, going back to the roots of the Concorso when designers and car companies presented their newest automobiles to the public.

Il primo Concorso d'Eleganza Villa d'Este si tenne nel 1929. Il famoso concorso, ripreso verso la metà degli anni '90, ha assunto una maggiore vitalità dal 1999, con l'inizio della partnership con il BMW Group, e dal 2005 è organizzato direttamente dalla casa automobilistica tedesca. La versione moderna del Concorso vuole essere sia un tributo al passato sia una celebrazione delle innovazioni future. All'evento, infatti, partecipano auto storiche caratterizzate da un'eleganza superlativa, ma è previsto anche un premio per una concept car contemporanea, richiamando così le origini del Concorso, durante il quale i designer e le case automobilistiche presentavano i nuovi modelli al pubblico.

Held on Lake Como at the beautiful Grand Hotel Villa d'Este, the Concorso is an international event attended by the most enthusiastic fans of motor cars. Following the launch of the event for invited guests at the Grand Hotel Villa d'Este on Saturday, the Concorso gives all car and motorcycle aficionados an opportunity to experience the excitement at the adjacent Villa Erba on Saturday and Sunday. In addition to the cars, motorcycles and special exhibitions already presented on the previous day, there will be a number of the Concorso cars on display. With the exciting addition of the auction on Saturday, this year's event is sure to be another first-class celebration of the automotive hobby, where the location, the cars and the knowledgeable audience will combine to create an unforgettable experience.

Il Concorso, che si tiene presso lo scenografico Grand Hotel Villa d'Este sul lago di Como, è un evento internazionale a cui partecipano i più grandi appassionati di automobili. Il sabato al Grand Hotel Villa d'Este si tiene l'inaugurazione dell'evento riservata ai possessori di invito, mentre il sabato e la domenica il concorso si apre al pubblico presso l'adiacente Villa Erba: le automobili e i motocicli esposti faranno palpitare i cuori dei fan. Oltre alle vetture, alle motociclette e agli oggetti presentati nel corso degli show speciali il giorno precedente, la domenica saranno esposte anche alcune vetture del Concorso. L'edizione di quest'anno, completata dall'asta del sabato, che contribuirà a rendere ancora più eccitante la manifestazione, sarà ancora una volta una grandiosa celebrazione della passione per le automobili: la location, le vetture e un pubblico competente saranno gli ingredienti di un'esperienza indimenticabile.

www.concorsodeleganzavilladeste.com

CONTACTS / CONTATTI

CLIENT SERVICES / SERVIZIO CLIENTI

Catherine Bunch
Tel: +44 (0) 20 7851 7070 Fax: +44 (0) 20 7138 2551
cbunch@rmauctions.com

Stephanie Jacklin
Tel: +1-519-352-4575 Fax: +1-734-661-0103
sjacklin@rmauctions.com

ADMINISTRATION / AMMINISTRAZIONE

Carrie Arnott
Tel: +44 (0) 20 7851 7070 Fax: +44 (0) 20 7851 7079
carnott@rmauctions.com

Rebecca Horneman
Tel: +1-519-352-4575 Fax: +1-519-351-1337
rhorneman@rmauctions.com

MEDIA SERVICES / SERVIZIO MEDIA

Amy Christie
Tel: +1-519-352-4575 Mobile: +1-734-649-9156
achristie@rmauctions.com

Peter Haynes
Tel: +44 (0) 1306 871338 Mobile: +44 (0) 7738 883259
phaynes@rmauctions.com

CAR SPECIALISTS / SPECIALISTI DI AUTO

EUROPE

Max Girardo
+44 (0) 20 7851 7070
mgirardo@rmauctions.com

Peter Wallman
+44 (0) 20 7851 7070
pwallman@rmauctions.com

Annette Abaci
+49 (0) 40 441 95 737
aabaci@rmauctions.com

Shelby Myers
+44 (0) 20 7851 7070
smyers@rmauctions.com

Stefano Paracchi
+39 (0) 34 8226 4400
sparacchi@rmauctions.com

Marc Souvrain
+33 (6) 07 09 0907
msouvrain@rmauctions.com

Alex Classick
+44 (0) 20 7851 7070
aclassick@rmauctions.com

NORTH AMERICA

Rob Myers
+1-519-352-4575
rmyers@rmauctions.com

Mike Fairbairn
+1-519-352-4575
mfairbairn@rmauctions.com

Donnie Gould
+1-954-566-2209
dgould@rmauctions.com

Jack Boxstrom
+1-613-476-9132
jboxstrom@rmauctions.com

Don Rose
+1-617-513-0388
drose@rmauctions.com

Dan Warrener
+1-519-352-4575
dwarrener@rmauctions.com

Gord Duff
+1-519-352-4575
gduff@rmauctions.com

Keith Koscak
+1-519-352-4575
kkoscak@rmauctions.com

European Office
46a Carnaby Street
London W1F 9PS
United Kingdom
Tel: +44 (0) 20 7851 7070
Fax: +44 (0) 20 7851 7079

German Office
Dorotheenstr. 65C
22301 Hamburg
Germany
Tel: +49 (0) 40 441 95 737
Fax: +49 (0) 40 441 95 838

Corporate Office
One Classic Car Drive
Blenheim, Ontario N0P 1A0
Canada
Tel: +1-519-352-4575
Fax: +1-519-351-1337

Florida Office
887 N.E. 30th Court
Fort Lauderdale, Florida 33334
USA
Tel: +1-954-566-2209
Fax: +1-954-566-2212

EVENT LOCATION / INDIRIZZO EVENTO

HOST HOTELS / ALBERGO OSPITANTE

CastaDiva Resort
via Enrico Caronti, 69
Blevio, Lago di Como
22020

Grand Hotel di Como
via per Cernobbio 41a
Como
22020

Please contact client services to reserve accommodations.
Contattare il servizio clienti per prenotare l'albergo.

Europe
Catherine Bunch
+44 (0) 20 7851 7070
cbunch@rmauctions.com

North America
Stephanie Jacklin
+1-519-352-4575
sjacklin@rmauctions.com

DIRECTIONS/DIREZIONI

By car

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

- From Lugano take the Lugano-Milan motorway; take the CERNOBBIO Lago exit 200 metres after customs.

By train:

- Ferrovie Nord Milano (www.ferrovienord.it): Departures from Piazza Cadorna, Milan, train for COMO Lago; alight at the last stop, COMO Lago. Outside the station is the bus stop for line CC6, COMO-Maslianico; alight at Villa Erba (www.sptlinea.it, tel 031.247111). The journey is around 4km.

- Ferroviedello Stato (www.trenitalia.com): Departures from Milano Centrale or from Milano Porta Garibaldi, destination Chiasso, alight at COMO San Giovanni. Outside the station is the bus stop for line CC6, COMO-Maslianico; alight at Villa Erba (www.sptlinea.it, tel 031.247111). The journey is around 5km.

Airport Connections:

- Aeroporto di Linate (www.sea-aeroportimilano.it), around 50 km away.

- Aeroporto di Malpensa (www.sea-aeroportimilano.it), around 35 km away.

In Auto:

- Da Milano autostrada Milano – Chiasso A9; uscita COMO Nord (ultima uscita per l'Italia); quindi seguire le indicazioni per Villa Erba. Il parcheggio si trova all'Autosilo, ed è a 200 mt dal Centro Congressi.

- Da Lugano autostrada Lugano – Milano; 200 metri dopo la dogana, uscita CERNOBBIO Lago.

In Treno:

- Ferrovie Nord Milano (www.ferrovienord.it): partenze da Piazza Cadorna, treno per COMO Lago; fermata capolinea COMO Lago. Di fronte c'è la fermata del bus, linea COMO-Maslianico (linea CC6); la fermata è Villa Erba (www.sptlinea.it, tel 031.247111). La distanza è di 4 km circa.

- Ferrovie dello Stato (www.trenitalia.com): partenze da Milano Centrale o da Milano Porta Garibaldi, treno per Chiasso, fermata stazione di COMO San Giovanni. Di fronte c'è la fermata del bus, linea COMO-Maslianico (linea CC6); la fermata è Villa Erba (www.sptlinea.it, tel 031.247111). La distanza è di 5 km circa.

Collegamenti Aerei e Aeroportuali:

- Aeroporto di Linate (www.sea-aeroportimilano.it), distante circa 50 km.

- Aeroporto di Malpensa (www.sea-aeroportimilano.it), distante circa 35 km.

VAT, IMPORT DUTIES AND TAXES / IVA, TASSE D'IMPORTAZIONE E DAZIO

This auction is an international event, and consequently the lots offered have originated from many different countries and jurisdictions.

BUYER'S PREMIUM

The buyer's premium in effect is 12% for automobiles and 17% for memorabilia. Since the sale is conducted in Italy, value added tax (VAT) on the buyer's premium at the rate of 20% will be collected by RM and remitted to the Italian tax department. For example, a tax paid automobile purchased for a hammer (block) price of €100.000 will be invoiced at €114.400 (€100.000 purchase price + €12.000 buyer's premium + €2.400 VAT on the buyer's premium).

LOTS

As a bidder, it is your responsibility to be aware of the relevant taxes and duties due and payable, as well as import regulations that may apply to your purchase, depending on a variety of factors, including your status as a person or a corporation, your residency, and the particulars of the vehicle.

To assist you with this process, we have provided information about the origin and documentation status of each lot. In the specifications column, you will find both a flag, which will provide a quick reference as to the origin of the lots, their customs status in Italy, and a brief description of the type of ownership or registration papers that will be supplied with the lot. Bidders are strongly encouraged to inspect these papers in person in order to clearly understand what is being provided. Please visit the auction office on site, or ask an RM representative for assistance.

É un evento internazionale, di conseguenza I lotti offerti provengono da vari paesi, di giurisdizione diversa.

PROVVIGIONE ACQUIRENTE

La provvigione dell'acquirente é del 12% per le autovetture e del 17% per i memorabilia + IVA. L'asta si svolge in Italia, quindi l'IVA del 20% sulla provvigione dell' acquirente sarà fatturata. Esempio: Un automobile acquistata per un prezzo d'asta di €100.000 sarà fatturata a €114.400 (€100.000 prezzo d'asta + €12.000 commissione acquirente + €2.400 IVA sulla provvigione).

LOTTI

È responsabilità dell'acquirente informarsi sulle tasse d'importazione / dazio da pagare , e sulle regole d'importazione. Onde facilitarvi in questo vi informiamo sulla provenienza e mettiamo a vostra disposizione la documentazione di ogni lotto. Nella colona delle specifiche troverete una bandiera che sta ad indicare l'origine dei lotti, il loro stato doganale in Italia ed una breve descrizione della documentazione disponibile. Gli acquirenti sono vivamente pregati di esaminare attentamente la documentazione. Per ulteriori chiarimenti vi preghiamo di visitare il nostro ufficio o di contattare uno dei nostri rappresentanti durante l'asta.

All lots marked by the dagger (†) next to the lot number will be subject to VAT (at 20%) on the full purchase price (both the hammer price and the commission). This includes the following lots:

I lotti marcati con un pugnale vicino al numero di lotto sarano soggetti al IVA (di 20%) sul prezzo di acquisto intero (il prezzo di aggiudicazione e la commissione). Includono i lotti seguenti:

108, 109, 110, 111, 112, 113, 116

VAT, IMPORT DUTIES AND TAXES / IVA, TASSE D'IMPORTAZIONE E DAZIO CONT'D

EU TAXES PAID

Signifies that the lot is taxes & duties paid in the European Union (EU).

SWISS TAXES PAID

Signifies that the lot is taxes & duties paid in Switzerland and is present at the sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved bill of lading with supporting customs documentation, or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU. All purchases returning to Switzerland will be subject to applicable VAT and import duties.

US TAXES PAID

Signifies that the lot is taxes & duties paid in the United States and is present at the sale under a temporary import bond, which must be cancelled either by exporting the lot outside of the EU on an approved bill of lading with supporting customs documentation, or by paying the applicable VAT and import duties to have the lot remain in the EU. Please note that any motor vehicle purchases returning to the United States will be dutiable at the rate of 2.5% (based on the price paid at auction, including buyer's premium and applicable VAT).

IMPOSTE UE ASSOLTE

Questa dicitura indica che sul lotto sono stati pagati i dazi e le imposte dell'Unione Europea (UE).

IMPOSTE SVIZZERE ASSOLTE

Questa dicitura indica che sul lotto sono stati pagati i dazi e le imposte svizzeri. Alla vendita viene emesso un titolo di importazione temporaneo, che deve essere annullato esportando il lotto al di fuori del territorio dell'Unione Europea con una bolla di carico approvata, accompagnata dalla relativa documentazione di sdoganamento, oppure pagando l'IVA e i dazi di importazione applicabili affinché il lotto rimanga nell'UE. Tutti i beni acquistati che ritorneranno in Svizzera saranno soggetti all'IVA e ai dazi di importazione applicabili.

IMPOSTE STATUNITENSI ASSOLTE

Questa dicitura indica che sul lotto sono stati pagati i dazi e le imposte statunitensi. Alla vendita viene emesso un titolo di importazione temporaneo, che deve essere annullato esportando il lotto al di fuori del territorio dell'Unione Europea con una bolla di carico approvata, accompagnata dalla relativa documentazione di sdoganamento, oppure pagando l'IVA e i dazi di importazione applicabili affinché il lotto rimanga nell'UE. Si prega di notare che le vetture vendute che ritorneranno negli Stati Uniti saranno soggette a un dazio doganale del 2,5% (basato sul prezzo di aggiudicazione, più i diritti d'asta e l'aliquota IVA applicabile).

RM AUCTIONS

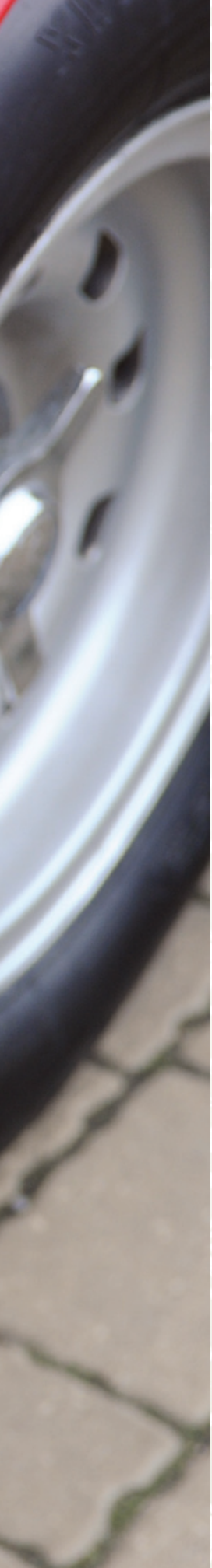
at the

CONCORSO D'ELEGANZA VILLA D'ESTE

SATURDAY, MAY 21, 2011

LOT 101 - 132

MICHELIN



LOT 101

1966 FERRARI 330 GTC

COACHWORK / CARROZZERIA: PININFARINA

CHASSIS / TELAIO # **09111** ENGINE / MOTORE # **09111**

SPECIFICATIONS:

300 bhp, 3,967 cc V-12 engine, triple Weber carburettors, rear-mounted five-speed manual transaxle, tubular steel frame, four-wheel independent suspension, and four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,400 mm (94.5")

SPECIFICHE:

300 cv, motore V-12 di 3.967 cc, tre carburatori Weber, cambio manuale a cinque marce al posteriore, telaio tubolare in acciaio, sospensioni anteriore e posteriore a ruote indipendenti, freni a disco. Passo: 2.400 mm (94.5")

ESTIMATE/STIMA:

€175.000 – €225.000 £150.000 – £190.000 $240,000 – $310,000

NO RESERVE/SENZA RISERVA

DOCUMENTS / DOCUMENTI

German Fahrzeugbrief

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tim Scott

Nothing more clearly shows the evolution of Ferrari into the premier constructor of grand touring automobiles than the 1966 Geneva Auto Show debut of the 330 GTC. It offered a 4.0-litre engine in a chassis closely patterned after the 275 GTB with coachwork by Pininfarina, combining a gorgeous nose reminiscent of the 400 Superamerica with a prominent beltline from the doors back, culminating in a tail that paid homage to the 275 GTS. The thin-pillared, airy greenhouse owes little to any prior Ferrari but crisply reflects Pininfarina's mastery of form and unifies this potentially disparate collection of design elements into a clean and refreshing form of its own.

In keeping with its intended mission as a grand touring car, the 330 GTC's interior accommodations are both commodious and luxurious, with ample luggage room both in the trunk and behind the seats. Some 600 330 GTCs were built in the years before it was succeeded by the 365 GTC.

Nulla evidenzia in modo più chiaro l'evoluzione che portò la Ferrari ad essere la casa costruttrice di vetture granturismo prima in ordine di importanza, del debutto della 330 GTC al Salone dell'Auto di Ginevra del 1966. Essa proponeva un motore di 4 litri di cilindrata, su un telaio simile a quello della 275 GTB, con una carrozzeria di Pininfarina, che univa lo spettacolare frontale che ricordava la 400 Superamerica con una linea di cintura sporgente dalle portiere alla parte posteriore, che rendeva omaggio alla 275 GTS. L'abitacolo arioso e con montanti sottili ha poco a che fare con qualsiasi altra Ferrari precedente ma riflette in modo incisivo la padronanza delle forme della Pininfarina e unifica questo insieme di elementi di design potenzialmente disparati in una forma unica, pura e fresca.

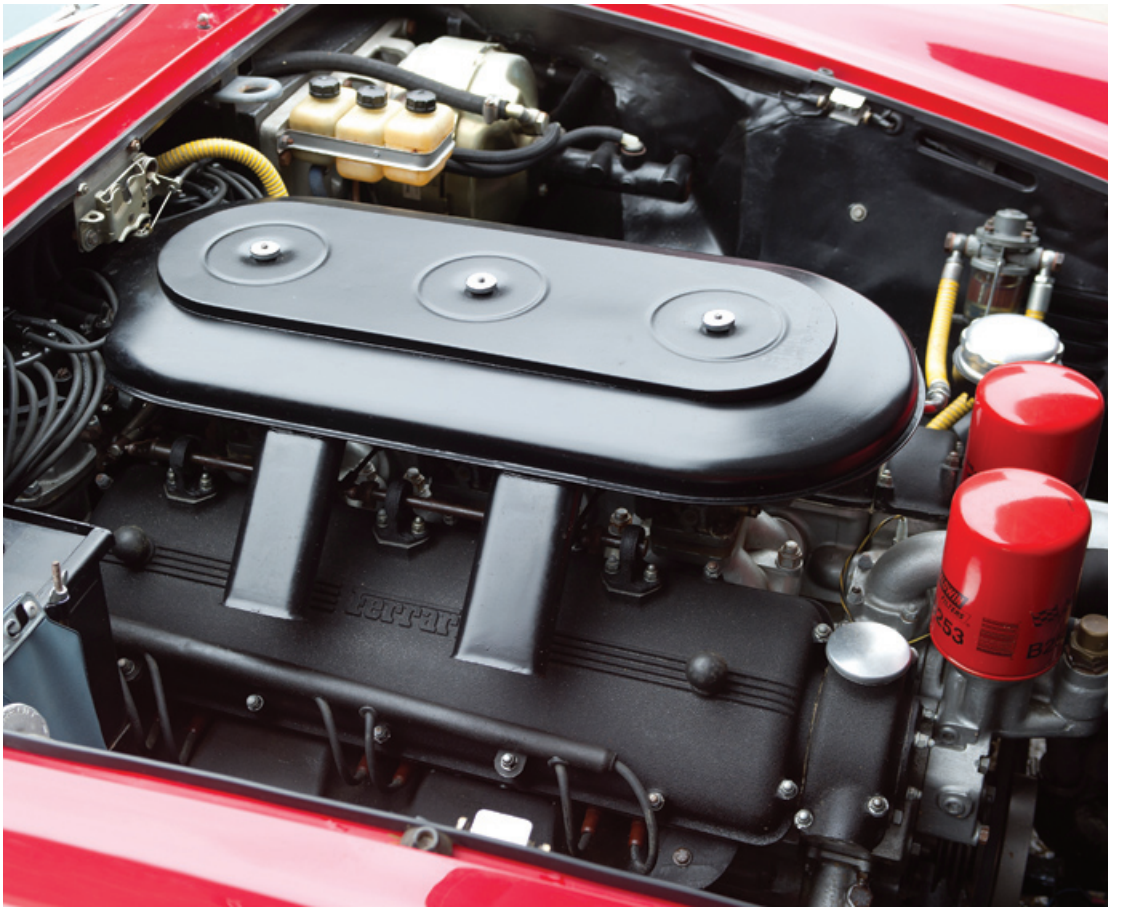
Per assolvere alla sua missione di vettura granturismo, gli interni della 330 GTC sono comodi e lussuosi, con ampio spazio per i bagagli, sia nel baule che dietro ai sedili. Circa 600 330 GTC furono costruite nel corso degli anni, prima che il modello venisse sostituito dalla 365 GTC.

Records indicate that chassis 09111 was completed on 19th November, 1966 and finished new in Grigio Fumo with a beige interior. Built new to European specification, it was sold new through official Ferrari dealer Vecar Srl in Rome to first owner Antonello Scardia of Lecce in southern Italy. Correspondence in the car's file indicates it changed ownership once more in July 1967, passing to second owner Primo Torrolino of Alessandria. During his ownership, Mr. Torrolino had the car maintained at the Ferrari factory itself, by "Assistenza Clienti" in Modena.

By the 1970s, 09111 had made its way to the United States and, according to information provided by marque expert Marcel Massini, was painted red. The car remained in this same colour scheme with a cream leather interior and by the early 1990s had returned to Europe where it was registered in Germany.

I registri indicano che la 09111 fu completata il 19 novembre 1966 e finita in grigio fumo con interni beige. Costruita con le specifiche europee, fu venduta dalla concessionaria ufficiale Ferrari Vecar Srl, di Roma, a Antonello Scardia di Lecce. Dalla documentazione a corredo, si capisce che la vettura cambiò proprietario nel luglio 1967, quando fu acquistata da Primo Torrolino di Alessandria. Nel periodo della sua proprietà, Torrolino fece fare la manutenzione della vettura direttamente a Modena, presso l'Assistenza Clienti della Casa.

Negli anni Settanta, la 09111 fu esportata negli Stati Uniti e, secondo le informazioni fornite dall'esperto Ferrari Marcel Massini, era verniciata in rosso. La vettura rimase di questo stesso colore, con gli interni in pelle crema, e nei primi anni Novanta ritornò in Europa e fu immatricolata in Germania.



According to the correspondence on file, a Mr. Lawrence F. Zinkin became the new owner in 2003. Mr. Zinkin would treat this beautiful 330 GTC as his pride and joy, maintaining it to a very high level and participating in several Ferrari events, including the Ferrari Club of America "Concorso Italiana of Marina" in California, where it won a silver award. Mr. Zinkin commissioned a full engine rebuild by marque specialists in California in 2005.

The car's file contains many bills for work conducted in recent years. With all EU taxes paid, this is a great opportunity to acquire one of the great touring Ferraris, fresh from a service at Ferrari specialists DK Engineering in the UK.

In base alla documentazione a corredo, un certo Lawrence F. Zinkin ne divenne il nuovo proprietario nel 2003. Egli avrebbe in seguito trattato questa splendida 330 GTC come un oggetto di orgoglio e gioia, mantenendola ad un altissimo livello e partecipando a diverse manifestazioni Ferrari, compreso il "Concorso Italiana of Marina", in California, del Ferrari Club America, dove si aggiudicò la targa d'argento. Nel 2005, Zinkin commissionò il rifacimento completo del motore a specialisti della marca, in California.

A corredo della vettura, ci sono molte fatture relative ai lavori effettuati in anni recenti. Con tutte le tasse europee pagate, questa è una grande opportunità di acquistare una delle migliori Ferrari gran turismo, appena revisionata dagli specialisti Ferrari della DK Engineering, in Gran Bretagna.

zagato
milano

LOT 102

1962 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT ZAGATO "CODA TRONCA"

CHASSIS / TELAIO # **AR10126*00184** ENGINE / MOTORE # **AR 1315*05459**

- **One of only 30 SZ "Coda Tronca" examples built**
- **Lightweight Zagato bodywork**
- **Autotecnica Conrero engine**
- **Known ownership beginning in Lugano, Switzerland**
- **Shown at Villa d'Este (2004)**
- **Eligible for many prestigious events**

- **Una delle sole 30 SZ "Coda Tronca" costruite**
- **Leggera carrozzeria di Zagato**
- **Motore preparato dall'Autotecnica Conrero**
- **Storia conosciuta iniziata a Lugano, in Svizzera**
- **Esibita a Villa d'Este nel 2004**
- **Utilizzabile in molte prestigiose manifestazioni**

SPECIFICATIONS:

Est. 135 bhp, 1,300 cc DOHC inline four-cylinder engine, five-speed manual transmission, independent front suspension, live rear axle, front disc brakes. Wheelbase: 2,248 mm (88.5")

SPECIFICHE:

135 cv stimati, motore bialbero quattro cilindri in linea di 1.300 cc, cambio manuale a cinque marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti, assale rigido posteriore, freni a disco all'avantreno. Passo: 2.248 mm (88.5")

ESTIMATE/STIMA:

€260.000 – €300.000 £220.000 – £260.000 $360,000 – $420,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

UK V5C

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Simon Clay

With only 200 examples built, the Alfa Romeo Sprint Zagato (SZ) is a very rare car indeed, particularly in "Coda Tronca" long tail form, of which only 30 cars were ever built. It has all the elements for racing competitiveness, beginning with a highly tuned 1,300-cc engine mated to a five-speed transmission and married to carefully constructed, lightweight aluminium bodywork, which in itself reportedly took Zagato 300 hours to construct. The stunning long tail "Coda Tronca," the final development of the legendary racing Giulietta, was designed with a lower roof line as well as a Kamm tail, which made for better aerodynamics.

Chassis no. 0184, the outstanding example on offer, started its life in Switzerland. It was manufactured on 28 March, 1962 and quickly sold two days later to "Società per il Commercio dei Prodotti Alfa Romeo Lugano," a well established Alfa dealership in Ticino. In 1970 the car passed to renowned local body shop owner Mr. Arno Mark of Gstaad. From there, correspondence on file suggests Michael Storer of Zurich purchased the car from Mr. Mark.

Con soli 200 esemplari costruiti, l'Alfa Romeo Sprint Zagato è davvero molto rara, particolarmente nella versione "Coda Tronca" della quale ne furono costruite solo 30 esemplari. Ha tutte le caratteristiche per essere competitiva nelle corse, a cominciare da un motore potenziato di 1.300 cc accoppiato ad un cambio a 5 marce e coniugato con una leggera carrozzeria in alluminio, che, da sola, a quanto viene riferito, impegnava Zagato per circa 300 ore. La stupefacente versione "Coda Tronca," lo sviluppo definitivo della leggendaria Giulietta da corsa, fu disegnata con una linea del tetto più bassa e con la coda tronca "Kamm", che contribuiva ad una migliore aerodinamica.

La vettura con telaio n. 0184, l'eccezionale esemplare offerto, iniziò la sua vita in Svizzera. Costruita il 28 marzo 1962, fu venduta due giorni dopo alla "Società per il Commercio dei Prodotti Alfa Romeo Lugano," una nota concessionaria Alfa del Canton Ticino. Nel 1970 la vettura passò a Arno Mark, proprietario di una rinomata carrozzeria a Gstaad, dal quale, in base alla corrispondenza in archivio, fu venduta a Michael Storer di Zurigo.

By 1989, the car was owned by Rudy Pas of The Netherlands, and it was during this ownership that the car was given a full restoration. The bodywork was done by "Autocostruzioni SD," who retained the majority of the original aluminium panels and re-skinned the parts that were beyond repair. A mechanical rebuild was also undertaken, conducted by Conrero who built and fitted a competition engine to SZ specification. Conrero is highly acclaimed for the tuning of "Conrero 1,300 cc" Alfa engines, of which this car benefits – an excellent engine producing about 135 bhp. The suspension, brakes and clutch were also rebuilt at the same time. All told, the car is extremely well suited for road and track use.

During Mr. Pas's ownership, the car was predominantly used as a showpiece, only being driven sparingly at prestigious events. It was seen in public on few occasions, and records show that it competed at the 2006 Bologna-Raticosa hill climb, as well as being a distinguished featured car at the 'Celebration of Zagato' in 2004 at Villa d'Este. Acclaimed Alfa specialist Paul Schouwenburg then purchased the car, describing it in correspondence as "a scaled down version of the Ferrari 275 GTB/C with similar feelings of exhilaration and excitement."

Nel 1989 la vettura era di proprietà dell'olandese Rudy Pas e fu durante la sua proprietà che venne completamente restaurata. I lavori alla carrozzeria furono affidati alla "Autocostruzioni SD," che salvò la maggior parte dei pannelli originali in alluminio sostituendo solo le parti non riparabili. Anche la meccanica fu rifatta e affidata a Conrero, che costruì e montò un motore competizione con le specifiche della SZ. Conrero è molto noto per la preparazione dei motori Alfa 1.300, e il motore è in grado di erogare circa 135 cv. Contemporaneamente vennero rifatti anche sospensioni, freni e frizione. Ciò detto, la vettura è estremamente ben utilizzabile sia su strada che su pista.

Pas usò prevalentemente la vettura come pezzo da esposizione, guidandola con parsimonia solo alle manifestazioni prestigiose. Essa fu mostrata in pubblico solo in poche occasioni, come nel 2006 alla corsa in salita Bologna-Raticosa e nel 2004 quando fu una delle vetture esposte alla celebrazioni Zagato a Villa d'Este. In seguito la vettura fu acquistata dallo specialista Alfa Paul Schouwenburg, che, in una lettera, la descrisse come "una copia in scala ridotta della Ferrari 275 GTB/C, in grado di dare le stesse sensazioni di euforia ed eccitazione." In un'intervista ad una rivista di vetture classiche, Schouwenburg dichiarò che questa SZ "Coda Tronca" è stata una delle vetture da lui preferite,

In an interview with a classic car magazine, Mr. Schouwenburg explained that this SZ "Coda Tronca" was one of his all-time favourite cars, second only to his Ferrari 250 GT SWB "SEFAC Hot Rod."

In 2007 the car was exported to the United States, where the new owner Ronald Hein used the SZ on regular occasions. Two years later he had the engine professionally refreshed at a cost of more than $14,000 by Conrad Stevenson of Berkeley, California.

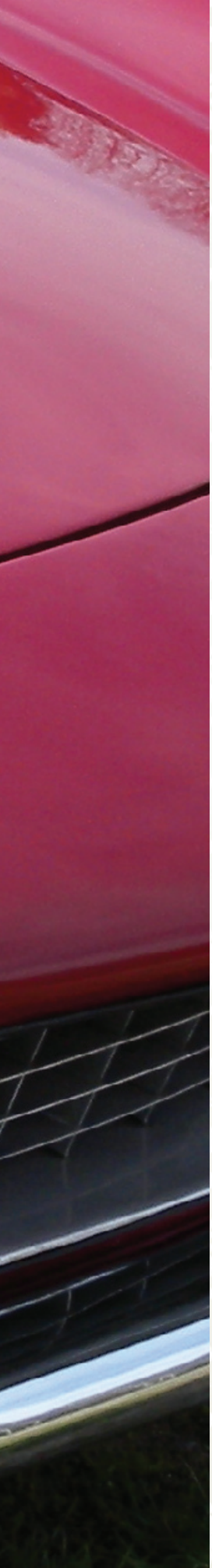
Only the final 30 Sprint Zagatos left the factory with Coda Tronca bodywork, making this a very rare and tremendously collectable car. Its wonderful GT shape would follow into the development program of the Alfa Romeo TZ "Tubulare Zagato." The offering of chassis 0184 is a rare opportunity to purchase a Zagato masterpiece with outstanding heritage, racing character and the heightened prestige of being a welcome entrant for such important collector car events as the Tour Auto, Goodwood Revival and Le Mans Classic. This particular example was recently re-imported into the EU with all taxes paid and is complete with a fully documented history file.

seconda solo alla sua Ferrari 250 GT "SEFAC Hot Rod" Berlinetta a passo corto

Nel 2007 la vettura fu esportata negli Stati Uniti, dove il nuovo proprietario, Ronald Hein, la usò con regolarità. Due anni dopo, egli fece revisionare il motore, ad un costo di oltre 14.000 dollari, da Conrad Stevenson di Berkeley, in California.

Solo le ultime 30 Sprint Zagato lasciarono la fabbrica con la carrozzeria "Coda Tronca", che rende questa vettura molto rara ed estremamente appetibile per i collezionisti. La sua bellissima linea sarebbe poi evoluta in quella dell'Alfa Romeo TZ "Tubolare Zagato." L'offerta della 0184 rappresenta la rara opportunità di acquistare un capolavoro di Zagato con eccezionale retaggio, temperamento corsaiolo e l'accresciuto prestigio di essere una partecipante ben accetta alle più importanti manifestazioni per vetture da collezione, come il Tour Auto, il Goodwood Revival e Le Mans Classic. Questo particolare esemplare è stato recentemente re-importato in Europa con il pagamento delle tasse doganali ed è ben documentato da un completo dossier storico.

397
YUB



LOT 103

1963 FERRARI 250 GT LUSSO BERLINETTA

CHASSIS / TELAIO # **5191 GT** ENGINE / MOTORE # **5191 GT** INTERNAL ENGINE / INTERNO MOTORE # **1630/62**

- **Final and arguably most beautiful road-going 250-series Ferrari**
- **Original, matching-numbers V-12 engine**
- **One of only 355 examples built**
- **Five owners from new**
- **Documented by Ferrari historian Marcel Massini**

- **L'ultima e probabilmente la più bella evoluzione della serie Ferrari 250 stradale**
- **Motore V-12 originale, con lo stesso numero del telaio**
- **Uno dei soli 355 esemplari costruiti**
- **Vettura con solo cinque proprietari da nuova**
- **Documentata dallo storico delle Ferrari Marcel Massini**

SPECIFICATIONS:

250 bhp, 2,953 cc V-12 engine with three Weber twin-choke carburettors, four-speed manual gearbox, independent front suspension with unequal-length A-arms and coil springs, live rear axle with semi-elliptic leaf springs, parallel trailing arms, and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,400 mm (94.5")

SPECIFICHE:

250 cv, motore V-12 di 2.953 cc con tre carburatori doppio corpo Weber, cambio manuale a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti con ammortizzatori idraulici e molle elicoidali, assale posteriore rigido con balestre semi-ellittiche, 4 freni a disco con comando idraulico. Passo: 2.400 mm (94.5")

ESTIMATE/STIMA:

€375.000 – €425.000 £330.000 – £370.000 $530,000 – $600,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Swiss Permis de Circulation

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.

The gorgeous Ferrari 250 GT Lusso Berlinetta is one of the most exquisitely proportioned and most beautiful of all Pininfarina styling creations on the legendary front-engined Ferrari 250 GT chassis. These were classic high-performance *gran turismo* cars with a difference, for they combined power and speed with the highest contemporary levels of elegance and comfortable accommodation for two, plus their luggage.

A prototype of the new 250 GT "Lusso" appeared at the Paris Motor Show in October 1962. The strikingly elegant lines, blending into a Kamm tail, were reminiscent of not only the 250 GT SWB Berlinetta but also the 250 GTO. In fact, the Lusso was the last car to be equipped with the Colombo-designed 3.0-litre V-12 engine.

La magnifica Ferrari 250 GT Berlinetta Lusso è una delle più belle e proporzionate fra tutte le creazioni stilistiche di Pininfarina sul leggendario telaio 250 GT con motore anteriore. Queste erano classiche vetture *gran turismo* dalle elevate prestazioni con qualcosa in più, poiché univano potenza e velocità con i più alti livelli contemporanei di eleganza ed una comoda sistemazioni per due persone oltre al loro bagaglio.

Il prototipo della nuova 250 GT "Lusso" fu presentato nell'ottobre 1962 al Salone di Parigi. Le linee singolarmente eleganti che si fondevano in una coda tronca ricordavano non solo la 250 GT Berlinetta a passo corto ma anche la 250 GTO. In effetti, la Lusso fu l'ultima vettura dotata del motore V-12 di 3 litri progettato da Colombo.

With three Weber carburettors as opposed to the six used on the racing version, the unit used in the Lusso produced about 250 bhp and was capable of propelling the car to a top speed of 240 km/h (150 mph) and sprinting to 100 km/h in only eight seconds. Simply put, this new 250 GT combined gorgeous styling with a leather-trimmed interior and all the V-12 performance Ferrari had become famous for.

The Lusso was manufactured from 1963 until 1964, a very short period; only 355 were built. Aside from an endless list of positive press reaction, the car attracted numerous well-known clients, including Steve McQueen, Dr. Harvey Postlethwaite, Ferrari's former head of design in Formula 1, and Battista "Pinin" Farina, who was apparently so pleased with the outcome of his company's design that he had to have a car for his personal use.

Con tre carburatori Weber invece dei sei usati nella versione competizione, il motore della Lusso erogava circa 250 cv, che consentivano alla vettura una velocità massima di circa 240 km/h e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli otto secondi. In breve, questa nuova 250 GT univa uno stile spettacolare, interni in pelle e le alte prestazioni del motore V-12 per le quali la Ferrari era diventata famosa.

La Lusso fu costruita per un periodo molto breve, dal 1963 al 1964, e in soli 355 esemplari. A parte una serie infinita di positive reazioni della stampa, la vettura attrasse numerosi clienti famosi, fra i quali Steve McQueen, il dottor Harvey Postlethwaite, responsabile della progettazione delle Ferrari Formula 1, e Battista "Pinin" Farina, che evidentemente rimase così soddisfatto del prodotto della sua società che volle averne una per suo personale uso.

CHASSIS NO. 5191 GT

The car offered here, chassis 5191 GT, was sold new through M. Crepaldi, the officially authorised Milanese Ferrari dealer, to its first owner Alfredo Honegger of Bergamo, Italy. In fact, the car has remained in and around northern Italy and southern Switzerland from new, passing through five known owners.

Honegger, who was in his sixties at the time, didn't own the car for very long, however. In November 1965 he sold it to the second owner, Francisco Heredia of Portugal, who registered the car at the Automobile Club of Italy in Milan. 5191 GT remained in his ownership for 16 years before he sold it to Alfonso Malveni Campeggi of Milan, not long after participating in the Raid Ferrari d"Epoca meeting in Modena.

IL TELAIO 5191 GT

La vettura offerta, telaio 5191 GT, fu venduta da Crepaldi, il concessionario ufficiale Ferrari di Milano, al suo primo proprietario, Alfredo Honegger di Bergamo. Di fatto, la vettura è sempre rimasta nell'area del nord Italia e del sud della Svizzera, passando attraverso cinque proprietari conosciuti.

Honegger, che all'epoca era sulla sessantina, non tenne comunque la vettura per molto. Nel novembre 1965 la vendette al secondo proprietario, il portoghese Francisco Heredia, che la immatricolò presso l'Automobile Club d'Italia di Milano. La rivendette 16 anni dopo ad Alfonso Malveni Campeggi di Milano, che poco tempo dopo partecipò al "Raid Ferrari d'Epoca" a Modena.

In 1982, Mr. Campeggi sold 5191 GT to Dr. Hans Bernbach of Lugano, Switzerland, and in mid-September 1983, it participated in the Ferrari Days at Modena event. In late September 1985, 5191 GT was also in attendance at the "80 Anni di Sport con la Ferrari" event in Modena. Mr. Campeggi kept 5191 GT for over 20 years in his careful ownership, until he sold it to the current owner.

The current owner, a former president of the Ferrari Club Sardegna and long-term Ferrari collector, acquired the car in 2005 and has enjoyed and maintained it ever since. 5191 GT has recently been given a full check-over and service by marque specialist Garage Trabucchi of Bellinzona, Switzerland to ensure the car is in perfect running order prior to the auction.

Nel 1982, Campeggi vendette la 5191 GT al dottor Hans Bernbach di Lugano, che a metà settembre 1983 partecipò alla manifestazione "Ferrari Days" a Modena. Verso la fine di settembre 1985, la vettura fu presente anche alla manifestazione "80 Anni di Sport con la Ferrari" a Modena. Bernbach tenne con cura la 5191 GT per oltre 20 anni, fino a quando la vendette all'attuale proprietario.

Questi, in passato presidente del Ferrari Club Sardegna e collezionista Ferrari di lunga data, ha acquistato la vettura nel 2005, usandola sempre con piacere e ben curandola. La vettura ha recentemente ricevuto un servizio completo, da parte dello specialista della marca il Garage Trabucchi di Bellinzona, in modo da essere presentata alla vendita in perfette condizioni di marcia.

RM Auctions specialists recently travelled to Switzerland to inspect 5191 GT and can confirm the car runs and drives well. It started easily and the engine did not smoke and maintained good oil pressure. The paintwork does not exhibit any major flaws, and panel fit is excellent all around. Overall, this 250 GT Lusso presents very well and is ideally suited to be enjoyed on tours and rallies.

Gli specialisti di RM Auctions sono stati recentemente in Svizzera per esaminare la 5191 GT e possono confermare che la vettura é in buone condizioni d'uso. Il motore parte senza problemi, non fuma e la pressione dell'olio è buona. I pannelli della carrozzeria sono eccellenti e la verniciatura non presenta difetti evidenti. Complessivamente, questa 250 GT Lusso si presenta molto bene ed è perfetta per essere guidata in viaggi e eventi.

Despite its short two-year production run, the 250 GT/L is, on the strength of its appearance alone, one of the most appreciated and highly sought-after Ferraris today.

The Lusso proved to be the last of Ferrari's long-lived 250 GT series. Conceived and executed as a luxury *gran turismo*, its success was attributable to the seamless blend of competition racing performance and sexy Italian styling – a winning combination exemplified by this highly desirable, matching-numbers example with known history from new.

A dispetto del suo breve periodo di produzione, la 250 GT/L é oggi, facendo anche solo riferimento al suo aspetto, una delle Ferrari più apprezzate ed è grandemente desiderata.

La Lusso é l'ultimo modello della serie 250 GT, prodotta per tanti anni. Concepita e realizzata per essere una *gran turismo di lusso*, deve il suo successo alla combinazione perfetta di prestazioni da vettura da corsa e dell'attraente stile italiano, una combinazione vincente di cui è testimone questo esemplare, estremamente desiderabile, che ha la stessa numerazione per telaio e motore e una storia conosciuta fin da nuova.

ROLLS

LOT 104

1929 ROLLS-ROYCE SPRINGFIELD PHANTOM I RIVIERA TOWN BROUGHAM

COACHWORK / CARROZZERIA: BREWSTER & CO.

CHASSIS / TELAIO # **S390LR** ENGINE / MOTORE # **21909**

- **Offered from the Estate of John M. O'Quinn**
- **One of only 10 bodied by Brewster & Co.**
- **Fascinating provenance, documented by Beverly Rae Kimes**
- **Formerly owned by James H.R. Cromwell**
- **Multiple awards, including 2003 Pebble Beach Class Winner and J.B. Nethercutt Award for Most Elegant Automobile**
- **Magnificent gold-plated exterior trim with original exterior cane work**

- **Proveniente dalla Successione di John M. O'Quinn**
- **Una di sole 10 vetture con questa carrozzeria di Brewster & Co.**
- **Affascinante provenienza documentata da Beverly Rae Kimes**
- **In passato di proprietà di James H.R. Cromwell**
- **Più volte premiata, compresi una vittoria di classe a Pebble Beach nel 2003 e il Premio J.B Nethercutt per la Vettura Più Elegante**
- **Stupende finiture esterne dorate con paglia di Vienna originale**

SPECIFICATIONS:

7,668 cc overhead valve inline six-cylinder engine, two valves per cylinder with single overhead camshaft, four-speed manual gearbox, propeller shaft in torque tube to spiral-bevel rear axle, forged beam front axle with semi-elliptic leaf spring suspension, rear suspension by cantilever leaf springs, four-wheel drum brakes. Wheelbase: 3,660 mm (144")

SPECIFICHE:

Motore 6 cilindri in linea con valvole in testa di 7.668 cc, due valvole per cilindro con un albero a camme in testa, cambio manuale a quattro marce, albero di trasmissione intubato con assale posteriore con coppia conica a spiale, assale anteriore con sospensioni a balestre semi-ellittiche, sospensioni posteriori con balestre cantilever, freni a tamburo sulle quattro ruote. Passo: 3.660 mm (144")

ESTIMATE/STIMA:

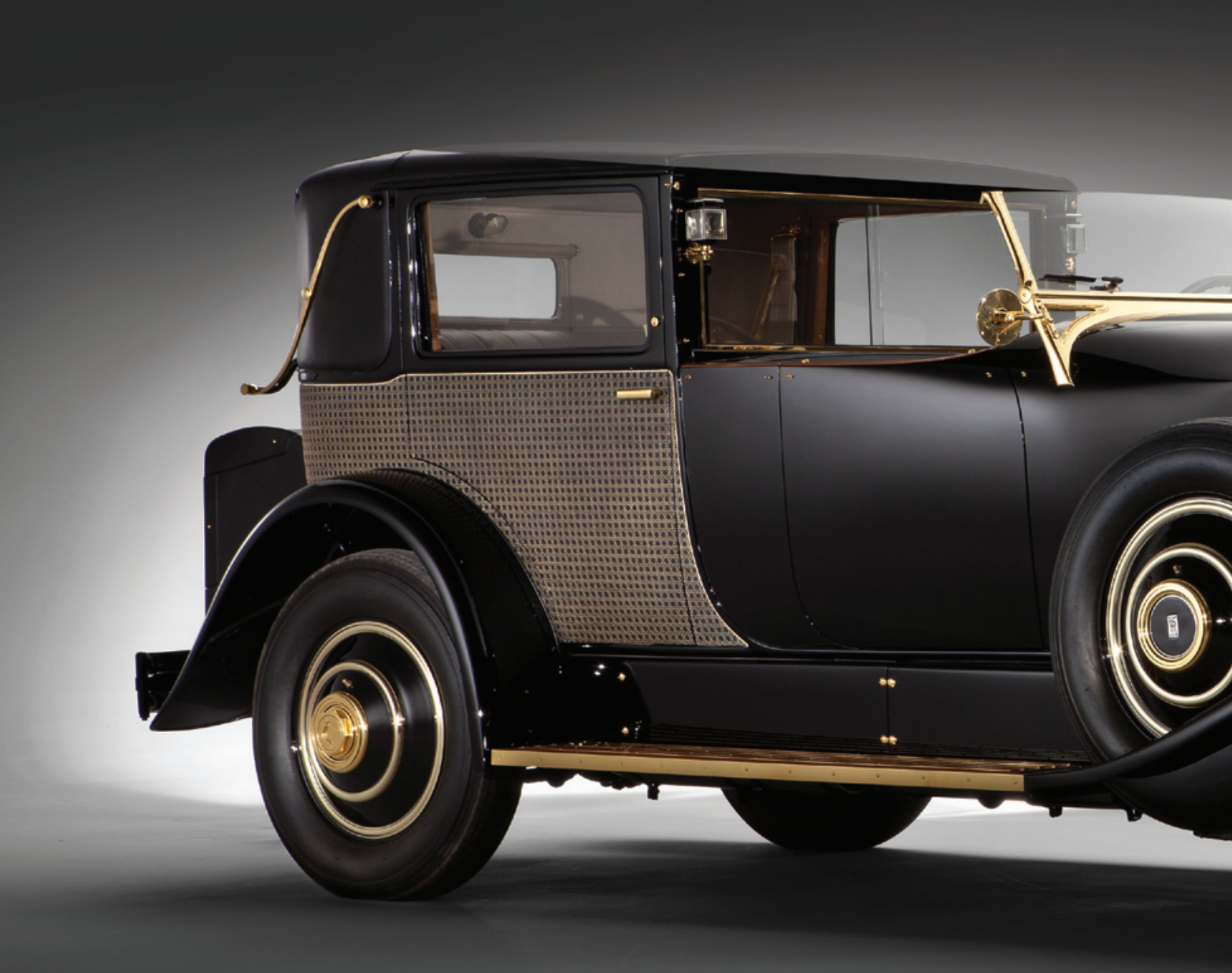
€490.000 – €700.000 £430.000 – £620.000 $700,000 – $1,000,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

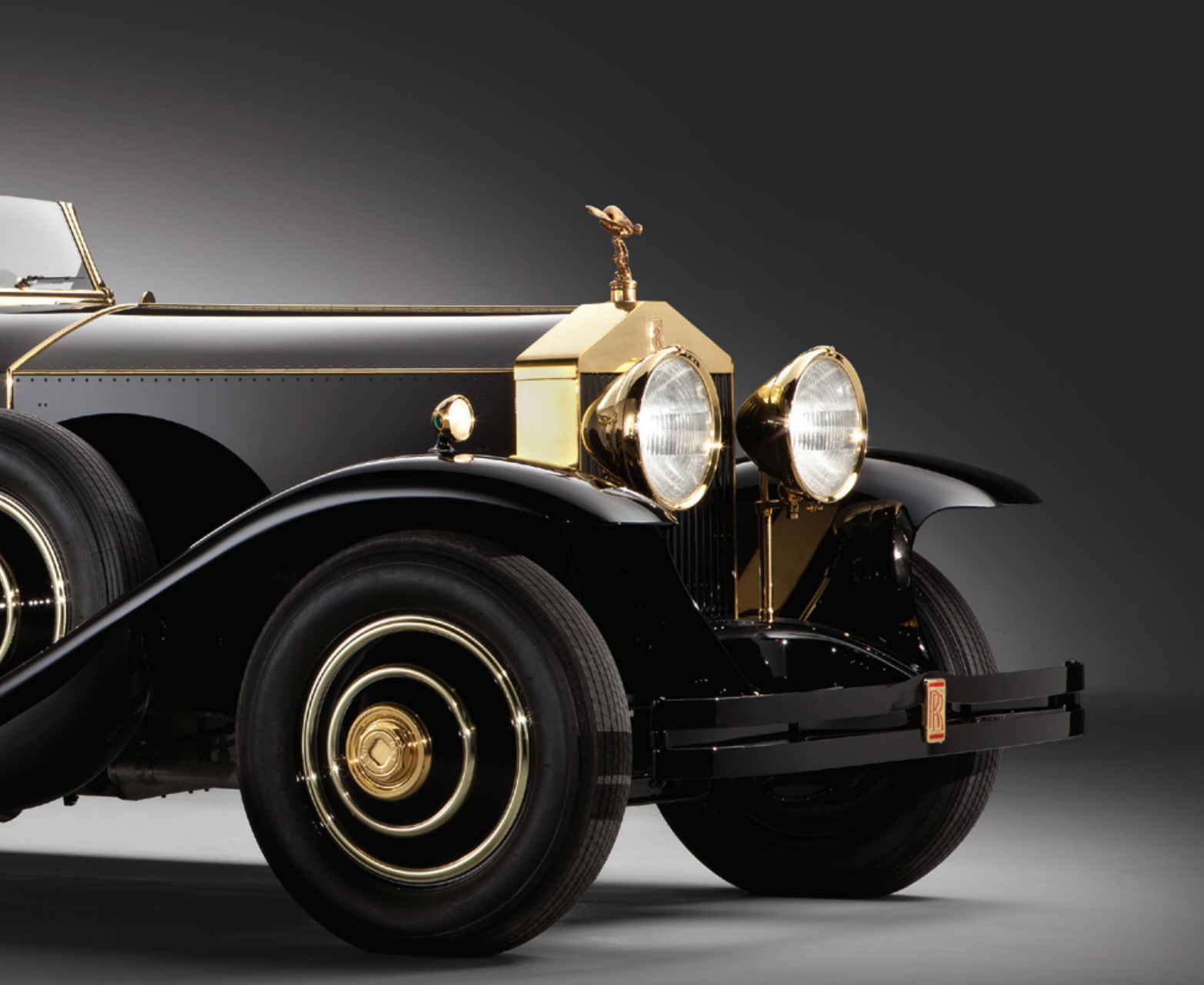
See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz



"The Phantom I Brewster Riviera was priced at $19,965 and, equipped for the road, weighed 5,450 pounds. Ten were built. The four passenger close-coupled body featured two auxiliary seats folding flush into the division. Rear compartment occupants communicated with the chauffeur by way of a call buzzer on the right rear quarter. The standard vanity case was specified to include a clock, mirror pad, ashtray and Dunhill lighter. Passengers luxuriated on a well-upholstered tufted seat with foot rests for their further comfort, and a 'Brewster reading lamp' over the backlight window allowed them to peruse business papers or a favorite novel. Marquetry panels were featured on the division and rear doors, with walnut or mahogany mouldings

"La Phantom I Riviera di Brewster costava 19.965 dollari e con l' equipaggiamento completo per l'uso su strada pesava 2.472 kg. Fu costruita in 10 esemplari. La carrozzeria a quattro posti offriva due seggiolini di fortuna ripiegati nella parete divisoria. I passeggeri comunicavano con l'autista tramite un citofono posto nella parte posteriore destra. Il vanity case di serie era composto da orologio, specchio, posacenere e accendino Dunhill. I passeggeri erano lussuosamente accomodati su comode poltrone con una bella tappezzeria e dotate di poggiapiedi per un maggiore comfort, e una lampada da lettura Brewster sistemata sopra la luce del vetro posteriore permetteva loro di esaminare documenti di lavoro o leggere il romanzo preferito. Pannelli intarsiati erano sistemati sulla parete divisoria e sulle portiere posteriori, con modanature in legno di noce o mogano



around the top edge. The cane work on the Riviera was courtesy of Brewster. The gold plating on Riviera S390LR was extra."

Such was the description of this special automobile by the late, highly respected automotive historian Beverly Rae Kimes in *The Classic Car* (Summer 2006).

In her article, Ms. Kimes went on to describe the cane work "as properly distinctive" but the gold-plated metal trim "as gilding the lily." Even among the most luxurious of Rolls-Royces, S390LR was a particularly unique car. The first owner of this magnificent machine was a woman – Irene Mamlock Simon Schoelkopf Carman. Born in Ohio,

sul bordo superiore. La paglia di Vienna era un omaggio di Brewster, mentre i particolari dorati della Riviera S390LR erano un optional a pagamento."

Così descrisse questa vettura speciale la famosa ed oggi compianta storica dell'automobile Beverly Rae Kimes in *The Classic Car* (Primavera 2006).

Nel suo articolo la signora Kimes proseguiva descrivendo la paglia di Vienna "come ben caratterizzante" ma le finiture dorate "come la doratura di un giglio." Anche fra le più lussuose Rolls-Royce, S390LR era una vettura veramente unica. Il primo proprietario di questa stupefacente vettura è stata una donna, Irene Mamlock Simon Schoelkopf Carman. Poco si sa di lei,

little is known of her early life until her marriage to Michael Simon, a clothing manufacturer. The marriage lasted until Simon's business failed, and Irene remarried soon after her divorce was final. She did quite well, as her second husband, C.P. Hugo Schoelkopf, a widower, was one of the wealthiest men in Buffalo, New York.

Her love of fine jewellery was well-known, including a reported robbery of $500,000 of her gems during a New Year's Eve party at a Manhattan apartment. Accounts in the New York Times noted her to "have a hobby of precious stones." The apartment belonged to actor Frank Barrett Carman who was referred to as Mrs. Schoelkopf's "dancing instructor."

One might infer that Mr. Carman was more than that; a week after the robbery (the jewels were recovered), the Schoelkopfs separated, divorcing in August 1926. Irene married Mr. Carman in February 1927, a man whom one reporter described as "good looking, but poor." Apparently Irene agreed as the couple divorced some months later.

nata in Ohio, fino al matrimonio con Michael Simon, un produttore di capi di abbigliamento. Il matrimonio durò fino a quando Simon non fallì, e Irene si risposò subito dopo avere ottenuto il divorzio. Fece proprio bene, considerato che il suo secondo marito, C.P. Hugo Schoelkopf, vedovo, era uno degli uomini più ricchi di Buffalo, nello stato di New York.

Il suo amore per i bei gioielli era molto noto, così come è noto il furto di pietre preziose per 500.000 dollari da lei subito durante i festeggiamenti di Capodanno in un appartamento di Manhattan. Articoli sul New York Times riportarono che "aveva l'hobby delle pietre preziose." L'appartamento apparteneva all'attore Frank Barrett Carman, descritto come l'insegnante di ballo della signora Schoelkopf.

Qualcuno può pensare che Mr. Carman fosse qualcosa di più; una settimana dopo il furto (i gioielli furono ritrovati), i coniugi Schoelkopf si separarono, e divorziarono nell'agosto 1926. Nel febbraio 1927 Irene sposò Carman, un uomo che un giornalista descrisse come "piacente, ma povero". Sembra che la pensasse così anche Irene, visto che la coppia divorziò qualche mese dopo.

Mr. Schoelkopf became gravely ill, and whether Irene was summoned to his side or not, she appeared at Lenox Hill Hospital on the Upper East Side of Manhattan. In February 1928, the couple reconciled; Hugo Schoelkopf died days later on February 24, 1928. One can surmise that Irene was well taken care of financially as she took delivery of her gold-plated Rolls-Royce Phantom I S390LR on December 23, 1929.

First introduced in 1925, the Rolls-Royce New Phantom (later known as the Phantom I) boasted an entirely new OHV six-cylinder engine displacing nearly 7.7 litres. In stock form, it developed 108 hp, a marked improvement over its predecessor. Its chassis, however, would remain the same as that of the Silver Ghost that preceded it and would continue until the introduction of the Phantom II in 1929. It carried on the use of spectral names for Rolls-Royces to come including the Wraith and Spirit. And once again, as a Rolls-Royce it was almost sinfully well-built. A three-year guarantee was provided with each Phantom sold, and the owner was admonished to return his or her car to the factory every 50,000 miles for dismantling and examination. Little wonder these cars were

Schoelkopf si ammalò gravemente, e Irene, sia che fosse stata chiamata al suo fianco sia che non lo fosse stata, si presentò al Lenox Hill Hospital nell'Upper East Side di Manhattan. Nel febbraio 1928 i due si riconciliarono e qualche giorno dopo, il 28 febbraio, Hugo Schoelkopf morì. Si può supporre che Irene fosse stata sistemata bene dal punto di vista finanziario visto che la sua dorata Rolls-Royce Phantom I S390LR le fu consegnata il 23 dicembre 1929.

Presentata nel 1925, la Rolls-Royce New Phantom (in seguito conosciuta come Phantom I) era dotata di un motore completamente nuovo, sei cilindri con valvole in testa, di quasi 7,7 litri di cilindrata. In configurazione standard sviluppava 108 cv, un notevole incremento rispetto al motore precedente. Il telaio, invece, era lo stesso della Silver Ghost e così sarebbe rimasta fino all'avvento della Phantom II nel 1929. Il nuovo modello introdusse in Rolls-Royce l'uso dei nomi relativi agli spettri, come per le successive Wraith e Spirit. E ancora una volta, essendo una Rolls-Royce, fu costruita bene in modo quasi peccaminoso. Tutte le Phantom erano vendute con tre anni di garanzia, e i proprietari erano esortati a riportare la vettura in fabbrica ogni 50.000 miglia per smontarla e controllarla. Nessuna meraviglia se poi queste vetture erano definite "le Migliori del Mondo".

called the "Best in the World." Phantom Is were all powered by a massive 7.7-litre straight six that the British motoring press reported as "essentially silent at 80mph." Production of the Phantom I continued through 1931 at both the Rolls-Royce U.K. and U.S. plants; 2,212 were produced in England with another 1,241 Springfield models.

Speculation is that Mrs. Schoelkopf, though financially well cared for, tempered her rampant spending as she disposed of the Rolls-Royce in April 1932. The car's next owner was James H.R. Cromwell, who was described as "a sportsman and gambler who was going through his inheritance at a furious clip." After his father's death, Cromwell's mother Eva married Edward T. Stotesbury, a prominent Philadelphian and partner in the investment banking firm Drexel & Co. as well as J.P. Morgan in New York. James therefore grew up in Philadelphia and went on to lead an extraordinary life; he was a diplomat, Ambassador of the United States to Canada, author and even candidate for U.S. Senate. In fact, his sister was married to General Douglas MacArthur.

Tutte le Phantom I furono dotate del potente motore sei cilindri in linea di 7,7 litri che la stampa automobilistica inglese riportava come "sostanzialmente silenzioso a 80 miglia orarie". La produzione della Phantom continuò fino al 1931 sia nella fabbrica inglese che in quella americana; 2.212 vetture furono prodotte in Inghilterra e 1.241 a Springfield, negli USA.

La signora Schoelkopf, benché non avesse problemi finanziari, diminuì le sue folli spese e vendette la Rolls-Royce nell'aprile del 1932. Il successivo proprietario della vettura fu James H.R. Cromwell, descritto come "uno sportivo e un giocatore che stava dilapidando la sua eredità ad un ritmo elevatissimo." Dopo la morte di suo padre, sua madre Eva aveva sposato Edward T. Stotesbury, un illustre cittadino di Filadelfia, socio nella banca di investimenti Drexel & Co. e della J.P. Morgan a New York. James crebbe a Filadelfia e condusse una straordinaria esistenza; fu diplomatico, ambasciatore degli Stati Uniti in Canada, scrittore e anche candidato al Senato degli Stati Uniti. Inoltre sua sorella sposò il Generale Douglas MacArthur.

Living up to his reputation, however, he parted company with the gilded Rolls little more than a year later. By this point, his first marriage to automotive tycoon Horace Dodge's daughter Delphine of Grosse Pointe, Michigan had come to an end. Two years later, he would famously marry Doris Duke, the famed tobacco heiress and namesake of Duke University.

The car was a settlement of debts with Nathaniel P. Hill who subsequently owned the car for nearly eight years when it was sold to G.W. Stark. Little is known about Stark, except that he kept the car safe from scrap metal drives so common during wartime, which claimed countless historically important motor cars. He sold the car in May 1946 to August Zulskall of Cobleskill, New York. Thanks to its rather conspicuous appearance, rather than drive the car, Zulskall chose to put it up on blocks in his garage.

During the mid-fifties, G. Willard Blauvelt of Herkimer, New York took possession of the car. Blauvelt is considered the first hobbyist owner of the car. Besides taking the car to Rolls-Royce Owners Club meetings, he began restoration of the car. A decade later, Bob McVoy from Poland, New York became the owner of S390LR with its odometer reading just 50,000 miles.

McVoy drove the car another 20,000 miles, reportedly with his friend, Governor Nelson Rockefeller, behind the wheel on occasion. The gilded Rolls remained in his possession until early 1996 when it was sold to Roger and Sissy Morrison of Salina, Kansas.

Per essere all'altezza della sua reputazione, comunque, si separò dalla Rolls dorata poco più di un anno dopo. All'epoca, il suo matrimonio con Delphine Dodge, di Grosse Pointe nel Michigan, figlia del magnate dell'automobile Horace Dodge, era finito. Due anni dopo, avrebbe sposato Doris Duke, ereditiera della famosa casa di tabacchi che ha dato il nome alla Duke University.

La cessione della vettura servì a pagare un debito verso Nathaniel P. Hill, che tenne la vettura per circa otto anni prima di venderla a G.W. Stark. Poco si sa di quest'ultimo se non che riuscì ad evitare la demolizione della vettura per recuperarne il metallo, pratica molto comune negli anni di guerra che portò alla distruzione di innumerevoli vetture importanti. Egli vendette la vettura nel maggio del 1946 a August Zulskall di Cobleskill, nello stato di New York. Grazie al suo particolare aspetto, Zulskall decise di conservare la vettura sui blocchi in garage anziché usarla su strada.

A metà degli anni Cinquanta la vettura entrò in possesso di G. Willard Blauvelt di Herkimer, nello stato di New York, che è considerato il suo primo proprietario collezionista. Al di là del presentare la vettura a raduni del Rolls-Royce Owners Club, egli ne iniziò anche il restauro. 10 anni più tardi, Bob McVoy di Poland, nello stato di New York, divenne il nuovo proprietario della S390LR, che aveva percorso appena 50.000 miglia.

McVoy ne aggiunse altre 20.000, talvolta lasciando il volante al suo amico, il Governatore Nelson Rockefeller. La Rolls dorata rimase di sua proprietà fino all'inizio del 1996 quando fu venduta a Roger and Sissy Morrison di Salina, nel Kansas.

The Morrisons chose to restore S390LR, engaging Rick Hamlin of Rick's Automotive in Wellington, Kansas to perform the work. "The cane work on the rear of the car was an art carried over from carriage days," said Mr. Morrison. "I was told by Art Soutter (the last employee at the Springfield plant, who closed its doors in 1936) that the Brewster Company had one employee who used thickened paint and squeezed it through a tool, as you would decorate a cake. The horizontal lines were applied first, followed by the vertical and then the diagonal. Two to three months was required to complete a car. Amazingly the cane work applied in 1929 was still in remarkably good condition and was carefully preserved during the restoration." Also preserved were the gold-plated brightwork and the extravagant rear interior wood inlays.

I coniugi Morrison decisero di restaurare la S390LR, affidando i lavori a Rick Hamlin della Rick's Automotive di Wellington, pure nel Kansas. "La paglia di Vienna nella parte posteriore della vettura è un'opera d'arte risalente ai tempi delle carrozze" dichiarò il signor Morrison. "Mi è stato detto da Art Soutter (l'ultimo dipendente della fabbrica di Springfield, che chiuse i battenti nel 1936) che la Brewster aveva un operaio che usava una vernice densa e la schiacciava con una sorta di attrezzo, come se dovesse decorare una torta. Dapprima applicava le linee orizzontali, poi quelle verticali e infine quelle diagonali. Ci volevano da due a tre mesi per finire una vettura. E' una fortuna che la paglia di Vienna applicata nel 1929 fosse ancora in buone condizioni e che possa essere stata attentamente preservata durante il restauro." Furono anche conservati la finitura esterna dorata e lo stravagante intarsio posteriore in legno.

Following the restoration, the Morrisons completed the Pebble Beach Road Tour with S390LR in 2003, winning First Place in the Pre-WWII Rolls-Royce class and the J.B. Nethercutt Trophy for the Most Elegant Closed Car at the Pebble Beach Concours d'Elegance. At Amelia Island in 2004, the car was awarded the Most Outstanding Rolls-Royce. And, at the CCCA Spring Grand Classic at the Gilmore Museum that same year, S390LR was judged 100 points followed by Most Elegant Car honours the next day at The Experience. The car has since joined the esteemed collection of the late John M. O'Quinn, wherein it has been treated to climate-controlled storage.

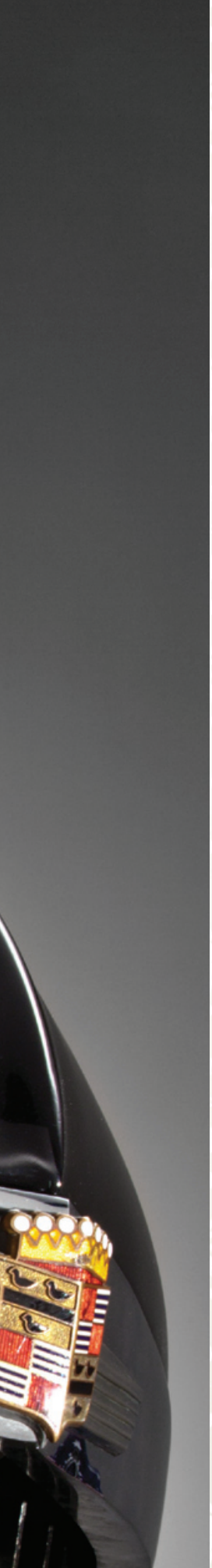
Resplendent with gold trim and sumptuous detailing, S390LR is considered by experts to be the "Rolls-Royce of Rolls-Royces" and is unique among the finest motor cars of a by-gone era. Coupled with its interesting history and extraordinary, if not extravagant, appointments, this Rolls-Royce would, without question, complement the finest of collections and be a welcome participant in concours events the world over.

As part of a large private collection, this car has seen limited exercise. RM strongly advises the successful bidder carry out a thorough service before driving the car on the open road.

Finito il restauro, nel 2003 i coniugi Morrison parteciparono con la S390LR al Tour di Pebble Beach e vinsero il primo posto nella classe Pre-WWII Rolls-Royce e il Premio J.B. Nethercutt per la vettura chiusa più elegante al Pebble Beach Concours d'Elegance. Nel 2004 la vettura fu premiata al Concours d'Elegance di Amelia Island come la Più Pregevole Rolls-Royce e al CCCA Spring Grand Classic al Museo Gilmore raggiunse una valutazione di 100 punti mentre il giorno dopo al concorso The Experience le fu attribuito il premio per la Vettura Più Elegante. In seguito la vettura entrò nell'importante collezione del compianto John M. O'Quinn, all'interno della quale è stata ben curata e conservata in un garage climatizzato.

Risplendente nella sua finitura dorata e ricca dei suoi sontuosi particolari, la S390LR è definita "la Rolls-Royce delle Rolls-Royce"; è unica, fra le vetture più belle di un'epoca che non c'é più. Grazie alla sua interessante storia e ai suoi straordinari, ma anche stravaganti, dettagli questa Rolls-Royce potrebbe essere, senza dubbio, la regina anche delle collezioni più belle e una partecipante gradita a tutti i concorsi del mondo.

Facente parte di una grande collezione privata, quest'auto e stata usata poco. RM consiglia fortemente all'offerente vincitore di fare una revisione accurata dell'auto prima di guidarla su strada aperta.



LOT 105

1938 CADILLAC SIXTEEN TOWN CAR

COACHWORK / CARROZZERIA: FLEETWOOD

CHASSIS / TELAIO # **5270310** ENGINE / MOTORE # **5270310** BODY STYLE / STILE CARROZZERIA **38-9053** BODY / CARROZZERIA # **11**

- **Offered from the Estate of John M. O'Quinn**
- **Very rare Fleetwood Town Car; one of only ten built**
- **Delivered new to Countess Rosaria de Larecchea de Schiffner in Paris**
- **Stored for many years at the Vatican**
- **Ex-Nicola Bulgari Collection**

- **Dalla successione di John M. O'Quinn**
- **Rarissima Town Car di Fleetwood; una delle sole 10 costruite**
- **Primo proprietario la Contessa Rosaria de Larecchea de Schiffner di Parigi**
- **Rimasta per molti anni nella Città del Vaticano**
- **In passato nella collezione di Nicola Bulgari**

SPECIFICATIONS:

Series 38-90. 185 bhp, 7,063 cc (431 cu. in.) L-head V-16 engine, three-speed manual gearbox, coil spring independent front suspension, live rear axle with semi-elliptic leaf springs, four-wheel hydraulic brakes. Wheelbase: 3,619 mm (141.25")

SPECIFICHE:

Serie 38-90. 185 cv, 7.063 cc (431 cu. in.) motore 16 cilindri a V a valvole laterali, cambio manuale a tre marce, sospensioni anteriori a ruote indipendenti con ammortizzatori a molla, assale posteriore rigido con balestre semi-ellittiche, freni idraulici sulle quattro ruote. Passo: 3.619 mm (141.25")

ESTIMATE/STIMA:

€100.000 – €170.000 £90.000 – £150.000 $150,000 – $250,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

For years, automotive writers have struggled to find suitable superlatives with which to describe Cadillac's majestic 16-cylinder motor cars – and for good reason. At a time when the competition offered eight cylinders, and a few were considering 12, Cadillac offered its 16-cylinder masterpiece.

The Cadillac Motor Car Company surprised the industry by introducing an all-new V-16 at the New York Auto Show in October 1937. Unlike its overhead-valve predecessor, the 16-cylinder motor of this new Series 90 model was of a monobloc L-head design, cast in a 135-degree vee. As before, the car sat at the very top of the model list with limited production and was intended for heads of state and very prominent personalities. Twelve body styles were catalogued, a full range including coupés, convertible coupés and sedans, and a full complement of five- and seven-passenger sedans and limousines.

Per anni, e a buona ragione, i giornalisti automobilistici si sono sforzati di cercare adeguati superlativi per descrivere la maestosità delle Cadillac 16 cilindri. In un'epoca nella quale i costruttori concorrenti offrivano vetture con motore 8 cilindri, e solo pochi con motore 12 cilindri, la Cadillac presentò il suo capolavoro a 16 cilindri.

La Cadillac Motor Car sorprese l'industria automobilistica presentando un motore V-16 completamente nuovo al Salone dell'Auto di New York nell'Ottobre 1937. Al contrario del suo predecessore con le valvole in testa, il motore 16 cilindri della nuova serie 90 aveva il basamento a V con un'apertura di 135° con valvole laterali. Come in precedenza, la vettura si poneva al top della gamma, una produzione limitata riservata a capi di stato e VIP. Ben 12 diversi tipi di carrozzeria erano a catalogo, una gamma completa che includeva coupé e convertibili, con berline e limousine, sia a cinque che a sette posti.

CHASSIS NO. 5270310 – EXTRAORDINARY PROVENANCE

This new Series 90 had its best year in 1938, with 311 built. Most popular was the seven-passenger Imperial Sedan, with 95 sold and a further 17 built as Formal Sedans with division partition. This car, however, the Style 9053 Town Car with open chauffeur compartment, was built as a run of only ten cars, with an additional car built with a fastback contour.

Chassis 5270310 was ordered from the main Cadillac agency in Paris by Countess Rosaria de Larecchea de Schiffner, who was the Italian widow of German millionaire Baron Friedrich von Schiffner, a flying ace in World War I and evidently a close friend of the Red Baron.

Her imposing town car was completed in Antoinette Blue, a deep navy hue, and shipped to General Motors Near East S.A. in Alexandria, Egypt, in order to avoid delays at the European branch in Antwerp. From Alexandria it was shipped aboard the S.S. Excalibur to Naples. It was delivered to the widowed Countess in Paris, where she kept an apartment in the Hotel Ritz. She used it regularly to visit her daughters in Rome.

IL TELAIO N. 5270310 E LA SUA STRAORDINARIA PROVENIENZA

L'anno migliore per la nuova Serie 90 fu il 1938, quando se ne produssero 311. La versione più richiesta fu la berlina tipo Imperial, prodotta in 95 esemplari, con altri 17 esemplari nella versione Formale con divisorio. Invece, questa vettura, una Town Car stile n. 9053, con posto guida scoperto, venne costruita in soli 10 esemplari, oltre ad un altro esemplare con profilo posteriore fastback.

La 5270310 fu ordinata dalla concessionaria principale della Cadillac a Parigi per la Contessa Rosaria de Larecchea de Schiffner, la vedova italiana del miliardario tedesco Barone Friedrich von Schiffner, un famoso aviatore della Prima Guerra Mondiale, amico intimo del Barone Rosso.

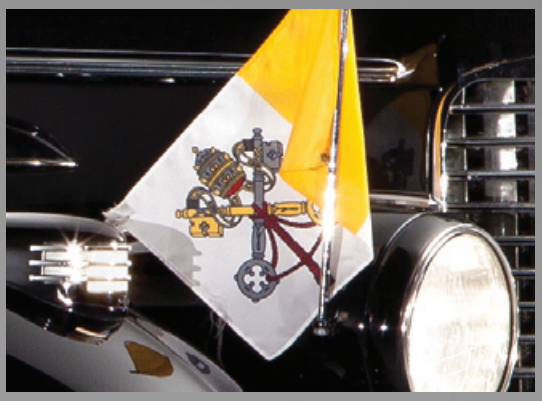
L'imponente berlina modello Town fu finita in blu Antoinette, un blu molto scuro, e spedita via mare alla General Motors Near East S.A. di Alessandria d'Egitto, per evitare i ritardi della filiale europea di Anversa. Da Alessandria fu spedita a Napoli sulla motonave S.S. Excalibur, e infine consegnata alla Contessa presso l'Hotel Ritz di Parigi, dove teneva una suite a sua disposizione. La Contessa la usò regolarmente per i suoi viaggi a Roma per visitare le figlie.

Upon the Countess's passing in 1948, her daughters gifted the car to Francis Cardinal Spellman, a family friend, who visited them frequently on his trips to the Vatican. Two years earlier he had been elevated to position of Cardinal by His Holiness Pope Pius XII after previously serving as Archbishop of New York. A man of tremendous national and political influence, he became a close confidante of President Franklin Roosevelt, and ultimately, his 28-year tenure as New York's Archbishop was and remains the longest one in history. His influence on the American political arena was evident throughout his life as he played a defining role in everything from McCarthyism to Lyndon Johnson's Presidency and the Vietnam War.

Cardinal Spellman left the car at the Vatican in Rome, where it would have been parked next to the 1940 Cadillac Series 75 Fleetwood "throne car" custom-built for Pope Pius XII. History does not record whether Pope Pius XII ever rode in the car, but the car did remain in the Vatican Collection for quite a long time.

Dopo la morte della Contessa nel 1948, le figlia regalarono la vettura al Cardinale Francis Spellman, un amico di famiglia, che le andava a visitare spesso durante i suoi viaggi alla Città del Vaticano. Questi era stato nominato Cardinale due anni prima da Sua Santità Papa Pio XII, ed in precedenza era stato l'Arcivescovo di New York. Uomo dalla grande influenza politica, era diventato uno stretto collaboratore del presidente Franklin Roosevelt, e, per finire, la sua permanenza per ben 28 anni all'Arcivescovado di New York è stata la più lunga di sempre. La sua influenza nell'arena politica americana è stata evidente per tutta la sua vita, avendo egli giocato un ruolo determinante in ogni periodo, dal maccartismo all'elezione a presidente di Lyndon Johnson alla guerra in Vietnam.

Il Cardinale Spellman lasciò la vettura nei garage della Città del Vaticano, ed era parcheggiata vicino alla Cadillac Series 75 Fleetwood, del 1940, la vettura con trono papale appositamente costruita per Papa Pio XII. Non si sa se anche Papa Pio XII abbia viaggiato su questa vettura, ma essa rimase nella Città del Vaticano per un tempo piuttosto lungo.



In 1966, to make room for a more modern fleet, some of the older Vatican cars were sold, including the Countess's Town Car. As confirmed by a signed document in the file, it was purchased by Nicola Bulgari, well-known collector and Vice Chairman of the family jewellery firm. In the mid-1970s, Bulgari sold the car to a French businessman, Noel Lambert, owner of a trucking company near Lyons. M. Lambert had built up a modest collection of Classic Era motor cars and opened a small private museum.

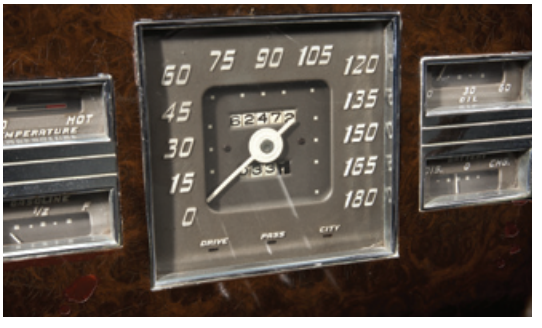
Nel 1966, al fine di fare spazio per automobili più moderne, alcune delle più vecchie vetture del Vaticano furono vendute e fra queste anche la berlina Town della Contessa. Come è confermato da un documento sottoscritto inserito nel dossier, la vettura fu acquistata da Nicola Bulgari, noto collezionista e vice presidente dell'industria di gioielli di famiglia. A metà degli anni Settanta, Bulgari vendette la vettura al francese Noel Lambert, proprietario di una società di trasporti vicino Lione. Lambert aveva una modesta collezione di vetture classiche e aveva aperto un piccolo museo privato.

By the late 1980s, M. Lambert had closed his museum as he began to downsize his collection, and the car was eventually acquired by a Mr. Amman from Arrau, Switzerland. It returned to France briefly in the 1990s and was subsequently sold to Richard Beguhn in the United States. Noted car collector John O'Quinn finally acquired the car in 2006.

A highly original example, this Cadillac has been nicely preserved. The paint presents well, and there are no major flaws in the brightwork. The roof

Verso la fine degli anni Ottanta, Lambert chiuse il museo e vendette parte della collezione. Questa vettura fu acquistata da un certo Amman di Arrau, in Svizzera. La vettura tornò poi per un breve periodo in Francia negli anni Novanta e fu quindi venduta all'americano Richard Beguhn. Il noto collezionista John O'Quinn la acquistò nel 2006.

In condizioni largamente originali, questa Cadillac è stata sempre ben tenuta. La verniciatura si presenta bene, e non ci sono grandi segni nelle cromature. Anche il rivestimento del tetto sopra la zona passeggeri



covering over the passenger compartment may also be original. The rear compartment is upholstered in brown cloth and shows no significant wear. There is a matching brown carpet on the floor, and jump seats fold up from the floor for the sixth and seventh passenger. The chauffeur sits on black leather, and the dashboard is clearly original with an odometer showing nearly 63,000 kilometres, just 12,000 of them reportedly covered in the last 45 years. The car has been in climate-controlled storage since its acquisition by the O'Quinn Collection.

America's most powerful automobile engine in 1938, the Cadillac V-16 is also one of the most docile, being whisper-quiet at idle and having the smooth torque to propel the 2,430-kg car from 15 kilometres (ten miles) per hour to maximum speed in top gear. This car's new owner should be able to motor silently and with considerable style. With its fascinating provenance that includes a European countess, Cardinal Spellman and the Vatican itself, the offering of such a unique Cadillac Sixteen is unlikely to be repeated.

As part of a large private collection, this car has seen limited exercise. RM strongly advises the successful bidder carry out a thorough service before driving the car on the open road.

dovrebbe essere originale. I posti dei passeggeri sono rivestiti in tessuto marrone, che non presenta un'usura significativa e che è ben coordinato con i tappetini, anch'essi marrone. Due sedili aggiuntivi che salgono dal pavimento sono a disposizione per gli eventuali sesto e settimo passeggero. Il posto guida é finito in pelle nera, e il cruscotto é chiaramente originale. Il contachilometri segna circa 63.000 km, dei quali solo 12.000 percorsi negli ultimi 45 anni. Fin dall'acquisto da parte della Collezione O'Quinn, la vettura è stata conservata in un locale climatizzato.

Il Cadillac V-16, il più potente motore d'automobile americano del 1938, è anche uno dei più docili: è silenziosissimo al minimo e ha una coppia uniforme capace di spingere i 2.430 kg della vettura da 15 km/h (circa 10 miglia) alla velocità massima nella marcia più alta. Il nuovo proprietario di questa vettura potrà muoversi silenziosamente e con stile. Con una così affascinante provenienza che comprende una contessa europea, il Cardinale Spellman e lo stesso Stato del Vaticano, l'offerta di una Cadillac Sedici così esclusiva è praticamente irripetibile.

