



RACING AND SPORT CARS

MILANO
AUTO CLASSICA
sabato 24_11_2018

CAMBI



RACING
AND
SPORT
CARS



ASTA**380**

Sabato 24_11_2018
ore 15.00 • Lotti 1 - 52

Esperto di Dipartimento
Claudio Rava

ESPOSIZIONE **MILANO**

RHO Fiera Milano
MILANO AUTO CLASSICA
venerdì 23_11_2018
sabato 24_11_2018
domenica 25_11_2018

CONDITION **REPORT**

Lo stato di conservazione dei lotti non è indicato in maniera completa in catalogo; chi non potesse prendere visione diretta delle opere è invitato a richiedere un condition report all'indirizzo e-mail:

The state of conservation of the lots is not completely specified in the catalog.

Who cannot personally examine the objects can request a condition report by e-mail:

conditions@cambiaste.com

RACING AND SPORT **CARS**

si ringrazia Claude Benassai per la consulenza

CAMBI

GENOVA

Castello Mackenzie
Mura di S. Bartolomeo 16 - 16122 Genova
Tel. +39 010 8395029
Fax +39 010 879482
genova@cambiaste.com

MILANO

Via San Marco 22 - 20121 Milano
Tel. +39 02 36590462
Fax +39 02 87240060
milano@cambiaste.com

ROMA

Via Margutta 1A - 00187 Roma
Tel. +39 06 95215310
roma@cambiaste.com

LONDRA

23 Bruton Street
W1J6QF - London
Tel. (+44) (0)20 74954320
E-mail: london@cambiaste.com

RAPPRESENTANZE

Torino
Via Giolitti 1
Titti Curzio - Tel. 011 855641
torino@cambiaste.com

Venezia
San Marco 3188/A
Gianni Rossi - Tel. 339 7271701
g.rossi@cambiaste.com

Lugano
Via Dei Solari 4, 6900
Lorenzo Bianchini - Tel. +41 765442903
l.bianchini@cambiaste.com

CAMBI Live

In questa vendita sarà possibile partecipare in diretta tramite il servizio Cambi Live su:

In this sale is possible to participate directly through Cambi Live service at:

www.cambiaste.com



DIPARTIMENTI

Argenti Antichi
Carlo Peruzzo
c.peruzzo@cambiaste.com

Arte Moderna e Contemporanea
Michela Scotti
m.scotti@cambiaste.com
Daniele Palazzoli
d.palazzoli@cambiaste.com

Arte Orientale
Dario Mottola
d.mottola@cambiaste.com

Arti Decorative del XX secolo
Marco Arosio
m.ariosio@cambiaste.com

Auto d'Epoca
Claudio Rava
c.rava@cambiaste.com

Design
Piermaria Scagliola
p.scagliola@cambiaste.com
Sirio Candeloro
s.candeloro@cambiaste.com

Dipinti del XIX e XX secolo
Tiziano Panconi (Direttore Scientifico)
t.panconi@cambiaste.com
g.maragliano@cambiaste.com

Dipinti e Disegni Antichi
Gianni Minozzi
g.minozzi@cambiaste.com

Fotografia
Chico Schoen
c.schoen@cambiaste.com

I Maestri del Fumetto e dell'Illustrazione
Sergio Pignatone
s.pignatone@cambiaste.com

Gioielli Antichi e Contemporanei
Titti Curzio
t.curzio@cambiaste.com

Libri Antichi e Rari
Gianni Rossi
g.rossi@cambiaste.com

Maioliche e Porcellane
Enrico Caviglia
e.caviglia@cambiaste.com

Manifesti e Carte del '900
Sergio Pignatone
s.pignatone@cambiaste.com

Orologi da Polso e da Tasca
Francesca Tagliatti
f.tagliatti@cambiaste.com

Scultura e Oggetti d'Arte
Carlo Peruzzo
c.peruzzo@cambiaste.com

Tappeti
Giovanna Maragliano
g.maragliano@cambiaste.com



INFORMAZIONI IMPORTANTI

Accesso area espositiva

Il presente catalogo dà diritto all'accesso all'area espositiva per due persone.

Cautione

Per partecipare all'asta si richiede un deposito cauzionale di €1.500.

Imposte e tasse

I lotti provenienti da società soggette ad IVA sono indicati con un asterisco (*) in quanto per tali lotti sarà imputata l'IVA del 22% tanto sul prezzo di aggiudicazione quanto sulle commissioni d'asta.

Nel caso di acquirenti stranieri, la suddetta IVA potrebbe non essere dovuta e sarà loro cura essere a conoscenza delle eventuali imposte o tasse applicate nel Paese di appartenenza.

Eccezioni fatturazione

I lotti contrassegnati con il simbolo omega (Ω), cioè tutti quelli appartenenti alla collezione Giudici, verranno fatturati direttamente dal venditore e pertanto i partecipanti all'asta dovranno accettare esplicitamente di trasmettere a questo i propri dati al fine di poter provvedere in tal senso. In questi casi la fattura emessa dalla Cambi riguarderà soltanto le commissioni d'asta. I dettagli per il pagamento di tali lotti verranno comunicati successivamente all'aggiudicazione.

Revisione motori

Vista l'appartenenza della maggior parte dei lotti costituenti la presente asta alla particolare categoria delle auto da corsa, si invitano gli acquirenti ad effettuare una accurata revisione dei motori e componenti dei veicoli prima di metterli in moto, in quanto gli stessi possono non essere stati utilizzati da tempo.

Assicurazione veicoli dopo l'aggiudicazione

Dal momento dell'aggiudicazione qualsiasi responsabilità per i veicoli passa sotto la responsabilità degli acquirenti che dovranno a tal fine munirsi di adeguata copertura assicurativa.

Ritiro

Il ritiro dei lotti acquistati, previo pagamento degli stessi, dovrà essere effettuato nella giornata lunedì 26.11.2018.

Oltre tale data i veicoli saranno disponibili, previo appuntamento, presso il magazzino

RPM Divisione Italia S.r.l.

Via Guido da Como, 6 - Como (CO)

Tel. +39 031 903429 Fax. +39 031 8858044

rpm@rpmdivisioneitalia.com

In questo caso verranno addebitati al compratore i costi di trasporto pari ad € 150 + IVA per veicolo e magazzinaggio ad € 10 + IVA al giorno a veicolo.

Trasporti e dogana

Per trasporti ed espletamento di eventuali pratiche doganali si consiglia di rivolgersi a:

RPM Logistic System

Via Dante Alighieri, 7 - Chiasso (CH)

Tel. +41 (0) 91 682 0071 Fax. +41 (0) 91 682 0216

info@rpmimportexport.com

IMPORTANT INFO

Access to the exhibition area

This catalogue gives access for two people to the exhibition area.

Security deposit

In order to take part in the auction, a € 1,500 security deposit is requested

Taxes and duties

Lots coming from companies that are subject to VAT are marked with an asterisk () and 22% VAT will be charged for such lots, both on the sales price and on the sales premium.*

For the foreign buyers, the VAT may not be requested, for it is their responsibility of being aware of the taxes and duties charged by their own country.

Invoicing exceptions

The lots marked with the omega symbol (Ω), which are those coming from the Giudici collection, shall be invoiced by the seller directly; all those participating in the auction shall provide explicit consent to the transmission of their data to this end. In these cases, the invoice issued by Cambi shall only cover the sales premiums. Details regarding the payment of such lots shall be communicated following the sale.

Engine inspection

As most of the lots in this auction belong to the particular category that are race cars, it is recommended that buyers carry out an accurate inspection and service of the vehicles' engines and components before starting them up, as it is possible that they have not been used in a long time.

Vehicle insurance following the sale

At the moment of purchase, all liability for the vehicles becomes the responsibility of the buyers who shall to that end take out appropriate insurance coverage.

Collection

All purchased lots, following payment, must be collected on Monday 26 November 2018.

Beyond such date, the vehicles will be available, by prior appointment, at the storehouse

RPM Divisione Italia S.r.l.

Via Guido da Como, 6 - Como (CO)

Tel. +39 031 903429 Fax. +39 031 8858044

rpm@rpmdivisioneitalia.com

In such case, transportation costs amounting to € 150 + VAT per vehicle and storage expenses amounting to € 10 + VAT per day and per vehicle shall be charged to the buyer.

Transportation and customs

For transportation and any necessary customs practices, we recommend contacting:

RPM Logistic System

Via Dante Alighieri, 7 - Chiasso (CH)

Tel. +41 (0) 91 682 0071 Fax. +41 (0) 91 682 0216

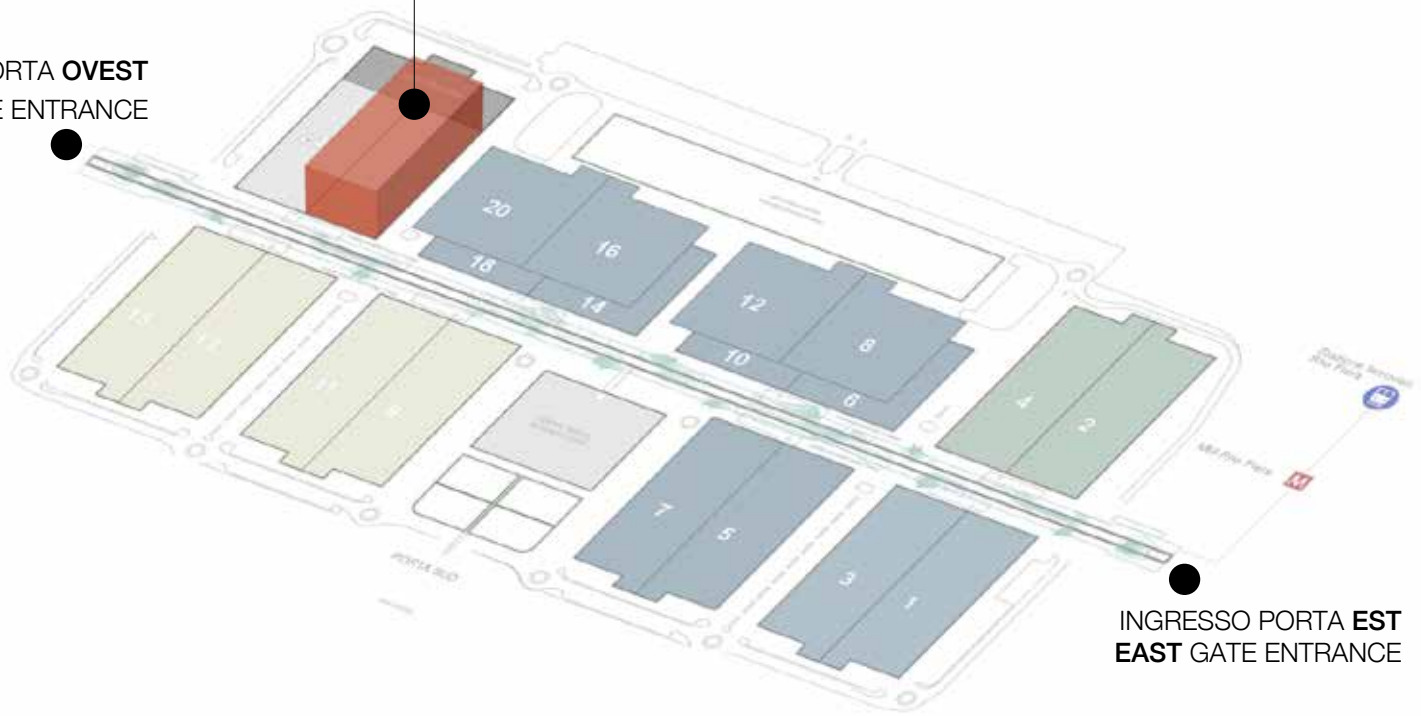
info@rpmimportexport.com

SI RINGRAZIANO PER LA COLLABORAZIONE



CAMBI
CASA D'ASTE
PADIGLIONE **22**
PAVLION **22**

INGRESSO PORTA **OVEST**
WEST GATE ENTRANCE



INGRESSO PORTA **EST**
EAST GATE ENTRANCE



MANNESMANN

Nannini

T. SPIELFELD

DEKRA

14



PRIVATE SALE



ALL'INCANTO UNA SELEZIONE DI AUTOMOBILI DELLA PRESTIGIOSA COLLEZIONE **SCUDERIA GIUDICI**
LOTTO N° 1 - 40



Fun Cup

Telaio tubolare

Motore centrale VW TDI 1.900- 165 CV

Guida centrale

Peso per regolamento 800 kg.

01 Ω^*

€ 12.000 -20.000

La VW FunCup qui presentata ha partecipato alla 25 ore di Spa con vari piloti della Scuderia Giudici : M.Fumagalli – A.Perlini - Gianni Giudici - Claudio Giudice.

La 25 Ore sul circuito Belga è strepitosa, vi sono al via oltre 100 vetture in griglia, quasi 600 piloti in elenco iscritti !

La VW FunCup è un campionato monomarca, nato in Belgio nel 1997 ed oggi si sviluppa su otto gare che si corrono in Belgio, Francia e Olanda.

Le auto che corrono sono tutte uguali, e sotto la silhouette del leggendario Maggiolino VW si nasconde una vera auto da corsa, capace di soddisfare le esigenze di un pilota professionista ma rende accessibile la guida anche ai piloti non esperti.

Il campionato è sviluppato su gare di durata, ed ogni automobile ha un equipaggio composto da un minimo di due piloti ad un massimo di sei piloti. La formula di questo campionato è stata da subito vincente, perchè i costi di partecipazione sono bassi e il divertimento è assicurato, e poi si corre in autodromi famosi quali Zolder, Spa Francorchamps, Zandvoort, Assen.

The VW Fun Cup here presented has participated in the 24 Hours of Spa with various pilots from Scuderia Giudici: M.Fumagalli – A.Perlini - Gianni Giudici - Claudio Giudice.

The 24 Hours on the Belgian circuit is sensational: over 100 cars line up at the starting line, with almost 600 pilots!

The VW Fun Cup is a one-make racing championship, started in Belgium in 1997, that currently develops over eight races that are run in Belgium, France, and the Netherlands.

The cars are all identical, and beneath the silhouette of the legendary VW Beetle is a real race car, that is able to fulfill the needs of a professional pilot but also accessible to non-expert pilots.

The championship is made up of endurance races, and each car has a team made up by a minimum of two and a maximum of six pilots. This championship formula was immediately successful, because entrance fees are low and it is guaranteed to be fun, plus participants get to race in famous autodromes such as Zolder, Spa Francorchamps, Zandvoort, Assen.

VW FUN CUP

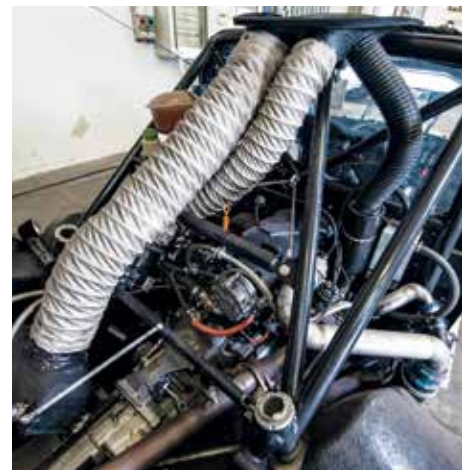
year probably 2000/2002

Tubular frame

Central engine VW TDI 1.900- 165 CV

Central drive

Regulatory weight 800 kg



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



MITJET

L'auto è senza motore

02 Ω^*

€ 20.000 -30.000

La Midjet è un'interessante vettura da corsa, semplice, veloce e poco costosa.

Un'idea che nasce nel 2007 all'interno del reparto R&D della Tork Engineering, società francese specializzata nella progettazione e costruzione di vetture speciali e da corsa per molte case automobilistiche.

Le Mitjet sono auto leggere (meno di 720Kg) con un motore 2 litri Renault F4 a fasatura variabile da 220CV, trazione posteriore gestita da una coppia conica al posto del differenziale e per completare, un cambio sequenziale Sadev in grado di rendere il comportamento complessivo della vettura più deciso.