Facente parte di una grande collezione privata, quest'auto e stata usata poco. RM consiglia fortemente all'offerente vincitore di fare una revisione accurata dell'auto prima di guidarla su strada aperta.

LUCAS
ENGLAND

LOT 106

1955 BENTLEY R-TYPE CONTINENTAL COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: FRANAY (PARIS, FRANCE)

CHASSIS / TELAIO # **BC.9.LE.** ENGINE / MOTORE # **BCE.9**

- **The last R-Type Continental built**
- **Ex-Paris Salon l'Automobile 1955**
- **One of only 208 R-Type Continentals and just five Franay-bodied examples**
- **One-off coachwork; the last designed by Marius Franay**
- **Rare left-hand drive car and one of only nine with automatic gearbox**
- **Restored to original specification, shown at Villa d'Este in 2003**
- **The fastest production four-seater in the world**

- **L'ultima R-Type Continental costruita**
- **Presentata al Salone dell'Automobile di Parigi del 1955**
- **Una delle sole 208 R-Type Continental e delle cinque carrozzate da Franay**
- **Esemplare unico; l'ultima carrozzeria disegnata da Marius Franay**
- **Raro esemplare con guida a sinistra e una delle sole nove vetture con cambio automatico**
- **Restaurata con le specifiche originali, presentata a Villa d'Este nel 2003**
- **La quattro posti di serie più veloce del mondo**

SPECIFICATIONS:

155 bhp, 4,887 cc inlet-over-exhaust inline six-cylinder engine, four-speed automatic gearbox, coil spring independent front suspension, live rear axle with semi-elliptic leaf springs, and four-wheel servo-assisted hydraulic drum brakes. Wheelbase: 3,048 mm (120")

SPECIFICHE:

155 cv, motore 6 cilindri in linea di 4.887 cc con valvole di aspirazione in testa e scarico laterali, cambio automatico a quattro rapporti, sospensione anteriore a ruote indipendenti con ammortizzatori a molla, assale posteriore rigido con balestre semi-ellittiche, freni a tamburi idraulici con servofreno. Passo: 3.048 mm (120")

ESTIMATE/STIMA:

€590.000 – €750.000 **£510.000 – £660.000** **$830,000 – $1,000,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

German Fahrzeugbrief

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: **Michel Zumbrunn**

No post-World War II Bentley has acquired such cachet as the R-Type Continental. Two-door touring coupés intended for high-speed touring, most R-Type Continentals were bodied as fastback sports saloons by H.J. Mulliner. A few, however, were shipped abroad to be clothed by Continental coachbuilders, in this case the venerable French *carrosserie* Franay.

As early as 1950, Rolls-Royce management had recognised the desirability of a more sporting Bentley, more akin to the "silent sports car" Bentley of the 1930s. From this was born a prototype designated "Corniche II" by the design department but nicknamed "Olga" for its registration number: OLG490. Chief engineer Ivan Evernden was restricted in the basic chassis details, so in order to improve performance, he pursued reductions in weight and frontal area and looked to tall gearing and close gearbox ratios for high cruising speeds. Engine modifications were confined to carburetion and manifolding. The four-seat, two-door fastback body was drawn by Rolls-Royce stylist J.P. Blatchley and executed in aluminium by London coachbuilder H.J. Mulliner, long a Rolls-Royce clothier.

Nessuna Bentley del secondo dopo-guerra ha goduto di tanto prestigio quanto la R-Type Continental. Coupé granturismo due porte ad alte prestazioni, le R-Type Continental furono costruite nella maggioranza con carrozzeria coupé 2 volumi da H.J. Mulliner. Sole poche, quindi, furono spedite all'estero per essere vestite da carrozzieri del continente, in questo caso dalla famosa carrozzeria francese Franay.

Nel 1950 la direzione della Rolls-Royce aveva compreso quanto fosse desiderata una Bentley più sportiva, più vicina allo spirito delle "silent sports car" degli anni Trenta. Era quindi stato sviluppato un prototipo, denominato "Corniche II" dal centro stile, ma soprannominato "Olga" per la sua targa: OLG490. Il capo progettista Ivan Evernden era vincolato nelle scelte di base per il telaio e quindi, al fine di aumentare le prestazioni, cercò di ridurre il peso e l'area frontale, e di allungare i rapporti al ponte e montare rapporti al cambio più ravvicinati per una maggiore velocità di crociera. Le modifiche al motore si limitarono ai carburatori e ai collettori. La carrozzeria coupé due volumi due porte con quattro posti fu disegnata dallo stilista della Rolls-Royce J.P. Blatchley e fu costruita, in alluminio, dalla carrozzeria H.J. Mulliner di Londra, da tempo la preferita dalla Rolls-Royce.

Mulliner's careful craftsmanship shaved 225 kg (500 lbs) off the standard Bentley, and high-speed tests at Montlhéry in September 1951 yielded the desired 192 km/h (two miles per minute). It was, as its makers boasted, the fastest production four seater in the world.

The R-Type Continental, as it was christened, was produced from 1952 to 1955. There were five series of R-Type Continental, suffixed A through E. A larger, "Big Bore" 4.9-litre six-cylinder engine heralded the D series in May 1954, and a four-speed automatic gearbox became optional part way through the C series.

In all, 208 Bentley R-Type Continentals (including the works prototype "Olga") were built. Of these, 192 were bodied by H.J. Mulliner in a style nearly identical to the "Olga" prototype, six were bodied by Park Ward, three by Graber in Switzerland and a single example by Pinin Farina. Five, including the car offered here, were bodied in France by Franay.

Le accurate lavorazioni di Mulliner permisero di diminuire il peso di 225 kg rispetto alla Bentley di serie e durante le prove di velocità sul circuito di Montlhéry nel settembre 1951 la vettura raggiunse i desiderati 192 km/h (ovvero le due miglia al minuto). Era, come venne pubblicizzato, la vettura di serie a quattro posti più veloce del mondo.

Denominata R-Type Continental, la vettura fu prodotta dal 1952 al 1955 in cinque serie, distinguibili dal suffisso da A a E. La cilindrata del motore 6 cilindri fu portata a 4,9 litri con la serie D nel maggio del 1954, mentre il cambio automatico a quattro rapporti era già stato reso disponibile a richiesta con la serie C.

In tutto, furono costruite 208 Bentley R-Type Continental (compreso il prototipo "Olga"). Di queste ben 192 furono carrozzate da H.J. Mulliner in uno stile praticamente identico a quello di "Olga", sei da Park Ward, tre da Graber in Svizzera e una da Pinin Farina. Cinque, compresa questa offerta, furono carrozzate in Francia da Franay.

FRANAY

Carrosserie Franay was established by Jean-Baptiste Franay at Levallois-Perret, a Paris suburb, in 1903. Franay's son, Marius, joined the company after leaving school and took over management in 1922. By 1913 Franay's work began to come into its own, reaching its zenith from 1927 to 1937, when it appeared most frequently on the chassis of Hispano-Suiza, Packard and Duesenberg. In the late 1930s, he began close ties with Delahaye and bodied a few Rolls-Royce and Bentley chassis as well.

After World War II, all European coachbuilders faced new challenges. The burgeoning use of unibody construction all but ruled out coachbuilding on inexpensive marques, and the French, in particular, had to contend with government policies that dealt luxury manufacturers severe handicaps. Franay was thus constrained to dwindling work, mainly for Delage and Delahaye, with the occasional commission from abroad. Post-war Franay-bodied cars are therefore extremely rare.

FRANAY

La Carrosserie Franay fu fondata nel 1903 da Jean-Baptiste Franay a Levallois-Perret, un sobborgo di Parigi. Il figlio di Franay, Marius, entrò nella ditta dopo aver finito gli studi, assumendone la direzione nel 1922. A partire dal 1913, Franay cominciò ad avere un proprio stile, raggiungendo l'apice del successo fra il 1927 e il 1937, carrozzando sempre più frequentemente telai Hispano-Suiza, Packard e Duesenberg. Alla fine degli anni Trenta, strinse stretti legami con la Delahaye e carrozzò anche telai Rolls-Royce e Bentley.

Dopo la seconda guerra mondiale, tutti i carrozzieri europei furono messi di fronte a una nuova sfida. La diffusione della scocca portante aveva ridotto per tutti la possibilità di carrozzare le vetture di basso costo e i carrozzieri francesi, in particolare, si scontravano con la politica fiscale del governo che penalizzava i produttori di vetture di lusso. Franay vide quindi diminuire il lavoro per Delage e Delahaye, ricevendo solo saltuarie commissioni da marche straniere: ecco perchè le carrozzerie di Franay del dopo-guerra sono estremamente rare.

Swan song for Franay: This, the last R-Type Continental built, is elegantly presented at the Paris Salon with one-off coachwork by Marius Franay. Note the discreet fins at the rear. *Image courtesy of Laurent Friry*

CHASSIS BC.9.LE.

Of the five Bentley Continentals bodied by Franay, three were to the Mulliner fastback saloon pattern, with British panels accompanying the chassis on their journeys to France. One was a right-hand drive coupé of Franay's own design. This particular car, BC.9.LE., was the last designed personally by Marius Franay, a one-off design with unique, two-door aluminium coupé coachwork with elegant tail fins. Just 43 Continentals had left-hand drive, and only nine of those featured the automatic gearbox, so this car was in select company.

BC.9.LE., the last Continental chassis to be completed, was ordered by a Monsieur Choumert of Paris and invoiced to Franco-Britannic Automobiles, Ltd., the French distributor, on 17th January, 1955. Built with left-hand drive and the enlarged 4.9-litre six-cylinder engine, it was shipped to France aboard S.S. Deal on

IL TELAIO BC.9.LE.

Delle cinque Bentley Continental carrozzate da Franay, tre furono eseguite sui disegni del coupé fastback di Mulliner su telai spediti in Francia già dotati di pannelli costruiti in Inghilterra. Una fu una coupé con guida a destra disegnata da Franay e questa offerta, telaio BC.9.LE., è stata l'ultima vettura disegnata personalmente da Marius Franay, un esemplare unico con carrozzeria a due porte in alluminio con eleganti pinne posteriori. Solo 43 Continental furono costruite con guida a sinistra, e solo nove di queste avevano il cambio automatico; questa vettura fa quindi parte di un ben ristretto gruppo.

BC.9.LE., ultimo telaio Continental completato, fu ordinato da un certo Choumert di Parigi e fatturato il 17 gennaio 1955 alla Franco-Britannic Automobiles, Ltd., il distributore francese. Costruito con guida a sinistra e dotato del motore 6 cilindri portato a 4,9 litri, fu stivato il 4 febbraio sulla motonave S.S. Deal, che salpava da

4th February, sailing from Folkestone to Boulogne. As supplied, it featured optional four-speed automatic gearbox, coil spring independent front suspension, live rear axle with semi-elliptic leaf springs, four-wheel servo-assisted hydraulic drum brakes, a dashboard heater, flashing turn indicators, metric speedometer, Wilmot-Breedon Continental bumpers, French-type Marchal headlamps, fog-lamps, four high-frequency horns, reversing lamps and a flat petrol tank. A set of front floorboards, complete with nuts and bolts, was included with the chassis. A driver from Franco-Britannic Automobiles reportedly met the ship at Boulogne and drove the chassis, seated on a box, to Franay's premises in Levallois-Perret.

Franay proceeded to construct the handsome aluminium fixed-head coupé body painted in silver grey. Trimmed in beige leather, the way it is presented today, and with Englebert wide whitewall tyres, it was equipped with lightweight seats supplied by H.J. Mulliner and weighed 1,762 kg (3,877 lbs) on completion. Franay delivered the completed car to M. Choumert on 28th May, 1955. The car graced the Franay display at the 1955 Paris Salon, held at the Grand Palais that October.

Folkestone per Boulogne, in Francia. Il telaio era dotato di cambio automatico a quattro rapporti, sospensione anteriore a ruote indipendenti con ammortizzatori a molla, assale posteriore rigido con balestre semi-ellittiche, freni a tamburo sulle quattro ruote con servofreno, impianto di riscaldamento sul cruscotto, frecce di direzione, tachimetro in chilometri, paraurti Wilmot-Breedon Continental, fari Marchal di tipo francese, antinebbia, quattro trombe ad alta frequenza, fari di retromarcia e serbatoio piatto. Fu incluso anche un set di pianali anteriori, completo di dadi e bulloni. Un autista della Franco-Britannic Automobiles raggiunse la nave a Boulogne e guidò l'autotelaio fino alla fabbrica di Franay a Levallois-Perret, seduto su una cassetta di legno.

Franay costruì la sua bella carrozzeria coupé in alluminio, la verniciò in grigio-argento, la tappezzò in pelle beige, com'é oggi, montò pneumatici a fascia bianca Englebert e fissò i leggeri sedili forniti da Mulliner: il peso totale della vettura risultò di 1.762 kg. La Bentley fu consegnata al sig. Choumert il 28 maggio 1955, ma nell'ottobre di quello stesso anno fu esposta nello stand di Franay al Salone dell'Automobile di Parigi, al Grand Palais.

M. Choumert traded the car back to Franco-Britannic Automobiles in January 1960, and it was sold to another Frenchman, M. Labaden. In 1965, it was again sold through Franco-Britannic Automobiles to a M. Sarntier before being exported in January 1969 to the United States for new owner, Arthur Wagman, a Maryland attorney. Wagman kept the car for a very long time, up until 1990 in fact, at which point it was sold to B.D. Cooney, also in the USA. The present owner, a German collector, purchased it fully restored in June 1999.

Since that time, the car has participated in the 2003 Concorso d'Eleganza Villa d'Este before winning its class the following year at the fourth annual European Concours d'Elegance in Düsseldorf, Germany.

Nel gennaio 1960 Choumert permutò la vettura presso la Franco-Britannic Automobiles, che la rivendette a sua volta ad un altro francese, il sig. Labaden. Nel 1965, la vettura fu acquistata, sempre tramite la Franco-Britannic Automobiles, da un certo Sarntier e fu quindi esportata nel gennaio 1969 negli Stati Uniti per il suo nuovo proprietario, Arthur Wagman, un avvocato del Maryland. Wagman la tenne per molto tempo, per la precisione fino al 1990, quando la vendette a un altro americano, B.D. Cooney. L'attuale proprietario tedesco l'acquistò, già completamente restaurata, nel giugno 1999.

Da allora, la vettura ha partecipato nel 2003 al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este e ha vinto l'anno seguente la classe alla quarta edizione del Concorso d'Eleganza di Düsseldorf, in Germania.

Finished entirely in black, the car exhibits a deep shine. The brightwork is tasteful and brief, a simple rocker panel moulding meeting a bright stone-guard on the rear wing. The other body highlights are provided by crease lines in the panels themselves, boldly contrasted by wide whitewall tyres. The interior is done in attractive beige leather with matching carpets. The dashboard and interior woodwork are polished to a high-gloss finish, and the engine compartment is clean and correctly detailed.

A unique and especially desirable R-Type Bentley Continental, this car comes with a documented history from Bentley Motors, its original handbook, a FIVA passport and a complete tool set. In addition, it still has the original French number plate assigned to its first owner. With the large 4.9-litre engine and optional automatic gearbox, it is ideally equipped for future concours events and certainly *gran turismo* motoring, for which it was intended.

Finita completamente in nero, la vettura esibisce una splendente verniciatura; le cromature sono raffinate e discrete, una semplice modanatura ricurva che si esaurisce con il parasassi sul parafango posteriore. Molto particolari sono le nervature dei pannelli, efficacemente evidenziate dai pneumatici a fascia bianca. La tappezzeria è in pelle beige con tappetini in tinta; il cruscotto e i particolari in legno degli interni sono ben lucidati e il vano motore è pulito e ben tenuto.

Esclusiva e desiderabile, questa Bentley R-Type Continental è ben corredata da un dossier storico della Bentley Motors, dal libretto uso e manutenzione originale, dal passaporto FIVA e da un completo set di attrezzi. Inoltre, ha ancora la targa originale francese assegnata al suo primo proprietario. Grazie al generoso motore di 4,9 litri e al cambio automatico, è sicuramente adatta per partecipare a qualsiasi concorso ma soprattutto ad essere utilizzata in lunghi viaggi *gran turismo*, per i quali fu progettata.

EB
BUGATTI

LOT 107

1937 BUGATTI TYPE 57SC ATALANTE COUPÉ

CHASSIS / TELAIO # **57551** ENGINE / MOTORE # **30S**

- **One of just over 40 Type 57S chassis built and one of only 17 Atalante Coupés**
- **Fascinating history; long-term ownership and restoration within Harrah Collection**
- **Best of Show, 26th Pebble Beach Concours d'Elegance (1976)**
- **Fastidiously maintained within noted collection**
- **Documented by marque expert David Sewell**

- **Uno di circa 40 esemplari di Tipo 57S e una delle sole 17 Atalante coupé**
- **Storia affascinante, per lungo tempo di proprietà dello stesso collezionista, restaurata all'interno della Collezione Harrah**
- **Best of Show al 26° Concorso d'Eleganza di Pebble Beach del 1976**
- **Meticolosamente mantenuta in una nota collezione**
- **Documentata dal esperto Bugatti David Sewell**

SPECIFICATIONS:

200 hp, 3,257 cc supercharged DOHC inline eight-cylinder dry-sump engine, four-speed manual gearbox, hollow front axle with semi-elliptic leaf springs, live rear axle with reversed quarter-elliptic leaf springs and torque arm, and four-wheel cable-operated mechanical drum brakes. Wheelbase: 2,980 mm (117.3")

SPECIFICHE:

200 cv, motore 8 cilindri in linea di 3.257 cc con doppio albero a camme in testa con compressore e carter secco, cambio manuale a quattro marce, assale anteriore rigido cavo con balestre semi-ellittiche, assale posteriore rigido con balestre a un quarto di ellisse rovesciato e braccio di torsione, freni a tamburo con comando meccanico con tiranti. Passo: 2.980 mm (117.3")

ESTIMATE/STIMA:

€3.250.000 – €4.250.000 **£2.800.000 – £3.700.000** **$4,600,000 – $6,000,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Troy Wood/Darin Schnabel

The Type 57 Bugatti was an entirely new design under the direction of Le Patron's talented son, Jean Bugatti. Production began in 1934 and continued until 1940. The Galibier sedan, Ventoux coach (two-door sedan) and Stelvio drophead coupé comprised the bulk of production, followed by the later Atalante Coupé, with coachwork built in Bugatti's Molsheim coachworks or by Gangloff in nearby Colmar. Demand for sporting versions prompted the Grand Raid Roadster in 1934, the Type 57T with torpedo coachwork in 1935 and, the ultimate variant, the Type 57S and SC.

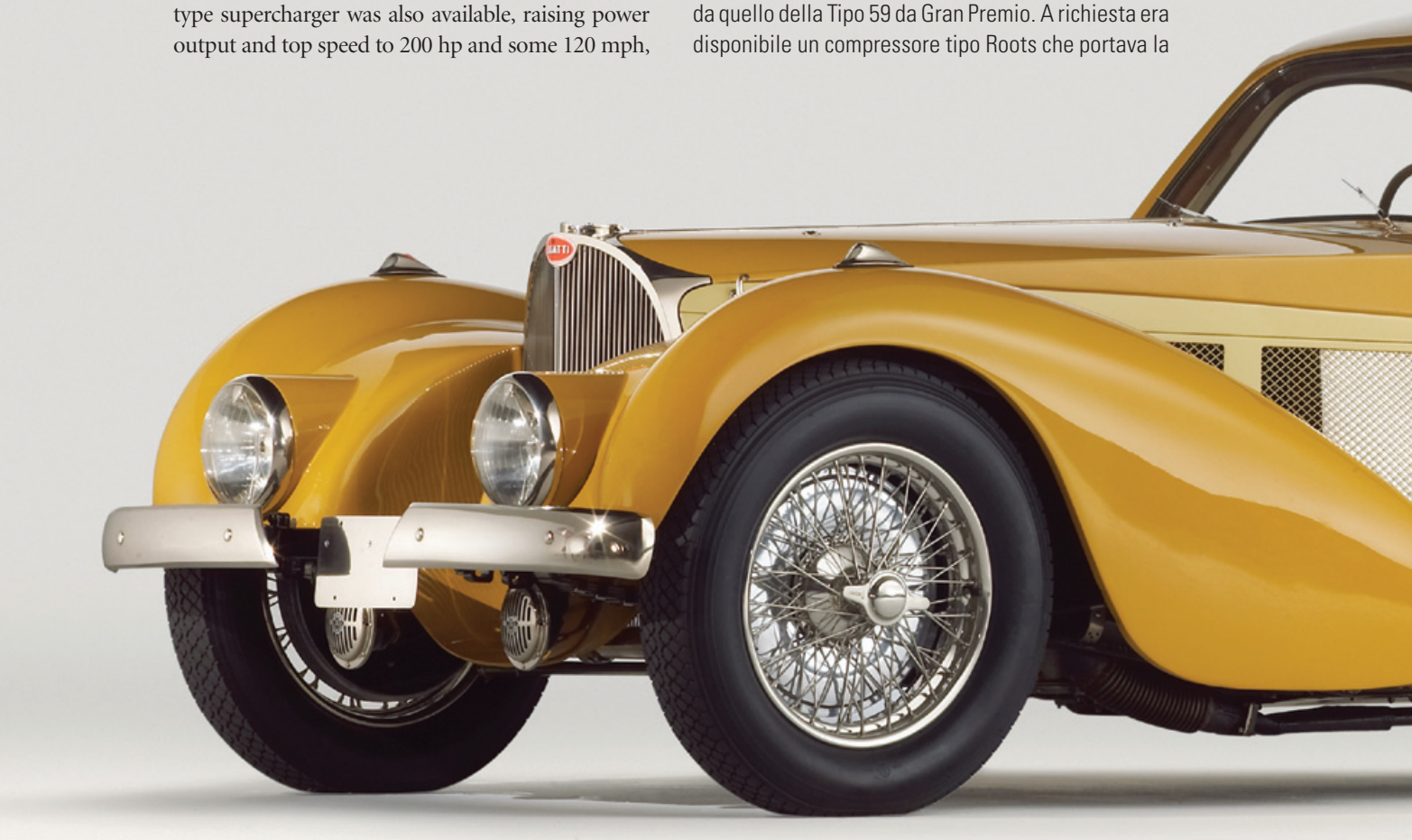
THE SPORTING TYPE 57S

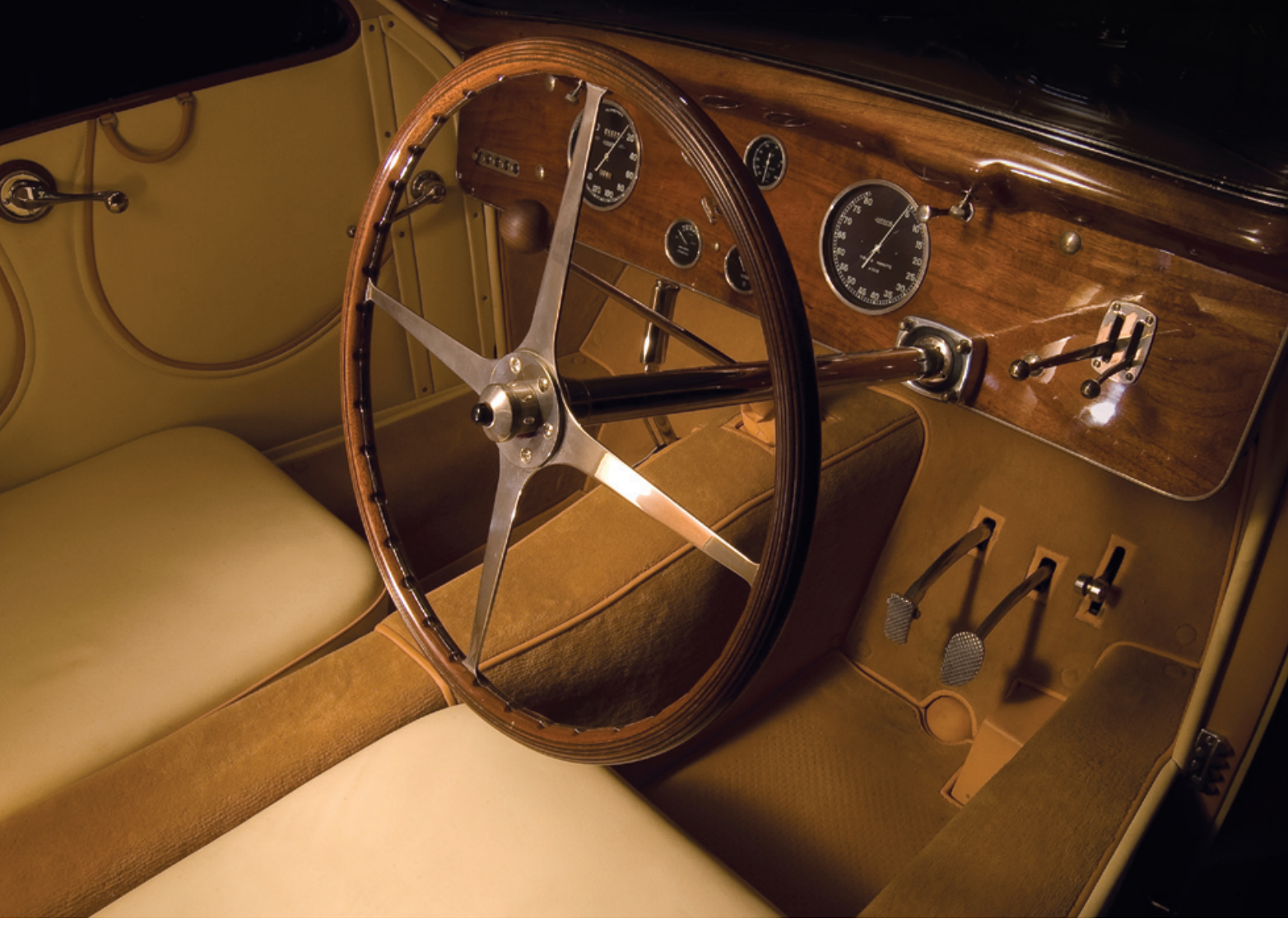
The *surbaissé* (lowered) Type 57S "Sport" chassis featured deep-section frame rails through which the rear axle passed, enabling further streamlining. Other advancements included a dry-sump oiling system derived from the T59 GP car. A Roots-type supercharger was also available, raising power output and top speed to 200 hp and some 120 mph,

La Bugatti Tipo 57 nacque da un progetto completamente nuovo diretto dal talentuoso figlio del *Patron*, Jean Bugatti. Iniziata nel 1934, la produzione continuò fino al 1940 concentrata soprattutto sulla berlina Galibier, il coupé due porte Ventoux e la cabriolet Stelvio, ai quali in seguito si aggiunse il coupé Atalante, la cui carrozzeria fu costruita sia all'interno della fabbrica Bugatti a Molsheim sia da Gangloff nella vicina Colmar. La richiesta di versioni sportive portò alla produzione del Roadster Grand Raid nel 1934, della Tipo 57T con carrozzeria torpedo nel 1935 e quindi alle ultime versioni, la Tipo 57S e SC.

LA SPORTIVA TIPO 57S

La Tipo 57S 'Sport' *(surbaissé)* aveva un telaio abbassato, con il ponte posteriore che passava attraverso i longheroni e permetteva quindi linee più aerodinamiche; fra gli altri miglioramenti l'adozione del sistema di lubrificazione a carter secco, derivato da quello della Tipo 59 da Gran Premio. A richiesta era disponibile un compressore tipo Roots che portava la





respectively. The T57S was introduced in late 1937 and just over 40 production examples were built in total, of which just 17 were fitted with elegant Atalante Coupé coachwork. Of total 57S production, only two cars were fitted from the factory with superchargers, rendering them "57SC" examples. The vast majority of supercharged Type 57S's, however, were upgraded to "SC" specification later in life.

CHASSIS NO. 57551

This Bugatti, chassis 57551, has a remarkably complete and fascinating history. According to the definitive *Bugatti: Les 57 Sport* by Pierre-Yves Laugier, 57551 was the first of four Type 57 Atalante Coupés (57551, 57552, 57562 and 57573) produced with streamlined headlamps during the summer of 1937.

potenza a 200 cv per una velocità massima di oltre 190 km/h. La Tipo 57S fu presentata alla fine del 1937 e ne furono prodotti poco più di 40 esemplari, 17 dei quali con l'elegante carrozzeria coupé Atalante. Delle 57S di produzione, solo due o tre furono dotate di compressore in fabbrica, e denominate 57SC, mentre la maggior parte delle Tipo 57 furono trasformate SC nel corso della loro vita.

IL TELAIO 57551

La Bugatti telaio 57551 ha una storia affascinante e conosciuta dall'inizio. Secondo il libro *Bugatti: Les 57 Sport* di Pierre-Yves Laugier, la 57551 fu la prima di quattro Tipo 57 Atalante Coupé (57551, 57552, 57562 and 57573) prodotte nell'estate 1937 con fanali aerodinamici integrati.

Road tested on 4 June, 1937, 57551 was completed and left Bugatti's Molsheim coachworks with Atalante coachwork on 23 July, 1937. Just three days later, it was delivered to first owner Mr. Jean Lévy, the Deputy Administrator of the family-owned "Grands Moulins de Strasbourg," a grain-milling company established by his father that still operates today.

Mr. Lévy used the Atalante until the outbreak of World War II and then hid it on a family-owned farm in Dordogne. The Lévy family transferred ownership of 57551 to Maurice Weber, a livestock feed manager at the Grands Moulins and a trusted friend, on 7 June, 1941. Mr. Weber hid the car for the war's duration, and on 8 March, 1946, it was sold in Paris, with the transaction believed to have been authorised by Jean Lévy himself. In July 1947, 57551 was sold to Mr. Pierre Pruvost of Bezons, France.

Mr. Pruvost retained 57551 for less than a year, and on 5 May, 1948, it was acquired by a Parisian owner and then displayed at the International Concours d'Elegance de Confort et de Technique de la Carrosserie, held 15 June, 1949, by which point its coachwork had been professionally restyled and modified, perhaps even by Figoni. On 9 December, 1949 it changed hands once more, before well-known French artist André Derain, a contemporary of Matisse and Vlaminck and a later colleague of Picasso, acquired the car in May 1951. Mr. Derain retained the car until May 1952 before 57551 found its way to Nice in November the following year, in the ownership

Provata su strada il 4 giugno 1937, la Atalante telaio 57551 fu completata e lasciò la fabbrica Bugatti, a Molsheim, il 23 luglio; tre giorni dopo fu consegnata al primo proprietario, il signor Jean Lévy, amministratore delegato dell'azienda di famiglia "Grands Moulins de Strasbourg", un mulino fondato dal padre e attivo ancora oggi.

Il signor Lévy usò l'Atalante fino allo scoppiò della Seconda Guerra Mondiale, quando la nascose in una fattoria di famiglia in Dordogna. Il 7 giugno 1941, la famiglia Lévy vendette la 57551 a Maurice Weber, un responsabile del reparto mangimi della Grands Moulins e amico fidato, che a sua volta la nascose durante la guerra e la rivendette l'8 marzo 1946, in Parigi, sembra con l'autorizzazione dello stesso Jean Lévy. Nel luglio 1947, la 57551 fu acquistata dal signor Pierre Pruvost di Bezons, in Francia.

Questi la tenne per meno di un anno e il 5 maggio 1948 la rivendette a un parigino che la esibì al Concorso d'Eleganza Internazionale del Comfort e della Tecnica della Carrozzeria, che si svolse il 15 giugno 1949 al Bois de Boulogne, e fu a questo punto che la vettura fu soggetta di un leggero restyling ed accorgimenti di carrozzeria, probabilmente da Figoni. Il 9 dicembre 1949 la vettura passò di mano ancora una volta prima di essere acquistata nel maggio 1951 dal noto artista francese André Derain, contemporaneo di Matisse e Vlaminck e in seguito amico di Picasso. Derain la tenne fino al maggio 1952 e nel novembre dell'anno seguente la 57551 fu acquistata da una certa signora Monique

of Mrs. Monique Weyener. While still in France, the gearbox was replaced, as was the crankcase, which has since been re-stamped with "30S," the correct number for this particular car, chassis 57551.

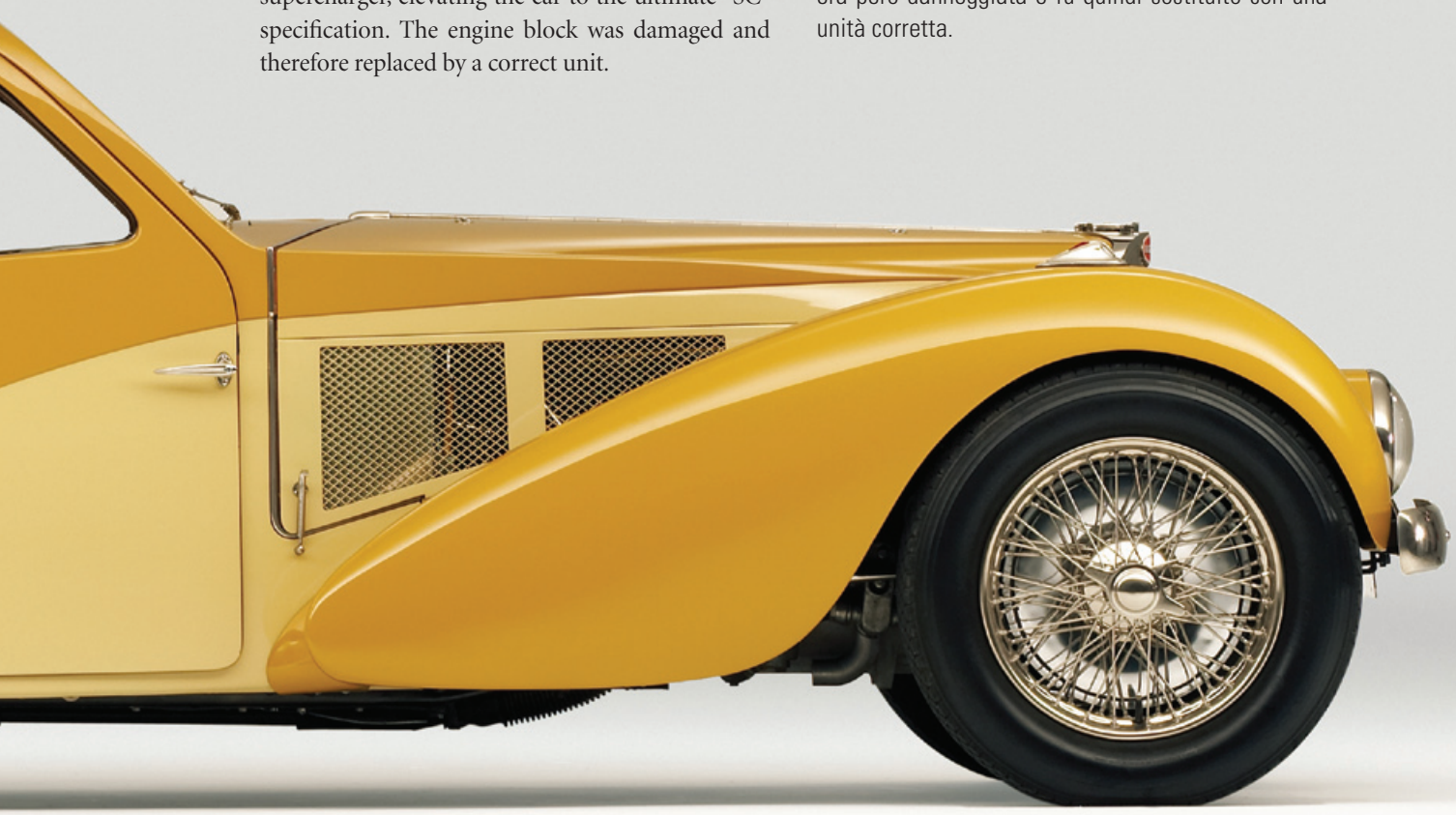
The car then passed through four additional known owners before it was shipped to the United States in 1959 for Colin Downe. In the spring of 1961, Mr. Downe sold the Atalante to casino magnate and noted classic-car collector William Harrah of Reno, Nevada. O.A. "Bunny" Phillips was assigned the task of restoring the car's chassis and mechanical components. Chassis 57551 was completely disassembled, and the body was removed from the chassis and stored in an airplane hangar in Reno. The frame and its components were found to have remained in excellent condition.

Mr. Phillips completed the chassis and the mechanicals and installed a factory original supercharger, elevating the car to the ultimate "SC" specification. The engine block was damaged and therefore replaced by a correct unit.

Weyener e portata a Marsiglia. Quando la vettura era in Francia fu sostituito il cambio e anche il supporto albero motore, il quale fu rinumerato "30S," il numero originale per questa vettura.

La vettura ebbe altri quattro proprietari conosciuti prima di essere spedita via mare nel 1959 negli Stati Uniti a Colin Downe. Nella primavera del 1961, Downe vendette l'Atalante al magnate dei casino e noto collezionista di vetture classiche, William Harrah di Reno, nel Nevada. O.A. "Bunny" Phillips fu incaricato di restaurare il telaio e la meccanica della vettura, che venne completamente smontata e la carrozzeria riposta in un hangar per aerei a Reno. Il telaio e i suoi componenti furono trovati in eccellenti condizioni.

Phillips completò il lavoro su telaio e meccanica e installò un compressore originale, della fabbrica, trasformando così la vettura in "SC". Il blocco motore era però danneggiata e fu quindi sostituito con una unità corretta.



The body was returned to its original form and was beautifully refinished in the two-tone scheme of Patrol Cream and Lemon Oxide. The only deviation from the original form is the shape of the rear wings, which more closely resemble that of the Gangloff-bodied 57S and, again, was modified in period when the car was only about ten years old.

Completed on 27 August, 1976, the Bugatti was awarded Best of Show at the 26th Annual Pebble Beach Concours d'Elegance. In fact, 57551 was the last of Mr. Harrah's four Pebble Beach Best of Show-winning cars. It was displayed at Harrah's until eventually being acquired by Dr. Herbert W. Boyer of Mill Valley, California in January 1987. During his custodianship, Dr. Boyer kept 57551 at a small private garage in San Francisco, where it was carefully displayed and road-ready. Noted specialist Phil Reilly performed a complete engine rebuild during the mid-1990s, and ever since then, the Bugatti has been carefully and regularly exercised, albeit only for limited distances.

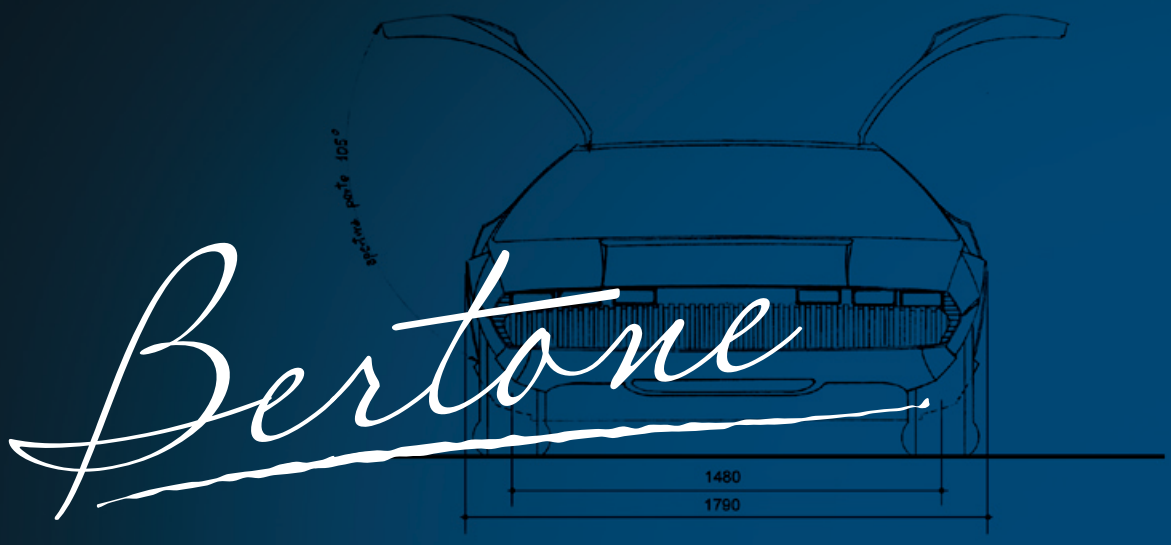
La carrozzeria fu riportata alla sua forma originale e riverniciata in due colori, crema Patrol e limone Oxide. L'unica deviazione dal design originale della carrozzeria è la forma dei parafanghi posteriori, che ricordando la 57S carrozzata da Gangloff, i quali furono modificati quando al vettura aveva appena 10 anni di vita.

Completata il 27 agosto 1976 (due giorni prima del Concorso), la Bugatti fu eletta Best of Show a Pebble Beach; fu per Harrah l'ultima dei quattro Best of Show vinti a Pebble Beach dalle sue vetture. Esposta quindi nella collezione Harrah, la vettura vi rimase fino al gennaio 1987 quando fu acquistata dal dottor Herbert W. Boyer di Mill Valley, in California. Durante la sua custodia, il dottor Boyer tenne la 57551 in un piccolo garage privato di San Francisco, dove fu esposta con la massima cura e mantenuta per l'uso. Il noto specialista Phil Reilly ha rifatto il motore a metà degli anni Novanta, e da allora la vettura è sempre stata ben tenuta e regolarmente utilizzata, anche se solo su brevi distanze.

In 2002, the present owner commissioned a professional cosmetic refurbishment of the Atalante, returning the car to its fully restored glory. Today, it looks every bit as good as it did in the 1970s, a true testament to the meticulous care lavished on it since its Pebble Beach award-winning restoration was completed. With its fascinating and well-documented history from new, supercharged engine and wonderful presentation, this Type 57SC is certainly one of the most attractive, rare and best performing of all Bugatti road cars. It truly epitomises artistry in motion.

Nel 2002, l'attuale proprietario ha commissionato una professionale revisione cosmetica dell'Atalante, riportandola allo splendore del periodo post-restauro. Oggi, ogni dettaglio appare così come era negli anni Settanta, un riconoscimento assoluto della cura meticolosa con cui è stata tenuta fin dai tempi della vittoria a Pebble Beach. Grazie alla sua affascinante e ben documentata storia da nuova, al motore con compressore e alle bellissime condizioni, questa Tipo 57SC è certamente una delle più attraenti, rare e performanti vetture Bugatti stradali. Rappresenta davvero l'arte in movimento.

BERTONE S.p.A.
COLLECTION



Bertone

RM Auctions is proud to offer six striking concept cars from the official collection of Bertone S.p.A. Over the years, few companies have been able to capture the imagination of both the general public and die-hard car enthusiasts in the way Bertone has. The six vehicles offered at Villa d'Este represent a highly significant slice of the Turin-based coachbuilder and design house's creative history, as well as a unique opportunity to purchase some of the best known and most influential dream cars ever built.

With over 200 fully functioning concept cars and prototypes to its credit since the 1950s, Bertone boasts an unrivalled reputation for high-quality construction, which is immediately apparent in the cars offered here. Some 15,000 hours went into the manufacture of each of these cars–the construction is primarily hand-beaten steel–and through this craftsmanship each combines the best technology and most innovative materials available at the time.

The cars also pay homage to the man who enabled their very existence. Giuseppe "Nuccio" Bertone received numerous distinctions throughout his career and was posthumously inducted into the international Automotive Hall of Fame in 2006. Nuccio Bertone, son of company founder Giovanni, had a knack for discovering and nurturing talent in the most extraordinary way. Under his guidance, gifted designers rose to fame; Franco Scaglione, Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini and Marc Deschamps heralded Bertone's vision in succession from the 1950s to the early 1990s.

La RM Auctions è orgogliosa di offrire sei stupefacenti "concept cars" provenienti dalla Collezione della Bertone S.p.A. Sono poche le aziende che negli anni hanno saputo stimolare l'immaginario collettivo e allo stesso tempo far esaltare gli appassionati di automobilismo come ha fatto la Bertone. Le sei vetture offerte a Villa d'Este rappresentano una vibrante testimonianza dell'arte creativa della storica carrozzeria torinese, e anche una rarissima opportunità di acquistare alcune delle dream cars più suggestive e maggiormente influenti nella storia dello stile.

Avendo realizzato più di duecento prototipi e "concept cars" dagli anni cinquanta a oggi, Bertone può vantare una reputazione ineguagliata di elevatissima qualità nella costruzione di tali vetture, evidente nelle vetture proposte. La costruzione di ciascuna vettura ha richiesto anche 15.000 ore della manodopera più specializzata - le lamiere, prevalentemente in acciaio, sono state tutte battute a mano - unendo all'artigianalita le tecnologie e i materiali più innovativi disponibili in quel momento.

Inevitabilmente, questi prototipi sono anche un omaggio all'uomo che ne ha reso possibile la creazione, Giuseppe Bertone, detto "Nuccio". Figlio d'arte – suo padre Giovanni fondò l'azienda nel 1912 – Nuccio Bertone ricevette molteplici onorificenze in vita e dopo la sua morte: nel 2006 il suo nome venne inserito nella International Automotive Hall of Fame. Aveva un fiuto innato nello scovare talenti, che sapeva poi far crescere in maniera straordinaria. Sotto la sua guida sono infatti cresciuti stilisti eccelsi come Franco Scaglione, Giorgetto Giugiaro, Marcello Gandini e Marc Deschamps, che si sono succeduti all'ufficio stile dagli anni cinquanta agli anni novanta, affermando lo stile visionario di Bertone.

In a 1994 interview published by Italian architecture magazine *Ottagono*, Bertone explained:

> *"The designer is a creative par excellence. As such he is not easy to categorize. He is restless. He likes to move outside his proper sphere. He enters the world, chooses his design by intuitive affinity. He is able to imagine, in his work, a product that does not yet exist. He anticipates the trends and tastes of the market which perhaps do not yet emerge officially, but which it is necessary to perceive. He discerns, before others do, what no research institute can ever guarantee. In this regard I remember that I have always wanted to work with youths of great talent, but with no specific scholastic professionalism. Usually I do not look for professionals, I want youths of great intelligence, fantasy and determination. When I find them I encourage them as much as possible. I like to help them, stimulate them, offer them design challenges considered on the limits of feasibility. It may be a coincidence, but my workshop, my way to work, has always produced number ones!"*

Shortly before he passed away (in 1997), he made the following comments about style: "It is an elusive value, a combination of volume, harmony in details, taste, and various ingredients that need to be expertly mixed together in the right amounts. Their conjunction must provoke an emotion. When you obtain that, half the job is done." Without doubt, these cars offered from the Collection of Bertone S.p.A. are truly representative of this ethos.

In una intervista pubblicata nel 1994 sulla rivista di architettura *Ottagono*, Bertone spiegava il suo punto di vista:

> *"Il designer è un creativo per eccellenza. In quanto tale non è facilmente inquadrabile. È irrequieto. Ama muoversi fuori dal suo recinto. Entra nel mondo, sceglie il suo design per `affinità intuitive. Sa immaginare nel suo lavoro il prodotto che ancora non esiste. Risponde in anticipo alle tendenze del gusto e del mercato che forse ancora non emergono ufficialmente, ma che bisogna intuire. Intravede prima di altri ciò che nessun istituto di ricerca potrà mai garantire. A tal proposito ricordo che, accanto a me, ho sempre voluto giovani di gran talento, ma con nessuna specifica professionalità scolastica. Di solito non cerco professionisti, voglio giovani di grande intelligenza, fantasia e volontà. Quando li trovo so dare tutto me stesso. Mi piace sostenerli, spronarli, lanciarli in «sfide» di design ritenute al limite del possibile. Sarà un caso, ma da questa mia «bottega», da questo mio modo di condurre le cose, sono sempre usciti dei numero uno!"*

Poco tempo prima della sua scomparsa, avvenuta nel 1997, Nuccio Bertone parlava di cosa fosse per lui lo stile: "Un valore sfuggente, fatto di volumi, armonia di dettagli, di gusto, di ingredienti dosati con sapiente regia. L'insieme deve provocare una emozione. Quando questa nasce, metà del gioco è fatto." Senza ombra di dubbio, le vetture della Bertone S.p.A. qui presentate sono la dimostrazione perfetta di questo ethos.

SPORT

LOT 108

†1978 LANCIA SIBILO

CHASSIS / TELAIO # **S 12201** ENGINE / MOTORE # **829 AR 0C0**

- **From the Collection of Bertone S.p.A.**
- **Unveiled at Turin Motor Show (April 1978)**
- **A stunning Marcello Gandini design**

- **Dalla Collezione della Bertone S.p.A.**
- **Presentata al Salone dell'Automobile di Torino, aprile 1978**
- **Stile stupefacente firmato da Marcello Gandini**

SPECIFICATIONS:

190 bhp, 2.4-litre Stratos HF Dino V-8 mid-mounted engine, three Weber 40 IDF carburettors, five-speed manual transmission, independent front and rear suspension, four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,280 mm (89.8")

SPECIFICHE:

190cv, motore Dino V6 di 2418 cm^3 in posizione centrale trasversale, 3 carburatori Weber 40 IDF, cambio manuale a 5 marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti a quadrilateri con bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice, sospensione posteriore a ruote indipendenti di tipo McPherson con bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice, freni a dischi auto ventilanti. Passo: 2.280 mm (89.8")

ESTIMATE/STIMA:

€60.000 – €100.000 £50.000 – £80.000 $85,000 – $140,000

NO RESERVE/SENZA RISERVA

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

This lot is subject to VAT (at 20%) on the full purchase price (both on the hammer price and the commission).
Questo lotto e imponibile Iva (20%). L'imposta verra calcolata sul prezzo di acquisto totale (prezzo di aggiudicazione piu commissione).

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

In Italian, the word "sibilo" indicates the hissing sound made by an object travelling at speed through the air – a fitting name, then, to be applied to another futuristic concept car from Bertone in 1978, this time based on a road-going version of the World Rally Championship-winning Lancia Stratos.

The Sibilo was another radical geometric development of the wedge shape by chief stylist Marcello Gandini, in which he took themes applied to the Bravo and Alfa Romeo Navajo a step further by blending the glass-house into the bodywork to form a fully integral volume. The windscreen and side glass were fitted flush with the joints filled in and carefully painted to give smooth, uninterrupted surfaces. There were no drop-down windows – the side panels were clear plastic with circular openings on each side that popped inwards and then slid forwards on runners.

Instead of being separate to the body, even the bumpers were integrated into the overall shape, with just a crease and an orange pin-stripe hinting at their actual volume. The sculpted effect was only interrupted by the wheels, with the squared-off wheel arches an evolution of the Stratos Stradale's overlapping design.

Il vocabolo "sibilo" indica il suono provocato da un oggetto che viaggia a forte velocità nell'aria ed è quindi un nome particolarmente calzante per identificare l'avveniristica vettura presentata dalla Bertone nel 1978 sul telaio della Lancia Stratos, la vettura laureatasi Campione del Mondo nei Rally.

La Sibilo era un'ulteriore fondamentale evoluzione sotto il profilo geometrico della forma a cuneo, elaborata da Marcello Gandini. Il capo stilista della Bertone si era infatti ispirato ai temi stilistici già applicati sulle concept cars Bravo e Navajo, portandoli ad uno stadio più avanzato sulla Sibilo dove l'amalgamarsi fra le parti in vetro e la carrozzeria formano un volume perfettamente integrato. Infatti le parti di carrozzeria e le superfici vetrate erano stuccate insieme e coperte di una mano di vernice continua, diventando come fuse in un unico involucro; allo stesso scopo i vetri discendenti erano sostituiti da aperture circolari con movimento a scorrimento orizzontale.

Anche i paraurti erano integrati perfettamente, con un semplice ribasso sottolineato da un filo di vernice arancione a indicarne la divisione funzionale rispetto al volume generale. Soltanto le ruote interrompevano la massa scultorea della vettura, con i passaruota quadrati che salivano sulle fiancate in una evoluzione dello stile della Stratos stradale.

The Stratos chassis was lengthened by just under four inches (10 cm), and the rest of the mechanicals were left mostly unchanged, with air to the engine bay being fed through two intakes let into the roof. Like virtually all Bertone's concept cars until that date, the body was hand-beaten steel, and the unusual choice of polycarbonate for the side windows was made because Bertone's glass supplier could not deliver on time for the car's unveiling at the 1978 Turin show.

The minimalist interior was characterised by the one-piece steering wheel with an elongated section said to accurately reproduce the ergonomics of a hand's grip. The wheel's hub housed control lights and basic functions in its centre, with the main information conveyed through horizontal LCD displays carved into the top of the dashboard and angled towards the driver.

The Sibilo was so outlandish that it inspired the design of vehicles in the 1990 science-fiction movie *Total Recall* by Paul Verhoeven with Arnold Schwarzenegger, over a decade after it was created. Like many Bertone concepts, the Sibilo car has been subject to a couple re-sprays, the last one many years ago, but it remains otherwise untouched. The precious Lancia mechanicals have been regularly maintained, ensuring that the car is driveable.

La Sibilo nasceva sul telaio di quest'ultima, allungato di 10 centimetri, mentre la meccanica rimaneva pressoché invariata. Due prese d'aria motore erano ricavate verticalmente nella superficie superiore del padiglione. Come per tutti i prototipi Bertone fino a quell'epoca, i pannelli di lamiera erano battuti a mano, mentre la scelta inusuale per l'azienda di ricorrere al policarbonato per i vetri laterali era dettata dall'impossibilità di ottenerli dai fornitori in tempo utile per la presentazione della vettura al Salone di Torino del 1978.

Di ispirazione minimalista, l'abitacolo era caratterizzato da un volante a sezione piena con una corona allungata in profondità per una migliore ergonomia della presa della mano. Al centro il volante ospitava alcune spie e comandi, mentre gli strumenti digitali erano in nicchie ricavate nella parte superiore della plancia e rivolti verso il pilota.

La Sibilo era così fuori dagli schemi che ispirò i veicoli del film di fantascienza di Paul Verhoeven "Atto di Forza", con Arnold Schwarzenegger, nel 1990, ovvero oltre un decennio dopo la sua creazione. Come è successo spesso per le altre concept car di Bertone, la Sibilo è stata riverniciata un paio di volte in passato, l'ultima volta diversi anni fa. Aldilà di questo rimane del tutto originale, e i preziosi componenti Lancia sono stati sottoposti a regolari interventi di manutenzione, garantendone la funzionalità meccanica.

ATHON

LOT 109

†1980 LAMBORGHINI ATHON

CHASSIS / TELAIO # **S155/01**

- **From the Collection of Bertone S.p.A.**
- **Unveiled at Turin Motor Show, April 1980**
- **Dramatic design by Marc Deschamps, successor to Marcello Gandini**
- **Offered in original condition**

- **Dalla Collezione della Bertone S.p.A.**
- **Presentata al Salone dell'Automobile di Torino, aprile 1980**
- **Stile firmato da Marc Deschamps, subentrato a Marcello Gandini**
- **Conservata in condizioni originali**

SPECIFICATIONS:

260 bhp, 2,996 cc transverse mid-mounted 90° V-8 DOHC, four inverted twin-choke Weber 40 DCNF carburettors, five-speed manual gearbox, independent suspension front and rear with McPherson struts, coil springs and hydraulic dampers with anti-roll bars, Dual-circuit hydraulic brakes, 278 mm discs all around. Wheelbase: 2,455 mm (96.6")

SPECIFICHE:

260cv, motore 8 cilindri a V di 2,996 cm^3 in posizione centrale trasversale, doppio albero a camme in testa, 4 carburatori Weber 40 DCNF a doppio corpo invertiti, cambio manuale a 5 marce, sospensioni anteriori/posteriori a ruote indipendenti di tipo McPherson con molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barre antirollio, freni con doppio circuito idraulico e dischi di 278 mm. Passo: 2.455 mm (96.6")

ESTIMATE/STIMA:

€150.000 – €220.000 £130.000 – £190.000 $210,000 – $310,000

NO RESERVE/SENZA RISERVA

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

This lot is subject to VAT (at 20%) on the full purchase price (both on the hammer price and the commission).
Questo lotto e imponibile Iva (20%). L'imposta verra calcolata sul prezzo di acquisto totale (prezzo di aggiudicazione piu commissione).

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

At the 58th Turin Motor Show, held in April 1980, Bertone introduced a new concept car based on a Lamborghini chassis – a slightly unusual choice, given that Lamborghini was in dire financial straits at the time. The press release from the Turin coachbuilder made it clear that Bertone wanted to support the company. The name Athon, referring to the Egyptian cult of the sun, was appropriate as the car was a spider, completely devoid of a top and intended as a fair-weather car.

The Athon was the first Bertone concept car created under the direction of Frenchman Marc Deschamps, following the departure of Marcello Gandini at the end of 1979. Some observers had expected Bertone to embrace a different school of design, but under the guidance of Nuccio Bertone, Deschamps seemed to follow closely in the footsteps of his predecessor. The Athon was thus based on similar aesthetic codes to the Bertone concept cars shown since the 1970s, with tense surfaces and highly sculpted geometric volumes delineated by clear edges and cut-lines. Likewise, the Athon explored themes close to Bertone's heart in the treatment of glass surfaces as integrated parts of the bodywork or as openings.

In occasione del 58° Salone dell'Automobile di Torino, tenutosi nell'aprile del 1980, Bertone presentò una nuova concept car basata su un telaio Lamborghini. La scelta era sorprendente in quanto la Lamborghini versava allora in condizioni economiche disastrate. Nel suo comunicato stampa il carrozziere dichiarava chiaramente il proprio sostegno al costruttore emiliano in quel momento di difficoltà. Il nome Athon, che trae origine dal culto egizio per il sole, risultava particolarmente appropriato per una vettura aperta e totalmente sprovvista di qualunque forma di capote.

La Athon era la prima show car di Bertone disegnata sotto la responsabilità diretta del francese Marc Deschamps, subentrato a Marcello Gandini alla fine del 1979. Il linguaggio estetico della Bertone non segnò la svolta che alcuni si aspettavano: sotto la direzione vigilante di Nuccio Bertone si mantenne lo stesso indirizzo stilistico. La Athon riprendeva quindi gli stessi stilemi sviluppati sulle concept car di Bertone lungo l'arco degli anni settanta, con superfici tese su dei volumi scolpiti molto geometrici e delineati da spigoli affilati e da tagli grafici innovativi. Proseguiva inoltre la ricerca cara a Bertone sulla massima integrazione delle superfici vetrate con la carrozzeria.

Mechanically, the car was based on the Silhouette, itself closely derived from the Urraco. The three-litre V-8 gave 260 bhp at 7,500 rpm fed by four Weber carburettors and was mated to a five-speed manual gearbox. The wheelbase was unchanged, but the overall length was under four metres due mainly to the short rear overhang. With no soundproofing, driving the Athon at any speed was a glorious aural experience, as noted by Italian magazine *Quattroruote* in its July 1980 test review. Without any serious modification to the mechanicals, the car was reported to retain all the positive attributes of the Silhouette in terms of road-holding and handling.

La Athon riprendeva come base meccanica quella della Silhouette, a sua volta strettamente derivata dalla Urraco. Il motore V8 tre litri erogava 260 cavalli a 7500 giri al minuto, era alimentato da quattro carburatori Weber ed era abbinato a un cambio manuale a cinque marce. Il passo rimaneva invariato, ma la lunghezza totale scendeva sotto ai quattro metri grazie allo sbalzo posteriore molto accorciato. L'assenza di isolamento acustico, come notato nella prova eseguita dalla rivista *Quattroruote* e pubblicata sul numero di Luglio 1980, garantiva un'esperienza sonora impareggiabile. La prova metteva anche in risalto le qualità dinamiche della vettura, logicamente rimaste sugli stessi eccellenti livelli rispetto alla tenuta di strada della Silhouette.

Bertone makes waves at Torino in 1980. Marcello Gandini's successor Marc Deschamps was the creator of this inspired design.
Images courtesy of the Klemantaski Collection

The Athon's proportions were unusual for a spider, with a forward-set cabin and a long and relatively tall rear deck underlining the mid-engine configuration. The engine cover was treated as a separate item, painted semi-matte to subtly offset it from the rest of the bodywork. Designed in such a way as to intentionally blur the boundary between the body and the mechanicals it contained, it even incorporated "dummy" air-filter boxes on its top surface. In contrast, the smooth wraparound windscreen made use of state-of-the-art glass technology and was smoked to integrate even more with the warm gunmetal grey body colour.

It was a highly graphic but also a highly sculpted car: whilst the overall shape might appear somewhat monolithic – a sure sign of Deschamps's intention – surfaces were deeply recessed on the flanks. The interaction of volumes between doors and side sills is especially dramatic. Taillights were but thin grooves recessed in the rear corners, so

Le proporzioni della Athon erano inusuali per una spider, con la posizione avanzata della cabina e del lungo volume posteriore che enfatizzava la posizione centrale del motore. Il cofano motore era trattato visivamente come un pezzo a sé, con una verniciatura tono su tono semiopaca in modo da distinguerlo dal resto della carrozzeria. Volutamente tecnico nel suo aspetto per trasmettere l'idea di una meccanica fusa in parte con la carrozzeria, era caratterizzato da due molure che sembravano due scatole appositamente ricavate per ospitare i filtri dell'aria. All'opposto, il parabrezza avvolgente sfruttava la migliore tecnologia del momento per fondersi al massimo nel volume di carrozzeria, con una tinta armonizzata al grigio caldo dei pannelli verniciati.

Ne risultava una vettura dal linguaggio fortemente grafico, ma sculturale allo stesso tempo. Se la forma generale era quasi monolitica, sicuramente secondo la volontà di Deschamps, i fianchi erano profondamente scolpiti, e l'interazione dei volumi tra la porta e la parte inferiore della scocca era molto scenografica. Le luci posteriori ricavate nella massa del volume di coda

as to interfere as little as possible with the solid appearance of the rear end. The two-piece alloy wheels were manufactured by Campagnolo and were close enough to production form that they would be adopted on the new Jalpa a year later.

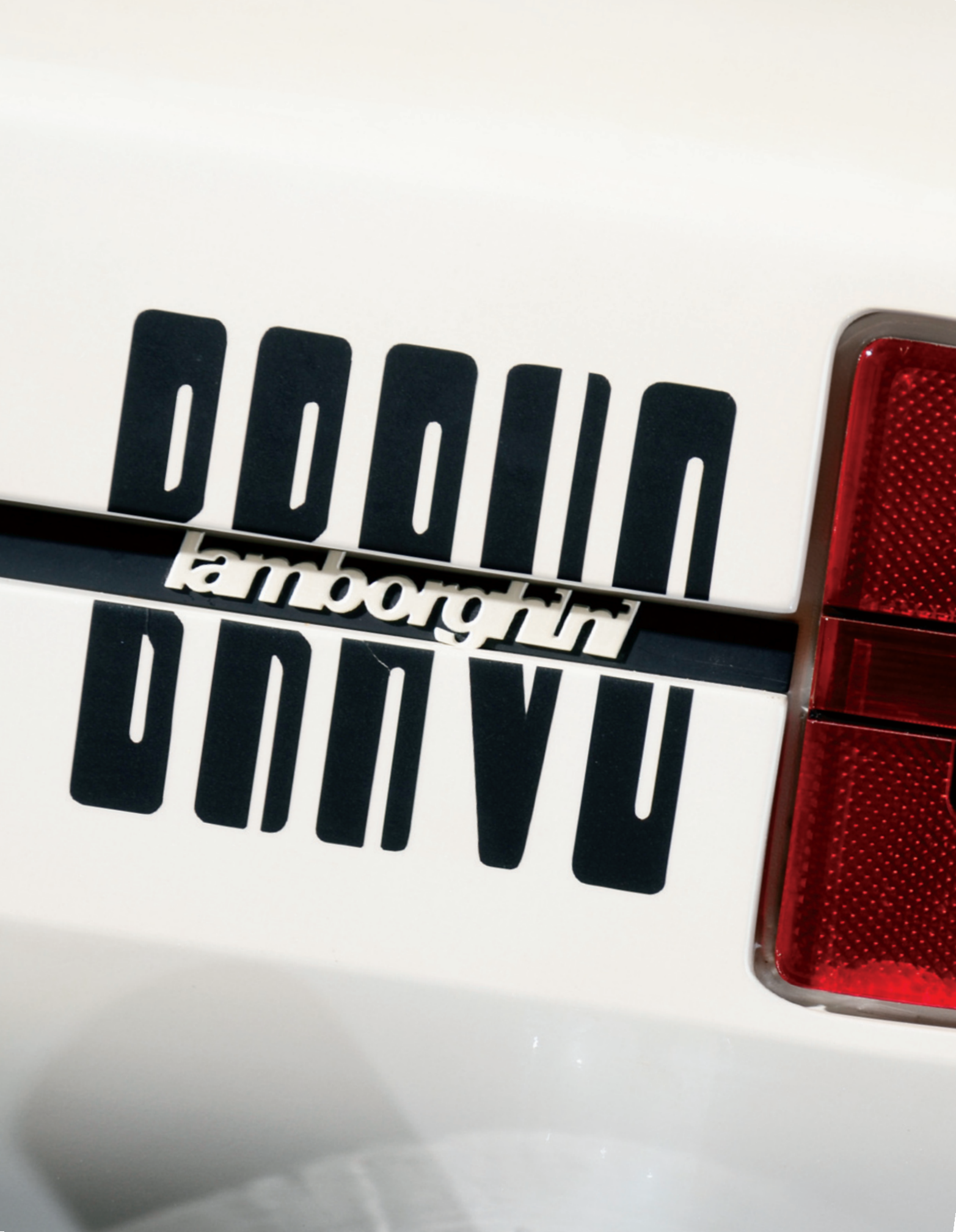
Although built in a short time span, the Athon shows the same quality of construction inherent in all Bertone prototypes, with a surprising level of attention paid to the interior detailing, both ergonomically and aesthetically. The innovative digital instrument display was developed with the Italian supplier Veglia, while secondary controls normally found on stalks – such as the windscreen wipers and indicators – were instead grouped in a pod a hand-width from the left of the steering wheel. These details, as well as the single-spoke steering wheel itself, were good examples of Bertone seeking to push the envelope with regard to interior ergonomics.

A dramatic and uncompromising spider over suitably exotic underpinnings, the Athon remains an evocative styling statement of its era. Having never been subject to restoration, this striking example of Bertone's design excellence is offered in absolutely original condition.

tramite piccole feritoie, rafforzavano l'aspetto solido dell'insieme. I cerchi Campagnolo scomposti in due elementi prefiguravano lo stile di quelli della Jalpa, prodotta in serie dall'anno successivo.

Nonostante fosse stata realizzata in un breve lasso di tempo, la Athon dimostrava la stessa qualità di costruzione evidente in tutti i prototipi assemblati da Bertone, con un livello di attenzione per i dettagli sorprendente. Specie nell'abitacolo, sia l'estetica che l'ergonomia erano particolarmente curate. La strumentazione digitale era il frutto di uno studio d'avanguardia realizzato insieme alla Veglia, mentre alcuni controlli secondari (devio luci, tergicristalli), generalmente posizionati su satelliti posti dietro al volante, erano raggruppati su un'originale impugnatura fissata a distanza di un palmo di mano dal volante. Con l'avveniristico volante mono-razza, questi dettagli sottolineavano lo sforzo creativo della Bertone in fatto di ergonomia interna.

Una strabiliante spider a due posti, senza compromessi, realizzata su una meccanica d'eccellenza, la Athon rimane un oggetto che definisce l'estetica del periodo a cui appartiene. Non essendo mai stata sottoposta a nessun restauro, questo eccezionale esempio dell'arte creativa di Bertone viene proposto in condizioni assolutamente originali.


lamborghini

LOT 110

†1974 LAMBORGHINI BRAVO

CHASSIS / TELAIO # **NS46 01**

- **From the Collection of Bertone S.p.A.**
- **Unveiled at Turin Motor Show, October 1974**
- **Intended as two-seat V-8 companion to Urraco 2+2**

- **Dalla Collezione della Bertone S.p.A.**
- **Presentata al Salone dell'Automobile di Torino, ottobre 1974**
- **Variante a due posti della Urraco**

SPECIFICATIONS:

300 bhp, 2,996 cc transverse mid-mounted 90° V-8 DOHC engine, five-speed gearbox, independent front suspension with McPherson struts, independent rear suspension with Chapman struts, dual-circuit hydraulic brakes, 278 mm discs all round. Wheelbase: 2,250 mm (88.6")

SPECIFICHE:

300cv, motore 8 cilindri a V di 2,996 cm^3 in posizione centrale trasversale, doppio albero a camme in testa, cambio manuale a 5 marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti di tipo McPherson, sospensione posteriore a ruote indipendenti di tipo Chapman, freni con doppio circuito idraulico e dischi di 278 mm. Passo: 2.250 mm (88.6")

ESTIMATE/STIMA:

€150.000 – €220.000 £130.000 – £190.000 $210,000 – $310,000

NO RESERVE/SENZA RISERVA

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

This lot is subject to VAT (at 20%) on the full purchase price (both on the hammer price and the commission).
Questo lotto e imponibile Iva (20%). L'imposta verra calcolata sul prezzo di acquisto totale (prezzo di aggiudicazione piu commissione).

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

In just 10 years after its founding in 1963, Lamborghini rose to become a powerhouse in Italy's supercar echelons, rivalling Ferrari and Maserati. Starting with the ground-breaking Miura, the Sant'Agata Bolognese manufacturer had begun a fruitful collaboration with Bertone, which also spawned the Espada and Jarama and culminated in 1973 with the launch of the outrageous Countach. In parallel to those V-12-powered cars, Lamborghini launched a V-8 line with the Urraco in 1970. It was on this chassis that Bertone based its third Lamborghini dream car after the 1967 Marzal and the 1971 Countach prototype.

Just as the former two had led to production models, Bertone hoped the Bravo would be adapted into a two-seater model to sit alongside the 2+2 Urraco in Lamborghini's line-up. For this reason, the proposed car was a good 20 inches shorter than the Urraco, with its wheelbase chopped accordingly by 7.8 inches. The engine was the three-litre unit of the P300 version of the Urraco, launched concurrently. It was fed by four twin-choke Weber carburettors. In a 1970s road test, *Road & Track* praised the car for its power delivery and the precision of both its steering and

In appena dieci anni dal 1963, anno in cui venne fondata, la Lamborghini si era affermata come una delle case automobilistiche italiane di maggior rilievo nel mondo delle supersportive, rivaleggiando con Ferrari e Maserati. Partendo dalla rivoluzionaria Miura, il costruttore di Sant'Agata Bolognese aveva avviato una collaborazione fruttuosa con la Carrozzeria Bertone, che diede vita ai modelli Espada e Jarama e che culminò nel 1973 con il lancio della strepitosa Countach. In parallelo a questi modelli a 12 cilindri, Lamborghini propose anche una motorizzazione a 8 cilindri con la Urraco nel 1970. La Bravo, la terza "dream car" realizzata da Bertone per Lamborghini dopo la Marzal del 1967 e la Countach prototipo del 1971, ne riprendeva il telaio e la meccanica.

Così come era accaduto in precedenza, Bertone sperava che questa proposta per un modello a due posti sarebbe stata a sua volta adattata per la produzione di serie, offrendo così un'alternativa alla Urraco 2+2 nella gamma Lamborghini. Il passo era stato accorciato di ben 20 cm, e la lunghezza totale della vettura risultava di 50 cm minore rispetto alla Urraco. Il motore era lo stesso della versione P300, alimentata da quattro carburatori Weber a doppio corpo, presentata in contemporanea al Salone di Torino del 1974. La rivista statunitense *Road*

its handling, concluding that "it is everything the Urraco could and should have been."

The Bravo's styling was certainly striking, in the vein of Marcello Gandini's previous styling exercises for Bertone. The sharp wedge shape was cut off by flat, near-vertical surfaces front and rear. The base of the windscreen was set ahead of the front axle, and its very steep angle of rake almost matched that of the short front bonnet. Likewise, the surfaces at the top of both front and rear wings gently twisted to match the inclination of the side windows, a treatment Gandini had honed through the Stratos Zero and Countach. The talented designer complemented this basic shape with some strong graphic features, such as the very geometric slats that pierced both front and rear bonnets or the slanted rear wheel-arch cut-outs that were becoming his trademark. The wheels themselves introduced the theme of the five round holes that remained a Lamborghini staple right up to the Murciélago. Pop-up headlights were neatly concealed in the louvered front panel. While all other glass panels were meticulously mounted flush, the way the rear three-quarter window gently folded into the bodywork to create air intakes for the engine bay was another highlight of Gandini's magic touch.

& Track scrisse, dopo una prova della macchina, che rappresentava "tutto ciò che avrebbe potuto e sarebbe dovuto essere l'Urraco", esaltando l'erogazione del motore e la precisione sia dello sterzo che della tenuta di strada.

Lo stile della Bravo, inserito nella stessa vena dei precedenti lavori di Marcello Gandini per conto di Bertone, non passava di certo inosservato. La forma a cuneo della vettura era tagliata di netto da superfici verticali sia davanti che dietro. Il parabrezza nasceva ancor prima dell'asse anteriore e la sua forte inclinazione consentiva un volume quasi unico con il cortissimo cofano anteriore. Anche l'inclinazione dei vetri laterali si sposava con la spalla dei parafanghi anteriori e posteriori per formare una superficie ondulante continua ereditata dalla Stratos Zero e dalla Countach. Il talentuoso stilista integrava l'essenzialità della forma generale con dei tagli grafici molto decisi, come ad esempio le aperture geometriche ritagliate sopra al cofano motore e all'anteriore, oppure il taglio obliquo del passaruota posteriore che stava ormai diventando la sua firma. I cerchi introducevano il tema dei cinque fori rotondi che sarebbe rimasto un segno distintivo per le Lamborghini fino alla Murciélago e ai giorni nostri. I proiettori a scomparsa erano abilmente nascosti dal gioco di aperture del cofano anteriore.

From the unique wheel design to the slanted rear wheel arch, the groundbreaking Bravo is introduced at Turin in 1974 and sets the stage at Lamborghini for years to come. *Images courtesy of the Klemantaski Collection*

The interior was equally essential, with Alcantara covering the low-slung bucket seats and dashboard and a graphic approach to the instrumentation layout: all dials and warning lights were located in a single horizontal strip recessed in the dashboard's fascia, framed by brushed aluminium. Although the windscreen was basically divided into three parts, the very thin frame holding the glass allowed for excellent forward visibility. It was Lamborghini chief engineer Paolo Stanzani himself who reportedly had requested large glass areas and a smooth integration of glass surfaces with the body.

In his history of V-8 Lamborghinis, *Lamborghini Urraco & The V8s*, French journalist Jean-François

Mentre tutti gli altri vetri erano montati a filo con la carrozzeria, i finestrini laterali posteriori, leggermente ricurvi, affondavano dolcemente nella carrozzeria ed occultavano le prese d'aria motore: un altro tocco di genialità del grande maestro Gandini.

L'abitacolo era anch'esso molto essenziale nella forma, con rivestimento in Alcantara sui bassissimi sedili sportivi e sulla plancia. Tutti gli strumenti e le spie trovavano posto dietro a una cornice di allumino spazzolato in una esile striscia orizzontale ribassata nel volume della plancia. Benché il parabrezza fosse diviso in tre sezioni, l'estrema sottigliezza dei montanti garantiva un'ottima visibilità. Era stato il famoso direttore tecnico della Lamborghini Paolo Stanzani in persona a richiedere espressamente che fossero integrate ampie superfici vetrate nel progetto, a filo con la carrozzeria.

Marchet stated that the Bravo, codenamed "Studio 114" internally, had covered 70,000 kms of testing. Whether this mileage was done possibly before the car was made into a prototype by Bertone, or perhaps by a separate test mule, is not known, but certainly the car and its engine as they stand today do not show the wear and tear signs usually associated to such extensive mileage. Either way the project was eventually shelved. The Bravo made the cover of British magazine *Motor* as late as April 1978, with Lamborghini's Sales Director, Ubaldo Sgarzi, quoted as saying a production version was still three to four years away. Alas, in the wake of the oil crisis the company had entered into a phase of financial turmoil which ultimately halted such plans. The comparable Lotus Esprit S1 demonstrates that in itself such a project wasn't a mere illusion, but certainly times were not favourable for its success.

As with many other Bertone show cars of the era, the Bravo was repainted early on in its life. The original light metallic yellow gave way to a darker shade of green. It was subsequently finished in pearlescent white just a few years ago as part of a light overhaul. RM is pleased to offer this highly important motor car in very presentable condition, directly from Bertone S.pA.

Nella sua monografia sulle Lamborghini otto cilindri "Lamborghini Urraco & The V8s", il giornalista francese Jean-François Marchet scrisse che la Bravo, conosciuta internamente con il codice di progetto Studio 114, percorse 70,000 km fra test e collaudi. Non è dato sapere se parte di questo chilometraggio sia stato coperto da un muletto o magari prima della costruzione della carrozzeria, tuttavia la vettura e la meccanica non riportano oggi i segni di un così intensivo uso. Nonostante ciò, la vettura non entrò mai in produzione. Era già l'aprile del 1978 quando la Bravo comparve sulla copertina della rivista britannica *Motor*, al cui interno il Direttore Commerciale della Lamborghini Ubaldo Sgarzi dichiarava che la versione di produzione aveva ancora 3 o 4 anni di gestazione davanti a sé. I tempi però non erano certo favorevoli. Nella scia della crisi petrolifera, la Lamborghini attraversò un periodo di grande difficoltà che segnò anche la fine del progetto, anche se una vettura che può essere paragonata alla Bravo come la Lotus Esprit S1, dimostra che il progetto non era una mera illusione.

Come successe per molti prototipi della Bertone di quell'epoca, la Bravo fu riverniciata nel primo periodo di vita. L'originale livrea bianco/oro della presentazione lasciò lo spazio a una tinta verde metallizzata un po' più scura. La Bravo venne assoggetta a un restauro leggero qualche anno fa, nel corso del quale fu adottato un bianco perlato più consono a quello originale. RM è quindi lieta di poter offrire questa vettura molto importante in condizioni più che soddisfacenti, e direttamente proveniente dalla Bertone S.p.A.

BERTONE
testudo

LOT 111

†1963 CHEVROLET TESTUDO

CHASSIS / TELAIO # **20927W207657** ENGINE / MOTORE # **T02I3YN**

- **From the Collection of Bertone S.p.A.**
- **Unveiled at Geneva Motor Show (3 March, 1963)**
- **One-off design and highly influential in numerous other designs**
- **An early career highlight of young designer Giorgetto Giugiaro**
- **Fully restored before being shown at Pebble Beach**

- **Dalla Collezione della Bertone S.p.A.**
- **Presentata al Salone dell'Automobile di Ginevra (3 marzo 1963)**
- **Esemplare unico le cui linee hanno fatto scuola, influenzando numerosi modelli successivi**
- **Una delle prime pietre miliari nella carriera di un allora giovane Giorgetto Giugiaro**
- **Totalmente restaurata prima di essere esposta al concorso d'eleganza di Pebble Beach**

SPECIFICATIONS:

Est. 81 bhp, 2,372 cc flat-six air-cooled engine with overhead camshafts and two valves per cylinder, two single-choke Rochester downdraught carburettors, four-speed manual gearbox, independent suspension with wishbones, coil springs, telescopic dampers and anti-roll bar at the front, semi-trailing swing-axles, coil springs, four-wheel drum brakes. Wheelbase: 2,400 mm (94.5")

SPECIFICHE:

Circa 81 cavalli, motore 6 cilindri boxer 2,372 cm^3 raffreddato ad aria, con alberi a camme in testa, due valvole per cilindro, due carburatori Rochester invertiti a singolo condotto, cambio manuale a quattro marce, sospensioni a ruote indipendenti a quadrilateri con molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra antirollio sull'anteriore, bracci oscillanti al posteriore, freni a tamburo. Passo: 2.400 mm (94.5")

ESTIMATE/STIMA:

€500.000 – €800.000 £440.000 – £700.000 $700,000 – $1,100,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

This lot is subject to VAT (at 20%) on the full purchase price (both on the hammer price and the commission).
Questo lotto e imponibile Iva (20%). L'imposta verra calcolata sul prezzo di acquisto totale (prezzo di aggiudicazione piu commissione).

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

Founded in 1912, Bertone is the oldest surviving Italian coachbuilding company. From its Corso Peschiera works in Turin, the company grew steadily between the wars and acquired a solid reputation for the quality of its craftsmanship and the elegance of the models it offered. Hit by post-Second World War austerity, the concern owed its salvation partly to the American market through a lucrative agreement with Chicago-based importer Stanley "Wacky" Arnolt to deliver special-bodied MG and Bristol sports cars to the US. Soon after, large contract work for Alfa Romeo allowed Bertone to expand drastically. From the mid-1950s onwards, the company gained exposure through a series of striking show cars exhibited at the world's leading motor shows and has continued that tradition to this day. Of the countless dream cars and one-off prototypes the company has produced over the past six

Fondata nel 1912, la Bertone è la più antica delle carrozzerie italiane ancora in attività. Dalle sue officine in Corso Peschiera a Torino, la carrozzeria è cresciuta costantemente negli anni Venti e Trenta, acquisendo una solida reputazione per la qualità delle sue realizzazioni e l'eleganza dei modelli proposti. Nell'immediato dopoguerra, l'azienda andò incontro a un periodo di austerità dal quale uscì in parte grazie al mercato nordamericano, in particolare per aver siglato un fruttuoso accordo con l'imprenditore di Chicago Stanley "Wacky" Arnolt. Già importatore di vetture sportive inglesi, Arnolt si affidò alla Bertone per vestire telai Aston Martin, MG e Bristol. Da lì a poco, la carrozzeria avrebbe ottenuto commesse importanti dall'Alfa Romeo, che portò l'azienda a crescere notevolmente. Attorno alla metà degli anni 50, la Bertone si fece notare nei vari Saloni internazionali dell'Automobile anche per una serie di fuoriserie strabilianti, iniziando così una tradizione che prosegue tuttora. Delle innumerevoli dream cars e prototipi rimasti pezzi unici che hanno

decades, a few stand out for the far-sighted vision they presented and the impact they had on subsequent styling trends. And without a doubt, the Testudo ranks as one of the most influential Bertone concepts to date.

With this show car, Bertone effectively demonstrated the strength it had gained both stylistically and industrially through big manufacturing contracts in the 1950s, and its creation was a signal to the American market. It

segnato la storia dell'azienda lungo gli ultimi sei decenni, alcune sono considerate vere e proprie pietre miliari per la visione che hanno rappresentato e per l'impatto avuto sulle tendenze stilistiche successive. Si può dire senza alcun dubbio che fra queste visioni, la Testudo sia stata una di quelle che hanno avuto maggior influenza in assoluto.