Questo pacchetto meccanico, viene ospitato da un telaio a tubi concepito per garantire la migliore distribuzione dei pesi e gestione del baricentro. Con il motore in posizione longitudinale anteriore centrale, il pilota spostato verso il centro vettura, l'impostazione diventa simile alle soluzioni sofisticate delle più importanti auto DTM.

The car lacks an engine

The Midjet is an interesting racecar, simple, fast and inexpensive.

An idea born in 2007 within the R&D department of Tork Engineering, a French company specialising in the design and engineering of special cars and racecars for several houses.

Mitjets are lightweight cars (below 720 kg) with a 2 liter Renault F4 variable phasing 220CV engine, rear-wheel drive and a Sadev sequential gear that makes the car's overall behaviour more decisive.

This mechanical setup is hosted by a tubular frame designed to ensure an optimal weight distribution and centre of gravity. With the engine placed in a central front position, the pilot's seat is moved towards the centre of the vehicle, and the setup approaches the sophisticated solutions of the most important DTM cars.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

MASERATI

Ghibli 2.0 Biturbo 306 CV

Guida a sinistra

Motore V6 Biturbo 24 valvole, 1996 cm³ da 306 CV

Kilometri 90.000

Velocità massima 260 km/h

Auto stradale da reimmatricolare

Perfettamente funzionante

Carrozzeria e meccanica in ordine

Interni in pelle nera e radica

Finestrini elettrici

Sedili con regolazione elettrica

Autoradio

Climatizzatore

03 Ω*

€ 20.000 -30.000

La Maserati Ghibli disegnata da Marcello Gandini è stata prodotta dal 1992 al 1997 in 2.380 esemplari. Coupé due porte cinque posti, era costruita per essere veloce e confortevole allo stesso tempo, nel classico stile delle gran turismo prodotte da Maserati. Lunghezza 4223 mm, Larghezza 1775mm, Altezza 1310mm, Passo 2514, Peso 1365kg.

Marcello Gandini (tra i più rinomati designer italiani) è il padre di altre Maserati quali la Khamsin, Ghibli II, Quattroporte IV, Shamal. Noto anche per aver posto la propria firma su auto leggendarie quali esempio : AlfaRomeo Montreal, Bugatti EB110, DeTomaso Pantera, Lancia Stratos, Lamborghini Countach, Lamborghini Diablo e Lamborghini Miura.

Tuttavia il numero degli acquirenti non fu entusiasmante e ancora di meno erano quelli che la usavano quotidianamente, per il timore di problemi di affidabilità presenti sulle Maserati che l'avevano preceduta. Ma la Biturbo, pur non raggiungendo picchi di affidabilità estrema (tenendo conto della complessità meccanica e delle prestazioni) non aveva particolari difetti.

Maserati Ghibli 2.380 designed by Marcello Gandini were manufactured between 1992 and 1997. Two-door, five-seat coupé, it was designed for speed and comfort, in the classic style of the Maserati grand tourers.

Length 4223mm, Width 1775mm, Height 1310mm, Wheelbase 2514, Weight 1365kg.

Marcello Gandini (among the most renowned Italian designers) is also the creator of other Maserati such as Khamsin, Ghibli II, Quattroporte IV, Shamal. He is also known for signing legendary cars such as: Alfa-Romeo Montreal, Bugatti EB110, DeTomaso Pantera, Lancia Stratos, Lamborghini Countach, Lamborghini Diablo and Lamborghini Miura.

Purchase numbers weren't striking, and even less people chose to use this vehicle on a daily basis, out of fear for the reliability issues of earlier Maseratis. But the Biturbo, despite not reaching extreme reliability peaks (considering its mechanical and performative complexity), showed no particular faults.

Maserati Ghibli 2.0 Biturbo 306 CV

Left-hand drive

*V6 24-valve Biturbo engine, 1996 cm³, 306 CV
90,000 km*

Maximum speed 260 km/h

Road car that needs to be re-registered

Fully functioning

Body and mechanics in good shape

Interiors in black leather and root wood

Power windows

Electric seat adjustment

Car radio

Air conditioner



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

MASERATI

GranSport Trofeo

04 Ω*

€ 60.000 - 80.000

Motore 4200 V8, Km 8.620, Roll-bar, Cambio al volante, Sedile corsa, Portiere in carbonio, Vetri laterali racing, Serbatoio di sicurezza, Impianto frenante Brembo.

L'auto ha partecipato nel 2006 alla 6 Ore di Vallelunga con l'equipaggio Giudici / Arlotti / Nannini / Gini. Ha corso alcune gare tra il 2007 e il 2009 con Gianni Giudici nell'European GT4 Cup.

Basandosi sulla Coupé (Tipo M138), la Maserati ha sviluppato la Trofeo. Tale modello, progettato per un campionato monomarca, presentava lo stesso propulsore del modello di serie dotato però di una centralina rimappata e di un nuovo impianto di scarico per poter erogare la potenza di 420 CV. Il motore è il Ferrari F136, un otto cilindri a V di 90° a carter secco, realizzato in lega d'alluminio, con una cilindrata di 4.2 litri, distribuzione a 4 alberi a camme con 32 valvole e la fasatura variabile.

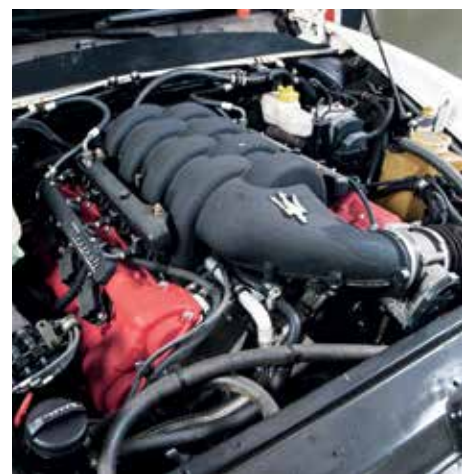
Oltre ad essere dotata di nuovi elementi aerodinamici e la dotazione sportiva interna, aveva anche numerose componenti sostituiti con parti in fibra di carbonio e plexiglas per ridurre il peso di 249 kg. L'accelerazione da 0 a 100 km/h era in 4 secondi.

4200 V8 Engine, 420 CV, 8.620 km, Roll cage, Gear shift at the steering wheel, Race seat, Carbon doors Racing side panes, Safety tank, Brembo braking system.

The car raced in the 2006 6 Hours of Vallelunga with the team Giudici / Arlotti / Nannini / Gini. It raced in a number of competitions between 2007 and 2009 with Gianni Giudici in the European GT4 Cup.

Based on the Coupé (Type M138), Maserati developed the Trofeo. This model, designed for a single-marque championship, had the same propeller of the standard model, fitted with a re-mapped control unit and a new unloading system to reach the 420 CV power. The engine is a Ferrari F136, a 90° V eight-cylinder dry carter engine, in aluminum alloy, with a 4.2 liter cubic capacity, four camshafts with 32 valves and variable valve timing.

In addition to being equipped with new aerodynamic elements and the sports interiors, it also had several elements replaced with carbon fiber and plexiglass parts in order to decrease its weight of 249 kg. 0 to 100 km/h took 4 seconds.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

RALT

RT3-425 Anno 1979

Vettura monoposto di Formula 3
Perfettamente restaurata
Motore 2.0 Alfa Romeo Novamotor
Telaio monoscocca in alluminio
Cerchi a sei razze Dymag
Freni a disco

05 Ω

€ 50.000 -80.000

Vettura monoposto di F.3 costruita dalla RALT, azienda inglese di vetture monoposto fondata da Ron Tauranac dopo che questi aveva ceduto la Brabham a Bernie Ecclestone.

Nel 1979 la RT3 è stata la migliore F.3 a effetto suolo mai prodotta, telaio monoscocca in alluminio con struttura a nido d'ape per contenere il peso. Un cambio Hewland a cinque marce gestiva vari propulsori a quattro cilindri di origine Alfa Romeo, Toyota e Volkswagen.

Nel 1983 il campionato britannico di Formula 3 fu vinto da Ayrton Senna alla guida di un Ralt RT3.

Vincente fino al 1984 e vincitrice almeno una volta di tutti i campionati nazionali ed europei, pensionata nel 1985 per divieto di regolamento a vetture con effetto suolo. In Italia continuò a gareggiare per alcuni anni nel Campionato Nazionale di Formula 2000 che ammetteva vetture di F. 3 con almeno un anno di anzianità e con la strozzatura all'aspirazione a 23,5 mm. Il Campionato vide dominare le RALT RT3 perché le più moderne F.3, non sfruttando l'effetto suolo, non risultavano competitive. Con la RALT corsero importanti piloti italiani quali : Alex Caffi, Marco Apicella, Giovanni Amati, Nicola Larini, Enrico Bertaggia.

F3 single-seater manufactured by RALT, British single-seater engineering company founded by Ron Tauranac after Bernie Ecclestone took over Brabham.

In 1979, the RT3 was the best F3 made, with its monocoque aluminum chassis with a honeycomb structure to reduce its weight. A five-speed Hewland gear managed various four-cylinder propellers from Alfa Romeo, Toyota and Volkswagen.

In 1983, Ayrton Senna won the British Formula 3 championship driving a Ralt RT3.

This car competed until 1984, winning all national and European championships at least one, then it was retired in 1985 due to a change in regulations that forbade ground effect vehicles from competing.

In Italy, it continued to compete for a few more years in the national F2000 championship that allowed F3 cars with at least one year's experience and a 23.5 mm narrowing. The championship was dominated by Ralt RT3s because the more modern F3 cars, lacking the ground effect, weren't as competitive. Many important Italian pilots raced on the RALT, such as: Alex Caffi, Marco Apicella, Giovanni Amati, Nicola Larini, Enrico Bertaggia.

Formula 3 Single-seater

Perfectly restored

2.0 Alfa Romeo Novamotor Engine

Monocoque aluminum chassis

Six-spoke Dymag wheels

Disc brakes





RALT

RT3-425
Anno 1979

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



OPEL

Kadett GTE

Rally Gruppo 1

Anno 1979

06 Ω*

€ 25.000 -40.000

Auto regolarmente immatricolata per uso stradale
Preparazione Carenini allestimento Gruppo 1.

Revisionata completamente.

Motore 1900cc preparazione Gr.1 (motore revisionato non ha percorso Kilometri, necessita solo di una messa a punto).

Differenziale autobloccante con coppia conica da rally.

Cambio revisionato.

Gli interni sono parzialmente da ultimare.

La Carenini venne fondata dai F.lli Gino e Silvio Carenini nel 1974.

In quell'anno, dopo una lunga esperienza maturata in Germania, dove i due fratelli hanno contribuito ai primi successi con le macchine da corsa della casa Opel, stimolati dalle continue richieste di un gruppo di piloti italiani, decidono che era ora di ritornare nella loro patria ed iniziare una propria attività. Nasce così l'officina Tuning Carenini, di cui sono appunto note le Opel preparate Carenini.

Descritta dal venditore come auto perfettamente originale, non si conosce il passato sportivo.

1979 - Opel Kadett GT/E Rally Group 1.

Car duly registered for road use

Carenini Group 1 setup

Fully inspected and services

1900cc Gr.1 preparation Engine (serviced engine didn't travel, only needs some fine-tuning).

Self-locking differential with rally conical pair.

Serviced gearbox.

Interiors are partially incomplete.

Carenini was founded in 1974 by brothers Gino and Silvio Carenini.

In that year, after a long experience in Germany where the two brother contributed in the early successes of Opel's race cars, pushed by the continuous requests of a group of Italian pilots, they decided that it was time to return to their homeland and start up their own business. This is how the Tuning Carenini shop began, now known for its Opel setups.

Described by the seller as fully original, its racing past is unknown.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

FORD

Sierra RS Cosworth Anno 1986

Kilometri 16.780 originali

Guida a sinistra

Motore 2000 Turbo benzina

Potenza 204 CV

Finestrini elettrici

Tetto apribile

Raro trovare un'esemplare in queste perfette condizioni ed originale in ogni sua parte.

07 Ω*

€ 25.000 -40.000

Il progetto venne definito da Stuart Turner (direttore della divisione Ford Motorsport Europa) nella primavera del 1983. Turner entrò in contatto con Walter Hayes, al tempo vice presidente delle pubbliche relazioni della Ford, per avere supporto nel progetto e lo ottenne.

Nel frattempo, la Cosworth presentò il nuovo motore YAA, dotato di un doppio albero a camme 16 valvole, e questo prototipo fornì a Turner la base necessaria per il suo progetto. La Cosworth accettò, ma incluse due clausole nel contratto: il motore in versione stradale doveva avere almeno 204 CV e la Ford avrebbe dovuto comprare non meno di 15.000 motori. Per la futura Sierra RS, erano state stimate appena 5.000 unità, ma la Ford accettò comunque le condizioni. I 10.000 motori rimanenti, diventarono una delle ragioni per cui venne prodotta anche la versione a quattro porte della Sierra RS Cosworth.

Dopo numerosi test nella galleria del vento e nel circuito di Nardò in Italia, un prototipo venne presentato al management. Quest'ultimo era basato sulla XR4i con modifiche aerodinamiche in fibra di vetro e alluminio, le modifiche estetiche erano necessarie per la riuscita del progetto.

L'alettone posteriore era necessario per garantire la stabilità anche a 300 km/h, mentre la presa d'aria tra i fanali anteriori serviva per fornire l'intercooler di aria. I colori disponibili furono solo tre (nero, bianco e blu pietra lunare) abbinati agli interni di colore grigio. La Sierra RS poteva essere acquistata con o senza la chiusura centralizzata e i finestrini elettrici.

It is rare to find one in such perfect conditions, original in every part.

The project was defined by Stuart Turner (head of the Ford Motorsport Europe division) in the spring of 1983. Turner contacted with Walter Hayes, who at the time was public relations executive for Ford, for support in this project, and earned it.

At the same time, Cosworth presented the new YAA engine, with a double 16-valve shaft, and this prototype gave Turner the base he needed for his project. Cosworth accepted it, but included two clauses in the contract: the road version of the engine would have at least 204 CV and Ford would have to buy at least 15000 engines. Only 5000 units had been estimated for the future Sierra RS, but Ford accepted the conditions anyway. The 10000 remaining engines became one of the reasons for which the four-door version of the Sierra RS Cosworth was also developed.

After several wind tunnel tests and tests on the Nardò circuit in Italy, one prototype was presented to the management. It was based on the XR4i with aerodynamic evolutions in glass fiber and aluminum, the aesthetic changes were necessary for the project to succeed.

The rear spoiler was necessary to provide stability at 300 km/h, while the air vent between the front lights was necessary to provide air intercooling.

It was only available in three colours (black, white and moonstone blue), while the interiors were grey. The Sierra RS could be purchased with or without a central locking system and power windows.

Original 16780km

Left-hand drive

Turbo 2000 petrol engine

204 CV

Power windows

Sunroof



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

FORD

Taurus Nascar

08 Ω

€ 50.000 -70.000

La Ford Taurus è un'autovettura prodotta dalla Ford dal 1986 e oggi è giunta alla terza serie.

Equipaggiata con un motore Ford 5.8Litri V8 da 725HP abbinato a un manuale a quattro rapporti per impieghi gravosi.

La seconda serie sostituì dal 1997 la Thunderbird nelle gare NASCAR. La Taurus fu la prima berlina che partecipò a questa serie, e in totale è stata capace di vincere tre Winston Cup e due Busch Series.

Il primo pilota Taurus a vincere il campionato Winston Cup (lo sponsor NASCAR del tempo) è stato Dale Jarrett. Il primo pilota Taurus a vincere il campionato Busch Series è stato Greg Biffle.

La National Association for Stock Car Auto Racing (NASCAR) è una società americana che opera nell'organizzazione di corse automobilistiche, fondata da Bill France Sr. Nel 1948 a Daytona Beach, in Florida. A livello internazionale, le sue gare sono trasmesse in televisione in oltre 150 paesi.

La serie Nascar assieme alla serie Indycar e alla Formula 1, sono tra i campionati più famosi e apprezzati nel mondo.

The Ford Taurus is a car manufactured by Ford since 1986, currently in its third series.

Equipped with a Ford 5.8 Liter V8 725HP engine, with a four-speed manual gearbox for demanding use.

In 1997 the second series replaced the Thunderbird in NASCAR races. The Taurus was the first sedan to participate in this series, and overall it has won three Winston Cups and two Busch Series.

The first Taurus pilot to win the Winston Cup championship (the NASCAR sponsor at the time) was Dale Jarrett. The first Taurus pilot to win the Busch Series was Greg Biffle.

The National Association for Stock Car Auto Racing (NASCAR) is an American auto racing company founded by Bill France Sr. in 1948 in Daytona Beach, Florida. Internationally, its races are broadcast on television in over 150 countries.

The Nascar series, together with Indycar and Formula 1, are among the most famous and appreciated championships worldwide.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

PORSCHE

Carrera 3.0 RSR ex Mario Casoni

base vettura **Carrera 3.0**

HTP FIA rinnovato nel 2017
Anno **1974**

*Presente vecchio passaporto tecnico Csai
Motore Nicodemi 300 Cv a 7.500gg con specifiche
corrette per l'epoca
Doppia accensione
Cerchi BBS scomponibili monodado (6 cerchi di
scorta BBS con ruote da bagnato)
Bracci posteriori in acciaio.*

09 Ω*

€ 180.000 -220.000

Questa splendida Porsche ha visto correre anche il Cav. Mario Casoni (celebre pilota che ha corso soprattutto dagli anni 60 agli anni 80, ed industriale proprietario della Casoni Spa, nata nel lontano 1814 e leader nei liquori. Cavaliere del Lavoro e per quattro anni anche presidente nazionale di Confindustria per le Piccole Medie Imprese dal 1996 al 1999) ed è citata nel libro "Mario Casoni ufficiale e cavaliere" scritto dallo storico Vittorio Falzoni Gallerani nell'anno 2014.

Realizzata sulla base di una Carrera 3.0 ha corso molte competizioni ed è dotata di targhe, pertanto utilizzabile sia per gare in pista sia per rally storici.

Mario Casoni, classe 1939, è stato pilota capace di attraversare cinquant'anni di storia dell'automobilismo italiano e di essere contemporaneamente un imprenditore di successo. Enzo Ferrari, mai tenero nei giudizi, di Casoni diceva: "Buon pilota, cui forse è mancata l'occasione favorevole per il colpo clamoroso, quello che spiana la via al successo pieno". Tanto capace come pilota, che lo stesso Enzo Ferrari lo chiama spesso nei momenti difficili della sua Scuderia. Mario Forghieri ricorda di come "il Drake" gli dicesse spesso: "Sentiamo un pò Mario Casoni se può darci una mano". Un apprezzamento che vale oltre ogni commento.

Casoni ha corso moltissime gare e tra queste le più leggendarie alla guida di auto altrettanto leggendarie. La 12 Ore di Sebring con la Iso Grifo A3C, Targa Florio alla guida della Ferrari 250LM, la 24 Ore di LeMans con la Ferrari Dino 166P e poi con la Ford GT40 (Scuderia Filipinetti), con la Porsche 935 la 24 Ore di Daytona, Ferrari 412P, Porsche 906, Alfa Romeo T33/3, Abarth 2000S, Porsche 917, Porsche 908/3, DeTomaso Pantera e molte altre. Inoltre ha corso in equipaggio con piloti famosi dell'epoca, tra questi Moser, DeAdamich, Baghetti, Vaccarella e in molte gare disputate con le Porsche ha condiviso l'abitacolo con il pilota tedesco Reinhold Joest (famoso poi come team manager e proprietario della Joest Racing).

This gorgeous Porsche was also raced by Cav. Mario Casoni (illustrious pilot who raced between the 1960s and the 1980, and industry manager and owner of Casoni Spa, founded back in 1814, leader in spirits, honoured with the title of "Cavaliere del Lavoro", for four years 1996-1999 national president of Confindustria for Small to Medium Enterprises) and is mentioned in the book "Mario Casoni ufficiale e cavaliere" written by historian Vittorio Falzoni Gallerani in 2014.

Based on a Carrera 3.0, it has raced in many competitions and is fitted with its license plates, therefore it can be used both for track races and historic rallies.

Mario Casoni, born in 1939, is a pilot who was able to move through fifty years of Italian motoring and be a successful industry manager all the while. Enzo Ferrari, who was never too kind in his judgements, said about Casoni: "A good pilot, perhaps he lacked a shot at greater occasions, of the kind that pave the way to full success". He is such a skilled pilot that Enzo Ferrari himself often calls on him when his Stable is having a hard time. Mario Forghieri recalls how "il Drake" would often tell him: "Let's hear if Mario Casoni can help us out." A recognition more valuable than any other comment.

Casoni raced in a great number of competitions, most of which driving legendary cars. The 12 Hours of Sebring on the Iso Grifo A3C, Targa Florio on the Ferrari 250LM, the 24 Hours of Le Mans on the Ferrari Dino 166P and then on the Ford GT40 (Scuderia Filipinetti), the 24 Hours of Daytona on a Porsche 935, Ferrari 412P, Porsche 906, Alfa Romeo T33/3, Abarth 2000S, Porsche 917, Porsche 908/3, DeTomaso Pantera and many more. He also raced in team with famous pilots such as Moser, DeAdamich, Baghetti, Vaccarella and in many competitions on Porsches he drove alongside German pilot Reinhold Joest (then known as team manager and owner for Joest Racing).

The car has an HTP FIA renewed in 2017 and valid until 2027/ Old Csai technical passport provided Nicodemi 300 CV 7500gg engine, correct specifications/ Double ignition/ BBS single-nut wheels (6 spare BBS wheels with wet ground wheels)/ Steel rear arms





Carrera 3.0 RSR
ex Mario Casoni

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.







BMW

330 Diesel
_ Vincitrice CITE
2009
_ Vincitrice classe N
Diesel 2005

10^Ω

€ 40.000 - 60.000

Bmw con motore diesel 220CV, ha corso con i colori della Scuderia Giudici il CITE (Campionato Italiano Turismo Endurance) nella Classe 24H Special, dove ha vinto il titolo nel Campionato 2009. I piloti erano Gianni Giudice e in diverse occasioni l'attore italiano Walter Nudo.

Il calendario gare del CITE 2009 comprendeva otto gare della durata ognuna di 48 minuti. Le competizioni si corsero in importanti autodromi italiani quali Imola, Mugello, Misano, Imola, Varano de Melegari, Vallelunga, Adria e Monza.

Roll-bar
Sedile racing
Strumentazione digitale supplementare
Cofano motore racing
Vetri laterali in plexiglass
Rifornimento carburante rapido
Ala posteriore
Cerchi BBS scomponibili monodado
Impianto frenante Brembo

BMW with 220CV diesel engine, it raced for Scuderia Giudici in the CITE (Campionato Italiano Turismo Endurance) in the 24H Special Class, where it won the championship title in 2009. Its pilots were Gianni Giudice and, upon several occasions, Italian actor Walter Nudo.

The 2009 CITE race calendar was made up by eight races, each lasting 48 minutes. The races took place in notable Italian autodromes such as Imola, Mugello, Misano, Imola, Varano de Melegari, Vallelunga, Adria and Monza.

*Roll cage
Racing seat
Additional digital equipment
Engine racing hood
Plexiglass side panels
Fast-fuel system
Rear wing
BBS single-nut wheels
Brembo braking system*



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

FORD

Escort Cosworth Gr.N

11Ω

€ 25.000 - 40.000

Auto con guida a sinistra
Regolarmente immatricolata in Italia
Allestimento Gruppo N
Auto adatta per rally e gare salita
Roll-bar
Volante da corsa
Sedile da corsa
Pedaliera sportiva
Barra duomi
Cerchi OZ da Rally (quattro cerchi Speedline di ricambio)
Pneumatici Michelin slick

Nella prima metà del 1992 iniziò la produzione della Ford Escort RS Cosworth.
L'intera meccanica proveniva dalla Ford Sierra RS Cosworth, sul cui pianale a passo accorciato veniva montata una carrozzeria derivata da quella della Escort standard, ma molto elaborata con parafanghi allargati, minigonne, prese d'aria sul cofano motore, doppia ala posteriore.
Motore 1993 cm³, potenza 220 CV, 4 cilindri bialbero 16v sovralimentato con turbocompressore e intercooler, dotata di trazione integrale permanente.
Nel 1992 vengono prodotte 2.500 esemplari in modo da ottenere l'omologazione nel Gruppo A per la successiva stagione 1993. Ha corso nel Campionato del Mondo Rally dal 1993 al 1996 vincendo otto gare e conquistando quattro volte il podio nel mondiale costruttori.

*Left-hand drive
Duly registered in Italy
Group N setup
Fitted for rallies and uphill races
Roll cage
Racing wheel
Racing seat
Sports pedals
Strut bar
OZ Rally wheels (four spare Speedline wheels)
Michelin slick tyres*

*The production of the Ford Escort RS Cosworth began in the first half of 1992.
All of its mechanics derived from the Ford Sierra RS Cosworth and its short platform, mounting on it a body based on that of the Escort Standard but further developed with wider mudguards, skirts, hood vents, and double rear wing.
1993 cm³ engine, 220 CV, 4 16v two-axle cylinders with turbocharger and intercooler, fitted with permanent four-wheel drive.
An initial 2,500 units were built in 1992 as "homologation specials" to get the FIA accreditation in group A for the 1993 season. It raced in the World Rally Championship from 1993 to 1996 winning eight competitions and conquering the podium four times in the world constructor's championship.*



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

LOLA

Indycar T9100 Monoposto senza motore

12^Ω

€ 35.000 - 55.000

Auto tutta originale ancora equipaggiata con pneumatici Firestone Indy 500.

Acquistata negli Stati Uniti dall'attuale proprietario, non si conosce la storia sportiva di questa LOLA. La livrea dell'auto è quella dell'anno 2009 quando è stata showcar promotrice della mostra di KING TUT negli Stati Uniti d'America.

La Lola T9100 è stata prodotta nei primi anni '90 dalla Lola Racing Cars, famosa casa costruttrice di automobili da corsa fondata negli anni cinquanta da Eric Broadley a Bromley, South London, nel Regno Unito. È stata una delle principali case costruttrici di vetture per competizioni sportive.

I piloti che hanno corso con le vetture LOLA hanno ottenuto punti nel Campionato mondiale di Formula 1 dalla stagione di debutto della marca nel 1962. I titoli della Lola comprendono non meno di undici titoli CART, tre Indianapolis 500 e l'USAC Tripla Corona del 1978, dieci Indy Lights e otto titoli US / European / Tasman Formula 5000. La vittoria nel Gran Premio di Formula 1 di Monaco nel 1963, la serie inaugurale Can-Am Challenge del 1966, la 24 Ore di Daytona del 1969, il Campionato Europeo Sportscar da 2 litri del 1973, cinque Can-Am, quattordici vittorie di Formula 3000 giapponesi, dieci campionati FIA International F3000 e tre campionati di auto sportive solo nel 2001.

Fully original car, still equipped with Firestone Indy 500 tyres.

Purchased in the USA by the current owner, this LOLA's racing history is unknown. The car's livery is the one for the year 2009, when it was the show car promoting the KING TUT exhibit in the United States.

The Lola T9100 was manufactured in the early 1990s by Lola Racing Cars, well-known racing car engineering company founded in the 1950s by Eric Broadley in Bromley, South London, United Kingdom. It was one of the main engineering companies for sports cars.

Pilots racing with LOLA vehicles have been obtaining points in the Formula 1 World Championship ever since LOLA's debut in 1962. LOLA titles include no less than eleven CART titles, three 500 Indianapolis and the 1978 USAC Triple Crown, ten Indy Lights and eight US / European / Tasman Formula 5000 titles. The victory in the 1963 Formula 1 Grand Prix in Monaco, the inaugural Can-Am Challenge in 1966, the 1969 24 Hours of Daytona, the 2 liter European Sportscar Championship in 1973, five Can-Ams, fourteen Japanese Formula 3000 wins, ten International F3000 FIA championships and three sportscar championships only in 2001.





LOLA

INDYCAR T9100

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



ALFA ROMEO

Giulietta Sprint 1.3

Guida a sinistra

Auto con preparazione per Trofeo Giulietta

Auto adatta per gare storiche in pista e velocità in salita

Motore preparato 130cv

Assetto pista

Roll-bar

Pedaliera sportiva

Estintore

Serbatoio di sicurezza

Chiusure sportive di sicurezza cofani anteriore e posteriore

Impianto di scarico laterale destro

Pneumatici Pirelli 175/70VR15

13^Ω

€ 120.000 -150.000

Questa auto è stata guidata da Gianni Giudici nel Trofeo Giulietta dal 2003 al 2005.

Il Trofeo Giulietta aperto a cinque versioni della vettura suddivise in classi: Berlina (4 porte carrozzata Alfa Romeo), Sprint (coupé carrozzato Bertone), Spider (vettura aperta con carrozzeria Pininfarina), Sprint Veloce Zagato e Sprint Zagato (coupé in alluminio con carrozzeria Zagato) e Sprint Speciale (coupé aerodinamico con carrozzeria Bertone).

Le gare previste dal Trofeo Giulietta si sono svolte sui più importanti circuiti automobilistici, anche nell'ambito di altre manifestazioni motoristiche di prestigio, secondo il calendario approvato dalla CSAI.

This car was driven by Gianni Giudici in the Giulietta Trophy from 2003 to 2005.

The Giulietta Trophy was open to five versions of the vehicle, divided into classes: Berlina (Alfa Romeo 4-doors), Sprint (Bertone coupé), Spider (open car with Pininfarina bodywork), Sprint Veloce Zagato and Sprint Zagato (aluminum coupés with Zagato bodywork) and Sprint Speciale (aerodynamic coupé with Bertone bodywork).

The Giulietta Trophy races took place on the most important racing tracks, sometimes within other prestigious automotive events, in accordance with the CSAI-approved calendar.

Left-hand drive

Giulietta Trophy preparation

For historic car races on track and uphill speed

130cv fitted engine

Track setup

Roll cage

Sports pedals

Fire extinguisher

Safety tank

Sports safety locks on front and rear hoods

Lateral exhaust system on the right

Pirelli 175/70VR15 tyres





ALFA
ROMEO

Giulietta
Sprint 1.3

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



ALFA
ROMEO

2000 GT Am Testa Larga

14 Ω^*

€ 80.000 - 120.000

L'automobile è perfetta e pronta per correre.

Ha corso nel campionato di vetture storiche Alfa Revival Cup, con il pilota Claudio Giudice.

Nel 2017 Gianni Giudice con questa vettura ha corso la gare del MotorShow di Bologna del 2017.

A fine gara ad Adria 2017, dopo aver vinto, il pilota Claudio Giudice dice:

"E' stata una corsa abbastanza lunga e faticosa perchè la GTAm è una macchina 'molto fisica' per quanto splendida da guidare. Mentre le altre vetture venivano utilizzate da due piloti, io non ho avuto un compagno con il quale darmi il cambio, un buon motivo in più di soddisfazione per una corsa disputata con tempi costanti ad ogni passaggio. Oltre a ringraziare la squadra per il prezioso supporto, dedico questo successo a mio padre che ho sempre al mio fianco al muretto. Le mie vittorie le devo in gran parte proprio a lui...".

The car is perfect and ready to race.

It has raced in the Alfa Revival Cup with pilot Claudio Giudice.

In 2017, Gianni Giudice raced with this car in the 2017 Bologna MotorShow race.