Per la Bertone, questa vettura era la dimostrazione della forza che si era guadagnata sia sotto il profilo stilistico, sia sotto quello industriale, attraverso i contratti manifatturieri siglati negli anni 50, ed era anche un

is believed the Corvair chassis on which the car was based was supplied by General Motors, who also delivered one to Pininfarina that same year. Bill Mitchell was apparently investigating the possibilities of promoting the Corvair in Europe with a locally-styled variant, and there were some exchanges between Bill Mitchell's Detroit studio and Bertone's headquarters over the winter of 1962/1963, as the car was under development in parallel with GM's own Corvair Monza GT and SS dream cars. At Bertone, the man in charge of the styling was a young Giorgetto Giugiaro, who produced one of his career's seminal works with the Testudo.

The Corvair Monza chassis was shortened and strengthened, without any modification to the drivetrain. Pushing out about 81 bhp, the air-cooled six-cylinder boxer engine of the Corvair was hardly a powerhouse, but its weight over the rear axle provided excellent traction and good balance under braking. The earliest photographs of the Testudo show the car still sporting Corvair wheels with white flank tyres, which were however soon replaced by a more flattering set of wire wheels that remain with the car to this day.

messaggio promozionale per il mercato statunitense. Si pensa che fu la stessa General Motors a fornire il telaio Chevrolet Corvair sul quale era basata, così come il colosso americano aveva già fornito a Pininfarina un telaio simile nello stesso anno. L'influente direttore dello stile della GM Bill Mitchell intendeva promuovere la Corvair sui mercati europei con qualche variante disegnata in loco. Ci furono quindi alcuni scambi tra gli uomini di Detroit e i vertici della Bertone durante l'inverno 1962/1963, nello stesso periodo in cui alla GM si lavorava sui prototipi da salone Corvair Monza GT e SS. Alla Bertone, lo stile era affidato ad un giovane Giorgetto Giugiaro, che avrebbe così firmato uno dei suoi primi capolavori proprio con la Testudo.

Il telaio della Corvair Monza venne accorciato e rafforzato, mentre rimase invariata la parte meccanica. Sviluppando 81 cavalli all'incirca, il boxer a sei cilindri raffreddato ad aria della Corvair non era un mostro di potenza, ma il suo peso collocato sull'assale posteriore conferiva ottime

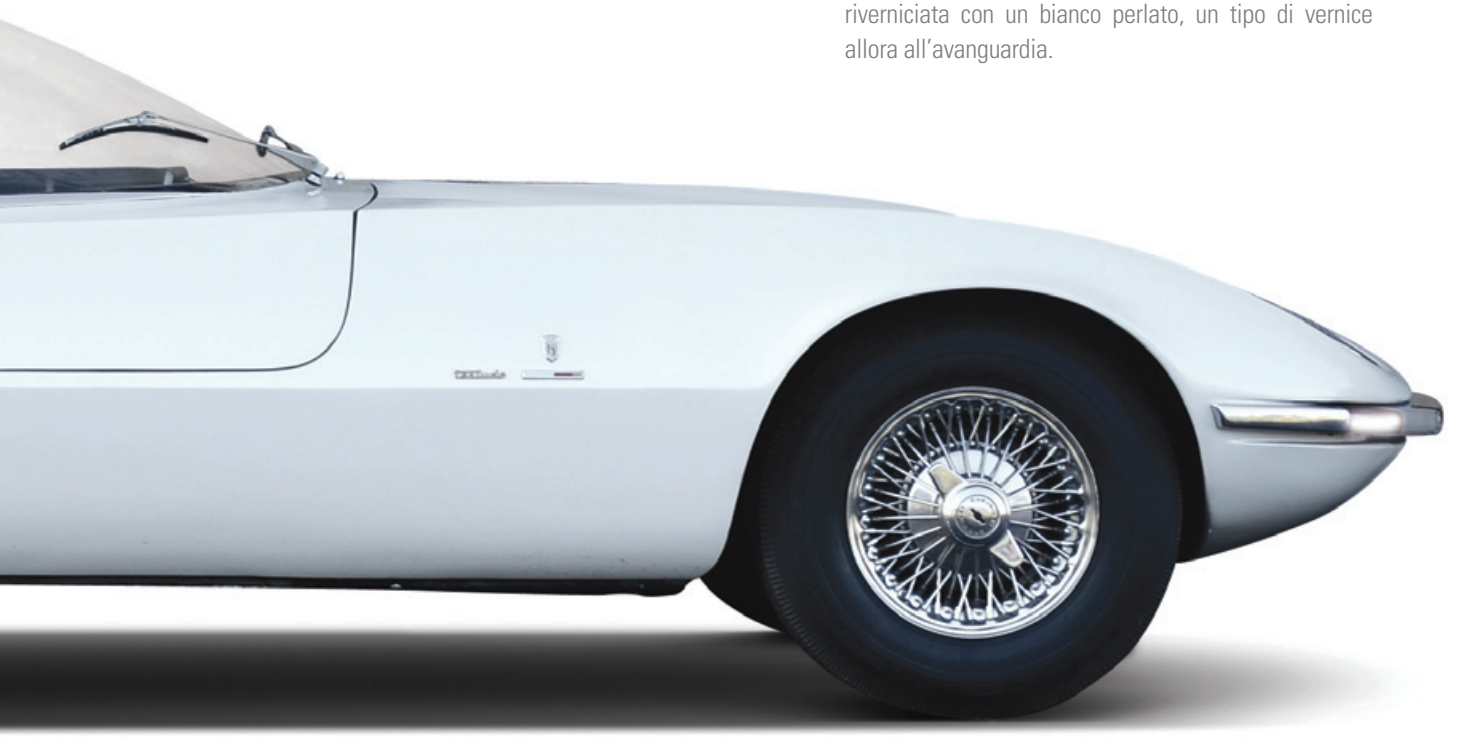
The name Testudo – a Latin root for the word turtle, hence the turtle badge adorning the car's rear – was chosen to symbolise the aesthetic theme. A sharp waistline crease running around the car (extended by the front and rear bumpers) divided the body into a bottom and top half, somewhat reminiscent of a turtle's shell. In a 1974 interview of Giorgetto Giugiaro by Karl Ludvigsen, recently published in *Automobile Quarterly*, Volume 49 No. 3, the Maestro commented, "A car had two parts: one part was the side view and the other part was the plan view. In the Testudo, I broke down these two parts. This was my first attempt to avoid having two separate parts but rather to have one part blending into the other. […] That was a car with which I really felt I contributed to car design."

Originally exhibited in metallic silver, the Testudo was soon repainted in pearlescent white, pioneering this type of finish.

doti di trazione e di stabilità in frenata. Sulle prime foto della Testudo divulgate all'epoca si notano i cerchi originali della Corvair con pneumatici a fasce bianche, che però vennero ben presto sostituiti con gli splendidi cerchi a raggi che la vettura sfoggia ancora oggi.

Sul posteriore della vettura spiccava uno stemma a forma di tartaruga. In effetti, il nome Testudo deriva dalla radice latina per la parola tartaruga, e fu scelto proprio per illustrare lo schema concettuale della carrozzeria, visivamente divisa in due gusci da uno spigolo che correva tutto attorno alla vettura all'altezza dei paraurti. In un'intervista a Giorgetto Giugiaro del 1974 e pubblicata recentemente sul volume 49, n.3 della rivista trimestrale *Automobile Quarterly*, il famoso stilista commentava: "Allora, una macchina era definita da due parti: una parte era la sua elevazione laterale, e l'altra era la pianta (vista dall'alto). Sulla Testudo, ho voluto rompere questo schema. Si trattava del mio primo tentativo di rinunciare a queste due parti distinte, e al contrario di fonderle l'una nell'altra. […] Era una vettura con la quale ho avuto davvero la sensazione di dare un mio contributo alla forma dell'automobile."

Di color argento all'origine, la Testudo venne rapidamente riverniciata con un bianco perlato, un tipo di vernice allora all'avanguardia.



The famous pop-up headlights rotated upwards, and a neat touch indicative of Bertone's attention to detail were the flaps at the base of the fairings which seamlessly filled the opening created in their upright position.

Tail-lights, for the first time in polycarbonate plastics, were unobtrusively integrated in the rear bumpers, thus leaving the bodywork totally uncluttered to leave the shape extremely pure. With no need for an air intake, the front end was particularly smooth and streamlined.

Access to the cockpit was through a forward hinged canopy, a feature it shared with the almost contemporaneous Corvair Monza GT and which would be mimicked by many other American and Japanese concept cars for many years afterwards. The Testudo, however, added a full glass roof to its wraparound windscreen. Inside the cabin, the rectangular steering wheel had more in common with aeronautics than cars.

Divennero famosi i gruppi anteriori a filo con la carrozzeria che ruotavano all'insù. La cura del dettaglio che contrassegnava il lavoro della Bertone era evidente nella copertura che veniva a richiudere perfettamente il vano quando i fanali erano in posizione eretta.

Le luci posteriori, realizzate per la prima volta in policarbonato, erano integrati impeccabilmente nei paraurti, mantenendo così liscio ed essenziale il volume della carrozzeria. Senza il bisogno di una griglia di aspirazione anteriore, il muso era ugualmente puro e come disegnato dal vento.

Una cupola incernierata in avanti si alzava per consentire l'accesso all'abitacolo. Quasi in contemporanea, la Corvair Monza GT presentava lo stesso tipo di apertura che venne poi ripreso su molte altre dream cars statunitensi e giapponesi anche ad anni di distanza. Tuttavia, la Testudo abbinava a questa soluzione un parabrezza avvolgente e un tettuccio interamente trasparente in plexiglas. Il posto guida, caratterizzato da un volante schiacciato a forma rettangolare, era di ispirazione più aeronautica che automobilistica.

As one would expect, there is great all-around visibility from the driver's seat, and the view over the crest line of the front wing is quite sublime. The steering wheel has black handles on both sides of the thin chromed rim. Instruments are laid out in an inverted L-shaped cluster with the dials set vertically ahead of the gearstick, leaving the view straight ahead unobstructed. The seat inclination is extreme, to comply with the car's impossibly low overall height (1,060 mm / 41.7 in). Giugiaro's period sketches show headrests which were not incorporated on the car, but the driving position is far from uncomfortable even without them.

Come è lecito aspettarsi, la visibilità dal sedile del guidatore è eccezionale, e il colpo d'occhio sulla cresta del parafango anteriore semplicemente sublime. Il volante è formato da un sottile tubo cromato con due impugnature nere ai lati. La strumentazione si sviluppa verticalmente su una consolle a forma di L ruotata all'ingiù in corrispondenza della leva del cambio, così da lasciare sgombra la vista davanti. I sedili sono fortemente inclinati a causa dell'altezza da terra estremamente ridotta della vettura (appena 106 cm). Sebbene alcuni dei bozzetti prodotti da Giugiaro all'epoca facessero intravedere l'idea di inserire gli appoggiatesta, la posizione di guida risulta assai confortevole anche in loro assenza.

The car did see some road use in its early life. A special *Car Styling* issue of 1981 presented an anecdote recounted by Giugiaro himself, about one evening when he used it to go and pick up his new bride, Maria Teresa, from Fiat's design studios where she worked at the time: "I came across several hundred Fiat employees who were just leaving work when I arrived and it was a shambles. It was more than twenty minutes before I could escape from the car to go and get her. I guess that the men who were so excited over the Testudo all managed to miss their trains and buses. It was rather exciting."

Famously, Nuccio Bertone drove to Geneva by road in the Testudo. Less known is the fact that Giorgetto Giugiaro drove it back to Turin at the end of the salon. In his *Road & Track* report on the show, Henry Manney noted that the car had "photographers running from all over."

La vettura fu usata su strada durante le sue prime fasi di vita. Un numero speciale della rivista *Car Styling*, pubblicato nel 1981, riportava un aneddoto raccontato da Giugiaro stesso quando, fresco di matrimonio, gli venne concesso di usare la vettura una sera per andare a prendere la moglie Maria Teresa presso il centro stile Fiat ove lei lavorava: "Mi imbattei in qualche centinaio di operai della Fiat che stavano appena lasciando la fabbrica, e fu il caos. Impiegai più di venti minuti prima di liberarmi per andarla a cercare. Immagino che tutti fossero così esaltati nel vedere la Testudo da perdere il treno o la corriera. Fu un momento piuttosto entusiasmante."

E' noto che Nuccio Bertone (figlio del fondatore Giovanni) guidò la vettura di persona per portarla su strada al Salone di Ginevra, ma è meno noto che fu poi Giugiaro a riportarla a Torino a salone finito. Nel suo resoconto sulla fiera ginevrina, pubblicato da *Road & Track*, Henry Manney notava che la vettura aveva richiamato l'attenzione dei fotografi "accorsi da ogni dove."

Besides photographers, there is more than a passing chance that the Testudo was the spark that caught Ferruccio Lamborghini's eye and triggered a long and fruitful association between him and Nuccio Bertone. Besides the clear lineage with later Bertone creations such as the Miura and the Montreal, Porsche design director Anatole Lapine acknowledged his love for the Testudo when he penned the 928 coupé. The influence the one-off Chevrolet had on other designers was enormous, with references to its lines almost too many to list.

Aldilà dei fotografi, è più che probabile che la Testudo fu anche la scintilla che infiammò Ferruccio Lamborghini, e lo portò a formare una lunga e proficua alleanza con Nuccio Bertone. Oltre all'influenza che la Testudo esercitò sulle Miura e Montreal prodotte da Bertone in seguito, anche il direttore del design di Porsche Anatole Lapine attestò la sua passione per la Testudo nel disegnare la 928. L'impatto che la vettura ebbe su altri stilisti fu tale che i modelli che ne trassero ispirazione sono troppo numerosi da elencare.

Image courtesy of Piotr Degler Jablonski

Image courtesy of Piotr Degler Jablonski

A couple of years after its Geneva debut, the Testudo was damaged whilst shooting a promotional film for Shell. The car suffered from a rear impact when it collided at speed with a second Bertone one-off motor show dream car, the Alfa Romeo Canguro. With so much money invested in the two show cars, accounts of the incident tell, quite understandably, of a positively furious Nuccio Bertone. The Testudo was stored but Nuccio Bertone did not want to spend money repairing it. To understand why the Testudo wasn't immediately repaired after the crash, we can rely on comments Nuccio Bertone made in later years regarding the cost of building such a car in the first place: "The construction of a prototype involves around 15,000 hours of work, often 'stolen' from the normal work of the establishment." Of the two cars, the Canguro suffered by far the worse damage, being judged beyond repair by Bertone and ending up abandoned in derelict state.

Giugiaro asked to have the Testudo once he left the design house, but to no avail. In 1974, it was offered for sale by Bertone at $10,000US despite its damaged condition. The Testudo was finally brought back from oblivion in the early 1990s when newly hired

Un paio d'anni dopo il suo debutto a Ginevra, la Testudo venne danneggiata nel corso delle riprese per un filmato promozionale della Shell, subendo un urto nella parte posteriore in una collisione con un'altra fuoriserie della Bertone, l'Alfa Romeo Canguro. Avendo investito ingenti somme di denaro nel realizzare le due vetture, è facile immaginarsi l'ira che l'incidente scatenò in Nuccio Bertone. Il titolare dell'azienda non volle saperne di riparare la vettura, e fu semplicemente rimessata. Possiamo affidarci ad alcune sue dichiarazioni di molti anni posteriori all'evento per capire come mai non fu riparata immediatamente: "La costruzione di un prototipo richiede circa 15.000 ore di lavoro, spesso rubate alle normali attività dello stabilimento." Delle due vetture coinvolte, la Canguro ebbe la peggio, e dopo essere stata considerata non riparabile da Bertone, fu lasciata a deperire lentamente.

Quando lasciò l'azienda nel 1965, Giugiaro chiese – senza successo – di portare con sé la Testudo. Malgrado le condizioni in cui versava la vettura, Bertone ne chiedeva comunque 10.000 dollari nel 1974, quando fu sul momento di cederla. Si dovette aspettare l'inizio degli anni '90 prima che venisse finalmente ripristinata, quando il neoassunto direttore dello stile

chief designer Luciano d'Ambrosio supervised a full restoration. The Testudo subsequently made its first public appearance in over 30 years at the 1996 Pebble Beach Concours d'Elegance. In a 1980s interview, Giugiaro acknowledged: "There's something special and affectionate about what I feel for the Testudo. It was the first prototype with which I had been given a free hand, without restraints, and the end result captured the attention of the entire automobile world." Nearly five decades on, the impact this truly seminal dream car had on car design is still apparent.

Luciano d'Ambrosio ne guidò il completo restauro. La Testudo fece così la sua apparizione pubblica dopo oltre 30 anni dalla prima al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach. In una intervista rilasciata negli anni 80, Giugiaro ammise: "C'è qualcosa di speciale e di affettuoso in quello che provo per la Testudo. Era il primo prototipo per il quale mi fu lasciata mano libera, senza restrizioni, e il risultato finale catturò l'attenzione di tutto il mondo dell'automobile." A quasi cinquant'anni di distanza, l'importanza che questo prototipo avveniristico ebbe per lo sviluppo dello stile automobilistico risulta ancora lampante.

LOT 112

†1967 LAMBORGHINI MARZAL

CHASSIS / TELAIO # **10001** ENGINE / MOTORE # **5001**

- **From the Collection of Bertone S.p.A.**
- **Unveiled at Geneva Motor Show (March 1967)**
- **One-off Lamborghini four seat, gullwing concept**
- **A futuristic Marcello Gandini design with unique, prototype engine**
- **Predecessor to the Espada production car**

- **Dalla Collezione della Bertone S.p.A.**
- **Presentata al Salone dell'Automobile di Ginevra (marzo 1967)**
- **Esemplare unico a quattro posti e portiere con apertura ad ala di gabbiano; motore prototipo**
- **Stile avveniristico firmato da Marcello Gandini**
- **Prefigurazione dell'Espada di produzione**

SPECIFICATIONS:

175 bhp, 1964 cc six-cylinder in-line engine, three Weber 40DCOE carburettors, five-speed gearbox, independent front and rear suspension with triangular wishbones, coil springs, telescopic dampers and anti-roll bars, four-wheel disc brakes. Wheelbase: 2,620 mm (103.1")

SPECIFICHE:

175 cavalli, motore 6 cilindri in linea di 1964 cm^3, tre carburatori Weber 40DCOE, cambio manuale a cinque marce, sospensioni a ruote indipendenti ant./post. a bracci triangolari, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barre antirollio, freni a disco. Passo: 2.620 mm (103.1")

ESTIMATE/STIMA:

€1.000.00 – €1.800.000 **£880.000 – £1.500.000** **$1,400,000 – $2,500,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

This lot is subject to VAT (at 20%) on the full purchase price (both on the hammer price and the commission).
Questo lotto e imponibile Iva (20%). L'imposta verra calcolata sul prezzo di acquisto totale (prezzo di aggiudicazione piu commissione).

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

"A Bertone design so fresh that everything else looks old fashioned," was *Road & Track's* opening comment in its July 1967 report on the stunning Lamborghini Marzal show car. Introduced at the Geneva Motor Show four months earlier, the P200 Marzal was the result of a close collaboration between Bertone and Lamborghini. In fact, it was the materialisation of a common ambition shared by Nuccio Bertone and Ferruccio Lamborghini: to give birth to a true GT with comfortable seating for four, offering high performance and redefining the very concept of grand touring.

Suitably named after a strain of fighting bull, the Marzal featured a unique prototype engine developed by Lamborghini that would never see production. It was a transversally mounted in-line six-cylinder which was essentially a rear bank of a Miura's 3,929-cc V-12, fed by horizontal Weber carburettors and mated to the standard five-speed

"Una creazione Bertone così fresca da rendere tutte le altre vetture fuori moda." Con queste parole si apriva la recensione pubblicata dall'autorevole rivista statunitense *Road & Track* nel luglio 1967 sulla favolosa Lamborghini Marzal. La vettura, presentata appena quattro mesi prima al Salone di Ginevra, era il frutto di una stretta collaborazione tra Bertone e Lamborghini. Con essa si materializzava infatti un'ambizione comune sia di Nuccio Bertone che di Ferruccio Lamborghini, ossia di dare vita a una vera GT in grado di ospitare comodamente quattro persone e di offrire grandi prestazioni, ridefinendo così lo stesso concetto di gran turismo.

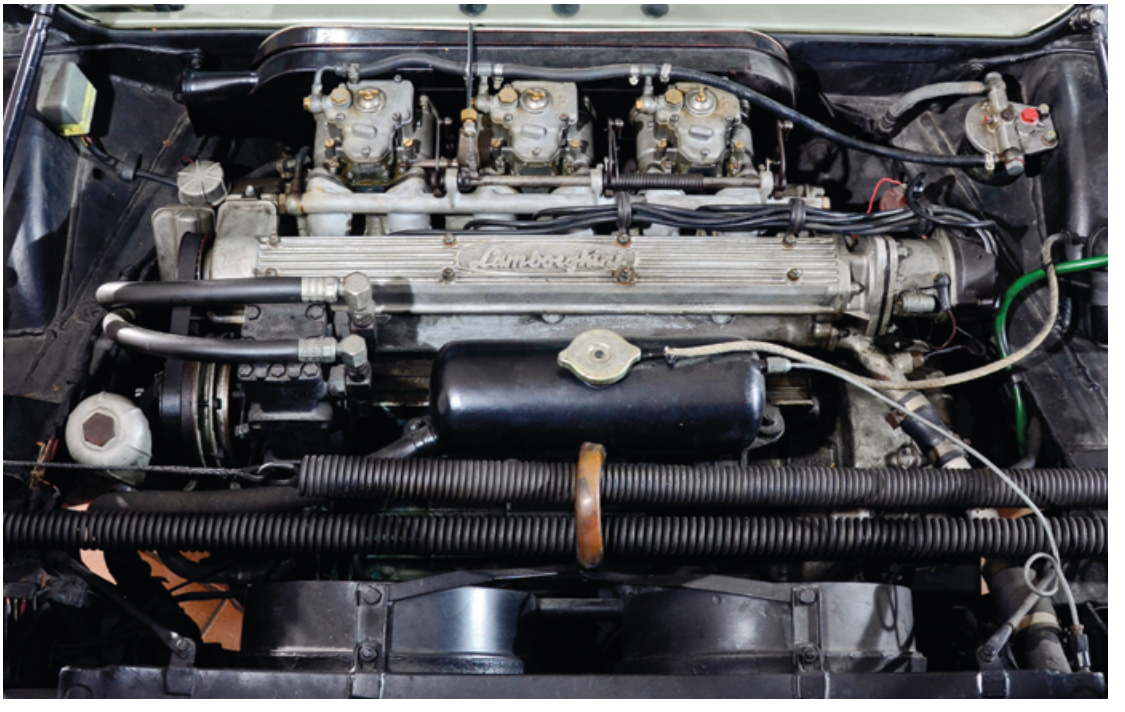
Ufficialmente denominata P200 Marzal (nome di una razza di tori da combattimento), la vettura era motorizzata con il prototipo di un propulsore a sei cilindri in linea sviluppato dalla Lamborghini, ma che non avrebbe avuto nessuno sbocco in produzione. Si trattava essenzialmente di una singola bancata del motore V12 e 3929 cm^3 della Miura, istallato

transmission. The engine was turned 180 degrees compared to the Miura's layout so that it was behind the rear axle, therefore making it more of a rear- than mid-engined layout. This obviously freed up interior space so that four passengers could sit comfortably. The radiator was fitted right at the rear, which meant the passengers could take some luggage too, as the long front bonnet housed 11 cubic feet of loading space, along with a 21-gallon fuel tank.

The chassis was based on a much-modified Miura chassis, its wheelbase extended by 120 mm to accommodate those extra two passengers. As the overall length was still relatively compact, Marcello Gandini elected to use a pair of long gullwing doors rather than a constrained four-door layout. This enabled him to fit large windows which, combined with a lightly smoked glass roof, helped create a very airy feeling inside the cabin. Bertone helped engineer the air-conditioning system made mandatory by such a large amount of glass surfacing, which totalled 4.5 square metres (48.4 sq. ft.) and was supplied by Belgian company, Glaverbel.

anch'esso trasversalmente ma girato a 180 gradi e in posizione arretrata rispetto all'assale posteriore. Era alimentato da tre carburatori Weber orizzontali e abbinato alla trasmissione a cinque rapporti della Miura. L'architettura a motore posteriore garantiva ampio spazio nell'abitacolo, che accoglieva quattro persone in ottime condizioni di comfort. Il radiatore era posto dietro al motore per liberare un vano bagagli anteriore di 311 dm^3, con spazio anche per un serbatoio di 80 litri.

Per il pianale si era partito da un telaio Miura profondamente modificato e allungato nel passo di 120 mm per accomodare i due passeggeri in più. La lunghezza totale relativamente contenuta condusse lo stilista Marcello Gandini ad adottare due lunghe portiere con apertura ad ala di gabbiano piuttosto che una soluzione a quattro porte tradizionali molto più vincolante. Fu così in grado di allestire le porte con grandi pannelli trasparenti che, in combinazione con il tetto in vetro fumè, conferivano una sensazione di grande leggerezza alla cellula abitativa. La Bertone partecipò allo sviluppo dell'avanzato impianto di climatizzazione interna reso necessario dall'ampia superficie vetrata. I cristalli, realizzati dalla società Belga Glaverbel, avevano uno sviluppo totale di ben 4,5 m^2.



Famously, Ferruccio Lamborghini objected to those doors, in particular the lower windows mounted below the waistline which would "offer no privacy: a lady's legs would be there for all to see." Supporting the weight of those hefty gullwing doors when open were a pair of long transverse springs at the rear of the engine bay operated by a pulley and shaft system which relied in part on cleverly-recycled steering column components. The one-piece rear engine cover was hinged at the bottom rear, and for all the glass employed in the cabin there was no rear screen, replaced as it was by a panel made of aluminium slats riveted together. The assembly allowed for rear visibility as well as air circulation to help with engine cooling.

Ad onor del vero, Ferruccio Lamborghini non era entusiasta di quel dispiego di vetro, in particolare dei lunghi finestrini collocati sotto la linea di cintura vettura, che secondo lui non "proteggono l'intimità: le gambe di una signora sono date a vedere a tutti." Per reggere il peso delle portiere aperte e facilitarne il movimento erano stati disposte lunghe molle nel vano motore con un articolato sistema di rinvio costruito con elementi di sterzo appositamente riciclati. Tutta la parte posteriore della carrozzeria si apriva all'indietro in un pezzo unico, incernierato alla base. In contrasto con l'uso di vetro estensivo dell'abitacolo, al posto del lunotto vi era un originale pannello composto da pezzi di alluminio rivettati insieme, con aperture esagonali che servivano sia alla visibilità posteriore che al raffreddamento del motore.

The interior was highly futuristic, with a hexagonal honeycomb theme on the dashboard and centre console housing most instruments and controls. The hexagon theme was carried over even in the general shape of the seat's cushions and backrests, whilst their trim literally stood out with a highly reflective finish. This space-age arrangement may even have inspired the great French-American designer Raymond Loewy, whose designs for the Skylab space station, developed from 1967 onwards, would rely heavily on hexagonal patterns.

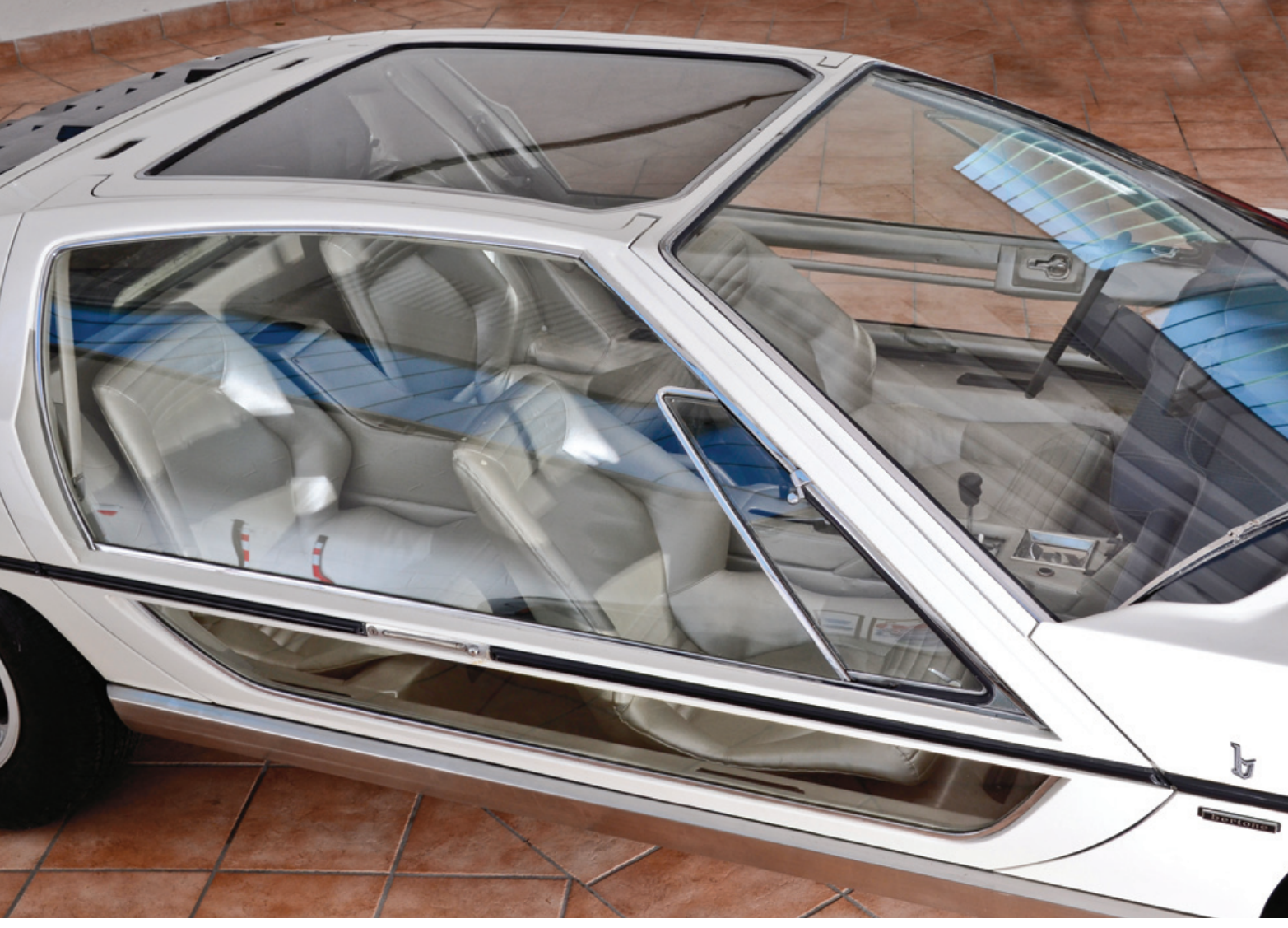
It must be noted that the interior underwent some variations in period, presumably both before and after the car's unveiling, as elements such as the steering wheel, gear knob, instruments and the trim itself were modified in stages. The configuration of the car as it stands now still dates back to the 1960s.

The Campagnolo magnesium wheels of the Marzal – complete with gorgeous three-eared spinners – were a true masterpiece in themselves, their elaborate, sporting design echoing that of the Miura's wheels only with added elegance. Even the form of the holes was a continuation of the hexagonal theme seen throughout the interior and on the rear window slats.

Gli interni erano decisamente avveniristici, con motivi a nido d'ape sulla plancia e sulla consolle centrale che ospitava vari strumenti e comandi. Anche i sedili riprendevano una forma esagonale nel contorno della seduta e dello schienale, mentre il loro rivestimento spiccava per l'uso di finta pelle così riflettente da sembrare quasi metallica in pieno sole. In piena era spaziale, forse questo stile marcatamente futuristico ebbe qualche influenza sul noto designer franco americano Raymond Loewy, il quale usò forme esagonali ricorrenti nel concepire gli interni del veicolo spaziale Skylab, progetto al quale partecipò dal 1967 in avanti.

Occorre notare che gli interni furono soggetti ad alcune variazioni all'epoca, presumibilmente sia prima che dopo la presentazione ufficiale della vettura. Elementi quali il volante, il pomello del cambio, la strumentazione di bordo e la selleria vennero modificati in tempi successivi. La configurazione in cui viene oggi presentata la vettura risale comunque agli anni Sessanta.

I cerchi in magnesio della Marzal, completi di stupendi gallettoni a tre alette, furono realizzati dalla Campagnolo. Costituivano di per sé un capolavoro di stile: il loro design elaborato richiamava i cerchi della Miura, se possibile con un'eleganza ancora maggiore. Persino la forma dei fori riprendeva il tema dei motivi esagonali evidenziato negli interni e nella copertura del lunotto.



The slender nose featured six Marchal quartz-iodine headlamps, likely the smallest available at the time, to fit between the lip of the bonnet and the innovative black rubber bumper. The body was made of steel, with the massive front bonnet crafted in aluminium, presumably to make it more manageable to lift. Styling-wise, the car was full of detail touches which converged to make the shape more dynamic. Note the polished metal sills running the length of the car to make the body appear even slimmer and the perceived proportions even more dramatic. Clever surface sculpting is evident throughout, such as in the way the upper wing's edge, although interrupted by the large side window, is picked up again above the rear wheel arch, adding just the right amount of volume over the rear wheel and creating a subtle housing for a cleverly-concealed side intake feeding the engine.

Il frontale esile era caratterizzato da sei proiettori allo iodio Marchal, i più piccoli disponibili all'epoca, che erano alloggiati tra il becco del cofano e l'innovativo paraurto di gomma nera. La carrozzeria battuta a mano era in acciaio, tranne l'imponente cofano che era in alluminio per renderlo più agevole da muovere. Dal punto di vista estetico, la Marzal era piena di piccoli accorgimenti che ne rafforzavano le forme dinamiche. Ad esempio, le parti inferiori della carrozzeria erano in lamiera spazzolata per far sembrare più sottile il profilo generale e accentuarne visivamente le proporzioni slanciate. I volumi erano finemente modellati: lo spigolo dei parafanghi anteriori veniva interrotto dalle porte vetrate, ma riprendeva più in alto al posteriore per dare più "muscolatura" sopra il passaruota, creando allo stesso momento il giusto volume per integrare una presa d'aria motore seminascosta. Il filo superiore della palpebra del passaruota anteriore coincideva

The lip of the front wheel arch peaked right at the edge of the bonnet, contributing once again to its very slim look. Four years later, Bertone's chief stylist Marcello Gandini would have the lip overlap on the bonnet altogether for an even more pronounced effect on the Stratos Stradale.

Whereas Gandini's earlier projects for Bertone (Miura, Montreal, Fiat Dino Coupé) may still have been tinged with some of Giugiaro's own design flair, the Marzal entirely broke away from that mould and was the car that confirmed Gandini's position as a star designer in his own right. The softly-spoken man declared: "Basically, the Marzal was drifting towards what science-fiction writers had been promising. With these prototypes a public declaration was made of our way of seeing the cars of the future." Certainly, a whole generation of kids fell in love with the Marzal thanks to the models produced in numbers by the likes of Matchbox, Dinky Toys, Politoys, Penny and others.

con lo spigolo del cofano, contribuendo ad alleggerire ancora il profilo. Marcello Gandini si sarebbe spinto oltre a questo limite due anni dopo con l'Autobianchi Runabout, con la palpebra che saliva addirittura sopra al cofano: lo stesso accorgimento sarebbe poi stato adottato sulla Stratos Stradale.

Mentre si potrebbero vedere nei primi progetti che Gandini eseguì per conto di Bertone (Miura, Montreal, Fiat Dino Coupé) alcune tracce dell'eredità stilistica lasciata dal suo predecessore Giugiaro, con la Marzal fece definitivamente tabula rasa di queste influenze e si affermò come un maestro del design a pieno titolo. Uomo di poche parole, dichiarò: "Fondamentalmente, la Marzal si muoveva verso quello che gli autori di fantascienza avevano anticipato. Quei prototipi furono un manifesto con il quale descrivemmo il nostro modo di vedere le automobili del futuro." Ne può testimoniare una intera generazione di ragazzi che si innamorarono della Marzal grazie ai modellini prodotti in grandi quantità dalle varie Matchbox, Dinky Toys, Politoys, Penny e altri.

Unlike anything the industry had seen before, the groundbreaking Marzal was introduced at Geneva in 1967. A one-off, four-seat, gullwing design by none other than Marcelo Gandini. *Images courtesy of the Klemantaski Collection*

Throngs of spectators crowd around Bertone's Marzal concept, a glimpse of Lamborghini's future. *Images courtesy of the Klemantaski Collection*

One of the famous royal couples in the world, Prince Rainier and Princess Grace of Monaco drive the Marzal concept around the circuit on Grand Prix weekend.

The Marzal made a notable appearance at the Monaco Grand Prix on 7 May 1967, where it was driven around the circuit by Prince Rainier together with Princess Grace. Features followed in the international press, topped by a proper test drive by Italian magazine *Quattroruote*, which noted the engine's liveliness in its October 1967 issue. Although never fully developed by Lamborghini, the Marzal was estimated to be good for a 225 km/h top speed (140 mph). The respected *Automobile Year* annual noted that four members of its staff had spent an entire day driving in the car, adding that if it were to spawn a production version, they would have no hesitation in naming it their "Car of the Year."

Il 7 maggio del 1967 la Marzal fece un'apparizione di rilievo al Gran Premio di Formula 1 di Monaco, quando fu guidata in pista dal Principe Ranieri con a fianco la Principessa Grace. Fra i numerosi articoli pubblicati sulla stampa internazionale, spiccava un prova su strada eseguita da *Quattroruote*, che sottolineava l'elasticità del motore nel suo numero dell'ottobre 1967. Anche se non fu mai sottoposta ad un programma di sviluppo approfondito da parte della Lamborghini, alla Marzal veniva attribuita una velocità massima di 225 km/h. La nota pubblicazione svizzera *L'Année Automobile* dichiarava che quattro suoi redattori avevano passato un'intera giornata a bordo della vettura, e aggiungeva che, qualora la Lamborghini l'avesse messa in produzione, non avrebbe avuto alcuna esitazione a nominarla "Auto dell'Anno."

The Marzal was indeed followed into production the following year by the Lamborghini Espada four-seater coupé, which retained the Marzal's general aesthetics but did away with the rear-engine layout and glass doors. The initial Espada pre-series prototypes still sported gullwing doors, but those too had disappeared by the time the final car reached production. That the Espada remained in production until 1978 is a testament to the Marzal's novelty. The show car was influential enough to still have an impact on car designers decades later. Bertone itself adapted the concept with its 1994 Karisma concept, which replicated the rear engine layout and long gullwing doors giving access to a plush interior seating four, this time on Porsche mechanicals.

The future owner of the Marzal will not only possess a landmark example of design by Italy's dominant post-war coachbuilding industry, one the illustrious British journalist LJK Setright described as "perhaps the most extravagant piece of virtuoso styling to have come out of Europe since the war," but with it a very unique prototype Lamborghini engine, the only one of its type ever made.

La Marzal fu di fatto seguita in produzione dall'Espada, coupé quattro posti che ne manteneva le linee generali ma non il motore posteriore né le aperture ad ala di gabbiano. I primi prototipi della Espada proponevano quest'ultima soluzione, che fu poi scartata nella sua veste definitiva. L'Espada rimase in produzione fino al 1978, a testimonianza di quanto il suo stile fosse all'avanguardia. Tant'è vero che a decenni di distanza stimolava ancora la creatività di altri stilisti. La stessa Bertone rispolverò il concetto fondamentale della vettura con la Karisma, una dream car del 1994 che riprendeva l'architettura a motore posteriore, le lunghe porte ad apertura verticale e i quattro comodissimi posti, questa volta su base Porsche.

Il celeberrimo giornalista inglese LJK Setright definì la Marzal "possibilmente l'espressione di stile più spinta e più eccelsa uscita dall'Europa dalla fine della guerra." Di certo il futuro acquirente della Marzal potrà onorarsi di possedere non solo uno degli esemplari più eclatanti dell'Arte della Carrozzeria italiana della seconda parte del secolo XX, ma anche il prototipo di un motore Lamborghini costruito in esemplare unico.

STRATOS
HF

LOT 113

†1970 LANCIA STRATOS HF ZERO

CHASSIS / TELAIO # **C/1160** ENGINE / MOTORE # **818540 2126**

- **From the Collection of Bertone S.p.A.**
- **Unveiled at Turin Motor Show (28 October, 1970)**
- **Fully functioning prototype of a landmark and trendsetting Marcello Gandini design**
- **First prototype of the Stratos production car and successful rally car**
- **Fully and professionally restored in 2000**

- **Dalla Collezione della Bertone S.p.A.**
- **Presentata al Salone dell'Automobile di Torino (28 ottobre 1970)**
- **Prototipo marciante, tra i capolavori disegnati da Marcello Gandini**
- **Progetto dal quale nacque l'idea della Stratos stradale, regina dei rally**
- **Interamente e professionalmente restaurata nel 2000**

SPECIFICATIONS:

115 bhp, 1,584 cc narrow angle V-4 engine, two twin-choke Solex C42 DDHF carburettors, five-speed gearbox, independent front suspension with coil springs and vertical McPherson telescopic dampers, independent rear suspension with double-wishbones and telescopic dampers, four-wheel disc brakes.

Wheelbase: 2,220 mm (87.4")

SPECIFICHE:

115 cavalli, motore quattro cilindri a V stretto di 1584 cm^3, due carburatori doppio corpo Solex C42 DDHF, cambio manuale a cinque marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti con molle elicoidali e ammortizzatori verticali McPherson, sospensione posteriore a ruote indipendenti con quadrilateri a bracci oscillanti e ammortizzatori telescopici, freni a disco. Passo: 2.220 mm (87.4")

ESTIMATE/STIMA:

€1.000.000 – €1.800.000 **£880.000 – £1.500.000** **$1,400,000 – $2,500,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

This lot is subject to VAT (at 20%) on the full purchase price (both on the hammer price and the commission).
Questo lotto e imponibile Iva (20%). L'imposta verra calcolata sul prezzo di acquisto totale (prezzo di aggiudicazione piu commissione).

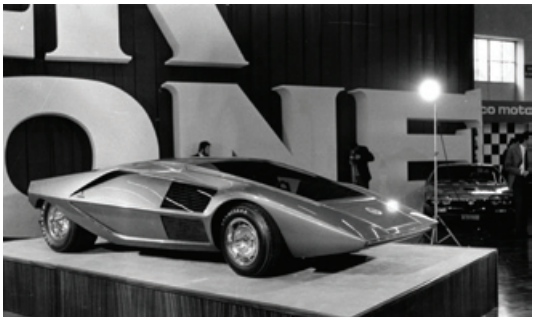
See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

Lovely models demonstrate the innovative front end design of the Stratos Zero, a groundbreaking creation in all respects.
Image courtesy of Actualphoto

At the turn of the 1970s, the great design rivalry between Bertone and Pininfarina reached an all-time high, with both companies seemingly determined to pull out all the stops to outdo one another. Bertone had perhaps opened the hostilities with the Marzal and with the first "wedge-shaped" supercar concept, the mighty Alfa Romeo Carabo. Italdesign had joined the fray with the Bizzarrini Manta and the Alfa Romeo Iguana. Pininfarina had replied using all its Ferrari firepower with the striking P5, the 512S berlinetta and the Modulo. The latter had caused quite a stir at the Geneva Motor Show in March 1970, yet nothing, not even the outlandish Modulo, could really have prepared visitors of the 1970 Turin Motor Show just a few months later to what they were about to see on the Bertone stand. The car was officially labelled "Stratos HF." Nuccio Bertone had initially wanted to call it "Stratolimite," as in "limit of the stratosphere," clearly inspired by its space-age design. But after some time, it came to be known simply by its internal nickname: Zero.

All'inizio degli anni Settanta, la grande rivalità che opponeva la Carrozzeria Bertone alla Pininfarina giunse al culmine. Entrambe le aziende erano apparentemente determinate a qualunque stravaganza pur di dimostrare la propria superiorità creativa. Fu forse la Bertone a dare inizio a quella stagione con la Marzal e con la prima delle supercar a forma di cuneo, la mitica Alfa Romeo Carabo. Anche la neonata Italdesign scese subito in campo con la Bizzarrini Manta e l'Alfa Romeo Iguana, mentre la Pininfarina replicò appoggiandosi alla collaborazione suggestiva con la Ferrari e sfoggiando le straordinarie P5, 512S e Modulo. Quest'ultima aveva causato non poco stupore al Salone di Ginevra nel marzo 1970, eppure nulla – nemmeno la strabiliante Modulo – avrebbe potuto preparare i visitatori del Salone di Torino, qualche mese più tardi, a quello che stavano per scoprire allo stand Bertone. La vettura era ufficialmente denominata "Stratos HF", anche se Nuccio Bertone aveva inizialmente voluto chiamarla "Stratolimite", con chiaro riferimento alla conquista dello spazio che catturava l'immaginario collettivo in quegli anni. Dopo qualche tempo, tuttavia, la vettura sarebbe stata conosciuta dai più, semplicemente con il nome che le era stato dato all'interno dell'azienda, la Zero.



With the Stratos Zero, Bertone transcended the limits of automotive styling and chiselled a shape that appeared as though it were made of a solid block of metal, evoking speed and the sensation of travel. More remarkable still was the fact that the Zero was not only a design statement but a fully functioning prototype. There was a clear continuity of style and intent between the 1968 Carabo, 1970 Stratos and 1971 Countach prototype. The three projects showed a linear progression in formal research, to the extent that, randomly looking at the preliminary sketches done for each car and omitting the dates, it is difficult to tell which of those three projects they were for. If the Carabo was the radical dream car that broke new ground and the Countach the final step before production, the Stratos was a sculpture on four wheels if ever there was one, a true dream car that married concepts of architecture and pure artistic expression and applied them to the automotive object.

Con la Stratos Zero Bertone si spingeva oltre i limiti convenzionali dello stile automobilistico, realizzando una forma che sembrava scolpita in un blocco di metallo pieno e che evocava viaggi e velocità. Il tutto era reso ancor più incredibile dal fatto che la Zero non era un mero esercizio di stile, bensì un prototipo totalmente funzionante. E' evidente la continuità dello stile tra la Carabo del 1968, la Stratos del 1970 e il primo prototipo Countach del 1971. I tre progetti segnano tappe successive di una ricerca formale lineare, a tal punto che, guardando i bozzetti preliminari dell'epoca, risulta assai difficile distinguere a quale delle tre vetture ciascuno si riferisca. Se la Carabo fu il primo sasso buttato nel mare e la Countach l'ultimo gradino prima di arrivare alla produzione di serie, la Stratos è una vera e propria scultura su quattro ruote, una dream car che associa concetti di architettura e pura espressione artistica, applicandoli all'oggetto automobile.

The impossibly low and angular Stratos Zero concept is unveiled to stunned onlookers at Torino in 1970.
Image courtesy of Actualphoto

Everything about the Stratos looked futuristic. Its full-width row of ultrathin headlights made for a dramatic front view, echoed at the rear by the minimalist but highly effective combination of mesh grille, ribbon taillights, fat tyres and dual exhaust offset to the side of the protruding gearbox case. The front headlight strip was backlit by ten 55W bulbs at the front, the rear strip by no less than 84 tiny bulbs spread all around the perimeter of the truncated tail. As for turn signals, the same lights simply lit up in succession from the centre to the edges!

According to Eugenio Pagliano, who had joined Bertone's styling studio a couple years earlier and would become its longstanding Interior Chief Designer, the initial concept behind the Stratos Zero for Bertone's creative task force was simply to see how low a car they could build! Besides the tongue-in-cheek, slightly provocative aspect of this stated target, it made sense with regard to aerodynamics, where a minimal frontal section is always a prerequisite. It was possibly also a response to Pininfarina's Modulo. Indeed, where the Modulo had been only 93.5 cm tall, the Stratos peaked at a mere 84 cm (33 inches) from the ground!

Tutto sulla Stratos era futuristico. Una sottilissima striscia luminosa retro-illuminata da dieci lampade da 55W ciascuna, caratterizzava il frontale, mentre il volume troncato della coda ospitava ben 84 lampadine dietro una fascia rossa che ne percorreva l'intero perimetro. Per segnalare i cambi di direzione, queste stesse luci si illuminavano in sequenza dalla mezzeria verso i lati esterni! La vista da dietro era molto essenziale, disegnata da quel giro di luci che circondava una semplice rete d'aerazione e dominata nella parte inferiore dalle gomme imponenti e dalla scatola cambio, a lato della quale spuntava un doppio terminale di scarico.

A sentire Eugenio Pagliano, che era entrato a far parte del centro stile Bertone due anni prima e sarebbe rimasto a lungo responsabile del design interni, lo scopo iniziale alla base di tutto il progetto Stratos era semplicemente di verificare qual'era l'altezza minima da terra che si poteva raggiungere nel disegnare un'autovettura! Se tale affermazione può sembrare una piccola provocazione autoironica, bisogna riconoscere che una superficie frontale minima è un prerequisito fondamentale per ottenere un'ottima penetrazione dell'aria. Ma si potrebbe leggere anche come una risposta alla Modulo di Pininfarina: questa era alta appena 93,5 cm, la Stratos raggiungeva un'altezza massima da terra di soli 84 cm!

bertone

According to Pagliano, the Zero was assembled by sourcing from existing Lancia parts. The efficient, no-nonsense mid-ship mechanical layout followed almost effortlessly from that height target, and the diminutive yet spritely 1.6-litre Lancia V-4 engine of the Fulvia HF was chosen for its minimal size as part of that quest for a sleek profile. The chassis was crafted onsite, and the engine was sourced, complete with its own sub-chassis and suspension, from a Fulvia coupé that had been involved in an accident, unbeknownst to Lancia. The double-wishbone with transverse leaf spring arrangement at the rear was simply the Fulvia's front axle. At the front, the wheel fairings which dominated the narrow cabin were just wide enough to accommodate short McPherson struts. Disc brakes were fitted on all four wheels. A 45-litre fuel tank found space in the right side of the engine bay, and twin fans assisted radiator cooling. The spectacular triangular engine cover incorporated slats shaped to direct air towards the radiator, which was set all the way to the rear.

Sempre secondo Pagliano, la Zero era stata realizzata con l'ausilio di molti componenti Lancia prelevati da vetture dismesse. L'architettura particolarmente efficiente scelta per il progetto discendeva in modo naturale dall'obiettivo di realizzare una vettura bassissima, e dettò la scelta del quattro cilindri 1,6 litri della Lancia Fulvia HF, sia per la sua vivacità che per le dimensioni contenute. Il telaio fu costruito avvalendosi, all'insaputa della Lancia, anche di elementi esistenti, quali ad esempio il gruppo motore-sospensioni di una Fulvia incidentata. A tutti gli effetti, la sospensione posteriore a quadrilateri e balestre trasversali non era altro che ..... la sospensione anteriore della Fulvia. Sull'asse anteriore, i passaruota della Stratos erano larghi giusto abbastanza per ospitare ammortizzatori di tipo McPherson e permettere comunque ai due passeggeri di sedere in mezzo. Freni a dischi equipaggiavano le quattro ruote. Un serbatoio di 45 litri trovava spazio sulla destra del vano motore, e il radiatore era posto dietro al propulsore. Lo spettacolare cofano motore a forma di triangolo incorporava delle feritoie disegnate in modo da convogliare l'aria verso il radiatore, assistito a sua volta da due ventole di raffreddamento.

The cabin was so far up front that access was by way of a flip-up windscreen, and a sourced hydraulic linkage was devised so that, as the steering column was pushed forward to enable access to the driver's seat, the windscreen would lift. The black rectangle at the bottom of the windscreen was in fact a small rubber mat intended to make climbing in easier by first stepping onto the bodywork. The Lancia badge at the centre of the mat cleverly concealed a pivoting handle that popped the windscreen open.

La cabina era posta così in avanti che si entrava nella vettura ribaltando in avanti il parabrezza. Un sistema idraulico collegava l'apertura del parabrezza alla colonna dello sterzo, che si piegava in avanti simultaneamente per agevolare l'accesso al posto guida. Il rettangolo nero alla base del parabrezza era in realtà un tappeto di gomma che offriva una pedana per salire e scendere più comodamente, camminando di fatto sopra la carrozzeria. Al suo centro, lo stemma Lancia nascondeva astutamente la maniglia per comandare l'apertura.

Certainly the seating position was as horizontal and as close to the ground as it could possibly get. With the two occupants sitting between the front wheels, the car could have hardly been any narrower as well. Once seated, the driver had nothing but the road in front of him and the sky above him, with a futuristic instrument panel offset to the side behind the front wheel-arch. Its graphics, hand-etched in the green Perspex, were certainly futuristic looking but probably difficult to concentrate on at any speed! Headroom was adequate for the average-sized driver, but one felt slightly "compressed" with the fully enveloping windscreen closed.

The steering wheel was made by Italian manufacturer Gallino-Hellebore. Rear-view mirrors sunk inside the side scallops allowed for somewhat limited rear vision. A small overhead mirror was occasionally installed for road tests atop the windscreen! In this extremely tight

Di certo la posizione rasoterra degli occupanti risultava particolarmente sdraiata. Bassa all'estremo, la macchina non sarebbe potuta essere nemmeno più stretta, con i due passeggeri seduti vicinissimi in mezzo fra le ruote anteriori. Una volta a bordo, il pilota aveva la vista libera davanti a sé e …sopra di sé. La strumentazione era sistemata sul lato sinistro, dietro al passaruota e protetta da un pannello di Perspex verde inciso a mano. L'effetto era dei più scenografici, ma difficile concentrarsi sulle indicazioni fornite una volta in movimento. L'abitabilità era buona per un uomo di statura media, ma si poteva avvertire la sensazione di un relativo "schiacciamento" con il parabrezza richiuso.

Il volante, che per certi versi somigliava alla cloche di un aereo, era realizzato in Italia dalla Gallino-Hellebore. Due specchietti retrovisori, a dire il vero scarsamente efficaci, erano affondati nel volume delle fiancate dietro alle ruote, cosicché un piccolo retrovisore centrale d'appoggio veniva montato per

package, room for a spare wheel and luggage was found right behind the driver. The "chocolate bar" pattern of the seats themselves was carried through to the Lamborghini Countach LP500. The top side-windows slid backwards into the bodywork, while a "pop-up" wiper was concealed underneath a trap door at the base of the windscreen.

Overall, the cost of building the Stratos Zero in 1970 was reportedly 40M Lire (equivalent then to $65,000 or roughly $450,000 in 2010 dollars), when a brand new Lancia Fulvia Rally 1.6 HF coupé cost 2.25M Lire.

Despite being a very abstract vision of the automobile, Italian magazine *Quattroruote* actually took the Stratos prototype on the road back in 1971, driving it from Milan's beltway to the historic town centre in front of the Duomo, where it caused, as one could only imagine, quite a sensation. The driver must have felt a certain degree of insecurity looking up at scooters as well as all other forms of traffic, dwarfed by trucks and buses passing by…

le prove su strada, addirittura sopra il parabrezza! Nonostante lo spazio limitato, una ruota di scorta e un piccolo vano bagagli trovavano posto dietro ai sedili. L'idea dell'imbottitura a effetto "barra di cioccolato" dei sedili fu riutilizzata sulla Countach LP500 di serie. Nella loro parte superiore, i finestrini laterali si aprivano scorrendo orizzontalmente nelle fiancate, mentre un piccolo sportello alla base del parabrezza nascondeva un tergicristallo.

Nel 1970 una Lancia Fulvia Rally 1600 HF costava 2,25 milioni di lire; il costo per la costruzione della Stratos fu stimato in circa 40 milioni di lire.

Nonostante la Stratos Zero potesse sembrare una visione molto astratta dell'automobile, nel 1971 la rivista *Quattroruote* pubblicò un servizio che la ritraeva per le strade di Milano, dalla tangenziale a Piazza Duomo: inutile dire quale fu lo stupore creato da una tale visione! Ma per chi era alla guida, trovarsi in mezzo al traffico più in basso dei motorini, per non parlare dei camion e vari mezzi pubblici, deve aver generato un certo senso di insicurezza…

Nuccio Bertone had personally already driven the car on public roads when he went to meet Lancia's top brass a few months earlier to discuss a more realistic sports car project which eventually became the Stratos Stradale. On that occasion, it is reported that the car passed underneath the closed entrance barriers at Lancia's racing team headquarters, which earned it a most positive reception!

It would be a wild exaggeration to say that the Stratos that eventually made it to showrooms bore much resemblance to the original prototype, but without the Zero, the car that would become one of rally racing's most memorable icons would likely never have been.

Marcello Gandini himself never commented much about the Stratos he had penned. In an interview granted to Giancarlo Perini in 1977, he simply remarked: "The very first Stratos was designed as freely as the [Autobianchi] Runabout and reached the aim for which it was intended: to establish a bridge between Lancia and Bertone. Having established the bridge, Lancia asked us to come up with an idea for a new sports car that would go rallying in the world championships."

Nuccio Bertone aveva già avuto modo di provare la vettura su strada aperta, recandosi qualche mese prima presso la sede della squadra corse Lancia, dove per l'appunto doveva discutere di un progetto per una sportiva un po' più concreta che sarebbe diventata la Stratos Stradale. Arrivando dinanzi all'ingresso, decise di passare sotto alle sbarre della guardiola, il ché creò subito un'atmosfera propizia per le discussioni!

Sarebbe fare un torto alla verità dire che la Stratos che venne prodotta in serie dal 1972 fu una diretta derivazione della show car presentata a Torino due anni prima, ma si può affermare che quella che sarebbe diventata la regina assoluta dei rally degli anni 70, non sarebbe nata senza la Zero.

Marcello Gandini non ha mai speso troppe parole per parlare della Stratos, sua creazione. Ma in un'intervista rilasciata nel 1977 al giornalista Giancarlo Perini, commentò: "La prima Stratos fu disegnata con la stessa libertà della [Autobianchi] Runabout, e raggiunse lo scopo per il quale era stata concepita: far da ponte tra la Lancia e la Bertone. Una volta costruito quel ponte, la Lancia ci chiese di ideare una nuova sportiva con la quale poter competere nel campionato mondiale rally."

The Stratos Zero was subjected to a full restoration in 2000, conducted entirely in-house at Stile Bertone in Caprie. In the process it regained its original bronze livery, which had made way for a more traditional silver soon after its initial presentation. It is now presented in its full glory, just as it was on 28th October, 1970, the day it was launched upon unsuspecting show-goers.

Current chief designer Michael Robinson cites the Stratos Zero as the car that made him decide to become a car designer whilst he was studying to become an architect. Without doubt, he isn't the sole top designer in the industry today to have embraced the profession spurred on by a Bertone show piece. In 1987, Renault Design executive Serge Van Hove, who worked with Marcello Gandini for many years, wrote the following in Italian magazine *Auto & Design*: "What Gandini cares about more than anything else, what makes him unique, is the dreaming." Match that to Nuccio Bertone's ability to transform dreams into reality, and you have the unrepeatable Stratos Zero.

La Stratos Zero è stata sottoposta a un restauro completo nel 2000, svolto internamente allo Stile Bertone di Caprie. E' stato ripristinato il colore bronzo degli albori, che aveva lasciato spazio, poco dopo la presentazione della vettura, ad un più ordinario argento. Viene quindi offerta nel suo splendore originale, come in quella giornata del 28 ottobre 1970 in cui colse di sorpresa il pubblico torinese, e non solo.

Lo stilista americano Michael Robinson indica la Stratos Zero come la vettura che lo portò ad orientarsi verso il design automobilistico quando stava studiando architettura. E non è certo l'unico designer influente dell'industria automobilistica odierna ad aver abbracciato la professione dopo essere stato colpito da un prototipo della Bertone. Nel 1987, Serge Van Hove, del design Renault, che lavorò a contatto con Marcello Gandini per svariati anni, scrisse questo su di lui sulle pagine della rivista *Auto & Design*: "Sì, ciò che l'interessa soprattutto e in certo modo unicamente, è sognare." Abbinando questa caratteristica alla capacità di Nuccio Bertone di trasformare i sogni in realtà, ecco come nacque l'irripetibile Stratos Zero.

LOT 114

1953 FERRARI 250 MM BERLINETTA

COACHWORK / CARROZZERIA: PININ FARINA

CHASSIS / TELAIO # **0352 MM / 0239 EU** ENGINE / MOTORE # **0352 MM / 0239 EU**

- **An outstanding 250 MM with original engine and extraordinary history**
- **Successfully raced by Efrain Ruiz Echeverria in 1953 Carrera Panamericana**
- **Best finish by Mexican national in all five years of race**
- **One of only 18 250 MM PF Berlinettas built**
- **Hans Tanner Award for Best Ferrari on the field at Pebble Beach**
- **Restoration by marque specialists**

- **Un'eccezionale 250 MM con il suo motore originale e una straordinaria storia**
- **Guidata con successo da Efrain Ruiz Echeverria alla Carrera Panamericana del 1953**
- **Miglior risultato di un pilota messicano nella storia delle cinque edizioni della corsa**
- **Una delle sole 18 250 MM PF Berlinetta costruite**
- **Premio Hans Tanner per la Migliore Ferrari nel Concorso di Pebble Beach 1983**
- **Restaurata da specialisti della marca**

SPECIFICATIONS:

240 hp, 2,953 cc SOHC V-12 engine, three Weber carburettors, four-speed manual transmission, independent front suspension with unequal-length A-arms and transverse leaf springs, rear live axle with semi-elliptic leaf springs and trailing arms, four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,400 mm (94.5")

SPECIFICHE:

240 cv, motore V-12 di 2.953 cc con un albero a camme in testa, tre carburatori Weber, cambio manuale a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti con trapezi e balestra trasversale, assale posteriore rigido con balestre semi-ellittiche e puntoni di reazione, freni a tamburo idraulici. Passo: 2.400 mm (94.5")

ESTIMATE/STIMA:

€2.500.000 – €3.000.000 **£2.200.000 – £2.600.000** **$3,500,000 – $4,200,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Simon Clay

IV CARRERA PANAMERICANA MEXICO
PILOTO
EFRAIN RUIZ-ECHEVARRIA
PRODUCTOS
123

The 1952 La Carrera Panamericana road race in Mexico was as dangerous as ever, the crisis-to-crisis event filled with fatal accidents, buzzards crashing through windshields and tyres shredded on the rough roads. This was not a race for the faint of heart. Although Mercedes' Gullwing 300SL Coupés enjoyed a one-two finish, Luigi Chinetti was close behind in a Ferrari 340 Mexico, and Alberto Ascari was charging ahead in one of the two other sister cars before crashing after 90 miles.

Though the Mercedes team triumphed, the fastest car on the course was Giovanni Bracco in the Ferrari 250 MM Berlinetta prototype. He led the race from the second stage until his transmission gave out with only 300 miles to go.

La Carrera Panamericana del 1952 in Messico fu pericolosa come sempre, afflitta da eventi drammatici come incidenti mortali, poiane che sfondarono parabrezza e pneumatici disintegrati dall'asfalto ruvido. Non è mai stata una corsa per deboli di cuore. Le Mercedes 300 SL "ali di gabbiano" si classificarono al primo e secondo posto, ma la Ferrari 340 Mexico di Luigi Chinetti arrivò molto vicina e Alberto Ascari, su una delle altre due vetture gemelle, stava puntando alla testa della corsa prima di incorrere in un incidente dopo solo 90 miglia.

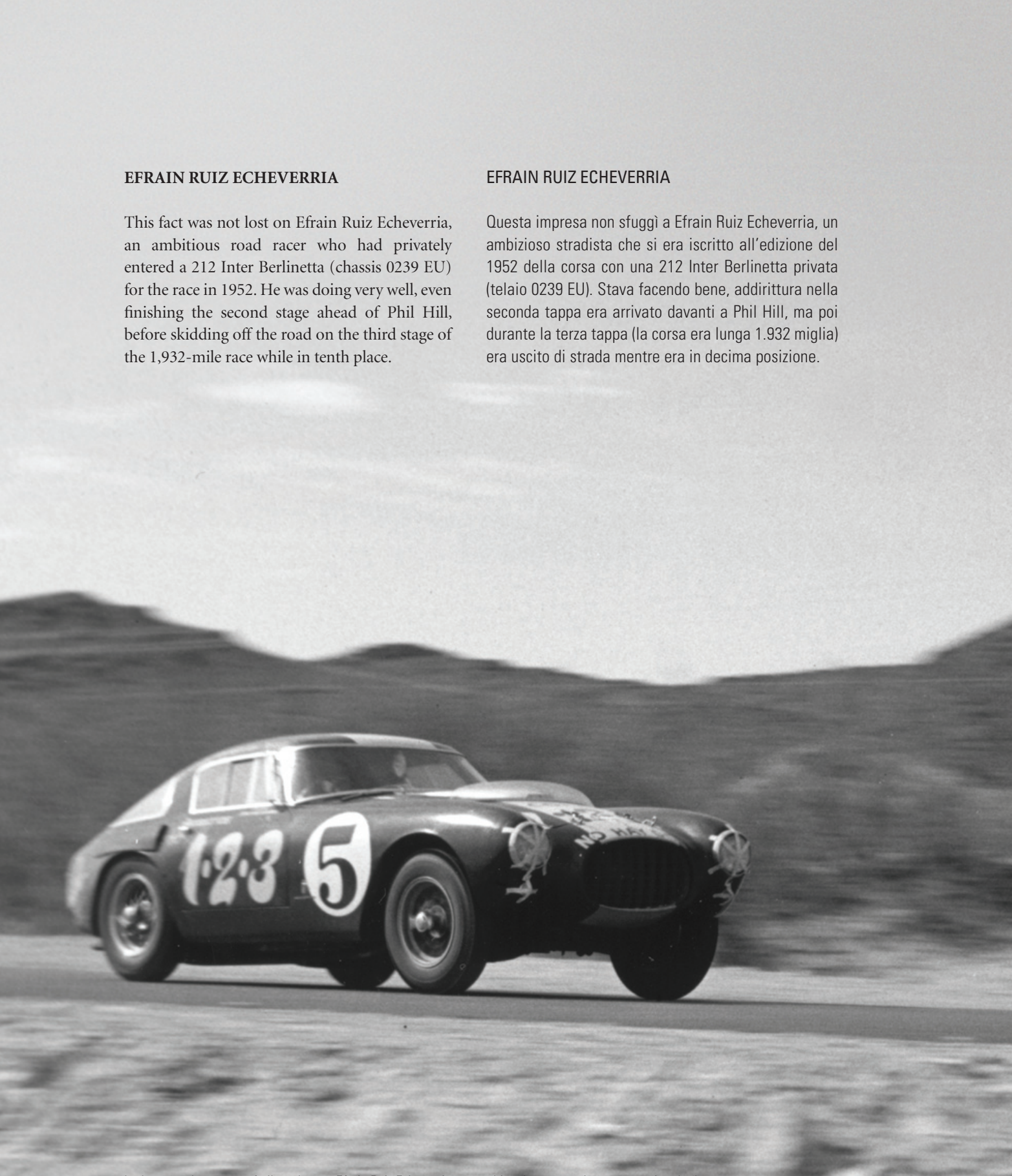
Sebbene le Mercedes avessero trionfato, la vettura più veloce in gara fu la Ferrari 250 MM Berlinetta prototipo di Giovanni Bracco, che guidò la corsa dalla seconda tappa fino alla rottura della trasmissione a 300 miglia dall'arrivo.

EFRAIN RUIZ ECHEVERRIA

This fact was not lost on Efrain Ruiz Echeverria, an ambitious road racer who had privately entered a 212 Inter Berlinetta (chassis 0239 EU) for the race in 1952. He was doing very well, even finishing the second stage ahead of Phil Hill, before skidding off the road on the third stage of the 1,932-mile race while in tenth place.

EFRAIN RUIZ ECHEVERRIA

Questa impresa non sfuggì a Efrain Ruiz Echeverria, un ambizioso stradista che si era iscritto all'edizione del 1952 della corsa con una 212 Inter Berlinetta privata (telaio 0239 EU). Stava facendo bene, addirittura nella seconda tappa era arrivato davanti a Phil Hill, ma poi durante la terza tappa (la corsa era lunga 1.932 miglia) era uscito di strada mentre era in decima posizione.



In the most dangerous of all road races Efrain Ruiz Echeverria proves his talent as a privateer, securing the best finish by a Mexican national in Carrera Panamericana history. *Image courtesy of The Klemantaski Collection*

Already the fastest Mexican driver, he sent his 212 s/n 0239 EU off to Italy to be repaired, then had a better idea. He contacted Modena and asked them instead to build a new 250 MM for him, just like Bracco's car.

Import taxes could be prohibitive, especially in South America in the 1940s and '50s, so Echeverria asked if his new 250 MM could have the same chassis number as his old 212 which enabled him to take the car back to Mexico with the identity of the 212 and avoid strong import taxes. Ferrari was used to this international difficulty and complied, particularly for a repeat customer, but Echeverria's 250 MM chassis had already been assigned s/n 0352 MM. Since both numbers are visible on the chassis, that accounts for the dual identity of this car today.

Meanwhile, Echeverria's original 212 Inter Berlinetta was repaired by the factory and resold as s/n 0292 in 1953.

Era già il pilota messicano più veloce e aveva deciso di inviare la sua 212 telaio 0239 EU in Italia per la riparazione, quando ebbe un'idea migliore. Si mise in contatto con Modena e chiese che gli venisse costruita una 250 MM nuova, uguale a quella di Bracco.

I dazi all'importazione potevano essere proibitivi, specialmente in Sud America negli anni Quaranta e Cinquanta, quindi Echeverria chiese che la nuova 250 MM avesse lo stesso numero di telaio della sua vecchia 212, che non gli hanno permesso di portare indietro l'auto dal Messico, con l'identità della 212 risparmiando forti dazi d'importazione. In Ferrari erano abituati a queste difficoltà internazionali e accondiscesero alla richiesta di un cliente abituale come Echeverria, anche se alla sua nuova 250 MM era già stato assegnato il numero di telaio 0352 MM. Entrambi i numeri sono visibili sul telaio e ciò giustifica oggi la doppia identità della vettura.

La vecchia 212 Inter Berlinetta di Echevarria, fu riparata e venduta nel 1953 come telaio 0292.

He may not be smiling, but Efrain Ruiz Echeverria (pictured third from left) drove extremely well in the Carrera Panamericana, piloting his 250 MM to the best finish by a Mexican national in the race's history.

THE 1953 CARRERA PANAMERICANA

Now in possession of his brand-new Ferrari 250 MM, Echeverria attacked the '53 race head-on, joined by riding mechanic Pedro Villegas.

Competition was fierce. Lancia had prepared a full team effort for the 1953 Carrera, sending five 3-litre roadsters for Fangio, Taruffi, Bonetto, Bracco, and Castellotti. Five Ferrari Berlinettas were provided by Italian sportsman Franco Cornacchia for Umberto Maglioli, Mario Ricci, Fabrizio Mancini, Antonio Stagnoli and Luigi Chinetti – but weren't factory cars – while Phil Hill shared another Ferrari with fellow Californian Ritchie Ginther.

Faced with world-class opposition, Echeverria acquitted himself extremely well and finished in 7th place in the sports car class, as the top privateer and the highest ranking Mexican driver in the five years the race was run. Driving on number 5 – the livery in which the car is presented today – he went from 13th place at the end of the first stage to as high as 6th, ahead of Louis Rosier in the Talbot. The race was as frightening and dangerous as ever. There were only 61 finishers of 177 starters, with accidents involving anything from blown tyres, overturned cars and catastrophic fires, but Echeverria survived unscathed.

The finishing order was Fangio, Taruffi, Castellotti (all Lancia), Mancini (Ferrari), Rosier (Talbot), Maglioli and Echeverria (Ferrari).

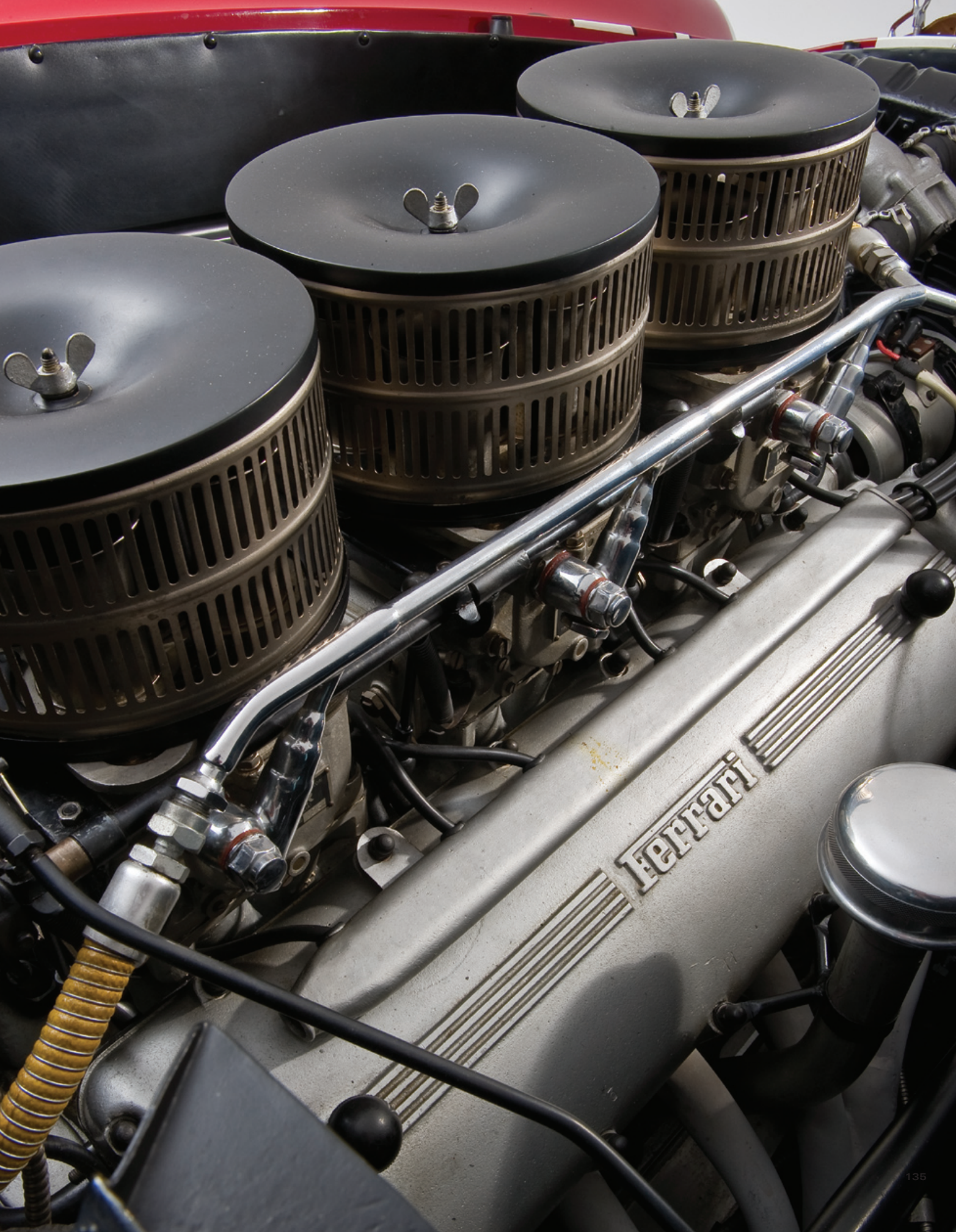
LA CARRERA PANAMERICANA DEL 1953

Finalmente in possesso della sua Ferrari 250 MM nuova di fabbrica, Echeverria attaccò di slancio l'edizione 1953 della corsa, accompagnato dal meccanico Pedro Villegas.

Fu, come sempre, una corsa dura. La Lancia aveva preparato uno squadrone di cinque sport 3-litri per Fangio, Taruffi, Bonetto, Bracco, e Castellotti. Non c'erano Ferrari ufficiali, ma Franco Cornacchia aveva iscritto cinque Berlinette per Umberto Maglioli, Mario Ricci, Fabrizio Mancini, Antonio Stagnoli e Luigi Chinetti, mentre Phil Hill divideva un'altra Ferrari con il collega californiano Ritchie Ginther.

Opposto ad antagonisti di fama mondiale, Echeverria diede una grande prova di sé e si classificò al settimo posto nella categoria sport, primo fra i piloti privati e ottenne il miglior piazzamento di un pilota messicano nella storia delle cinque edizioni della corsa. Con il numero di gara 5, lo stesso presente oggi sulla vettura, egli scalò la classifica dal tredicesimo posto alla fine della prima tappa fino ad occupare il sesto, davanti alla Talbot di Louis Rosier. La corsa fu combattuta e pericolosa, come sempre. Dei 177 piloti partiti solo 61 giunsero al traguardo, con incidenti di ogni tipo: pneumatici esplosi, vetture capovolte, incendi catastrofici, ma Echeverria arrivò incolume.

L'ordine di arrivo fu il seguente: Fangio, Taruffi, Castellotti (tutti su Lancia), Mancini (Ferrari), Rosier (Talbot), Maglioli e Echeverria (Ferrari).


Ferrari

LATER HISTORY

Echeverria later sold the car to E.R. Stetson in Mexico City in 1956, who kept the car for over ten years. Another enthusiast, Andres Velarde, acquired the car in 1967.

In 1975 Ferrari expert Stan Nowak flew to Mexico City from New York to buy four racing cars from Andres Velarde. He purchased three Maseratis, an OSCA and was shown a Ferrari 250 MM, which turned out to be 0352 MM/0239 EU. He

LA STORIA SUCCESSIVA

Nel 1956 Echeverria vendette la vettura a E.R. Stetson di Città del Messico, che la tenne per oltre dieci anni. Un altro appassionato, Andres Velarde, la acquistò nel 1967.

Nel 1975 l'esperto di Ferrari Stan Nowak volò a Città del Messico da New York per comprare quattro vetture da corsa da Andres Velarde. Egli acquistò tre Maserati e una OSCA e gli fu mostrata una Ferrari 250 MM, la 0352 MM/0239 EU. Il documentò questa

documented this extraordinary experience in an article he wrote for *Cavallino* in December 1979 ("To Mexico with Love").

Nowak conducted extensive research before finally convincing Velarde to sell the car 18 months later. S/n 0352 MM/0239 EU was then subjected to a three-year frame-off restoration by Grand Prix SSR Co. in New York and found to be very original. In October 1979 it was sold to Andres Baptista in

straordinaria esperienza nell'articolo "Dal Messico con Amore" pubblicato sul numero di dicembre 1979 della rivista *Cavallino*.

Nowak fece esaustive ricerche e finalmente, 18 mesi dopo, convinse Velarde a vendergli la vettura. La 0352 MM/0239 EU, trovata in condizioni molto originali, fu quindi sottoposta ad un restauro totale durato tre anni ed eseguito dalla Grand Prix SSR di New York. Nell'ottobre 1979 fu venduta a Andres Baptista, di Città

PANAMERICANA MEXICO

Mexico City, who already owned the 1951 212 Inter Vignale Berlinetta that was driven to 2nd place in the 1951 Carrera by Alberto Ascari. Baptista managed to track down Efrain Echeverria in Madrid and his riding mechanic in Mexico, who confirmed details of the car's history.

Gary Bobileff then restored the car again for new owner Baptista during the early 1980s. The combination of s/n 0352 MM/0239 EU's originality and the quality of the restoration led to a class win at Pebble Beach in 1983 and the Hans Tanner award as the best Ferrari on the field. At that time, the car was in Japanese ownership. Subsequent owners included Ron Kellogg and Mexican industrialist Lorenzo Zambrano.

del Messico, che già possedeva la 212 Inter Vignale Berlinetta del 1951, che Alberto Ascari aveva portato al secondo posto alla Carrera del 1951. Baptista riuscì a rintracciare Efrain Echeverria, a Madrid, e il suo meccanico in Messico, che gli confermarono alcuni particolari sulla storia della vettura.

Nei primi anni Ottanta, Gary Bobileff restaurò nuovamente la vettura per Baptista. L'unione fra l'originalità della 0352 MM/0239 EU e la qualità del restaurò portò alla vittoria di classe del premio Hans Tanner per la Migliore Ferrari a Pebble Beach nel 1983. All'epoca la vettura era di proprietà di un giapponese. Fra i successivi proprietari ci furono Ron Kellogg e l'industrale messicano Lorenzo Zambrano.

COMO
IV CARRERA PANAMERICANA MEXICO
PRODUCTOS
EFRAIN
123
12

Fully restored to modern concours-quality, "Pebble Beach" standards by Tillack & Company, s/n 0352 MM/0239 EU was shown at Pebble Beach in 2002. It was also shown at the International Ferrari Concours, as Ferrari was the honoured marque at the Monterey Historic races that year.

The car's performance has been tested in competition since then, including by veteran racer Pablo Gonzales in the 2004 Monterey Historics. All told, only 31 250 MMs were built, all Pinin Farina-bodied, with the exception of a Vignale coupé and spyder. Of the Pinin Farina cars, only 18 were berlinettas, including chassis 0352 MM / 0292 EU, which is certainly one of the most fascinating examples in existence. It would be a feat in itself simply to survive the Carrera Panamericana unscathed. A seventh place finish by a privateer can only be chalked up to masterful driving and sheer daring – and the uncovering of its extraordinary history to the expertise of dogged historians. It goes without saying that this car is eligible for virtually any event the successful bidder might be interested in. What better way to slingshot down the corkscrew at Laguna Seca or fire off the starting block in Brescia?

Completamente restaurata secondo i moderni concetti qualitativi di restauro e gli standard "Pebble Beach" da Tillack & Company, nel 2002 la 0352 MM/0239 EU fu esibita nuovamente a Pebble Beach e al Concorso Internazionale Ferrari, poiché in quell'anno la casa di Maranello era la marca onorata alle corse storiche di Monterey.