At the end of the race in Adria in 2017, after his win, pilot Claudio Giudice says:

"It was quite a long and demanding race, because the GTAm is a very 'physical' car, although it's a great drive. While other cars were being used by two pilots, I didn't have a partner to take turns with, another good reason to be satisfied of a race that was disputed with constant timing. Besides thanking the team for their precious support, I wish to dedicate this success to my father, who is always by my side. I owe most of my victories to him..."





ALFA
ROMEO

1750 GT Am
Testa Larga
Motore 2000

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



ALFA ROMEO

75 V6 Gr. N anno 1990

Auto conservata in buone condizioni

Motore 3000 V6 (di serie aveva 185 CV a 6.000 rpm)

Preparazione Gruppo N

Roll-bar

Presente vecchio passaporto tecnico Csai

15^Ω

€ 30.000 -45.000

L'AlfaRomeo 75 3.0 V6 venne prodotta in meno di 7.000 esemplari.

La 75 Gruppo N qui presentata ha vinto la propria classe nel CIVT – Campionato Italiano Velocità Turismo, disputando gare su circuiti quali Monza, Vallelunga, Magione, Misano, Mugello, Varano, Imola e Pergusa.

I piloti che hanno guidato quest'auto in differenti competizioni e anni, sono stati :

-Roberto Marazzi (attuale Dir. Generale del Circuito di Imola, è stato pilota e nei primi anni '80 corse con l'AlfaRomeo GTV6 livrea Totip, in gare quali 500km di Monza, 500km di Donington, Brno, Nurburgring, 24Ore Spa, Zolder, etc)

- Giancarlo Naddeo (Campione Italiano F3 1971, corse con vetture quali Bizzarrini 5300 e Alpine A441. A lungo impegnato con le auto del biscione, corse in coppia con Marazzi sulle AlfaRomeo GTV6 e 75. Sempre con le AlfaRomeo 75 disputò gare anche con la celebre Lella Lombardi)

- Ferlito
- Pescosolido
- Alessi.

L'Alfa Romeo 75 è stata un'auto interessante nella storia sportiva della casa milanese. Vi hanno corso importanti piloti quali Nicola Larini, Jaques Lafitte, Giorgio Francia, Jean-Louis Schlesser, Paolo Barilla, Lella Lombardi, Giovanni Lavaggi, Johnny Cecotto, Arturo Merzario.

Less than 7,000 Alfa Romeo 75 3.0 V6 were manufactured.

This 75 Group N won its class in the CIVT – Campionato Italiano Velocità Turismo, racing on tracks such as Monza, Vallelunga, Magione, Misano, Mugello, Varano, Imola and Pergusa.

The pilots who drove this car throughout various competitions and years were:

- Roberto Marazzi (current General Manager of the Imola circuit, previously a pilot, in the early '80s he raced the Alfa Romeo GTV6 Totip livery in races such as Monza 500km, Donington 500 km, Brno, Nurburgring, Spa 24 hours, Zolder, etc.)

- Giancarlo Naddeo (1971 F3 Italian Champion, raced with vehicles such as Bizzarrini 5300 and Alpine A441. Committed to Alfa Romeo for a long time, he raced with Marazzi on the Alfa Romeo GTV6 and 75. Again with the Alfa Romeo 75 he competed alongside well-known pilot Lella Lombardi)

- Ferlito
- Pescosolido
- Alessi.

The Alfa Romeo 75 was an interesting vehicle in the Milanese house's sports history. Notable pilots such as Nicola Larini, Jaques Lafitte, Giorgio Francia, Jean-Louis Schlesser, Paolo Barilla, Lella Lombardi, Giovanni Lavaggi, Johnny Cecotto, Arturo Merzario have raced in it.

In good shape

3000 V6 engine (the standard was 185 CV at 6,000 rpm)

Group N preparation

Roll cage

Old Csai technical passport provided



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



Fun Cup

*Telaio tubolare
Motore centrale VW TDI 1.900- 165 CV
Guida centrale
Peso per regolamento 800 kg.*

16^{Ω*}

€ 12.000 -20.000

La VW FunCup è un campionato monomarca, nato in Belgio nel 1997 ed oggi si sviluppa su otto gare che si corrono in Belgio, Francia e Olanda e altri paesi.

Le auto che corrono sono tutte uguali, e sotto la silhouette del leggendario Maggiolino VW si nasconde una vera auto da corsa, capace di soddisfare le esigenze di un pilota professionista ma rende accessibile la guida anche ai piloti non esperti.

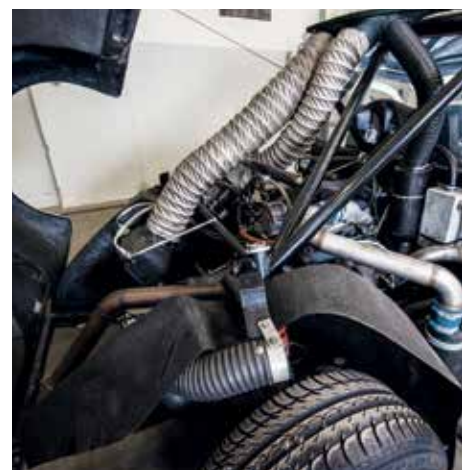
Il campionato è sviluppato su gare di durata, ed ogni automobile ha un equipaggio composto da un minimo di due piloti ad un massimo di 6 piloti. La formula di questo campionato è stata da subito vincente, perché i costi di partecipazione sono bassi e il divertimento è assicurato, e poi si corre in autodromi famosi quali Zolder, Spa Francorchamps, Zandvoort, Assen.

The VW Fun Cup is a one-make racing championship, started in Belgium in 1997, that currently develops over eight races that are run in Belgium, France, Netherlands and other countries.

The cars are all identical, and beneath the silhouette of the legendary VW Beetle is a real race car, that is able to fulfill the needs of a professional pilot but also accessible to non-expert pilots.

The championship is made up of endurance races, and each car has a team made up by a minimum of two and a maximum of six pilots. This championship formula was immediately successful, because entrance fees are low and it is guaranteed to be fun, plus participants get to race in famous autodromes such as Zolder, Spa Francorchamps, Zandvoort, Assen.

*Tubular frame
Central engine VW TDI 1.900- 165 CV
Central drive
Regulatory weight 800 kg*



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



Golf TDI Ufficiale VW Motorsport

Motore **210 HP**
Anno **1996**

17 Ω^*

€ 30.000 - 50.000

Passaporto ONS
Motore 1900 TDI quattro cilindri, Turbo Garret
VNT
Iniezione Bosch
Cambio sequenziale a 6 marce
Frizione AP monodisco
Ammortizzatori regolabili
Freni anteriori a disco autoventilanti 378mm,
pinza Alcon 6 pistoncini
Freni posteriori a disco autoventilanti 304mm,
pinza Alcon 4 pistoncini
Speedline magnesio 18" monodado
Yokohama 210/650 R18
Serbatoio omologato 100 Litri

ONS Passport
1900 TDI four-cylinder engine
210 CV
Turbo Garret VNT
Bosch injection
Sequential gearbox, 6 gears
AP single-disc clutch
Adjustable dampers
Front self-ventilating 378mm disc brakes, Alcon ca-
liper 6 pistons
Rear self-ventilating 304mm disc brakes, Alcon cali-
per 4 pistons
18" single-nut magnesium speedline
Yokohama 210/650 R18
100 liter tank

Auto molto interessante e rara, perchè prodotta diret-
tamente dalla VW Motorsport e rappresenta uno dei
primi esempi di impegno nelle gare delle motorizza-
zioni Diesel da parte della casa tedesca.

La Golf TDI era impegnata soprattutto in gare di dura-
ta quali esempio la 24 ore di Spa, la 24 del Nurbur-
gring, la 6 ore di Vallelunga.

I PILOTI che le hanno guidate sono :

Raimund Baumschlager (2), Jean-François Hemroulle
(2), Jörg Seidel (2), Tamara Vidali (1), Ch. Aberdein (1),
José Close (1), Yan Muller (1), Walter Santus (1), Bas
Leinders (1), Brad Jones (1), Dindo Capello (1)

*A very interesting car, and a rare one at that, being
manufactured directly by VW Motorsport; it represen-
ts one of the German house's first attempts at racing
Diesel engines.*

*The Golf TDI was used especially during endurance
races such as the 24 Hours of Spa, the 24 Hours of
Nurburgring, the 6 Hours of Vallelunga.*

Its pilots are:

*Raimund Baumschlager (2), Jean-François Hemroul-
le (2), Jörg Seidel (2), Tamara Vidali (1), Ch. Aberdein
(1), José Close (1), Yan Muller (1), Walter Santus (1),
Bas Leinders (1), Brad Jones (1), Dindo Capello (1)*





Golf TDI
Ufficiale
VW Motorsport

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



ALFA ROMEO

75 2.5 V6 Quadrifoglio Gr.A

*Questa è un'AlfaRomeo 75 preparazione Gr.A
Piloti Tango, Andreoli e Giudici
Motore AlfaRomeo 2500 6V revisionato da Nocentini
Roll-Bar a norma
Bocchettoni posteriori rifornimento rapido
Serbatoio di sicurezza nuovo omologato FIA
Cerchi scomponibili OZ monodado
L'auto è in buone condizioni ed un'ottimo conservato.*

18^{Ω*}

€ 40.000 -60.000

L'esperto pilota Abele Tanghetti, noto al pubblico con lo pseudonimo di "Tango", è stato da sempre uno dei maggiori protagonisti dell'automobilismo italiano durante gli anni '80 e una parte degli anni '90, nel bellissimo Campionato Italiano Velocità Turismo (CIVT).

Gara inaugurale del Campionato Italiano Gr.A del 1987, presso l'autodromo di Pergusa il 5 Aprile.

"Tango" partecipò nella Seconda Divisione (classe riservata alle auto con cilindrata compresa tra i 1.600cc ed i 2.500cc) alla guida della stupenda Alfa Romeo 75 Quadrifoglio a motore aspirato di 2.500cc. Vettura preparata e gestita dalla BiesseCorse, valida scuderia alla quale Tanghetti rimase quasi sempre legato nel corso della sua brillante carriera. Per quasi tutti i 19 giri della gara, "Tango" fu protagonista di un'avvincente duello con il suo compagno di squadra Carlo Rebai, anch'egli al volante di un'Alfa Romeo 75 Turbo schierata anch'essa dalla Biesse Corse. Alla fine concluse la gara di Pergusa al 3° posto assoluto ed al 2° della propria classe.

La gara venne vinta dal pilota Gianni Giudici, alla guida di una BMW 635 CSI preparata dalla CiBiEmme Sport ma gestita privatamente dalla Scuderia Giudici, al secondo posto assoluto giunse invece Carlo Rebai seguito proprio dal bravo Tanghetti.

Con questa AlfaRomeo 75 2.5 V6 Quadrifoglio Gr.A, corsero anche in coppia "Tango" e Giudici vincendo la 2 ore di Vallelunga.

Antonio Andreoli sempre con questa auto, ha corso svariate gare in salita, tra queste la Cesana-Sestriere edizione 1990 e la Caprino-Spiazzi 1992

Al minuto 5.04 di questo video - https://youtu.be/6V_W92GrJbw - si può ammirare in azione Antonio Andreoli impegnato in gara alla Caprino-Spiazzi 1992.

Skilled pilot Abele Tanghetti, known to the public under the pseudonym of "Tango", was always one of the star characters in Italian motor sports during the 1980s and part of the 1990s, in the Campionato Italiano Velocità Turismo (CIVT).

Inaugural run of the Italian Gr.A Championship in 1987, at the Autodromo di Pergusa on April 5.

"Tango" raced in the Second Division (the class for vehicles with an engine size between 1,600cc and 2,500cc) on the gorgeous 2,500cc naturally aspirated engine Alfa Romeo 75 Quadrifoglio. The car was prepared and managed by BiesseCorse, a strong stable to which Tanghetti remained bound for most of his brilliant career. Throughout the 19 laps of the race, "Tango" was head-to-head with his teammate Carlo Rebai, who was driving an Alfa Romeo 75 Turbo as well, also racing for Biesse Corse. He finished in 3° place overall and 2° in his class.

The race was won by pilot Gianni Giudici, driving a BMW 635 CSI prepared by CiBiEmme but privately managed by the Scuderia Giudici; Carlo Rebai finished second, followed by Tanghetti.

"Tango" and Giudici also raced together in this Alfa-Romeo 75 2.5 V6 Quadrifoglio Gr.A, winning the 2 hours of Vallelunga.

Antonio Andreoli drove this car for several uphill competitions, among these the 1990 Cesana-Sestriere and the 1992 Caprino-Spiazzi.

In this video at 5:04 - https://youtu.be/6V_W92GrJbw - we can admire Antonio Andreoli in the 1992 Caprino-Spiazzi.

This is a Gr.A Alfa Romeo 75 / Drivers Tango, Andreoli and Giudici / Alfa Romeo 2500 6V engine tested by Nocentini / Roll cage compliant with current regulations / Fast-fill rear fuelling receptacles / New FIA-approved safety tank / OZ single-nut wheels / The car is in good shape and has been preserved very well.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

ALFA ROMEO

SZ Trofeo Anno 1992

Motore 3000 V6
Potenza 210 CV
Fiche omologazione Gr. A/B
Km 6.641

19^{Ω*}

€ 70.000 -90.000

L'Alfa Romeo SZ (Sprint Zagato), è stata prodotta dall'Alfa Romeo in un numero limitato di esemplari, tra il 1989 e 1991, in collaborazione con Zagato che si occupava anche dell'assemblaggio nel proprio stabilimento vicino a Milano.

La maggior parte dei modelli prodotti era di colore rosso, gli interni beige o neri. La carrozzeria era in materiale termoplastico. Velocità massima 245 km/h. Accelerazione 0-100 km/h in meno di 7 secondi.

Alfa Romeo e Zagato organizzarono nel 1993 un trofeo monomarca chiamato TROFEO SZ, sviluppato in otto gare tra Italia ed estero, compreso il GP di Montecarlo. Le auto erano strettamente derivate dalle versioni stradali.

Il calendario delle gare era così sviluppato :
Monza / Magione / Montecarlo / Misano / Mugello / Varano / Imola / Mugello

The Alfa Romeo SZ (Sprint Zagato) was manufactured by Alfa Romeo in a limited series, between 1989 and 1991, in collaboration with Zagato who also managed the assembly in their plant near Milano.

Most models were red, with beige or black interiors. The bodywork was in thermoplastic material. Maximum speed 245 km/h. 0 to 100km/h in less than 7 seconds.

Alfa Romeo and Zagato organised a one-make trophy named SZ TROPHY, that developed over eight competitions in Italy and abroad, including the Montecarlo GP. Cars were strictly based on the road versions.

*The race calendar was the following:
Monza / Magione / Montecarlo / Misano / Mugello / Varano / Imola / Mugello*

*3000 V6 Engine
210 CV
Homologation fiche Gr. A/B
6641 km*





ALFA
ROMEO

SZ Trofeo
Anno 1992

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



LOTUS

Evora GT4

Motore Cosworth
4.0L V6
Lotus Sport Italia

20^{Ω*}

€ 180.000 -220.000

Con questa splendida Evora GT4 ha corso il pilota italiano Stefano d'Aste in competizioni quali :

2011

GT4 European Cup Silverstone
prove ufficiali 1°, gara arrivato 2°

2011

British GT Championship & GT4 European Cup & Dutch GT4 Spa

Gara 1 - prove ufficiali 19°, gara non arrivato

Gara 2 - prove ufficiali 46°, gara arrivato 23°

2011

GT4 European Cup & Dutch GT4 Zolder

Gara 1 - arrivato 1°

Gara 2 - arrivato 2°

2011

GT4 Assen

Prove ufficiali 1°,

Gara 1 - arrivato 1°

Gara 2 - arrivato 2°

Gara 3 - arrivato 1°

2011

GT4 Zandvoort

Prove ufficiali 6°

Gara 1 - arrivato 7°

Gara 2 - arrivato 2°

Gara 3 - arrivato 8°

Stefano d'Aste è pilota professionista nonché collaudatore e sviluppatore per Lotus Cars da oltre 10 anni. L'ultima vettura che ha sviluppato è la 3-Eleven, per la quale ha condotto numerosi test al Nurburgring.