Sin da allora furono mostrate le prestazioni della vettura in corsa, confermate dal pilota veterano Pablo Gonzales al Monterey Historics del 2004. Ciò detto, solo 31 250 MM furono costruite, tutte con carrozzeria Pinin Farina tranne un coupé e uno spyder di Vignale. Delle Pinin Farina, 18 erano berlinette, compresa la 0352 MM / 0292 EU che è certamente uno degli esemplari più affascinanti ancora esistenti. Il semplice fatto di arrivare incolume in fondo alla Carrera Panamericana è già di per sé un risultato degno di menzione. Il settimo posto per una vettura privata depone a favore di una guida magistrale e audace, e la scoperta della sua storia straordinaria è la dimostrazione della tenacia e determinazione di storici ostinati. E' inutile dire che questa vettura è utilizzabile in tutte gli eventi storici ai quali il nuovo proprietario sia interessato. Cosa c'é di più bello che fiondarsi giù dal "cavatappi" a Laguna Seca o accendere il 12 cilindri sulla pedana di Brescia?

LOT 115

1935 HISPANO-SUIZA J12 CABRIOLET DEVILLE

COACHWORK / CARROZZERIA: SAOUTCHIK

CHASSIS / TELAIO # **13506** ENGINE / MOTORE # **321099**

- **Offered from the Estate of John M. O'Quinn**
- **Marc Birkigt's 12-cylinder pièce de résistance**
- **Handsome Saoutchik coachwork**
- **Show-quality restoration**

- **Dalla successione di John M. O'Quinn**
- **Motore 12 cilindri, capolavoro di Marc Birkigt**
- **Notevole carrozzeria di Saoutchik**
- **Restaurata in condizioni da concorso**

SPECIFICATIONS:

Type 68. 220 bhp, 9,424 cc overhead valve V-12 engine, three-speed manual gearbox, solid front axle and live rear axle with semi-elliptic leaf springs, and four-wheel servo-assisted mechanical drum brakes. Wheelbase: 4,009 mm (157.8")

SPECIFICHE:

Tipo 68. 220 cv, motore V-12 di 9.424 cc con valvole in testa, cambio manuale a tre marce, assali anteriore e posteriore rigidi con balestre semi-ellittiche, freni meccanici a tamburo sulle quattro ruote, con servofreno. Passo: 4.009 mm (157.8")

ESTIMATE/STIMA:

€560.000 – €700.000 **£490.000 – £620.000** **$800,000 – $1,000,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

As the name implies, Hispano-Suiza was a cosmopolitan marque, with Swiss and Spanish origins and a parallel manufacturing base in France. The Swiss engineer Marc Birkigt had designed the Barcelona-built Castro, which became the basis for the first Hispano-Suiza of 1904. Over the years, he developed a strong reputation for building everything from T-head fours, overhead-cam engines, a water-cooled V-8 and also the innovative H6, which was described by British historian T.R. Nicholson as "the last word in advanced transport for the rich."

THE TWELVE-CYLINDER HISPANO-SUIZA

Mindful of the developments in multi-cylinder engines going on in the United States and elsewhere in Europe, Birkigt determined to build one of his own. In 1929, he began work on what would become the J12, Type 68. The engine was a new design, a V-12 with pushrod overhead-valves, twin alloy

Come dice il nome stesso, la Hispano-Suiza è stata una marca cosmopolita, con origini svizzere e spagnole e una fabbrica anche in Francia. L'ingegnere svizzero Marc Birkigt aveva realizzato a Barcellona la Castro, sulla cui base nel 1904 fu costruita la prima Hispano-Suiza. Negli anni egli si era costruito una solida reputazione progettando di tutto, dai motori quattro cilindri con valvole in testa a quelli con albero a camme in testa, da motori V-8 raffreddati ad acqua all'innovativo motore della H6, che fu descritto dallo storico inglese T.R. Nicholson come "l'ultima espressione nei trasporti di qualità superiore per i ricchi."

IL MOTORE 12 CILINDRI HISPANO-SUIZA

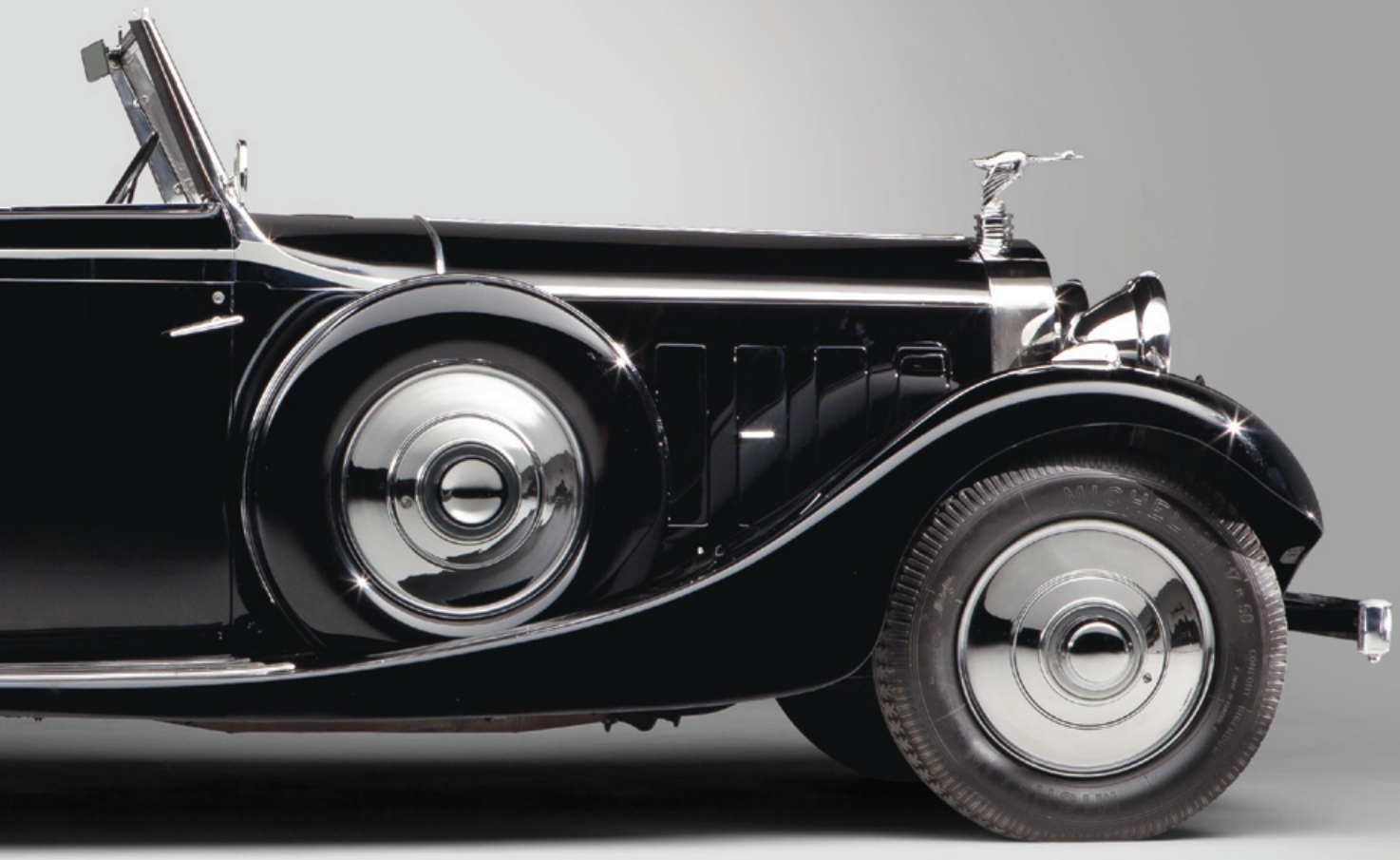
Attento agli sviluppi dei motori pluri-frazionati progettati sia negli Stati Uniti che in Europa, Birkigt decise di costruirne uno lui stesso e nel 1929 cominciò a lavorare su quella che sarebbe diventata la J12, la Tipo 68. Progettò un nuovo motore, un V-12 a valvole in testa comandate da bilancieri, due blocchi cilindri

cylinder blocks mounted on a common crankcase and a seven-main-bearing crankshaft with side-by-side connecting rods. A vast displacement of nearly 9.5 litres and convex pistons resulted in horsepower of 220, and rubber engine mounts were adopted for the first time.

A prototype chassis was tested during the summer of 1931, and the Type 68 was shown at the Paris Salon that autumn. Its sheer size dominated the show, despite the presence of the massive Maybach DS8 Zeppelin. At 200,000 FF (then $8,000 or £2,200), it was very expensive. Customers included the Shah of Persia, Emile Dubonnet, Lord Anthony de Rothschild, C.T. Weymann and the Maharajah of Indore.

in alluminio montati su un basamento con un albero motore a sette supporti con bielle accoppiate. Grazie ad una cilindrata di ben 9.500 cc e ai pistoni a testa convessa, il motore erogava 220 cc e per la prima volta venivano usati supporti motore in gomma.

Un telaio prototipo fu provato nell'estate 1931, e la Tipo 68 fu presentata quello stesso autunno al Salone di Parigi. Le sue notevoli dimensioni dominarono il Salone, nonostante la presenza dell'imponente Maybach DS8 Zeppelin. Al prezzo di 200.000 franchi francesi (corrispondenti all'epoca a 8.000 dollari o a 2.200 sterline), era costosissima. Fra i suoi clienti ci furono lo Shah di Persia, Emile Dubonnet, Lord Anthony de Rothschild, C.T. Weymann e il Maragià di Indore.



SAOUTCHIK

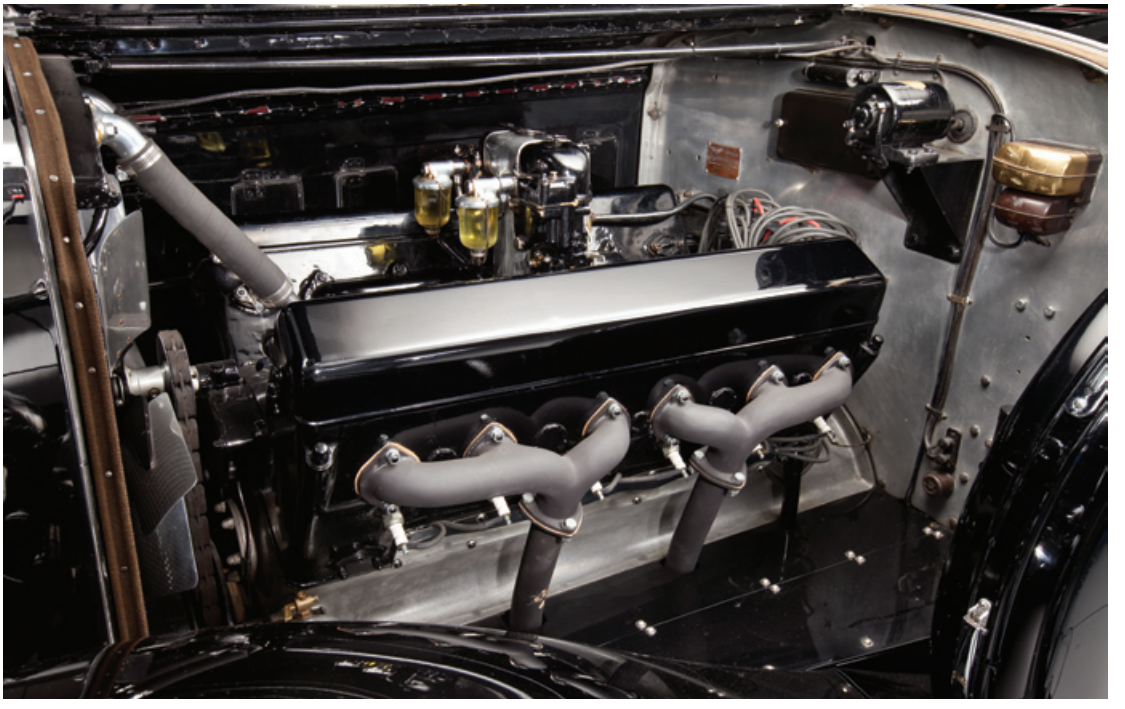
The prestige of Hispano-Suiza was not derived from performance alone. Much of its renown came from the bodies which graced its chassis, created by the likes of Franay, D'Ieteren, Proulx, Pourtout, Henry Binder, Labourdette and, as in the case of this car, the Parisian firm Saoutchik. Characterised by individuality and elegance, these cars attracted celebrities, nobility and royalty, not to mention the wealthy bourgeoisie.

Saoutchik developed not a characteristic style but a variety of styles, depending on the car, the owner and the spirit of the day. Some Saoutchik bodies were straightforward, while others were ornate and almost overdone, in the manner associated with Figoni et Falaschi. He had, in the words of the late historian Jan Norbye, "an excellent eye for proportions, and gave a lot of thought to body hardware, which often led to new patents."

SAOUTCHIK

Il prestigio delle Hispano-Suiza non proveniva solo dalle prestazioni, ma anche dalle carrozzerie che vestivano i telai, create da carrozzieri come Franay, D'Ieteren, Proulx, Pourtout, Henry Binder, Labourdette e, come nel caso di questa vettura, dal parigino Saoutchik. Caratterizzate da personalità ed eleganza, queste vetture erano particolarmente attraenti per i personaggi celebri, nobili e reali, per non menzionare la ricca borghesia.

Saoutchik non sviluppò un solo stile caratteristico, ma una varietà di stili a seconda della vettura, del cliente e dello stato d'animo del giorno. Alcune sue carrozzerie erano semplici, altre elaborate e quasi eccessive, alla maniera di Figoni et Falaschi. Con le parole del defunto storico Jan Norbye, egli aveva "un grande occhio per le proporzioni, ideò numerose nuove soluzioni per la carrozzeria, che spesso furono brevettate."



CHASSIS NO. 13506

Factory records on chassis 13506 are limited but do provide insight as to this particular car's origin. Built on the large 4,009-mm wheelbase, it was shipped to London, where the agent was Smith &. Co. The car was apparently delivered to its first owner, a Mr. Batcock, by Motor Distributors of Leeds, located in Sidcup, Kent.

At some point in the intervening years, the car was exported to the United States, where it appears to have remained ever since. Known history in the United States includes the collections of Don Williams, the Imperial Palace and the Atwell family in Texas. Mr. O'Quinn acquired the car from the Atwell Collection in August 2006, at which point it joined his large private collection in Houston, Texas and has been stored in a climate-controlled environment ever since.

The restoration is show quality throughout, with but a few minor flaws. The paintwork is excellent and the brightwork generally superb. The doors shut nicely, and the glass is all virtually perfect. The hood is similarly excellent, and valuable Marchal lighting is fitted all around.

IL TELAIO N. 13506

Le note della fabbrica sul telaio 13506 sono poche ma fanno capire le origini di questa vettura. Costruita sul grande telaio di 4.009 mm di passo, fu spedita via mare a Londra all'importatore Smith &. Co. Sembra che essa sia stata consegnata al primo proprietario, un certo Batcock, dalla Motor Distributors di Leeds, filiale di Sidcup, nel Kent.

In un momento della sua vita, la vettura venne esportata negli Stati Uniti, dove sembra sia rimasta da allora. Fra i proprietari americani conosciuti ci sono le collezioni di Don Williams, dell'Imperial Palace e della famiglia Atwell in Texas. Il signor O'Quinn la acquistò dalla Collezione Atwell nell'agosto 2006, per aggiungerla alla sua grande collezione privata a Houston, nel Texas, dove è sempre stata tenuta in un locale climatizzato.

Il restauro è complessivamente in condizioni da concorso, ma con qualche piccolo difetto. La verniciatura è eccellente e le cromatura generalmente superbe. Le porte si chiudono bene e i vetri sono virtualmente perfetti. Anche la capote è in eccellenti condizioni e tutta la fanaleria é Marchal, di pregevole fattura.

The interior, understatedly elegant by Saoutchik standards, is done in oxblood leather with matching carpeting. The wood trim is beautifully presented, and twin cabinets are mounted on the division partition. The driving compartment is upholstered and carpeted to match the passenger space with Jaeger instrumentation, and the odometer shows 860 km, presumably since restoration. The dials for the adjustable shock absorbers, often missing, are present and in good condition. Underhood, the engine compartment is sanitary and generally well detailed. It has the correct whittle belt for the fan, now all but impossible to find.

Handsome and formidable, this Hispano-Suiza is equally desirable as a candidate for public performance or as a prized addition to any private collection. Few Classic Era motor cars hold the cache of a Hispano-Suiza. With Saoutchik coachwork and the large, powerful 12-cylinder engine, this is a particularly special example.

As part of a large private collection, this car has seen limited exercise. RM strongly advises the successful bidder carry out a thorough service before driving the car on the open road.

Gli interni, sobriamente eleganti per gli standard di Saoutchik, sono in pelle rosso scuro con tappeti in tinta. Le finiture in legno sono magnifiche e due mobiletti porta accessori di cortesia sono fissati alla parete divisoria. Il posto guida è finito con tappezzeria e tappetini che si armonizzano a quelli dei posti dei passeggeri, ed è dotato di strumenti Jaeger; il contachilometri segna 860 km, presumibilmente percorsi dalla fine del restauro. Gli indicatori degli ammortizzatori regolabili che spesso mancano, sono invece presenti e in buone condizioni. Sotto il cofano, il vano motore è pulito e generalmente in ordine. Ha la corretta cinghia della ventola assemblata con l'unione di diversi tratti di cuoio, oggi impossibile da trovare.

Bella e formidabile, questa Hispano-Suiza è desiderabile sia come vettura da utilizzare in eventi pubblici che come oggetto di valore da aggiungere a qualsiasi collezione. Poche vetture classiche mantengono il loro valore come le Hispano-Suiza. Grazie alla carrozzeria di Saoutchik e al grande, potente motore 12 cilindri, questo è un esemplare veramente speciale.

Facente parte di una grande collezione privata, quest'auto e stata usata poco. RM consiglia fortemente all'offerente vincitore di fare una revisione accurata dell'auto prima di guidarla su strada aperta.

MERCEDES
BENZ

LOT 116

†1937 MERCEDES-BENZ 540K CABRIOLET A

COACHWORK / CARROZZERIA: FACTORY SINDELFINGEN

CHASSIS / TELAIO # **154081** ENGINE / MOTORE # **154081**

- **Built for 14th Maharajah of Indore**
- **540K – the ultimate specification in desirable Cabriolet A form**
- **Concours-quality restoration by RM Auto Restoration**
- **Very original, complete car before restoration**
- **Multiple concours awards including Pebble Beach**

- **Costruita per il 14° Maragià di Indore**
- **La massima evoluzione della 540K, con la desiderabile carrozzeria Cabriolet tipo A**
- **Restaurata in condizioni da concorso dalla RM Auto Restoration**
- **Restauro totale di una vettura assolutamente originale e completa**
- **Vincitrice di molti premi ai concorsi, incluso quello di Pebble Beach**

SPECIFICATIONS:

115/180 bhp, 5,401 cc OHV supercharged inline eight-cylinder engine, four-speed manual gearbox, coil spring double-wishbone independent front suspension, swing axle rear suspension with coil springs, and four-wheel vacuum-assisted hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,980 mm (117.3")

SPECIFICHE:

115/180 cv, motore otto cilindri in linea di 5.401 cc con valvole in testa e compressore, cambio manuale a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti con due trapezi e ammortizzatori a molla, sospensione posteriore con assale indipendente e ammortizzatori a molla, freni a tamburo sulle quattro ruote con servofreno a depressione. Passo: 2.980 mm (117.3")

ESTIMATE/STIMA:

€1.250.000 – €1.800.000 **£1.100.000 – £1.500.000** **$1,700,000 – $2,500,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

German Fahrzeugbrief

This lot is subject to VAT (at 20%) on the full purchase price (both on the hammer price and the commission).
Questo lotto e imponibile Iva (20%). L'imposta verra calcolata sul prezzo di acquisto totale (prezzo di aggiudicazione piu commissione).

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

The rulers of India's Princely States were legendary for their love of fine motor cars. Typically possessed of great wealth, they bought lavishly, Rolls-Royce being a favourite marque, but their tastes were also wide-ranging and embraced such European cars as Mercedes and extended also to the American Duesenberg. Pre-eminent among these collectors of fine cars was the Maharajah of Indore.

MAHARAJAH OF INDORE

Prior to the 1947 independence, the British Indian Empire comprised some 570 states, each ruled by a family dynasty. Indore, presently a

I Signori dei Principati Indiani diventarono leggendari per il loro amore per le belle automobili. Notoriamente in possesso di grandi ricchezze, spendevano senza limiti: la Rolls-Royce era una delle marche preferite, ma i loro gusti erano variegati e spaziavano dalle vetture europee come le Mercedes, a quelle americane come le Duesenberg. Uno dei maggiori collezionisti fu il Maragià di Indore.

IL MARAGIÀ DI INDORE

Prima dell'indipendenza proclamata nel 1947, l'Impero Britannico delle Indie comprendeva circa 570 stati, ognuno governato da una dinastia di famiglia. Indore,

540-K

city of about 1.5 million in the state of Madhya Pradesh in West Central India, was ruled during the Empire period by the Maratha Maharajas of the Holkar dynasty. His Highness Yeshwant Rao Holkar II ascended to the raj in 1926, becoming the 14th Maharajah upon the abdication of his father, H.H. Tukojirao Holkar.

With great riches from the fertile lands and industrial strength of his princely state, the new Maharajah indulged his cravings for jewels and automobiles.

attualmente una città di circa 1,5 milioni di abitanti nello stato di Madhya Pradesh nell'India centro-occidentale, era governata durante il periodo dell'Impero dal Maragià di Maratha della dinastia Holkar. Sua Altezza Yeshwant Rao Holkar II ascese al trono nel 1926, diventando il 14° Maragià dopo l'abdicazione di suo padre, Sua Altezza Tukojirao Holkar.

Dotato di grandi ricchezze grazie alle sue fertili terre e alla forza industriale del suo Principato, il nuovo Maragià assecondò la sua passione per i gioielli e

The latter became regarded as the most spectacular collection in India, comprising numerous cars, all ordered to his special tastes. In 1936 alone, he purchased three superb cars, a 4.5-litre Lagonda, a Bentley coupé and a supercharged Duesenberg, all painted in the Holkar colours of sunglow saffron and black. The Duesenberg, bearing the highest recorded Model J chassis number, was a long-wheelbase chassis bodied by J. Gurney Nutting as a streamlined art deco right-hand drive roadster. It is the most renowned of his cars but does not completely overshadow the remainder of the collection, which comprised such vehicles as a Hispano-Suiza J12, Bugatti, Delahaye, Pierce-Arrow and three Alfa Romeos. Most were painted in the dynasty colours and were equipped with red and blue running lights to indicate who was driving: red for the Maharajah, blue for his wife, the Maharani.

le automobili. La sua divenne la più spettacolare collezione di automobili dell'India, composta da numerose vetture, tutte costruite secondo i suoi gusti particolari. Solo nel 1936 acquistò 3 superbe vetture, una Lagonda 4,5 litri, una Bentley coupé e una Duesenberg con compressore, tutte verniciate nei colori del casato Holkar, zafferano brillante e nero. La Duesenberg, l'ultimo numero di telaio del Modello J, era una versione a passo lungo, con guida a destra, carrozzata da J. Gurney Nutting con una carrozzeria roadster aerodinamica in stile *art deco*. E' la sua vettura più famosa anche se non oscurò completamente le altre automobili della collezione, che comprendeva una Hispano-Suiza J12, una Bugatti, una Delahaye, una Pierce-Arrow e tre Alfa Romeo. La maggior parte erano verniciate nei colori del casato ed erano equipaggiate con luci intermittenti rosse e blu che specificavano chi stesse guidando: rosse per il Maragià, blu per la sua consorte.

540-K

CHASSIS NO. 154081

In 1937, H.H. Yeshwant Rao Holkar II ordered a Mercedes-Benz 540K from the factory in Untertürkheim, Germany. The 500K and 540K were a development of the Typ 380, which was the work of engineer Hans Nibel, who had developed a straight-eight of pushrod OHV design with 3,823 cc displacement. The new Typ 380 had all-independent suspension; a double-wishbone design with coil springs was used in front, with coil-sprung swing axles at the rear. The 380, however, proved to be somewhat underpowered, making 90 bhp when normally aspirated and 140 with the double-vane Roots-type supercharger – a bit underwhelming for a two-ton car. Nibel then came up with a larger 5-litre engine giving 100/160 bhp, introduced in 1934 as the Typ 500K, with "K" in this case meaning *kompressor* or supercharger. The wheelbase was extended to 3,290 mm (129.5 inches), and a range of cabriolets, roadsters and sedans was offered. Production of 500Ks totalled 354 over three years, followed by a further 419 540Ks with a larger, 5,401-cc engine.

IL TELAIO N. 154081

Nel 1937, Sua Altezza Yeshwant Rao Holkar II ordinò una Mercedes-Benz 540K direttamente presso la fabbrica di Untertürkheim, in Germania. La 500K e la 540K erano l'evoluzione della Tipo 380, progettata dall'ingegnere Hans Nibel, che aveva sviluppato un motore di 3.823 cc 8 cilindri in linea con valvole in testa comandate da bilancieri. La nuova Tipo 380 aveva le sospensioni a ruote indipendenti, con due trapezi con ammortizzatori a molla all'anteriore e assale indipendente con ammortizzatori a molla al posteriore. La 380 si dimostrò sotto-motorizzata con 90 cv con l'alimentazione normale aspirata e 140 cv con il compressore a due lobi tipo Roots, sicuramente poco per una vettura di due tonnellate. Nibel passò quindi ad un più grosso motore di 5 litri, che forniva da 100 a 160cv, che fu presentato nel 1934 sulla 500K, dove "K" stava per *kompressor*, ovvero compressore. Il passo fu allungato a 3.290 mm e fu offerta una gamma completa di carrozzerie cabriolet, roadster e berline. La produzione totale in tre anni di 500K fu di 354 unità, quella della 540K, con il motore portato a 5.401 cc, fu di 419 esemplari.

Nibel's magic with the engine brought results. *The Autocar* tested a 500K and clocked a 0-60 time of 16.5 seconds (remarkable for the mid-1930s) and a top speed of 100 mph, the blower letting out "its almost demoniacal howl" when it was engaged. *Motor* enthused, "here is a massive 'unbreakable' car capable of travelling indefinitely at high speed." Another reporter cited the "sheer insolence of its power."

For his Mercedes, His Highness specified factory Cabriolet A coachwork from the Daimler-Benz works at Sindelfingen. Styled and engineered by Hermann Ahrens, these svelte creatures display an unusual degree of élan for manufacturer-produced coachwork. Built on the short, 2,980 mm (117.3 inch) wheelbase, the Cabriolet A was a two-passenger drophead coupé, of which 83 were built. The 500K's engine was enlarged to 5,401 cc and fitted with the same type Roots supercharger. This engaged at full throttle, raising horsepower from 115 to 180, or could be manually applied at part throttle if desired. The Maharajah drove spiritedly, so the 540K's supercharger was just what he needed.

La magia di Nibel con il motore produsse i suoi frutti. La rivista *The Autocar* provò una 500K accelerando da 0 a 100 km/h in 16,5 secondi (un notevole risultato a metà degli anni Trenta) e raggiungendo una velocità massima di oltre 160 km/h, con il compressore che emetteva un urlo demoniaco quando entrava in funzione. La rivista *Motor* era entusiasta: "è una vettura indistruttibile, capace di viaggiare ad alta velocità per un tempo indefinito." Un altro giornalista scrisse di "pura arroganza della sua potenza."

Sua Altezza richiese una carrozzeria Cabriolet Tipo A, costruita dalla fabbrica Daimler-Benz di Sindelfingen. Disegnate e progettate da Hermann Ahrens, queste creazioni mostrano uno slancio inusuale per una carrozzeria costruita in serie. Costruita sul telaio a passo corto di 2.980 mm, la Cabriolet A aveva due posti e fu costruita in 83 esemplari. Il motore 500K fu portato a 5.401 cc e dotato dello stesso compressore tipo Roots. A piena apertura dava da 115 a 180 cv, ma, volendo, poteva essere regolato manualmente con apertura parziale. Il Maragià guidava in modo focoso e la 540K era proprio quello di cui aveva bisogno.

H.H. Yeshwant Rao Holkar II died in 1961. His daughter, Usha Devi, Maharaj Sahiba Holkar XV, currently holds the title as the 15th Maharani of Indore. Her father apparently gifted this Mercedes-Benz to someone during his lifetime. In the late 1970s, Christopher Renwick found it in a Mumbai motor agent's shop. It had been left there years earlier by its then-owner and had not run in some time, but it gave the appearance of being a low-mileage car that had seen little use. Renwick recalls that, once recommissioned for the road, it drove very well. He was able to buy it, exported it to Britain and subsequently sold it to a German collector.

Some years later, it became available once more and was eventually exported to the United States, acquired by a prominent collector. The new owner immediately commissioned RM Auto Restoration to perform a nut-and-bolt rebuild, which was completed in July 2002. As acquired it had been once restored, painted a light shade of metallic blue, and was nearly complete. Even the vast majority of wood was intact and original. The only significant missing component was the spare tyre cover, which was constructed anew. In the comprehensive

Sua Altezza Yeshwant Rao Holkar II morì nel 1961. Sua figlia Usha Devi, Maharaj Sahiba Holkar XV, assunse il titolo di 15° Maragià di Indore. Sembra che suo padre, quando era ancora in vita, avesse regalato a qualcuno questa Mercedes-Benz, che alla fine degli anni Settanta fu ritrovata da Christopher Renwick in un salone di vendita a Mumbai. Era stata lasciata lì anni prima dal suo proprietario e non era utilizzata da tempo, ma dava l'impressione di essere una vettura poco usata e con pochi chilometri. Renwick ricorda che, appena rimessa su strada, funzionò molto bene. Egli la acquistò, la esportò in Gran Bretagna e la rivendette ad un collezionista tedesco.

Alcuni anni dopo, la vettura tornò sul mercato e fu quindi esportata negli USA, acquistata da un noto collezionista. Questi commissionò immediatamente alla RM Auto Restoration un restauro integrale, che fu completato nel luglio 2002. Quando era stata acquistata, la vettura aveva già ricevuto un precedente restauro, era stata riverniciata in blu chiaro metallizzato ed era praticamente completa. Anche la quasi totalità dei legni era intatta e originale. L'unico significativo particolare andato perduto era la copertura della ruota di scorta, che fu costruita nuova. Durante il completo restauro, la

restoration the car was finished in a deep, deep midnight blue, with harmonising rich blue canvas hood. The odometer, which read 17,000 at the time, was reset to zero.

In its maiden outing, it garnered a quick third place in the 1925-39 Mercedes class at the 2002 Pebble Beach Concours d'Elegance. The following year it snared a triple crown at Meadow Brook Hall: the David Holls Memorial Designers Choice Award, the Most Significant Mercedes-Benz and the Founders Trophy for Best of Show.

As presented it has near-flawless brightwork, tan leather interior with blue carpet and a highly-varnished burl walnut dashboard with mother of pearl inlay. The VDO instruments are black-on-beige, illuminated in a light orange glow at night. Rear wheel spats and understated blackwall tyres complete the car's elegant appearance, allowing the eye to focus on the car itself and not its rolling rubber.

In the world of collector cars, one seldom finds the opportunity to acquire an automobile as important as a pre-war supercharged Mercedes-Benz. Add to that a superb, award-winning restoration with royal provenance, and the astute collector is presented with a very rare opportunity indeed.

carrozzeria fu riverniciata in blu molto scuro, in armonia con una capote blu. Il contachilometri, sul quale si leggeva la cifra 17.000, fu portato a zero.

All'esordio in un concorso, quello di Pebble Beach del 2002, conquistò facilmente il terzo posto nella classe Mercedes 1925-1939. L'anno seguente, ottenne tre premi alla Meadow Brook Hall: il premio David Holls Memorial Designers Choice, quello per la Most Significant Mercedes-Benz e il Founders Trophy per la Best of Show.

Attualmente si presenta con cromature praticamente prive di difetti, interni in pelle marrone chiaro con tappetini blu e un cruscotto in radica di noce ben verniciata con intarsio in madreperla. Gli strumenti VDO, neri su fondo beige, sono illuminati di sera da una tenue luce arancione. I copriruota posteriori e i poco appariscenti pneumatici neri ben si adattano all'eleganza della vettura, permettendo di focalizzare l'attenzione sulle sue linee e non sulle gomme.

Nel mondo delle automobili da collezione, raramente si ha l'occasione di acquistare una vettura importante come una Mercedes-Benz ante-guerra con compressore; se a ciò si aggiunge il superbo restauro, in grado di vincere premi ai concorsi, e la regale provenienza, al collezionista più attento si presenta davvero una rarissima opportunità.

194

LOT 117

1965 FORD GT 40 WORKS PROTOTYPE ROADSTER

CHASSIS / TELAIO # **GT/111**

- **Works prototype of the most historically important Ford racing car**
- **Fourth of only five GT40 prototype roadsters built; believed lost for 40 years**
- **1965 Le Mans Trials, driven by Sir John Whitmore**
- **1965 Targa Florio, driven by Whitmore and Bob Bondurant**
- **Fully restored; competitively raced at the most important European events from 2007-2010**
- **Authenticated by foremost GT40 expert, Ronnie Spain**

- **Prototipo ufficiale della vettura Ford da competizione più importante della storia**
- **Quarto dei soli cinque prototipi della GT40 roadster e per 40 anni ritenuta persa**
- **Guidata da Sir John Whitmore alle prove di Le Mans del 1965**
- **Guidata da Whitmore e Bob Bondurant alla Targa Florio del 1965**
- **Completamente restaurata e usata con successo nei più importanti eventi europei fra il 2007 e il 2010**
- **Autenticata da Ronnie Spain, massimo esperto della GT40**

SPECIFICATIONS:

444 hp, 289 cubic inch, OHV V-8 engine, four Weber twin-choke carburettors, ZF five-speed manual transaxle, four-wheel independent suspension, four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,400 mm (95")

SPECIFICHE:

444 cv, motore V-8 di 4.735 cc con un albero a camme in testa, quattro carburatori doppio corpo Weber, cambio in blocco ZF a cinque marce, sospensioni anteriore e posteriore a ruote indipendenti, freni a disco a comando idraulico. Passo: 2.400 mm (95")

ESTIMATE/STIMA:

€2.400.000 – €2.900.000 **£2.100.000 – £2.500.000** **$3,400,000 – $4,100,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

In March 2013, it will be 50 years since Ford jump-started the GT40 program. The purposeful mid-engine sports coupé is the finest Anglo-American supercar of the last century, with four straight victories at the Le Mans 24-Hour endurance race between 1966-69. In 1966 alone, it finished 1-2-3 against Ferrari in one of the most memorable photo finishes in the race's distinguished history.

Its genesis alone is the stuff of legends and the subject of countless books, summarised most succinctly as a failed buy-out of Ferrari by Henry Ford II.

Blank cheques were signed in Detroit, engineering and racing heavyweights were hired, and Lolas were modified and readied for testing. GT/101, the first prototype, was assembled in March 1964, in time for testing and the imminent Ford-Ferrari battle at Le Mans in summer. Undaunted by a lack of wins, Ford regrouped for 1965 with Carroll Shelby – already a veteran with his Cobras – taking over the GT40 program.

He delivered a win at Daytona with Ken Miles and Lloyd Ruby in GT/103 and a 2nd place at Sebring with Ken Miles and Bruce McLaren in the same car.

Nel marzo 2013 saranno 50 anni da quando la Ford avviò con grande slancio il programma GT40. La sport coupé a motore centrale, appositamente studiata, è la migliore supercar anglo-americana dell'ultimo secolo, capace di vincere fra il 1966 e il 1969 ben quattro edizioni consecutive della 24 Ore di Le Mans. Nel 1966 solamente, essa conquistò primo, secondo e terzo posto contro la Ferrari in uno dei più memorabili fotofinish nella pur lunga storia delle corse.

Solo la sua genesi è materia di leggenda e argomento di innumerevoli libri e si può riassumere, nel modo più succinto possibile, come la risposta di Henry Ford II alla fallita acquisizione della Ferrari.

A Detroit furono firmati assegni in bianco, assunti i migliori specialisti di tecnica motoristica e di corse, e le Lola furono modificate e preparate per i test. La GT/101, il primo prototipo, fu assemblata nel marzo 1964, in tempo per le prove e l'imminente duello Ford-Ferrari a Le Mans in estate. Reso intrepido dalla mancanza di vittorie, Ford fondò un nuovo gruppo per il 1965 con Carroll Shelby – già un veterano grazie alle sue Cobra – che prese il controllo del programma GT40.

Conquistò una vittoria a Daytona con Ken Miles e Lloyd Ruby sulla GT/103 e un secondo posto a Sebring con Ken Miles e Bruce McLaren con la stessa vettura.

Whitmore maneuvers a particularly difficult corner in the Targa Florio. *Image courtesy of GPL Images*

American racing legend Bob Bondurant puts Ford's open-cockpit prototype through its paces in the Targa Florio.
Image courtesy of GPL Images

GT/111

Four cars were sent to Le Mans for the trials on 10-11 April. GT/103 and GT/104 came from Sebring, while GT/105 and GT/111, the car offered here, came from FAV in England. GT/105 was the surviving 1964 test car, while GT/111 was a brand new roadster, the 11th of 12 pre-production GT40s. Two other roadsters had been sent to Shelby in America. By now all four cars had 289-cubic inch Cobra engines, and the two FAV cars had the first ZF five-speed gearboxes, intended to cure one of the GT40's worrisome weaknesses.

Led by Surtees again, Ferrari set the top five times, but Attwood in FAV coupé GT/105 was 6th and Bondurant in GT/104 was 7th. Sir John Whitmore drove both the FAV cars but found GT/105 to be five seconds faster than the roadster. Shelby therefore elected to take GT/103 and GT104 to Monza in Italy for the 1,000 kilometre race, while John Wyer enlisted Whitmore and Bob Bondurant to take the new roadster GT/111 to the Targa Florio, thinking the open cockpit would be cooler for the Sicilian marathon.

LA GT/111

Quattro vetture furono spedite a Le Mans per le prove del 10-11 aprile 1964. La GT/103 e la GT/104 arrivarono da Sebring, mentre la GT/105 e la GT/111, la vettura offerta, arrivarono dalla FAV (Ford Advanced Vehicles) in Inghilterra. La GT/105 era la superstite dei test del 1964, mentre la GT/111 era un roadster nuovo di fabbrica, l'undicesima delle 12 GT40 di pre-produzione. Due altri roadster erano stati spediti a Shelby in America. Tutte le quattro vetture avevano il motore Cobra di 4.735 cc e le due vetture della FAV montavano i primi cambi ZF a cinque marce, che avevano lo scopo di porre rimedio a uno dei preoccupanti problemi della GT40.

Con Surtees in testa, la Ferrari segnò i migliori cinque tempi, ma Attwood sulla FAV coupé GT/105 fu sesto e Bondurant sulla GT/104 settimo. Sir John Whitmore guidò entrambe le vetture della FAV e trovò la GT/105 cinque secondi più veloce della roadster. Quindi Shelby decise di portare la GT/103 e la GT104 a Monza, in Italia, per la 1.000 KM, mentre John Wyer incaricò Whitmore e Bob Bondurant di portare il nuovo roadster GT/111 alla Targa Florio, pensando che l'abitacolo aperto sarebbe risultato più fresco per la maratona siciliana.

Just in case Whitmore and Bondurant didn't know which way to go in this left-hand turn... *Image courtesy of GPL Images*

With narrow roads, road-side spectators and a tremendously challenging circuit, the Targa Florio was not for the faint of heart. Sir John Whitmore is pictured here in GT/111 at full throttle. *Image courtesy of www.targapedia.com*

The Targa Florio takes place over 10 laps on the island's 44-mile Little Madonie road circuit, which is mostly a series of narrow, interconnected turns. The weather can be hot, and the island's predominant rock is marble, which makes for a highly polished, razor-sharp road surface. GT/111 had been repainted from white to a light Linden green for the event, as #194. Car and drivers seemed well-suited to the course, and GT/111 ran as high as third, despite only firing on seven cylinders. But on lap five, a knock-off spinner came undone and Whitmore lost a front wheel. He recovered it but couldn't find the spinner, until a friendly policeman threatened a souvenir collector, who reluctantly handed it over. Bondurant took over and continued to make steady progress until, on the last lap, he ran into loose gravel scattered by another car and hit a wall, tearing off the front wheel that Whitmore had lost earlier. Whilst the damage was minimal, it was enough to force retirement from the race.

GT/111 was shipped back to England, and as GT40 production began, the idea of a roadster was dismissed. So, despite the fact it was repairable, GT/111 languished in the back of the shop and was gradually stripped of usable parts. Then one day FAV stalwart John Etheridge came to work to find the yard had been cleaned up and the chassis of GT/111 had been removed by the scrap merchant. It was presumed destroyed for more than 40 years.

La Targa Florio si correva sul Piccolo Circuito delle Madonie, un tracciato stradale di 72 km da percorrere per 10 giri, con una serie continua di curve collegate l'una all'altra. Il clima poteva essere molto caldo e, poiché la roccia predominante sull'isola è il marmo, il manto stradale era molto scivoloso e tagliente come un rasoio. Per questa corsa la GT/111 era stata riverniciata da bianca a un verde lime chiaro e correva con il numero di gara 194. Vettura e piloti sembrarono adattarsi bene alla corsa e la GT/111 arrivò fino alla terza posizione, nonostante viaggiasse con solo sette cilindri. Purtroppo al quinto giro, si staccò un gallettone e Whitmore perse una ruota anteriore. Egli ritrovò la ruota ma non riuscì a ritrovare il gallettone finché un gentile poliziotto minacciò un collezionista di souvenir che, con riluttanza, lo riconsegnò. Bondurant riprese il volante e cominciò a recuperare fino a quando, all'ultimo giro, sbandò a causa del pietrisco sparso da un'altra vettura e urtò un muro, lacerando la stessa ruota anteriore persa in precedenza da Whitmore. Il danno fu minimo ma sufficiente a costringerlo al ritiro.

La GT/111 fu rispedita in Inghilterra e, poiché la produzione della GT40 era già iniziata, l'idea della roadster venne accantonata. Così, nonostante fosse riparabile, la GT/111 languì nel retro dell'officina e fu gradualmente smantellata delle parti riutilizzabili. Poi un giorno, la colonna portante della FAV John Etheridge giunse al lavoro e scoprì che il cortile era stato ripulito e il telaio della GT/111 era stato portato via da un rottamaio. Per più di 40 anni esso fu ritenuto perso per sempre.

GT/111 – LOST AND FOUND

Of GT/111, no more was heard until September 2006, and the story now properly belongs to GT/111's present owner, a noted 20-year racing veteran. At the Goodwood Revival, mechanics from GT40 experts Gelscoe Motorsport Limited were working on a GT40 in the paddock when a passerby remarked, "I've got a GT40."

The mechanics kept on working and the spectator continued. "Ours is in need of restoration. We've had it for years…this car's for sale, if you're interested." Phone numbers were exchanged.

Some days later, Gelscoe representatives went to see the car in a lockup garage in Stratford in

LA GT/111 – PERSA E RITROVATA

Della GT/111 nulla si seppe fino al settembre 2006 e la storia oggi appartiene giustamente al suo attuale proprietario, un noto veterano di 20 anni di corse. Al Goodwood Revival, alcuni meccanici della Gelscoe Motorsport Limited, esperti di GT40, stavano lavorando su una GT40 nel paddock quando un passante disse "Anch'io ho una GT40."

I meccanici continuarono a lavorare e lo spettatore continuò "La nostra ha bisogno di un restauro. L'abbiamo da anni..... E' in vendita, se vi interessa." E si scambiarono i numeri di telefono.

Alcuni giorni dopo, delegati della Gelscoe andarono a vedere la vettura in un garage a Stratford nella parte

East London and found GT/111 resting on an old mattress, which had kept it off the ground and from rusting away. It had no top and the windshield had been cut away. But they realised that it was quite different from the production cars they usually saw. For one thing, all the support ribs in the pontoons were perforated steel, which was unique to the 12 prototypes. They quickly realised that they were looking at one of the roadsters – one of the prototypes. So they agreed on a price and bought the car. At which point the owner produced the chassis plate GT/111…

Est di Londra e trovarono la GT/111 appoggiata su un vecchio materasso che la teneva staccata dal pavimento e la proteggeva dalla ruggine. Non aveva il tetto e il parabrezza era stato tagliato via. Capirono subito che era piuttosto diversa dalle vetture di produzione che erano soliti vedere. Tanto per cominciare, tutte le nervature di rinforzo sui parafanghi erano in acciaio perforato, una caratteristica costruttiva che era esclusiva dei 12 prototipi. Si resero subito conto che stavano guardando uno dei roadster, uno dei prototipi. Così, si misero d'accordo sul prezzo e acquistarono la vettura. A questo punto il proprietario mostrò la targhetta del telaio GT/111…

The owner remembers that Gelscoe called an FIA official who examined the car "and then rang me. 'You know you were looking for a GT40? I've found a restoration project that's unique.' So I had a look and I agreed to buy it subject to inspection by Ronnie Spain (one of the most respected GT40 experts), and if Gelscoe would restore it."

Ronnie Spain was contacted in Scotland and agreed to examine the car. Though he was skeptical, he brought all his chassis records and measurements and he was thrilled. His three-page report of December 2006 clearly conveyed his excitement, recognising details which proved GT/111's authenticity and noting new details unique to this car.

Spain wrote: "Unfortunately the years have developed in me a strong skeptical streak, due to all the supposed GT40 "discoveries" which had been proposed to me which then turned out to have absolutely nothing to do with the original chassis claimed, nor any other chassis either. As a result, I was, sadly, not really expecting this claim to come to any more than those claims, which had gone before.

L'attuale proprietario ricorda che la Gelscoe chiamò un funzionario della FIA che esaminò la vettura "e poi mi telefonò. 'So che stai cercando una GT40? Ho trovato un progetto di restauro assolutamente unico.' Così diedi un'occhiata e mi accordai per comprarla a condizione che Ronnie Spain (uno dei più autorevoli esperti della GT40) la esaminasse e la Gelscoe la restaurasse."

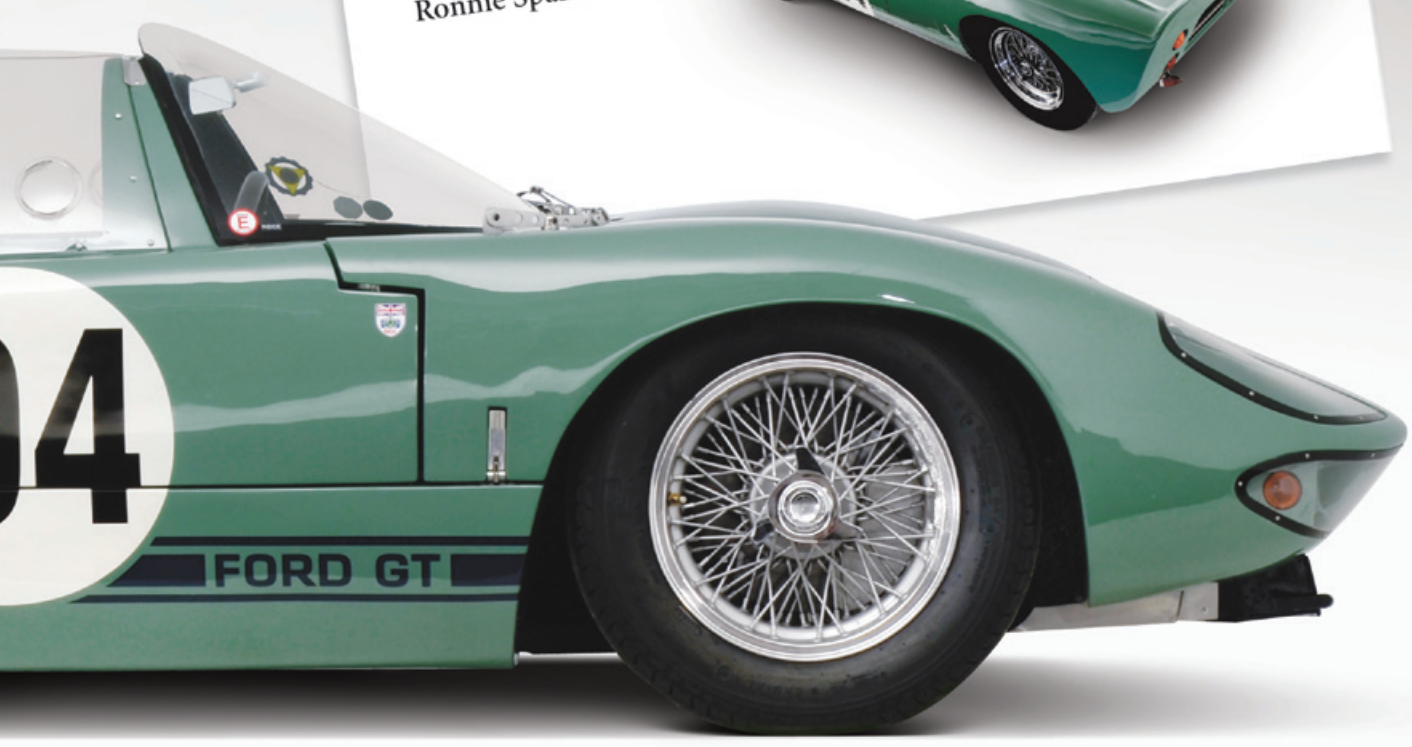
Ronnie Spain fu contattato in Scozia e accettò di esaminare la vettura. Sebbene fosse scettico, portò tutte le sue note e misure dei telai e rimase elettrizzato. Nella sua relazione di tre pagine del dicembre 2006 si notava chiaramente la sua eccitazione, riconoscendo dettagli che provavano l'autenticità della GT/111 e annotando nuovi particolari specifici di questa vettura.

Spain scrisse: "Sfortunatamente gli anni hanno sviluppato in me una forte tendenza allo scetticismo, dovuta a tutte le "scoperte" di presunte GT40 che mi sono state sottoposte, che poi si rivelavano non avere assolutamente niente a che fare con il preteso telaio originale e neppure con qualsiasi altro telaio. Di conseguenza, seppure con tristezza, non mi aspettavo che questa asserzione giungesse ad una conclusione diverse dalle precedenti.

"I seem to have been researching the GT40 now for more years than I care to recall. But right at the top of the significant discovery tree has been that evening in November 2006 when a garage door was slid open in front of me and I found myself looking, in awe and disbelief, on the long-believed destroyed chassis of the 1965 Targa Florio roadster, GT/111, one of only four steel chassis roadster GT40s ever built. Forty-one years missing, and there it was, I was totally lost for words, which, believe me, does not often happen. An absolute pinnacle of all of my years' of GT40 involvement!"

"Mi sembra ora di avere fatto ricerche sulla GT40 per più anni di quanto voglia ricordare. Ma proprio sulla cima di quel significativo albero della scoperta c'é stata quella sera di novembre 2006 quando la porta di un garage fu fatta scorrere di fronte a me ed io mi ritrovai a fissare, con timore ed incredulità, il telaio per lungo tempo creduto distrutto del roadster della Targa Florio del 1965, la GT/111 uno dei soli quattro roadster GT40 costruiti con telaio in acciaio. Scomparso per 41 anni, era lì, io ero totalmente privo di parole, cosa che, credetemi, non succede spesso. Il culmine assoluto di tutti i miei anni di coinvolgimento con la GT40!"

Ronnie Spain



"Instead, on my arrival at Gelscoe and on being presented with the chassis in question, I was stunned to instantly realize I was looking at a genuine Ford GT40 chassis. And by being a genuine chassis, and a roadster, it could only be the chassis of the missing Targa Florio car #GT/111."

"I am extremely happy that after all this time, one of the missing GT40 chassis has finally come out of the woodwork and can now be restored and join its many siblings on the historic racing circuit, where it belongs and I am grateful for having had the opportunity to examine it and being able to verify its authenticity as GT/111."

"Invece, al mio arrivo alla Gelscoe e al momento in cui mi fu fatto vedere il telaio in questione, rimasi sbalordito nel constatare immediatamente che stavo guardando un autentico telaio Ford GT40. E poiché era un telaio genuino, e un roadster, non poteva che essere solamente il telaio della GT/111 della Targa Florio, andata persa."

"Sono estremamente felice che dopo tutto questo tempo, uno dei telai scomparsi della GT40 sia finalmente tornato alla luce e possa ora essere restaurato per riunirsi ai suoi molti fratelli nel circuito delle corse storiche, al quale appartiene; sono grato per avere avuto l'opportunità di esaminarlo e di poterne verificare l'autenticità come GT/111."

With the provenance confirmed, the restoration was started, aiming to have GT/111 restored in time for the 2007 Goodwood Revival, a mere nine months away. The car was restored to original specifications, with correct period "non roller rockers" engine and zero-type ZF transaxle with the exposed linkage. The detail of the restoration is exacting with the correct "Raven Blue" colour monocoque including the parachute material seats, as opposed to the production cars which were black.

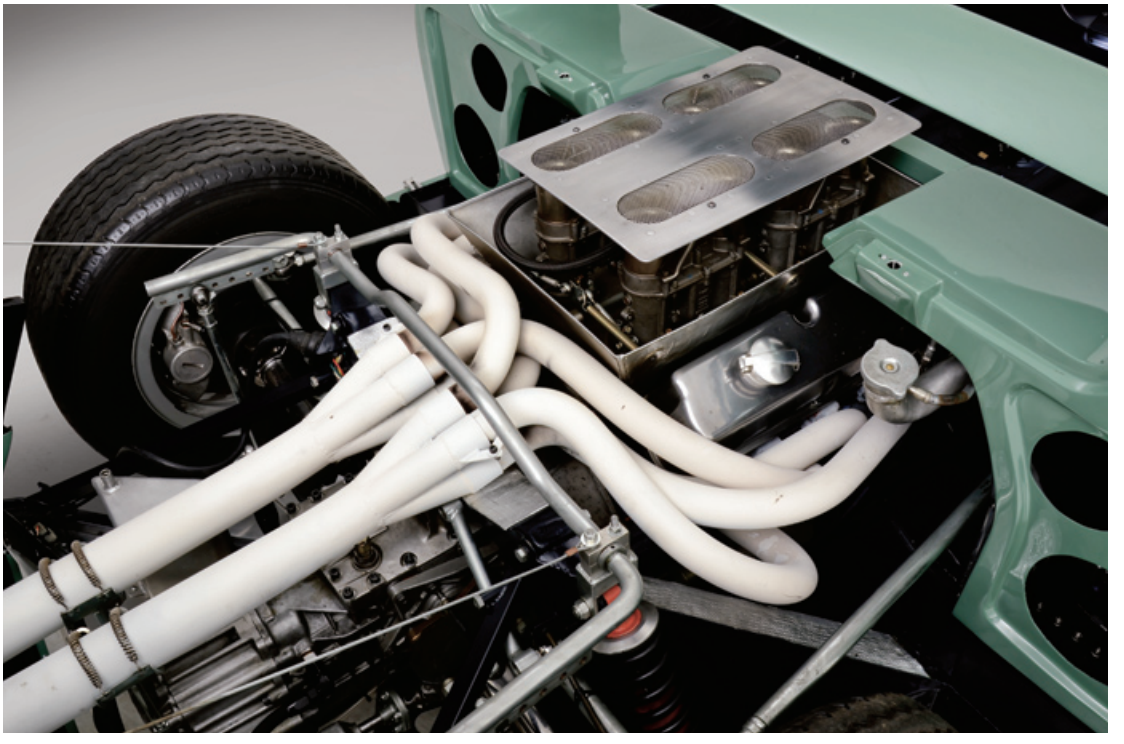
The car was painted back the Linden Green colour it was for the 1965 Targa Florio Race. A fully documented restoration dossier was kept and is available for inspection.

However, as with all restorations, GT/111 was barely completed in time for Goodwood. The owner remarked, "I sat in the car on Thursday, and then it went straight to Goodwood. The next time I sat in it was during 20 minutes of qualifying."

Confermata la provenienza, ebbe inizio il restauro, con lo scopo di avere la GT/111 pronta in tempo per il Goodwood Revival del 2007, appena nove mesi più avanti. La vettura fu restaurata con le specifiche originali, con un motore corretto per il periodo con "non roller rockers"e con il cambio-differenziale ZF con comando esterno. Il restauro è stato eseguito in modo assolutamente corretto con la monoscocca finita in "Raven Blue" (blu corvo), compresi i sedili, nello stesso materiale dei paracadute, che invece erano neri nelle vetture di produzione.

La vettura venne finita nello stesso verde lime chiaro della Targa Florio del 1965. Un completo dossier sul restauro è a disposizione degli interessati.

Comunque, come succede con tutti i restauri, la GT/111 fu completata giusto in tempo per Goodwood. Il proprietario ricorda: "Mi sono seduto nella vettura il giovedì e poi sono andato direttamente a Goodwood. La seconda volta in cui mi sono seduto su di essa è stato per i 20 minuti di prove di qualificazione."



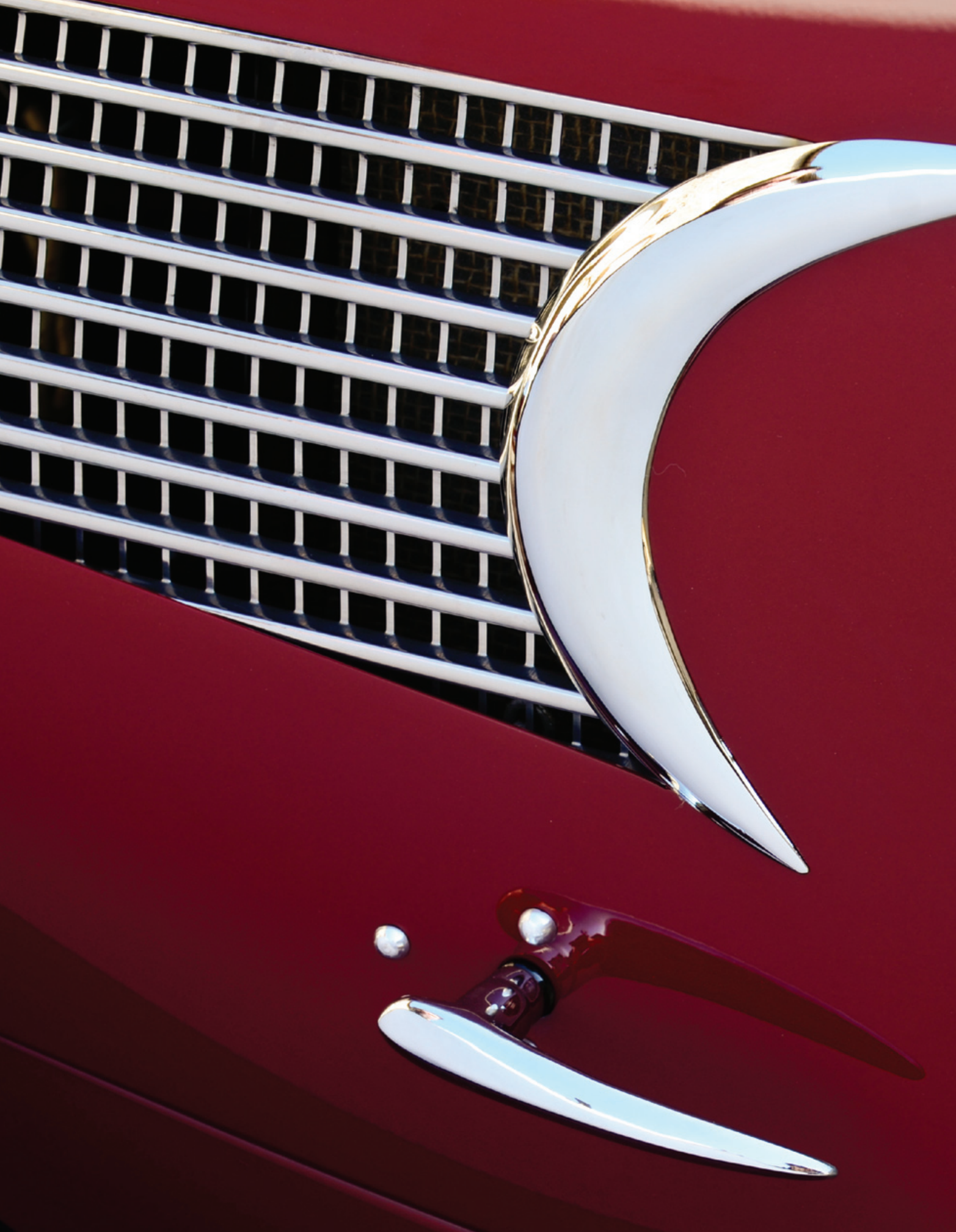
Teething troubles were worked out, just like 40 years ago, and since 2007, GT/111 has run the Spa 6 Hour race in 2007 and 2008 and the Le Mans Classic in 2008. Man and machine hit their stride with a 3rd at the 2009 Goodwood Whitsun Trophy, a 4th in the 2009 Spa 6 Hour race and 2nd in class at the 2010 Masters Festival at Brands Hatch. Highly competitive, GT40s are in high demand by organisers of the World's Blue Ribbon Events, added to which the super-rare status of this prototype roadster will ensure that the new owner will not be short of race entry invitations.

Of the twelve prototypes built, seven were closed cars and five were roadsters. GT/111 is one of only four roadsters to survive and one of three to have been raced by the works, making this one of the rarest and most desirable Ford GT40s in the World. GT/111 is ready to race, and it seems that the car's greatest successes lie ahead of it.

I problemi iniziali furono risolti, proprio come 40 anni fa, e dal 2007 la GT/111 ha corso la 6 Ore di Spa nel 2007 e 2008 e la Le Mans Classic nel 2008. Il pilota e la macchina hanno trovato il momento di gloria, classificandosi al terzo posto al Trofeo Whitsun a Goodwood nel 2009, al quarto alla 6 Ore di Spa del 2009 e al secondo di classe al Masters Festival a Brands Hatch nel 2010. Altamente competitive, le GT40 sono molto richieste dagli organizzatori del World's Blue Ribbon Events, e se a questo si aggiunge l'assoluta rarità di questo prototipo roadster il nuovo proprietario potrà essere sicuro che non mancheranno gli inviti per corse.

Dei 12 prototipi costruiti, sette erano coupé e cinque roadster. La GT/111 è uno dei soli quattro roadster esistenti e uno dei tre che ha corso per la squadra ufficiale, cosa che la rende una delle Ford GT40 più rare e desiderabili al mondo. La GT/111 è pronta per le corse e sembra che i suoi più grandi successi siano ancora da venire.

194



LOT 118

1939 DELAHAYE 135 MS GRAND SPORT ROADSTER

COACHWORK / CARROZZERIA: FIGONI ET FALASCHI

CHASSIS / TELAIO # **60158** ENGINE / MOTORE # **103349**

- **Offered from the Estate of John M. O'Quinn**
- **Frequently campaigned in vintage rallies**
- **First appearance since completion of restoration by marque specialists Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier**
- **Restoration overseen by Claude Figoni**

- **Dalla successione di John M. O'Quinn**
- **Usata frequentemente in rally storici**
- **Alla sua prima uscita dalla fine del restauro da concorso, effettuato dallo specialista della marca Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier**
- **Restauro eseguito con la supervisione di Claude Figoni**

SPECIFICATIONS:

3,557 cc inline overhead valve six-cylinder engine, Cotal electro-mechanical four-speed gearbox, independent front suspension with transverse leaf spring, live rear axle with quarter elliptic springs, and four-wheel assisted mechanically actuated Bendix drum brakes. Wheelbase: 2,900 mm (114")

SPECIFICHE:

Motore 6 cilindri in linea a valvole in testa di 3.557 cc, cambio elettro-meccanico Cotal a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti con balestra trasversale, assale posteriore rigido con semi-balestre ellittiche, freni a tamburo sulle quattro ruote con attuatore Bendix a comando meccanico. Passo: 2.900 mm (114")

ESTIMATE/STIMA:

€800.000 – €980.000 **£700.000 – £800.000** **$1,200,000 – $1,400,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

Joseph Figoni's approach defined his fluid forms. Instead of drawing the car he was going to build, he would construct a metal outline of the bodywork on the frame, adjusting it until it looked just right. Then he'd call in the draughtsmen. Even when he began using clay models, technical drawings came last.

As his partner Ovidio Falaschi said later: "We really were true couturiers of automotive coachwork, dressing and undressing a chassis one, two, and three times and even more before arriving at the definitive line we wanted to give to a specific chassis-coachwork ensemble."

Il metodo di lavoro di Giuseppe Figoni definiva la fluidità delle sue linee. Invece di disegnare la vettura che doveva costruire, egli costruiva un profilo in metallo della carrozzeria sull'autotelaio modificandolo finché non lo riteneva perfetto. Solo a questo punto faceva intervenire i disegnatori. Anche quando cominciò a usare modelli in argilla, i disegni tecnici venivano fatti per ultimi.

In seguito, il socio Ovidio Falaschi disse: "Eravamo veramente una sartoria di alta moda per carrozzerie di automobili, vestendo e svestendo il telaio una, due, tre volte, e anche di più, prima di arrivare alle forme definitive che volevamo dare a quello specifico assieme telaio-carrozzeria."

FIGONI AND THE DELAHAYE 135

Figoni et Falaschi came to the public's attention through their Delahaye designs, when the Model 135 was introduced at the 1936 Paris Salon. The car's low-slung rigid chassis and independent front suspension, through an ingenious system of transverse leaf spring and radius rods, light steering and excellent 14-inch Bendix brakes, made it the perfect platform for Figoni's designs.

Powered by a 3½-litre, six-cylinder, hemi-head engine, with triple carburettors and up to 140 horsepower on the MS (Modifiée Spéciale) model, Delahaye coupés and convertibles were as fast as they looked, with up to 110 mph top speed. The MS engine featured a bigger cylinder head, larger valves and improved breathing, and race-tuned versions could generate 160 hp and 125 mph.

FIGONI E LA DELAHAYE 135

Figoni e Falaschi arrivarono all'attenzione del pubblico grazie alle loro creazioni sulle vetture Delahaye quando fu presentato il Modello 135 al Salone dell'Auto di Parigi del 1936. Questa era la piattaforma perfetta per i disegni di Figoni grazie al rigido telaio basso e slanciato con sospensione anteriore a ruote indipendenti, tramite un ingegnoso sistema di balestra trasversale con bracci trasversali ed obliqui, con uno sterzo leggero ed eccellenti freni Bendix da 14".

Mosse da un potente motore 6 cilindri di 3,5 litri con testa emisferica, tre carburatori e potenze fino a 140 cv sulla versione MS (Modifiée Spéciale), i coupé e le convertibili Delahaye erano davvero veloci come sembravano essere, raggiungendo una velocità massima di circa 180 km/h. Il motore MS aveva testa cilindri e valvole più grandi e aspirazione migliorata, e le versioni preparate per le corse potevano erogare 160 cv per una velocità massima di circa 200 km/h.

DELAHAYE

FIGONI & FALASCHI
CARROSSIERS
14 RUE LEMOINE
BOULOGNE-SEINE

CHASSIS NO. 60158

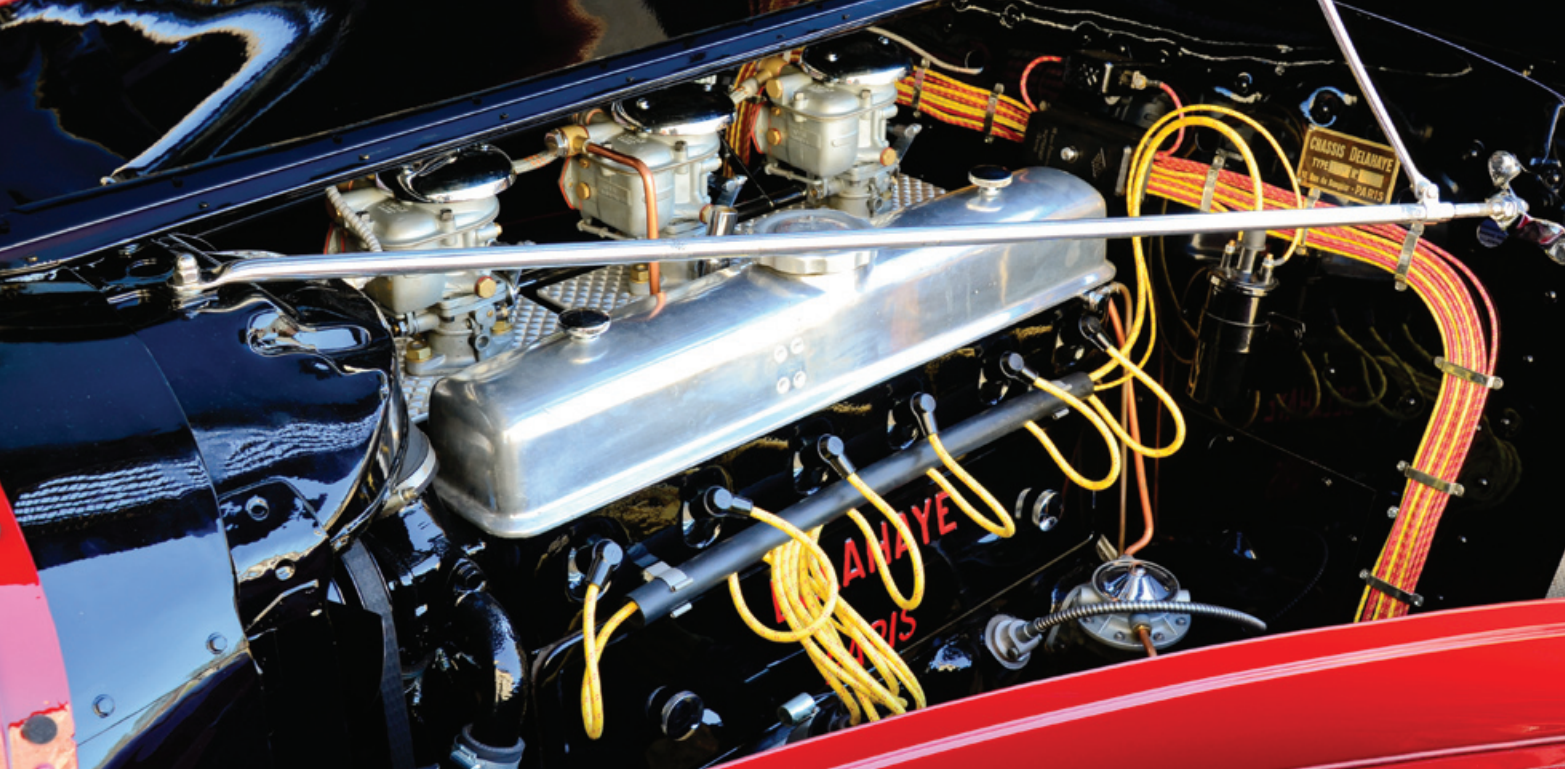
The 1939 Delahaye 135 MS Grand Sport Roadster on offer has intriguing history and is one of the most perfectly proportioned designs on this chassis. According to Delahaye historian Andre Vaucourt, 60158 was commissioned in March 1939 by a Monsieur Jeantet, 54 Rue Ampere in Paris, as World War II loomed. M. Jeantet was not going gently into the good night however, ordering the Grand Sport in vibrant Andalouse red, with door handles integrated into chrome spears, curving down the side of the car, and a large Plexiglas rear window.

The car re-emerged after the war, when it was sold to noted collector Peter Agg in England. He campaigned it enthusiastically in numerous international rallies, including two Monte Carlo events, three Morocco rallies in 1984, '86, '88 and the Danish Spring Rally in 1994.

IL TELAIO N. 60158

Questa Delahaye 135 MS Grand Sport Roadster del 1939 ha una storia intrigante e la sua carrozzeria ha le forme più proporzionate fra tutte quelle disegnate per questo modello. Secondo lo storico della Delahaye Andre Vaucourt, la 60158 fu ordinata nel marzo 1939 da un certo signor Jeantet, residente in Rue Ampere 54 a Parigi, proprio mentre la Seconda Guerra Mondiale incombeva. Probabilmente il signor Jeantet aveva un sonno agitato, considerando che ordinò la Grand Sport in un vibrante rosso andaluso e con le maniglie porta integrate nella modanatura cromati fortemente incurvata lungo la fiancata e un grande lunotto in plexiglas.

La vettura riemerse dall'oscurità della guerra e fu in seguito venduta al collezionista inglese Peter Agg, che la utilizzò entusiasticamente in numerosi rally internazionali, comprese due edizioni del Rally di Monaco, tre del Rally del Marocco nel 1984, 1986 e 1988, e il Rally di Primavera in Danimarca nel 1994.



The next owner is listed as Hugh Taylor, of Eastington Hall, Upton-Upon-Severn in Worcestershire, England, who had owned several Delahayes. There is record of a frame-off restoration by UK expert Jim Stokes, which included a refinish in dark blue, with a light brown interior and complete mechanical rebuild to race specifications. Taylor owned 60158 until March 2007, at which point it was sold to the late Texas collector John O'Quinn, who bought both 60158 and the 1938 Delahaye Figoni et Falaschi coupé, chassis 60112.

The two cars were dispatched to marque specialists Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier, where a full body-off restoration was started with careful input from Mr. Claude Figoni, son of Joseph Figoni, whose own family archives and remembrances proved invaluable in ensuring the restoration's correctness throughout. Having been restored by Jim Stokes 20 years previous, the car was found to be very sound and in excellent running order. As such, Mr. Tessier and his restorers had an excellent platform from which to work.

Over the course of two years, 60158 was brought down to its bare chassis and received a complete mechanical overhaul; from the engine to the Cotal gearbox, every element was tended to with supreme precision. The body was restored, the

Il proprietario successivo fu Hugh Taylor, di Eastington Hall a Upton-Upon-Severn, nel Worcestershire in Inghilterra, che aveva posseduto diverse Delahaye e che la fece restaurare completamente in Gran Bretagna da Jim Stokes. La vettura fu riverniciata in blu scuro, gli interni rifatti in pelle marrone chiaro e la meccanica completamente ricostruita con le specifiche da competizione. Taylor tenne la 60158 fino al marzo 2007, quando fu venduta al defunto collezionista texano John O'Quinn, che comprò sia questa sia la 60112, una Delahaye coupé del 1938, carrozzata da Figoni et Falaschi.

Entrambe le vetture furono affidate agli specialisti della Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier per un restauro integrale, dalla lamiera nuda, attentamente supervisionato da Claude Figoni, figlio di Joseph, il cui archivio di famiglia e i suoi stessi ricordi sono stati determinanti per assicurare la correttezza del restauro. Essendo stata restaurata da Jim Stokes 20 anni prima, la vettura era in ottime condizioni generali e di marcia e di conseguenza Tessier si è ritrovata un'eccellente base su cui lavorare.

Nel corso di due anni, la 60158 fu portata a telaio nudo e fu oggetto di una completa revisione meccanica; dal motore al cambio Cotal, ogni componente fu curato con la massima attenzione. La carrozzeria è stata restaurata, gli interni rimossi e preparati per essere

interior was completely removed and readied for re-trimming, and a complete photographic record was maintained of the entire process. Based on Mr. Figoni's research, the restorers were able to refinish the car in its correct original colour of Andalouse red with "Brick" leather hides. Invoices are also available for review by interested bidders. RM Auctions has followed the completion of this car's restoration very closely and can confirm that no corners were cut in ensuring a concours-quality product.

Figoni et Falaschi-bodied Delahayes must be considered at the top level of pre-World War II classic sports cars, with Art Deco flair unmatched by any other coachbuilder. What makes 60158 uncommon is that it has not been on static display; it is clearly very enjoyable to drive, with historic competition history and great speed and ease of control for modern conditions. It is hard to consider a more pleasant way to travel: a fast, classic roadster, which draws a crowd in any setting thanks to a concours-quality restoration, powerful engine and racing-derived chassis.

As part of a large private collection, this car has seen limited exercise. RM strongly advises the successful bidder carry out a thorough service before driving the car on the open road.

rivestiti e l'intero restauro è stato fotografato passo per passo. Grazie alle ricerche di Figoni, i restauratori sono stati in grado di riverniciare la vettura nel corretto rosso andaluso originale con pelle color mattone. Le relative fatture sono a disposizione degli interessati. La RM Auctions ha seguito da vicino il completamento del restauro e può confermare che nessun particolare della vettura è stato tralasciato per arrivare ad un restauro da concorso.

Le Delahaye carrozzate da Figoni et Falaschi possono essere collocate al massimo livello delle vetture sportive classiche ante-guerra, con richiami all'Art Deco, mai raggiunti da nessun altro carrozziere. Ciò che rende la 60158 diversa é che non é stata solo staticamente esposta; essa é veramente molto piacevole da guidare, ha avuto un passato nelle rievocazioni storiche sportive e si può guidare in modo veloce e facile anche nel traffico attuale. E' difficile trovare un mezzo più piacevole per viaggiare: una roadster classica e veloce, che attira attenzione in ogni ambiente grazie alla elevata qualità del restauro, al potente motore e al telaio derivato dalle corse.

Facente parte di una grande collezione privata, quest'auto e stata usata poco. RM consiglia fortemente all'offerente vincitore di fare una revisione accurata dell'auto prima di guidarla su strada aperta.

DELAHAYE

LOT 119

1938 DELAHAYE 135 MS COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: FIGONI ET FALASCHI

CHASSIS / TELAIO # **60112** ENGINE / MOTORE # **103364**

- **Offered from the Estate of John M. O'Quinn**
- **Displayed on the Figoni et Falaschi stand at the 1938 Paris Salon**
- **First appearance since completing concours-quality restoration by marque specialists Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier**
- **Restoration overseen by Claude Figoni**
- **Desirable MS racing engine**

- **Dalla successione di John M. O'Quinn**
- **Esposta nello stand Figoni et Falaschi al Salone dell'Auto di Parigi del 1938**
- **Alla sua prima uscita dalla fine del restauro da concorso, effettuato dallo specialista della marca Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier**
- **Restauro eseguito con la supervisione di Claude Figoni**
- **Desiderabile motore MS da competizione**

SPECIFICATIONS:

3,557 cc inline overhead valve six-cylinder engine, Cotal electro-mechanical four-speed gearbox, independent front suspension with transverse leaf spring, live rear axle with quarter elliptic springs, and four-wheel assisted mechanically actuated Bendix drum brakes. Wheelbase: 2,900 mm (114")

SPECIFICHE:

Motore 6 cilindri in linea di 3.557 cc a valvole in testa, cambio elettro-meccanico Cotal a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti con balestra trasversale, assale posteriore rigido con balestre semiellittiche, freni a tamburo sulle quattro ruote con attuatore Bendix a comando meccanico. Passo: 2.900 mm (114")

ESTIMATE/STIMA:

€900.000 – €1.100.000 **£800.000 – £900.000** **$1,300,000 – $1,600,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Bill of Sale

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood

French coachbuilders like Figoni et Falaschi, Saoutchik, Guilloré, Chapron, Pourtout and Franay revolutionised luxury automobile designs in the mid-1930s. They were fascinated with aerodynamic theory, revelled in vivid colours and brightwork accents and apparently despised straight lines.

A particular highlight of this French coachbuilt era is Figoni et Falaschi's introduction of the "Goutte d'Eau" or "teardrop" streamliners that were built on the 135 and 165 V-12 chassis and also as Talbot-Lago T150 SS coupés and cabriolets. Figoni et Falaschi were the most flamboyant and imaginative *carrosserie* of the 1930s. Joseph Figoni started his own body shop in Paris in 1921, spreading his wings in the early '30s with commissions for Bugatti, Alfa Romeo, Lancia and other sporting marques. In 1935, he partnered with Ovidio Falaschi, who had both capital and business expertise.

A metà degli anni Trenta i carrozzieri francesi come Figoni et Falaschi, Saoutchik, Guilloré, Chapron, Pourtout e Franay rivoluzionarono lo stile delle automobili di lusso. Erano affascinati dalle teorie aerodinamiche, si deliziavano con colori brillanti e sfavillanti cromature e apparentemente disprezzavano le linee tese.

Il momento più luminoso e saliente di questa epopea dei carrozzieri francesi è stata l'introduzione della linea aerodinamica "goutte d'eau" (a goccia d'acqua) da parte di Figoni et Falaschi, che disegnarono carrozzerie coupé e cabriolet per telai Delahaye tipo 135 e 165 V-12 così come per telai Talbot-Lago T150 SS. Figoni et Falaschi furono i più "flamboyant" e fantasiosi carrozzieri degli anni Trenta. Giuseppe (Joseph) Figoni aprì la sua carrozzeria nel 1921 a Parigi e acquistò fama nei primi anni Trenta carrozzando vetture Bugatti, Alfa Romeo, Lancia e di altre marche sportive. Nel 1935 entrò in società Ovidio Falaschi, che aveva sia capitale sia esperienza negli affari.

CHASSIS NO. 60112

From 1936 through about 1951, Figoni et Falaschi's stand at the Paris Salon was a "must see." Though teardrop cars were made in relatively small numbers, they were so immediately eye-catching that they became instant icons and remain so today.

This particular example of Figoni coachwork was built on Delahaye's Type 135 chassis, a model that was introduced in 1935 at the Paris Salon and was enthusiastically received. It proved delightful to drive, with light steering, independent front suspension, Cotal electro-magnetic pre-selector gearbox and 14-inch Bendix brakes. The heart of the car was a 3½-litre, three-carburettor, hemi-head, six-cylinder, counterbalanced engine. It produced 160 hp in its most-powerful MS configuration and could power the car to 120 mph.

IL TELAIO N. 60112

Dal 1936 al 1951 circa, lo stand di Figoni et Falaschi al Salone dell'Auto di Parigi era imperativamente da visitare. Sebbene le "gocce d'acqua" ("goutte d'eau") siano state costruite in relativamente pochi esemplari, erano talmente appariscenti da diventare immediatamente delle icone, così come lo sono ancora oggi.

Questa particolare carrozzeria di Figoni fu costruita su un telaio Tipo 135 Delahaye, un modello presentato al Salone di Parigi del 1935 ed entusiasticamente accolto. Era una vettura molto piacevole da guidare grazie allo sterzo leggero, alle sospensioni anteriori a ruote indipendenti, al cambio elettro-magnetico Cotal con pre-selettore e ai freni Bendix da 14". Il suo cuore era il motore 6 cilindri di 3,5 litri, con tre carburatori e testa emisferica, ben bilanciato, che erogava 160 cv nella più sportiva configurazione MS e che spingeva la vettura ad oltre 190 km/h.

PROVENANCE

The Delahaye 135 MS teardrop coupé on offer here, chassis 60112, was built for the 1938 Paris Salon, where it shared the Figoni stand with a fabulous Delahaye V-12 model 165 roadster. It is offered today from the esteemed collection of the late John O'Quinn, who purchased the car in 2006.