Nel 2003 si laurea Vice Campione Europeo nella Renault Trophy 3.0 V6 poi si classifica al primo posto nel Monza International Rally alla guida di una Toyota Corolla WRC. Un successo che lo porta l'anno successivo a partecipare all'European Touring Car Championship.

Dal 2005 al 2015 è impegnato nel Campionato Mondiale Turismo, e nel 2007 vinse la categoria indipendenti del Campionato Mondiale Turismo WTCC al volante di una BMW 320 Si.

Italian driver Stefano d'Aste raced in this gorgeous Evora GT4 in competitions such as:

2011

*GT4 European Cup Silverstone
official practice 1° place, race 2° place*

2011

British GT Championship & GT4 European Cup & Dutch GT4 Spa

Race 1 - official practice 19° place, race not completed

Race 2 - official practice 46° place, race 23° place

2011

GT4 European Cup & Dutch GT4 Zolder

Race 1 - 1° place

Race 2 - 2° place

2011

GT4 Assen

Official practice 1° place,

Race 1 - 1° place

Race 2 - 2° place

Race 3 - 1° place

2011

GT4 Zandvoort

Official practice 6° place

Race 1 - 7° place

Race 2 - 2° place

Race 3 - 8° place

Stefano d'Aste has been a professional pilot as well as test driver and developer for Lotus Cars for over 10 years. The last vehicle he developed is the 3-Eleven, for which he conducted several tests at Nurburgring. In 2003 he becomes European vice champion in the Renault Clio 3.0 V6 Trophy, then wins first place in the Monza International Rally driving a Toyota Corolla WRC. This success will lead him to take part in the European Touring Car Championship the following year.

Between 2005 and 2015 he competes in the World Touring Championship and in 2007 he is the Independents' Trophy winner of the WTCC driving a BMW 320 Si.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

MIDGET

Silver Crow Auto da corsa americana

21 Ω

€ 30.000 - 50.000

La Midget Auto Racing Association (MARA) nasce nel 1933 allo stadio Loyola High School di Los Angeles come un normale programma settimanale sotto il controllo del primo ente governativo ufficiale. Dopo la diffusione in tutto il paese, lo sport ha viaggiato in tutto il mondo; prima in Australia nel 1934 al Melbourne's Olympic Park e poi in Nuova Zelanda nel 1937. Le auto sono molto piccole con un rapporto peso / potenza molto alto e tipicamente usano motori a quattro cilindri. In genere, queste quattro cilindri hanno una potenza di 300 – 400 CV e un peso di 900 libbre (410 kg). Per questo motivo, le moderne macchine midget sono dotate di roll-bar e altre funzioni di sicurezza. Le midget sono destinati a essere guidati per gare di distanze relativamente brevi, di solito da 2,5 a 25 miglia (da 4 a 40 km). Alcuni eventi si svolgono all'interno di arene, e si corre sulla terra.

The Midget Auto Racing Association (MARA) is founded in 1933 at the Loyola High School Stadium in Los Angeles as a regular weekly program controlled by the first official government body. After spreading through the whole country, this sport has travelled all over the world; first in Australia, in 1934 at the Melbourne Olympic Park, then in New Zealand in 1937. The cars are very small with a very high power-to-weight ratio and typically use four cylinder engines. Typically, these four cylinder engine cars have 300 horsepower (220 kW) to 400 horsepower (300 kW) and weigh 900 pounds (410 kg). For this reason, modern midget cars are fully equipped with roll cages and other safety features. Midgets are intended to be driven for races of relatively short distances, usually 2.5 to 25 miles (4 to 40 km). Some events are staged inside arenas, and raced on dirt tracks.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

BMW

M3 EuroV8 Series

Motore 4.0 Litri V8

Roll-bar

Carrozzeria in parte realizzata in materiale composito

Sedile da corsa

Cambio sequenziale

Strumentazione digitale racing

Pedali racing AP

Freni a disco con pinza AP Racing

Cerchi OZ Racing

22 Ω*

€ 50.000 -75.000

Questa Bmw M3 E92 è completa, perfettamente funzionante ma mancante della centralina dashboard. Vi ha corso Gianni Giudici nell'Euro V8 Series 2014.

Precedentemente l'auto ha corso diverse edizioni dell'International SuperstarSeries, e con i colori della Scuderia Giudici hanno gareggiato piloti del calibro dell'ex F1 Christian Klien, il campione del Trofeo Maserati MC World Series Renaud Kuppens, l'asso ungherese del WTCC Norbert Michelisz e il Campione BTCC Colin Turkington.

La competizione era nata come Campionato italiano Superstars nel 2004, organizzata dalla FGSport (stesso organizzatore del Campionato mondiale Superbike) e approvata dalla CSAI. Il regolamento tecnico fino al 2013 è stato realizzato dalla Oral Engineering presieduta da Mauro Forghieri (ex-Direttore tecnico della Scuderia Ferrari in Formula 1).

A partire dal 2007 alla serie nazionale è stata affiancata una International Superstars Series, una serie di competizioni riservate ad auto derivate dalla serie con motori V8 tra i 3.000 e i 7.000 di cilindrata che potevano raggiungere oltre 450 cv di potenza.

A seguito della chiusura a fine 2013 della società organizzatrice del campionato, nel 2014 nasce la EuroV8 Series, durata una sola stagione prima della chiusura definitiva.

This BMW M3 E92 is complete, fully functioning, but lacking the dashboard. Gianni Giudici raced it in the 2014 Euro V8 Series.

Before that, the car took part in several editions of the International SuperstarSeries, and pilots of the likes of former F1 Christian Klien, the reigning champion of the Maserati MC World Series Trophy Renaud Kuppens, Hungarian WTCC ace Norbert Michelisz and BTCC champion Colin Turkington have raced for Scuderia Giudici.

The competition was born as Campionato Italiano Superstars in 2004, promoted by FG Sport (that also promoted the World Superbike Championship) and approved by CSAI. Up to 2013, the technical regulations were drawn up by Oral Engineering, lead by Mauro Forghieri (former Chief of the Technical Department for Ferrari in Formula 1).

Since 2007, the national series was flanked by an International Superstar Series, a series of competitions reserved to cars from the series with V8 engines in sizes between 3,000 and 7,000 that could exceed 450 CV.

The company that had been organising the championship shut down in late 2013; in 2014 the EuroV8 Series was launched, but it only lasted one season before permanently closing.

4.0 Liter V8 Engine

Roll-cage

Body partially made in composite material

Racing seat

Sequential gearbox

Racing digital equipment

AP racing pedals

AP racing brake discs with caliper

OZ Racing wheels



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

ALFA ROMEO

Motore 2.5 V6 DTM 420 cv Anno 1993

23^{Ω*}

€ 40.000 -60.000

Il periodo dell'impegno di Alfa Romeo nel Campionato DTM (Deutsche Tourenwagen Masters), è stato un momento importante per la casa milanese nel motorsport internazionale, perchè capace di esprimere e dimostrare il meglio della tecnologica e dei tecnici italiani impegnati nelle competizioni automobilistiche internazionali.

Il motore qui presentato è l'ALFA ROMEO 2.5 V6 DTM del 1993, che è stato probabilmente l'anno più importante per la casa del biscione nel DTM con 12 vittorie su 20 manche (10 Larini, 2 Nannini + 2 vittorie, Danner e Larini nella prova di Donington non valevole per il campionato) - Auto con più vittorie in campionato.

Il motore aveva materiali e tecnologie avanzatissime quanto le Formula 1 di quel tempo. Motore V6 Alfa Romeo di 2.500 di cilindrata montato in posizione anteriore longitudinale, passò nel corso delle stagioni dai 420 CV del 1993 ai finali 490 CV del 1996, con un regime massimo di 12.000 rpm (limite massimo consentito dal regolamento), coppia massima di circa 31 kgm e un peso di circa 105kg.

Il monoblocco e le testate erano realizzati con sofisticate leghe di alluminio microfuso, 24 valvole a richiamo pneumatico, doppia accensione per ogni cilindro e lubrificazione a carter secco. Dal 1993 fino alle prime corse della stagione 1996 venne utilizzato un motore V6 con angolo tra le bancate di 60°, ampiamente modificato e derivato da quello montato sulle Alfa Romeo di serie.

Nel campionato tedesco a differenza di altri campionati simili, si scelse di adottare il regolamento FIA di Classe 1, che prevedeva l'impegno di vetture con cilindrata massima di 2.5 litri e massimo di 6 cilindri, derivate da modelli omologati e prodotti in 25.000 esemplari, e il regolamento permetteva di modificare profondamente l'automobile (con ampio utilizzo di elettronica e carbonio) pur mantenendo le sembianze esterne del modello di serie.

Per dare una dimostrazione delle qualità tecniche espresse dall'Alfa Romeo nel 1993, la Mercedes corse con la 190 DTM a trazione posteriore da 375 CV, mentre l'italiana 155 aveva trazione integrale e un motore da 420 CV dimostratosi da subito più veloce ed affidabile, grazie anche al contributo di due eccezionali piloti quali Nicola Larini e Alessandro Nannini, entrambi provenienti dalla Formula 1.

Alfa Romeo's time in the DTM (Deutsche Tourenwagen Masters) Championship was an important moment for the Milanese house in international motorsports, a time in which it was able to express and prove the best of Italian technology and technicians in international competitions.

The engine presented here is the ALFA ROMEO 2.5 V6 DTM from 1993, probably the most important year for Alfa Romeo in DTM with 12 victories on 20 manches (10 Larini, 2 Nannini + 2 victories, Danner and Larini in the Donington trial not valid for the championship) - Car with most victories in the championship.

The engine used state-of-the-art materials and technology. V6 Alfa Romeo engine, 2500cc, mounted in a frontal position, over the years it went from 420CV in 1993 to 490CV in 1996, with a maximum regime of 12000rpm (maximum limit stated by the regulations), a maximum coupling of 31kgm and a weight of approx. 105kg.

Sophisticated aluminum alloys, 24 pneumatic valves, double ignition for each cylinder and dry carter lubrication. From 1993 on to the early races of the 1996 season, a V6 engine with a 60-degree bank angle was used, changed and derived from the standard engine mounted on Alfa Romeos.

The German championship, unlike other similar competitions, chose to adopt the Class 1 FIA regulations, that requested the use of vehicles with maximum 2.5 litres capacity and 6 cylinders, deriving from homologated models manufactured in at least 25000 units, and the regulation allowed for substantial modifications (using electronics and carbon fibers) as long as the appearance of the standard model was preserved.

To prove the technical qualities expressed by Alfa Romeo in 1993, Mercedes ran with the rear-wheel drive 375 CV 190 DTM, while the Italian 155 had a four-wheel drive and a 420 CV engine that immediately proved itself to be faster and more reliable, also thanks to the work of two exceptional pilots such as Nicola Larini and Alessandro Nannini, both coming from Formula 1.







ALFA ROMEO

Giulia TI Super

Alfa Romeo allestita TI Super competizione con specifiche per ottenere HTP FIA

Viene proposta come auto da ultimare e senza motore

RollBar a norma Fia

Sedile corsa

Volante in legno

Griglia presa d'aria anteriore tagli orizzontali sotto parabrezza

Griglia mascherina radiatore TI Super

Plancia a tre strumenti

Ponte dunlop con autobloccante nuovo

Cambio ravvicinato nuovo con rapporti tipo TZ

Cerchi Campagnolo alluminio da 5 pollici e mezzo

24 Ω*

€ 35.000 - 60.000

L'Alfa Romeo Giulia TI Super, più nota come "Giulia Quadrifoglio", è una berlina sportiva prodotta dall'Alfa Romeo tra il 1963 e il 1964.

Apparentemente simile alla "Giulia" di grande serie, la "Giulia TI Super" era il frutto di un'elaborazione non radicale, dato che il modello di partenza possedeva una decisa impostazione sportiva e un livello tecnologico generale assai elevato per l'epoca.

Il lavoro di alleggerimento della carrozzeria era stato affidato alla Touring che provvide ad eliminare vari componenti e sostituirne altri. La variante maggiore consiste nelle portiere e nel cofano in alluminio. I vetri laterali in plexiglass e i cerchi ruota prodotti dalla Campagnolo. Per diminuire ulteriormente il peso, furono eliminati i proiettori centrali, l'impianto di riscaldamento e altri piccoli particolari come i braccioli e il cassetto del vano porta guanti.

Il motore di serie venne sostituito con quello da poco realizzato per la "Giulietta Sprint Speciale". L'impianto frenante sostituito con 4 dischi. In verità, tale evoluzione era già stata prevista anche per la normale "Giulia" e fu colta l'occasione per effettuarne la sperimentazione in condizioni estreme.

L'opera fu completata con lo spostamento della leva del cambio dal volante al pavimento, e l'adozione di un volante a tre razze.

The Alfa Romeo Giulia TI Super, better known as "Giulia Quadrifoglio", is a sports saloon manufactured by Alfa Romeo between 1963 and 1964.

Similar in appearance to the greater series "Giulia", the "Giulia TI Super" derived from a non-radical development, as the base model had a strong sports setup and a general technological level that was quite high for the time.

Touring was charged to lighten the body, removing certain components and replacing others. The main variant is in the aluminum doors and hood. The plexiglass side panels and the Campagnolo wheels. In order to further reduce its weight, the central projectors and the heating system were also removed, as well as other details such as the armrests or the drawer in the glove compartment.

The standard engine was replaced with the one recently manufactured for the "Giulietta Sprint Speciale". The braking system replaced with 4 discs. Actually, this evolution had already been planned for the regular "Giulia" as well, and this was the occasion to test it under extreme conditions.

Lastly, the gear stick was moved from the steering wheel to the floor, and a three-spoke steering wheel was adopted.

*Alfa Romeo TI Super setup with specifics for HTP FIA
Offered as unfinished car and lacking an engine
FIA-approved roll cage*

Race seat

Wooden steering wheel

Front air vent with horizontal slits beneath the windshield

TI Super mask

Three-instrument dashboard

Dunlop bridge with new self-lock

New close shift with TZ ratios

Campagnolo aluminum wheels 5 and a half inches



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

SYMBOL

Sport LM-N MERZARIO

Motore AlfaRomeo **3.0 V6**

Anno **1987**

25 Ω^*

€ 35.000 - 55.000

Auto rarissima che rappresenta un pezzo di storia dell'automobilismo sportivo italiano e non solo, poiché costruita dal leggendario pilota Arturo Merzario. Dotata di passaporto sportivo, vi ha corso Arturo Merzario ed altri piloti.

Arturo Francesco Merzario, classe 1943, leggenda vivente delle corse motoristiche, ha gareggiato in tutte le discipline, dalle piccole turismo fino alla Formula 1. Ha corso per la Ferrari, AlfaRomeo, Frank Williams, Fittipaldi, Osella, Wolf Racing, etc., disputando le più celebri competizioni del mondo tra le quali : 24 Ore di Daytona, 1000Km del Nurburgring, 12 ore di Sebring, 1000km di Monza, Targa Florio, GranPremio di Monaco, e numerosissime altre gare.

Nel 1978 tentò la strada del costruttore in Formula1, ma dati i pochi mezzi economici a disposizione, vennero alla luce le monoposto Merzario A1, A2, A3 e A4. Le scarse risorse finanziarie indussero Arturo Merzario al ritiro dalle competizioni nel 1984.

Chiusa definitivamente l'esperienza come costruttore nelle massime formule, Merzario si ripresentò vincendo nel 1985 il neonato Campionato Italiano Prototipi con una Lucchini-Alfa Romeo.