RM Auctions recently interviewed Mr. Claude Figoni, son of Joseph Figoni and curator of the family Figoni Archives, who supervised the car's nut-and-bolt, body-off restoration, which was very recently completed by the marque experts Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier in France. Mr. Tessier worked very closely with Mr. Figoni, who was instrumental in completing the restoration based on personal memories and information in his own records.

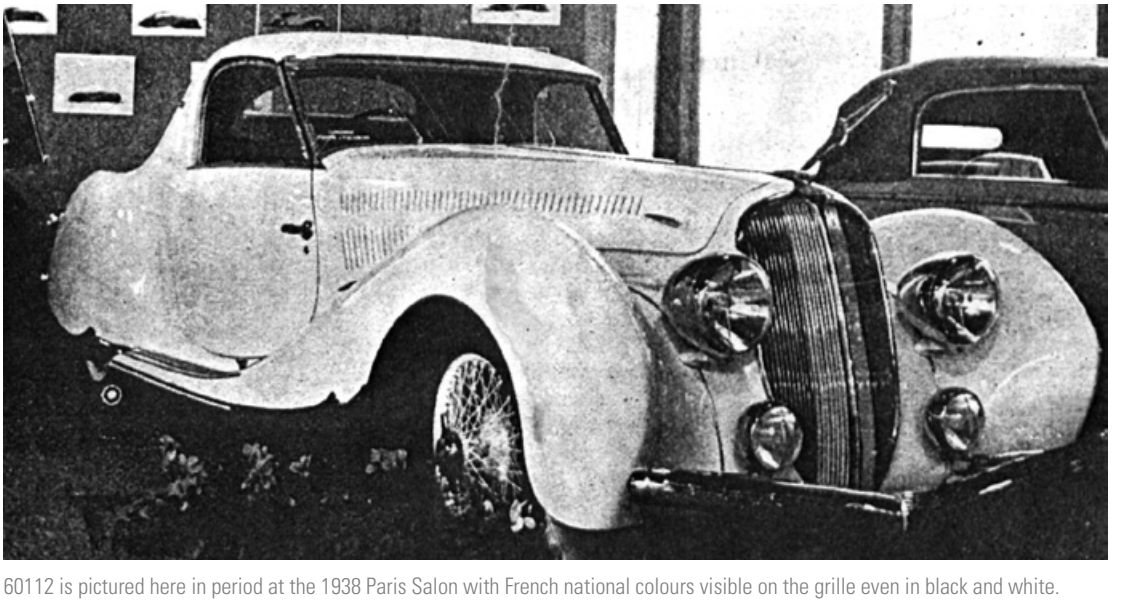
As such, Mr. Tessier was able to determine that chassis 60112 was originally finished and displayed in a light ivory colour (paint limitations at the time would have never produced a truly white car), which according to Mr. Figoni was complemented by a deep red leather interior. A copy of a photo in the car's file shows the car with large inboard headlights, driving lights in the fenders and a handsome, thin V-shaped bumper.

PROVENIENZA

La Delahaye 135 MS "goutte d'eau" coupé offerta, telaio 60112, fu costruita per il Salone di Parigi del 1938, dove divideva lo stand di Figoni con una favolosa Delahaye V-12 modello 165 roadster. La vettura proviene dalla nota collezione del defunto John O'Quinn, che la acquistò nel 2006.

La RM Auctions ha recentemente intervistato Claude Figoni, figlio di Joseph e curatore dell'Archivio di famiglia, che ne ha supervisionato il restauro integrale (partendo dalle lamiere nude), recentemente ultimato dagli esperti della marca dell'Atelier Automobiles Anciennes Dominique Tessier in Francia. Tessier ha lavorato a stretto contatto con Figoni, che è stato fondamentale per perfezionare il restauro sulla base dei suoi ricordi e delle informazioni custodite nel suo archivio.

Grazie a ciò, Tessier ha potuto stabilire che il telaio 60112 era stato originariamente finito ed esposto al Salone in colore avorio chiaro (i limiti delle vernici dell'epoca non avrebbero potuto permettere di avere una vettura bianca al 100%) che, secondo Figoni, era accoppiato ad un interno in pelle rosso scuro. Una copia di una foto presente nell'archivio mostra la vettura con grandi fari di profondità integrati, fanali di posizione nei parafanghi e un sottile paraurti a V.



60112 is pictured here in period at the 1938 Paris Salon with French national colours visible on the grille even in black and white.

Of particular interest is the grille, which according to Mr. Figoni was finished in the French colours of blue, white and red. Joseph Figoni, an Italian national who emigrated to France years earlier, elected to show his patriotism toward his adoptive homeland of France, particularly during the tumultuous build-up leading to World War II.

It seems likely that 60112 was hidden from occupying forces during World War II, as it was not discovered until 1964, hidden behind a hedge of reeds in La Seyne Sur Mer, a few miles from the Mediterranean port of Toulon in Southern France, and carrying an old Alps-Maritimes Department license plate, 308 M6. According to historian Andre Vaucourt, a dogged 21-year pursuit followed the discovery. Finder Antoine Rafaelli finally managed to buy 60112 in 1985 from Madame Michele Gautier.

Particolarmente interessante è la griglia che secondo Figoni era verniciata nei colori blu, bianco e rosso della bandiera francese. Giuseppe (Joseph) Figoni, un italiano emigrato in Francia anni prima, aveva deciso di dimostrare il suo amore per la patria adottiva, la Francia, soprattutto in considerazione dei tumultuosi eventi che stavano portando alla Seconda Guerra Mondiale.

E' probabile che la 60112 sia stata nascosta alle forze di occupazione durante la Seconda Guerra Mondiale e che non sia stata ritrovata che nel 1964, nascosta dietro a un ammasso di canne a La Seyne sur Mer, a pochi chilometri dal porto mediterraneo di Tolone, nel sud della Francia; aveva ancora una vecchia targa del Dipartimento delle Alpi Marittime, 308 M6. Secondo lo storico Andre Vaucourt, aveva portato al suo ritrovamento un'ostinata ricerca durata 21 anni. Lo scopritore, Antoine Rafaelli, riuscì finalmente ad acquistare la 60112 dalla signora Michele Gautier nel 1985.

DELAHAYE

Rafaelli registered it again in Alps-Maritimes as 3506 VJ 06. Then he delivered the coupé to the Conforti brothers in Nice for a restoration, which took place between 1986-87. In 1998, the car joined the Rosso Bianco Collection in Aschaffenburg, Germany. The car then resided with two known owners in the U.S. before 2006, when John O'Quinn bought 60112 at Quail Lodge.

Rafaelli la reimmatricolò nelle Alpi Marittime con targa 3506 VJ 06 e la affidò ai fratelli Conforti di Nizza per un restauro che fu eseguito fra il 1986 e il 1987. Nel 1998 la vettura entrò nella collezione Rosso Bianco ad Aschaffenburg, in Germania. Essa ebbe poi due proprietari conosciuti negli Stati Uniti prima di essere acquistata da John O'Quinn all'asta del Quail Lodge nel 2006.

RESTORATION

The aforementioned two-year restoration was a true labour of love, conducted by marque experts with the strictest attention to detail. The car was brought down to its bare chassis before a meticulous rebuild was conducted on the body, chassis, engine, transmission and interior – quite literally every single nut and bolt. From the running gear to the beautifully re-trimmed upholstery, the mechanical and cosmetic results are spectacular. Since the car's full concours-level restoration, it has never been shown or enjoyed in any events. As it has been restored to perfection, precisely the way it was shown at Paris in 1938, it is a perfect entrant for some of the most important concours events the world over, particularly Pebble Beach and Villa d'Este.

Figoni et Falaschi teardrop coupés seldom come to market and always attract intense interest, wherever they appear. With a combination of intriguing history, flamboyant bodywork and 100-mph performance, 60112's new owner can anticipate driving both stylishly and swiftly – carrying trophies.

As part of a large private collection, this car has seen limited exercise. RM strongly advises the successful bidder carry out a thorough service before driving the car on the open road.

IL RESTAURO

Il sopracitato restauro durato due anni fu eseguito con la massima cura da esperti della marca con un'attenzione spasmodica per i dettagli. La vettura fu spogliata completamente fino al telaio prima di iniziare il restauro di carrozzeria, telaio, motore, trasmissione e interni, praticamente ogni dado e bullone è stato restaurato. Sia per la parte meccanica che per la tappezzeria, magnificamente rifatta, i risultati sono spettacolari sia dal punto di vista estetico che meccanico. Dalla fine dei lavori la vettura non è ancora stata esibita ad alcuna manifestazione. Poiché è stata restaurata alla perfezione, così come fu esposta a Parigi nel 1938, è una perfetta concorrente per i più importanti concorsi d'eleganza del mondo, in particolare quelli di Pebble Beach e Villa d'Este.

Raramente i coupé "goutte d'eau" di Figoni et Falaschi arrivano sul mercato e quando questo accade attraggono sempre grande interesse. Grazie all'intrigante storia, alla carrozzeria "flamboyant" e alla possibilità di viaggiare a 160 km/h, il nuovo proprietario della 60112 potrà guidarla sia con stile che con forza, comunque conquistando trofei.

Facente parte di una grande collezione privata, quest'auto e stata usata poco. RM consiglia fortemente all'offerente vincitore di fare una revisione accurata dell'auto prima di guidarla su strada aperta.

LOT 120

1955 FERRARI 375 MM BERLINETTA

COACHWORK / CARROZZERIA: PININ FARINA

CHASSIS / TELAIO # **0490 AM** ENGINE / MOTORE # **0490 AM**

- **The last 375 MM built: one-off Pinin Farina Berlinetta foreshadows the TdF**
- **One of only ten 375 MM Berlinettas built**
- **Matching-numbers**
- **Restored by Wayne Obry, after 30 years continuous ownership**
- **Shown new at Turin Motor Show (1955)**
- **Shown at the most exclusive events: Pebble Beach, The Quail, Cavallino Classic, Villa d'Este**
- **Class winner at Pebble Beach in 2004, Cavallino Classic in 2005**
- **Documented by Ferrari historian Marcel Massini**

- **Ultima 375 MM costruita: modello unico di Pinin Farina che prefigura la linea della TdF**
- **Una delle sole 10 375 MM Berlinetta costruite**
- **Stesso numero di telaio e motore**
- **Restaurata da Wayne Obry, dopo 30 anni con lo stesso proprietario**

Presentata al Salone di Torino del 1955

- **Esibita ai più esclusivi concorsi: Pebble Beach, The Quail, Cavallino Classic, Villa d'Este**
- **Vittoria di Classe a Pebble Beach nel 2004 e a Cavallino Classic nel 2005**
- **Ben documentata dallo storico delle Ferrari Marcel Massini**

SPECIFICATIONS:

340 hp, 4,522 cc SOHC V-12 engine, three Weber 42 mm DCZ/3 carburettors, four-speed manual transmission, independent front suspension by double wishbone and coil springs, rear live axle with semi-elliptic leaf springs and trailing arms, four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,600 mm (102.4")

SPECIFICHE:

340 cv, motore V-12 con un albero a camme in testa di 4.522 cc, tre carburatori Weber 42 DCZ/3, cambio manuale a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti a doppio trapezio e ammortizzatori a molla, assale posteriore rigido con balestre semi-ellittiche, freni a tamburo con comando idraulico.
Passo: 2.600 mm (102.4")

ESTIMATE/STIMA:

€3.200.000 – €4.200.000 **£2.900.000 – £3.700.000** **$4,750,000 – $6,000,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

UK V5C

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Simon Clay

For about a year in 1954-55, the Ferrari 375 MM was the .44 Magnum of sports-car racing. It was deafeningly loud and had a kick like a mule. Its Formula 1 V-12 engine could blow through the opposition, driven by the likes of Jack McAfee, Jim Kimberley, Ken Miles, Masten Gregory and Carroll Shelby. Conservatively estimated at 340 horsepower and with a 180 mph top speed, a 375 demanded the highest level of driving skill – especially coming out of the corners. It remains an unforgettable experience for drivers and spectators alike.

Meanwhile, away from all the engine noise, tyre smoke and adrenaline-fuelled excitement, cooler heads in Italian design studios were defining the aggressive essence of Ferrari style – the family look that would mark the GT Berlinettas and Spyders of the future. Most of these elements appeared in the 340 and 375

Per circa un anno, fra il 1954 e il 1955, la Ferrari 375 MM è stata la massima espressione delle vetture sport. Aveva un rombo assordante e una spinta paragonabile al calcio di un mulo. Il suo motore V12, derivato da quello della Formula 1, la faceva emergere dal lotto dei competitori e fu guidata fra gli altri da Jack McAfee, Jim Kimberley, Ken Miles, Masten Gregory e Carroll Shelby. Con una potenza stimata di 340 cv per una velocità massima di 290 km/h, la 375 richiedeva le più alte capacità di guida, specialmente in uscita dalle curve. Rimane tuttora un'indimenticabile esperienza sia l'averla guidata sia l'averla vista correre.

Comunque, al di là del rumore del motore, del fumo delle gomme e dell'adrenalinica eccitazione, i più geniali progettisti italiani stavano definendo le basi dell'aggressiva essenza dello stile Ferrari, quello spirito unico che avrebbe contraddistinto le Granturismo berlinetta e spyder del futuro. Molti di questi elementi erano presenti nelle barchette e berlinette 340 e 375, e questa vettura, telaio n. 0490 AM, è importante anche

Ferrari

Barchettas and Berlinettas, and this car, 0490 AM, is significant in that it is the very last 375 MM to be built by Pinin Farina in 1955. From here on, there would be 250 GT Ellenas and Tour de Frances, 410 Superamericas, 250 Testa Rossas and California Spyders.

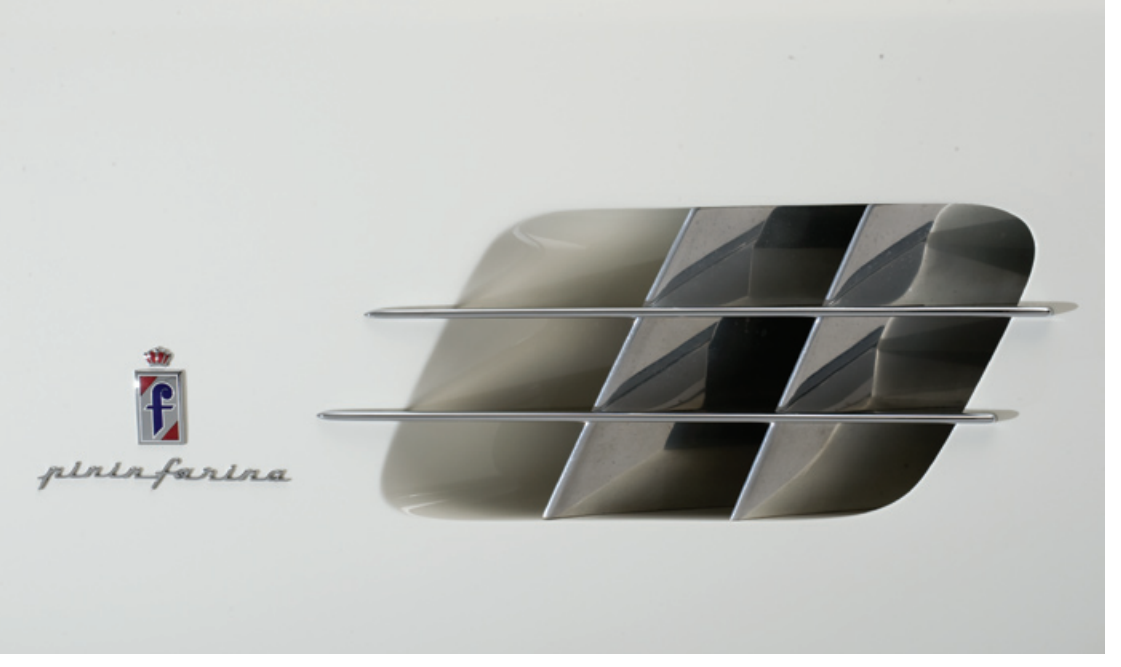
In all, there were only ten 375 MM Berlinetta coupés built and 14 Barchetta spyders. They're all slightly different (0366 AM was re-bodied by Scaglietti after an accident), but 0490 AM is the end of the line. It's also the last even-numbered car built by Pinin Farina.

Future Ferrari styling cues that bowed on 0490 AM include front fender vents (which would be widely copied) and a lower grille with a flatter top, which projected in the style of the upcoming 1958 250 Testa Rossa and evolved into the 1965 275 GTB. 0490 AM also features rear window louvers, which would appear in the 250 GT TdF model, and headlights without bezels, which were continued on other models. One feature 0490 AM does not share with its siblings is the exaggerated rear-fender treatment.

perché è stata l'ultima 375 MM carrozzata da Pinin Farina, nel 1955. Dopo ci sarebbero state le 250 GT Ellena e Tour de France, le 410 Superamerica, le 250 Testa Rossa e le California Spyder.

In tutto furono costruite solo 10 375 MM con carrozzeria berlinetta e 14 con carrozzeria barchetta sport. Erano tutte l'una leggermente diversa dall 'altra (la n.0366 AM fu ricarrozzata da Scaglietti dopo un'incidente), e la 0490 AM è l'ultima della serie. E' poi anche l'ultima vettura con numero di telaio pari carrozzata da Pinin Farina.

Fra i dettagli stilistici delle future Ferrari già presenti sulla 0490 AM possiamo notare le uscite d'aria laterali sui parafanghi anteriori (che sarebbero state copiate da molti) e una griglia più bassa con la parte superiore più lineare, che anticipa lo stile della 250 Testa Rossa del 1958 evoluto in seguito in quello della 275 GTB del 1965. La 0490 AM presenta anche le feritoie sulla parte laterale del vetro posteriore, che anticipano quelle in seguito poste sul montante posteriore della 250 GT Tour de France, e i fari senza cornice cromata, come si vedrà su altri modelli. Una particolarità unica della 0490 AM, che non condividerà con altre vetture, è l'esagerato sviluppo delle pinne dei parafanghi posteriori.



0490 AM makes its debut in beautiful company at the motor show in Torino, 1955. One of only ten built, its sighting by a casual onlooker would have been nothing short of marvelous. *Image courtesy of Marcel Massini*

PROVENANCE

The history of 0490 AM is recorded in detail by Ferrari expert Marcel Massini. It is notable in that while the car was never raced, it was fortunately spared the extensive rebuilds that so often accompany an exciting past in motorsport.

Mechanical work on 0490 AM continued at the Ferrari factory throughout December 1954 until the 22nd, when the chassis was completed following completion of the engine, gearbox and rear axle. On 10 March, the chassis arrived at Pinin Farina to be bodied by the expert coachbuilder. The completed car was displayed on the Ferrari stand at the 27th Turin Motor Show from 21 April to 1 May, 1955, next to a grey 250 Europa GT coupé, 0379 GT.

PROVENIENZA

La storia della 0490 AM è stata ben documentata dall'esperto Ferrari, Marcel Massini. E' da notare che grazie al fatto che non è mai stata utilizzata in corsa, le sono state risparmiate tutte le riparazioni che così spesso accompagnano le vetture con una peraltro eccitante carriera agonistica.

La costruzione dei maggiori componenti meccanici della 0490 AM, iniziati nel mese di Dicembre 1954, terminarono in Ferrari il 22 dicembre con il montaggio del motore, cambio e assale posteriore. Il 10 marzo l'autotelaio arrivò alla Pinin Farina per la costruzione della carrozzeria. La vettura fu esposta dal 21 aprile al 1 maggio 1955 allo stand Ferrari al Salone dell'Auto di Torino, affiancata ad una 250 Europa GT coupé grigia, numero di telaio 0379 GT.

The car was returned to Pinin Farina after the show for a significant number of detail modifications, as documented by Mr. Massini:

- Small separate radiator access door with a lock was built into the hood in front of the air intake.
- Chromed strip added on top of the hood scoop.
- Oval rear mirror was removed from the dashboard and a rectangular mirror attached to the roof instead.
- Side windows were replaced by sliding windows.
- Bakelite shift knob was replaced by a metal one.
- Outside fuel filler cap was fitted with a lock.
- Spears on side vents removed.
- Glove box added.
- Ashtray added.
- A medal of St. Christopher, the patron saint of travellers, added to the transmission tunnel.
- Leather straps on bonnet replaced.
- Chrome strip on side window modified.
- Possible repaint from ivory to silver gray metallic.

Come ben documentato da Marcel Massini, dopo il Salone la vettura fu riportata alla Pinin Farina per una serie di modifiche:

- Un piccolo sportello, con serratura, di accesso al radiatore fu aperto sul cofano davanti alla presa d'aria
- Una modanatura cromata fu aggiunta sulla presa d'aria sul cofano
- L'originale specchietto retrovisore ovale venne tolto dal cruscotto e ne fu montato uno rettangolare in alto con attacco sul padiglione
- Sulle porte furono montati vetri scorrevoli
- Il pomello cambio in bachelite fu sostituito con uno in metallo
- Il tappo` esterno del serbatoio fu dotato di serratura
- Furono eliminate le modanature sulle uscite d'aria laterali
- Fu aggiunto un cassetto porta-oggetti
- Fu aggiunto il posacenere
- Sul tunnel della trasmissione fu fissato un ricordo di San Cristoforo, il protettore dei viaggiatori
- Furono sostituite le cinghie in pelle sul cofano
- Furono modificate le modanature cromate dei finestrini
- Probabilmente fu cambiato il colore della carrozzeria da avorio a grigio-argento metallizzato.

On 3 November, the date was engraved on the car's Sekurit windshield, and before the end of the year it was in the hands of its first owner, Ferrari dealer and race driver Inico Bernabei, in Rome. He resold it, apparently quite soon after and most probably to Count Antonio Naselli of Trevinano di Acquapendente in Tuscany, about 80 miles north of Rome.

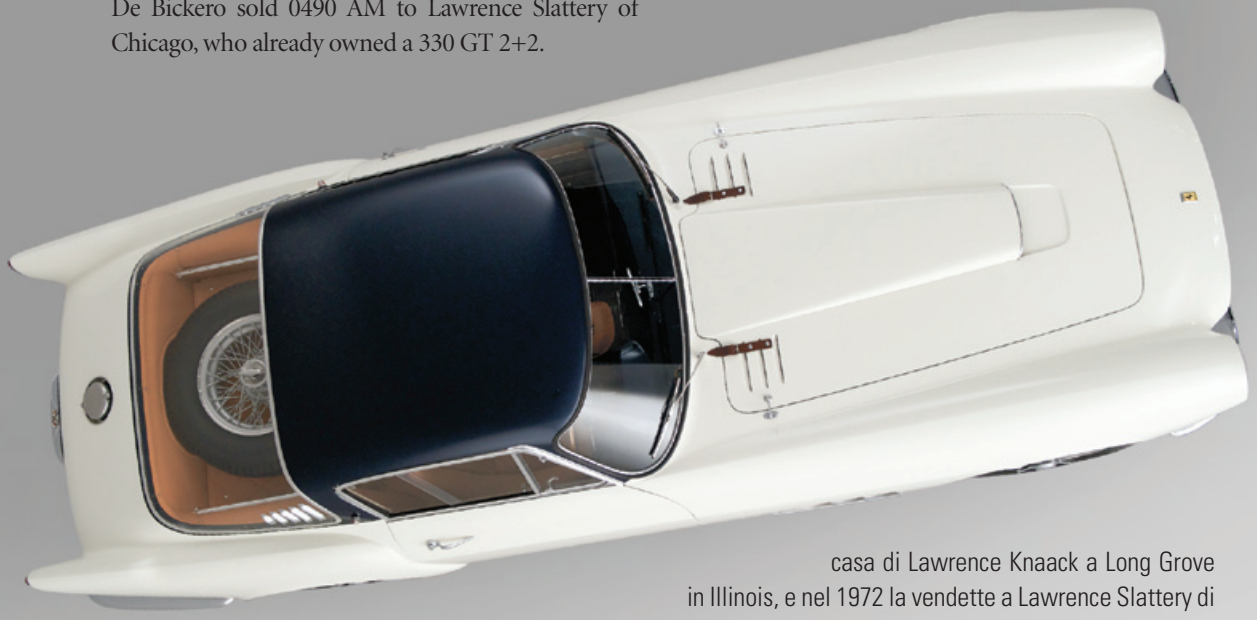
Naselli didn't keep it long; 0490 AM was exported to the U.S. in 1960 and sold to Luigi Chinetti Motors in New York City. Chinetti repainted the Berlinetta in Rossa Corsa and sold it to Ed Weschler of Natosha, Wisconsin through Augie Pabst in Milwaukee. Weschler paid $8,000, an undoubted bargain.

Il 3 novembre fu stampata la data sul parabrezza di sicurezza Sekurit e, prima della fine dell'anno, la vettura fu consegnata al suo primo proprietario, il concessionario Ferrari e pilota Inico Bernabei di Roma. Sembra che quasi subito questi la rivendette al Conte Antonio Naselli, di Trevinano di Acquapendente in Toscana, a circa 130 km a nord di Roma.

Naselli non la tenne a lungo, e la 0490 AM fu esportata negli USA nel 1960 e venduta alla Luigi Chinetti Motors di New York. Chinetti riverniciò la Berlinetta in rosso corsa e la vendette a Ed Weschler di Natosha in Wisconsin, tramite Augie Pabst, di Milwaukee. Weschler la pagò 8.000 dollari, sicuramente un affare.

Weschler registered 0490 AM as Q32 502 in Wisconsin in 1961 and kept it until the late 1960s, attending a Ferrari meeting at Road America at Elkhart Lake in that time. He sold it to Carl De Bickero, of Palos Heights, Illinois, who repainted 0490 AM red with a black roof and registered it on 1970 Illinois plates 715 166. On 23-25 April, 1970, De Bickero showed 0490 AM at the 9th Annual Ferrari Club of America Annual Meeting in Chicago and won the trophy for the shortest distance driven – certainly a tongue-in-cheek award.

De Bickero showed the car again at the regional Ferrari Club of America meet at Lawrence Knaack's home in Long Grove, Illinois on 22 August, 1971, but in 1972 De Bickero sold 0490 AM to Lawrence Slattery of Chicago, who already owned a 330 GT 2+2.



Slattery certainly loved 0490 AM, because he kept it for 30 years, though there's little evidence of him showing the car, except for on 26-28 August, 1977, when he turned up at the Ferrari Club of America Central States Region Concours and Track Event at Blackhawk Farm Race Track in Rockford, Illinois. Slattery advertised 0490 AM in October 2002, showing just 20,990 kilometres.

Nel 1961 Weschler immatricolò la 0490 AM nel Wisconsin, con targa Q32 502, e la tenne fino alla fine degli anni Sessanta, partecipando in quel periodo ad un Ferrari meeting al Road America a Elkhart Lake. In seguito la vendette a Carl De Bickero, di Palos Heights in Illinois, che la riverniciò in rosso con tetto nero e la reimmatricolò in Illinois con targa 715 166. Dal 23 al 25 aprile 1970, De Bickero esibì la 0490 AM al 9° meeting annuale del Ferrari Club of America a Chicago, vincendo il trofeo per la vettura che aveva percorso la distanza più breve – un premio evidentemente ironico.

Il 22 agosto 1971, De Bickero esibì la vettura al meeting regionale del Ferrari Club of America a casa di Lawrence Knaack a Long Grove in Illinois, e nel 1972 la vendette a Lawrence Slattery di Chicago, già proprietario di una 330 GT 2+2.

Sicuramente a Slattery piaceva molto la 0490 AM, visto che la tenne per 30 anni; non ci sono molte tracce di partecipazioni a eventi, a parte il Concorso e la riunione in pista del Central States Region organizzato dal Ferrari Club of America al Blackhawk Farm Race Track a Rockford in Illinois, dal 26 al 28 Agosto del 1977. Slattery mise in vendita la 0490 AM nell'ottobre 2002: la vettura aveva percorso appena 20.990 chilometri.

RESTORATION AND AWARDS

In November 2002, noted collector Manuel Del Arroz of Diablo, California bought 0490 AM before it was featured in the Japanese magazine *Scuderia* (#43) and then shipped to Wayne Obry's Motion Products Inc. in Neenah, Wisconsin.

0490 AM was featured before restoration in the April-May 2003 *Cavallino* (#134). In the course of the following year it was completely restored, and in 2004 the car was registered on California black plates as 168 RZH.

It was immediately entered in the 54th Pebble Beach Concours d'Elegance in Monterey, California on 15 August in Class M-2 Ferrari Speciale, which it won, scoring 100 points. Two days later it was shown at nearby Quail Lodge in Carmel Valley, at the 40th Annual Ferrari Club of America National Meeting.

RESTAURO E PREMI

Nel novembre del 2002, prima che alla vettura fosse dedicato un articolo sul numero 43 della rivista giapponese *Scuderia*, il noto collezionista Manuel Del Arroz di Diablo, California, acquistò la 0490 AM e la inviò alla Motion Products Inc. di Wayne Obry, a Neenah nel Wisconsin.

Nel corso dell'anno successivo, la 0490 AM fu sottoposta ad un restauro totale: venne fotografata, prima del restauro, sul numero 134 (Aprile-Maggio 2003) della rivista *Cavallino*. Il restauro fu completato nell'agosto del 2004, e la vettura fu immatricolata in California, con targa nera da collezione 168 RZH.

Il 15 agosto del 2004 partecipò alla 54ma edizione del Concorso d'Eleganza di Pebble Beach in California, nella Classe M-2 Ferrari Speciali, che vinse ottenendo 100 punti. Due giorni dopo fu esibita al Quail Lodge,

It received a Platinum Award and also the Luigi Chinetti award for the most outstanding Ferrari road car.

On 22 January, 2005, 0490 AM was shown at the Cavallino Classic at The Breakers in Palm Beach, Florida and won the Grand Turismo Cup and Best of Show GT Ferrari.

Up to this point, the string of awards was simply stunning – the very best and most desirable honours a Ferrari or any other collector car could hope to secure. Nevertheless, looking further afield, del Arroz shipped the car to Zurich, Switzerland on 1 April, 2005, where it was examined by FIVA steward Dominik Fischlin on 9 April and awarded its papers.

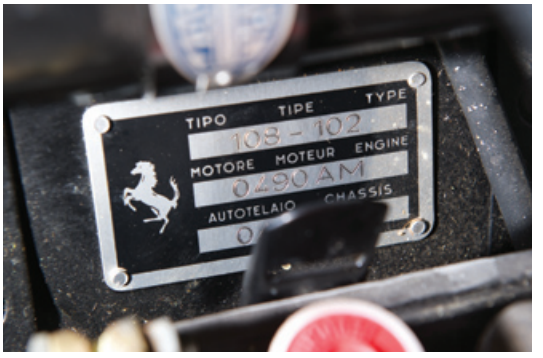
Manuel del Arroz next took 0490 AM to the Concorso d'Eleganza at Villa d'Este, at Lake Como, Italy on 22-24 April, 2005. The car placed 2nd in Class for Closed Cars 1940-59, directly behind another Obry restoration, the 250 GT Europa 0403, with coachwork similar to that of the ex-Roberto Rossellini 375 MM.

nella Carmel Valley, alla 40ma edizione del meeting nazionale del Ferrari Club of America. Ricevette la Targa Platino e il Premio Luigi Chinetti come la più eccezionale Ferrari stradale.

Il 22 gennaio 2005, fu esibita al Cavallino Classic al The Breakers a Palm Beach in Florida, dove vinse la Coppa Gran Turismo e il Best of Show per le Ferrari GT.

Già a questo punto la sequenza di premi conquistati era assolutamente straordinaria, quanto di meglio una Ferrari o una qualsiasi altra vettura da collezione potesse sperare di conseguire. Nonostante ciò, desiderando ancora di più, il 1 aprile 2005 Del Arroz mandò la vettura a Zurigo, in Svizzera, per farla esaminare dal delegato FIVA, Dominik Fischlin che il 9 aprile emise il passaporto.

Dal 22 al 24 aprile 2005, Manuel Del Arroz presentò la 0490 AM al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, sul Lago di Como, dove la vettura si piazzò seconda nella Classe Vetture Chiuse 1940-1959, alle spalle di un'altra Ferrari restaurata da Obry, la 250 GT Europa telaio 0403, dotata di una carrozzeria simile a quella creata all'epoca per la 375 MM di Roberto Rossellini.



The car then returned to Chicago and was featured as the cover car in the U.S. *Cavallino* magazine (#148), the August/September issue. Little was heard of 0490 AM for several years until it was sold to UK exotics dealer Martin Chisholm in January 2010. Chisholm subsequently lent 0490 AM to preeminent European magazines *Classic & Sports Car* in July and Classic Driver in December 2010, and both of them wrote about it enthusiastically.

La 0490 AM ritornò quindi a Chicago e le fu dedicata la copertina del numero 148 (Agosto-Settembre) della rivista americana *Cavallino*. Per qualche anno si è saputo poco della vettura, fino al gennaio 2010 quando fu venduta al commerciante inglese di auto da collezione Martin Chisholm, che in seguito la prestò alle importanti riviste inglesi *Classic & Sports Car*, in luglio, e Classic Driver in dicembre, ognuna delle quali scrisse entusiastici articoli su di lei.

BEST OF THE BEST

As a one-off body and the last of a significant model line, 0490 AM occupies an unassailable position in the Ferrari lexicon. Its list of desirable features is virtually endless – not only did its trendsetting design foreshadow future Ferrari models, but it was the last 375 MM built. A matching-numbers car with its original motor and "no-stories" provenance, it was restored by a marque expert and documented by noted historian Marcel Massini.

It is always going to draw a crowd at any concours, and if the new owner ever feels the urge to take to the track, he will be a welcome sight and sound. All he has to worry about is braking from about 180 mph!

IL MEGLIO DEL MEGLIO

Sia per la sua carrozzeria unica sia per il fatto di essere l'ultimo esemplare costruito di un modello particolarmente significativo, la 0490 AM occupa una posizione di primo piano nella storia Ferrari. L'elenco delle sue desiderabili particolarità è virtualmente senza fine, non solo la sua linea ha tracciato il sentiero per i futuri modelli Ferrari, ma è anche l'ultima 375 MM costruita. Non solo è una vettura ancora dotata del suo motore originale, che porta lo stesso numero del telaio, e con una storia priva di dubbi, ma è anche stata restaurata da un esperto della marca ed è accompagnata da un dossier compilato dal noto storico Marcel Massini.

E' sempre in grado di attirare l'attenzione del pubblico ad ogni concorso, e se il nuovo proprietario sentirà l'irresistibile desiderio di portarla in pista, sarà molto gradita sia per la vista che per l'udito. Tutto ciò a cui deve stare attento è di frenarla a quasi 290 km/h!

375MM

MINERVA

LOT 121

1931 MINERVA 8 AL CONVERTIBLE SEDAN

COACHWORK / CARROZZERIA: ROLLSTON

CHASSIS / TELAIO # **80105** ENGINE / MOTORE # **80116**

- **Brilliant sleeve valve engineering in Minerva's exclusive masterpiece**
- **Stunning Rollston coachwork; one of only about 50 eight-cylinder ALs built**
- **Superb Steve Babinsky restoration**
- **Multiple concours awards, including class win at Pebble Beach**

- **Capolavoro esclusivo Minerva con motore avalve**
- **Stupefacente carrozzeria Rollston; uno di soli circa 50 esemplari del modello 8 cilindri AL**
- **Superbo restauro di Steve Babinsky**
- **Vincitrice di numerosi premi, compresa una vittoria di classe al Concorso di Pebble Beach**

SPECIFICATIONS:

130 bhp, 6,625 cc inline eight-cylinder sleeve valve engine with single Zenith carburettor, four-speed transmission, front suspension via beam axle and inline semi-elliptic leaf springs, rear suspension via live axle and inline semi-elliptic leaf springs, and servo-assisted four-wheel drum brakes. Wheelbase: 3,900 mm (153.5")

SPECIFICHE:

130 cv, motore avalve 8 cilindri in linea di 6.625 cc con un carburatore Zenith, cambio a quattro marce, sospensione anteriore con balestre semi-ellittiche, sospensione posteriore ad assale rigido con balestre semi-ellittiche, freni a tamburo sulle quattro ruote con servofreno. Passo: 3.900 mm (153.5")

ESTIMATE/STIMA:

€630.000 – €840.000 **£550.000 – £740.000** **$900,000 – $1,200,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

JAEGER
TOURS — MINUTE
x100
WATER
HUILE

MINERVA

Minerva was named after the Roman goddess of commerce, craftsmanship, poetry, medicine, magic and the inventor of music. The car company was founded by a Dutchman, Sylvain de Jong. Like so many early automobile companies, it began as a machine shop manufacturing bicycles. It was the manufacture of bicycles that led him to small one- and two-cylinder engines, which could be adapted to existing bicycles or purchased together.

Bicycles led to automobiles, and the company expanded quickly. From 200 employees in 1899, the first year, by 1912 the company employed 1,600. The advent of the First World War changed everything, and those who could get to London were housed in the company's London dealership. Those who could not refused to work for the Germans, and as a result they seized the factory and turned it into a vehicle repair operation.

MINERVA

Minerva era, presso i Romani, il nome della dea del commercio, dell'artigianato, della poesia, della medicina, della magia e della musica. La casa automobilistica fu invece fondata da un'olandese, Sylvain de Jong, che come molti altri imprenditori dell'epoca aveva iniziato costruendo dapprima biciclette e quindi piccoli motori mono- o bi-cilindrici, che potevano essere montati anche sulle biciclette già in circolazione.

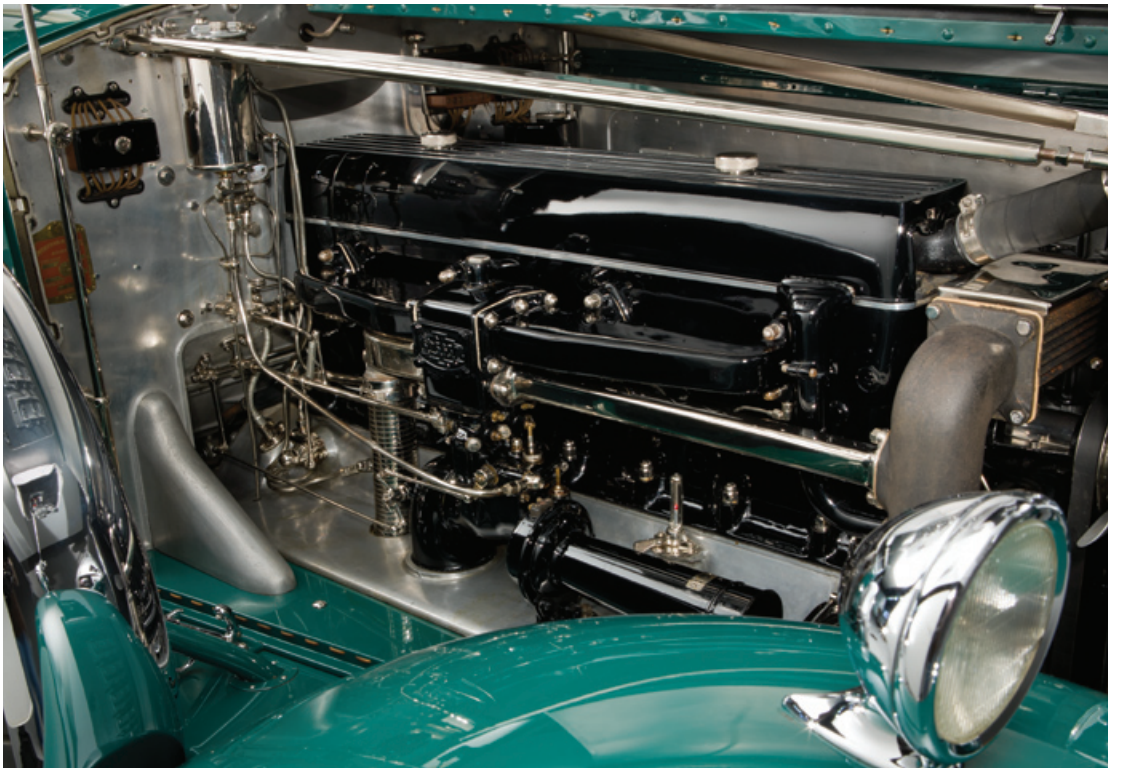
Le biciclette portarono alle automobili e la società si espanse in breve tempo. Dai 200 dipendenti del 1899, primo anno di produzione, era passata già nel 1912 a 1.600. Lo scoppio della Prima Guerra Mondiale cambiò ogni cosa: quelli che riuscirono a raggiungere l'Inghilterra furono ospitati nella sede londinese della società, mentre quelli che non poterono rifiutarsi di lavorare per i tedeschi rimasero nella fabbrica requisita che fu trasformata in un'officina per la riparazione di veicoli.

After the war, de Jong began working on new designs. Unfortunately, protectionism, which was rampant throughout Europe, was not implemented in Belgium, with the predictable result that the big international companies quickly established plants there, and volumes grew quickly. Companies like Minerva were relegated to niche markets.

Sylvain de Jong passed away in 1928, leaving his brother in charge of the factory. It was under his control that the company's greatest product was introduced – the magnificent eight-cylinder AL. A sleeve valve masterpiece, it was smooth and quiet but frighteningly expensive, and it is thought that no more than 50 were produced before the plant closed. They were, however, the greatest cars Minerva had ever made.

Dopo la guerra, de Jong ricominciò lavorando su nuovi progetti. Purtroppo il protezionismo, che aveva preso piede in tutta Europa, non fu attuato in Belgio, con il risultato che le grandi società internazionali vi impiantarono velocemente le loro fabbriche, che lavoravano a pieno volume, e le piccole società, come la Minerva, dovevano accontentarsi di nicchie del mercato.

Sylvain de Jong morì nel 1928, lasciando la responsabilità della fabbrica al fratello, che in seguitò presentò il migliore prodotto della casa, la magnifica 8 cilindri AL. Un capolavoro con motore avalve, comoda e silenziosa ma spaventosamente cara, e infatti se ne produssero non più di 50 esemplari prima della chiusura della fabbrica. Furono comunque le migliori vetture mai prodotte dalla Minerva.



THE SLEEVE VALVE ENGINE

The contemporary poppet valve engine design, while efficient, was quite noisy in operation. Every revolution required a valve in each cylinder to open or close, slamming to a stop at the end of each of these motions. In the case of an eight-cylinder engine, the result was eight such operations on every revolution. It created a cacophony, and engineers spent fortunes trying to abate the noise.

The solution was the sleeve valve engine, invented by Charles Knight. With his design, opening and closing of valves was accomplished by a pair of slotted sleeves which moved up and down within the cylinder bore and within which the piston reciprocated. When the ports in the two sleeves aligned with the exhaust port, the exhaust cycle was underway. Intake worked according to the same principle. The action of the sleeves moving up and down was caused by a fairly conventional camshaft, acting on roller bearings affixed to arms attached to the bottom of each sleeve.

IL MOTORE AVALVE

Il motore con valvole verticali dell'epoca sebbene efficiente, era piuttosto rumoroso. Ogni giro richiedeva una valvola in ogni cilindro da aprire o chiudere, che sbatteva contro un fermo ad ognuno di questi movimenti. Nel caso dei motori a 8 cilindri, il risultato era otto di questi movimenti ogni giro. Ciò creava un rumore sgradevole e i progettisti spendevano delle fortune nel tentativo di eliminarlo.

La soluzione fu il motore avalve inventato da Charles Knight. Nel suo progetto, l'apertura e la chiusura delle valvole era realizzata da un paio di foderi scanalati che si muovevano su e giù nel cilindro e con le quali si alternava il pistone. Quando entrambe le luci di scarico sui due foderi si allineavano avveniva il ciclo di scarico. L'aspirazione funzionava con lo stesso principio. L'azione del movimento su e giù dei foderi era diretto da un albero a camme abbastanza convenzionale, che agiva su cuscinetti a rulli attaccati a bracci fissati alla parte inferiore di ogni fodero.

This innovative design at once eliminated all the sources of mechanical noise as the movement of well-lubricated sleeves up and down (with no sudden stops or starts) made no sound whatsoever. There were other benefits as well, such as leaving the entire cylinder head area available to optimise its shape and the position of the spark plug. The only downside to the sleeve valve design was the oil consumption, particularly if the car was unused for a period of time. Fortunately, as the engine acquired mileage, carbon build-up on the inner and outer surfaces of the sleeves caused them to seal better as time went on, causing it to consume less oil, not more.

Knight's marketing plan was clever in that rather than use his engine as the basis for building a complete car, he licensed the technology to the top automakers in each country – Daimler in England, Panhard et Levassor in France, Mercedes in Germany and of course Minerva in Belgium, among others.

Questo progetto innovativo finalmente eliminava tutte le fonti del rumore meccanico poiché il movimento su e giù dei foderi ben lubrificati (senza improvvisi stop o ripartenze) non faceva rumore. C'erano anche altri benefici, come la possibilità di avere l'intera area della testa del cilindro disponibile per ottimizzare la sua forma e la posizione della candela. L'unico punto debole del progetto delle valvole a fodero era il consumo d'olio, specialmente se la vettura non era per un lungo periodo di sosta. Fortunatamente, man mano che il motore acquistava chilometraggio, l'accumulo di carbonio sulle superfici interne ed esterne dei foderi permetteva loro, con il passare del tempo, di sigillare meglio, consentendo un consumo d'olio minore e non maggiore.

Il programma commerciale di Knight si rivelò intelligente: anziché usare il suo motore per costruire una vettura completa, concesse la licenza di costruirlo alle case più importanti di ogni paese, Daimler in Inghilterra, Panhard et Levassor in Francia, Mercedes in Germania e naturalmente Minerva in Belgio, fra le altre.

CHASSIS 80105

The Minerva offered here was purchased by Henry Walker Bagley of New York and his wife Nancy, the youngest daughter of the late R.J. Reynolds, founder of the R.J. Reynolds Tobacco Company, in 1931. Mr. Bagley ordered the top-of-the-line eight-cylinder Minerva chassis from the factory in Belgium and commissioned Rollston to design the body.

In later years, the car was acquired by D. Cameron Peck, one of the most prolific collectors of his era, for his Long Island Motor Museum. Subsequent owners included Fred H. Bultman, Dr. James Dees and Gerald A. Rolph. RM Classic Cars Inc. purchased three cars from Gerald Rolph, including this Minerva, which was then sold to noted collector Charles Morse of Seattle, Washington in the late 1990s.

Morse subsequently commissioned the car to a full restoration by internationally renowned restorer Steve Babinsky in 1998, following which the car was invited to Pebble Beach – where the beauty of the car and the quality of the restoration was recognised by a first in class award.

IL TELAIO 80105

La Minerva offerta fu acquistata nel 1931 da Henry Walker Bagley di New York e dalla moglie Nancy, la figlia più giovane del defunto R.J. Reynolds, fondatore della R.J. Reynolds Tobacco Company. Bagley ordinò il telaio 8 cilindri, il top di gamma, direttamente in fabbrica in Belgio e incaricò Rollston di disegnare la carrozzeria.

Anni dopo, la vettura fu acquistata da D. Cameron Peck, uno dei più importanti collezionisti dell'epoca, per il suo museo a Long Island, e fra i successivi proprietari ci furono Fred H. Bultman, il dottor James Dees e Gerald A. Rolph. La RM Classic Cars Inc. acquistò tre vetture da Gerald Rolph, fra le quali questa Minerva che alla fine degli anni Novanta fu venduta al noto collezionista Charles Morse di Seattle, nello stato di Washington.

Nel 1998 Morse commissionò un restauro totale della vettura al ben noto restauratore Steve Babinsky; alla fine dei lavori la vettura

It was an award winner in 1999 at many shows, including the Meadow Brook and Amelia Island concours events and Louis Vuitton in New York. The same year it was awarded its First Junior at Hershey in 1999 followed by "Best of Show" at the Grand Classic National Meet in Cleveland shortly afterwards.

Driving the AL today offers a glimpse into what might have been. The car is ghostly quiet and accelerates like an electric car. The Rollston coachwork is stunning, one of the finest collaborations between an American coachbuilder and a European chassis builder. With its superlative restoration, it is not only wonderful to admire but almost certainly even better than the day it was built. It is a car that would earn pride of place in any important collection

fu invitata a Pebble Beach, dove la sua bellezza e la qualità del restauro le permisero di vincere la classe.

Nel 1999 la vettura vinse premi ai concorsi di Meadow Brook, Amelia Island e Louis Vuitton a New York, si aggiudicò il First Junior a Hershey e fu proclamata "Best of Show" al Grand Classic National Meet a Cleveland.

Guidare oggi la AL dà una vaga idea di quello che avrebbe potuto essere. La vettura è silenziosa come un fantasma ed accelera come una vettura elettrica. La carrozzeria di Rollston è magnifica, rappresenta una delle migliori unioni fra lo stile americano e la meccanica europea. Grazie al suo superlativo restauro, è non solo stupenda da ammirare ma sicuramente anche migliore di quando è stata costruita; si potrebbe conquistare un posto d'onore in qualsiasi importante collezione.

CHASSIS 80105

The Minerva offered here was purchased by Henry Walker Bagley of New York and his wife Nancy, the youngest daughter of the late R.J. Reynolds, founder of the R.J. Reynolds Tobacco Company, in 1931. Mr. Bagley ordered the top-of-the-line eight-cylinder Minerva chassis from the factory in Belgium and commissioned Rollston to design the body.

In later years, the car was acquired by D. Cameron Peck, one of the most prolific collectors of his era, for his Long Island Motor Museum. Subsequent owners included Fred H. Bultman, Dr. James Dees and Gerald A. Rolph. RM Classic Cars Inc. purchased three cars from Gerald Rolph, including this Minerva, which was then sold to noted collector Charles Morse of Seattle, Washington in the late 1990s.

Morse subsequently commissioned the car to a full restoration by internationally renowned restorer Steve Babinsky in 1998, following which the car was invited to Pebble Beach – where the beauty of the car and the quality of the restoration was recognised by a first in class award.

IL TELAIO 80105

La Minerva offerta fu acquistata nel 1931 da Henry Walker Bagley di New York e dalla moglie Nancy, la figlia più giovane del defunto R.J. Reynolds, fondatore della R.J. Reynolds Tobacco Company. Bagley ordinò il telaio 8 cilindri, il top di gamma, direttamente in fabbrica in Belgio e incaricò Rollston di disegnare la carrozzeria.

Anni dopo, la vettura fu acquistata da D. Cameron Peck, uno dei più importanti collezionisti dell'epoca, per il suo museo a Long Island, e fra i successivi proprietari ci furono Fred H. Bultman, il dottor James Dees e Gerald A. Rolph. La RM Classic Cars Inc. acquistò tre vetture da Gerald Rolph, fra le quali questa Minerva che alla fine degli anni Novanta fu venduta al noto collezionista Charles Morse di Seattle, nello stato di Washington.

Nel 1998 Morse commissionò un restauro totale della vettura al ben noto restauratore Steve Babinsky; alla fine dei lavori la vettura

It was an award winner in 1999 at many shows, including the Meadow Brook and Amelia Island concours events and Louis Vuitton in New York. The same year it was awarded its First Junior at Hershey in 1999 followed by "Best of Show" at the Grand Classic National Meet in Cleveland shortly afterwards.

Driving the AL today offers a glimpse into what might have been. The car is ghostly quiet and accelerates like an electric car. The Rollston coachwork is stunning, one of the finest collaborations between an American coachbuilder and a European chassis builder. With its superlative restoration, it is not only wonderful to admire but almost certainly even better than the day it was built. It is a car that would earn pride of place in any important collection

fu invitata a Pebble Beach, dove la sua bellezza e la qualità del restauro le permisero di vincere la classe.

Nel 1999 la vettura vinse premi ai concorsi di Meadow Brook, Amelia Island e Louis Vuitton a New York, si aggiudicò il First Junior a Hershey e fu proclamata "Best of Show" al Grand Classic National Meet a Cleveland.

Guidare oggi la AL dà una vaga idea di quello che avrebbe potuto essere. La vettura è silenziosa come un fantasma ed accelera come una vettura elettrica. La carrozzeria di Rollston è magnifica, rappresenta una delle migliori unioni fra lo stile americano e la meccanica europea. Grazie al suo superlativo restauro, è non solo stupenda da ammirare ma sicuramente anche migliore di quando è stata costruita; si potrebbe conquistare un posto d'onore in qualsiasi importante collezione.

LOT 122

1959 FERRARI 250 GT LWB CALIFORNIA SPYDER

CHASSIS / TELAIO # **1307 GT** ENGINE / MOTORE # **1307 GT**

- **Ex-Prince Alvise Hercolani and Wolfgang Seidel**
- **Special features including hardtop and Superamerica side vents**
- **Matching numbers and Ferrari Classiche certified**
- **Extensive recent detailing work and motor and suspension rebuild**
- **Shown at Pebble Beach Concours d'Elegance**
- **Known provenance, documented by Ferrari historian Marcel Massini**

- **In passato di proprietà del Principe Alvise Hercolani e di Wolfgang Seidel**
- **Allestimenti speciali fra i quali il tettuccio rigido e gli sfoghi d'aria laterali tipo Superamerica**
- **Stesso numero di telaio e motore; certificata da Ferrari Classiche**
- **Numerosi recenti lavori di dettaglio e revisione del motore e delle sospensioni**
- **Esibita al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach**
- **Provenienza conosciuta, documentata dallo storico delle Ferrari Marcel Massini**

SPECIFICATIONS:

240 bhp, 2,953 cc overhead camshaft alloy block and head V-12 engine, four-speed manual gearbox, independent front suspension via A-arms, coil springs and telescopic shocks, and rear suspension via live axle, semi-elliptic springs and hydraulic shocks, four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,600 mm (102.4")

SPECIFICHE:

240 cv, motore V-12 di 2.953 cc a camme in testa con monoblocco e teste in alluminio, cambio manuale a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti con molle e ammortizzatori telescopici, sospensione posteriore con assale rigido, balestre semi-ellittiche e ammortizzatori idraulici, freni a disco idraulici sulle quattro ruote. Passo: 2.600 mm (102.4")

ESTIMATE/STIMA:

€1.600.000 – €2.000.000 **£1.400,000 – £1.800,000** **$2,400,000 – $2,900,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title
Ferrari Classiche Certification

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

In the pantheon of desirable open Ferraris, the 250 GT California Spyder, in both long- and short-wheelbase form, stands head and shoulders above the rest. It has all the elements Ferraristi look for: the perpetually desirable Colombo V-12, considerable rarity and a successful competition pedigree to match its sporting Pinin Farina lines.

The California Spyder, in contrast to the luxurious custom-built 250 cabriolets that preceded it, was intended for the client in search of a fast, sparsely-equipped cabriolet Ferrari sports car, an open counterpart to the Tour de France berlinetta, perfect not only for spirited driving along the Pacific Coast or Cote d'Azur but also all-out racing.

Nel pantheon delle Ferrari aperte desiderabili, la 250 GT California Spyder, sia nella versione a passo lungo che in quella a passo corto, domina sulle altre. Ha tutti gli elementi che i Ferraristi cercano: rarità, il motore V-12 progettato da Colombo, eternamente allettante e un pedigree nelle competizioni che si unisce alle linee sportive di Pinin Farina.

La California Spyder, in contrasto con le precedenti lussuose 250 cabriolet costruite su richiesta, fu pensata per il cliente alla ricerca di una veloce Ferrari sportiva aperta, spartanamente equipaggiata, l'equivalente di una berlinetta Tour de France, perfetta non solo per la guida vivace sulle coste del Pacifico o della Costa Azzurra ma anche per gareggiare al massimo livello.

California Spyder production began in 1958, and some 11 examples had been built by the time it was announced as a separate model in December 1958. One California Spyder was entered by N.A.R.T. at Sebring early in 1959 and driven by Richie Ginther and Howard Hively. It finished ninth overall (behind four Testa Rossas and four Porsche RSKs) and won the GT class. Le Mans in 1959 conclusively demonstrated the performance of the California Spyder as the N.A.R.T.-entered, alloy-bodied car driven by Bob Grossman and Fernand Tavano finished fifth overall.

CHASSIS NO. 1307 GT

The spectacular Ferrari offered here is the twenty-third of the total 50 long-wheelbase California Spyders built and is unique among them for several desirable and distinctive features, including the unusual Superamerica-style front fender vents and an insert air intake on the hood. Delivered on 27 March, 1959 to Prince Alvise Hercolani of Bologna, its certificate of origin was issued by Ferrari on 3 April, 1959.

La produzione della California Spyder cominciò nel 1958 e ne erano stati prodotti già 11 esemplari quando fu presentata come modello a sé nel dicembre 1958. All'iniziò del 1959 una California Spyder, iscritta dalla N.A.R.T. a Sebring per i piloti Richie Ginther e Howard Hively, si classificò nona assoluta (dietro quattro Testa Rossa e quattro Porsche RSK) e prima della Classe GT. Alla 24 Ore di Le Mans nel 1959 la California Spyder mostrò in pieno le sue potenzialità, quando la vettura, iscritta dalla N.A.R.T. e guidata da Bob Grossman e Fernand Tavano, si classificò al quinto posto assoluto.

IL TELAIO N. 1307 GT

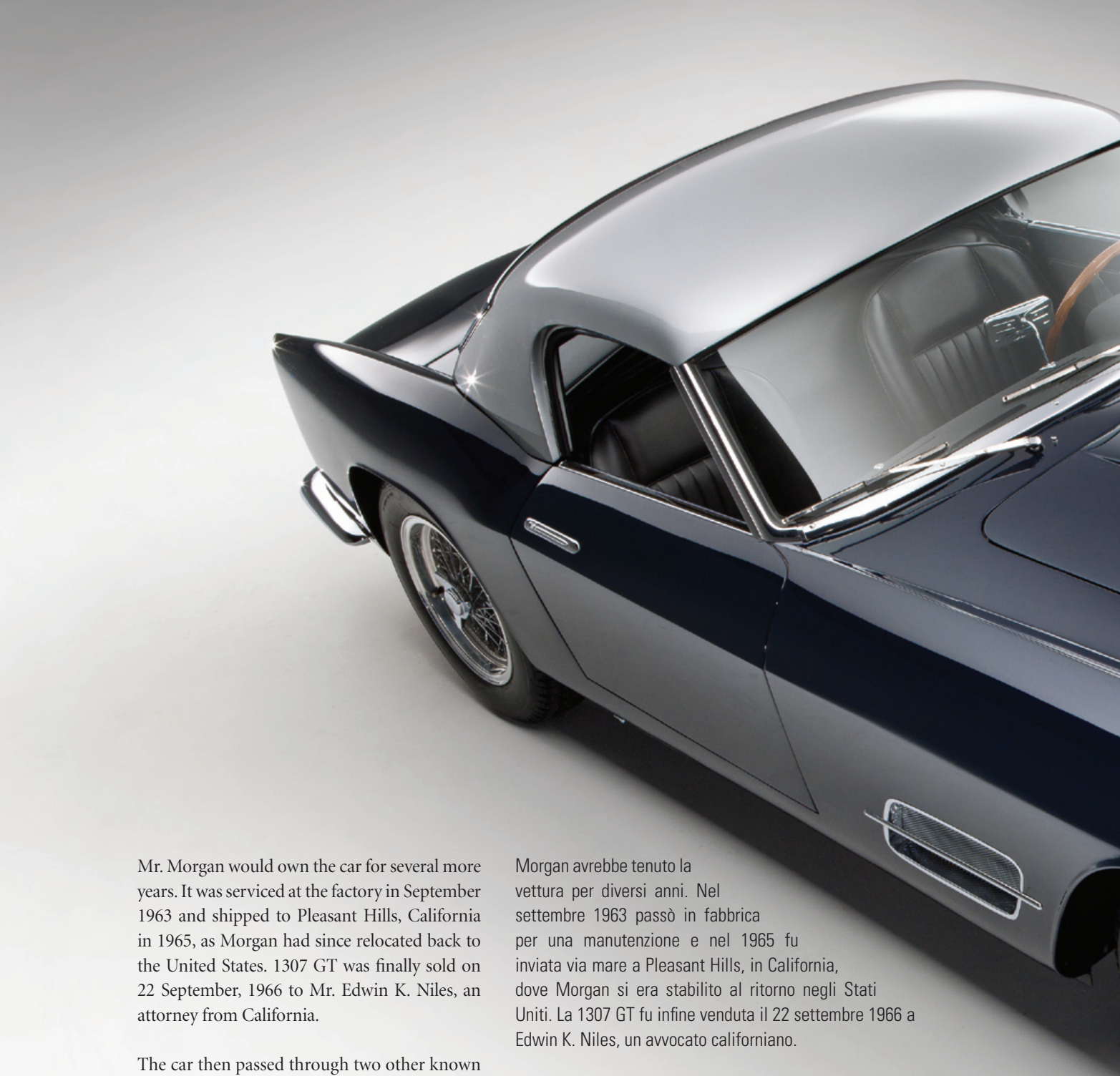
La spettacolare Ferrari offerta é la 23° delle 50 California Spyder a passo lungo costruite ed è unica, per i diversi particolari desiderabili e caratteristici, come gli inusuali sfoghi d'aria tipo Superamerica sulla fiancata anteriore e per la presa d'aria leggermente incavata sul cofano. Fu consegnata il 27 marzo 1959 al Principe Alvise Hercolani di Bologna e il suo certificato di origine fu emesso dalla Ferrari il 3 aprile 1959.

1307 GT with Modenese license plates while in Prince Hercolani's ownership. *Image courtesy of Marcel Massini*

1307 GT with Wolfgang Seidel at the Grand Prix de Bruxelles in 1961. *Image courtesy of Marcel Massini*

Hercolani retained 1307 GT for about six months, selling it to the racing driver and car dealer Wolfgang Seidel in October 1959. In fact, Seidel drove the car to the V Grand Prix de Bruxelles in Belgium, as pictured in Jean-Paul Delsaux's book *Les Grand Prix de Bruxelles*. Seidel in turn sold the car in 1961 to the car's third owner, Rolf Helm of Germany, before it was acquired by the fourth owner, William Morgan of Phoenix, Arizona. Morgan, who at the time lived in Wiesbaden, drove 1307 GT to Marseille, then put it on a boat to Corsica where he spent a two-week vacation with his wife. From there, the car boarded a boat for Genova before Morgan drove it to Modena.

Il Principe Hercolani tenne la 1307 GT per circa sei mesi, vendendola poi nell'ottobre 1959 al pilota tedesco e commerciante di automobili Wolfgang Seidel. Seidel pilotò la vettura al V Grand Prix di Bruxelles in Belgio, come illustrato nel libro *Les Grand Prix de Bruxelles* di Jean-Paul Delsaux. Seidel vendette a sua volta la vettura nel 1961 al terzo proprietario, il tedesco Rolf Helm, dal quale la acquistò il quarto proprietario, William Morgan di Phoenix, in Arizona. Morgan, che all'epoca viveva a Wiesbaden, guidò la 1307 GT fino a Marsiglia e la fece caricare su un traghetto per la Corsica, dove passò una vacanza di due settimane con la moglie. Da lì, la vettura fu imbarcata per Genova e quindi Morgan la guidò fino a Modena.



Mr. Morgan would own the car for several more years. It was serviced at the factory in September 1963 and shipped to Pleasant Hills, California in 1965, as Morgan had since relocated back to the United States. 1307 GT was finally sold on 22 September, 1966 to Mr. Edwin K. Niles, an attorney from California.

The car then passed through two other known owners before it was acquired by the 29-year-old Jim Swartout, who would own the car for the next 30 years. In 1999, next owner Jonas Liden of Sweden commissioned a full restoration at Carrozzeria Autosport, Bacchelli & Villa in Bastiglia, Italy. Following a showing at the Ferrari Owners Club UK National Concours in 2001, the current owner acquired the car in 2003.

Morgan avrebbe tenuto la vettura per diversi anni. Nel settembre 1963 passò in fabbrica per una manutenzione e nel 1965 fu inviata via mare a Pleasant Hills, in California, dove Morgan si era stabilito al ritorno negli Stati Uniti. La 1307 GT fu infine venduta il 22 settembre 1966 a Edwin K. Niles, un avvocato californiano.

La vettura ebbe poi altri due proprietari conosciuti prima di essere acquistata dal ventinovenne Jim Swartout, che l'avrebbe tenuta per i successivi 30 anni. Nel 1999, il successivo proprietario, lo svedese Jonas Liden, commissionò un restauro completo alla Carrozzeria Autosport di Bacchelli & Villa, a Bastiglia (Modena). Nel 2001 la vettura fu esibita al Concorso Nazionale del Ferrari Owners Club di Gran Bretagna e nel 2003 venne acquistata dall'attuale proprietario.

RECENT HISTORY

After participating in the Texas 1000 and New England 1000, the car was stripped down to bare metal and refinished in a very attractive deep blue, the way it was during Seidel's ownership. In fact, the owner believes the attractive silver hardtop was modified and adapted to this car during Wolfgang Seidel's ownership. In addition to being shown at Meadow Brook in 2005, the car was also displayed at the 58th Annual Pebble Beach Concours d'Elegance in the special California Spyder category. As presented, it retains its original, matching-numbers type 128 D engine.

Most recently, the owner invested an additional $115,000 to bring the car to the Platinum Award-level standards mandated by the Ferrari Club of America. To that end, a complete motor and suspension rebuild were carried out by noted marque specialist Greg Jones. The convertible top and bows were restored, and the entire car was detailed appropriately to Platinum standards. As such, everything from restoring the instruments

STORIA RECENTE

Dopo aver partecipato alla Texas 1000 e alla New England 1000, la vettura fu sverniciata, portata a lamiera nuda e riverniciata in un piacevolissimo blu scuro, la livrea che aveva quando era di proprietà di Seidel. In effetti, il proprietario ritiene che l'attraente hardtop grigio-argento sia stato modificato e adattato a questa vettura durante la proprietà di Seidel. Oltre ad essere stata esibita al concorso di Meadow Brook del 2005, la vettura è stata anche esposta alla 58° edizione del Concorso d'Eleganza di Pebble Beach, nella classe speciale California Spyder. Essa è offerta con ancora il suo motore d'origine tipo 128 D, con lo stesso numero del telaio.

Più di recente, il proprietario ha investito altri 115.000 dollari per portare la vettura agli standard della Targa Platino, come definiti dal Ferrari Club of America. A tal fine, il motore e le sospensioni sono stati completamente revisionati dal noto specialista della marca Greg Jones. Il telaietto della capote e la relativa tela sono stati restaurati, e l'intera vettura è stata curata nei dettagli per essere conforme ai criteri della Targa Platino. E' stato quindi necessario restaurare gli strumenti, montare un

to fitting the correct inside mirror and replacing the exhaust tips was necessary. Furthermore, the side vents, which at some point were replaced by California Spyder side vents, were replaced with the correct 410 Superamerica pieces.

This exhaustive work has been documented with bills, receipts and photographs and, most importantly, was rewarded with certification by Ferrari Classiche, confirming the car is presented precisely the way it left the factory.

1307 GT is unique in several important respects. Most apparent is the switch box placed over the driveshaft tunnel just behind the shift lever. It contains the ignition switch and other controls which normally would be mounted on and below the dashboard and instrument panel, giving taller drivers more leg and knee room. As mentioned, 1307 GT also has distinctive Superamerica-style front fender vents formed from bright-finished aluminium. Fitted from new with the desirable and more reliable twin Marelli distributors, its three Weber carburettors breathe through factory-fitted velocity stacks and are contained within a cold air box, both highly desirable performance options fitted to only a few California Spyders.

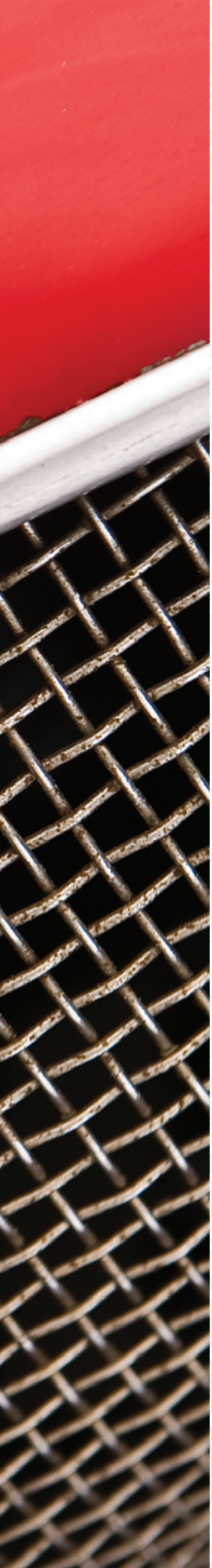
corretto specchietto retrovisore interno e sostituire i terminali di scarico. Inoltre, gli sfoghi d'aria laterali, che in un certo momento erano stati sostituiti con quelli della California Spyder, sono stati nuovamente sostituiti con pezzi corretti della 410 Superamerica.

Questo esauriente lavoro è ben documentato con fatture, ricevute e fotografie e, cosa più importante, è stato premiato con la certificazione di Ferrari Classiche, che conferma che la vettura si presenta esattamente uguale a come aveva lasciato la fabbrica da nuova.

La 1307 GT è unica per diverse e importanti caratteristiche. Il più evidente è la nicchia per i comandi sistemata sul tunnel della trasmissione subito dietro la leva del cambio. Essa contiene il blocchetto d'accensione e le altre leve che normalmente sono montate sopra e sotto il cruscotto e questa soluzione lascia maggiore spazio alle gambe e alle ginocchia dei guidatori più alti. Come già detto, la 1307 GT ha anche specifiche uscite d'aria sui parafanghi anteriori, in stile Superamerica e in alluminio lucidato. E' dotata fin da nuova con due affidabili e più richiesti spinterogeni Marelli, con tre carburatori Weber con i tromboncini d'aspirazione alimentati tramite un convogliatore d'aria a forma di vasca, opzioni entrambe molto desiderate e montate solo su poche California Spyder.

As a long-wheelbase example, the trim, low lines of its topless coachwork are elegantly balanced by the placement of its wheels and tyres. The overall effect is long, low, sleek and decidedly sporting. The California Spyder is as close as Ferrari came to building a sports car since the early Barchettas, and only it and the later 275 GTB/4 N.A.R.T. Spyders have the elemental high-speed, open-air attitude that sets these cars apart from their more common cabriolet counterparts. 1307 GT is distinctive among even these rare and highly prized automobiles, the ideal mount for a variety of tours and events, or even, in the tradition of the late Bob Grossman, a competitive entry in the many historic racing and Ferrari club events where its participation would be welcomed.

E' un esemplare su telaio a passo lungo e le pulite, basse linee della sua carrozzeria aperta sono elegantemente bilanciate dal posizionamento di cerchi e pneumatici. In assoluto l'immagine è quella di una vettura lunga, bassa, slanciata e decisamente sportiva. La California Spyder è quanto di più vicino ci possa essere alle prime Barchette costruite dalla Ferrari, e solo lei e la successiva 275 GTB/4 N.A.R.T. Spyder danno quell'idea essenziale di guida veloce all'aria aperta che pone queste vetture in una categoria a sé rispetto alle altre più comuni cabriolet. La 1307 GT si distingue persino fra queste pur rare e costosissime automobili, è il mezzo perfetto per i più diversi tour ed eventi, ed è anche, nella tradizione del defunto Bob Grossman, un mezzo competitivo in molte corse storiche ed eventi dei Ferrari club, dove sicuramente la sua partecipazione sarà molto apprezzata.



LOT 123

1954 ASTON MARTIN DB 2/4 COMPETITION SPIDER

COACHWORK / CARROZZERIA: BERTONE

CHASSIS / TELAIO # **LML/507** ENGINE / MOTORE # **VB6J89**

- **One of three built and the only known unrestored "survivor"**
- **The only Bertone-bodied Aston Martin with known racing history**
- **Wonderful 15,000-mile original example with exceptional patina**
- **Single ownership for 38 years**

- **Una delle tre costruite e la sola conosciuta in condizioni originali**
- **La sola Aston Martin carrozzata da Zagato con una storia di corse**
- **Meraviglioso esemplare originale con solo 15.000 miglia e una patina eccezionale**
- **Per 38 anni nella stessa proprietà**

SPECIFICATIONS:

140 bhp 2,922 cc Vantage-specification DOHC inline six-cylinder engine, four-speed manual gearbox, independent front suspension with coil springs and trailing arms, live axle rear suspension on coil springs, with trailing arms and Panhard rod, and four-wheel hydraulic drum brakes. Wheelbase: 2,515 mm (99")

SPECIFICHE:

140 cv, motore sei cilindri in linea di 2.922 cc con doppio albero a camme in testa e specifiche Vantage, cambio manuale a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti, assale rigido posteriore, freni a tamburo con comando idraulico. Passo: 2.515 mm (99")

ESTIMATE/STIMA:

€700.000 – €910.000 £620.000 – £800.000 $1,000,000 – $1,300,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Michael Furman/Simon Clay

S.H. "Wacky" Arnolt was an entrepreneur with an uncanny ability to spot highly profitable business opportunities. After World War II, he obtained the Chicago-area distribution rights for Aston Martin, Bentley, Rolls-Royce, Bristol, MG, Riley and Morris automobiles. While some marques proved more successful in the US market than others, within only five years' time, "Wacky" was a multi-millionaire and planned to expand his growing business into automobile construction.

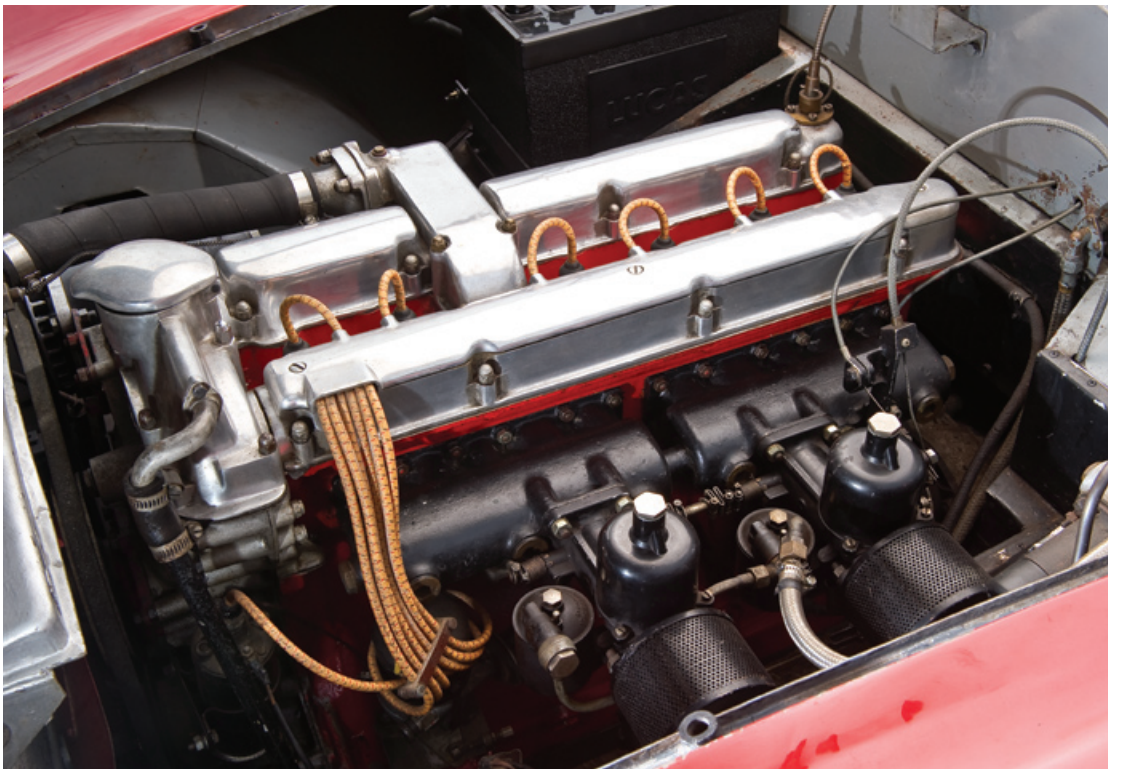
ARNOLT AND THE BERTONE-BODIED ASTON MARTIN

Part of Arnolt's talent was an innate knowledge of what would in fact sell, and at the 1952 Turin Auto Salon, he met Nuccio Bertone. Bertone, rich in creativity and expertise but with little available cash, presented two original concepts based on used MG TD chassis that caught Arnolt's attention. Arnolt's second major investment was to hire the best design talent he could find – Franco Scaglione, whose design submission was chosen over one penned by another Italian design luminary, Giovanni Michelotti.

S.H. "Wacky" Arnolt era un imprenditore con un'inquietante abilità nell'individuare opportunità negli affari. Dopo la Seconda Guerra Mondiale, ottenne i diritti di distribuzione per l'area di Chicago per le automobili Aston Martin, Bentley, Rolls-Royce, Bristol, MG, Riley e Morris. Anche se alcune marche si rivelarono avere più successo sul mercato statunitense che altre, in soli cinque anni "Wacky" divenne multimilionario e decise di espandere i suoi crescenti interessi nella costruzione di automobili.

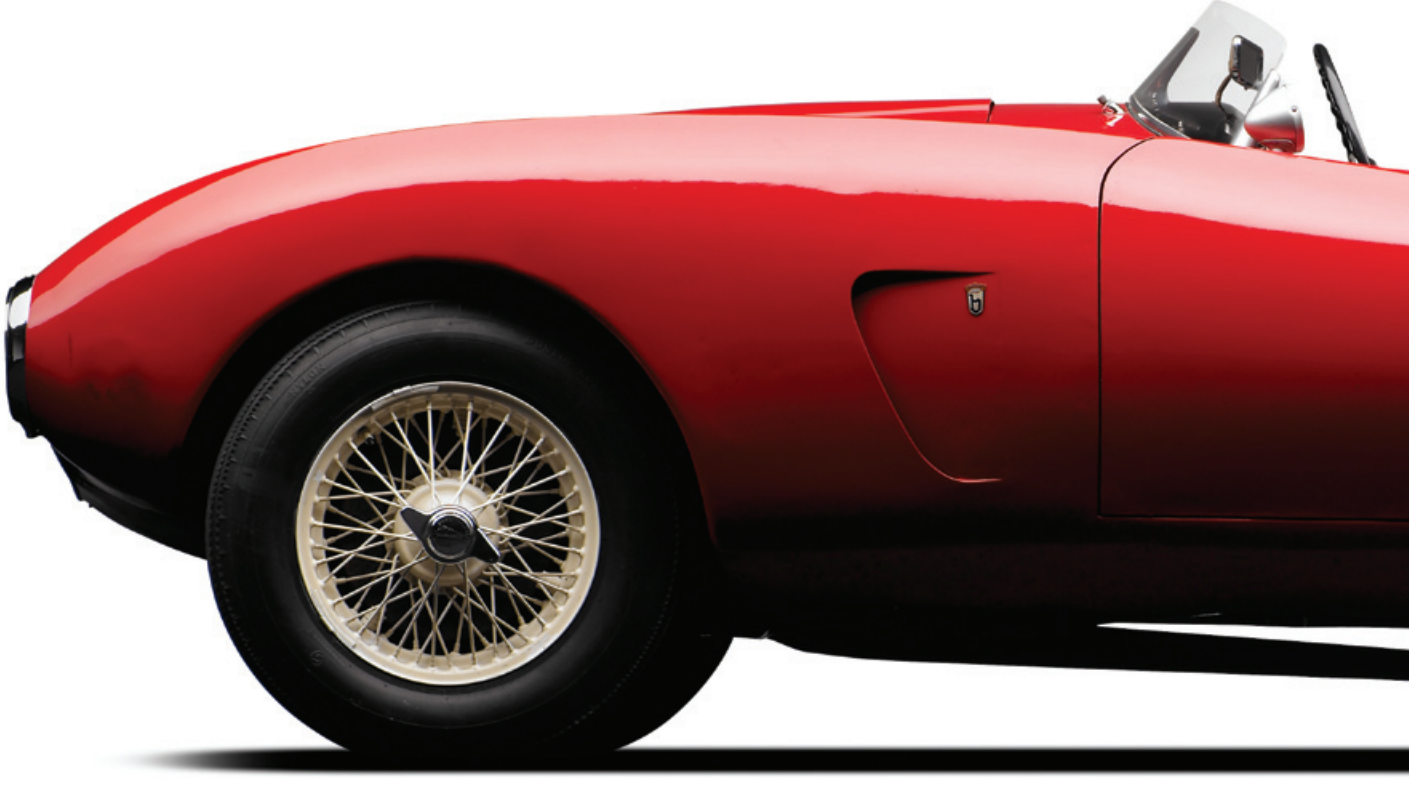
ARNOLT E LE ASTON MARTIN CAROZZATE BERTONE

Una caratteristica del talento di Arnolt era la consapevolezza innata di ciò che si sarebbe venduto e al Salone di Torino del 1952 conobbe Nuccio Bertone. Questi, ricco di creatività e abilità ma non altrettanto di mezzi finanziari, presentava due originali concept car basate su telai MG TD usati, che catturarono l'attenzione di Arnolt. Il secondo maggiore investimento di Arnolt fu assumere lo stilista di maggiore talento che potesse trovare, Franco Scaglione, la cui proposta di stile fu scelta in concorrenza a quella presentata dall'altra stella italiano del design, Giovanni Michelotti.



Arnolt purchased five sequentially numbered Aston Martin DB 2/4 chassis in 1953, and this car, chassis number LML/507, was the last of this batch. While the two even-numbered chassis received "Deluxe" bodywork with bumpers, taller windscreens and more upscale trim, the three odd-numbered chassis, numbered 503, 505 and 507, were fitted with more elemental competition spider bodywork. As completed, however, the result was nothing short of stunning – a lightweight racing roadster with coachwork fitted so closely to the chassis that a crease was required running down the bonnet in order to clear the long-stroke, 3.0-litre Aston Martin inline six-cylinder engine. From the car's headlamps, fully peaked front fenders flowed back to aggressively-curved rear fenders, with the Bertone coachwork perfectly cloaking the 99-inch DB 2/4 chassis and its highly sophisticated underpinnings.

Nel 1953, Arnolt acquisto cinque telai Aston Martin DB 2/4, con numerazione in sequenza, dei quali LML/507 era l'ultimo del gruppo. Mentre i due telai con numero pari ricevettero carrozzerie "Deluxe" con paraurti, parabrezza più alto e finiture più curate, i tre telai con numerazione dispari (503, 505 e 507) furono dotati di più spartane carrozzerie spider da competizione. Alla fine, comunque, il risultato fu sbalorditivo, un leggero roadster da corsa con la carrozzeria montata così vicino al telaio che fu necessario una gobba lungo il cofano per poter alloggiare il motore Aston Martin 6 cilindri in linea di 3 litri a corsa lunga. Gli appuntiti parafanghi anteriori rifluivano dai fanali verso i parafanghi posteriori aggressivamente ricurvi, con la carrozzeria di Bertone che vestiva perfettamente il telaio della DB 2/4, con passo di 2.515 mm, e la sua sofisticatissima meccanica.



Elegant yet aggressive and purposeful, Arnolt's Scaglione-designed car bore a strong resemblance to Aston Martin's own DB3S competition roadsters of the period but with a flowing purity of line that only such an inspired Italian designer as Scaglione could possibly deliver. It was quickly apparent that with its involvement with Arnolt, Aston Martin had in fact created a competitor more than it had a client. Perhaps Arnolt's use of "Arnolt Aston Martin" badging for the cars further shortened Newport Pagnell's patience with their American distributor. At any rate, the storied English marque flatly refused to sell Arnolt or Bertone any more of its DB 2/4 chassis, abruptly halting the DB 2/4-based project, but not before Arnolt managed to secure at least two or possibly three more chassis, depending on the source, with Touring and Zagato as the coachbuilders of these cars.

Elegante eppure aggressiva e grintosa, la vettura di Arnolt disegnata da Scaglione aveva una forte somiglianza con la contemporanea Aston Martin DB3S roadster competizione della casa, ma con una grande purezza di linee che solamente uno stilista italiano geniale come Scaglione poteva concepire. Fu presto evidente che legandosi ad Arnolt, la Aston Martin si era in effetti ritrovata più con un concorrente che con un cliente e probabilmente l'uso da parte di Arnolt dello stemma "Arnolt Aston Martin" sulle vetture aveva ulteriormente intaccato la pazienza dei dirigenti di Newport Pagnell nei confronti del loro distributore americano. In ogni caso, la storica marca inglese si rifiutò di vendere altri telai DB 2/4 a Arnolt o a Bertone, interrompendo bruscamente il progetto basato sulla DB 2/4, ma non prima che Arnolt riuscisse ad assicurarsi almeno altri due telai o forse tre (a seconda delle fonti), che furono carrozzati dalla Touring e da Zagato.

CHASSIS NO. LML/507

The wonderful example offered here, LML/507, the last of Arnolt's three Bertone-bodied DB 2/4 competition spiders, was shipped to the United States upon completion on board the RMS Mauretania, arriving on 26 January, 1954, well in advance of its appearance at the Chicago Motor Show, where its debut there created a sensation. Shortly thereafter, LML/507 is reported to have been sold to Phil Stewart, who was one of Arnolt's "works" racing drivers during the era. LML/507 was then sold to Carl Kiekhaefer, the famed owner of Mercury Marine, a major manufacturer of outboard engines for boats that continues to operate successfully today.

Kiekhaefer was also the founder of what racing historians regard as the first professional stock-car racing team in NASCAR. Among Kiekhaefer's many racing achievements, he won the NASCAR championship over two consecutive years in 1955 and 1956. Reportedly, Mr. Kiekhaefer even drove LML/507 at a number of SCCA-sanctioned road races during the 1950s.

IL TELAIO LML/507

Il magnifico esemplare offerto, la LML/507, l'ultimo dei tre spider competizione DB 2/4 di Arnolt carrozzati da Bertone, appena completato venne spedito, a bordo della RMS Mauretania, negli Stati Uniti, dove giunse il 26 gennaio 1954, ben prima della sua presentazione al Salone di Chicago, dove il suo debutto creò un effetto sensazionale. La LML/507 fu venduta poco dopo a Phil Stewart, all'epoca uno dei piloti "ufficiali" di Arnolt. La vettura passò poi a Carl Kiekhaefer, il famoso proprietario della Mercury Marine, uno dei grandi produttori di motori fuoribordo per motoscafi che tuttora continua ad operare con successo.

Kiekhaefer fu anche il fondatore di quella che gli storici delle corse automobilistiche considerano la prima scuderia professionale per le corse di vetture di serie della NASCAR. Fra i molti successi sportivi di Kiekhaefer, ci sono le due vittorie consecutive del campionato NASCAR nel 1955 e 1956. Da quanto viene riferito, Kiekhaefer guidò la LML/507 anche in numerose corse su strada della SCCA, durante gli anni Cinquanta..

With single ownership for nearly four decades, LML/507 is not only the sole unrestored example of the three built but also the only Bertone-bodied Aston Martin with known racing history. *Image courtesy of the owner*

Next, Peter Luan acquired LML/507 in April 1958 at the Roewardt-Thomson car dealership in Sheboygan, Wisconsin. Mr. Luan enjoyed his coachbuilt Arnolt, including several entries in local races during the late 1950s. He retained LML/507 until 1969, when it was sold to a known Midwestern collector, who also campaigned the car in a variety of vintage-racing events and owned the car for 38 years.

When the current owner acquired LML/507, it took pride of place within his well-respected and renowned private Aston Martin collection.

As offered today, LML/507 has travelled fewer than 15,000 miles over the past 55-plus years, and it remains truly remarkable throughout, with a startling patina of originality and authenticity that only an unrestored car such as this can continue to offer. In fact, LML/507 proudly stands alone in its originality, since the two other Arnolt-Aston competition spiders have already been completely restored during their respective lifetimes.

A seguire, Peter Luan acquistò la LML/507 nell'aprile 1958 presso i commercianti di automobili Roewardt-Thomson di Sheboygan, nel Wisconsin. Egli si divertì con la sua Arnolt con carrozzeria speciale, utilizzandola anche in alcune corse locali alla fine degli anni Cinquanta e tenendola fino al 1969, quando la vendette ad un noto collezionista del Mid-West, che pure la utilizzò in numerose corse storiche e la tenne per 38 anni.

Quando l'attuale proprietario acquistò la LML/507, ebbe un posto di rilievo nell'ambito della sua collezione privata di Aston Martin, di tutto rispetto e ben nota.

Così come è offerta oggi, la LML/507 ha percorso meno di 15.000 miglia nei suoi oltre 55 anni, e rimane veramente straordinaria sotto ogni aspetto, con una sorprendente patina di originalità ed autenticità che solamente una vettura mai restaurata può offrire. Di fatto, la LML/507 è orgogliosamente unica nella sua originalità, poiché gli altri due Arnolt-Aston spider competizione sono già stati completamente restaurati durante la loro esistenza.

Among its wonderful original features, one cannot help but marvel at the beautifully patinated upholstery, the original tonneau and the original spark-plug wires, as well as the easily visible spot welds and ripples in the hand-hammered Bertone body panels so indicative of an irreplaceably singular, hand-built car as this. Among its many highlights, LML/507 includes aircraft-style seatbelts, a Raydyot rear-view mirror, painted wire-spoke wheels, Dunlop Roadspeed tyres and dash plaques from late-1950s and mid-1980s hillclimbs.

Today, it is immediately apparent that this Arnolt-Aston DB2/4 Competition Spyder, LML/507, may well be the perfect collector car. Its lightweight, high performance and sublime driving dynamics, even by today's standards, will render it competitive in any serious vintage racing event and the finest long-distance rallies and tours. This, before one considers its fascinating history, sleek, hand-built Bertone coachwork and Franco Scaglione design heritage. LML/507 is a competition roadster of the highest calibre, in stunningly preserved and unrestored presentation, blessed with an irreplaceable patina of originality.

Fra le sue bellissime ed originali caratteristiche, non si può fare a meno di meravigliarsi per la sua tappezzeria, perfettamente patinata, per gli originali tonneau e i cavi delle candele, così come per i punti di saldatura e i rivetti in vista sulla carrozzeria di Bertone, indicativi di una incredibile vettura costruita a mano, come questa. Fra i molti particolari importanti della LML/507 si possono notare le cinture di sicurezza di tipo aeronautico, lo specchietto retrovisore Raydyot, i cerchi a raggi verniciati, i pneumatici Dunlop Roadspeed e le placchette sul cruscotto relative alle corse in salita dalla fine degli anni Cinquanta alla metà degli anni Ottanta.

Oggi è immediatamente evidente che questa Arnolt-Aston DB2/4 Spider Competizione, telaio LML/507, può ben essere la perfetta vettura da collezione. La leggerezza, le alte prestazioni e le eccellenti doti dinamiche la renderanno competitiva, anche per gli standard attuali, in ogni seria corsa storica e nei più importanti rally e viaggi di lunga durata. Questo, ancora prima di prendere in considerazione la sua affascinante storia, l'elegante carrozzeria di Bertone costruita a mano e il valore dello stile di Franco Scaglione. La LML/507 è un roadster competizione di altissimo livello, che si presenta stupefacentemente conservata, con la fortuna di possedere un'irriproducibile patina di originalità.

GT Strada

LOT 124

1968 BIZZARRINI 5300GT STRADA

CHASSIS / TELAIO # **1A 30314** ENGINE / MOTORE # **1298 V0423/W**

- **Exceedingly rare, low production**
- **Dramatic Bertone styling, Iso chassis and strong Chevrolet V-8 power**
- **Fully restored in current ownership; retrofitted air-conditioning**
- **Shown at the 2004 Concorso Villa d'Este, complete with FIVA Class A3 passport**

- **Estremamente rara a causa della sua limitata produzione**
- **Eccitante linea di Bertone, telaio Iso e motore V-8 Chevrolet**
- **Completamente restaurata dall'attuale proprietario e ora dotata di aria condizionata**
- **Esibita al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este del 2004 con passaporto FIVA Classe A3**

Specifications:
355 bhp, 5,354 cc (327 cu. in.) Chevrolet Corvette V-8 engine, single four-barrel carburettor, four-speed manual gearbox, independent front suspension, De Dion rear axle, and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,450 mm (96.4")

Specifications:
355 cv, motore Chevrolet Corvette V-8 di 5.354 cc (327 cu. in.), un carburatore quadricorpo, cambio manuale a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti, assale posteriore De Dion, freni a disco idraulici. Passo: 2.450 mm (96.4")

ESTIMATE/STIMA:

€380.000 – €480.000 £330.000 – £420.000 $530,000 – $680,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Swiss Permis de Circulation

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Simon Clay

GIOTTO BIZZARRINI

While employed by Ferrari, Giotto Bizzarrini was acknowledged as being largely responsible for the development of both the 250 Testa Rossa and the 250 GTO.

In November 1961, an episode known as "The Purge" or the "Palace Revolt" occurred at Ferrari, sparked by the questionable dismissal of Ferrari's sales manager, which resulted in the mass departure of key engineering and development staff, including Bizzarrini. The defectors quickly formed ATS with the intention of rivalling Ferrari, but Bizzarrini soon left the new organization, electing to go it alone. Bizzarrini won a commission from Italian industrialist Ferruccio Lamborghini, for whom he designed the formidable and enduring Lamborghini V-12 engine. In addition, Count Volpi of Scuderia Serenissima selected Bizzarrini for the project that resulted in the famous Piero Drogo-bodied Ferrari 250 GT SWB "Breadvan" derivative.

GIOTTO BIZZARRINI

Quando lavorava in Ferrari, a Giotto Bizzarrini è stato riconosciuto il ruolo preminente nello sviluppo sia della 250 Testa Rossa che della 250 GTO.

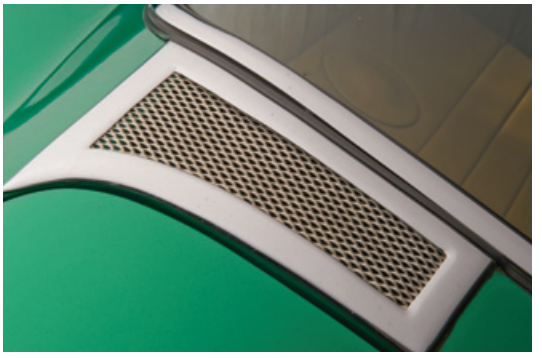
Nel novembre 1961 si verificò alla Ferrari l'episodio conosciuto come "la purga" o "la rivolta di palazzo", scatenato dal discutibile licenziamento del responsabile vendite, che determinò le dimissioni di massa dei progettisti più importanti e dello staff sviluppo, incluso Bizzarrini. I fuoriusciti formarono in breve tempo la ATS con lo scopo di rivaleggiare con la Ferrari ma Bizzarrini lasciò presto la nuova società, scegliendo di fare da solo. Si aggiudicò una commessa da parte dell'industriale italiano Ferruccio Lamborghini, per il quale progettò il formidabile e duraturo motore V-12. Inoltre il Conte Volpi di Misurata, della Scuderia Serenissima, lo scelse per il progetto che diede vita alla famosa Ferrari 250 GT a passo corto "Breadvan", carrozzata da Piero Drogo.

DEVELOPMENT OF THE 5300 GT STRADA

Next, Bizzarrini joined forces with the highly successful Milanese industrialist Renzo Rivolta, who too wanted to build a genuine GT car. Bizzarrini developed an effective platform-type chassis for the prototype Iso Rivolta GT. A two-seat GT variant, the Iso Grifo, soon followed, based on a shortened Iso Rivolta chassis. Cloaked with Giugiaro-designed coachwork and constructed by Piero Drogo, the Grifo combined Italian styling, a race-inspired chassis and reliable Chevrolet Corvette V-8 power. The prototype Grifo debuted at the 1963 Turin Motor Show, where Bizzarrini's own racing model of the Grifo also appeared, which was identified there as an "Iso A3C Competition Coupe."

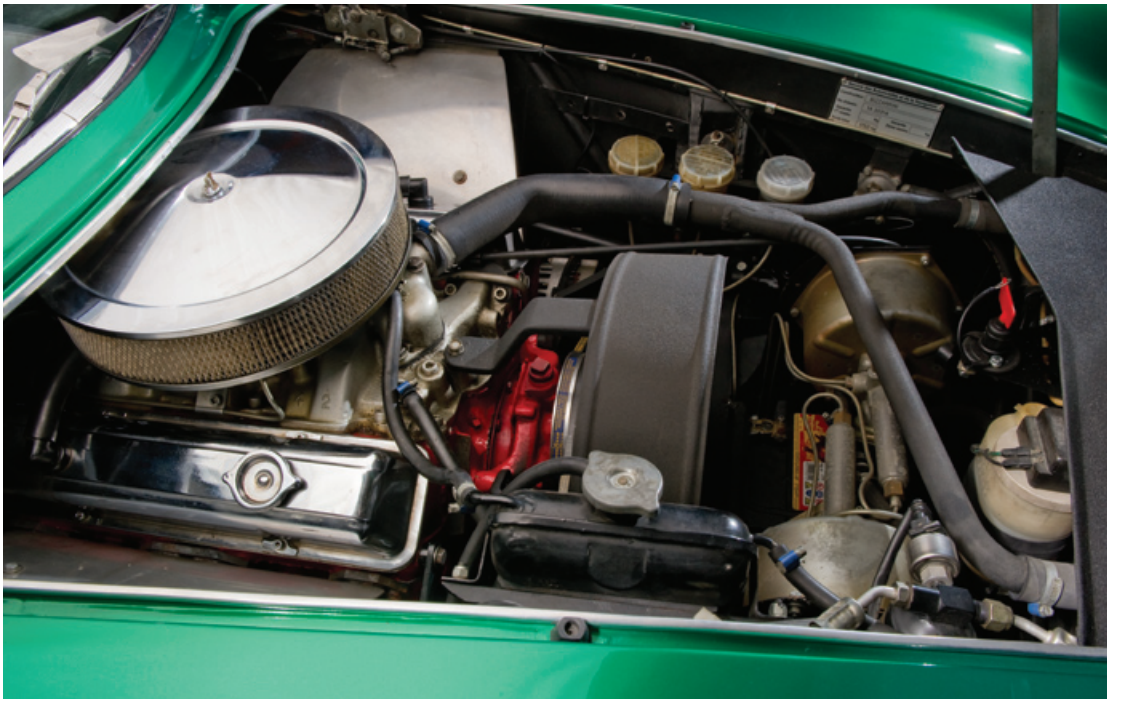
SVILUPPO DELLA 5300 GT STRADA

A seguire, Bizzarrini unì le sue forze a quelle di Renzo Rivolta, un industriale milanese di successo, anch'egli desideroso di costruire una vera gran turismo. Bizzarrini sviluppò un efficace telaio a piattaforma in acciaio per il prototipo della Iso Rivolta GT. Presto seguì una versione a due posti, la Iso Grifo, basata sullo stesso telaio con passo accorciato. Vestita di una carrozzeria disegnata da Giugiaro e costruita da Piero Drogo, la Grifo univa lo stile italiano, un telaio ispirato dalle competizioni e un affidabile motore V-8 Chevrolet Corvette. Il prototipo della Grifo debuttò al Salone di Torino del 1963, dove fu presentato anche la versione da corsa del modello, sviluppata dallo stesso Bizzarrini, denominata "Iso A3C Coupé Competizione."



Convinced of the Grifo's competition potential, Bizzarrini built his own version of the Grifo for racing and achieved great success, winning the GT class at Le Mans in 1964 and again in 1965. During this period, however, the working relationship between Rivolta and Bizzarrini grew increasingly conflicted, as Iso continued to build road-going Grifos and Bizzarrini focused on racing. Since Bizzarrini had legally registered the Grifo name, a deal was ultimately struck to allow its use by Iso in exchange for enough parts to build a number of A3Cs, in "Strada" road-going form as well as "Corsa" variants for racing.

Convinto del potenziale della vettura, Bizzarrini costruì la sua versione da corsa della Grifo e ottenne un grande successo, vincendo la classe GT a Le Mans sia nel 1964 che nel 1965. Durante questo periodo, comunque, i rapporti fra Rivolta e Bizzarrini divennero sempre più conflittuali, mentre la Iso continuava a costruire le Grifo stradali e Bizzarrini concentrava le sue forze sulle corse. Poiché Bizzarrini aveva registrato legalmente il nome Grifo, si trovò infine un accordo per permettere il suo utilizzo da parte della Iso in cambio di parti sufficienti a costruire un certo numero di A3C, sia nella configurazione "Strada" che in quella "Corsa".



While the dramatic Bertone-designed Strada was ostensibly a street car, its specifications read like those of an all-out competition car with lightweight aluminium bodywork by BBM of Modena, a fabricated platform chassis and a semi-monocoque body riveted to the frame. This advanced chassis/body design, combined with near-perfect weight distribution, resulted in excellent handling. Output of the 5.3-litre Chevrolet V-8 engine ranged between 355 and 400 horsepower, providing a claimed top speed approaching 180 mph.

Because of Bizzarrini's predilection for racing, very few examples of the road-going 5300 GT Strada were ultimately produced during a six-year production run. Production estimates vary between 100 and 149 units, including perhaps 70 alloy-bodied cars.

Mentre l'eccitante Strada disegnata da Bertone era apparentemente una vettura stradale, le sue specifiche facevano vedere una vettura da corsa grazie alla leggera carrozzeria in alluminio costruita a Modena dalla BBM, al telaio a piattaforma in lamiera e alla struttura a semi-scocca portante rivettata al telaio. Questa avanzata struttura telaio-carrozzeria, unita alla quasi perfetta distribuzione dei pesi, garantivano un'eccellente tenuta di strada. La potenza del motore V-8 Crevrolet di 5,3 litri variava da 355 a 400 cv, che garantivano una velocità di circa 290 km/h.

A causa della predilezione di Bizzarrini per le corse, pochissimi esemplari della 5300 GT Strada vennero costruiti nei sei anni di produzione. Le stime di questa produzione variano da 100 a 149 esemplari, 70 dei quali con carrozzeria in alluminio.

CHASSIS 1A 30314

The 1967 Bizzarrini 5300 GT Strada presented here, chassis 1A 30314 is an alloy-bodied example that was acquired by the current owner at auction in Geneva in 1998 and joined a private Swiss collection of supercars. One year later, the owner entrusted the car to SD Autocostruzioni of Torino, Italy for a complete, concours-quality restoration. The car was restored to correct, original specification, and the current owner requested that an air conditioning system be retrofitted to the car. He elected to have the car finished in a striking shade of green with a tan leather interior. In 2004, the car was shown at the prestigious Concorso d'Eleganza Villa d'Este, where it participated in Class D. Very few miles have been covered by 1A 30314 since its restoration, and its condition today is still near perfect.

This powerful thoroughbred is offered complete with a FIVA Class A3 passport. Eminently presentable for the most prestigious concours and classic racing events, it is an exceptional *gran turismo* car in all respects. Perhaps Giotto Bizzarrini, the "Father of the 250 GTO," said it best: "I started with the idea of the Ferrari GTO and set about trying to improve on it."

IL TELAIO 1A 30314

La Bizzarrini 5300 GT Strada offerta, telaio 1A 30314 del 1967, è un esemplare con carrozzeria in alluminio ed é stata acquistata nel 1998 dall'attuale proprietario in un'asta a Ginevra, entrando a far parte di una collezione privata svizzera di supercar. Un anno dopo, il proprietario incaricò la SD Autocostruzioni di Torino, in Italia, di eseguire un restauro da concorso. Questo fu eseguito nel rispetto delle specifiche originali, con solo l'installazione, richiesta dal proprietario, dell'aria condizionata. Finita in un singolare tono di verde con interni in pelle marrone chiaro, la vettura fu esibita nel 2004 al prestigioso Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, nella Classe D. La 1A 30314 ha percorso solo pochi chilometri dalla fine del restauro ed è in condizioni praticamente perfette.

Questo potente purosangue è offerto con anche il passaporto FIVA Classe A3. Pronta ad essere esibita nei più prestigiosi concorsi così come in eventi sportivi, è, sotto tutti gli aspetti, un'eccezionale *gran turismo*. Forse, Giotto Bizzarrini, il "padre della 250 GTO", ha dato la migliore definizione: "Sono partito dall'idea della Ferrari GTO e mi sono dato da fare per cercare di migliorarla".

Domaine
Les Fancous
J. & François DEBLIÉ

LOT 125

1930 CADILLAC V-16 CONVERTIBLE BERLINE

COACHWORK / CARROZZERIA: SAOUTCHIK

CHASSIS / TELAIO # **700979** ENGINE / MOTORE # **700979**

- **Cadillac's extraordinary sixteen-cylinder tour de force**
- **Unique, rare, one-off Saoutchik coachwork with several special features**
- **Remarkable full-length sunroof**
- **Superb Fran Roxas restoration**
- **Multiple awards, including two class awards at Pebble Beach**

- **Straordinario motore Cadillac a 16 cilindri**
- **Carrozzeria in esemplare unico di Saoutchik con numerosi particolari speciali**
- **Bellissimo tetto apribile a tutta lunghezza**
- **Eccezionale restauro di Fran Roxas**
- **Vincitrice di numerosi premi, comprese due vittorie di classe al Concorso di Pebble Beach**

SPECIFICATIONS:

175 hp, 452 cu. in. overhead valve V-16 engine with three-speed synchromesh transmission, solid front axle and torque tube rear axle, four-wheel semi-elliptic leaf springs and four-wheel power assisted brakes. Wheelbase: 3,750 mm (148")

SPECIFICHE:

175 cv, motore V-16 a valvole in testa di 7.406cc, cambio manuale sincronizzato a tre marce, assale anteriore e posteriore rigido, balestre semi-ellittiche e freni servo-assistiti sulle quattro ruote. Passo: 3.750 mm (148")

ESTIMATE/STIMA:

€280.000 – €350.000 £240.000 – £310.000 $400,000 – $500,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

In 1930, Cadillac stunned the fine-car market with the introduction of its breathtaking new sixteen-cylinder models. The cars instantly catapulted Cadillac, which until then had been a mid-priced car, to the head of the luxury class.

Designed by Owen Nacker, Cadillac's V-16 was an engineering tour de force, incorporating several unique features. Its 45-degree cylinder bank angle and overhead-valve design kept the engine narrow, while the external manifolding provided good access. Cadillac's V-16 was the first engine compartment to be styled, with all the wiring hidden and plenty of gleaming, polished aluminium, shining porcelain and a pair of beautiful valve covers with brushed aluminium ridged surfaces.

Nel 1930, la Cadillac entrò di prepotenza nel mercato delle vetture di categoria superiore presentando modelli mozzafiato dotati del nuovo motore a 16 cilindri. Il nuovo modello catapultò immediatamente la Cadillac, che fino ad allora aveva prodotto solo vetture di classe media, al vertice del mercato delle vetture di lusso.

Progettato da Owen Nacker, il motore Cadillac V-16 era un capolavoro di ingegneria e presentava numerose soluzioni uniche. L'angolo di 45 gradi tra le bancate dei cilindri e la soluzione delle valvole in testa avevano permesso di ottenere un motore stretto e facilmente accessibile grazie ai collettori posti all'esterno. Quello del Cadillac 16 cilindri fu il primo vano motore ad essere valorizzato anche sotto l'aspetto stilistico con l'impianto elettrico nascosto e con grande abbondanza di alluminio lucidato e porcellana splendente e con bellissimi coperchi delle valvole alettati in alluminio spazzolato.

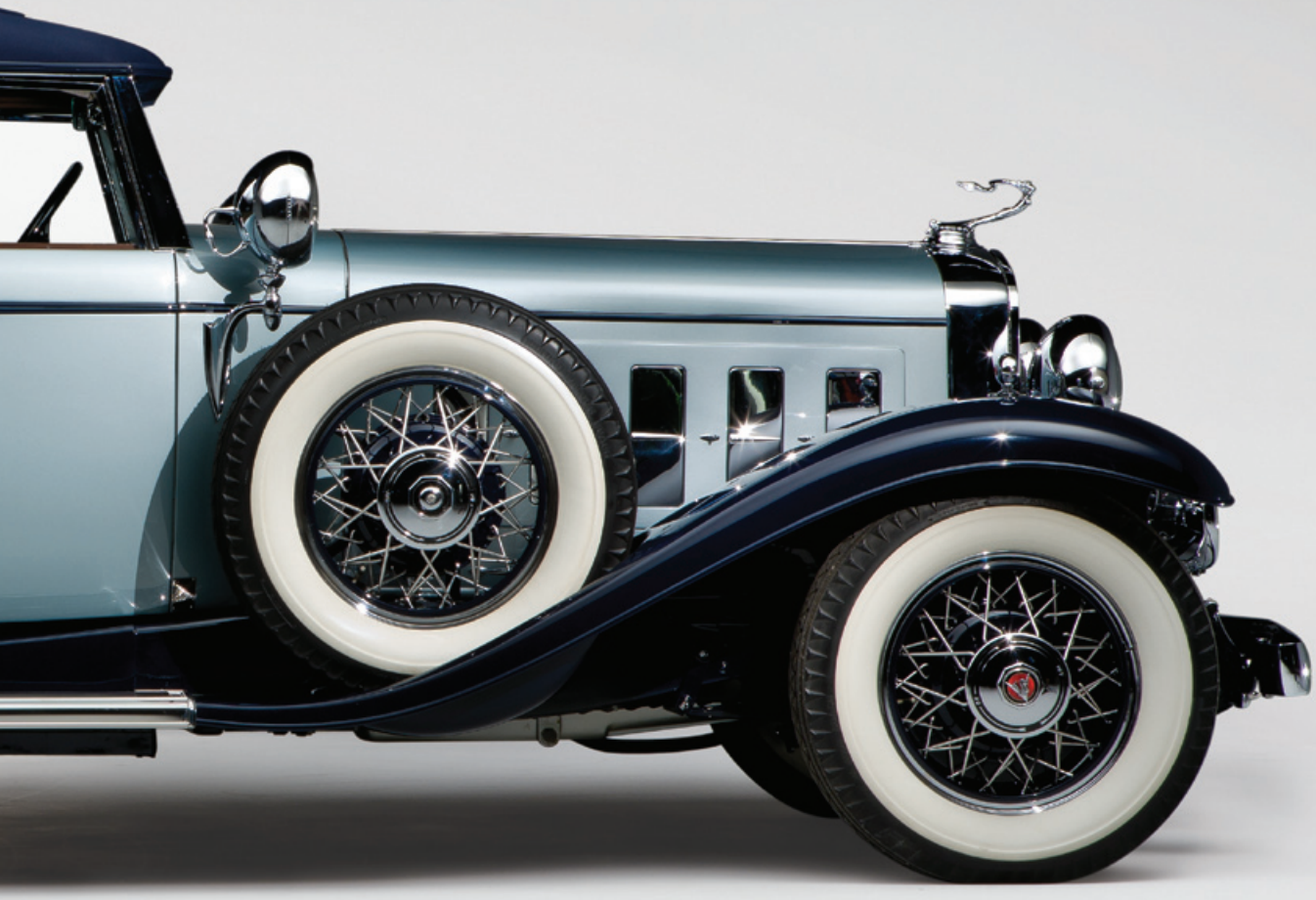
SPARK
CHOKE

ONE-OFF COACHWORK

Unlike most builders of fine cars, Cadillac discouraged custom body builders, preferring to direct the business to Fleetwood, the company's in-house coachbuilder. Only a very few chassis were made available for other builders, so most were forced to buy complete cars, remove the factory body and install their own designs. That, in fact, is what Saoutchik, the extravagant Parisian coachbuilder, did with this outstanding Cabriolet Berline design. Established in 1906, Saoutchik's work was exceptional, respected for its workmanship and the quality of its fittings and finishes. The art and style of his work, frequently daring and outrageous, were patronised by the wealthiest of Parisians and exhibited at the world's most exclusive concours events.

CARROZZERIA UNICA

Al contrario della maggior parte dei costruttori di automobili di lusso, la Cadillac scoraggiava i carrozzieri indipendenti, preferendo affidare l'incarico di costruire le carrozzerie speciali a Fleetwood, la propria carrozzeria interna. Pochissimi telai furono messi a disposizione degli altri carrozzieri, costringendoli così ad acquistare vetture complete dalle quali rimuovere la carrozzeria standard per poi sostituirla con quella da loro creata. E fu quello che fece appunto anche Saoutchik, l'estroso carrozziere parigino, con questa eccezionale Cabriolet Berline. Nata nel 1906, la Saoutchik era rinomata per l'eccellente fattura delle sue carrozzerie e la qualità degli accessori e delle finiture. L'arte e lo stile delle sue creazioni, spesso audaci ed eccessive, erano particolarmente apprezzati dai parigini più ricchi e le vetture erano esibite ai concorsi più esclusivi del mondo.



This particular one-of-a-kind body was built with a unique sunroof which opens over the length of both the driver and passenger compartments, sliding down into the rear body as a roll-top desk does. A glass sunroof, which is over the passenger compartment in the closed position, aligns with the rear window in the open position, allowing full use of the window in either position!

Although technically closed, the body's clever design allows most of the advantages of both open and closed bodies. With the sunroof retracted, the centre pillars are removable, like a convertible sedan, creating an almost completely open body. And yet, by simply sliding the sunroof closed, installing the pillars and rolling up the windows, the car offers all the advantages of a closed body.

Questa carrozzeria unica è dotata di un esclusivo tetto apribile che scopre per tutta la loro lunghezza il posto guida e quello dei passeggeri, per poi scomparire all'interno della parte posteriore della carrozzeria, come una vera capote deve fare. Un tettuccio di vetro, posto sopra la zona passeggeri nella posizione chiusa, è allineato con il vetro posteriore nella posizione aperta, permettendo quindi la vista verso l'esterno in entrambe le posizioni!

Sebbene sia tecnicamente una carrozzeria chiusa, la sua intelligente progettazione la rende perfettamente fruibile anche come carrozzeria aperta. Quando il tetto è aperto, i montanti centrali possono essere rimossi, come sulle berline convertibili, creando una carrozzeria quasi completamente aperta. Al contrario, semplicemente chiudendo il tetto, reinstallando i montanti e tirando su i finestrini, si ottengono tutti i vantaggi di una carrozzeria chiusa.

The car's fittings are particularly elaborate. A full set of Stephen Grebel lights are fitted. Sold only to custom coachbuilders, these are extremely rare and very valuable by themselves. The upholstery and woodwork in the interior of the car is very elaborate, in keeping with the latest Paris fashions. A full set of instrumentation graces the rear compartment.

PROVENANCE

The car was sold new in mid-1930, complete with its Saoutchik coachwork replacing the original Cadillac body. At some point in the post-war period, the car was found having been abandoned for several years in a Paris garage. Not long afterwards, it was bought by French automobile dealer Johnny Thuysbaert. Repairs were carried out in 1964 by the Francis Workshops near Paris, following which it was featured in an article in the August issue of France's *Auto Journal*.

Gli accessori sono scelti con cura particolare, come il set completo di fanali Stephen Grebel. Venduti solo ai carrozzieri, questi fanali sono particolarmente rari e preziosi. La tappezzeria e la boiserie all'interno sono particolamente curate, in linea con le più attuali tendenze stilistiche parigine del tempo. La parte posteriore è completata da un set completo di strumenti.

STORIA

Dotata della carrozzeria Saoutchik in sostituzione dell'originale carrozzeria Cadillac, la vettura fu venduta nuova a metà del 1930. Negli anni seguenti la fine della Seconda Guerra Mondiale, la vettura fu ritrovata, abbandonata da diversi anni, in un garage di Parigi. Non molto tempo dopo, fu acquistata dal commerciante francese di automobili Johnny Thuysbaert. Alcune riparazioni furono effettuate nel 1964 dalla Francis Workshops, vicino Parigi, dopo le quali la vettura fu illustrata in un articolo sul numero di Agosto della rivista francese *Auto Journal*.

The next owner was M. Serge Pozzoli, former editor of France's *Fanatique de l'Automobile*, who stored it in a warehouse at Avenue Jean-Jaures in Paris, where it came to the attention of Hubert Le Gaillais, who subsequently bought the car and began showing it at various meets in and around Paris in the late '60s and '70s.

In the late 1980s, the car was returned to the United States, where it was completely restored to the highest standards by respected restorer Fran Roxas of Alsip, Illinois for Fred Weber of St. Louis, Missouri. During restoration, this remarkable body was removed from the Cadillac chassis on which it was originally built – a chassis that was initially bodied by Cadillac as a roadster. Roxas then put the Saoutchik body onto chassis 700979, another correct V-16 chassis, originally fitted with a Fleetwood four-door sedan body and complete with its original engine number 700979. It is interesting that this chassis was originally ordered new by C.F. "Boss" Kettering, the creator of the self starter, Delco, and a leading GM engineer who went on to develop the Parade of Progress, making it, in itself, an historically important car.

Il proprietario successivo fu Serge Pozzoli, editore della rivista francese *Fanatique de l'Automobile*, che la ricoverò in un magazzino in Avenue Jean-Jaures a Parigi, dove fu vista da Hubert Le Gaillais, che la comprò e la esibì in vari raduni nell'area di Parigi fra la fine degli anni Sessanta e gli anni Settanta.

Alla fine degli anni Ottanta, la vettura fu riesportata negli USA dove fu completamente restaurata ai più alti livelli dal noto restauratore Fran Roxas di Alsip, nell'Illinois, per Fred Weber di St. Louis, nel Missouri. Durante i lavori, questa bellissima carrozzeria fu rimossa dall'originale telaio Cadillac per il quale era stata costruita (e che originariamente era dotato di una carrozzeria roadster) e fu montata sul telaio n. 700979, un altro telaio V-16, originariamente nato con carrozzeria berlina di Fleetwood e ancora dotato del suo motore originale n. 700979. E' da notare che questo telaio era stato ordinato nuovo da C.F. "Boss" Kettering, l'inventore del motorino d'avviamento Delco, un importante progettista della GM che sviluppò la "Parade of Progress": già questo la rende una vettura importante dal punto di vista storico.

After the car was completed, it was purchased by Detroit-area real estate developer Bernie Glieberman, with noteworthy results. Major awards included a Class Award at Pebble Beach in 1991 and at Meadow Brook in 1995 where it won Best in Class and the Engineering in Excellence Trophy. The present owner acquired the automobile in January 2001.

In its current ownership, this outstanding V-16 has won awards at the Pebble Beach Concours, with yet another Class Award, and Amelia Island, where it received the trophy for Most Elegant Closed Car, as well as at Palos Verdes and Newport Beach. Recently in the care of noted restorers Alan Taylor and Mosier Restorations, the car benefited from both a cosmetic upgrade and a mechanical freshening in order to prepare the car for touring as well as show purposes.

Few V-16s were coachbuilt; this one-off design features many innovative elements, making it a truly unique automobile. With its no-expense-spared restoration and maintenance, it offers a truly unique opportunity, featuring the very best in American Classic Era, cutting-edge engineering with the most luxurious of European coachwork.

Alla fine del restauro, la vettura fu acquistata da Bernie Glieberman, un immobiliarista della zona di Detroit, che ottenne notevoli successi in diversi concorsi, compresi una vittoria di classe a Pebble Beach in 1991, e un'altra vittoria di classe e l'Engineering in Excellence Trophy a Meadow Brook nel 1995.

L'attuale proprietario ha acquistato la vettura nel gennaio 2001 e in seguito ha ottenuto altri riconoscimenti in vari concorsi come Pebble Beach, ancora un premio di classe, Amelia Island, il trofeo per la Vettura Chiusa Più Elegante, Palos Verdes e Newport Beach. Affidata recentemente ai noti restauratori Alan Taylor and Mosier Restorations, la vettura ha beneficiato di alcuni lavori alla carrozzeria e agli interni e di una revisione meccanica, in attesa di essere utilizzata su strada o in concorsi.

Pochi esemplari della V-16 hanno ricevuto carrozzerie personalizzate; questo esemplare unico presenta numerosi elementi innovativi che ne fanno una vettura veramente esclusiva. Con il suo restauro senza limiti di spesa e l'accurata manutenzione, rappresenta un'opportunità veramente unica di acquistare una vettura che accoppia il massimo dell'avanguardia progettuale dell'Epoca Classica americana con una delle più lussuose carrozzerie europee.

Racing on number 41, Giampiero Biscaldi maneuvers through the esses with ease in his TZ at Le Mans in 1964. Image courtesy of GPL Images

LOT 126

1964 ALFA ROMEO TZ COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: ZAGATO

CHASSIS / TELAIO # **750006**

- **One of the most important TZs in existence, race-prepared new for Alfa Romeo by Autodelta**
- **Entries at the Targa Florio, Le Mans 24 Hours, Monza 1000 Kms and Tour de France**
- **Landmark Alfa Romeo model with gorgeous aluminium Zagato coachwork**
- **Fully restored by Piet Roelofs Engineering to 1964 Le Mans configuration and livery**
- **Single-family ownership for 23 years**

- **Una delle più importanti TZ, preparata per le corse dalla Autodelta per l'Alfa Romeo**
- **Ha partecipato alla Targa Florio, 24 Ore di Le Mans, 1000 Km di Monza e Tour de France**
- **Pietra miliare nella produzione modelli Alfa Romeo con splendida carrozzeria in alluminio di Zagato**
- **Completamente restaurata da Piet Roelofs Engineering nella configurazione e livrea di Le Mans 1964**
- **Per 23 anni di proprietà della stessa famiglia**

SPECIFICATIONS:

150 bhp, 1,570 cc DOHC inline four-cylinder engine, five-speed manual gearbox, four-wheel independent coil-spring suspension, and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,200 mm (86.6")

SPECIFICHE:

150 cv, motore quattro cilindri in linea di 1.570 cc con doppio albero a camme in testa, cambio manuale a cinque marce, sospensioni anteriore e posteriore a ruote indipendenti con ammortizzatori a molla, freni a disco a comando idraulico. Passo: 2.200 mm (86.6")

ESTIMATE/STIMA:

€475.000 – €575.000 £410.000 – £500.000 $670,000 – $810,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Dutch Kentekenbewijs

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Dirk De Jager

One of the most desirable of all of the post-war Alfas, TZs were and continue to be considered as Alfa Romeo's version of Ferrari's GTO. Ranking in rarity with the very best sports cars, only about 112 were built between 1963 and 1967. At the October 1963 FISA Cup at Monza, Alfa introduced a competition Giulia, named "TZ" for its "Tubolare" space frame chassis and striking lightweight "Zagato" coachwork. At this race, TZs finished 1-2-3-4 in their class – an extraordinary debut achievement. In 1964, the TZ was FIA-homologated and immediately began logging an impressive string of victories.

TZs raced in the most important races, were driven by some of the best drivers at the time and competed against the likes of Ferrari 250 GTOs, Shelby Cobras, Maserati Birdcages and Porsche 904s. At the 1964 Targa Florio alone, Porsche took

Una delle più desiderabili Alfa del dopo-guerra, le TZ erano e continuano ad essere considerate la Ferrari GTO dell'Alfa Romeo. Gareggiando per rarità con le più superlative vetture sportive, ne furono costruite solo 112 fra il 1963 e il 1967. Alla Coppa Fisa a Monza nell'ottobre 1963, l'Alfa presentò una Giulia da competizione, denominata "TZ" per il telaio "Tubolare" e la sensazionale carrozzeria leggera di "Zagato". Nella corsa, le TZ si classificarono al 1°, 2°, 3° e 4° posto di classe, un debutto straordinario. Nel 1964 furono omologate FIA e immediatamente cominciarono ad accumulare un impressionante palmares di vittorie.

Le TZ parteciparono alle corse più importanti, furono guidate da alcuni dei migliori piloti dell'epoca e gareggiarono alla pari con le Ferrari 250 GTO, le Shelby Cobra, le Maserati Birdcage e le Porsche 904. Solo alla Targa Florio del 1964, le Porsche 904

the first two spots with 904s, Alfa Romeo came in third and fourth with TZs, and Ferrari with their 250 GTOs took fifth. Class wins at Sebring, Le Mans and the Nürburgring that year also solidified the TZ's position within the annals of motorsport. Without a doubt the TZ was a highly competitive road car, but the outstanding chassis provided very predictable handling and made for a virtually unbreakable rally car as well, with a TZ winning the Alpine Rally outright in 1964.

Its design is unrivalled as well. The stunning bodies were built by Zagato at a time when the coachbuilder produced some of its greatest designs, including the Aston Martin DB4 GTZ, Maserati A6G/54 and Ferrari 250 GTZ.

si classificarono al primo e secondo posto, le Alfa Romeo TZ al terzo e al quarto, e la Ferrari 250 GTO al quinto. Le vittorie di classe di quello stesso anno a Sebring, Le Mans e Nürburgring consolidarono la posizione della TZ negli annali del motorismo sportivo. Senza dubbio la TZ fu una stradale sportiva altamente competitiva ma l'eccezionale telaio offriva una prevedibile facilità d'uso e la rendeva una vettura da rally virtualmente indistruttibile, come dimostrato dalla vittoria assoluta all'Alpine Rally del 1964.

Anche lo stile è impareggiabile. Le stupende carrozzerie furono costruite da Zagato nello stesso periodo in cui il carrozziere creò alcune delle sue più belle vetture, come l'Aston Martin DB4 GTZ, la Maserati A6G/54 e la Ferrari 250 GTZ.

CHASSIS NO. 750006

According to research, as well as the Zagato TZ Registry, chassis 750006 was completed and race-prepared by Autodelta for the Alfa Romeo DIPRE ESPE (Experimental Department) and invoiced on 2 April, 1964. This was to be one of the few Autodelta-prepared TZ chassis that were built. The later competition cars were derived from the standard homologation cars and are therefore not as rare or desirable. As such, chassis 750006 was fitted with special outboard front shock mounts, a close-ratio gearbox and a larger radiator header tank.

Soon after, it was purchased by Eugenio Dragoni's Scuderia Sant'Ambroeus, which was organised during the late 1950s by Dragoni, a successful Italian cosmetics magnate with a passion for motor sports and a close relationship with Ferrari. The team was very successful in the 1962-1966 period, winning both a driver's and constructor's title in Grand Prix racing, four sports car championships and three consecutive Le Mans titles.

IL TELAIO 750006

Secondo ricerche dettagliate, così come secondo il Registro Zagato TZ, il telaio 750006 fu completato e preparato dall'Autodelta per il DIPRE ESPE (Direzione Progettazione Esperienze) della Alfa Romeo e fatturato il 2 aprile 1964. Sarebbe stato uno dei pochi telai TZ preparati direttamente dall'Autodelta. I successivi esemplari da competizione sarebbero derivati dalle vetture di produzione e sono quindi meno rari e desiderabili. Come tale, il telaio fu dotato di speciali attacchi esterni per gli ammortizzatori anteriori, rapporti al cambio ravvicinati e radiatore maggiorato.

Poco dopo, la vettura fu acquistata dalla Scuderia Sant'Ambroeus, che era stata creata alla fine degli anni Cinquanta da Eugenio Dragoni, un industriale italiano di successo nella cosmetica con la passione per le corse e direttore sportivo della Ferrari nel periodo 1962-1966; in quegli anni la Ferrari conseguì grandi successi, con un titolo costruttori e uno piloti nei Gran Premi, quattro campionati marche e tre vittorie a Le Mans.

750006 maneuvers yet another corner in the unforgiving Sicilian countryside. In an amazing achievement, Bussinello and Todaro finished third overall. *Image courtesy of GPL Images*

Barely three weeks after acquisition on 24 April, 1964, it is understood 750006 was assigned temporary road registration 68328 W6 and race number 58 in preparation for entry into the Targa Florio. While the historic Targa Florio archives are not accessible, there is photographic evidence that corroborates the car and driver's participation in the various stages of the race. It was piloted by Roberto Bussinello and Nino Todaro, who finished the 720-km, 10-lap race in third position overall with lap times only 16 seconds slower than the race-winning Porsche 904 GTS "works" entry – a superb achievement.

In June 1964, chassis 750006 contested the Le Mans 24-Hour race, where it battled against a squadron of Porsche 904s, Ferrari 250 GTOs and V-8 Shelby Cobras, among other GT-class entries. Original Le Mans paperwork confirms that chassis number 750006 was indeed assigned race number 41 on the grid. Although the car faced a horsepower disadvantage, 750006, with Giampiero Biscaldi and Giancarlo Sala driving, managed 15th overall and 10th in GT, with 4,102 kms completed in 305 laps.

Alone, both Targa Florio and Le Mans history contribute immeasurably to a car's competition pedigree, but 750006 racing days weren't over yet. In September, the car was jointly entered into the Tour de France Auto by Autodelta and Scuderia Sant'Ambroeus, where it was co-driven by Jean Hébert and Georges Burggraf and carried race number 142. Unfortunately, it crashed on day three and retired.

Si può dedurre che appena tre settimane dopo l'acquisto, il 24 aprile 1964, alla 750006 fu assegnata la targa provvisoria 68328 W6 e il numero di gara 58 per la partecipazione alla Targa Florio. Sebbene l'archivio storico della Targa Florio non sia consultabile, ci sono prove fotografiche che dimostrano la partecipazione della vettura e dei piloti alle varie fasi della corsa. Essa fu guidata da Roberto Bussinello e Nino Todaro, che finirono i 10 giri per 720 km della gara al terzo posto assoluto, con tempi sul giro di soli 16 secondi più alti di quelli della Porsche 904 GTS ufficiale vittoriosa, davvero un grande risultato.

Nel giugno 1964, la 750006 partecipò alla 24 Ore di Le Mans, battendosi, fra le vetture della Classe GT, con le Porsche 904, le Ferrari 250 GTO e le Shelby Cobra. Un documento d'archivio originale conferma che alla 750006 fu assegnato il numero di corsa 41. Nonostante la minore potenza, la vettura, guidata da Giampiero Biscaldi e Giancarlo Sala, giunse 15° assoluta e 10° della Classe GT, coprendo 305 giri per un totale di 4.102 km.

Da sole la Targa Florio e Le Mans contribuiscono in modo incommensurabile al pedigree di una vettura da corsa, ma il tempo delle corse per la 750006 non si era ancora concluso. In settembre, essa fu iscritta congiuntamente dall'Autodelta e dalla Scuderia Sant'Ambroeus al Tour de France, dove fu guidata da Jean Hébert and Georges Burggraf con il numero di gara 142. Sfortunatamente, ebbe un incidente nella terza tappa e si ritirò.

One of the few Alfa Romeo TZs race-prepared directly by Autodelta, 750006 is pictured here at the world's most famous endurance race, the 24 Hours of Le Mans, not long after completing the difficult Targa Florio. *Image courtesy of LAT Photographic*

In March 1965, Giancarlo Sala, who co-drove 750006 at Le Mans, bought the car from Scuderia Sant'Ambroeus. Entered by his local Scuderia Brescia Corse, it contested the Monza 1,000-km race on 25th April, driven by Sala and Giorgio Pianta. Carrying race number 26, it experienced engine trouble on lap 58 and failed to finish the race. Following the Monza race, Sala entered 750006 into the Trofeo Vallecamonica in Brescia, Italy, where it finished 6th in class on number 157.

Sala continued to race 750006 in Italy during 1966, 1967 and 1968, finally entering the 1969 Targa Florio that May, where it failed to finish. In an effort to remain competitive through weight reduction, Sala removed all paint from the inner and outer bodywork of 750006 at some point in 1967, an idea inspired by the bare-aluminium Porsches that he had seen earlier at the Nürburgring. The car remained in bare aluminium until its eventual restoration during the 2000s.

Nel marzo 1965, Giancarlo Sala, che l'aveva guidata a Le Mans, acquistò la 750006 dalla Scuderia Sant'Ambroeus. Iscritta dalla Scuderia Brescia Corse, il 25 aprile la vettura corse la 1000 Km di Monza, guidata da Sala e Giorgio Pianta. Con il numero di gara 26, ebbe problemi di motore al 58° giro e non terminò la corsa. Dopo Monza, Sala iscrisse la 750006 al Trofeo Vallecamonica, in Italia, dove, con il numero di gara 157, si piazzò sesto di classe.

Sala continuò a gareggiare con la 750006 in Italia nel 1966, 1967 e 1968 e infine alla Targa Florio di maggio 1969, dove fu costretto al ritiro. Allo scopo di rimanere competitivo tramite la riduzione del peso, nel corso del 1967 Sala rimosse tutta la vernice dall'interno e dall'esterno della carrozzeria, un'idea ispirata dalle Porsche in alluminio nudo che aveva visto in precedenza al Nürburgring. La vettura rimase priva di verniciatura fino al restauro negli anni Duemila.

CURRENT OWNERSHIP AND AUTHENTICATION

Sala retained the TZ for another 13 years, finally selling it to Ambrogio Gallotti in June 1982. In 1985, 750006 was entered into the Registro Italiano Alfa Romeo (RIAR) under the number 190. Mr. Gallotti then sold it to Francis Fabulet, a Parisian who entered the car into a number of historic rallies, in December 1986. The current owners acquired 750006 from Mr. Fabulet via Guido Bartolomeo in November 1987. Restoration work was eventually begun with Piet Roelofs Engineering in Holland, who returned the car to its 1964 Le Mans configuration and livery and finished the restoration just last year. Due to the condition of the bare aluminium body, much of the skin had to be replaced. The roof and most inner components of the body, however, remain original, and it should be noted that the original aluminium skin of the body will be included with the sale of the car.

Following restoration, a shakedown run confirmed the startling performance of 750006 and the knee-weakening sound of its DOHC double-ignition engine at full throttle. In July 2010, the TZ was entered into the prestigious Le Mans Classic and

ATTUALE PROPRIETÀ E VERIFICA DELLA AUTENTICITÀ

Sala tenne la TZ per altri 13 anni fino al giugno 1982 quando la vendette a Ambrogio Gallotti. Nel 1985, la 750006 fu iscritta nel Registro Italiano Alfa Romeo (RIAR), al numero 190. Nel dicembre 1986, Gallotti vendette la vettura a Francis Fabulet, un parigino che la iscrisse a numerosi rally storici. Gli attuali proprietari la acquistarono da Fabulet nel novembre 1987 tramite Guido Bartolomeo. Il restauro fu affidato alla Piet Roelofs Engineering, in Olanda, che ha riportato la vettura nella configurazione e livrea di Le Mans 1964, ultimando i lavori solo l'anno scorso. A causa delle condizioni della carrozzeria in alluminio nudo, gran parte della pelle è stata sostituita. Il tetto e la maggior parte dei componenti interni della carrozzeria, comunque, sono originali e si noti che la pelle originale in alluminio della carrozzeria è inclusa nel lotto.

Dopo il restauro, un'accurata prova ha confermato le eccezionali prestazioni della 750006 e il rombo possente a pieno regime del motore bialbero a doppia accensione. Nel luglio 2010, la TZ fu iscritta alla prestigiosa Le Mans Classic e anche al concorso del Le Mans Heritage Club, dove

also took to the show field at the Le Mans Heritage Club Concours, where it was awarded first in class. On 4th and 5th September, the TZ was entered in the Paleis Het Loo Concours d'Elegance, where it was awarded second in its class. Most recently, 750006 was exhibited at Auto Moto Italia in Houten, Holland in October 2010, followed by a December 2010 appearance at the Essen Motor Show in Germany.

In order to definitively confirm the car's authenticity and identity, 750006 was taken to Italy in February 2011 and submitted to the rigorous scrutiny of a homologation and authentication session at the factory-supported Registro Italiano Alfa Romeo. Thoroughly examined by Alfa Romeo experts Maurizio Tabucchi and Lorenzo Marzullo, 750006 passed with flying colours and probably set the

fu premiata come la migliore della classe. Il 4 e 5 settembre, ha partecipato al Concorso d'Eleganza del Paleis Het Loo e premiata come seconda della classe. In tempi più recenti, è stata esibita all'Auto Moto Italia a Houten, in Olanda, nell'ottobre 2010 e in dicembre al Motor Show di Essen, in Germania.

Allo scopo di confermare definitivamente la sua autenticità e identità, nel febbraio 2011 la 750006 fu portata in Italia e sottoposta all'esame severo di una commissione di omologazione e autenticazione del Registro Italiano Alfa Romeo. Scrupolosamente esaminata dagli esperti Alfa Romeo Maurizio Tabucchi e Lorenzo Marzullo, la 750006 è stata promossa a pieni voti e ha probabilmente fissato gli standard per le prossime TZ. Gli attuali proprietari hanno richiesto,

standard for TZs to come. The current owners have applied for, and have been granted, the most elaborate certification, the "Certificazione di Autenticita," which will be included with the car.

As offered, this TZ completes nearly a quarter-century of ownership by a single family of true enthusiasts. Chassis 750006 is acknowledged as one of the finest TZs in existence today. With its outstanding period racing history at some of the most storied racing events and venues, it is eligible for today's most prestigious vintage racing and rally events and is complete with an extensive file containing historic photographs and documentation. For sports racing and Alfa Romeo enthusiasts, this may very well be an unrepeatable opportunity.

ed è stata loro assegnata, la certificazione più completa, la "Certificazione di Autenticita," che accompagnerà la vettura.

Così come è offerta, questa TZ è da quasi un quarto di secolo di proprietà di una famiglia composta da veri appassionati. La 750006 è riconosciuta come una delle più belle TZ oggi in esistenza. Con la sua spettacolare storia agonistica grazie alla partecipazione all'epoca ad alcune delle più importanti corse, può partecipare alle più prestigiose manifestazioni storiche odierne ed è offerta con un ricco dossier contenente foto storiche e documentazione. Per gli appassionati di corse e di vetture Alfa Romeo, questa si può considerare un'opportunità irripetibile.

FIGONI & FALASCHI
CARROSSIERS
14 RUE LEMOINE
BOULOGNE SEINE

LOT 127

1938 TALBOT-LAGO T150-C SS TEARDROP COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: FIGONI ET FALASCHI

CHASSIS / TELAIO # **90112** ENGINE / MOTORE # **85470** FIGONI JOB / FIGONI FOGLIO LAVORO # **681**

- **A triple award winner at Pebble Beach in 2009 and Best of Show at Meadow Brook in 2010**
- **Shown at concours events in period**
- **Show-quality restoration by RM Auto Restoration**
- **One of only 11 examples with Second-Series "New York" Figoni coachwork**
- **Rare Factory sunroof**
- **Sophisticated race-bred, short-wheelbase T150-C SS Talbot-Lago chassis**

- **Vincitrice di tre premi a Pebble Beach nel 2009 e Best of Show a Meadow Brook nel 2010**
- **Esibita in concorsi anche quando era nuova**
- **Restaurata in condizioni da concorso da RM Auto Restoration**
- **Uno dei soli 11 esemplari della seconda serie "New York" con carrozzeria Figoni**
- **Raro esemplare prodotto con il tetto apribile**
- **Sofisticato esemplare sul telaio a passo corto Talbot-Lago T150-C SS, nato per le corse**

SPECIFICATIONS:

140 bhp, 3,996 cc inline six-cylinder engine with hemispherical combustion chambers and triple Stromberg carburettors, Wilson four-speed pre-selector gearbox, independent front suspension with transverse leaf spring, leaf spring and live axle rear suspension, and four-wheel drum brakes. Wheelbase: 2,650 mm (104.33")

SPECIFICHE:

140 cv, motore 6 cilindri in linea di 3.996 cc con camere di combustione emisferiche e tre carburatori Stromberg, cambio a quattro marce con pre-selettore Wilson, sospensione anteriore a ruote indipendenti con balestra trasversale, assale posteriore rigido con balestra, freni a tamburo sulle quattro ruote. Passo: 2.650 mm (104.33")

ESTIMATE/STIMA:

€3.100.000 – €3.800.000 £2.700.000 – £3.400.000 $4,500,000 – $5,500,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

The T150-C SS chassis is arguably one of Anthony Lago's greatest achievements. The "C" stood for competition, a reference to the marque's racing success, while "SS" signified "super sports," the short 2.65-metre wheelbase version of the competition chassis. Its race-bred six-cylinder engine featured an overhead valvetrain, hemispherical combustion chambers, high compression, triple carburettors and a large-capacity oil pan. Other competition items included a punched handbrake lever and a dual braking system. Intended for sporting two- or three-place coachwork, it was also the lightest chassis and offered exceptional road holding by virtue of its advanced independent front suspension, plus excellent braking.

Racing success certainly enhanced the appeal; it was this demand, combined with Lago's collaboration with the Figoni et Falaschi coachbuilding firm, that resulted in the creation of what many believe to be the most beautiful automobiles ever conceived.

Si può dire che il telaio T150-C SS é stato uno dei più grandi successi di Antonio Lago. La "C" sta per competizione, con riferimento ai successi sportivi della casa, mentre "SS" sta per "super sports", con riferimento alla versione a passo corto (da 2,65 metri) del telaio da competizione. Il motore 6 cilindri da competizione presenta il comando valvole in testa, camere di scoppio emisferiche ad alta compressione, tre carburatori e coppa olio di grande capacità. Altri particolari da corsa sono la leva del freno a mano alleggerita e il doppio sistema frenante. Progettato per carrozzerie sportive a due o tre posti, è il telaio più leggero della serie ed offre un'eccezionale tenuta di strada, grazie alle avanzate sospensioni anteriori a ruote indipendenti, e un'ottima frenata.

Il successo sportivo sicuramente lo rese più attraente; e fu questo impegno, combinato con la collaborazione fra Lago e la Carrozzeria Figoni et Falaschi, che portò alla nascita di quella che molti ritengono sia la più bella automobile mai concepita.

FIGONI ET FALASCHI:
MASTERS OF ELEGANCE

There is little doubt that the era of exuberant French coachwork precipitated a tidal change in automotive design. Gone were the largely functional forms of the 1920s and early 1930s, replaced by the fanciful curves and sensuous lines that ushered in the era of the automobile as art form. Although others were versed in the style to one degree or another, the Parisian firm of Figoni et Falaschi remains widely regarded as the truest innovator of the groundbreaking new look.

Joseph Figoni began to turn his attention to Talbot-Lago. In 1937, Figoni and Lago signed an agreement to work together exclusively, and for a time they did. The finest product of their collaboration was the landmark "Teardrop" or "goutte d'eau coupé," with just 16 ultimately produced in two series. Regardless of the series, each Teardrop was coachbuilt, and consequently there are minor and even major variations from one car to another. For example, two were built with skirted front and rear wheels, some featured bullet headlamps between the radiator grille and fenders, while others featured headlamps recessed behind chrome grilles.

FIGONI ET FALASCHI: MAESTRI D'ELEGANZA

Ci sono pochi dubbi sul fatto che l'era degli esuberanti carrozzieri francesi abbia portato ad un cambio epocale nello stile automobilistico. Le forme puramente funzionali degli anni Venti e dei primi anni Trenta erano state superate, sostituite dalle fantasiose curve e sensuali linee che inaugurarono l'era dell'automobile come forma d'arte. Sebbene anche altri carrozzieri fossero versati per questo stile ad un certo livello, i parigini Figoni et Falaschi sono considerati dai più come i veri innovatori del nuovo stile.

Giuseppe Figoni aveva già posto la sua attenzione sulla Talbot-Lago, quando, nel 1937, lui e Lago sottoscrissero un accordo di esclusiva, che durò per qualche tempo. La più bella creazione nata dalla loro collaborazione fu l'immortale coupé "Goutte d'eau" (Goccia d'acqua) del quale furono costruiti solo 16 esemplari, distinti in due serie. Anche se era una serie, ogni esemplare della "Goutte d'eau" era costruito a mano e di conseguenza ci sono piccole e, a volte, anche grandi differenze fra un esemplare e l'altro. Per esempio, due vetture vennero costruite con entrambe le ruote anteriori e posteriori coperte, alcune hanno fanali a goccia scoperti posizionati fra la griglia del radiatore e i parafanghi e altre hanno i fanali nascosti da griglie cromate.

The first series, named "Jeancart" after the first patron of the design, was a lovely aerodynamic coupé with a slight notchback design. Five were built, with three on the T150-C SS chassis, one on the three-litre T23 chassis and one on the T150-C Lago Speciale long-wheelbase chassis.

The second series, débuted at the New York Auto Show and named "Model New York" in honour of the occasion, was quite similar in concept but featured an uninterrupted fastback profile. While not all such cars were officially designated "Model New York" by Figoni, all share the same appearance and characteristics, and consequently they are usually listed together by marque experts.

La prima serie, denominata "Jeancart" dal nome dell'acquirente del primo esemplare, era un attraente coupé aerodinamico con l'ingombro del baule leggermente visibile (che gli americani definiscono "notchback"). Ne furono costruiti cinque esemplari, tre sul telaio T150-C SS chassis, uno sul telaio T23 con il motore 3 litri, e uno sul telaio a passo lungo T150-C Lago Speciale.

La seconda serie, presentata al Salone dell'Auto di New York e per questo denominata "Modello New York", era del tutto simile nel concetto alla precedente ma con un profilo posteriore ininterrotto (definito "fastback"). Anche se non tutti gli esemplari furono ufficialmente chiamati da Figoni "Modello New York", tutti condividono la stessa linea e le stesse caratteristiche, e di conseguenza sono sempre elencati insieme dagli esperti della marca.

CHASSIS NO. 90112: SPEED AND BEAUTY

Perfectly proportioned, these Teardrop Coupés mark the peak of the French streamlined design movement of the 1930s. Chassis 90112, the wonderful example offered here, is one of only 10 examples of the Style 9220 Model New York built on the short T150-C SS chassis (one additional car was built on the T23 Baby chassis). It is also one of just three surviving examples fitted from new with a factory-fitted sunroof. One of the most striking aspects of this design is the pair of graceful chrome grilles behind which the headlamps are hidden. A classic Figoni detail, it graces just a handful of the surviving cars.

IL TELAIO N. 90112: VELOCITÀ E BELLEZZA

Perfettamente proporzionati, i coupé "Goutte d'eau" rappresentano la massima espressione dell'aerodinamico stile francese degli anni Trenta. Il telaio 90112, la splendida vettura offerta, è uno dei soli 10 esemplari del "Modèle New York dessin n° 9220", costruiti sul telaio a passo corto T150-C SS (un ulteriore esemplare fu costruito sul telaio T23 Baby). E' anche uno dei tre esemplari ancora esistenti nati in fabbrica con il tetto apribile. Uno dei più attraenti aspetti di questa linea sono le due leggiadre griglie cromate dietro le quali sono celati i fanali. Un particolare classico di Figoni, si ritrova solo su poche delle vetture ancora esistenti.

PROVENANCE

In the world of French cars, chassis 90112 stands as one of the best Teardrops, having a continuous history from new and no history of fire, accident or deterioration. All of its major components remain intact and together, including its chassis, engine and Figoni coachwork. It was ordered new by M. Troussaint, Director of the Casino at Namur, Belgium, and delivered to him in May 1938. Notably, it was shown at the 1939 Brussels Concours d'Elegance, and it was presented at the 1939 Concours d'Elegance in Deauville, France.

With the onset of war and the fall of Belgium in the face of the German Blitzkrieg in May 1940, 90112 disappeared from view but eventually resurfaced in storage during the 1950s, prior to its acquisition by the Belgian royal family. Following the death of the King, a family member, who kept the car at their villa in Belgium, apparently inherited it. At some point in time, 90112 had been partially disassembled, in preparation for restoration, but the work was never undertaken, making 90112 one of the most original unrestored examples of its kind when the present owners acquired it during the mid-2000s.

PROVENIENZA

Fra le vetture francesi, il telaio 90112 rappresenta una delle migliori "Goutte d'eau", avendo una storia continua fin da nuova e non avendo subito incendi, incidenti o altri danni importanti durante la sua esistenza. Tutti i suoi maggiori componenti sono intatti e presenti, compresi il telaio, il motore e la carrozzeria di Figoni. Essa fu ordinata nuova dal signor Troussaint, direttore del casinò di Namur, in Belgio, che la ritirò nel maggio 1938. Da notare che nel 1939 la vettura fu esibita ai Concorsi d'Eleganza di Bruxelles e di Deauville, in Francia.

Con lo scoppio della guerra e la conseguente caduta del Belgio all'attacco tedesco del maggio 1940, la 90112 scomparve dalla circolazione, per riapparire negli anni Cinquanta e quindi essere acquistata dalla famiglia reale belga. Sembra che alla morte del re, la vettura fu ereditata da un membro della famiglia che l'aveva tenuta nella sua villa in Belgio. Ad un certo momento, la 90112 era stata parzialmente smontata in previsione di un restauro che non fu mai iniziato; questo la rese uno dei più originali e mai restaurati esemplari della serie quando fu acquistata a metà degli anni 2000 dall'attuale proprietario.

RESTORATION

RM Auto Restoration was tasked with returning 90112 to concours-quality condition. The project began with a thorough inventory and dismantling of the remarkably complete car. Most of the original wooden framework supporting the coachwork survived the intervening decades, and during the restoration, every joint was painstakingly dismantled, cleaned and refastened. Where wood rot had appeared, primarily in the lower portions of the doors, new pieces were fabricated in the exact manner of the originals and carefully installed. While the sheet-metal was complete, previous repairs were poor. Although much of the original sheet-metal was saved, some metalwork was required, with identical materials and workmanship used to ensure the faithful restoration of the coachwork.

IL RESTAURO

RM Auto Restoration fu incaricata di far ritornare la 90112 in condizioni da concorso. Il lavoro iniziò con il totale smontaggio della vettura, straordinariamente completa, e l'inventario delle parti. La maggior parte dell'originale intelaiatura in legno di supporto alla carrozzeria era sopravvissuto allo scorrere del tempo e durante il restauro ogni giunzione fu accuratamente smontata, pulita e rinforzata. Dove il legno si era deteriorato, soprattutto nella parte inferiore delle portiere, fu sostituito con parti accuratamente costruite come nel passato e attentamente montate. Sebbene i pannelli di lamiera fossero tutti presenti, alcuni di essi erano stati in precedenza riparati in modo non corretto. Molti di loro sono stati salvati, ma per alcuni è stata necessaria la sostituzione, effettuata con pannelli di identico materiale e lavorazione, al fine di assicurare un fedele restauro della carrozzeria.

The frame remained excellent, requiring little more than a thorough cleaning and refinishing. Similarly, the original chassis components were rebuilt and reinstalled, and every drivetrain component was rebuilt and cosmetically refurbished. Extensive research ensured that each detail was faithful to the original materials and finishes. To this end, several separate trips to visit other cars were made in order to photograph and document original features for authenticity.

Il telaio era in eccellenti condizioni e ha richiesto poco più di un'accurata pulizia e lavori di dettaglio. Similmente, i componenti del telaio originale furono restaurati e rimontati, così come ogni componente della ciclistica fu restaurato, anche esteticamente. Accurate ricerche hanno assicurato che ogni dettaglio fosse fedele all'originale sia come materiale sia come finitura. Per questo motivo, sono stati necessari diversi viaggi per visionare altri esemplari, al fine di fotografare e documentarsi sui particolari originali per rispettare l'autenticità della vettura.

The interior trim and upholstery are identical in form and pattern to the originals. The wooden trim was carefully repaired and properly refinished, and the carpet, headliner and upholstery were painstakingly cut and fitted to match the original patterns. Each instrument was restored, and a new electrical wiring harness was fabricated for the complete car. Each light, bezel and lens were carefully rebuilt and reinstalled. Hundreds of hours were dedicated to careful block sanding and preparation for painting. The finish is a correct shade of silver accented with a subtle grey two-tone.

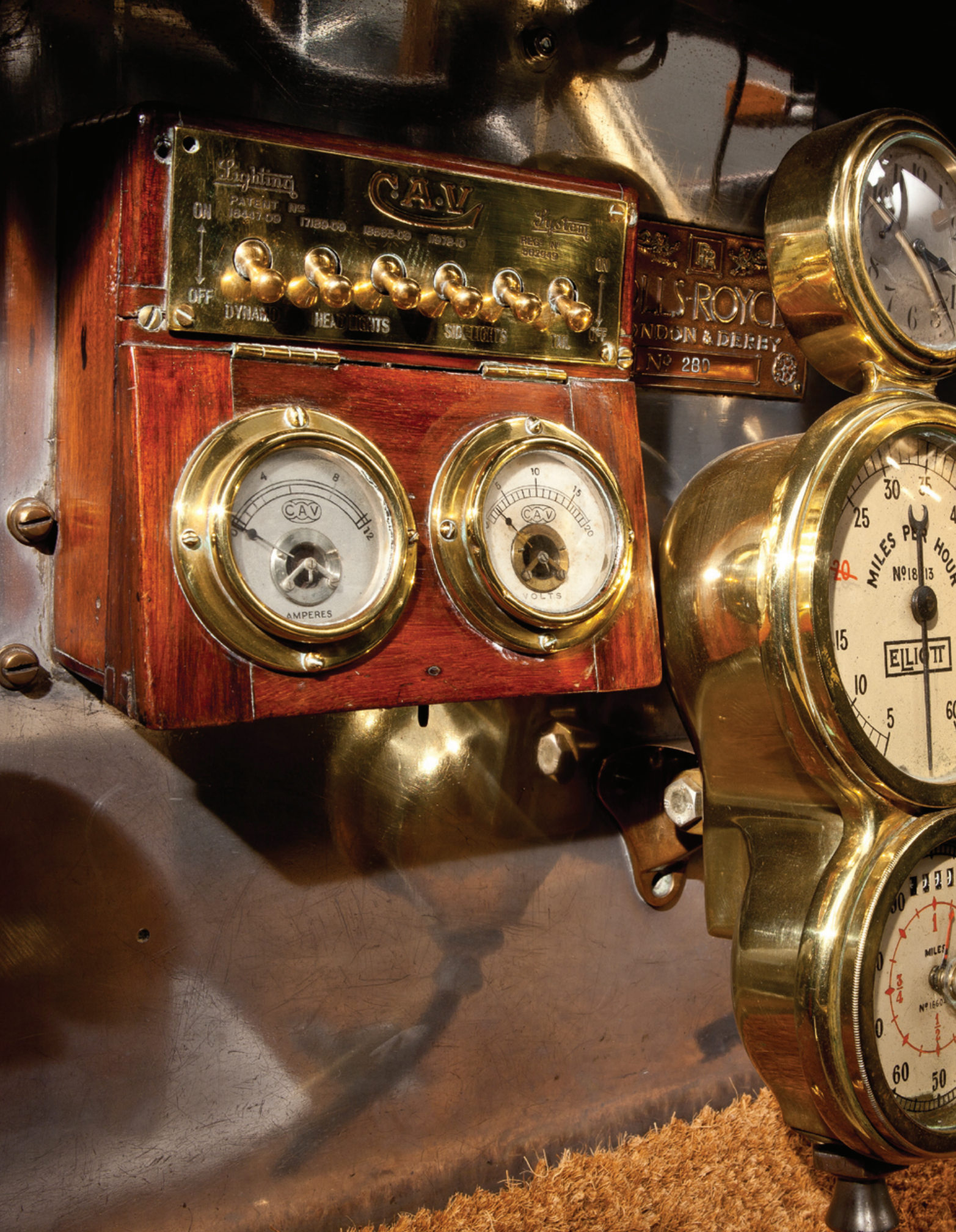
I pannelli interni e la tappezzeria sono identici per forma e materiali agli originali. Le finiture in legno sono state attentamente riparate e finite correttamente e i tappetini, le bordature e la tappezzeria accuratamente tagliati e fissati per rispettare i modelli originali. Ogni strumento è stato restaurato ed è stato costruito un nuovo completo impianto elettrico. La fanaleria e i vetri sono stati ricostruiti e rimontati. Centinaia di ore sono state spese per l'accurata preparazione della carrozzeria prima della verniciatura: una corretta tonalità di argento con due delicati toni di grigio.

In testament to the authenticity and quality of its restoration, 90112 earned no fewer than three awards at the 2009 Pebble Beach Concours d'Elegance, including the J.B. and Dorothy Nethercutt Most Elegant Closed Car Trophy, First in Class J-2: European Classic Closed and the Art Center College of Design Award. In 2010, 90112 continued its winning ways by earning the Breitling Watch Award for the Car of Timeless Beauty at Amelia Island in March, followed by Best in Class: European and Best of Show at the Meadow Brook Concours d'Elegance in July.

Any surviving Talbot-Lago is a rare and delightful thing, particularly when it has been restored to such a high level. 90112 is exceptionally rare and attractive and is sure to garner invitations to the world's most exclusive concours events, where its combination of performance and breath-taking "teardrop" coachwork is sure to impress.

A testimonianza dell'autenticità e della qualità del restauro, la 90112 ha vinto ben tre premi al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach del 2009: il trofeo J.B. e Dorothy Nethercutt per la Vettura Chiusa più Elegante, la vittoria nella Classe J-2 Vetture Europee Chiuse e il premio dell'Art Center College of Design. Nel 2010, la 90112 ha continuato a mietere successi: il premio Breitling Watch per la Vettura dalla Bellezza Senza Tempo e la vittoria di classe ad Amelia Island in marzo; la vittoria fra le vetture europee e il Best of Show al Concorso d'Eleganza di Meadow Brook in luglio.

Ogni Talbot-Lago esistente è un oggetto raro e delizioso, in modo particolare quando è stata restaurata ad un così alto livello. La 90112 è eccezionalmente rara e attraente, sicuramente in grado di ricevere inviti ai più esclusivi concorsi del mondo, dove la combinazione fra le prestazioni e la carrozzeria mozzafiato "Goutte d'eau" impressioneranno tutti coloro che avranno l'opportunità di ammirarla.


Lighting
C.A.V
PATENT No
ON
OFF
DYNAMO
HEAD LIGHTS
SIDE LIGHTS
TAIL
ON
OFF
Nº 280
C.A.V
AMPERES
C.A.V
VOLTS
MILES PER HOUR
ELLIOTT

LOT 128

1915 ROLLS-ROYCE 40/50 SILVER GHOST LIMOUSINE

COACHWORK / CARROZZERIA: H.A. HAMSHAW

CHASSIS / TELAIO # **2BD** ENGINE / MOTORE # **11B**

- **Offered from the Estate of John M. O'Quinn**
- **One of about five Rolls-Royces bodied by H.A. Hamshaw, Ltd.**
- **Ex-du Pont family, A. Atwater Kent, Jr.; later part of Richard Solove collection**
- **Original configuration – chassis, running gear and coachwork**

- **Proveniente dalla Successione di John O'Quinn**
- **Una delle forse solo cinque Rolls-Royce carrozzate da H.A. Hamshaw**
- **In passato di proprietà della famiglia du Pont e quindi di A. Atwater Kent, Jr.; successivamente nella collezione di Richard Solove**
- **Telaio, trasmissione e carrozzeria originali**

SPECIFICATIONS:

50 bhp, 7,428 cc in-line L-head six-cylinder engine, four-speed manual gearbox with direct drive fourth gear, worm and nut steering, foot-operated brakes with rear drums, live axle front suspension with semi-elliptical leaf springs, live axle rear suspension with cantilever leaf springs. Wheelbase: 3,500 mm (138")

SPECIFICHE:

50 cv, motore 6 cilindri in linea di 7.428 cc con valvole laterali, cambio manuale a quattro marce con quarta in presa diretta, sterzo con vite senza fine, freni a tamburo sulle ruote posteriori con comando a pedale, assale anteriore con balestre semi-ellittiche, assale posteriore con balestre cantilever. Passo: 3.500 mm (138")

ESTIMATE/STIMA:

€520.000 – €700.000 £460.000 – £620.000 $750,000 – $1,000,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

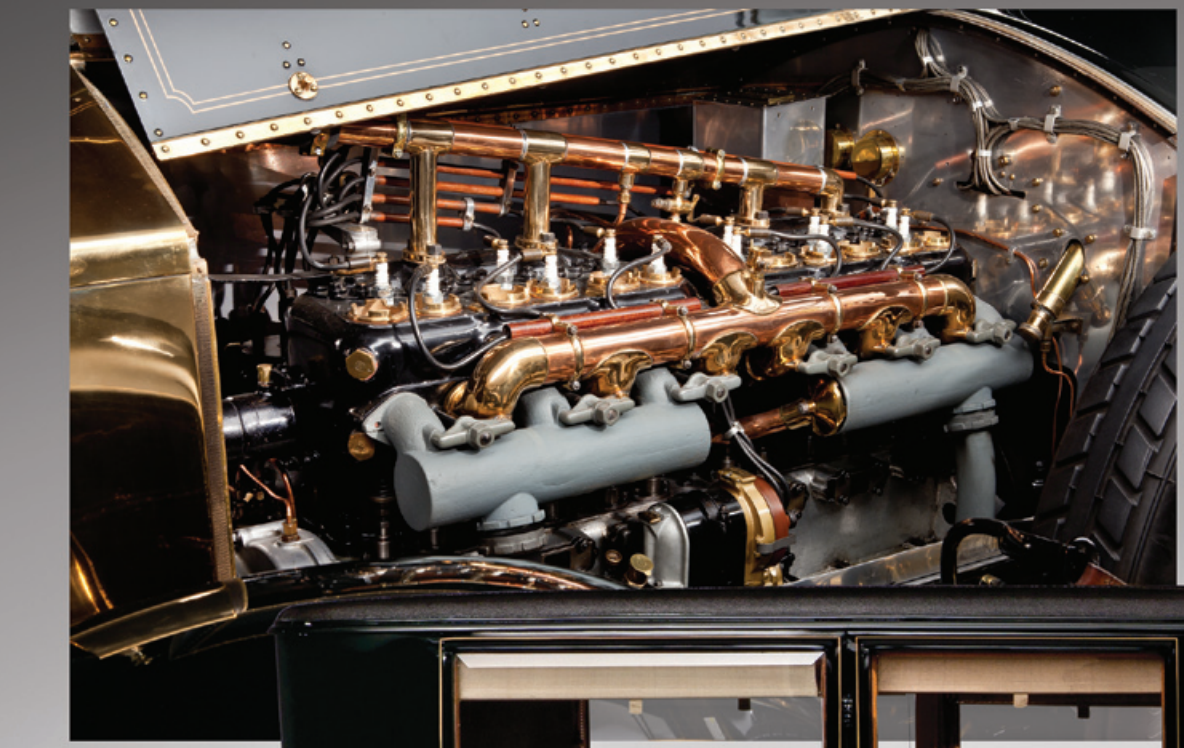
ESSO

H.A. HAMSHAW, LTD. AND THE SILVER GHOST

H.A. Hamshaw of Leicester in the UK had its origins in the mid-19th Century when the firm of Parr & Hamshaw was first established. In about 1880, Harry Hamshaw bought out his partner and went on to create a business of building prestigious carriages. During the early 1900s, the firm began both selling and bodying cars, exhibiting their work at the Olympia shows from 1919 to 1928. Hamshaw primarily exhibited cars for which it held agencies – Wolseley, Vauxhall, Humber and Sunbeam. Most interesting are the five or so Rolls-Royces, including this car, that the firm is known to have bodied.

H.A. HAMSHAW, LTD. E LA SILVER GHOST

La società H.A. Hamshaw di Leicester, in Gran Bretagna, risale alla metà del 19° secolo quando fu fondata la Parr & Hamshaw. Verso il 1880, Harry Hamshaw liquidò il suo socio e iniziò a costruire carrozze di prestigio. Nei primi anni del 1900, l'azienda cominciò a vendere e carrozzare vetture; dal 1919 al 1928 presentò proprie creazioni al Salone di Londra, esibendo inizialmente vetture di case per le quali aveva la rappresentanza, e cioè Wolseley, Vauxhall, Humber e Sunbeam. Le più interessanti sono le Rolls-Royce, forse cinque in tutto compresa la vettura offerta, che l'azienda ha carrozzato.



Late in 1906, the 40/50-hp model was introduced at the London Motor Show on the stand of C.S. Rolls and Company. The new model was destined to achieve a status few automobiles would ever equal in the history of motor vehicles. The Silver Ghost, as it later became known, swiftly established Rolls-Royce as the ultimate in luxury motoring– so much so that the company rightfully touted every vehicle as "The Best Car in the World." Silver Ghost production continued for 18 years, totalling nearly 8,000 cars with 6,173 built in England plus 1,703 Springfield models. This included the staff cars and armour-plated combat versions which saw service during WWI.