Nel 1986 decise di costruire con la collaborazione della Lucchini, una vettura Sport Prototipo in pochi esemplari con marchio Symbol. La vettura biposto era modificata dalla Lucchini e dotata anch'essa di un motore Alfa Romeo 3000 V6. Con la Symbol, Merzario ha disputato numerose edizioni del Campionato Italiano Prototipi fino al 1990, togliendosi belle soddisfazioni di fronte a piloti molto più giovani e a famosi fabbricanti di auto da corsa.

A very rare car that represents a piece of the history of Italian sports motoring, built by legendary pilot Arturo Merzario. It has a sports passport, Arturo Merzario and other pilots raced on it.

Arturo Francesco Merzario, born in 1943, a living legend of motor races, has competed in all disciplines, from touring to Formula 1. He has raced for Ferrari, AlfaRomeo, Frank Williams, Fittipaldi, Osella, Wolf Racing, etc., competing in the world's most famous races such as: 24 Hours of Daytona, 1000km of Nurburgring, 12 Hours of Sebring, 1000km of Monza, Targa Florio, Monaco Grand Prix and several other races.

In 1978 he started working as a Formula1 manufacturer, developing the Merzario A1, A2, A3 and A4 single-seaters. Scarce financial resources made Arturo Merzario withdraw from competitions in 1984.

After the end of his manufacturing experience, Merzario returned to win the newborn Italian Prototype Championship in 1985 with a Lucchini-Alfa Romeo.

In 1986 he decided to build a Sport Prototype car in collaboration with Lucchini, in a small number, for the Symbol team. The two-seater was modified by Lucchini and equipped with an Alfa Romeo 3000 V6 engine. With Symbol, Merzario has competed in several editions of the Italian Prototype Championship until 1990, achieving good results next to younger pilots and famous racecar manufacturers.





SYMBOL

SPORT LM-N
MERZARIO

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



OPEL

Astra 3.0 V6 TROPHÉE ANDROS

Costruita in pochissimi esemplari
Passaporto tecnico originale
francese
Anno **1994**

Auto costruita nel 1994 dalla Snobeck Racing per Opel Motorsport
Peso 950 kg - Telaio tubolare
Motore 3000 V6 Snobeck - 345 CV - montato in posizione centrale
Cambio Sequenziale Xtrack 6 marce
4 ruote motrici - 4 ruote sterzanti (con possibilità di tarare il raggio di sterzata)
Electronica Marelli
Cerchi monodado, Ammortizzatori Ohlins
Presenti numerosi ricambi

26 Ω*

€ 40.000 -70.000

Auto rarissima, interessante per i collezionisti che desiderano possedere un pezzo importante della storia delle corse automobilistiche, considerando che negli '90-2000 il Trofeo Andros è stato capace di attirare l'interesse di blasonati piloti e soprattutto del pubblico appassionato.

Il Trofeo Andros (in francese Trophée Andros) è il più celebre Campionato automobilistico invernale su ghiaccio nato nel 1990. Negli anni del suo massimo splendore vi è stato l'impegno ufficiale di numerose case automobilistiche e nel corso del tempo numerosi sono stati i piloti di alto livello che hanno in questo Campionato. Markku Alen e Ari Vatanen (entrambi Campioni Mondiali Rally) - Yvan Muller (quattro volte campione mondiale WTCC) - Alain Prost e Jacques Villeneuve (entrambi Campioni del Mondo di F1) - Jean-Louis SCHLESSEER (famoso pilota vincitore tra l'altro di cinque Coppa del Mondo Rally Raid, due Rally Dakar e due Campionati Mondiali Prototipi) - Olivier Panis (ex pilota di F1)

Le automobili utilizzate nel Trophée Andros erano del tutto simili a quelle usate nei rally per tecnologia, soprattutto quelle degli anni '90-2000 erano dei veri prototipi, per certi aspetti paragonabili alle leggendarie Gruppo B che correvano nei rally.

La Opel è la casa costruttrice che detiene il maggior numero di vittorie (41 successi), e questa auto in vendita è la Opel Astra che partecipava al Trophée Andros come Team Opel France.

Con questa auto hanno corso principalmente negli anni '90, piloti quali - Markku Alen (Campione del Mondo Rally) - Michel Ferté (ex collaudatore Ligier F1 e 13 partecipazione alla 24 Ore di LeMans) - nel 1999 con Gianni Giudici (nota pilota e team manager italiano) ed altri piloti.

Nel 1996 Markku Alen su Opel Astra in coppia con il francese Eric Hélary (noto per la vittoria alla 24 ore di LeMans del 1993 al volante della Peugeot 905) vincono la celebre 24 Ore di Chamonix.

Extremely rare car, very interesting to collectors who wish to own an important piece of racecar history, considering that in the 1990s-2000s the Andros Trophy was able to attract blazoned pilots and a passionate audience.

Car built in 1994 by Snobeck Racing for Opel Motorsport/ Weight 950 kg/ Tubular frame

3000 V6 Snobeck engine - 345 CV - mounted in cent/ al position/ Sequential Xtrack gearbox, 6 gears Four-wheel drive / Four-wheel steering (possibility to calibrate the steering radius)/ Marelli electronics / Single-nut wheels/ Ohlins dampers/ Many spare parts

The Andros Trophy (in French, Trophée Andros) is the most famous winter championship on ice, born in 1990. At its height, many engineering companies and high-level pilots took part in this Championship. Markku Alen and Ari Vatanen (both of them World Rally Champions) - Yvan Muller (four times WTCC champion) - Alain Prost and Jacques Villeneuve (both F1 World Champions) - Jean-Louis SCHLESSEER (famous pilot who won, among other things, five Rally Raid World Cups, two Dakar Rallies, two Prototype World Championships) - Olivier Panis (former F1 pilot) The cars used in the Trophée Andros were very similar to those used in technical rallies, although in the 1990s and 2000s they were actual prototypes, in a way comparable to the legendary Group B cars.

Opel is the manufacturer that holds the greatest number of victories (41 wins) and this here is the Opel Astra that took part in the Trophée Andros as Team Opel France.

Mainly in the 1990s, this car was driven by pilots such as Markku Alen (World Rally Champion) - Michel Ferté (former Ligier F1 test driver, 13 participations in the 24 Hours of Le Mans), in 1999 with Gianni Giudici (well-renowned Italian pilot and team manager) and other pilots

In 1996, Markku Alen driving Opel Astra with the French pilot Eric Hélary (known for his victory in the 1993 24 Hours of Le Mans driving a Peugeot 905) win the famous 24 Hours of Chamonix.





OPEL

ASTRA 3.0 V6
UFFICIALE
TROPHÉE ANDROS

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



ALFA
ROMEO

Giulietta

Sprint 1600

Anno **1962**

Km **76.800**

27 Ω

€ 80.000 - 110.000

Vettura allestita per gare di regolarità storica

Regolarmente immatricolata in Italia

Guida a sinistra

Roll-bar

Estintore

Volante Momo Indy in legno

Pedaliera sportiva

Chiusure sportive di sicurezza cofani anteriore e posteriore

Impianto di scarico laterale sinistro

Pneumatici Pirelli 175/70VR15

Historic car race setup

Duly registered in Italy

Left-hand drive

Roll cage

Fire extinguisher

Momo Indy wooden steering wheel

Sports pedals

Sports safety locks on front and rear hoods

Lateral exhaust system on the left

Pirelli 175/70VR15 tyres





ALFA
ROMEO

Giulietta
Sprint 1600

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



ALFA ROMEO

1750 GT Am Iniezione

L'automobile deve essere ultimata.

Carrozzeria completamente restaurata.

Tutta la telaistica revisionata (sospensioni, ammortizzatori, etc).

Dotata di cambio ravvicinato.

L'auto è senza motore e senza impiantistica.

28 Ω*

€ 160.000 -200.000

La 1750 GT Am nasce nell'officina dell'Autodelta, fucina di Settimo Milanese in grado di produrre le migliori Alfa Romeo destinate alle corse.

A partire dal 1967 l'Autodelta inizia lo sviluppo di una versione da competizione della nuova 1750 GT Veloce, debuttando nelle competizioni dal 1969. La 1750 GTAm e le 2000 GTAm sono modelli usciti dall'Autodelta utilizzando come base la 1750 GT Veloce sia in versioni dotate di carburatori, che in versioni dotate di iniezione.

Nel 1970 l'attenzione dell'Alfa Romeo si sposta sulle competizioni del Campionato Europeo Turismo, dove possono competere vetture con propulsori fino a 2.000 cm³ e prodotte in almeno 1000 esemplari. Per questo motivo, l'Autodelta realizza delle preparazioni da competizione basandosi su esemplari di serie derivati dalla 1750 GT Veloce.

Le nuove vetture inizialmente avevano una cilindrata pari a 1779 cm³, sviluppando una potenza di 200-210 CV, dimostrandosi altamente competitive, conquistando il Campionato Europeo Turismo 1970 con Toine Hezemans che vince a Monza, Budapest, Brno e Jarama; mentre De Adamich-Picchi vincono alla 6 ore del Nürburgring e Picchi conquista Zandvoort.

Nel 1971 l'Autodelta preparò ulteriormente la GTAm, aumentando la cilindrata a 2000 cm³, il peso incrementato a 940 kg (imposto dalla FIA) e la potenza maggiorata a 220-230 CV. Le Alfa si impongono nuovamente conquistando per il secondo anno di fila il titolo nel Campionato Europeo Turismo.

Bastano 100 esemplari (della Giulia 1750 GT Veloce USA) prodotti in serie per ottenere l'omologazione Gruppo 2, ma sono circa una quarantina gli esemplari da corsa della GT Am, tra il '70 e il '71 che escono dall'Autodelta.

The 1750 GTAm is born in the Autodelta shop, in Settimo Milanese, that manufactures the best racing Alfa Romeo vehicles.

Since 1967, Autodelta has begun developing a competitive version of the new 1750 GT Veloce, debuting in competitions since 1969. The 1750 GTAm and the 2000 GTAm are models launched by Autodelta using the 1750 GT Veloce as a base, both in versions with carburetors and in versions with injection.

In 1970, Alfa Romeo moves its focus onto the European Touring Car Championship, where vehicles with propellers up to 2000cm³ manufactured in at least 1000 units can compete. For this reason, Autodelta launches competitive setups based on standard models deriving from the 1750 GT Veloce.

The new vehicles initially had an engine size of 1779 cm³, with a power of 200-210 CV, proving themselves to be highly competitive, winning the 1970 European Touring Car Championship with Toine Hezemans winning in Monza, Budapest, Brno and Jarama while De Adamich-Picchi won the 6 Hours of Nurburgring and Picchi conquered Zandvoort.

In 1971 Autodelta further prepared the GTAm, increasing its size to 2000 cm³, its weight to 940kg (as imposed by FIA) and its power to 220-230 CV. The Alfas stand out again, earning the European Touring Car Championship for the second year in a row.

100 units (of the Giulia 1750 GT Veloce USA) in series are enough to obtain the Group 2 homologation, but approximately 40 racing units of the GTAm were launched by Autodelta between 1970 and 1971.

The car needs to be finished.

Completely restored body.

Chassis fully inspected and serviced (suspension, dampeners, etc.)

Close gear shift.

The car doesn't have an engine nor equipment.





ALFA
ROMEO

1750 GT Am
Iniezione

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



PULLMAN

Team Hospitality

29^{Ω*}

€ 14.000 -20.000

Iveco mod. Orlandi 370
ex BMS Scuderia Italia
ex Scuderia Giudici

Adatto per trasporto personale del team, con area
divani per riunioni

Provvisto di tenda estensibile.

Il pullman era stato allestito dalla Orlandi di Modena,
storica azienda che allestiva anche i pullman della
Ferrari, Martini Racing, etc.

*Team Hospitality bus
Iveco mod. Orlandi 370
ex BMS Scuderia Italia
ex Scuderia Giudici*

*Suitable for team staff transportation, has a meeting
area with sofas.*

Extendable curtain.

*The bus was set up by Orlandi in Modena, a com-
pany that had always set up busses for Ferrari, Mar-
tini Racing, etc.*

*The bus hasn't been driven in several years, it requi-
res testing.*



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

RALT

RT3-476 Anno 1979

Vettura monoposto di Formula 3
Perfettamente restaurata
Motore 2.0 Alfa Romeo Novamotor
Telaio monoscocca in alluminio
Cerchi BBS scomponibili
Freni a disco

30^Ω

€ 50.000 -80.000

Vettura monoposto di F.3 costruita dalla RALT, azienda inglese di vetture monoposto fondata da Ron Tauranac dopo che questi aveva ceduto la Brabham a Bernie Ecclestone.

Nel 1979 la RT3 è stata la migliore F.3 a effetto suolo mai prodotta, telaio monoscocca in alluminio con struttura a nido d'ape per contenere il peso. Un cambio Hewland a cinque marce gestiva vari propulsori a quattro cilindri di origine Alfa Romeo, Toyota e Volkswagen.

Nel 1983 il campionato britannico di Formula 3 fu vinto da Ayrton Senna alla guida di un Ralt RT3.

Vincente fino al 1984 e vincitrice almeno una volta di tutti i campionati nazionali ed europei, pensionata nel 1985 per divieto di regolamento a vetture con effetto suolo. In Italia continuò a gareggiare per alcuni anni nel Campionato Nazionale di Formula 2000 che ammetteva vetture di F. 3 con almeno un anno di anzianità e con la strozzatura all'aspirazione a 23,5 mm. Il Campionato vide dominare le RALT RT3 perché le più moderne F.3, non sfruttando l'effetto suolo, non risultavano competitive. Con la RALT corsero importanti piloti italiani quali : Alex Caffi, Marco Apicella, Giovanni Amati, Nicola Larini, Enrico Bertaggia.

F3 single-seater manufactured by RALT, British single-seater engineering company founded by Ron Tauranac after Bernie Ecclestone took over Brabham. In 1979, the RT3 was the best F3 made, with its monocoque aluminum chassis with a honeycomb structure to reduce its weight. A five-speed Hewland gear managed various four-cylinder propellers from Alfa Romeo, Toyota and Volkswagen.

In 1983, Ayrton Senna won the British Formula 3 championship driving a Ralt RT3.

This car competed until 1984, winning all national and European championships at least one, then it was retired in 1985 due to a change in regulations that forbade ground effect vehicles from competing.

In Italy, it continued to compete for a few more years in the national F2000 championship that allowed F3 cars with at least one year's experience and a 23.5 mm narrowing. The championship was dominated by Ralt RT3s because the more modern F3 cars, lacking the ground effect, weren't as competitive. Many important Italian pilots raced on the RALT, such as: Alex Caffi, Marco Apicella, Giovanni Amati, Nicola Larini, Enrico Bertaggia.