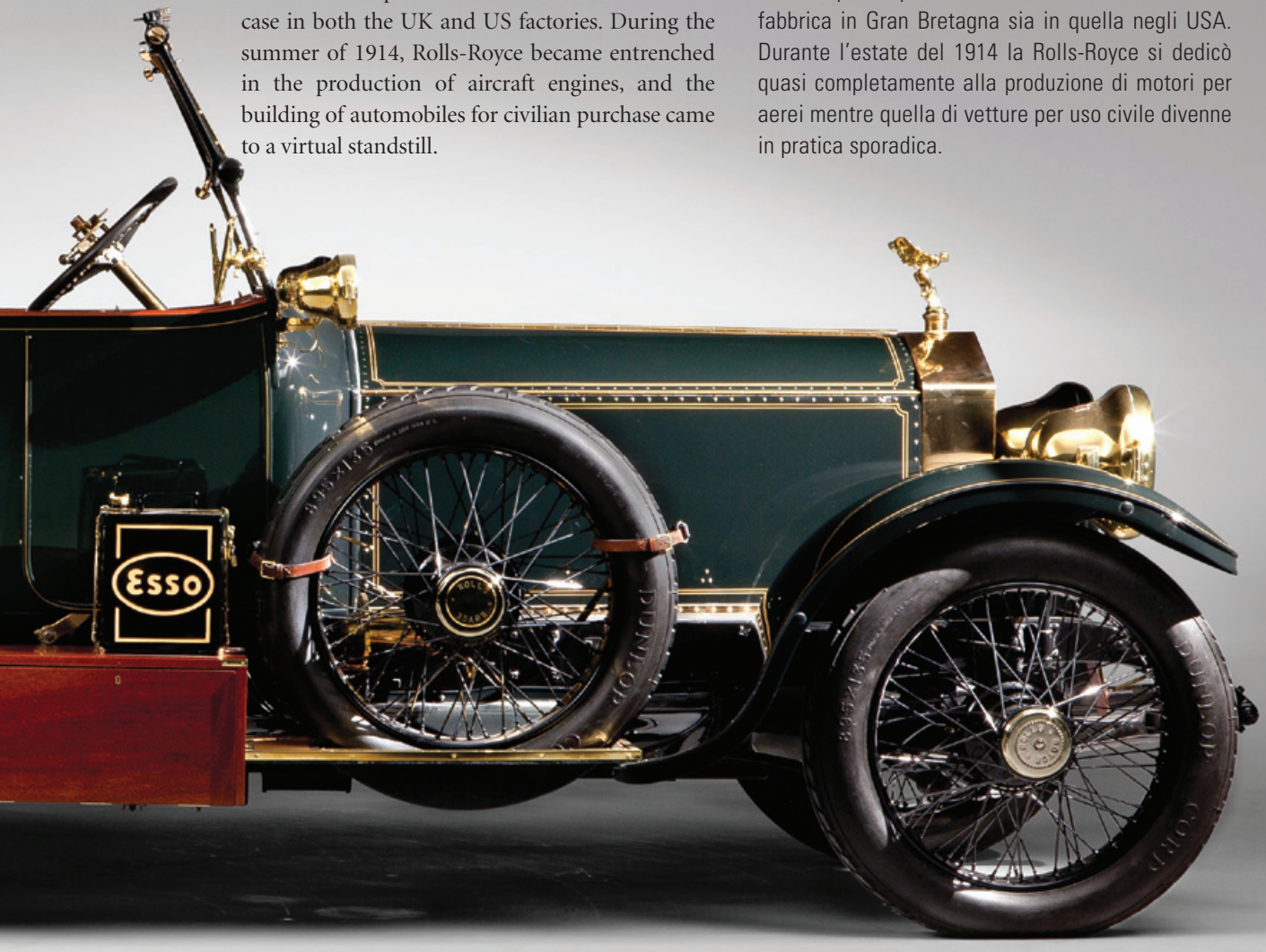
CHASSIS 2BD

Due to the war effort, the supply of Rolls-Royces available to the public became limited; such was the case in both the UK and US factories. During the summer of 1914, Rolls-Royce became entrenched in the production of aircraft engines, and the building of automobiles for civilian purchase came to a virtual standstill.

Il modello 40/50hp fu presentato alla fine del 1906 nello stand della C.S. Rolls and Company al Salone di Londra. Il nuovo modello era destinato a raggiungere una posizione che poche altre vetture avrebbero uguagliato nella storia dell'automobile. La Silver Ghost, nome con il quale divenne in seguito conosciuta, fece subito affermare la Rolls-Royce come il massimo produttore di autovetture di lusso, tanto che la società giustamente la pubblicizzò come "La Migliore Vettura del Mondo". La Silver Ghost fu prodotta per 18 anni in circa 8.000 esemplari, dei quali 6.173 costruiti in Inghilterra e 1.703 a Springfield, negli USA. Questo totale comprende anche le versioni militari e le autoblindo utilizzate durante la Seconda Guerra Mondiale.

IL TELAIO 2BD

A causa dello sforzo bellico, la disponibilità di vetture per i privati divenne limitata, sia nella fabbrica in Gran Bretagna sia in quella negli USA. Durante l'estate del 1914 la Rolls-Royce si dedicò quasi completamente alla produzione di motori per aerei mentre quella di vetture per uso civile divenne in pratica sporadica.



Documented in John Fasal's definitive book *The Edwardian Rolls-Royce*, chassis 2BD's first owner was one Captain H. Whitworth of Beverley, Yorkshire, UK. His Silver Ghost had been delivered to Hamshaw in 1915 for its coachwork, following testing at Rolls-Royce. The next owner of record was the du Pont family, via Rolls-Royce distributor Robert W. Schuette. The early history that has long been associated with this car entails Mr. Alfred I. du Pont, whose second wife Alicia wanted a new Rolls-Royce limousine, and it was King George V who ensured they received the car as a courtesy. Mr. du Pont, who was in control of the family business, supplied large quantities of gunpowder to the British military. The King, well aware of the du Pont family support, saw to it that the suitable car was made available to them, an appropriate show of gratitude to the family, who received their Silver Ghost at their family estate in Wilmington, Delaware. At the time, the du Ponts were among America's wealthiest families. Alfred was a graduate of Phillips-Andover and the prestigious Massachusetts Institute of Technology before joining the family business as a director and, later in life, losing and re-building a personal fortune and investing in Florida real estate.

Come documentato nel libro-bibbia di John Fasal "The Edwardian Rolls-Royce", il primo proprietario del telaio 2BD fu un certo Capitano H. Whitworth di Beverley, nello Yorkshire in Gran Bretagna. Nel 1915, dopo la prova effettuata dalla casa, la sua Silver Ghost fu consegnata alla Hamshaw per essere carrozzata. Il successivo proprietario registrato fu la famiglia du Pont, tramite il distributore Rolls-Royce di New York Robert W. Schuette. All'inizio della storia di questa vettura c'é da sempre Alfred I. du Pont, la cui seconda moglie Alicia desiderava una Rolls-Royce limousine, e fu Re Giorgio V che si adoperò affinché ricevessero la vettura in omaggio. Mr. du Pont, che aveva il controllo degli affari di famiglia, era un importante fornitore di polvere da sparo all'esercito inglese. Il Re, ben a conoscenza del supporto fornito dalla famiglia du Pont, fece in modo di mettere la vettura a loro disposizione, un'appropriata dimostrazione di gratitudine verso la famiglia che ricevette la Silver Ghost nella residenza estiva di Wilmington, nel Delaware. All'epoca la famiglia du Pont era fra le più ricche degli Stati Uniti; Alfred si era laureato alla Phillips-Andover e al prestigioso Massachusetts Institute of Technology prima di dedicarsi agli affari di famiglia come dirigente, e in seguito perdendo e ricostituendo una fortuna personale anche con investimenti immobiliari in Florida.

Du Pont passed away in 1935, 15 years after Alicia. 2BD remained in the general Delaware area as the next owner of record was A. Atwater Kent, Jr., a prominent Philadelphian whose father founded the famed manufacturing company heavily involved in radios and electronics. Subsequent owners included noted Rolls-Royce collector James C. Leake of Oklahoma in 1983.

The car then spent time abroad, back in the UK in the collections of Sam Macdonald-Hall of Essex and Terry Cohn of Churt, Surrey. It returned to the United States in 1993 to become part of the noted Richard Solove Collection in New Albany, Ohio. Prior to its return to the United States, Solove had the vehicle meticulously and sympathetically restored by David Hemmings while still in England. More recently, the car has been part of the large private collection of Houston attorney John O'Quinn.

Du Pont morì nel 1935, 15 anni dopo Alicia. La 2BD rimase nel Delaware visto che il proprietario successivo fu A. Atwater Kent, Jr., un ben noto cittadino di Filadelfia il cui padre aveva fondato una famosa industria manifatturiera molto attiva nel campo delle radio e dell'elettronica. Fra i proprietari successivi ci fu, nel 1983, il noto collezionista di Rolls-Royce, James C. Leake dell' Oklahoma.

La vettura fu in seguito esportata in Gran Bretagna e fece parte delle collezioni di Sam Macdonald-Hall nell'Essex e di Terry Cohn di Churt, nel Surrey. Di nuovo negli Stati Uniti nel 1993, entrò nella famosa collezione di Richard Solove a New Albany, in Ohio. Prima di reimportarla negli USA, Solove fece eseguire un accurato e preciso restauro da David Hemmings in Inghilterra. In anni più recenti la vettura ha fatto parte della grande collezione privata del noto avvocato di Houston, John O'Quinn.

2BD is nothing short of opulent. It is replete with the finest workmanship typical of expert carriage builders of the era. Fittings are brass rather than nickel, and the dark olive (almost black) exterior is beautifully detailed with gold pinstriping. Six painted wire wheels with brass hubs and a handsome wicker trunk are provided. Inside are carved ivory door handles, bevelled glass windows, cut crystal lamps, an inlaid wood folding table, two jump seats and door pockets. Communications to the chauffeur are via a tubular intercom. The chauffeur's compartment is upholstered in button-tufted black leather, while the passenger compartment is lavish in beige cloth with embroidered silk window pulls and trim-work, including rear compartment shades and sliding divider. Perhaps most notable is the elegant, pleated cloth rosette headliner that

La 2BD è una vettura opulenta, dotata delle più belle realizzazioni artigianali tipiche degli esperti costruttori di carrozze dell'epoca. Gli accessori sono in ottone e non in nickel e la verniciatura verde oliva scuro, quasi nero, è magnificamente esaltata da un filetto dorato. E' dotata di sei ruote verniciate a raggi con mozzo in ottone e un portabagagli in vimini fatto a mano. L'interno è impreziosito dalle maniglie delle porte in avorio intagliato, vetri molati ai finestrini, lampade in cristallo, tavolo pieghevole in legno intarsiato, due seggiolini di fortuna e tasche sulle portiere. La comunicazione con l'autista avviene tramite un interfono tubolare. Il posto guida é finito in pelle nera bottonata, mentre i posti passeggeri sono rifiniti con un lussuoso tessuto beige e tendine dei finestrini e tiranti in seta ricamata, così come la tendina posteriore e il divisorio discendente. Forse il particolare più degno di nota é l'elegante imperiale a rosetta in tessuto pieghettato che ondeggia

billows cloudlike overhead. C.A.V. lighting, triple Elliot speedometer and a set of leather-wrapped flasks in the right rear armrest add to the exquisite details of this magnificent machine.

This is, without question, one of the most outstanding examples of an early Rolls-Royce extant today. The car is believed to remain in its original configuration as built new, including its chassis, running gear and coachwork. The stunning yet rare body by Hamshaw shows that the firm was as capable of building luxurious, formal bodies as its more prolific competition. An opportunity to acquire a vehicle of this stature and provenance is rare indeed and is, possibly, a once-in-a-lifetime opportunity.

As part of a large private collection, this car has seen limited exercise. RM strongly advises the successful bidder carry out a thorough service before driving the car on the open road.

come una nuvola sulle teste. Fanaleria di marca C.A.V., un tachimetro triplo Elliot e un set di fiaschette rivestite in pelle nel bracciolo posteriore destro, completano gli squisiti accessori di questa stupenda vettura.

Questo é senza dubbio uno dei più eccezionali esemplari oggi esistenti delle prime Rolls-Royce. Si ritiene che la vettura sia rimasta nella sua configurazione originaria come quando è stata costruita, compresi il telaio, la meccanica e la carrozzeria. La bellissima e rara carrozzeria di Hamshaw dimostra come l'azienda fosse capace di costruire lussuose vetture formali come i suoi più prolifici concorrenti. E' veramente raro avere la possibilità di acquistare una vettura di questa importanza e provenienza, ed è, forse, un'opportunità che capita una sola volta nella vita.

Facente parte di una grande collezione privata, quest'auto e stata usata poco. RM consiglia fortemente all'offerente vincitore di fare una revisione accurata dell'auto prima di guidarla su strada aperta.

BMW

LOT 129

1957 BMW 507

CHASSIS / TELAIO # **70048** ENGINE / MOTORE # **40052**

- **From the highly-respected Panini Collection**
- **An extremely original Series II example, with its original hardtop**
- **Delivered new to Zurich; believed only three owners from new**
- **Well documented, with long-term single ownership**
- **One of only 251 examples built**

- **Dalla famosa Collezione Panini**
- **Un esemplare della seconda serie estremamente originale, con il suo hard-top originale**
- **Consegnato nuovo a Zurigo, si ritiene con soli tre proprietari**
- **Ben documentato, per lungo tempo dello stesso proprietario**
- **Uno dei soli 251 esemplari costruiti**

SPECIFICATIONS:

150 bhp, 3,168 cc all alloy overhead valve V-8 engine, four-speed manual transmission, independent front suspension with torsion bars, live rear axle with torsion bars, and front disc brakes. Wheelbase: 2,480 mm (98")

SPECIFICHE:

150 cv, motore 8 cilindri a V di 3.168 cm^3 in alluminio con valvole in testa, cambio manuale a 4 marce, sospensione a ruote indipendenti con barre di torsione, assale rigido con barre di torsione, freni a disco anteriori. Passo: 2.480 mm (98")

ESTIMATE/STIMA:

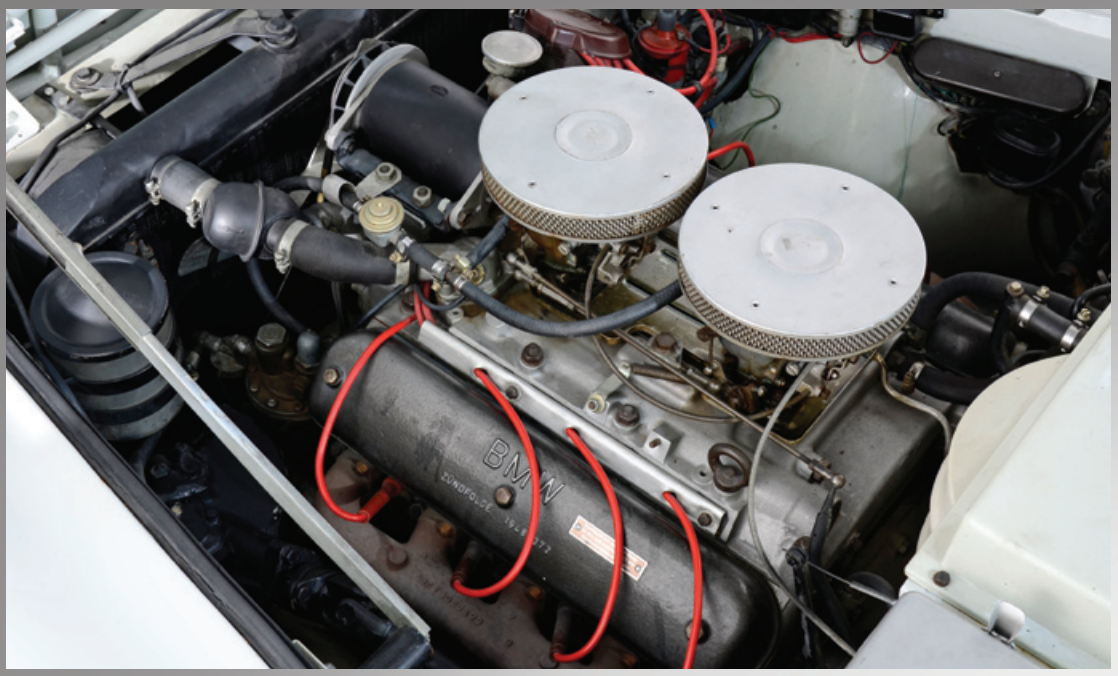
€520.000 – €580.000 £450.000 – £510.000 $730,000 – $820,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Italian Libretto

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Tom Wood


BMW

The BMW 507 was a brief, brilliant reinstatement of BMW's sporting heritage that had flourished with the successful BMW 328 before World War II. Launched in 1955, the 507 entered production in 1956 as a 1957 model. It was a tangible statement that BMW embodied the highest standards in performance, construction and design. Envisioned by Max Hoffman with a stunning design by Count Albrecht Goertz, it was an elegant masterpiece and a downright gorgeous design, powered by a 3.2-litre pushrod-operated, overhead valve aluminium block V-8.

La BMW 507 è stata la breve e brillante reincarnazione della tradizione sportiva BMW che ha avuto il suo momento di maggiore splendore prima della seconda guerra mondiale, con la vittoriosa 328. Lanciata nel 1955, la 507 entrò in produzione nel 1956 come model-year 1957. Fu la dimostrazione pratica degli alti standard BMW quanto a prestazioni, qualità costruttiva e stile. Immaginata da Max Hoffman e realizzata dal Conte Albrecht Goertz con un disegno splendido, fu un capolavoro di eleganza con uno stile assolutamente magnifico, spinto da un motore V8 da 3,2 litri in alluminio con valvole in testa comandate da bilancieri.

Hoffman targeted a $5,000 price point for the 507, but BMW, which essentially hand-built each car, could not reach profitable production levels. The 507's initial $9,000 price quickly escalated to over $11,000. Despite the increase, BMW reportedly lost money on each one. Production began in November 1956 following an unveiling at the 1955 Frankfurt Motor Show and ended two-and-a-half years later with only 251 examples built, not counting a completely different prototype and two one-offs.

The design was slightly revised in 1957 with the appearance of the Series II. Differences included increased horsepower and a little additional space behind the seats to give taller drivers a more comfortable driving position. Front disc brakes were first offered as optional equipment in 1959.

Per la 507 Hoffman aveva indicato un prezzo di listino di 5.000 dollari, che non poteva essere remunerativo per i livelli di produzione della BMW che costruiva ogni esemplare praticamente a mano. Il listino iniziale di 9.000 crebbe velocemente a oltre 11.000 dollari e malgrado ciò, la BMW perse denaro su ogni esemplare costruito. La produzione iniziò nel mese di Novembre 1956 dopo la presentazione avvenuta al Salone di Francoforte del 1955 e terminò due anni e mezzo più tardi con una produzione totale di 251 esemplari, non contando un prototipo completamente differente e due versioni speciali.

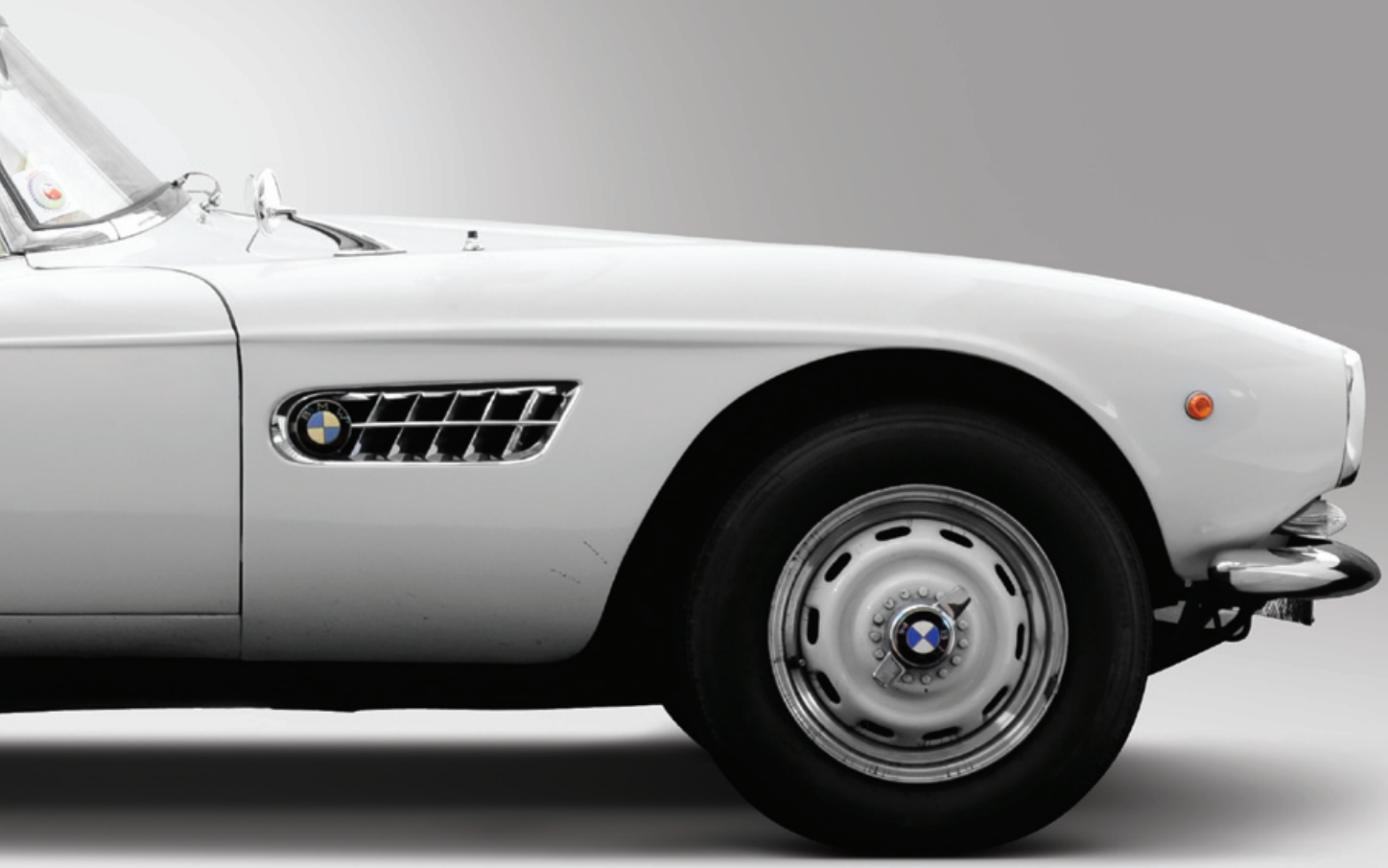
Lo stile venne leggermente rivisto nel 1957 con la presentazione della seconda serie. Le maggiori differenze erano date da un lieve incremento di potenza e da un maggiore spazio dietro ai sedili per permettere ai guidatori più alti una posizione di guida più confortevole. I freni a disco anteriori furono offerti, come optional, a partire dal 1959.

CHASSIS NO. 70048

The extraordinary BMW 507 we have the pleasure of presenting here, chassis 70048, was delivered new to Zurich, Switzerland, where it remained for most of its life. A Series II example, it is fitted with front disc brakes. Indeed, beginning in 1959, BMW marketed kits for the drum-to-disc brake conversion, which the car's first owner likely took advantage of. According to a letter from BMW Mobile Tradition to its previous owner in June 1996, the car was finished new in Papyrus and fitted with a Becker Mexico Radio, precisely the way it is presented today.

TELAIO N. 70048

La straordinaria BMW 507 che abbiamo il piacere di presentare, telaio n. 70048, venne consegnata nuova a Zurigo, in Svizzera, dove è rimasta per la maggior parte della sua vita. E' un esemplare della seconda serie ed è dotata di freni a disco anteriori. Infatti, a partire dal 1959 la BMW ha commercializzato i pezzi per la trasformazione ed il primo proprietario ne ha approfittato. Secondo una lettera della BMW Mobile Tradition indirizzata al precedente proprietario nel Luglio 1996, la vettura venne prodotta in colore papiro e dotata della radio Becker Mexico, le stesse caratteristiche che presenta ancor oggi.



It was delivered on 18th July, 1957 to the general BMW importer in Zurich before being sold to its first owners, Bernhard and Elly Gerwer of Uetikon am See, one of the suburban towns along the Lake of Zurich, a short 30-minute drive from the city centre. One or both of the Gerwers were architects, with an office on Weinbergstrasse 68 in downtown Zurich. It seems they drove the car quite regularly, accumulating about 71,000 kms by the late 1970s, likely commuting to and from their office along the north shore of the lake, like so many other Zurich professionals who work in the city and live elsewhere in the canton.

The car is offered with correspondence relating to parts inquiries and service repairs. Indeed, in 1977, Bernhard was involved in a minor fender-bender at the Tiefenbrunnen rail station in the Seefeld quarter of Zurich. According to insurance paperwork included in the file, Mr. Gerwer rear-ended a motorist who was forced to halt abruptly after a city bus veered into traffic.

Venne consegnata il 18 luglio 1957 all'importatore BMW di Zurigo, che la vendette a Bernhard e Elly Gerwer di Uetikon am See, uno dei paesi sulle rive del lago di Zurigo, a soli 30 minuti dal centro città. Uno dei coniugi o forse entrambi erano architetti, con lo studio in Weinbergstrasse 68 nel centro di Zurigo. Sembra che guidassero la macchina abbastanza regolarmente, avendo accumulato circa 71.000 chilometri alla fine degli Anni Settanta, forse usandola da e per lo studio, situato nella parte nord del lago, come fanno tanti altri professionisti zurighesi che lavorano in città e hanno la residenza in un altro luogo del Cantone.

La vettura è fornita con tutta la corrispondenza relativa alle richieste di ricambi e alle manutenzioni. Nel 1977 Bernhard fu coinvolto, vicino alla stazione ferroviaria di Tiefenbrunnen nel quartiere di Seefeld di Zurigo, in un piccolo incidente che causò un danno ai lamierati. In base alla corrispondenza con l'assicurazione, disponibile con la vettura, il signor Gerwer tamponò un altro automobilista, costretto ad una frenata d'emergenza per evitare un autobus che aveva cambiato direzione nel traffico.

The car was fully repaired but nevertheless remains extraordinarily original to this day, appropriately finished in cantonal colours of white over blue leather. After residing with the Gerwers, the car was ultimately acquired by Umberto Panini through high-end Swiss car dealer Christoph Grohe. Prior to selling it, Grohe treated the car to a comprehensive mechanical overhaul as evidenced by the correspondence in the file. The car has resided in the highly respected Panini Collection of Modena, Italy ever since, where it keeps company with one of the most complete and important assortment of Maseratis in the world.

The car is in excellent and largely original condition having been re-sprayed only once. Most of the mileage was accumulated while in its first ownership, and the odometer currently shows less than 90,000 kms. The car comes with its original factory hard-top, original factory-fitted interior, including the original Becker Mexico radio which is all in very good condition, and tight-fitting carpets. The only blemish being a small, easily reparable tear in the driver's seat. Even more remarkable is the fact that it comes with its original protective rubber mats in white, original wheel brace and the spare wheel. Nevertheless, a thorough professional cleaning would be of benefit.

La vettura venne riparata e rimane eccezionalmente originale ancor oggi, con la finitura nei colori del Cantone, bianco con interni in pelle blu. Dopo i Gerwer la vettura venne acquistata da Umberto Panini attraverso il noto commerciante svizzero Christoph Grohe. Prima di rivenderla, Grohe la sottopose ad una completa revisione della meccanica, come evidenziato dalla documentazione disponibile. La vettura è rimasta da allora in poi nella famosa Collezione Panini di Modena dove fa compagnia ad una delle più complete ed importanti collezioni di Maserati al mondo.

La vettura è in eccellenti e largamente originali condizioni, essendo stata riverniciata solamente una volta; l'hard-top, gli interni, la radio Becker Mexico e i tappeti sono originali. La maggioranza dei chilometri è stata percorsa dal primo proprietario, e il contachilometri segna meno di 90.000 chilometri. L'unico difetto riscontrato è una piccola lacerazione nel sedile del pilota, facilmente riparabile. Da rimarcare che la vettura è dotata anche dei tappeti protettivi originali in gomma bianca, della borsa attrezzi e della ruota di scorta.

In extraordinary time-warp condition and complete with ASI Gold certificate as well as FIVA documents, this is unquestionably one of the very best and original BMW 507s available today. Very few of these cars were built, and they have stood the test of time beautifully, as they are admired not only for their stunning, trendsetting design which has influenced contemporary BMW models (including the Z8), but also because they are tremendously capable event cars, participating regularly in European driving events and taking top honours at concours events the world over.

Ownership of a BMW 507, both then and now, signified a taste for the very best. They were owned by such celebrities as Jean-Paul Belmondo, Mario Del Monaco, Jean Marais, Elvis Presley, John Surtees, Ornella Vanoni and Luchino Visconti, and certainly the price tag of $11,000 placed them in league with the finest Italian and British exotics. That said, a collector car's originality cannot be replicated. With known history, including long-term ownership by its first owner, this 507 offered from the highly respected Panini Collection is undoubtedly one of the most desirable examples on the market.

In straordinarie condizioni di conservazione e dotata di omologazione ASI targa oro così come del passaporto FIVA, questa è senza dubbio una delle migliori e più originali BMW 507 oggi disponibili. Le 507 sono state costruite in un piccolo numero di esemplari e hanno superato meravigliosamente l'esame del tempo; esse sono apprezzate non solo per il loro stile molto avanzato che ha influenzato modelli BMW più recenti (come la Z8), ma anche per il loro facile utilizzo nelle manifestazioni storiche, partecipando con regolarità ad eventi su strada in Europa e ottenendo grandi successi nei Concorsi di tutto il mondo.

Essere proprietari di una BMW 507, adesso come allora, significa avere il gusto per il meglio. Hanno posseduto una 507 celebrità come Jean-Paul Belmondo, Mario Del Monaco, Jean Marais, Elvis Presley, John Surtees, Ornella Vanoni e Luchino Visconti e certamente il prezzo di listino di 11,000 dollari la collocava di diritto nella stessa classe delle più esclusive vetture italiane e inglesi. Detto questo, l'originalità di una vettura da collezione non può essere replicata: con una storia conosciuta e continua, con un primo proprietario che l'ha avuta per decenni, questa 507, proveniente dalla importante Collezione Panini, è uno degli esemplari più desiderabili sul mercato.

B M W

LOT 130

1967 FERRARI 275 GTB/4 BERLINETTA

CHASSIS / TELAIO # **09495** ENGINE / MOTORE # **09495**

- **World-class gran turismo**
- **Matching numbers V-12 engine**
- **Restored in 2003; complete with wire and alloy wheels plus FIVA Class A3 identity**

- **Gran turismo di classe mondiale**
- **Gran turismo di classe mondiale**
- **Restaurata nel 2003; completa di ruote a raggi e in lega e di documenti FIVA Class A3**

SPECIFICATIONS:

300 bhp, 3,286 cc V-12 engine with dual overhead camshafts per cylinder bank, six Weber dual-choke carburettors, five-speed manual gearbox in rear transaxle, four-wheel independent suspension with upper and lower wishbones, coil springs and tubular shocks, and four-wheel hydraulic disc brakes. Wheelbase: 2,400 mm (94.5")

SPECIFICHE:

300 cv, motore V-12 di 3.286 cc con due alberi a camme in testa per bancata, sei carburatori doppio corpo Weber, cambio transaxle a cinque marce, sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti con trapezi, ammortizzatori a molla elicoidale, freni a disco con comando idraulico. Passo: 2.400 mm (94.5")

ESTIMATE/STIMA:

€725.000 – €825.000 **£630.000 – £720.000** **$1,000,000 – $1,100,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

Swiss Permis de Circulation

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Simon Clay

The styling of the 275 GTB is rightly regarded as being among the purest and most beautiful of any Ferrari built. Certainly, Pininfarina had created a true, timeless classic of sports car design, which was beautifully executed by Scaglietti and remains just as stunning now as it did upon its unveiling in 1964.

In October 1966 at the Paris Salon, Ferrari upped the ante with the introduction of the 275 GTB/4. Other than an increase in track by 24 mm, the chassis was unchanged. Outwardly the new car was the same other than a full-length bulge down the bonnet to clear the six downdraft Weber carburettors. The change in model designation, however, reflected the single but very substantial difference between the GTB/4 and its predecessor; the V-12 engine was equipped with four overhead camshafts, two per cylinder bank. This revised powerplant, known as Tipo 226, was directly derived from the 3.3- and 4.0-litre engines that powered the 275 and 330

Lo stile della 275 GTB è giustamente reputato essere fra i più puri e belli di tutte le Ferrari costruite. Sicuramente la Pininfarina aveva creato un classico senza tempo nel design delle auto sportive, poi magnificamente costruito da Scaglietti e che rimane tanto stupefacente oggi come lo fu al momento della sua presentazione nel 1964.

Nell'ottobre 1966 al Salone di Parigi, la Ferrari alzò la posta in gioco con la presentazione della 275 GTB/4. A parte un aumento di 24 mm della carreggiata, il telaio era rimasto invariato. Esteriormente la nuova vettura era la stessa, fatta eccezione per una bombatura per tutta la lunghezza del cofano per alloggiare i sei carburatori Weber doppio corpo invertiti. Il cambiamento della denominazione del modello, comunque, rifletteva l'unica ma essenziale differenza fra la GTB/4 e la vettura che l'aveva preceduta: il motore V-12 era dotato di quattro alberi a camme in testa, due per bancata. Questo motore riveduto, conosciuto come Tipo 226, derivava direttamente da quelli di 3,3 e 4 litri montati sulle 275 e 330 P2 prototipi

P2 prototypes of the 1965 racing season. With remarkable mid-range torque and flexibility, this formidable powerplant was capable of propelling the new 275 GTB/4 to a top speed of 160 mph.

Competition power levels had been made available to Ferrari's clients right off the showroom floor. All told, however, only 330 examples were built.

CHASSIS NO. 09495

The Ferrari 275 GTB/4 Berlinetta offered here, chassis 09495, was originally finished in Rosso Cordoba, with a Nero full leather interior and instrumentation in kilometres. Official Ferrari dealer M. G. Crepaldi Automobili S.a.s. in Milan, Italy sold it new on 9 February, 1967 to the first owner, Mr. Giuseppe Pagni, resident in Milan. On 1 April, 1967, 09495 was serviced and maintained at the Ferrari Factory in Modena, with 2,486 kms registered.

della stagione 1965. Con notevoli doti di coppia a regimi intermedi ed una grande elasticità, questo formidabile motore era capace di spingere la nuova 275 GTB/4 fino a una velocità massima di oltre 260 km/h.

Livelli di potenza raggiunti fino ad allora solo dalle vetture da corsa venivano offerti ai clienti Ferrari direttamente presso le concessionarie. Ne sono stati prodotti solo 330 esemplari.

IL TELAIO 09495

La Ferrari 275 GTB/4 Berlinetta telaio 09495 fu originariamente finita in rosso Cordoba, con interni in pelle nera e strumenti in chilometri. Il concessionario Ferrari Crepaldi Automobili S.a.s. di Milano, la vendette il 9 febbraio 1967 al primo proprietario, Giuseppe Pagni, residente a Milano. Il 1 aprile 1967, la 09495 ricevette un tagliando presso la Ferrari a Modena, dopo una percorrenza di 2.486 km.

In 1971, the car was exported from Italy to the United States, where it spent some time over the course of the decade before returning to Europe and being owned and enjoyed by preeminent car dealer Albrecht Guggisberg of Switzerland, who drove the car in the Grand Prix of Gollion in 1987. At this point the car had been refinished in silver grey.

The car remained in long-term ownership thereafter. In 2003 the car was sold to the current Geneva-based owner, who has since commissioned a full restoration by SD Autocostruzioni in Torino, Italy. The vendor elected to finish the car in a Ferrari-appropriate shade of red with tan interior upholstery. Air conditioning was retro-fitted at this time and well hidden under the dash, making the car more useable on long trips and in hot weather. In July 2006 the beautifully restored four-cam participated in the Montreux Grand Prix.

Nel 1971, la vettura fu esportata negli Stati Uniti, dove passò diverso tempo nel corso del decennio prima di ritornare in Europa nella proprietà e utilizzo dell'importante commerciante svizzero di automobili Albrecht Guggisberg, che la guidò al Grand Prix di Gollion del 1987. All'epoca la vettura era stata riverniciata in argento.

La vettura rimase quindi a lungo nelle mani di un unico proprietario. Nel 2003 fu quindi venduta all'attuale venditore, residente a Ginevra, che commissionò un restauro completo alla SD Autocostruzioni di Torino. Scelse di finire la vettura in un tono di rosso, appropriato per una Ferrari, con interni beige. Nell'occasione è stata anche montato un impianto di aria condizionata, ben nascosto dietro il cruscotto, che ha reso la vettura più utilizzabile nei viaggi lunghi e nella stagione calda. Nel luglio 2006 la vettura, magnificamente restaurata, ha partecipato al Grand Prix di Montreux.

Forming part of a large Geneva-based collection, the car has seen very little use since the restoration, only coming out for important events where it was received with great interest. An RM Auctions specialist has personally inspected the car and can confirm that its condition is excellent and in line with the limited use it has seen in its current ownership.

Retaining its matching numbers V-12 engine and handsomely presented today in a classic colour combination, 09495 remains both immensely desirable and eminently drivable. It is offered at auction complete with two sets of wheels, including both Borrani wire-spoke and Campagnolo alloy wheels, and FIVA Class A3 identity documents accompanying its sale. 09495 is an outstanding example of a perpetually desirable Ferrari model and one that is sure to remain a blue chip investment for years to come.

Parte di una grande collezione basata a Ginevra, la vettura è stata poco usata dopo il restauro, partecipando solo a importanti manifestazioni dove ha suscitato un grande interesse. Uno specialista della RM Auctions ha personalmente esaminato la vettura ed è in grado di confermare che è in condizioni eccellenti, in linea con il limitato uso di cui è stata oggetto da parte dell'attuale proprietario.

Poiché conserva il suo motore V-12 con la stessa numero del telaio e si presenta oggi molto bella in una classica combinazione di colori, la 09495 è ancora grandemente desiderabile e soprattutto in eccellenti condizioni d'uso. E' offerta con due set di cerchi, i Borrani a raggi e i Campagnolo in lega, e con i documenti FIVA Class A3. La 09495 è un eccezionale esemplare di un modello Ferrari infinitamente desiderabile e che sicuramente rimarrà una "blue chip" negli anni a venire.

SS
JAGUAR
3½ LITRE

LOT 131

1938 JAGUAR SS COUPÉ

COACHWORK / CARROZZERIA: GRABER

CHASSIS / TELAIO # **30182** ENGINE / MOTORE # **M229E**

- **One-off coupé by Swiss coachbuilder Hermann Graber**
- **Formerly part of the noted Jaguar collection of Jerry and Kathy Nell**
- **Painstaking $270,000 body-off restoration in 1990s**
- **Awards at Pebble Beach, Meadow Brook and Jaguar Club of North America**

- **Esemplare unico disegnato dal carrozziere svizzero Hermann Graber**
- **In passato nella nota collezione Jaguar di Jerry e Kathy Nell**
- **Accurato restauro eseguito negli anni Novanta ad un costo di 270.000 dollari**
- **Premiata a Pebble Beach, Meadow Brook e al Jaguar Club of North America**

SPECIFICATIONS:

125 hp, 3,485 cc OHV inline six-cylinder engine, dual SU carburettors, Moss four-speed manual gearbox, solid front and live rear axle with semi-elliptic leaf springs, and four-wheel mechanical drum brakes. Wheelbase: 3,050 mm (120")

SPECIFICHE:

125 cv, motore 6 cilindri in linea a valvole in testa di 3.485 cc, due carburatori SU, cambio manuale Moss a quattro marce, assali anteriore e posteriore rigidi con balestre semi-ellittiche, freni a tamburo meccanici sulle quattro ruote. Passo: 3.050 mm (120")

ESTIMATE/STIMA:

€300.000 – €400.000 £260.000 – £350.000 $420,000 – $560,000

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: shooterz.biz

GRABER
Carrossier
Wichtrach
Bern

When William Lyons' SS Cars introduced the 1938 Jaguar models, the company significantly raised even its own high standards. Although the new sedans maintained a clear familial resemblance to their predecessors, they featured a new and stiffer boxed chassis, an all-steel body replaced the former wood frame/steel outer panel combination, and a new 125-hp, 3.5-litre overhead-valve engine was introduced as an option to supplement the trusty 2.5-litre unit.

While there were 1,065 3.5-litre saloons, 241 drophead coupés and 118 open two-seaters built before World War II, closed coupés are much rarer, and except for one SS 100 built by Jaguar itself, they were almost exclusively custom-coachbuilt to special order.

Quando la SS Cars di William Lyons presentò i modelli Jaguar per il 1938, migliorò ulteriormente la già alta qualità dei suoi prodotti. Sebbene le nuove berline mantenessero una certa aria di familiarità con i modelli precedenti, esse presentavano un nuovo e più robusto telaio scatolato, una carrozzeria completamente in acciaio rimpiazzava il vecchio sistema delle lamiere fissate ai sottostanti telai in legno, e un nuovo motore di 3.500cc a valvole in testa con 125 cv era offerto come optional a richiesta in aggiunta all'affidabile unità di 2.500cc.

Mentre fino allo scoppio della Seconda Guerra Mondiale furono costruite con il motore di 3,5 litri 1.065 berline, 241 cabriolet e 118 roadster, le versioni coupé sono molto più rare poiché furono costruite quasi esclusivamente da carrozzieri indipendenti su commessa, eccetto un coupé su telaio SS100 costruito all'interno della fabbrica.

CHASSIS NO. 30182

Such is the case with the elegant coupé offered here, which was shipped as a bare saloon chassis to Hermann Graber at Wichtrach, near Berne, Switzerland, in May 1938.

Graber bodied several Jaguars, but prior owner Kathy Nell, who is of Swiss descent, visited Graber's garage in person and learned more of the fascinating story of this particular example. RM Auctions has also obtained additional information about this car from noted marque authority Terry McGrath, the author of the forthcoming book, *The A to Z of Coachbuilt Jaguars*.

According to McGrath's research, Graber fitted the SS saloon chassis with a two-door, two-window, five-seat coupé body for one Monsieur Michel Dionisotti of Geneva. It is believed to have been finished in black over grey with a grey leather interior and a built-in radio. Fitted with two pull-down occasional seats at the rear, it was also equipped with a door for skis. Dionisotti paid 2,000 CHF on 10 June and was invoiced the balance of 4,200 CHF on 22 August, 1938. The car was ultimately dispatched to Grand Garage in Switzerland.

IL TELAIO N. 30182

Questo è il caso dell'elegante coupé offerto, che fu spedito nel maggio 1938 in forma di autotelaio da berlina a Hermann Graber di Wichtrach (Berna), in Svizzera.

Graber carrozzò diverse Jaguar, ma il precedente proprietario Kathy Nell, la cui famiglia è di origini svizzere, visitò personalmente il garage di Graber e venne a conoscenza di ulteriori particolari sulla affascinante storia di questo particolare esemplare. Anche la RM Auctions ha ottenuto ulteriori informazioni su questa vettura da Terry Mc Grath, noto esperto della marca e autore del libro *The A to Z of Coachbuilt Jaguars*, prossimo alla pubblicazione.

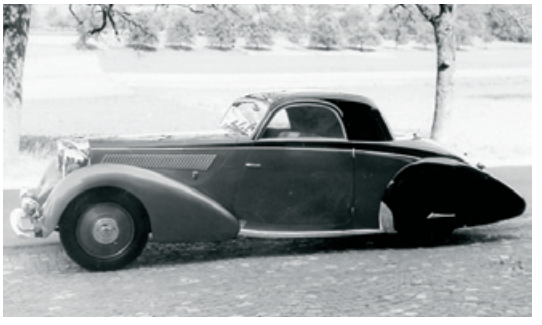
Secondo le ricerche di McGrath, Graber dotò il telaio della SS berlina con una carrozzeria coupé due porte, due finestrini e cinque posti, per un certo Michel Dionisotti di Ginevra. Si ritiene che la vettura sia stata finita in nero e grigio con interni in pelle grigia, con radio incorporata. Dotata di due sedili di fortuna reclinabili nella parte posteriore, era anche dotata di passaggio per gli sci. Dionisotti pagò un anticipo di 2.000 franchi svizzeri il 10 giugno, e saldò il conto per ulteriori 4.200 franchi il 22 agosto 1938. La vettura fu quindi inviata al Grand Garage in Svizzera.

On 31 March, 1949, the car was registered in Switzerland as a "Limousine Coupé" to Enterprise de Grands Travaux S.A. of Lausanne, as supported by the license plate number VD13203, where "VD" signifies the Swiss Canton of Vaud, of which Lausanne is the capital.

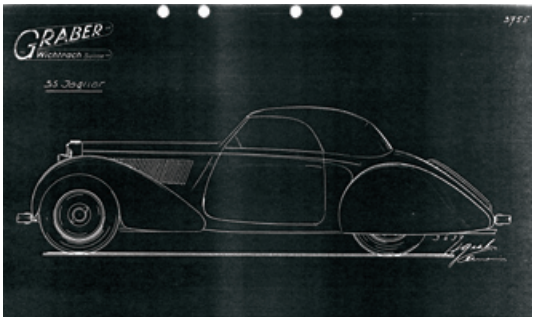
In 1953, the car was registered to "Labhart Thelma Violet" of Geneva but was eventually believed to have been purchased by a Canadian serviceman who returned to Canada with it. By May 1956, Brian Metcalfe of Ontario owned it before it was eventually purchased by Frederick Corp, who drove it until 1963, when he placed it into storage. The car then passed through at least three known North American owners before David Gill of Chicago purchased the car in 1987 and commissioned its restoration. The car was dismantled, and the restoration began but was halted.

Il 31 marzo 1949, la vettura fu registrata in Svizzera come "Limousine Coupé" al nome della Enterprise de Grands Travaux S.A. di Losanna, come confermato dalla targa VD13203, dove "VD" sta per il Cantone Svizzero di Vaud, del quale Losanna è la capitale.

Nel 1953, fu registrata a nome di "Labhart Thelma Violet" di Ginevra ma si ritiene fosse stata acquistata da un militare canadese, che la portò con sé al suo rientro in patria. Nel Maggio 1956, era di proprietà di Brian Metcalfe, dell'Ontario, e fu quindi acquistata da Frederick Corp, che la utilizzò fino al 1963, quando la mise a riposo in un garage. La vettura ebbe almeno altri tre proprietari conosciuti in Nord America prima di venire acquistata nel 1987 da David Gill di Chicago, che ne commissionò il restauro. La vettura fu smontata, il restauro iniziato ma ben presto fermato.



A period photo illustrates the masterful work of renowned Swiss coachbuilder Graber. *Image courtesy of Terry McGrath*



With lovely one-off coupe coachwork by Hermann Graber, this particular car was built to the specifications of first owner Michel Dionisotti of Geneva. *Image courtesy of Terry McGrath*

Keeping a promise that he made to his wife Kathy to buy her a Swiss car, Jerry Nell acquired this car for their collection in 1990. When RM Auto Restoration restored the car in 1994, they asked the Nells if they wished to have some messy welds cleaned up, where Graber had extended the frame at the rear. The Nells asked the car be kept original, "and we got dinged for that at Pebble," Kathy Nell recalled with a laugh. In fact, one of RM's employees, Henri Ghesquiere, cancelled his retirement plans to work on this car. Having had previous experience in restoring Graber-bodied cars, he stayed on to finish the project in time for its show debut.

Mantenendo la promessa fatta a sua moglie Kathy di regalarle una vettura svizzera, Jerry Nell la acquistò per la sua collezione nel 1990. Quando nel 1994 RM Auto Restoration eseguì il restauro della vettura, chiese ai coniugi Nell se volessero sistemare alcune delle saldature messe confusamente da Graber, quando aveva allungato posteriormente il telaio. I coniugi Nell chiesero di mantenere l'originalità della vettura, "e per quello fummo rimproverati a Pebble," ha ricordato con un sorriso Kathy Nell. Per lavorare su questa vettura, Henri Ghesquiere, un dipendente della RM, decise di ritardare l'andata in pensione: avendo già lavorato su altre vetture carrozzate da Graber, voleva ultimare il lavoro in tempo per il debutto della vettura in un concorso.

The Nells bought the car in pieces but were able to amass substantial records, and they were lucky to find previous owner Fred Corp, who confirmed that it had been his car. Corp was instrumental in ensuring the correctness of the restoration. The car was returned to as-new condition at a cost of $270,000, with the exception of being painted Royal Blue instead of the original black and grey.

Once completed, this coupé was shown at the Meadow Brook Concours d'Elegance in 1994, where it won the Designer's Choice Award. It was named the Jaguar Club of North America (JCNA) National Class winner in 1995 and competed in seven JCNA shows from 1995-99, scoring between 99.96 and 100 points. It also won a ribbon at Pebble Beach and won at the Eyes on Classics and Masterpiece of Style and Speed events.

Presented in superb condition, this rare Graber Coupé is a unique masterpiece of elegance, embodying the sporting design of its coachbuilder with the performance to match.

I coniugi Nell avevano acquistato la vettura già smontata ma furono capaci di accumulare numerose informazioni e furono anche fortunati nel rintracciare il precedente proprietario, Fred Corp, che confermò loro che era stata sua. Con una spesa di 270.000 dollari la vettura ritornò come nuova, solo la verniciatura fu modificata da nera e grigia a blu scuro.

Una volta completato, questo coupé fu esibito al Meadow Brook Concours d'Elegance del 1994, dove vinse il premio Designer's Choice. Vinse la classe al concorso nazionale del Jaguar Club of North America (JCNA) del 1995 e partecipò a sette concorsi del JCNA fra il 1995 e il 1999, con valutazioni comprese fra i 99.96 e i 100 punti. Vinse anche un nastro a Pebble Beach e vinse alle manifestazioni Eyes on Classics and Masterpiece of Style and Speed.

In condizioni superbe, questo raro Coupé di Graber è un capolavoro unico per eleganza, poiché unisce lo stile sportivo del suo carrozziere ad adeguate prestazioni.

132
132

LOT 132

1957 FERRARI 500 TRC SPIDER

COACHWORK / CARROZZERIA: SCAGLIETTI

CHASSIS / TELAIO # **0670 MDTR** ENGINE / MOTORE # **0670 MDTR**

- **One of the most beautiful Ferrari sports racing cars ever built**
- **One of the finest examples in existence with known ownership and successful racing history**
- **Five Targa Florio entries and Winner of the Monte-Pellegrino Hillclimb**
- **Last four-cylinder Ferrari sports racer, rarer than 250 TR and 250 GTO**
- **Ferrari Classiche Certification**

- **Una delle più belle vetture sport Ferrari mai costruite**
- **Uno dei migliori esemplari esistenti con proprietari conosciuti e una carriera agonistica di successo**
- **Cinque partecipazioni alla Targa Florio e vittoria alla corsa in salita del Monte Pellegrino**
- **Ultima vettura sport Ferrari a quattro cilindri costruita, più rara delle 250 TR e delle 250 GTO**
- **Certificazione Ferrari Classiche**

SPECIFICATIONS:

190 bhp, 1,985 cc inline DOHC four-cylinder engine, two Weber 40 DCO/A3 carburettors, four-speed manual transmission, independent front suspension, live rear axle, hydraulic four-wheel drum brakes. Wheelbase: 2,250 mm (88.6")

SPECIFICHE:

190 cv, motore quattro cilindri in linea di 1.985 cc con due alberi a camme in testa, due carburatori Weber 40 DCO/A3, cambio manuale a quattro marce, sospensione anteriore a ruote indipendenti, assale posteriore rigido, freni a tamburo a comando idraulico. Passo: 2.250 mm (88.6")

ESTIMATE/STIMA:

€2.600.000 – €3.300.000 **£2.300.000 – £2.900.000** **$3,800,000 – $4,800,000**

DOCUMENTS / DOCUMENTI

US Title
Ferrari Classiche Certification

See page 12 for VAT status explanation.
Fare riferimento alla pagina 12 per spiegazioni sulle tasse dovute.

Visit rmauctions.com to view all photos. / Per visionare tutte le foto, visitate il sito rmauctions.com.
Photography / Fotografia: Hugh Hamilton

Ferrari

In the 500 TRC, Ferrari developed what was to be one of the company's most aesthetically beautiful, brilliantly engineered and efficient sports racing cars.

Following engineer Aurelio Lampredi's departure from Ferrari in 1955, a new engineering team was formed for 1956, including Vittorio Jano, Alberto Massimino, Luigi Bellentani and the young Andrea Fraschetti. These highly skilled men soon came up with a new two-litre sports racing car: the 500 TR. This was the first Ferrari designated with the now legendary name "Testa Rossa." The four-cylinder-engined type 500 TR was introduced in 1956 and was the successor to the 500 Mondial. Seventeen examples were built and became favourite sports racers for privateers the world over.

Con la 500 TRC, la Ferrari sviluppò quella che sarebbe stata una delle più belle vetture sport da loro costruite sia sotto l'aspetto estetico sia sotto l'aspetto progettuale e di efficienza.

Nel 1955 l'ingegner Aurelio Lampredi lasciò la Ferrari e nel 1956 fu costituito un nuovo gruppo di progettisti con Vittorio Jano, Alberto Massimino, Luigi Bellentani e il giovane Andrea Fraschetti. Questi uomini di grandi capacità realizzarono in breve tempo una nuova vettura da corsa di 2 litri di cilindrata: la 500 TR, che fu la prima Ferrari a portare la leggendaria denominazione "Testa Rossa". Mossa da un motore quattro cilindri, la 500 TR fu presentata nel 1956, sostituendo la 500 Mondial. Ne furono costruiti 17 esemplari e divenne la vettura sport favorita dai piloti privati di tutto il mondo.

500 TRC

Half a year later the factory produced a new car, because the sports commission of the FIA issued new regulations. For the 1957 season the new Appendix C for modified sports cars took effect. The 500 TR was outlawed by the new rules, many of which concerned the bodywork. The windscreen now had to be symmetrical over the axis of the car, and width had to measure 100 cm with a height of at least 15 centimetres. A soft-top was required, and the gas tank capacity was to be 120 litres. A passenger door was mandated as well.

Engineers, mechanics and designers began a race against the clock. By the end of 1956, Ferrari announced the 500 TRC, a new model which adhered to all of the new FIA regulations.

The new model was assigned chassis Type 518 C and engine Type 131 C. Motor, gearbox and transmission were identical to the 500 TR. One of the primary differences between the TRC and the first Mondial, in addition to reduced weight, was the rear axle: a coil sprung rigid axle instead of the deDion variety. The two-litre engine reached its peak of performance in the TRC with 190 bhp.

LA 500 TRC

Sei mesi dopo la casa costruì una nuova vettura poiché la commissione sportiva della FIA aveva introdotto nuove norme e per la stagione 1957 entrò in vigore la nuova Appendice C per le vetture sport modificate. Le nuove regole, molte delle quali riguardavano la carrozzeria, bandirono la 500 TR. Il parabrezza ora doveva essere in simmetria con gli assali anteriore e posteriore e la sua larghezza doveva essere di almeno 100 cm e con un altezza di almeno 15 cm. La vettura doveva essere dotata di capote, la capacità del serbatoio della benzina doveva essere di 120 litri e era anche obbligatorio lo sportello per il lato passeggero.

Ingegneri, meccanici e disegnatori intrapresero una lotta contro il tempo. Alla fine del 1956, la Ferrari annunciò la 500 TRC, un nuovo modello che rispondeva a tutte le nuove regole FIA.

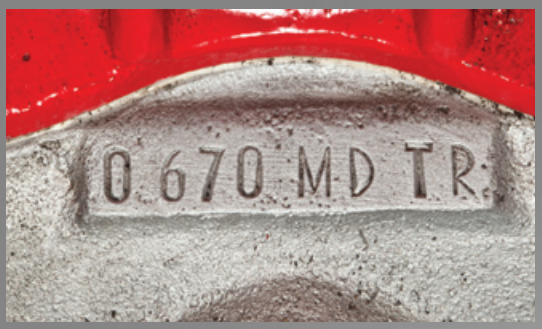
Al nuovo modello fu assegnato il telaio tipo 518 C e il motore tipo 131 C. Motore, cambio e trasmissione erano identici a quelli della 500 TR. Una delle più rilevanti differenze fra la TRC e la prima Mondial, oltre alla riduzione del peso, fu l'assale posteriore: un assale rigido con ammortizzatori e molle al posto del ponte DeDion. Il motore 2 litri raggiunse l'apice del suo sviluppo con una potenza di 190 cv.

More importantly, the chassis structure of the 500 TRC had been reinforced to increase rigidity. The front-end tubular frame members were further apart, which made it possible to mount the engine lower, thus lowering the centre of gravity of the whole car. This also allowed Pinin Farina to design an entirely new body that was lower by 10 centimetres, which was to be built by Scaglietti and is rightly regarded as one of the most beautiful and seductive Ferrari racing spiders ever built.

The Ferrari factory sold the TRC to private customers all over the world as a winning weapon in the sports car races. Several TRCs originally had two-tone paint, and not many were coloured the typical Ferrari racing red. The small group of 19 cars was produced within one year. Less than twelve months after its introduction, however, the 500 TRC was replaced by the 12-cylinder 250 Testa Rossa, which despite being more powerful was produced in greater numbers. As the last four-cylinder sports racing car, the 500 TRC truly marked the end of an era at Ferrari.

Di maggiore importanza, la struttura del telaio della 500 TRC era stato rinforzato per aumentare la rigidità. I longheroni anteriori del telaio tubolare erano stati distanziati in modo da poter installare il motore più in basso e abbassare così il centro di gravità di tutta la vettura. Questo permise anche a Pinin Farina di disegnare una carrozzeria, che sarebbe stata costruita da Scaglietti, completamente nuova e più bassa di 10 cm; la 500 TRC è giustamente ritenuta una delle più belle e seducenti Ferrari sport aperte mai costruite.

La Ferrari vendette le TRC ai clienti privati di tutto il mondo come l'arma vincente nelle corse per vetture sport. Diverse TRC ebbero in origine una verniciatura in due toni e non molte esibivano il tipico rosso corsa Ferrari. Tutte le 19 vetture furono prodotte nell'arco di un anno e meno di 12 mesi dopo la 500 TRC fu sostituita dalla 250 Testa Rossa con motore 12 cilindri, della quale, nonostante fosse più potente, furono costruiti molti più esemplari. Essendo l'ultima vettura sport con motore a quattro cilindri, la 500 TRC ha certamente segnato la fine di un'epoca in Ferrari.



CHASSIS NO. 0670 MDTR

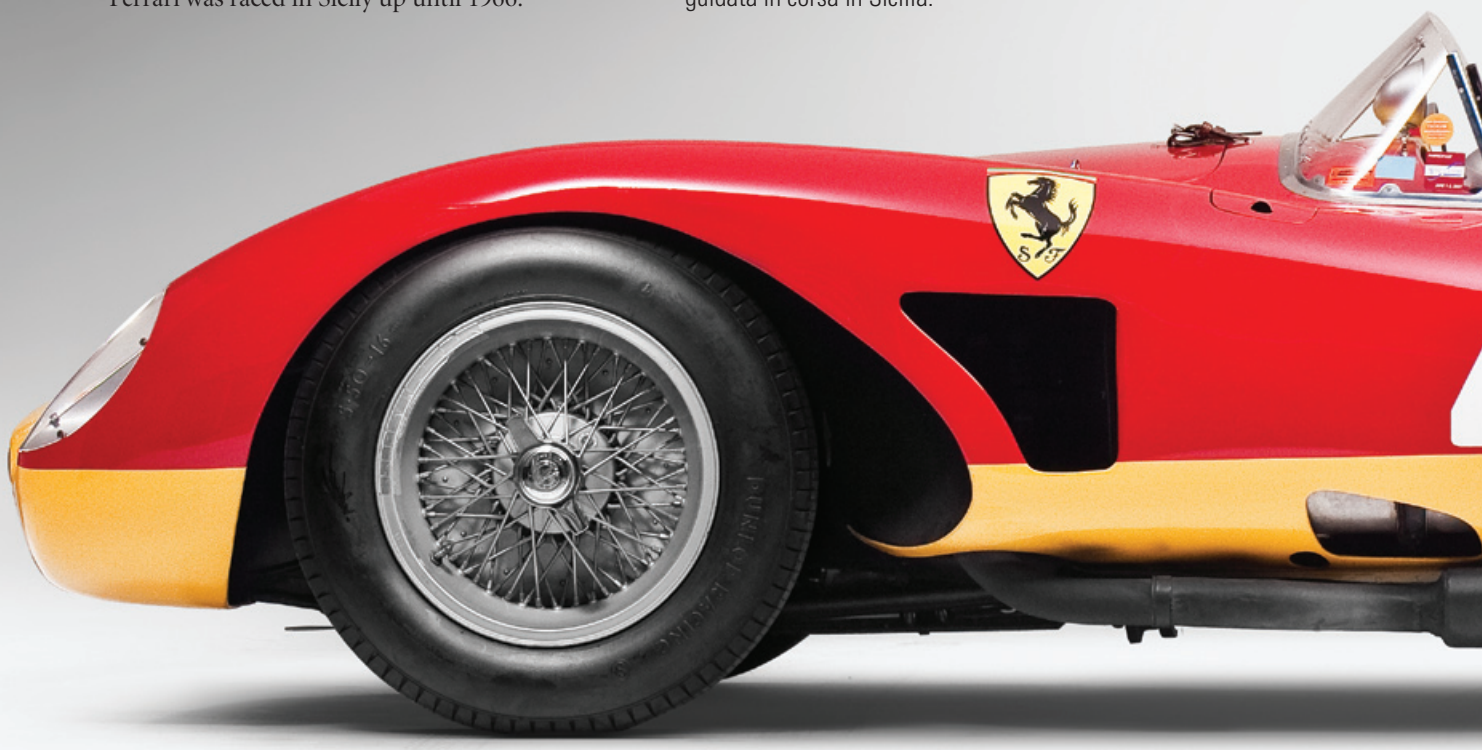
The car on offer today is the 6th of these 19 total cars (17 500 TRCs and two 625 TRCs). Since it was built, it has been owned by a known succession of enthusiasts, the first two of which actively raced the car in period before the third owner and his family owned and maintained the car from 1966 to 1997 – more than three decades.

Chassis no. 0670 MDTR was sold new by the factory on 4 April, 1957 to first owner Bernardo Cammarata, a wealthy businessman and gentleman driver from Palermo, Sicily. Over the next decade, this gorgeous Ferrari was raced in Sicily up until 1966.

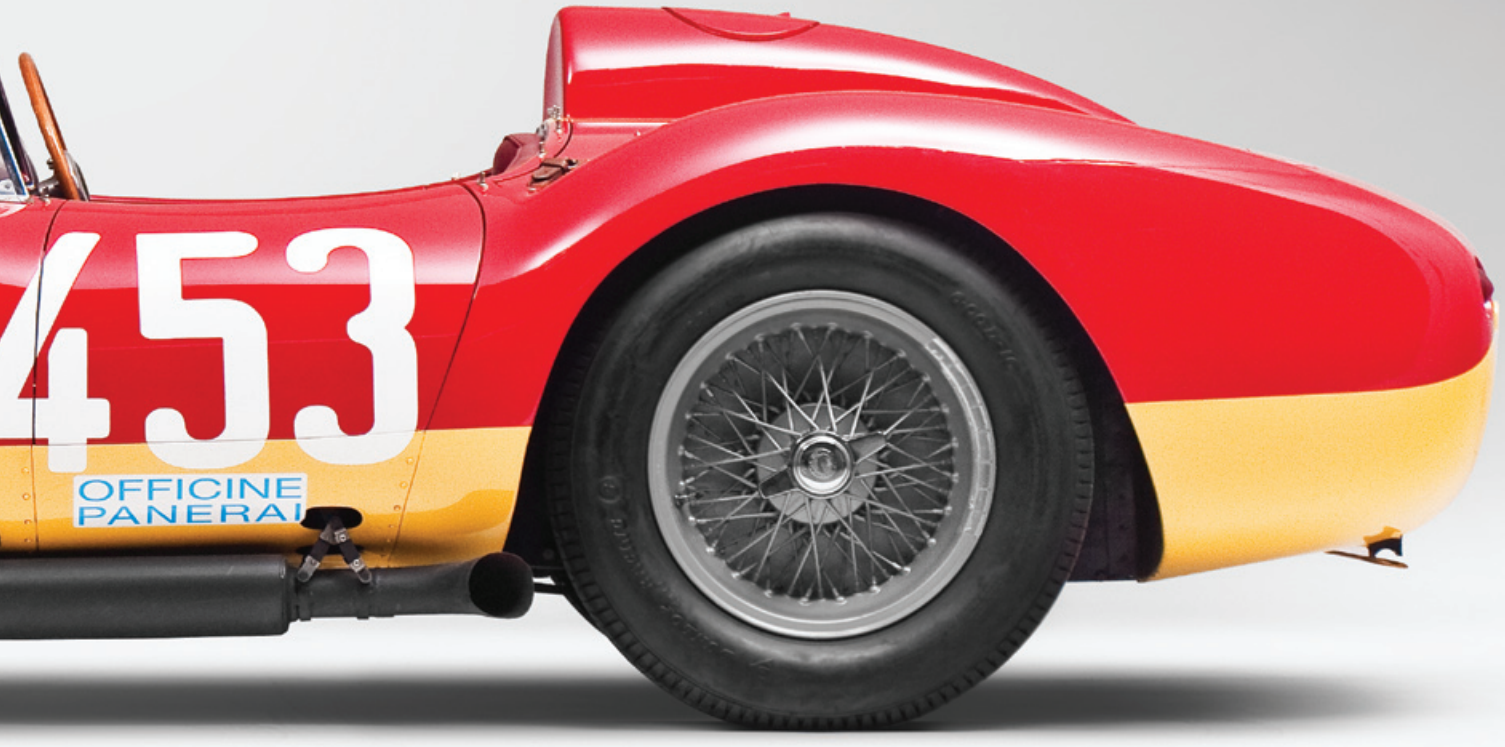
IL TELAIO 0670 MDTR

La vettura offerta è la sesta della 19 costruite (17 500 TRC e due 625 TRC). Fin da quando è stata costruita, è stata di proprietà di una nota serie di appassionati, i primi due dei quali la sfruttarono intensamente in corsa all'epoca, prima che il terzo proprietario, e la sua famiglia, avessero cura di lei dal 1966 al 1997, per più di 30 anni.

Il 4 aprile 1957 la Ferrari vendette la 0670 MDTR a Bernardo Cammarata, un ricco uomo d'affari e gentleman driver di Palermo. Per tutto il decennio successivo, fino al 1966, questa spettacolare Ferrari fu guidata in corsa in Sicilia.



First owner Bernardo Cammarata entered this Ferrari in its first of many Targa Florios only one week after purchasing it in 1958. The wealthy Sicilian businessman was clearly a superb racing driver. *Image courtesy of Agency Pubbliphoto of Palermo.*



No fewer than five times was 0670 MDTR entered in the legendary Targa Florio, which alongside the Mille Miglia and Carrera Panamericana is certainly the most important open-road endurance racing event in history. In fact, seven years after its production, this 500 TRC still won the famous Monte Pellegrino hillclimb in Palermo, a race which the car had entered four times and performed in outstandingly every time. Some of the car's greatest successes came with Mario Tropia of Sicily behind the wheel. Tropia, who went by the name "Caterpillar," raced the car on loan from Cammarata and won two hillclimbs with the car in 1964 and in fact never placed lower than third overall.

Original owner Cammarata then sold the car to its second owner, the 36-year old Francesco Tagliavia, another Sicilian who continued to race it for the next three years, participating in several hillclimbs and adding to the car's winning streak at Monte Pellegrino, where he won his class in 1965.

La 0670 MDTR ha partecipato a cinque edizioni della leggendaria Targa Florio, che con la Mille Miglia e la Carrera Panamericana è certamente la più importante corsa su strada di tutti i tempi. Di fatto, sette anni dopo essere stata prodotta, questa 500 TRC vinse ancora la famosa corsa in salita del Monte Pellegrino, a Palermo, una corsa che alla quale la vettura partecipò quattro volte, sempre con eccellenti prestazioni. Alcuni dei suoi maggiori successi furono ottenuti con il siciliano Mario Tropia al volante. Questi, che correva con lo pseudonimo "Caterpillar", riceveva la vettura in prestito da Cammarata e vinse con essa due corse in salita nel 1964 e di fatto non ottenne mai un piazzamento inferiore al terzo posto.

Cammarata vendette poi la vettura al secondo proprietario, il trentaseienne Francesco Tagliavia, un altro siciliano che continuò ad usare la vettura in corsa per altri tre anni, partecipando a numerose corse in salita e arricchendo il palmares di vittorie della vettura con quella al Monte Pellegrino, dove nel 1965 vinse la classe.

On race number 132, 0670 MDTR participates in the Targa Florio of 1959. Finishing a superb second in class, this was only one of five Targa Florio entries for the competitive Ferrari. *Image courtesy of Agency Pubbliphoto of Palermo.*

53
OFFICINE
PANERAI

All told, of the 16 period races on record, 0670 MDTR finished all but two races and did not start one other. It won two hillclimbs outright and finished within the top three positions (overall and in class) a total of 11 times. All this, without ever being involved in a known accident in some of the most dangerous road races in history (its only two DNFs were due to the fact that Tagliavia was over the time limit and only completed 8 instead of 10 laps).

Italy's pioneer Ferrari collector Giulio Dubbini, owner of the Diemme Caffé production company in Padua, realised the enormous potential of the 500 TRC and became the next owner in 1966. Dubbini campaigned 0670 MDTR over the next twenty years in historic events. The Ferrari remained in the ownership of the Dubbini family until the late 1990s – a remarkable period of over three decades. Historic racer Corrado Cupellini of Bergamo then took it over and for the next five years entered it in the Shell Ferrari Maserati Challenge race series in Europe.

The 500 TRC subsequently saw more than ten different racetracks in Belgium, Italy, England, Germany and France. In 2003 it was sold to Nick Colonna, who had Ferrari 0670 MDTR comprehensively restored and prepared for historic racing by Bert Skidmore's The Intrepid Motorcar Company, Inc. of Sparks, Nevada at an approximate cost of over $470,000. It has also been shown on two occasions at the Palm Beach Cavallino Classic.

Complessivamente nelle 16 corse a cui fu iscritta all'epoca, la 0670 MDTR arrivò al traguardo in tutte tranne due e in una non prese il via. Fu la vincitrice assoluta in due corse in salita e finì sul podio (assoluto e di classe) 11 volte in totale. Tutto ciò senza essere mai coinvolta in incidenti di cui si abbia notizia, nonostante abbia partecipato ad alcune delle più pericolose corse su strada della storia (i suoi due soli mancati arrivi furono causati dal fatto che Tagliavia andò fuori tempo massimo, completando 8 giri invece di 10).

Il pioniere in Italia dei collezionisti di Ferrari, Giulio Dubbini, proprietario della torrefazione Diemme Caffé di Padova, capì l'enorme potenziale della 500 TRC e nel 1966 ne divenne il proprietario, per poi utilizzarla in manifestazioni storiche nei successivi 20 anni. La 0670 MDTR rimase nella proprietà della famiglia Dubbini fino alla fine degli anni Novanta, quindi per oltre 30 anni. L'acquistò poi il pilota di corse storiche Corrado Cupellini, di Bergamo, che nei cinque anni successivi la iscrisse alle corse europee dello Shell Ferrari Maserati Challenge.

Di conseguenza, la 500 TRC vide più di 10 diversi circuiti in Belgio, Italia, Inghilterra, Germania e Francia. Nel 2003 fu venduta a Nick Colonna, che la fece restaurare completamente e preparare per le corse storiche dalla The Intrepid Motorcar Company Inc. di Bert Skidmore, a Sparks, nel Nevada, con un costo approssimativo di oltre 470.000 dollari. La 0670 MDTR fu anche esposta in due occasioni al concorso Cavallino Classic di Palm Beach.

DATE	RACE	DRIVER(S)	RESULT
11th May 1958	42nd Targa Florio	Bernardo Cammarata and Domenico Tramontana	7th in class, 10th OA
15th May 1958	VII Monte Pellegrino hillclimb	Bernardo Cammarata	3rd OA
24th May 1959	43rd Targa Florio	Mario Cammarata and Domenico Tramontana	2nd in class, 8th OA
6th May 1962	46th Targa Florio	Bernardo Cammarata and Domenico Tramontana	DNS
5th August 1962	Trapani-Monte Erice hillclimb	Mario Tropia (alias "Caterpillar")	2nd OA
19th August 1962	San Stefano-Gambarie hillclimb	Mario Tropia (alias "Caterpillar")	2nd OA
2nd June 1963	XXII Monte Pellegrino hillclimb	Mario Tropia (alias "Caterpillar")	3rd OA
17th May 1964	XXIII Monte Pellegrino hillclimb	Mario Tropia (alias "Caterpillar")	1st OA
14th June 1964	II Alcamo-Monte Bonifato hillclimb	Mario Tropia (alias "Caterpillar")	1st OA
2nd August 1964	X Trapani-Monte Erice hillclimb	Francesco Tagliavia	10th OA
20th September 1964	XI Coppa Nissena hillclimb	Francesco Tagliavia	2nd in class, 15th OA
9th May 1965	49th Targa Florio	Francesco Tagliavia and Silvestre Semilia	DNF
6th June 1965	Alcamo-Monte Bonifato hillclimb	Francesco Tagliavia	3rd OA
13th June 1965	XIV Monte Pellegrino hillclimb	Francesco Tagliavia	1st in class
1st August 1965	XI Trapani-Monte Erice hillclimb	Francesco Tagliavia	2nd in class, 7th OA
8th May 1966	50th Targa Florio	Francesco Tagliavia and Pietro Termini	DNF
28th May - 2nd June 1966	II Trofeo Automobilistico Internazionale (Palermo to Trieste)	Francesco Tagliavia and Di Liberto	4th in class

The car's file includes FIA papers, Factory Assembly Sheets (Foglio di Montaggio), a letter written by the Ferrari factory in 1966, an original "Certificato di Proprietà" from the ACI (Automobile Club Italia), various period photos and restoration documentation.

The 500 TRC, with its clean and elegant lines, is regarded as one of the most beautiful sports racing Ferraris ever built. Chassis 0670 MDTR is a matching-numbers car and totally authentic. Its entire history is known and has been very carefully researched and documented by marque experts. Moreover, it is eligible for almost every historic event in the world, be it an open road, closed racecourse or manicured show field.

Some Ferraris may have achieved greater notoriety, but to the connoisseurs, none of the front-engined cars are more important and prestigious than the highly sophisticated four-cylinder 500 TRCs. Perfect aesthetics coupled with tremendous driving pleasure.

La documentazione a corredo della vettura comprende i documenti FIA, il Foglio di Montaggio della casa, una lettera scritta dalla Ferrari nel 1966, il Certificato di Proprietà in originale, varie foto dell'epoca e la documentazione relativa al restauro.

La 500 TRC, grazie alla sue linee pure ed eleganti, è considerata una delle più belle vetture sport Ferrari mai costruite. La 0670 MDTR è completamente originale e ha la stessa numerazione per telaio e motore. Tutta la sua storia è conosciuta ed è stata oggetto di ricerche molto accurate e documentate da esperti della marca. Inoltre, è utilizzabile in quasi tutte le manifestazioni storiche del mondo in pista e su strada, o in concorsi.

Forse alcune Ferrari hanno conquistato una maggiore notorietà, ma per i conoscitori nessuna delle vetture a motore anteriore è più importante e prestigiosa della sofisticatissima quattro cilindri 500 TRC. Una estetica perfetta unita ad uno straordinario piacere di guida.

RM AUCTIONS

VP OF MARKETING
Kathy Vandermey

CONSIGNMENT MANAGER
Stephen Goodal

GRAPHICS DEPARTMENT MANAGER
Craig Plowman

EDITORIAL
Alain Squindo
Karen Dunlop
Adolfo Orsi
Paul Duchene
David Neyens
Max Girardo
Kit Foster
Bill Rothermel
Alex Classick
Mike Fairbairn

PHOTOGRAPHY
shooterz.biz
Tom Wood
Simon Clay
Darin Schnabel
Michel Zumbrunn
Hugh Hamilton
Tim Scott
Troy Wood
Michael Furman
Dirk De Jager
Adriaan Geluk

DESIGN
Adriaan Geluk
Aaron Summerfield
Joe Martin
Dave Flook
Patrick Olds

PRINTER
Geoff Neal Litho
Feltham, Middlesex

Special Thank You to Sandra Girardo

RM AUCTIONS

THE RIGHT PLACE.
THE RIGHT TIME.

RM Auctions offers many locations across North America and Europe to sell your car throughout the year. Each auction location offers its own distinct flavour as well as carefully crafted marketing campaigns to reach the most enthusiastic buyers. You'll enjoy gorgeous surroundings and world-class amenities,including VIP tours and activities coordinated exclusively for our clients.

Contact an RM Car Specialist today to see which auction venue is right for you.

TO CONSIGN YOUR MOTOR CAR TO AN RM AUCTION, CONTACT A CAR SPECIALIST.

NORTH AMERICA
+1 519 352 4575

EUROPE
+44 (0) 20 7851 7070

BUYER INFORMATION / INFORMAZIONI PER GLI ACQUIRENTI

The auction will be conducted by RM Auctions Italia in accordance with the terms and conditions printed in this catalogue. All questions and comments relating to the operation of this sale or to its content should be addressed to RM Auctions.

BIDDER REGISTRATION

€140 – Includes an official auction catalogue and admission for two to the previews, auction and reception. Requirements include a valid driver's licence or passport and credit card. A bank letter of guarantee is required should you choose to pay for any purchases with a personal or company cheque.

RM Auctions prides itself on offering a wide variety of bidding options as explained in detail below. We strongly encourage those interested in particular lots to contact one of our auction specialists in advance of the sale to obtain an objective, fair and honest condition report on any cars you may have an interest in bidding on. As we are a company built on customer service and return clientèle, you can be sure that the car you purchase at our auction is the car described in advance of the sale. Additionally, privacy is paramount and all telephone and absentee bidding is kept in the utmost confidence.

ADVANCE BIDDER REGISTRATION

RM Auctions provides advance bidder registration for clients wishing to remain confidential or those who wish to avoid queues at the auction site. This service also allows for discreet verification of payment methods. There is no additional charge for this service. To take advantage of advance bidder registration for this sale, complete the form and fax it to +44 (0) 20 7138 2551.

TELEPHONE BIDDER REGISTRATION

A limited number of telephone lines are available for buyers who wish to participate in the live auction from a remote location. Telephone bidders can submit a written bid by completing the telephone bidder form and faxing it to +44 (0) 20 7138 2551. Please call 24 hours in advance of the sale to confirm receipt of your telephone bid.

Please provide a telephone number(s) at which you can be reached during the sale. An RM Auctions representative will contact you during the auction three to five lots before the lot(s) you wish to bid on and will execute the bidding on your behalf in the auction room.

L'Asta sarà veicolata da RM Auctions Italia in conformità con i termini stampati in questo catalogo. Per altre demande, chiamate RM Auctions.

ISCRIZIONE ALL'ASTA

La quota di iscrizione di €140 comprende una copia del catalogo ufficiale dell'asta e l'ingresso per due persone all'esposizione, all'asta e al cocktail di benvenuto. Per iscriversi all'asta è necessario presentare un documento d'identità valido (carta di identità, passaporto, patente) e la carta di credito. Una lettera di garanzia bancaria è necessaria se doveste scegliere di pagare un qualsiasi acquisto con un assegno di conto corrente bancario.

RM Auctions è orgogliosa di offrire un'ampia scelta di offerte ai potenziali acquirenti: incoraggiamo fortemente infatti le persone interessate a specifici lotti a contattare uno dei nostri specialisti prima dell'asta, per ottenere una descrizione obiettiva, corretta e onesta dei lotti a cui si interessa. Poiché siamo un azienda fondata sul servizio alla clientela e sulla soddisfazione del cliente, potete essere sicuri che l'auto che state acquistando alla nostra asta corrisponda a quanto descritto. Inoltre la privacy è un nostro pilastro, e tutte le telefonate ricevute dai compratori non presenti in sala non saranno divulgate ne' al venditore ne' agli altri potenziali acquirenti. Non esitate a contattarci per qualsiasi domanda o dubbio.

REGISTRAZIONE ANTICIPATA

Per i clienti che richiedano l'anonimato o per quelli che vogliono evitare le code, RM Auctions offre un servizio di registrazione anticipata, che consente anche una verifica discreta dei metodi di pagamento. Per avvalersi di questo servizio gratuito, bisogna scaricare dal nostro sito internet il presente modulo, compilarlo ed inviarlo per fax al seguente numero: +44 (0) 20 7138 2551.

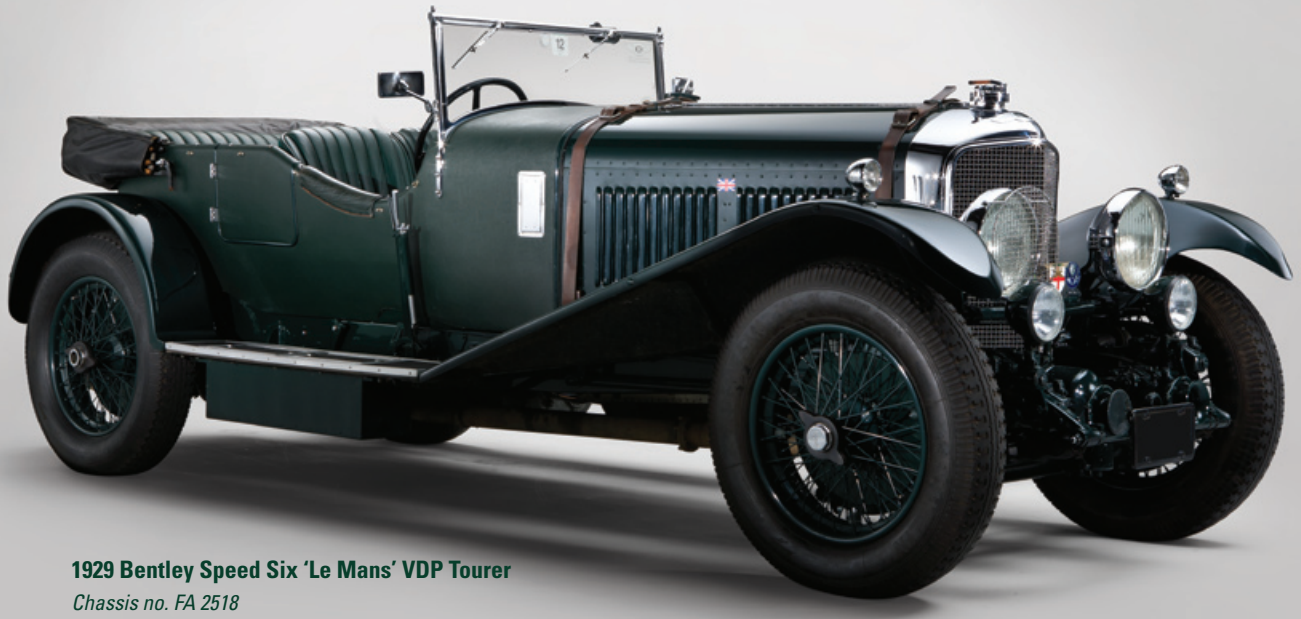
OFFERTE TELEFONICHE

E' disponibile un numero limitato di linee telefoniche per gli acquirenti che vogliano partecipare all'asta telefonicamente. Tali acquirenti possono presentare un'offerta scritta scaricando il modulo per le offerte telefoniche, completandolo e inviandolo per fax al seguente numeri: +44 (0) 20 7138 2551. Si prega di chiamare 24 ore prima dell'asta per verificare che l'offerta telefonica sia stata ricevuta.

Gli offerenti sono invitati a fornire il numero telefonico (o i numeri telefonici) necessari per contattarli durante l'asta. Un rappresentante di RM Auctions contatterà l'offerente durante l'asta tre- cinque lotti prima di quello - quelli ai quali quest'ultimo è interessato, e presenterà le offerte per suo conto in sala. Gli acquirenti sono tenuti a versare in anticipo il 10% della loro offerta massima. Nel caso in cui l'offerta non vada a buon fine, tale importo sarà restituito. In caso di aggiudicazione del lotto, quest'importo sarà considerato un deposito non restituibile fino a quando non sarà stato effettuato il pagamento per intero. Le carte di credito possono essere usate solo per il deposito ma NON per il pagamento. Le offerte presentate in valuta estera sarano convertite in euro utilizzando il tasso in vigore il giorno della vendita.

RM AUCTIONS

Offering the World's Finest Motor Cars



1929 Bentley Speed Six 'Le Mans' VDP Tourer
Chassis no. FA 2518

INVITING BRITISH-MADE MOTOR CARS AND MOTORCYCLES TO BE OFFERED AT AUCTION

1953 Aston Martin DB2 *Chassis no. LML/50/393*

1958 Aston Martin DB Mark III *Chassis no. AM300/3/1537*

SALON PRIVÉ LONDON

SALON PRIVÉ JUNE 23, 2011

SYON PARK • LONDON, UNITED KINGDOM

+44 (0) 20 7851 7070 **+1-519-352-4575** **www.rmauctions.com**

Arrangements must be made to deposit funds in the amount of ten percent (10%) of your maximum bid. In the event that you are unsuccessful, the funds will be returned. Should your bid be successful, these funds will become a non-refundable deposit until full payment is received. Payment by credit card is not accepted except as a deposit until full payment is received.

Bids submitted in foreign currency will be converted to Euros using the rate available on the day of the sale. RM Auctions is not responsible for errors, omissions or late-arriving bids.

ABSENTEE BIDDER REGISTRATION

Buyers who are unable to attend the sale may submit advance bids by completing the absentee bidder form and faxing it to +44 (0) 20 7138 2551. It is advisable to send this form one week prior to the auction to allow time to verify bank references. It is essential that you call 24 hours in advance of the sale to confirm receipt of your absentee bid. It is very important for the bidder to list a daytime telephone number in case any part of the form is unclear.

An RM Auctions representative will bid on your behalf until your bid is sufficient to purchase the lot or your maximum bid is reached.

Arrangements must be made to deposit funds in the amount of ten percent (10%) of your maximum bid. In the event that you are unsuccessful, the funds will be returned. Should your bid be successful, these funds will become a non-refundable deposit until full payment is received. Payment by credit card is not accepted except as a deposit until full payment is received.

Bids submitted in foreign currency will be converted to Euros using the rate available on the day of the sale. RM Auctions is not responsible for errors, omissions or late-arriving bids.

BUYER'S PREMIUM

Automobiles – 12% + VAT (local Italian value added tax of 20%) commission will be added to the final bid of each automotive lot purchased.

All Other Lots – 17% + VAT (local Italian value added tax of 20%) commission will be added to the final bid of each lot purchased.

È molto importante che l'offerente fornisca un numero telefonico da usare durante il giorno, nel caso in cui qualsiasi parte del modulo di offerta non sia chiaro.

RM Auctions non sarà responsabile di eventuali errori, omissioni od offerte arrivate in ritardo.

OFFERTE SCRITTE

Gli acquirenti che non potranno fisicamente prendere parte all'asta hanno la possibilità di presentare offerte scritte in anticipo scaricando l'apposito modulo, compilandolo ed inviandolo al seguente numero:
+44 (0) 20 7138 2551.

Si consiglia di inviare il modulo una settimana prima dell'asta per darci il tempo sufficiente per verificare le Vostre referenze bancarie. E' essenziale che chiamiate 24 ore prima della vendita per verificare che il modulo sia stato ricevuto.

Un rappresentante di RM Auctions parteciperà all'asta per conto di tali acquirenti fino a quando l'offerta non sarà sufficiente per acquistare il lotto, oppure fino a quando l'offerta massima scelta dagli stessi non sarà stata superata.

Per le offerte scritte gli acquirenti sono tenuti a versare in anticipo il 10% della loro offerta massima. Nel caso in cui l'offerta non vada a buon fine, tale importo sarà restituito. In caso di aggiudicazione del lotto, questo importo sarà considerato un deposito non restituibile fino a quando non sarà stato effettuato il pagamento per intero. Le carte di credito possono essere usate solo per il deposito ma NON per il pagamento.

È molto importante che l'offerente fornisca un numero telefonico da usare durante il giorno, nel caso in cui sia necessario un rapido contatto.

COMMISSIONI

Automobili – Commissione del 12% (IVA di 20% esclusa) da aggiungersi all'offerta finale per ogni lotto acquistato.

Altri lotti – Commissione del 17% (IVA di 20% esclusa) da aggiungersi all'offerta finale per ogni lotto acquistato.

WIRING INSTRUCTIONS/BONIFICO:

Please wire funds in Euros to / Inviare il pagamento in euro a:

Credit Suisse
CH-1211 Geneve 70 Switzerland
Account Name/Conto intestato a: RM Auctions Italia Srl

Swift / BIC: CRESCHZZ12B
IBAN: CH86 0483 5054 5713 2200 0
Account Number/Conto Euro: 54 5713-22

LES AMIS DU CREDIT SUISSE
GOODWOOD
REVIVAL
48
GOODWOOD
REVIVAL MEETING
CREDIT SUISSE
GOODWOOD, CHICHESTER. SEPTEMBER 16-18, 2011.
credit-suisse.com/classiccars

BIDDING INCREMENTS / INCREMENTI

Under normal circumstances, the auction estimate of the lot being auctioned will determine the minimum increment the auctioneer will accept according to the schedule below:

Solitamente, la stima base del lotto determina l'incremento minimo che il banditore accetterà in base alla seguente tabella:

ESTIMATE/STIMA (Up to / fino a)	MINIMUM INCREMENT / INCREMENTO MINIMO
€1,000.00	€50.00
€5,000.00	€100.00
€10,000.00	€250.00
€25,000.00	€500.00
€100,000.00	€1,000.00
€250,000.00	€5,000.00
Above	€10,000.00

AUCTION ESTIMATES

Auction estimates are prepared by our staff in advance of the sale, giving consideration to the history, condition and rarity of the vehicle, taking into account recent sales of comparable vehicles. Estimates do not include buyer's premium or applicable taxes.

ACCURACY

Although every effort is made to ensure the accuracy of the information contained in this catalogue, such information is provided by the seller and may not be verified by RM Auctions Italia prior to sale time. The auctioneer will announce any additional information or corrections known at sale time. Please note, buyers are advised to rely upon their own inspections as all sales are made on an "as is, where is basis". RM Auctions Italia accepts no responsibility for the condition of any items offered.

DELETIONS

Arrival of consigned vehicles is not controlled by RM Auctions Italia and it is possible that one or more lots may not be present for sale. Bidders are advised to check shortly before sale time for updated information.

CURRENCIES

Bidders and prospective bidders are advised that the auction will be conducted in Euros. Please note that while conversions to other currencies have been provided, they are based on approximate rates applicable at closing time for the catalogue, and must not be relied upon as currency exchange rates can be expected to vary between the catalogue closing and the sale date.

LANGUAGES

Bidders and prospective bidders are advised that the lot descriptions, terms and conditions, and all other text in the catalogue originates in English. Translations to other languages are provided for convenience only and in the event of a discrepancy between English and any other language, the English text will be considered correct.

STIME

Le stime sono preparate dal nostro personale prima della vendita tenendo presente storia, condizioni e rarità dell'autovettura nonché vendite recenti di autovetture simili. Le stime non includono la commissione a carico dell'acquirente né eventuali tasse ed imposte.

ACCURATEZZA DELLE INFORMAZIONI

Anche se è stato compiuto qualsiasi sforzo per garantire l'accuratezza delle informazioni, tali informazioni sono fornite dal venditore e in questo catalogo non sono necessariamente verificate da RM Auctions Italia prima della vendita. Qualsiasi informazione aggiuntiva o correzione nota al momento della vendita sarà annunciata dal banditore. Nonostante sia stato compiuto qualsiasi sforzo per fornire informazioni complete ed accurate in merito a ciascun lotto in offerta, si consiglia agli acquirenti di fare affidamento sulle loro ispezioni perché i lotti sono venduti "così come sono" e "dove si trovano". RM Auctions Italia non accetta responsabilità riguardo le condizioni degli articoli offerti.

ASSENZA DI ARTICOLI

Poiché l'arrivo delle autovetture da vendere non è controllato da RM Auctions Italia, è possibile che non sia presente uno o più lotti. Si consiglia agli acquirenti di chiedere informazioni aggiornate poco prima dell'inizio della vendita.

VALUTE

Si avvisano offerenti e potenziali offerenti che l'asta sarà battuta in Euro. Si rammenta che i corrispettivi indicati in altre valute sono stati calcolati effettuando la conversione in base ai cambi approssimativi disponibili al momento della chiusura del catalogo, e che quindi potrebbero non essere veritieri, data la possibile variazione dei cambi delle valute tra la data di chiusura del catalogo e la data di vendita.

LINGUE

Si avvisano offerenti e potenziali offerenti che le descrizioni dei lotti, i termini e le condizioni, e tutte le altre parte del catalogo sono state originariamente redatte in lingua inglese. Le traduzioni in altre lingue sono presentate esclusivamente per comodità, e in caso di discrepanze tra la versione inglese e le versioni tradotte in qualsiasi altra lingua farà fede il testo in inglese.

CONCORSO D'ELEGANZA
VILLA D'ESTE
dal
1929
COME AND VISIT US ON THE PUBLIC DAYS
VILLA ERBA, CERNOBBIO, 21ST – 22ND MAY 2011
SATURDAY 10.00 – 17.00
HIGHLIGHTS:
Preview of vehicles by RM Auctions
Motorcycle Concours with award ceremony
and other exhibitions
SUNDAY 10.00 – 17.30
HIGHLIGHTS:
Parade of 50 historic vehicles and
10 Concept Cars and prototypes
Presentation of awards
CONTACT
Concorso d'Eleganza Villa d'Este
Email: concorso.villadeste@bmwgroup.com / www.concorsodeleganzavilladeste.com
Patrocinato da
BMW Group
BRIAN·JAMES·IO

SHIPPING / SPEDIZIONE

IMPORT TO UK

Any vehicles brought into the United Kingdom from outside the EU will be subject to applicable VAT and import duties. All vehicles from outside the EU in this sale will be eligible for import at 5% VAT.

IMPORT TO EU (NOT INCLUDING THE UK)

Any vehicles brought into any EU member states (not including the UK) will be subject to standard VAT rates of the country of import.

IMPORT TO USA

The standard USA rate of import duty (2.5%) will apply to all lots bought at auction. It is advisable to visit the auction office on site, or ask an RM representative for further details.

SHIPPING

Upon the successful purchase of your lot, we strongly advise that you make immediate arrangements for its collection and transport. Please note that no lots will be released until full payment has been received both for the vehicle and when applicable, the customs authorities. Shipping arrangements may be made directly on site with our selected shipping representatives, Incarnation Vehicle Solutions Ltd.

IMPORTAZIONE NEL REGNO UNITO

Tutte le vetture importate nel Regno Unito da paesi non UE saranno soggette all'aliquota IVA e ai dazi di importazione applicabili. Tutte le vetture provenienti da paesi non UE presentate durante questa asta potranno essere importate con un'aliquota IVA del 5%.

IMPORTAZIONE NELL'UE (ESCLUSO IL REGNO UNITO)

Tutte le vetture importate in qualsiasi stato membro dell'Unione Europea (escluso il Regno Unito) saranno soggette alle aliquote IVA standard vigenti nel paese di importazione.

IMPORTAZIONE NEGLI STATI UNITI

Su tutti i lotti acquistati durante l'asta verrà applicata l'aliquota standard dei dazi di importazione USA (2,5%). Per ulteriori informazioni, si consiglia di recarsi negli uffici presso la sede dell'asta o di rivolgersi a un rappresentante di RM Auctions.

SPEDIZIONE

Gli offerenti che si aggiudicheranno un lotto sono caldamente invitati a prendere immediatamente accordi per il prelievo e trasporto. Si prega di notare che i lotti non verranno svincolati fino a quando non sarà stato corrisposto il prezzo totale, comprensivo di prezzo della vettura e, se applicabili, delle spese di sdoganamento. È possibile prendere accordi per la spedizione direttamente in loco rivolgendosi allo spedizioniere da noi prescelto, Incarnation Vehicle Solutions Ltd.

CONTACT INFORMATION:

CONTATTI:

Incarnation Ltd
VEHICLE SOLUTIONS

Peter Reeve
Incarnation Vehicle Solutions Ltd
Globe House, Star Lane, Great Wakering
Essex, SS3 0PJ

Tel: +44 (0) 1702 217 711
Fax: +44 (0) 1702 217 113
Mob: +44 (0) 7771 965 187
peter@incarnation.co.uk

All lots will remain on site until 9:00 pm on Sunday 22nd May 2011. After this time, cars which are subject to temporary import status will be removed to a local bonded warehouse facility pending the completion of customs procedures and until full payment has been received. Cars will be stored free of charge until 31st May 2011 after which a €50 per day charge will apply.

Upon completion, a transit document will be prepared to allow the cars to be transported, either to the point of exit from the EU or the country of destination in the EU where local taxes will become due. An indication of charges relating to this service is shown below.

Car Handling – €160
Customs Documents – €250
Fine Arts Formalities – €220 (only applies if the car is older than 1936)
Temporary Import Bond Documents – €180
Transport of car to warehouse – €250

Those cars not on temporary import will be removed to our secure local storage facility on the evening of 22nd May 2011, until full payment has been received. Cars will be stored free of charge until 25th May 2011. If payment has not been received by 25th May 2011, a member of RM Auctions staff will contact you to advise you of new storage arrangements. Please note, there will be a charge for transportation and onward storage after 25th May 2011 until full payment for your lot has been received.

Tutti i lotti rimarranno in sede fino alle ore 21.00 di domenica 22 maggio 2011. Dopo tale ora, tutte le vetture per le quali è stato emesso il titolo di importazione temporaneo verranno trasferite in un magazzino vincolato locale in attesa del completamento delle procedure di sdoganamento e del ricevimento del pagamento completo. Il rimessaggio delle vetture sarà gratuito fino al 31 maggio 2011, dopodiché verrà applicata una tariffa di €50 al giorno.

Al termine delle procedure verrà compilato un documento di transito per consentire il trasporto delle vetture nel punto di uscita dall'UE o paese di destinazione nell'UE, in cui si dovranno corrispondere le imposte locali. Di seguito sono riportati tutti i costi che verranno addebitati in relazione a questo servizio.

Movimentazione delle vetture – €160
Documenti doganali – €250
Formalità per vetture di interesse storico – €220 (solo per vetture precedenti al 1936)
Documentazione titolo di importazione temporanea – €180
Trasporto della vettura al magazzino – €250

Le vetture non soggette a importazione temporanea verranno trasferite in un nostro magazzino sicuro la sera del 22 maggio 2011, dove rimarranno fino al ricevimento del pagamento completo. Il rimessaggio delle vetture sarà gratuito fino al 25 maggio 2011. Se il pagamento non sarà pervenuto entro il 25 maggio 2011, un membro del personale di RM Auctions provvederà a comunicare le nuove disposizioni per il rimessaggio. Si prega di notare che è previsto un addebito per il trasporto e il rimessaggio successivo al 25 maggio 2011 fino al ricevimento dell'importo totale previsto per il lotto.

Your Car in Our Care...

- UK Secure Storage
- Maintenance Programmes
- Customs Formalities
- UK Road Registration Service
- European Enclosed Transport
- Worldwide Shipping

Incarnation Ltd

Tel: 01702 217711 Fax: 01702 217113
Mobile: 07771 965187
Email: carcare@incarnation.co.uk
www.incarnation.co.uk

ABSENTEE/TELEPHONE BIDDER REGISTRATION FORM VE11

AT VILLA D'ESTE • 21 MAY, 2011

Invoicing and Identification

Please indicate your preferred bidding method:

☐ Onsite ☐ Telephone ☐ Absentee

Are you registering as an individual ☐ or dealer ☐?

Note: All dealers must supply a copy of their dealer license and VAT Number at the time of bidder registration.

Agent Name (if you are registering as a dealer): _____

Please enter the name as you would like it to appear on the bill of sale and title (where applicable):

_____

Address _____

City/State _____ Zip/Postal Code _____

Country _____

Home Phone _____ Office Phone _____

Mobile Phone _____ Fax _____

Email Address _____

☐ I wish not to subscribe to RM's email newsletter.

Date of Birth (M) _____ (D) _____ (Y) _____

Driver's Licence # _____

Passport ID # _____ Issued In _____

Financial Certification

Note: Either a bank letter of guarantee is required with this form or a $2000 credit card authorization is required.

Type of Credit Card ☐ Visa ☐ MasterCard ☐ Amex ☐ Maestro

Card # __ __ __ __ __ __ __ __ __ __ __ __ __ __ __ __ Expiration Date ___ / ___ CVV # __ __ __

Name on Card _____

Bank Name _____

Branch # _____

Address _____

City/State _____ Country _____

Contact Name _____

Account # _____

Phone # _____

For telephone or absentee bidding only.

Lot No.	Lot Description	Maximum Bid
		€
		€
		€
		€
		€

For telephone bids, please indicate the best numbers to reach you at on the sale date(s):

1) _____ 2) _____

In an effort to serve you better...

Please indicate your interests:

☐ Cars

☐ Vintage Motorcycles

☐ Automobilia

If desired, please indicate your preferred classics (ie. by marque, era or genre) below. RM's client service department will ensure you receive notification regarding these automobiles in upcoming auctions.

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Absentee and telephone bidding are services provided by RM Auctions for your benefit and RM Auctions cannot be held responsible for errors or omissions with respect to the bidding process. By submitting these bids, you have entered into a binding contract to purchase each lot if your bid is successful. If your bid is successful, you are to pay the purchase price, including the buyer's premium and sales tax, if not otherwise exempt. It is your responsibility to provide proof of exemption from sales tax at the time of registering to bid.

I ACKNOWLEDGE THAT I HAVE READ AND UNDERSTOOD AND AGREED TO THE TERMS AND CONDITIONS OUTLINED ABOVE AND IN THIS CATALOG AND THAT BY PARTICIPATING IN TELEPHONE BIDDING, RM AUCTIONS HAS THE RIGHT TO RECORD ALL TELEPHONE CALLS.

Signature_____

Date _____

Please note, to verify receipt of your bidder form please call +44 (0) 20 7851 7070 or +44 (07) 78 7900 0078 in advance of the sale to ensure your bid has been received. RM Auctions will confirm all registered telephone and absentee bids received prior to 24 hours in advance of the sale.

Please return this form to the attention of

Catherine Bunch
46a Carnaby Street, London
W1F 9PS United Kingdom

Tel: +44 (0) 20 7851 7070
Fax: +44 (0) 20 7138 2551
cbunch@rmauctions.com

MODULO DI REGISTRAZIONE PER ORDINI DI ACQUISTO E OFFERTE TELEFONICHE VE11

A VILLA D'ESTE • 21 MAGGIO 2011

Fatturazione e identificazione

La preghiamo precisare se si tratta di offerta telefonica o di ordine di acquisto:

☐ Telefono ☐ Ordine di acquisto

Si sta registrando come privatol ☐ o come ditta/commerciante ☐?

N.B.: I commercianti devono fornire copia del numero di partita IVA al momento della registrazione all'asta.

Nome e cognome dell'agente (se si sta registrando come commerciante): _____

La preghiamo di indicare l'intestazione per la fattura e l'eventuale intestazione del veicolo:

_____

Indirizzo _____

Città (Provincia) _____ Codice Postale _____

Nazione _____

Telefono Casa _____Telefono Ufficio _____

Telefono Cellulare _____Fax _____

Email Indirizzo _____

☐ Non voglio ricevere le Newsletter RM tramite e-mail.

Data di nascita (Giorno)_____ (Mese) _____(Anno) _____

Patente di guida N._____Rilasciata il _____da_____

Passaporto N. _____Rilasciata il _____da_____

Certificazione finanziaria

Nota: al modulo deve essere allegata una lettera di garanzia bancaria, oppure sarà richiesta un'autorizzazione al prelievo con carta di credito di $2000

Carta di Credito ☐ Visa ☐ MasterCard ☐ Amex ☐ Maestro

Carta N. __ Scadenza ___ / ___ __

Nome Titolare _____

Nome della banca _____

N. Filiale _____

Indirizzo _____

Città/provincia _____Paese _____

Referente _____

N. conto _____

Tel. _____

Solo per offerte telefoniche o su commissioni.

N. Lotto	Descrizione	Offerta Massima
		€
		€
		€
		€
		€

Per le offerte telefoniche, si prega di indicare i numeri a cui si potrà essere contattati nelle date dell'asta:

1) _____ 2) _____

Al fine di servirla meglio:

La preghiamo indicare ciò che le interessa:

- ☐ Vetture
- ☐ Motociclette da Collezione
- ☐ Automobilia

Se lo desidera, può indicare di seguito le sue preferenze (per esempio: marca, periodo o tipo). Il Servizio Clienti di RM le assicura che riceverà informazioni riguardanti questo genere di vetture che saranno offerte nelle prossime aste

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Gli Ordini di acquisto e le Offerte telefoniche sono servizi offerti da RM Auctions a suo beneficio e RM Auctions non può ritenersi responsabile per errori o omissioni con riguardo alle operazioni di offerta. Con la presentazione di queste offerte, lei sottoscrive un contratto che la vincola ad acquistare ogni lotto che si è aggiudicato in asta. Se la sua offerta sarà vincente, lei dovrà pagare il prezzo di acquisto maggiorato delle commissioni dell'acquirente e delle eventuali tasse. Rimane sotto la sua responsabilità la presentazione del certificato di esenzione dall'IVA al momento della registrazione all'asta.

CONFERMO DI AVERE LETTO E COMPRESO E MI DICHIARO D'ACCORDO SIA CON I TERMINI E LE CONDIZIONI PRECISATI SOPRA E A PAGINA DUE DI QUESTO DOCUMENTO SIA, PARTECIPANDO ALL'ASTA TELEFONICAMENTE, CON IL DIRITTO DI RM AUCTIONS DI REGISTRARE LE CHIAMATE TELEFONICHE.

Firma_____

Data _____

Se non riceve un numero di conferma entro 24 ore la preghiamo contattare Catherine Bunch al n. +44 (0) 20 7851 7070 o +44 (07) 78 7900 0078

La preghiamo inviare questo modulo all'attenzione di:

Catherine Bunch
46a Carnaby Street, London
W1F 9PS United Kingdom

Tel: +44 (0) 20 7851 7070
Fax: +44 (0) 20 7138 2551
cbunch@rmauctions.com

GENERAL AUCTION CONDITIONS / CONDIZIONI GENERALI ASTA

GENERAL

The following conditions ("Conditions") together with such other terms, conditions and notices as may be set out in any relevant catalogue apply to all sales by RM at auction or to any retail sale. It is the intention of RM that all terms between it and the Seller and the Buyer are contained in the Conditions.

No alteration to the Conditions will be binding unless accepted by RM in writing. The Conditions are subject to amendment by RM provided it is reasonable for it to do so by the posting of notices or by oral announcement made by the Auctioneer prior to or during the sale. Nothing in the Conditions shall affect the statutory rights of a consumer.

1. DEFINITIONS

The following terms shall have the meanings indicated below:

1.1 Auction: the auction sale in respect of which a Lot is consigned for sale.

1.2 Consignment Contract: the agreement to be completed by the Seller relating to the proposed sale of each separate Lot at the Auction.

1.3 Auctioneer: the representative of RM conducting the Auction.

1.4 Buyer: the person to whom a Lot is knocked down by the Auctioneer.

1.5 Catalogue: any advertisement, brochure, estimate, price list or other publication relating to one or more Lots for sale at Auction.

1.6 Expenses: in relation to the sale of any Lot, RM's charges and expenses including insurance, storage, illustrations, auction entry fee, photography costs, cataloguing costs, special advertising, packing and freight of that Lot and any VAT thereon.

1.7 Hammer Price: the price in the currency used during the Auction at which a Lot is knocked down by the Auctioneer to the Buyer.

1.8 Lot: any item(s) consigned with a view to its or their sale at Auction.

1.9 Buyer's Premium: the amount payable by the Buyer to RM equal to 12% of the Hammer Price for Motor Vehicle Lots and 17% of the Hammer Price for other Lots, together with the VAT thereon.

1.10 Purchase Price: the Hammer Price together with the Buyer's Premium and any VAT thereon, Expenses and any additional charges due.

1.11 Reserve: the minimum Hammer Price agreed between RM and the Seller at which a Lot may be sold.

1.12 RM: RM Auctions Italia Srl, situated at Via Conservatorio n. 15, Milan (MI), 20122, Italy (co. reg. no. 02863930984).

1.13 Sale Proceeds: the net amount due to the Seller being the Hammer Price less the Seller's Commission, any VAT thereon, Expenses and any other amount due to RM from the Seller.

1.14 Seller: the person who offers the Lot for sale, granting a mandate to RM for that purpose.

1.15 Seller's Commission: the amount that the Seller shall pay to RM equal to 10% of the Hammer Price for Motor Vehicle Lots and 15% of the Hammer Price for other Lots, together with the VAT thereon.

1.16 VAT: Value Added Tax applicable at the prevailing rate.

1.17 Catalogue Estimate: the valuation of the Lot on sale at Auction. The valuation may be followed by information such as basic price or minimum bid, or best offer, when the Lot may be sold to the highest bidder without any minimum bid or reserve. The descriptions indicated represent an opinion and are for information only and, as such, RM is in no way liable for same.

1.18 Knockdown: the process of awarding the Lot on sale at Auction to the highest bidder, subject to the terms and conditions as set forth herein on the transfer of ownership and title.

1.19 Governing Law: Italian law.

GENERALITÀ

Le seguenti condizioni ("Condizioni") insieme ad altri termini, condizioni e avvisi così come esposti in ogni relativo catalogo, sono valide per tutte le vendite all'asta da parte di RM o per qualsiasi vendita al dettaglio. È intenzione di RM far sì che i termini tra RM, il Compratore e il Venditore siano contenuti all'interno delle Condizioni.

Nessuna alterazione alle Condizioni sarà vincolante a meno che non sia accettata in forma scritta da RM. Le Condizioni sono soggette a rettifiche da parte di RM, purché ritenute ragionevoli, con invio di avvisi o annuncio orale del banditore prima o durante la vendita. Le Condizioni non incidono in alcun modo sui diritti legali di un consumatore.

1. DEFINIZIONI

Devono intendersi per:

1.1 Asta: il procedimento di compravendita, noto anche come Incanto inerente il/i Lotto/i di cui al presente catalogo;

1.2 Scheda/documento d'iscrizione: i documenti forniti dal Venditore in riferimento al/ai Lotto/i messi all'Asta;

1.3 Banditore: il rappresentante di RM che conduce l'Asta;

1.4 Compratore: il soggetto Aggiudicatario del/dei Lotto/i messo/i all'Asta;

1.5 Catalogo: l'insieme degli annunci, brochure, stime, listini o altra pubblicazione riferentesi al/ai Lotto/i messi all'Asta;

1.6 Spese: i costi vivi, comprensivi di IVA se dovuta ex lege, inerenti alla vendita di qualsiasi Lotto come sostenuti da RM, comprese quelle per assicurazioni varie, custodia, deposito, illustrazioni, catalogo, pubblicità, imballaggio e trasporto speciali del/dei Lotto/i messo/i all'Asta;

1.7 Prezzo di Aggiudicazione: il Prezzo nella valuta utilizzata durante l'Asta a cui il Banditore aggiudica un Lotto al Compratore;

1.8 Lotto: qualsiasi articolo e/o bene messo all'Asta, ivi compreso/o quello/i appartenenti al genus autoveicoli;

1.9 Commissione d'Asta: la somma che il Compratore pagherà a RM, pari al 12% del Prezzo di Aggiudicazione più IVA in riferimento aia Lotti di vetture, ovvero pari al 17% in riferimento a tutti gli altri Lotti, oltre alle spese e costi aggiuntivi anticipate da RM nell'interesse del Compratore e a qualsiasi altra somma dovuta dal Compratore e a RM;

1.10 Prezzo d'acquisto: il Prezzo di Aggiudicazione comprensivo di IVA, nonché di Commissione d'Asta, spese e costi aggiuntivi anticipate complessivamente da RM, dovuto da qualsiasi Compratore;

1.11 Prezzo di Riserva: il Prezzo di Aggiudicazione minimo concordato tra RM e Venditore al quale un Lotto può essere venduto.

1.12 RM: RM AUCTIONS ITALIA S.r.l., sedente in MILANO (MI), Via Conservatorio n. 15, Codice fiscale e numero d'iscrizione C.d.C. MILANO: 02863930984

1.13 Ricavo della vendita: la somma netta dovuta al Venditore dato dal Prezzo di Aggiudicazione meno la Commissione del Venditore, l'IVA, le Spese e costi aggiuntivi anticipate/i complessivamente da RM e qualsiasi altra somma dovuta dal Venditore a RM;

1.14 Venditore: è la persona che offre il Lotto per la vendita, conferente a RM mandato a tal fine senza rappresentanza;

1.15 Commissione del Venditore: la somma che il Venditore pagherà a RM, pari al 10% del Prezzo di Aggiudicazione più IVA in riferimento ai Lotti di vetture, ovvero pari al 15% in riferimento a tutti gli altri Lotti, oltre alle spese e costi aggiuntivi anticipate complessivamente da RM diverse ed ultronee rispetto a quelle a carico del Compratore, e a qualsiasi altra somma dovuta dal Venditore a RM;

1.16 IVA: l'Imposta sul Valore Aggiunto;

1.17 Valore di Stima del Lotto su catalogo: valutazione del Lotto messo all'Asta. La valutazione può essere seguita da indicazioni quali p.b. (Prezzo base, ossia Prezzo minimo) o m.o. (maggior offerente, ossia Lotto vendibile al maggior offerente, senza Prezzo minimo di partenza o riserva). Le descrizioni riportate rappresentano un'opinione e sono puramente indicative e non implicano pertanto alcuna responsabilità da parte di RM;

1.18 Aggiudicazione: procedimento di assegnazione del Lotto messo all'Incanto a favore di soggetto al medesimo partecipante, fatte salve le contestuali/successive modalità previste e disciplinate nelle presenti condizioni di trasferimento del relativo possesso e diritto reale di proprietà;

1.19 Normativa di riferimento: Legge Italiana.

2. RM AS AGENT

Each Vendor has appointed as his agent RM, who accepts, instructing RM to sell the Lot on his behalf and in his interests, in accordance with the Conditions agreed herein, as described in more detail in the consignment agreement made between the parties. In addition, the Vendor acts without assumption of any further liability or responsibility on the part of RM save those deriving from the received mandate de quo.

3. CLASSIFICATION OF LOTS AND PARTIES

3.1 The Lot(s) consigned to this Auction shall be considered as used goods supplied as antiques and, as such, cannot be classified as a product according to the definition given in Article 3(e) of the Italian Consumer Code (Legislative Decree No. 206 of 6.9.2005), with all the consequences ex lege and ex contractu.

3.2 Similarly the parties do not belong to the category of "consumer," with all the consequences ex lege and ex contractu.

4. LOSS OR INJURY

4.1 RM shall be under no liability for any injury, damage or loss sustained by any person while on RM's premises (including any premises where a sale may be conducted or where a Lot, or part of a Lot, may be on view from time to time).

4.2 RM is not liable towards the Seller or the Buyer in the event of any damage, destruction, loss and/or theft wholly or in part of the Lot unless such events are due to the serious misconduct and/or malicious actions of RM and/or its employees. Likewise, RM is not liable towards the Seller or Buyer for any personal injury that might derive from the Lot, unless such events are due to serious misconduct and/or malicious actions of RM and/or its employees.

4.3 In any case the Seller shall indemnify and hold harmless RM from any claim for compensation or court claim that it might receive from the Buyer in relation to the aforementioned cases (in other words, in the event of damage, destruction, loss and/or theft wholly or in part of the Lot and or personal injury), without prejudice to RM's right to take action against same for the complete restoration of all damage caused thereto. In the event of damage, destruction, loss and/or theft wholly or in part of the Lot of any kind whatsoever and caused by any person, the Seller shall immediately arrange to rectify same at its own expense.

4.4 Unless otherwise agreed between the Seller and RM, then RM is under no obligation regarding the safekeeping of the Lot(s) on sale at Auction, with all the consequences ex lege and ex contractu.

5. AUCTION PROCEDURE

5.1 The auction will be preceded by an exhibition at which the Auctioneer and/or other representatives of RM will be onsite in order to clarify any errors or inaccuracies contained in the Catalogue. Potential bidders will also have the opportunity to examine the condition and quality of the Lots on display. All Lots are sold "as seen."

5.2 All bidders are required to register, upon presentation of a government-issued identity document and completion in full of a bidder registration form. No one will have the right to bid without first fulfilling these conditions. Potential bidders should also read carefully the Buyers Information listed in the auction Catalogue. Auction participation is personal. The possible participation in the name and on behalf of third parties must be previously and expressly authorized in writing by RM, which shall have the right to require the prior submission of a notarized power of attorney and the appropriate bank references or other guarantees.

5.3 The Auctioneer shall commence the bidding at a level which he considers appropriate in relation to the Lot and competing offers. All Lots will be sold without a reserve price, unless approved in writing by RM before commencing the Auction as per the terms set out in Condition 7. The Auctioneer may make autonomous bids on behalf of the Seller up to the agreed-upon Reserve Price, according to the terms pre-approved by RM. RM, in the person of the Auctioneer, is entitled, at its absolute and sole discretion, to:

- refuse any bid from potential buyers;
- divide a Lot, even if only from a commercial point of view;
- combine and/or consolidate two or more Lots;
- withdraw a Lot if the auction bids do not reach the Reserve Price agreed with the Seller, where applicable;
- in case of a dispute, to re-auction the Lot during the same session, based on the last bid received, and to vary the original order of sale; with the Seller hereby giving his ratification and approval.

2. QUALIFICAZIONE NEGOZIALE DI RM, DEL VENDITORE E DEL COMPRATORE

Per ciascun Lotto presente in Asta il Venditore ha nominato sua mandataria senza rappresentanza RM, la quale ha accettato l'incarico affidatole, incaricandola di cedere e vendere in suo nome, conto ed interesse, secondo le modalità, a chi e per il Prezzo come disciplinati nel contratto di mandato tra le medesime parti perfezionatosi. Quanto sopra senza assunzione di altra responsabilità da parte di RM oltre a quelle derivanti dal mandato de quo ricevuto.

3. QUALIFICAZIONE LOTTO/I E PARTI

3.1 Il/i bene/i Lotto/i tutti oggetto della presente Asta sono da considerarsi come beni usati forniti come pezzi di antiquariato e come tali non qualificabili come prodotto secondo la definizione di cui all'art. 3 lettera e) del Codice del consumo (Decreto Legislativo 6.9.2005, n. 206), con tutte le conseguenze ex lege ed ex contractu.

3.2 Analogamente le parti non appartengono al genus "consumatore", con tutte le conseguenze ex lege ed ex contractu.

4. ESENZIONE DI RESPONSABILITA' DI RM

4.1 RM è esente da qualsivoglia responsabilità in caso di infortunio, danni o perdite subiti da chiunque si trovi d'interno dei locali deputati alla esposizione dei Lotti messi all'Asta e all'Incanto medesimo.

4.2 RM non è altresì responsabile nei confronti del Venditore e del Compratore in caso di danno, perimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali- del Lotto a meno che gli eventi de quibus siano da ascriversi a colpa grave e/o dolo della medesima e/o di propri dipendenti. Analogamente RM non è inoltre responsabile nei confronti del Venditore e del Compratore di qualsivoglia danno alle persone dovesse derivare dal Lotto, a meno che gli eventi de quibus siano da ascriversi a colpa grave e/o dolo della medesima e/o di propri dipendenti.

4.3 In ogni caso il Venditore terrà RM integralmente manlevata ed indenne da qualsivoglia richiesta risarcitoria, anche giudiziaria, dovesse pervenirle dal Compratore in relazione alle fattispecie sopra contemplate [vale a dire in caso di danno, perimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali- del Lotto e di danno/i alla/e persona/e], fatti salvi i diritti tutti di RM di agire poi contro il medesimo per la ristorazione integrale dei danni tutti alla medesima derivatine. In caso di danno, perimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali- del/i Lotto/i di qualsiasi natura e specie e da chiunque provocati, il Venditore dovrà provvedere immediatamente al ripristino dello/gli stesso/i e con oneri totalmente a suo carico.

4.4 Salvo che non sia diversamente pattuito tra il Venditore ed RM, RM non si assume altresì nessuna obbligazione di custodia in relazione al/i Lotto/i messi all'Asta, con tutte le conseguenza ex lege ed ex contractu.

5. MODALITA' D'ASTA

5.1 L'Asta sarà preceduta da un esposizione, durante la quale il Banditore e/o altri incaricati di RM all'uopo delegati saranno a disposizione per ogni chiarimento; l'esposizione ha lo scopo di far esaminare lo stato di conservazione e la qualità dei Lotti, nonché di chiarire eventuali errori ed inesattezze riportate in catalogo. Tutti i Lotti vengono venduti "come visti."

5.2 Tutti i partecipanti all'Asta sono tenuti a registrarsi, previa presentazione di un documento di identità personale; nessuno inoltre avrà il diritto di fare offerte all'Asta senza prima aver compilato per intero e consegnato a RM un modulo e/o documento di iscrizione opportunamente sottoscritto, avendo cura di leggere le "Informazioni per gli acquirenti" indicate nel catalogo d'Asta. La partecipazione all'Asta è personale. L'eventuale partecipazione in nome e per conto di terzi dovrà essere preventivamente ed espressamente autorizzata in forma scritta da RM, che avrà facoltà di richiedere il previo deposito di una procura autenticata e di adeguate referenze bancarie o di altro genere.

5.3 Il Banditore, conduce l'Asta partendo dall'offerta che considera adeguata in funzione del Lotto e delle offerte concorrenti. Tutti i Lotti saranno venduti senza Prezzo di Riserva, a meno che questo non sia stato approvato per iscritto da RM prima della celebrazione dell'Asta nei termini previsti nella sopraestesa condizione n. 7. Il Banditore può fare autonome offerte nell'interesse del Venditore fino al raggiungimento dell'eventuale Prezzo di riserva concordato con il Venditore, come preventivamente nei termini detti approvato da RM. RM, nella persona del Banditore, ha il diritto, a proprio esclusivo ed insindacabile giudizio di:

- rifiutare qualsiasi offerta di potenziali compratori;
- di dividere un Lotto come più ritiene opportuno anche solo da un punto di vista commerciale;
- di combinare e/o riunire due o più Lotti;
- di ritirare un Lotto qualora le offerte in Asta non raggiungano l'eventuale Prezzo di riserva concordato con il Venditore;
- in caso di disputa, di rimettere il Lotto in Asta nella seduta stessa sulla base dell'ultima offerta raccolta, nonché di variare l'ordine di vendita originariamente programmato.
- Il tutto con promessa di rato e valido a cura del Venditore.

THE SELLER'S CONDITIONS

6. WARRANTY BY THE SELLER

6.1 The Seller warrants to RM and to the Buyer that:

6.1.1 the Seller has every right to sell the Lot, which is free from any restriction, encumbrance, lien, prior registration and/or similar in favour of third parties;

6.1.2 the Lot is not the subject of any claim by the government or state or local authorities;

6.1.3 all requirements, procedures and formalities relating to the import and export of the Lot have been satisfied in accordance with the applicable legislation;

6.1.4 the authenticity, provenance, origin, conditions, state and quality of the Lot are as referred to in the documents proving the origin of the Seller's title and/or any other rights to the Lot in question, which exists in the factual and legal state described therein, and the Seller possesses and is entitled to possess same, in the knowledge that the data supplied has been published in the auction catalogue;

6.1.5 the Lot is also accompanied by all documents, certificates and declarations proving that it is roadworthy in accordance with the applicable legislation, in addition to that of the country in which it is registered and the country of the Buyer (if different), or justifying the lack of roadworthiness of same;

6.1.6 the Seller shall not enter into any kind of negotiation with third parties concerning the Lot described in the Consignment Contract between the Seller and RM.

6.2 In the event of delay, non-conformity and/or non-observance of the aforementioned obligations, the Seller shall be liable for a fine as described in the Consignment Contract between the Seller and RM. In addition RM shall have the right to claim compensation for any other damages suffered. The Seller shall further arrange to compensate the Buyer in full for all damages claimed by it as a consequence of its contractual non-performance, holding RM harmless from any claim for compensation that the latter might make. This is without prejudice to the terms hereinafter.

6.3 In the event that the non-observance of the aforementioned obligations results in material defects and/or redhibitory defects and/or a lack of essential quality, RM may, at its sole discretion, before or after the sale of the Lot, require work to be carried out on same in order to make good the state and quality as originally guaranteed by the Seller, deducting the corresponding costs of the work from the amount due to the Seller, who shall therefore only receive the difference between the Sale Proceeds to which he was originally entitled and the costs in question.

7. RESERVES

7.1 The Seller may place a Reserve on any Lot prior to its sale at Auction. In order to be valid, the Reserve, where applicable, must be agreed by RM in writing. Likewise, any modification of the Reserve must be formalised and accepted by RM in accordance with the aforementioned terms and conditions, including the time limit, failing which it shall not be effective.

7.2 All Lots shall therefore be sold without Reserve unless a Reserve has been agreed by RM in writing, in accordance with the aforementioned terms and conditions, including the time limit.

7.3 Where a Reserve is agreed RM reserves the right, at its sole discretion, to sell a Lot for less than the Reserve but shall account to the Seller as if the Lot had been sold for the Reserve.

7.4 If no Reserve has been placed on a Lot, RM shall in no way be held liable should the Lot be purchased for a price below any lowest estimated selling price of the Lot given in any Catalogue.

7.5 If no Reserve Price has been placed on a Lot, the Seller may not bid either personally or through a third party appointed and/or authorised for that purpose. Conversely, if a Reserve Price has been set, in accordance with the aforementioned terms and conditions, including the time limit, only RM may make bids for and on behalf of the Seller. In this case, the Auctioneer may award a Lot to the Seller without meeting the Reserve Price, but the Seller shall still pay RM all monies accruing thereto, such as the Seller's Commission, Buyer's Premium and any other expenses incurred thereby.

8. COMMISSION AND EXPENSES

8.1 Each Buyer shall pay a commission to RM for any Lot purchased at Auction equal to 12% of the Hammer Price plus applicable VAT for motor vehicles, or equal to 17% of the Hammer Price plus applicable VAT for all other lots, as well as additional expenses and costs anticipated by RM in the interest of the Buyer and any other amounts payable by the Buyer to RM.

LE CONDIZIONI DEL VENDITORE

6. GARANZIE E OBBLIGAZIONI DEL VENDITORE

6.1 Il Venditore ha garantito ad RM alla stipula del mandato conferitole e garantisce altresì al Compratore che:

6.1.1 ha pieno titolo per la messa in vendita del/i proprio/i Lotto/i e che quest'ultimo è privo di vincoli, pesi, privilegi, iscrizioni pregiudizievoli e/o similari a favore di terzi;

6.1.2 il/i Lotto/i non è/sono oggetto di rivendicazione da parte del governo o di autorità statali o locali;

6.1.3 sono stati soddisfatti tutti i requisiti, procedure, formalità relativi all'esportazione ed importazione del proprio Lotto nel pieno rispetto della normativa di riferimento;

6.1.4 l'autenticità, la provenienza, l'origine, le condizioni, lo stato e le qualità del/i Lotto/i sono quelle di cui ai documenti giustificativi la provenienza del proprio diritto di proprietà e/o altro proprio diritto sul/i Lotto/i in oggetto e che si trova nello stato di fatto e di diritto ivi dettagliati così come il Venditore lo possiede ed ha diritto di possederlo, sapendo che i dati forniti de quibus sono stati pubblicati nel Catalogo d'Asta;

6.1.5 il Lotto/autoveicolo è per la precisione altresì corredato di tutti i documenti, certificazioni e attestazione varie atti a legittimarne il corretto utilizzo su strada nel rispetto della normativa di riferimento, nonché di quella del Paese della relativa immatricolazione e del Paese del Compratore (se coi primi non coincidente), oppure atti a sancirne il divieto di utilizzo su strada;

6.1.6 pendente il presente contratto a non concludere con società terze alcun tipo di negozio avente per oggetto il/i Lotto/i oggetto del mandato conferito a RM prima della celebrazione della presente Asta.

6.2 In caso di ritardata, difforme e/o mancata osservanza delle obbligazioni sopra descritte il Venditore sarà tenuta al pagamento di una somma a titolo di penale come disciplinata nel contratto di mandato in essere con RM. Ad RM è inoltre fatta salva la facoltà di chiedere il risarcimento del danno ulteriore eventualmente subito. Il Venditore inoltre provvederà a risarcire integralmente anche al Compratore tutti i danni dal medesimo patiti e patiendi in conseguenza delle proprie inottemperanze negoziali, altresì tenendo RM manlevata ed indenne da qualsivoglia pretesa risarcitoria dallo stesso dovesse pervenirle. Quanto sopra fatti salvi i diritti e facoltà tutti/e di RM, sia negoziali che ex lege. Il Compratore rinuncia comunque in qualunque caso ed accezione ad avanzare richieste risarcitorie di sorta a RM.

6.3 Nella eventualità che l'inosservanza delle obbligazioni sopradescritte si traduca in difformità di ordine materiale e/o comunque in vizi redibitori e/o mancanza di qualità essenziali è nella libera discrezionalità di RM, prima o anche dopo la messa in vendita del Lotto, quella di far eseguire sullo stesso i lavori atti a ripristinarne lo stato e la qualità come originariamente garantiti dal Venditore, detraendo i relativi costi di tali lavori alla somma dovuta al Venditore, a cui per l'effetto verrà rigirata la mera differenza tra il Ricavo della vendita originariamente spettantigli ed i costi in oggetto.

7. PREZZI DI RISERVA

7.1 Il Venditore può applicare un Prezzo di riserva su qualsiasi Lotto prima dell'Asta. L'indicazione a cura del Venditore di tale eventuale Prezzo di Riserva dovrà comunque essere a pena di invalidità formalizzata per iscritto a RM. Sempre sotto pena di invalidità il Prezzo de quo dovrà essere accettato da RM. Analogamente qualsivoglia modifica del Prezzo di specie dovrà essere formalizzata ed accettata da RM secondo le appena indicate modalità, anche di ordine temporale, pena l'improduttività di effetti della medesima.

7.2 Tutti i Lotti saranno pertanto venduti senza un Prezzo di riserva a meno che questo non sia stato formalizzato ed accettato da RM, secondo le appena indicate modalità, anche di ordine temporale.

7.3 RM si riserva la facoltà a proprio insindacabile giudizio di vendere un Lotto ad un Prezzo più basso del Prezzo di Riserva come sopra formalizzato e dalla medesima accettato, ma dovrà in tale caso corrispondere al Venditore una somma comunque pari al Prezzo di riserva di specie.

7.4 Qualora su un Lotto non sia stato fissato Prezzo di riserva, RM non è responsabile della intervenuta vendita a terzo/i ad un Prezzo inferiore al più basso valore stimato in Catalogo.

7.5 Qualora su un Lotto non sia stato fissato Prezzo di Riserva, il Venditore non può fare offerte d'acquisto personalmente ovvero tramite un soggetto terzo all'uopo incaricato/delegato. Qualora invece sia stato fissato un Prezzo di Riserva secondo le appena indicate modalità, anche di ordine temporale, solo RM potrà fare offerte d'acquisto in nome e per conto del Venditore. In tal caso il Banditore potrà aggiudicare il Lotto al Venditore senza osservare il Prezzo di Riserva, ma il Venditore pagherà comunque a RM tutti gli emolumenti alla medesima spettanti, quali la Commissione del Venditore, la Commissione d'Asta ed ogni altra eventuale spesa dalla medesima sostenuta.

8. COMMISSIONI E SPESE

8.1 Se non diversamente e per iscritto pattuito l'Aggiudicatario è tenuto a corrispondere a RM una Commissione d'Asta per ciascun Lotto, pari al 12% del Prezzo di Aggiudicazione più IVA in riferimento ai Lotti di vetture, ovvero pari al 17% più IVA in riferimento a tutti gli altri Lotti, oltre alle spese e costi aggiuntivi anticipate da RM nell'interesse del Compratore e a qualsiasi altra somma dovuta dal Compratore e a RM.

8.2 The Seller's Commission is equivalent to 10% of the Hammer Price plus applicable VAT with reference to motor vehicle Lots and 15% of the Hammer Price plus applicable VAT with reference to all other Lots, as well as additional expenses and costs paid by RM other than those borne by the Buyer, and any other amount owed by the Seller to RM.

8.3 The Seller grants RM the right to charge a Buyer's Premium paid by the Buyer and consequently to receive this amount directly from the Buyer, without being entitled to any rights and/or claim in relation to such amount.

8.4 Any amount owed by the Seller to RM may be extinguished wholly or in part by RM, at its sole discretion, by appropriating and/or retaining wholly or in part the Purchase Price of the Lot pursuant to and in accordance with Articles 1241 et seq. of the Italian Civil Code.

9. PHOTOGRAPHY AND ILLUSTRATIONS

9.1 RM does not accept any responsibility with regards to the conformity of the Lots on offer to photographs and illustrations that may be shown in the auction catalogue, as well as brochures and any other artwork, as these images are intended to be purely representative.

9.2 At some Auctions there may be a video or digital screen. RM does not accept liability for any errors or discrepancies that may arise with the use of this imaging.

9.3 The copyright for all photographs taken and illustrations made of any Lot by or on behalf of RM shall be the absolute property of RM.

10. RM'S ESTIMATES AND DESCRIPTIONS

10.1 RM takes no responsibility for the description of the Lots included in this auction Catalogue, as well as in brochures and any other artwork. The descriptions of Lots and/or illustrations contained in Catalogue are merely indicative and may not generate any expectation on the part of the Buyer.

10.2 RM is therefore not liable to the Seller and the Buyer for any errors, omissions or incorrect wording in the description of any lot in this Catalogue as well as in brochures and any other artwork.

10.3 In any case, RM has no obligation either towards the Seller or towards the Buyer to check the accuracy of the description for and on behalf of the Seller.

11. UNSOLD LOTS

11.1 In the event of a Lot not being sold, RM, at its sole discretion, may place it on sale again by private treaty within 30 days of the date of the unsuccessful and/or abandoned auction. If the Lot is then sold, RM shall pay the Seller an amount not less than that owed in the event of the Lot being sold at the Reserve Price during the unsuccessful and/or abandoned auction. Upon such sale by private treaty, all of the provisions contained in these terms and conditions shall apply, particularly with regard to the fees owed to RM, which shall therefore be due as if the sale to the third party took place by auction.

11.2 Except as described in Condition 11.1 above, the Seller shall be responsible for the removal of any of its Lots not sold by 1pm on the day following the Auction or by such other time expressly agreed by RM. In any case, all unsold Lots must be removed by and no later than two days from the closing date of the Auction.

11.3 The failure to recover an unsold Lot pursuant to Condition 11.1 above shall entitle RM to charge the Seller for all costs of removal, storage, safekeeping, insurance or similar incurred by the Seller in relation to the unsold Lot. In the event of non-observance of the maximum time limit specified above, the Seller shall be required to pay an amount by way of penalty of €50 per day of delay, pursuant to and in accordance with Article 1382 of the Italian Civil Code. RM may also claim compensation for any subsequent damages incurred.

11.4 If within 35 days of the closing date of the Auction, the Seller has not given RM instructions concerning the disposal of the unsold Lot, RM shall have the exclusive right to sell the Lot in question by:

- private treaty, deducting from the selling price any amount owed to RM for the aforementioned reasons, or
- auction without Reserve Price, deducting from the Hammer Price any amount owed to RM for the aforementioned reasons.

8.2 RM dà atto all'Aggiudicatario che il Venditore ha riconosciuto alla medesima il diritto di dedurre dal Prezzo di Aggiudicazione e trattenere immediatamente anche la Commissione del Venditore [pari al 10% del Prezzo di Aggiudicazione più IVA in riferimento ai Lotti di vetture, ovvero pari al 15% più IVA in riferimento a tutti gli altri Lotti, oltre alle spese e costi aggiuntivi anticipate complessivamente da RM diverse ed ultronee rispetto a quelle a carico del Compratore, e a qualsiasi altra somma dovuta dal Venditore a RM]. La Commissione de qua trova puntuale e completa regolamentazione nel mandato rilasciato dal Venditore a RM.

8.3 Il Venditore riconosce ad RM il diritto di percepire anche la Commissione d'Asta corrisposta dal Compratore e conseguentemente di incamerarla direttamente dal medesimo, senza che il medesimo in relazione all'importo de quo possa vantare diritto e/o pretesa alcuna.

8.4 Eventuali debiti del Venditore nei confronti di RM possono essere estinti in tutto o in parte da RM, a sua insindacabile scelta, incamerando e/o trattenendo integralmente o parzialmente il Prezzo d'acquisto del Lotto di riferimento.

9. IMMAGINI - FOTOGRAFIE- VIDEO O DIGITALI

9.1 RM non si assume responsabilità in merito alla conformità e rispondenza dei Lotti alle riproduzioni fotografiche comunque mostrate nel catalogo d'Asta così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo, le quali si intendono puramente rappresentative.

9.2 Durante lo svolgimento dell'Asta potranno essere mostrate immagini digitali dei Lotti; RM non si assume la responsabilità di eventuali inesattezze, difformità o errori connessi alla loro riproduzione.

9.3 Il copyright di tutte le fotografie e di tutte le illustrazioni di ciascun Lotto fatte da o per conto di RM rimarranno di proprietà esclusiva di RM.

10. STIME E DESCRIZIONI DI RM

10.1 RM inoltre, agendo in qualità di mandataria senza rappresentanza del/i Venditore/i, declina ogni responsabilità in ordine alla descrizione dei beni contenuta nel presente catalogo d'Asta, così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo. Le descrizioni o illustrazioni dei beni contenute nel presente e/o altri cataloghi, in brochures e in qualsiasi altro materiale illustrativo hanno comunque carattere meramente indicativo e non potranno generare alcun affidamento da parte dell'Aggiudicatario.

10.2 RM non è conseguentemente ed in particolare responsabile nei confronti del Venditore ed anche del Compratore per errori, formulazioni errate o omissioni nella descrizione di qualsiasi Lotto nel presente catalogo d'Asta così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo.

10.3 RM in ogni caso ed accezione non ha alcuna obbligazione tanto nei confronti del Venditore che nei confronti del Compratore di verificare l'esattezza della descrizione da e per conto del Venditore.

11. LOTTO INVENDUTO- RIMOZIONE

11.1 Nell'eventualità che un Lotto non venisse venduto, RM a proprio insindacabile giudizio potrà rimetterlo in vendita mediante trattative private entro 30 giorni dalla data di celebrazione dell'Asta negativa/deserta. Se in tale fattispecie il Lotto venisse poi venduto RM corrisponderà al Venditore una somma non inferiore a quella dovuta nel caso in cui il Lotto fosse stato venduto al Prezzo di Riserva nell'ambito dell'Asta negativa/deserta. Alla vendita de qua a mezzo di trattative private, si applicheranno tutte le disposizioni racchiuse nelle presenti condizioni, avuto precipuo riguardo agli emolumenti tutti spettanti a RM, per l'effetto dovuti e debendi come se la vendita a terzi fosse intervenuta a mezzo di Incanto.

11.2 Al di fuori della fattispecie di cui alla sopraestesa condizione n. 11.1, il Venditore si occuperà della rimozione di qualsiasi proprio Lotto non venduto entro le ore 13 del giorno seguente alla chiusura dell'Asta, o in un altro orario espressamente concordato con RM.

11.3 Il mancato recupero di un Lotto non venduto, in base alla sopraestesa condizione n. 11.1, autorizzerà RM ad addebitare al Venditore tutte le Spese di rimozione, deposito, eventuale custodia, assicurazione o similari comunque sostenute dalla medesima in relazione al Lotto invenduto. Quanto sopra fatti salvi gli ultronei diritti e/o facoltà tutti/e di RM, sia ex contractu che ex lege.

11.4 Se entro 35 giorni dalla data di chiusura dell'Asta, il Venditore non dovesse dare istruzioni a RM riguardo l'alienazione del Lotto non venduto, RM avrà il diritto esclusivo di vendere il Lotto de quo mediante:

- trattative private, deducendo dal Prezzo di vendita qualsiasi somma a se dovuta per le causali succiate, oppure
- Asta senza Prezzo di riserva, deducendo dal Prezzo di Aggiudicazione qualsiasi somma a se dovuta per le causali succiate.

12. PAYMENT OF SALE PROCEEDS

12.1 RM shall pay the Sale Proceeds to the Seller not later than 35 days after the Auction, provided that the purchase price has been received in full by RM. Unless an alternative method of payment has been agreed by RM in writing, payment to the Seller shall be made by bank transfer, and all associated bank fees and costs the responsibility of the Seller. In the event of an unsettled hire purchase finance agreement or any other charge or lien affecting the Lot RM reserves the right to settle the amount due of such charges not exceeding the Sale Proceeds. If the Sales Proceeds are less than the charges outstanding, the Seller will be responsible for the settlement of the balance forthwith no later than seven days from the date of the Auction.

12.2 In the event of non-payment wholly or in part of the Purchase Price by the Buyer, RM shall send the Seller written notification [by e-mail and/or fax]. In this event, RM may, at its sole discretion, take the most suitable measures to recover said amount, by enforced collection if necessary, without the need for prior consultation with the Seller. RM shall in any case be under no obligation in this regard, being at liberty to choose whether or not to take the measures in question. As for the arrangements, which RM shall decide, also at its sole discretion, whether in consultation with the Seller or otherwise, its duty of notification still applies as set forth above. RM shall inform the Seller in a timely fashion, even if only by telephone, of any action in this respect [or its decision to take no action]. The Seller, within seven days of said written notification from RM, may indicate in writing any measures to be taken. Given their non-obligatory nature, RM shall be at liberty to adopt, wholly or in part, modify or disregard same within said time, informing the Vendor accordingly, as set forth above, if necessary only by telephone.

12.3 If the Purchase Price has not been received in full by RM within the time stipulated in Condition 12.1, notwithstanding RM's right to grant extended payment terms – to be agreed from time to time at its sole discretion with the Buyer – and notwithstanding that set forth in Condition 12.2 above, RM shall pay the proceeds due to the Seller by and no later than five working days from the effective date of receipt of the Purchase Price from the Buyer.

12.4 In addition to the abovementioned case of default by the Buyer, even partial, of the purchase price, at its sole option RM always reserves the right to:

- apply the default interest pursuant to Art. 5 D. Legislative Decree No. 231/02 on the total amount due and unpaid after the date referred in Condition 15.1;
- collect, hold in custody (or elsewhere on the premises of RM) and secure the lot at Buyer's sole cost and expense;
- reject or ignore the payment of a deposit or any offer on behalf of a Buyer banned from any future auction at RM;

12.5 Any monies collected and appropriated by RM following the actions indicated above may accrue to same wholly or in part for reimbursement of:

- legal costs or other out-of-pocket expenses paid by RM in order to commence legal proceedings;
- sundry expenses;
- Buyer's Premium and Vendor's Commission.
- Any residual amount shall be paid by RM to the Vendor in accordance with the terms and conditions set forth in Condition 12.1 above.

13. WITHDRAWAL FEES

The Lot(s) may not be withdrawn by the Seller. If the Seller has to withdraw the Lot, then the Seller shall pay RM 22% of the estimated value of the Lot. For the purposes of said calculations, the estimated value, plus statutory VAT and any and all expenses incurred by RM, shall be considered as the higher of:

- the values communicated/indicated by the Seller as previously notified to RM, or alternatively
- the values indicated in the Catalogue prior to its circulation.

12. PAGAMENTO AL VENDITORE

12.1 RM pagherà al Venditore il Ricavo della vendita al medesimo spettante entro e non oltre 35 giorni dalla data di chiusura dell'Asta, a condizione che il Prezzo d'acquisto sia stato ricevuto per intero da RM. A meno che non sia stato accordato per iscritto tra le parti una modalità alternativa, il pagamento del Ricavo del quo al Venditore verrà effettuato mediante bonifico bancario con aggravio delle relative spese vive in capo al Venditore. Nel caso in cui sul Lotto aggiudicato gravino finanziamento/i per acquisti rateali, pesi, privilegi, diritto/o di prelazione e/o altre addebiti di altra natura RM si riserva il diritto di stabilire la somma dovuta in forza dei medesimi che complessivamente non superi il Ricavo della vendita, che per l'effetto andrà dal medesimo decurtata; se il Ricavo de quo fosse poi inferiore alla prima il Venditore sarà responsabile del saldo immediato della differenza da effettuarsi entro e non oltre 7 giorni dal asta.

12.2 In caso di mancato pagamento, anche solo parziale, del Prezzo d'acquisto a cura dell'Aggiudicatario, RM ne darà comunicazione scritta [anche a mezzo fax e/o e.mail] al Venditore. In tale eventualità RM a proprio insindacabile giudizio potrà porre in essere le misure più opportune atte ad un recupero, se del caso coattivo, della somma di specie, senza necessità di preventiva consultazione con il Venditore. RM comunque non ha alcuna obbligazione a tal titolo, essendo una sua libera scelta, quella eventuale di porre in essere le misure de quibus. Quanto alle modalità, a sua scelta, analogamente insindacabile, quella di concertarle o meno con il Venditore, ferma l'obbligazione della medesima di informativa come sopra disciplinata. Di ogni iniziativa al riguardo comunque [così come della decisione di non intraprenderne alcuna] RM darà tempestiva comunicazione, anche solo telefonica, al Venditore. Il Venditore inoltre nei 7 giorni successivi alla comunicazione scritta succitata di RM potrà per iscritto indicare a quest'ultima le iniziative da intraprendere. Stante la non obbligatorietà delle medesime, nei termini detti, RM sarà poi libera di seguirle -anche solo parzialmente-, modificarle, disattenderle dando al Venditore comunicazione ad hoc, come detto, anche solo telefonica.

12.3 Se il Prezzo d'acquisto non venisse ricevuto per intero da RM entro il periodo di tempo specificato nella Condizione n. 12.1, fatta salva la facoltà in capo a RM di concessione di pagamento dilazionato -da concertarsi si volta in volta a propria insindacabile scelta con l'Aggiudicatario-, fatto altresì salvo quanto regolamentato nella sopraestesa condizione n.12.2, RM pagherà il Ricavo spettante al Venditore entro e non oltre i 5 giorni lavorativi a partire dalla effettiva data di ricezione del Prezzo d'acquisto a cura del Compratore.

12.4 In aggiunta a quanto sopra indicato in caso di mancato pagamento anche parziale a cura del Compratore del Prezzo di acquisto, RM sempre a sua insindacabile scelta si riserva altresì di:

- applicare gli interessi di mora ex art. 5 D. Lgs. n. 231/02 sulla somma totale dovuta rimasta insoluta dopo la data e l'ora cui si fa riferimento nella sottoestesa condizione n. 15.1;
- ritirare, tenere in custodia (nei locali di RM o altrove) e assicurare il Lotto a spese esclusive del Compratore;
- rifiutare o ignorare ovvero subordinare al pagamento di una cauzione qualsiasi offerta/e fatta/e da o per conto del Compratore in ogni Asta futura bandita da RM;

12.5 Qualsiasi somma di denaro dovesse risultare recuperata ed incamerata da RM in seguito alla promozione a sua cura delle attività come appena disciplinate, potrà essere dalla medesima in tutto o in parte definitivamente trattenuta a rifusione di:

- spese legali o altri costi vivi eventualmente anticipati per avvio e celebrazione di procedura stragiudiziali/giudiziarie;
- Spese varie;
- Commissione d'Asta e Commissione del Venditore.
- L'eventuale somma residuale verrà poi pagata da RM al Venditore secondo le modalità di cui alla sopraestesa condizione n. 12.1;

13. QUOTE DI RITIRO

RM da atto che il Venditore non ha facoltà di ritirare il/i proprio/i Lotto/i dall'Asta. Se il Venditore dovesse ritirare il Lotto, dovrà pagare a RM il 22% del valore di stima del Lotto Ai fini dei calcoli de quibus si considererà come valore di stima, da aggravarsi di IVA ex lege e delle spese tutte sostenute da RM, quello più alto:

- tra i valori comunicati/indicati dal Venditore come in precedenza segnalati a RM, ovvero in subordine
- tra i valori indicati nel Catalogo stampato ma non ancora diffuso.

THE BUYER'S CONDITIONS

14. PAYMENT

14.1 A contract of sale is made between the Seller and the Buyer on the acceptance of a bid by the fall of the Auctioneer's hammer. RM is not a party to the contract of sale and has no liability for any act or default by the Seller or the Buyer.

14.2 Full payment for all Lots shall be made to RM via bank draft or telegraphic transfer in Euros or the currency used for the Auction by 5:00pm the next business day. Where the Buyer wishes to pay by cheque supported by a Letter of Guarantee from the Buyer's bank and RM has agreed that the Buyer may do so, the Lot will not be released until the cheque has been cleared. Should the Buyer wish to pay by bank draft, the payment in question is accepted by RM only after positive and preventive checks with the issuing bank.

14.3 No Lot may be collected until the Purchase Price has been received in full by RM. Payments by a Buyer to RM may be applied by RM towards any such sums due from that Buyer to RM on any account whatsoever notwithstanding any directions to the contrary by the Buyer or his agent whether express or implied.

14.4 The Lot will be transferred to the Buyer only after RM has received the total amount of payment, as mentioned above. The parties agree that title to the Lot will pass to the Buyer only when the Purchase Price in cleared funds has been received by RM, and until this time, the Seller shall remain liable for the risk of damage, destruction, loss and/or theft wholly or in part of the Lot.

15. REMOVAL OF PURCHASES

15.1 The Buyer, upon payment in full to RM of the Purchase Price, shall, at his own expense, remove the Lot not later than the end of the first business day following the Auction.

15.2 The Buyer shall be responsible for the removal, storage, insurance and other charges incurred on any Lot awarded and paid and not taken away at the day and time specified in Condition 15.1 above, as well as for the removal, storage, insurance and other charges incurred on any Lot awarded and not paid immediately. A Lot will be released only after payment of the total amount due to RM.

15.3 Burden and costs are at the buyer's sole responsibility, when required by relevant legislation, so that the transfer of ownership is registered in public registers.

15.4 In the event that the Buyer does not remove the Lot within the maximum period of 35 days from the deadline referred to in Condition 15.1 above, RM may, at its sole discretion and without prejudice to the subject of other rights, offer the Lot for sale in a public or private auction, as well as offset the expenses and costs incurred in the meantime with the proceeds from the RM sale. Any surplus will then be charged to the Buyer who has not taken care to withdraw the Lot in accordance with these conditions.

16. LIABILITY OF RM AND THE SELLER

16.1 It is the sole responsibility of the Buyer to inspect the Lot before bidding and ensure the accuracy of its description as given in the auction Catalogue as well as in any brochures and any other illustrative material, and if necessary, to provide at his expense an inspection by his own expert to check ownership, attribution, authenticity, characteristics, the time of production of the car and the individual components, sourcing, restoration and reliability of the Lot. In any case, RM has no obligation either towards the Seller or towards the Buyer to check the accuracy of the description for and on behalf of the Seller.

16.2 Any reference to "mileage" and/or "mileage reached" in the auction Catalogue as well as in any brochures and any other illustrative material is based on the odometer reading of the motor vehicle and may not reflect on the actual distance covered by the motor vehicle.

16.3 Without prejudice to the liability of the Seller referred to in the above conditions, it will be the exclusive obligation and responsibility of the Buyer to make sure that each vehicle bought at the auction complies with all applicable regulations related to driving, use, transit by road or transport and that all relevant documentation is valid and complies with relevant legislation.

LE CONDIZIONI DEL COMPRATORE

14. PAGAMENTO A CURA DEL COMPRATORE

14.1 Con l'atto dell'Aggiudicazione è stipulato un contratto di vendita tra il Venditore e il Compratore sulla base dell'accettazione di un'offerta. RM non è parte contraente e non è dunque responsabile di azioni, omissioni e/o errori di qualsivoglia tipo e natura da parte del Venditore o del Compratore.

14.2 L'intero pagamento per ogni Lotto acquistato deve essere eseguito a favore di RM tramite tratta bancaria o trasferimento telegrafico in euro o nella valuta utilizzata per l'Asta Qualora il Compratore desideri pagare con assegno e/o a mezzo bonifico bancario in accordo con RM, il Lotto non verrà consegnato rispettivamente fino all'avvenuta autorizzazione di pagamento da parte dell'Istituto di credito che ha emesso il titolo e fino all'intervenuto accredito dell'intero importo debendo sul/i C/C di riferimento all'uopo indicato/i. Qualora il Compratore desideri pagare con assegno circolare, il titolo de quo verrà accettato a cura di RM solo previa positiva e preventiva verifica con la banca di emissione;

14.3 Nessun Lotto può essere ritirato finché RM non ha ricevuto per intero il Prezzo di acquisto. I pagamenti a RM da parte di un Compratore per la parte relativa alla Commissione d'Asta dal primo debenda possono essere comunque utilizzati da RM per compensare qualsiasi debito del Compratore nei suoi confronti;

14.4 Il trasferimento della proprietà del Lotto avverrà dal Venditore al Compratore solo quando il Prezzo di acquisto sarà stato ricevuto per intero da RM secondo le modalità di cui supra. In ogni caso che sino all'intervenuto trasferimento del diritto di proprietà del Lotto compravendendo in capo al Compratore, il rischio di danno, perimento, perdita, e/o sottrazione -anche parziali- del medesimo analogamente a quello di danni a cose e/o persone derivanti dal Lotto e a qualsivoglia altro rimarrà in capo al Venditore.

15. RITIRO DEI LOTTI ACQUISTATI

15.1 Il Compratore una volta pagato per intero il Prezzo di acquisto dovrà, a proprie spese, ritirare il Lotto acquistato entro e non oltre la fine del primo giorno lavorativo successivo all'intervenuto pagamento predetto;

15.2 Il Compratore sarà ritenuto responsabile per il ritiro, la custodia, l'assicurazione e le altre spese sostenute per un qualsiasi Lotto aggiudicato e saldato non ritirato nel giorno e l'ora specificati nella Condizione 15.1 così come per il ritiro, la custodia, l'assicurazione e le altre spese sostenute per un qualsiasi Lotto aggiudicato e non immediatamente saldato e lo svincolerà solo dopo il pagamento della ulteriore somma totale dovuta a tali titoli.

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

15.4 Nella eventualità che il Compratore non prelevi il Lotto decorso il termine massimo di giorni 35 giorni a partire dal termine di cui alla sopraestesa condizione n. 15.1, RM potrà, a sua esclusiva discrezione e fatta salva la riserva di far valere altri diritti, proporre in vendita il Lotto anche tramite Asta privata o aperta al pubblico, nonché compensare le spese ed i costi sostenuti medio tempore da RM con i ricavi della vendita predetta. Qualsiasi eccedenza spetterà poi al Compratore che non ha avuto cura di ritirare il Lotto nel rispetto delle presenti condizioni.

16. RESPONSABILITA' DI RM E DEL VENDITORE

16.1 È responsabilità esclusiva del Compratore quella di esaminare il Lotto prima di fare offerte e assicurarsi dell'esattezza della sua descrizione come presente nel Catalogo d'Asta così come in brochures e qualsivoglia altro materiale illustrativo e, se necessario, provvedere a sue spese all'ispezione da parte di un proprio perito per verificare il diritto di proprietà, l'attribuzione, l'autenticità, le caratteristiche, l'epoca di produzione della vettura e dei singoli componenti, la provenienza, il restauro e l'affidabilità del Lotto. RM in ogni caso ed accezione non ha alcuna obbligazione tanto nei confronti del Venditore che nei confronti del Compratore di verificare l'esattezza della descrizione da e per conto del Venditore, nonché l'autenticità ed il contenuto dei documenti tutti dal medesimo forniti, con conseguente esenzione di ogni sua responsabilità al riguardo.

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

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

16.4 The Buyer will also be solely responsible for obtaining any export license that may be required in connection with the Lots purchased, resulting in a waiver of any liability of RM in this regard. The failure to issue or delay in the issuance of any license does not constitute cause for termination or cancellation of the sale, nor does it justify the delay in payment by the Buyer of the total amount due.

16.5 Any statements made by RM, its employees or its representatives regarding the authenticity, provenance, origin, conditions, status and quality of the Lot(s) represent only the information given to RM by the Seller.

17. ABSENTEE AND TELEPHONE BIDS

17.1 RM can also accept written offers and telephone calls, making bids through the Auctioneer, in competition with the bidders in the hearing room. In the event of equivalent offers, the offer occurred in hearing room shall prevail over the written bid and also the bid on the telephone. If two or more identical written offers are received, the one received first will prevail in the manner described in the Buyers Information section listed in the auction Catalogue.

17.2 The execution of written bids is a free service that will be handled with reasonable care by RM and, as such, RM cannot accept liability for any errors or omissions that might occur in connection with this process (absentee and/or telephone bidding). Written offers must be submitted on special bidder registration forms available from RM prior to the Auction, and must be received by RM no later than 24 hours before the start of the Auction, with a no-fault penalty in their consideration by the auctioneer. All bidders are asked to carefully check the lot numbers, descriptions and figures before submitting bidder registration forms to RM. We will not accept requests for purchase with unlimited offers.

17.3 The request for telephone participation will be accepted only if made in writing, no later than 24 hours before the start of the Auction. In the case of two identical telephone bids for the same Lot, the one received first will prevail in the manner described in the Buyers Information section listed in the auction Catalogue.

17.4 It is RM's responsibility, before the sale, to contact the person who submitted the request for telephone participation, without assuming any responsibility in case of non-response of the person concerned. RM reserves the right to record telephone bids and does not assume, for any reason whatsoever, any liability to the applicant with regard to the lack of connection.

18. GOVERNING LAW AND JURISDICTION

18.1 These terms and conditions shall be governed exclusively by Italian law.

18.2 Any dispute that should arise in connection with the application, interpretation and performance of these general terms and conditions and/or the Consignment Contract between RM and the Seller shall be subject to the exclusive and mandatory jurisdiction of the courts of Brescia.

19. PRIVACY AND MISCELLANEOUS

19.1 Pursuant to Legislative Decree No. 196/2003 [as subsequently amended], the Client is informed that the data collected will be processed electronically by RM Auctions Italia Srl for the purposes of discharging payment obligations, for management, fiscal, accounting and legal requirements, and for the promotional purposes of RM. The Client consents, in accordance with the applicable legislation, to said data being disclosed and transferred to companies in the RM Auctions group, including those in foreign countries. The data controller is RM Auctions Italia Srl, based at Via Conservatorio n. 15, Milan (MI), 20122, Italy (co. reg. no. 02863930984).

19.2 Any amendment to these Conditions shall only take effect unless accepted by RM in writing, with a specific indication of the manner in which it replaces the previous clause.

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

16.5 Qualsiasi dichiarazione resa da RM, dai suoi dipendenti o rappresentanti circa l'autenticità, la provenienza, l'origine, le condizioni, lo stato e le qualità del/i Lotto/i riporta solo le informazioni in punto date a RM dal Venditore.

17. PARTECIPAZIONE TELEFONICA E/O MEDIANTE OFFERTE SCRITTE ALL'ASTA

17.1 RM può accettare anche offerte scritte e telefoniche, effettuando rilanci mediante il Banditore, in gara con il pubblico partecipante all'Asta. In caso di offerte equivalenti, l'offerta orale manifestata in sala prevarrà su quella scritta ed altresì su quella telefonica. Nel caso di due o più offerte scritte identiche prevarrà quella ricevuta per prima secondo le modalità indicate nelle "Informazioni per gli acquirenti"indicate nel Catalogo d'Asta.

17.2 L'evasione di offerte scritte è un servizio gratuito che verrà gestito con diligenza da parte di RM, che non potrà essere ritenuta responsabile per eventuali errori od omissioni in cui dovesse incorrere nell'esecuzione di offerte (scritte o telefoniche) da gestire contemporaneamente. Le offerte scritte da redigersi su apposita modulistica messa a disposizione di RM prima del giorno di celebrazione dell'Asta, dovranno pervenire a RM entro e non oltre 24 ore prima della celebrazione dell'Asta, pena in difetto la mancata loro considerazione a cura del Banditore. Il partecipante è pregato di controllare accuratamente i numeri dei Lotti, le descrizioni e le cifre indicate. Non saranno accettate richieste di acquisto con offerte illimitate.

17.3 La richiesta di partecipazione telefonica sarà accettata solo se formulata per iscritto entro e non oltre 24 ore prima della celebrazione dell'Asta,. Nel caso di due offerte telefoniche identiche per lo stesso Lotto, prevarrà quella ricevuta per prima.

17.4 Sarà cura di RM, prima dell'inizio della vendita, contattare chi abbia fatto richiesta di partecipare all'Asta telefonica, senza assumersi alcuna responsabilità in caso di mancata risposta dell'interessato. RM si riserva comunque il diritto di registrare le offerte telefoniche e non assume, ad alcun titolo, qualsivoglia responsabilità nei confronti del richiedente in merito alla mancata effettuazione del collegamento.

18. LEGGE APPLICABILE E GIURISDIZIONE

18.1 Le presenti Condizioni sono regolate in via esclusiva ed inderogabile dalla Legge Italiana.

18.2 Per ogni controversia che dovesse sorgere in relazione all'applicazione, interpretazione ed esecuzione delle presenti condizioni generali e/o comunque del contratto di vendita perfezionatosi tra il Venditore ed il Compratore, sarà competente in via esclusiva ed inderogabile il Foro di Brescia.

19.PRIVACY e VARIE

19.1 Ai sensi del D. Lgs n. 196/2003 [e successive modifiche], si informa il Compratore che i dati raccolti saranno trattati da R.M. AUCTIONS ITALIA S.r.l., con l'ausilio di mezzi informatici per il soddisfacimento delle obbligazioni di pagamento, per esigenze gestionali, fiscali, contabili, legali ovvero per finalità promozionali di R.M. Il Compratore acconsente ai sensi della normativa di riferimento al trattamento, alla comunicazione e al trasferimento dei dati alle società del gruppo R.M. Auctions Italia, anche all'estero. Titolare del trattamento è RM AUCTIONS ITALIA S.r.l., sedente in MILANO (MI), Via Conservatorio n. 15, Codice fiscale e numero d'iscrizione C.d.C. MILANO: 02863930984.

19.2 Qualsiasi modifica delle presenti clausole/condizioni non produrrà effetto alcuno se non verrà trasfusa in apposito atto scritto, con l'esplicita indicazione della sua portata sostitutiva della condizione precedente.

INDEX

YEAR/MAKE/MODEL	LOT
1962 Alfa Romeo Giulietta Sprint Zagato 'Coda Tronca'	102
1964 Alfa Romeo TZ Coupé	126
1954 Aston Martin DB2/4 Competition Spider by Bertone	123
1955 Bentley R-Type Continental Coupé by Franay	106
1968 Bizzarrini 5300GT Strada	124
1957 BMW 507	129
1937 Bugatti Type 57SC Atalante Coupé	107
1930 Cadillac V-16 Convertible Berline by Saoutchik	125
1938 Cadillac Sixteen Town Car by Fleetwood	105
1963 Chevrolet Testudo	111
1938 Delahaye 135 MS Coupé by Figoni et Falaschi	119
1939 Delahaye 135 MS Grand Sport Roadster by Figoni et Falaschi	118
1953 Ferrari 250 MM Berlinetta by Pinin Farina	114
1955 Ferrari 375 MM Berlinetta by Pinin Farina	120
1957 Ferrari 500 TRC Spider by Scaglietti	132
1959 Ferrari 250 GT LWB California Spyder	122
1963 Ferrari 250 GT Lusso Berlinetta	103
1966 Ferrari 330 GTC by Pininfarina	101
1967 Ferrari 275 GTB/4 Berlinetta	130
1965 Ford GT40 Works Prototype Roadster	117
1935 Hispano-Suiza J12 Cabriolet deVille by Saoutchik	115
1938 Jaguar SS Coupé by Graber	131
1967 Lamborghini Marzal	112
1974 Lamborghini Bravo	110
1980 Lamborghini Athon	109
1970 Lancia Stratos HF Zero	113
1978 Lancia Sibilo	108
1937 Mercedes-Benz 540K Cabriolet A by Factory Sindelfingen	116
1931 Minerva 8 AL Convertible Sedan by Rollston	121
1915 Rolls-Royce 40/50 Silver Ghost Limousine by H.A. Hamshaw	128
1929 Rolls-Royce Springfield Phantom I Riviera Town Brougham by Brewster & Co	104
1938 Talbot-Lago T150-C SS Teardrop Coupé by Figoni et Falaschi	127

BMW Classic

www.bmw-classic.com

Sheer Driving Pleasure

WE DIDN'T JUST BUILD IT FOR 1971 TO 1975. WE BUILT IT FOR ETERNITY.

What does this car have to do with being sensible? Actually, a lot, because it's not just any old classic. It's a young BMW classic. Admittedly, it's already clocked quite a number of miles and had a few adventures on the way, but it's still a BMW. It's as much fun to drive today as it was on it's very first day. At the BMW Classic Centre, we make sure it stays that way. As you would expect, original BMW parts for young classics are available from your BMW service partner and owners also profit from the premium service provided by the BMW Classic Centre. So you see, a young BMW classic car is a very sensible choice, but it's even more about joy. Discover the gems we have to offer at **www.bmw-classic.com**

JOY NEVER ENDS.

Offering the World's Finest Motor Cars

+1-519-352-4575 +44 (0) 20 7851 7070 www.rmauctions.com

RM AUCTIONS