Formula 3 Single-seater

Perfectly restored

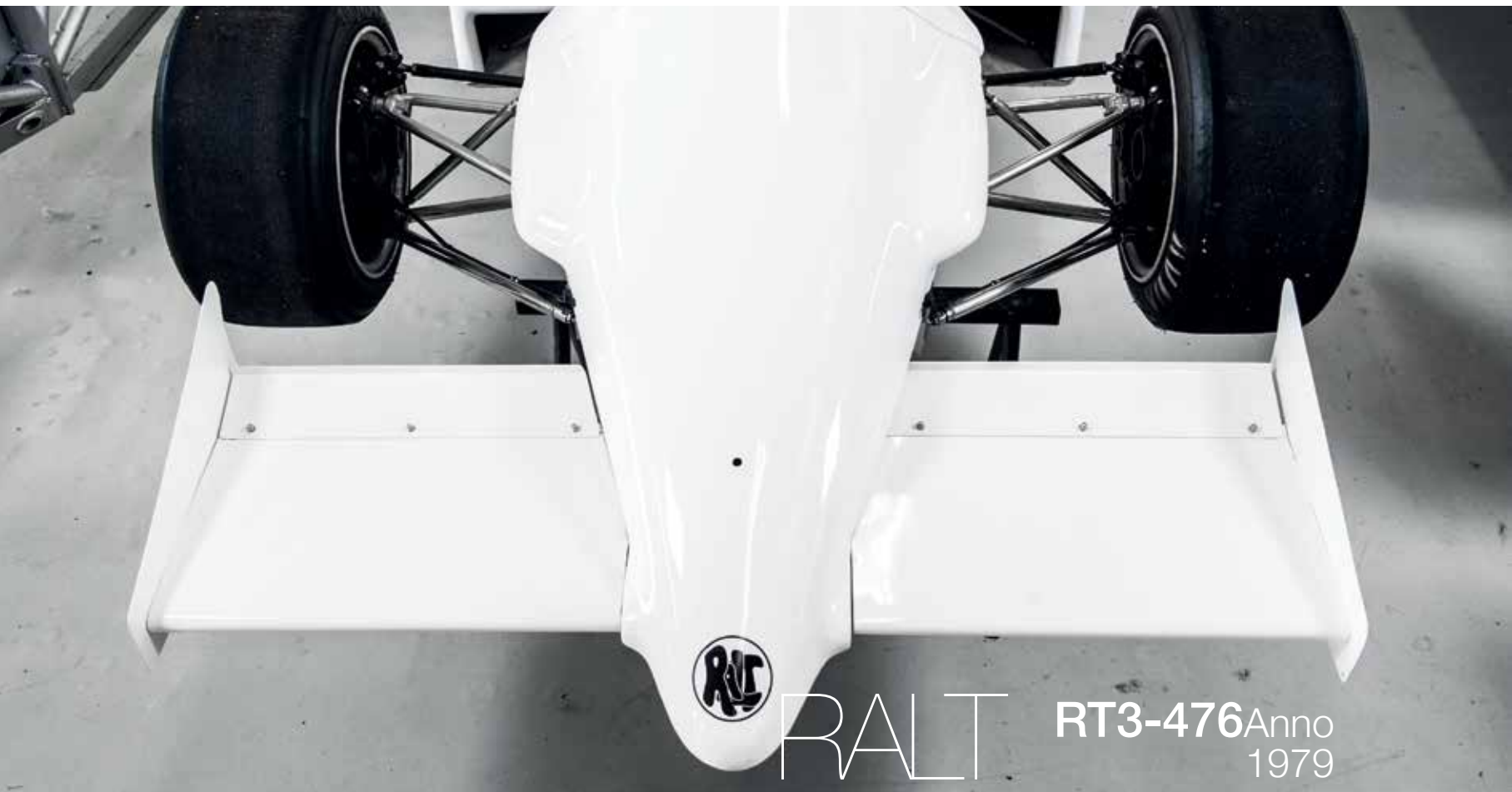
2.0 Alfa Romeo Novamotor Engine

Monocoque aluminum chassis

BBS wheels

Disc brakes





RALT

RT3-476 Anno
1979

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



MASERATI

MC8 GranSport Trofeo "Fangio" Ufficiale Maserati

Esemplare unico
Motore **430 HP**
Anno **2006**

31 Ω*

€ 80.000 - 120.000

Auto rarissima ed ultima Maserati ufficiale impegnata nelle corse. Rappresenta sicuramente un pezzo importante della storia contemporanea della Maserati, oltre ad essere stata condotta in gara da due noti piloti.

Auto allestita in esemplare unico dalla Maserati R&D Factory Team, iscritta nella classe 24h Special alla 24 Ore del Nurburgring del 2006 con il numero di gara 9, venne guidata dall'ex pilota di F1 Jacques Laffite, il giornalista americano Patrick Hong, il giornalista inglese Richard Meaden, e l'italiano Gianni Giudici.

Laffite corse già con la casa del Tridente in altre gare di durata, più precisamente disputò la 24 Ore di Le Mans del 1972-1973-1974 con la Ligier JS2 motorizzata Maserati.

La GranSport Trofeo derivata dal modello che all'epoca correva nel Trofeo Maserati AudemarsPiguet Europe, per l'occasione venne "vestita" con la livrea rosso Maserati che richiamava le gloriose vetture da competizione della casa del Tridente come la 250F del Campione del Mondo 1957, Juan Manuel Fangio. Piccole modifiche erano state apportate per preparare la vettura a una gara di durata, come il rafforzamento delle sospensioni, l'adeguamento dei sistemi di alimentazione e di rifornimento del carburante, il roll-bar a gabbia e l'impianto di estinzione.

La vettura era equipaggiata con pneumatici ufficiali Pirelli Pzero Racing, in quanto Maserati e Pirelli avevano rinnovato il loro accordo di partnership per le successive due stagioni solo poche settimane prima del debutto Maserati al Nurburgring.

Con oltre 200 vetture al via della 24 Ore disputata sul leggendario "Nordschleife" la GranSport Trofeo - al debutto assoluto in questa gara - aveva dato una dimostrazione di estrema affidabilità, giungendo 5° di categoria e 35° assoluta.

La prestazione fu ancora più significativa se si considera che la vettura venne affidata ad un equipaggio misto, formato dagli esperti Laffite e Giudici (il pilota italiano era alla sua undicesima 24 Ore al Nurburgring), ma anche da piloti non professionisti quali il giornalista americano Hong e il collega inglese Meaden.

Extremely rare vehicle, last official Maserati to participate in races. It certainly represents a significant piece in Maserati's modern history, in addition to having been raced by two well-known pilots.

One-of-a-kind setup made by the Maserati R&D Factory Team, enrolled in the 24H Special class at the 24 Hours of Nurburgring in 2006 with the number 9, it was driven by former F1 pilot Jacques Laffite, American journalist Patrick Hong, British journalist Richard Meaden, and Italian Gianni Giudici.

Laffite raced for Maserati in other endurance races, and more specifically the 24 Hours of Le Mans in 1972-1973-1974 with the Ligier JS2 with Maserati engine.

The GranSport Trofeo, deriving from the model that raced in the AudemarsPiguet Europe Maserati Trophy, was "dressed" for the occasion in Maserati's red livery that recalled the company's glorious race-cars such as 1957 World Champion Juan Manuel Fangio's 250F.

A few small changes were made to prepare the car for an endurance race, such as strengthening the suspension system, adapting the fueling systems, the roll cage and the fire extinguishing system.

The vehicle was equipped with official Pirelli Pzero Racing tyres, as Maserati and Pirelli had renewed their partnership for the following two seasons only a few weeks before Maserati's debut at Nurburgring.

Lining up for the 24 Hours on the legendary "Nordschleife" alongside 200 other cars, the GranSport Trofeo - at its absolute debut in this race - had proven itself extremely reliable, finishing 5th in its category and 35th overall.

Its performance was even more significant if we consider that the car was driven by a mixed team, made up of experts Laffite and Giudici (the Italian pilot was running his eleventh 24 Hours at Nurburgring) as well as non-professional pilots such as American journalist Hong and his British colleague Meaden.





MASERATI

MC8 GranSport
Trofeo "Fangio"
Ufficiale Maserati

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



Al termine della gara Lafitte disse :

"E' stata un'esperienza incredibile, dopo tanti anni sono tornato sul vecchio Nurburgring e su una Maserati: veramente emozionante. In più siamo andati forte, non abbiamo avuto problemi, tutto è stato perfetto. La GranSport mi è sembrata facile da guidare, sincera nelle reazioni e soprattutto affidabile, caratteristica fondamentale qui al Nurburgring".

Il successo di Maserati nelle gare di resistenza iniziò nel 1939 con una vittoria nelle 500 miglia di Indianapolis con la 8CTF pilotata da Wilbur, vittoria ripetuta l'anno successivo.

Curiosamente, è stato al Nürburgring che Maserati ha segnato alcune delle vittorie più importanti della sua storia: tre vittorie negli impegnativi 1000 chilometri (1956, 1960 e 1961). Moss-Behra-Taruffi-Schell (300S), Moss-Gurney (tipo Birdcage 61), Gregory-Cassner (tipo Birdcage 61) erano gli equipaggi trionfanti.

At the end of the race Lafitte said:

"It was an extraordinary experience, after several years I came back to the old Nürburgring, on a Maserati: it was truly thrilling. Also, we did great, everything ran smoothly, it was perfect. The GranSport seems easy to drive, honest in its reactions and, especially, reliable, which is essential here at Nürburgring".

Maserati's success in endurance races started in 1939 with a victory in the Indianapolis 500-Mile race with the 8CTF driven by Wilbur, a victory that was repeated the following year.

Curiously enough, it was in Nurburgring that Maserati marked some of its most significant victories: three wins in the tough 1000 kilometers (1956, 1960 e 1961). Moss-Behra-Taruffi-Schell (300S), Moss-Gurney (type Birdcage 61), Gregory-Cassner (type Birdcage 61) were the winning teams.





MASERATI

MC8 GranSport Laboratorio Ufficiale Maserati

Esemplare unico
Motore **468 HP**
Anno **2006**

32^Ω

€ 400.000 - 600.000

Auto rarissima ed ultima Maserati ufficiale impegnata nelle corse. Rappresenta sicuramente un pezzo importante della storia contemporanea della Maserati, oltre ad essere stata condotta in gara da importanti piloti.

Auto allestita in esemplare unico dalla Maserati R&D Factory Team (creata in soli pochi mesi grazie al sistema di pianificazione all'avanguardia di Maserati), iscritta alla classe "DMSB E1XP" della 24 Ore del Nurburgring 2006.

Schierata alla 24 Ore del Nurburgring nell'anno 2006 contraddistinta dal numero di gara 7, venne guidata dal pilota ufficiale Maserati Andrea Bertolini (3 volte Campione del Mondo FIA GT ed ex collaudatore Ferrari F1), Michael Bartels (Campione del Mondo FIA GT), Eric Van de Poele (ex pilota di Formula 1) e Gianni Giudici (noto pilota e team manager italiano con vasta esperienza in numerose categorie).

La "MC8 Laboratorio" è basata sulla GranSport GT3 e presenta evoluzioni tecniche sviluppate dal "Maserati R&D Factory Team", in quel tempo diretto dall'Ing. Giorgio Ascanelli (noto ingegnere con una lunga esperienza in Formula1). Tra le numerose soluzioni sperimentate vi erano l'albero di trasmissione in carbonio e il cambio sequenziale.

Claudio Berro, all'epoca direttore di Maserati Corse disse: "L'allestimento del Team R&D Factory è la prova che Maserati sta provando a testare in condizioni di gara le tecnologie più innovative da applicare sui modelli futuri."

La vettura era equipaggiata con pneumatici ufficiali Pirelli Pzero Racing, in quanto Maserati e Pirelli avevano rinnovato il loro accordo di partnership per le successive due stagioni solo poche settimane prima del debutto Maserati al Nurburgring.

Con oltre 200 vetture alla via della 24 Ore disputata sul leggendario "Nordschleife" la Maserati GranSport Laboratorio - al debutto assoluto in questa gara - aveva dato una dimostrazione di estrema competitività, con il 10° posto in griglia di partenza tempo di qualifica 9'15"033.

Extremely rare vehicle, last official Maserati to participate in races. It certainly represents a significant piece in Maserati's modern history, in addition to having been raced by two well-known pilots.

One-of-a-kind setup from the Maserati R&D Factory Team (developed in a few months thanks to Maserati's state-of-the-art planning system), enrolled in the "DMSB E1XP" of the 2006 24 Hours of Nurburgring. It raced in the 2006 24 Hours of Nurburgring with the number 7, driven by official Maserati pilot Andrea Bertolini (3 times FIA GT World Champion and former Ferrari F1 test driver), Michael Bartels (FIA GT World Champion), Eric Van De Poele (former Formula 1 pilot) and Gianni Giudici (well-renowned Italian pilot and team manager with a vast experience in several categories).

The "MC8 Laboratorio" is based on the GranSport GT3 and presents technical evolutions developed by the "Maserati R&D Factory Team", headed at the time by Giorgio Ascanelli (well-known engineer with a long experience in Formula 1). Among the various tested solutions were the carbon fiber drive shaft and the sequential gear.

Claudio Berro, head of Maserati Corse at the time, said: "The R&D Factory Team's setup is the proof that Maserati is trying to test in race conditions the most innovative technologies to be implemented on future models."

The vehicle was equipped with official Pirelli Pzero Racing tyres, as Maserati and Pirelli had renewed their partnership for the following two seasons only a few weeks before Maserati's debut at Nurburgring.

Lining up for the 24 Hours on the legendary "Nordschleife" alongside 200 other cars, the GranSport Laboratorio - at its absolute debut in this race - had proven itself extremely competitive, with a 10th place and a qualification time of 9'15"033.





MASERATI

MC8 GranSport
Laboratorio
Ufficiale Maserati

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



In gara purtroppo mentre occupava la 5° posizione assoluta, dopo 4 ore e trenta minuti di gara, sotto regime di bandiere gialle, Eric Van de Poele venne centrato da un concorrente doppiato, che cappottò sul tetto della GranSport Laboratorio, costringendo la Maserati al ritiro.

Il successo di Maserati nelle gare di resistenza iniziò nel 1939 con una vittoria nelle 500 miglia di Indianapolis con la 8CTF pilotata da Wilbur, vittoria ripetuta l'anno successivo.

Curiosamente, è stato al Nürburgring che Maserati ha segnato alcune delle vittorie più importanti della sua storia: tre vittorie negli impegnativi 1000 chilometri (1956, 1960 e 1961). Moss-Behra-Taruffi-Schell (300S), Moss-Gurney (tipo Birdcage 61), Gregory-Cassner (tipo Birdcage 61) erano gli equipaggi trionfanti.

Unfortunately, four and a half hours into the race, while he was in overall 5th position, Eric Van de Poele was struck by another contestant, who rolled over onto the GranSport Laboratorio's roof, forcing Maserati to withdraw.

Maserati's success in endurance races started in 1939 with a victory in the Indianapolis 500-Mile race with the 8CTF driven by Wilbur, a victory that was repeated the following year.

Curiously enough, it was in Nurburgring that Maserati marked some of its most significant victories: three wins in the tough 1000 kilometers (1956, 1960 e 1961). Moss-Behra-Taruffi-Schell (300S), Moss-Gurney (type Birdcage 61), Gregory-Cassner (type Birdcage 61) were the winning teams.





LUCCHINI

SR 2002 Classe SR2

*Motore 3.000 V6, 24 valvole derivazione AlfaRomeo
Potenza 400 cv con strozzatura da 38 mm
Cambio Hewland NMT sequenziale 6 marce
Peso vettura a norma di regolamento 720 kg.*

2001 - FIA Sportscar Championship Barcelona
2001 - Monza 1000 Kilometres
2001 - FIA Sportscar Championship Spa
2001 - FIA Sportscar Championship Brno
2001 - FIA Sportscar Championship Magny-Cours
2001 - Vallelunga 6 Hours
2002 - FIA SCC Test Barcelona
2002 - 2 h 30 min Barcelona
2002 - FIA Sportscar Championship Estoril
2002 - FIA Sportscar Championship Brno
2002 - FIA Sportscar Championship Magny-Cours
2002 - FIA Sportscar Championship Dijon
2002 - FIA Sportscar Championship Spa
2002 - Vallelunga 6 Hours

33^Ω

€ 40.000 -60.000

La Lucchini SR è stata costruita in circa undici esemplari in vari allestimenti e motorizzazioni. La prima versione SR1 del 1998 era equipaggiata con il motore Ford, l'ultimo modello del 2002 era dotata del motore Nissan. Questa qui presentata ha partecipato al Campionato SRWC nel 2001 con l'equipaggio Raffaele Raimondi – Filippo Francioni – Piergiuseppe Peroni, e nel 2002 con l'equipaggio Fabio Mancini – Gianni Collini.

2005 - Il noto pilota italiano e team manager Gianni Giudici assieme al pilota Raffaele Raimondi, hanno preso parte al Campionato Italiano Prototipi.

La Lucchini fondata da Giorgio Lucchini (morto nel 2016) in provincia di Mantova nel 1980, ha costruito una grande varietà di vetture "sport prototipo" per l'uso in gare di salita e per gare di durata nei vari campionati nazionali e internazionali su pista, come il Campionato Italiano Prototipi e la 24 Ore di Le Mans.

È stata una casa costruttrice italiana che ha costruito circa centocinquanta auto da competizione ed era anche una squadra corse. La LmP2 del 2004 (telaiο in carbonio e motore Judd di 3.400 cc e 550 cavalli di potenza) è stato il massimo della propria produzione. Le auto Lucchini, sono state capaci di conquistare due titoli mondiali, 34 italiani di velocità in pista e 4 in salita, il Campionato Europeo della Montagna nel 1995 con il grande Fabio Danti. collezionando più di 750 vittorie.

A Spa nel 2000, arriva la vittoria più bella con il primo posto assoluto davanti a Cadillac e Ferrari. Nel 2003, a Daytona, una Lucchini si ritira a pochi giri dalla fine quando occupava la terza posizione. Nel 2004 una Lucchini si qualificò per la 24 Ore di Le Mans (salvo poi dover rinunciare alla gara, ma sullo stesso circuito, nel 1993, una Lucchini vinse nella sua classe).

The Lucchini SR was built in approx. eleven units in various setups and engine types. The first version SR1 from 1998 was equipped with a Ford engine, the last model in 2002 was fitted with a Nissan engine. The car here presented raced in the 2001 SRWC Championship with the team Raffaele Raimondi – Filippo Francioni – Piergiuseppe Peroni, and in 2002 with Fabio Mancini – Gianni Collini.

2005 - Well-known Italian pilot and team manager Gianni Giudici, together with pilot Raffaele Raimondi, took part in the Italian Prototype Championship.

Lucchini, founded by Giorgio Lucchini (who passed away in 2016) in the Mantova area in 1980, built a large variety of "prototype sports" cars to be used in uphill races and endurance races in the various national and international track championships, like the Italian Prototype Championship and the 24 Hours of Le Mans.

It was an Italian engineering company that built approximately 150 racecars and was also a racing team. The 2004 LmP2 (carbon fiber chassis and Judd engine for 3400 cc and 550 hp) was the highest point of the production.

Lucchini cars have conquered two world titles, 34 Italian speed competitions and 4 uphill races, the 1995 European Hill Climb Championship with the great Fabio Danti.

The best victory comes in 2000 in Spa, winning overall first place ahead of Cadillac and Ferrari. In 2003, in Daytona, a Lucchini retreats from the competition a few laps before the end, when it was in third place. In 2004 a Lucchini qualifies for the 24 Hours of Le Mans (it then had to withdraw from the competition, but on the same track, in 1993, a Lucchini won in its class).



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



Golf TDI Ufficiale VW Motorsport

Motore **210 HP**
Anno **1996**

34 Ω^*

€ 30.000 - 50.000

Passaporto ONS
Motore 1900 TDI quattro cilindri, Turbo Garret VNT
Iniezione Bosch
Cambio sequenziale a 6 marce
Frizione AP monodisco
Ammortizzatori regolabili
Freni anteriori a disco autoventilanti 378mm, pinza Alcon 6 pistoncini
Freni posteriori a disco autoventilanti 304mm, pinza Alcon 4 pistoncini
Cerchi da 18" monodado
Yokohama 210/650 R18
Serbatoio omologato 100 Litri

Auto molto interessante e rara, perchè prodotta direttamente dalla VW Motorsport e rappresenta uno dei primi esempi di impegno nelle gare delle motorizzazioni Diesel da parte della casa tedesca.

La Golf TDI era impegnata soprattutto in gare di durata quali esempio la 24 ore di Spa, la 24 del Nurburgring, la 6 ore di Vallelunga.

I PILOTI che le hanno guidato sono :

Raimund Baumschlager (2), Jean-François Hemroulle (2), Jörg Seidel (2), Tamara Vidali (1), Ch. Aberdein (1), José Close (1), Yan Muller (1), Walter Santus (1), Bas Leinders (1), Brad Jones (1), Dindo Capello (1)

ONS Passport
1900 TDI four-cylinder engine
210 CV
Turbo Garret VNT
Bosch injection
Sequential gearbox, 6 gears
AP single-disc clutch
Adjustable dampers
Front self-ventilating 378mm disc brakes, Alcon caliper 6 pistons
Rear self-ventilating 304mm disc brakes, Alcon caliper 4 pistons
18" single-nut wheels
Yokohama 210/650 R18
100 liter tank

A very interesting car, and a rare one at that, being manufactured directly by VW Motorsport; it represents one of the German house's first attempts at racing Diesel engines.

The Golf TDI was used especially during endurance races such as the 24 Hours of Spa, the 24 Hours of Nurburgring, the 6 Hours of Vallelunga.

Its pilots are:

Raimund Baumschlager (2), Jean-François Hemroulle (2), Jörg Seidel (2), Tamara Vidali (1), Ch. Aberdein (1), José Close (1), Yan Muller (1), Walter Santus (1), Bas Leinders (1), Brad Jones (1), Dindo Capello (1)



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

LOTUS

2-Eleven Supersport GT4

Motore 1.8 Litri
derivato Toyota
Potenza 270CV

35 Ω*

€ 65.000 -90.000

Sviluppata dalla Lotus Sport rispetto alla versione standard, la 2-Eleven Supersport presenta diverse soluzioni volte ad aumentarne le prestazioni e l'affidabilità in gara.

Numerose le modifiche necessarie per la preparazione in chiave agonistica di questa Lotus, a cominciare dal volante che è stato alleggerito. Sono stati ridisegnati i collettori di aspirazione e scarico e il doppio sistema di raffreddamento (radiatori dell'acqua e dell'olio) è stato sostituito da un singolo intercooler sistemato nel vano motore.

Il cambio, a sei marce, è a comando sequenziale con dispositivo di sicurezza manuale per evitare l'inserimento accidentale della neutral e della retromarcia. Il differenziale, parzialmente autobloccante, e la frizione bidisco completano il gruppo motore-cambio. I freni restano quelli di serie della 2-Eleven, ma i dischi sono equipaggiati con pastiglie racing.

L'aerodinamica della vettura, rispetto alla versione di serie, migliora grazie ad uno spoiler fisso all'anteriore, un alettone (regolabile) in carbonio al posteriore e all'adozione di un tonneau cover in materiale rigido per la copertura del posto passeggero in gara.

Questa Lotus è stata utilizzata dal pilota e team manager Gianni Giudici, in prevalenza nella stagione 2010 e 2011. Alcune delle gare alle quali ha partecipato :

2010 - GTSprint Monza
2010 - GTSprint Imola
2010 - GTSprint Algarve
2010 - GT Sprint Hockenheim
2010 - GT4 Paul Ricard
2010 - GT4 Nürburgring
2010 - GT4 Magny-Cours
2011 - GT4 Assen
2011 - GT4 Zandvort

Developed on the Lotus Sport, compared to the standard version, the 2-Eleven Supersport has various different solutions that aim to improve its performance and reliability.

Several changes necessary to prepare this Lotus for competition, starting from the wheel that has been made lighter. Its collectors were redesigned and the double cooling system (oil and water tanks) were replaced with a single intercooler in the engine compartment.

Its six speed gear is sequential with a manual safety device to avoid accidentally inserting neutral or reverse gears. The partially self-locking differential and the dual-disc clutch complete the engine and gear. The brakes are still the standard 2-Eleven ones, but the discs are equipped with racing pads.

The car's aerodynamics, compared to the standard version, is improved by a fixed front spoiler, an adjustable carbon fiber wing at the back and a stiff tonneau cover to cover the passenger seat when racing.

This Lotus was used by pilot and team manager Gianni Giudici, mainly in the 2010 and 2011 seasons. Some of the competitions it raced in:

2010 - GT Sprint Monza
2010 - GTSprint Imola
2010 - GTSprint Algarve
2010 - GT Sprint Hockenheim
2010 - GT4 Paul Ricard
2010 - GT4 Nürburgring
2010 - GT4 Magny-Cours
2011 - GT4 Assen
2011 - GT4 Zandvort



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

ALFA ROMEO

Motore 164 Procar (prototipo) Anno 1986

36 Ω^*

€ 40.000 -60.000

Questo motore è assolutamente rarissimo, con tecnologia della F.1 e rappresenta una parte di storia interessante dell'AlfaRomeo.

L'Alfa Romeo V1035 è un motore da competizione realizzato dall'Alfa Romeo che avrebbe dovuto essere installato sulle vetture Ligier di Formula 1 per la Stagione 1987.

Era il periodo in cui la Fiat comprava Alfa Romeo, che era ancora impegnata in F1 e aveva siglato un contratto con la Ligier per sviluppare un motore aspirato V10. Considerando che la Fiat possedeva la Ferrari e non poteva avere un concorrente in casa, l'accordo con la Ligier venne annullato e purtroppo anche l'impegno dell'AlfaRomeo in Formula 1.

Il motore V10 era però già pronto. Con un angolo tra le bancate di 72° e 3.5 litri di cilindrata, erogava circa 620 CV a oltre 13.000 giri e 383 Nm di coppia a 9.500 giri. Il problema a questo punto era disporre di un'auto nel quale inserirlo e farlo funzionare, così venne sviluppata l'Alfa Romeo 164 Pro-Car, uno dei progetti più belli di sempre.

L'Alfa Romeo 164 Pro-Car, avrebbe dovuto correre il Campionato Production Car, ideato da Bernie Ecclestone ma che non vide mai l'inizio. L'idea era quella di far correre delle vetture con una carrozzeria simile ad un'auto di serie, ma con una meccanica da Formula 1. Infatti la 164 Pro-Car aveva una un telaio monoscocca in kevlar e tubi in alluminio, le sospensioni sia anteriori che posteriori erano a doppi quadrilateri tipo "push rod". Secondo l'AlfaRomeo l'accelerazione avveniva da 0 a 100 km/h in soli 2,1 secondi, e la velocità massima sopra i 300 km/h.

This engine is extremely rare, with F1 technology, and represents an interesting part of Alfa Romeo's history.

The Alfa Romeo V1035 is a competition engine manufactured by Alfa Romeo to be installed on Ligier Formula 1 cars for the 1987 season.

At the time, Fiat was purchasing Alfa Romeo, who was still competing in F1 and had signed a deal with Ligier to develop a V10 aspirated engine. Since Fiat owned Ferrari and wasn't allowed to have a competitor within the same house, the deal with Ligier was called off and, unfortunately, so was Alfa Romeo's participation in Formula 1.

The V10 engine, however, was ready. With a 72-degree bank angle and 3.5 liters cubic capacity, it supplied approx. 620 CV at over 13000 revolutions and 383Nm at 9500 revolutions. The problem, at this point, was finding a car on which to mount it, and so the Alfa Romeo 164 Pro-Car was developed, one of the most beautiful projects ever.

The Alfa Romeo 164 Pro-Car was supposed to race in the Production Car Championship that was invented by Bernie Ecclestone but never took off. The idea was to race cars similar in body to a standard car but with Formula 1 mechanics. indeed, the 164 Pro-Car had a monocoque kevlar chassis and an aluminum tubular frame, and "push rod" suspensions, both front and rear. According to Alfa Romeo, 0 to 100km/h only took 2.1 seconds and its maximum speed exceeded 300km/h.







DODGE

Viper SRT-10 GT3

Motore 8.3 Litri V10

550 CV

Cambio sequenziale

Hemco 6 marce

37 Ω^*

€ 90.000 - 120.000

Guida a sinistra
Roll-bar
Sedile da corsa
Strumentazione racing
Finestrini laterali in plexiglass
Alettone in carbonio
Tappo per rifornimento carburante rapido

L'auto ha corso nel Campionato Italiano e International GT Open, in competizioni quali :

- 2008 – GT Open Spa
- 2008 – Italian GT Mugello
- 2008 – GT Open Valencia
- 2008 – Italian GT Misano
- 2008 – International GT Open Monza
- 2008 – GT Open Barcellona
- 2009 – GT Open Imola
- 2009 – Spanish GT Valencia
- 2009 - Italian GT Championship Vallelunga
- 2009 - Spanish GT Championship Jarama
- 2009 - International GT Open Spa
- 2009 – Italian GT Misano
- 2009 - International GT Open Monza
- 2009 – GT Open Barcellona

*Left-hand drive
Roll cage
Racing seat
Racing equipment
Plexiglass side panels
Carbon fiber spoiler
Fast-fuel system*

The car competed in the Italian and International GT Open championship in races such as:

- 2008 – GT Open Spa*
- 2008 – Italian GT Mugello*
- 2008 – GT Open Valencia*
- 2008 – Italian GT Misano*
- 2008 - International GT Open Monza*
- 2008 – GT Open Barcellona*
- 2009 – GT Open Imola*
- 2009 – Spanish GT Valencia*
- 2009 - Italian GT Championship Vallelunga*
- 2009 - Spanish GT Championship Jarama*
- 2009 - International GT Open Spa*
- 2009 – Italian GT Misano*
- 2009 - International GT Open Monza*
- 2009 – GT Open Barcellona*



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

FERRARI

F430 GTS

ex Gianni Giudici
Alessandro Nannini
Anno **2006**

38 Ω*

€ 110.000 -150.000

Presentata ufficialmente durante il Motor Show di Parigi nel settembre 2004, la F430 segna l'arrivo di una nuova generazione di modelli, con Motore V8, prodotti dalla Ferrari.

Berlinetta sportiva prodotta dal 2004 al 2009, ha sostituito in catalogo la 360 Modena e a sua volta è stata sostituita dalla Ferrari 458 Italia.

RollBar OMP

Molte parti di carrozzeria in fibra composita (incluso portiere)

Finestrini plexiglass

Strumentazione da corsa

Cambio al volante

Impianto frenante Brembo

Cerchi BBS "18 monodado

Pneumatici Dunlop anteriori 265/660R18

Pneumatici Dunlop posteriori 285/680R18

Alcune delle competizioni alle quali ha partecipato la Ferrari qui presentata :

2007 – GT Open Monza

Piloti – Gianni Giudici / Alessandro Nannini

2008 - International GT Open Vallengunga

Piloti - Gianni Giudici / Raffaele Raimondi

2008 – GT Open Valencia

Piloti - Gianni Giudici / Raffaele Raimondi

2008 - International GT Open Magny-Cours

Piloti - Gianni Giudici / Raffaele Raimondi

2009 - International GT Open Spa

Pilota - Gianni Giudici

Officially unveiled at the Paris Motor Show in September 2004, the F430 marks the beginning of a new generation of Ferrari models, with V8 engines.

Sports berlinetta manufactured between 2004 and 2009, it has replaced the 360 Modena and has in turn been replaced by the Ferrari 458 Italia.

OMP Roll cage

The car featured many carbon fibre parts (including the doors)

Plexiglass windows

Racing equipment

Gear shift at the steering wheel

Brembo braking system

*BBS * 18 single-nut wheels*

265/660R18 Dunlop front tyres

265/680R18 Dunlop rear tyres

Some of the competitions this Ferrari has raced in:

2007 – GT Open Monza

Pilots – Gianni Giudici / Alessandro Nannini

2008 - International GT Open Vallengunga

Pilots - Gianni Giudici / Raffaele Raimondi

2008 – GT Open Valencia

Pilots - Gianni Giudici / Raffaele Raimondi

2008 - International GT Open Magny-Cours

Pilots - Gianni Giudici / Raffaele Raimondi

2009 - International GT Open Spa

Pilot - Gianni Giudici



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

LOTUS

Evora GT4

Motore Cosworth
4.0 Litri V6
Lotus Sport Italia

39^{Ω*}

€ 130.000 -160.000

Con questa splendida Evora GT4 ha corso il pilota e team manager Gianni Giudici in competizioni quali :

2010
Spanish GT Navarra
Gara 1 – arrivato 12°
Gara 2 – arrivato 12°
2011
6 ore di Misano
Gara arrivato 17°
2011
6 ore di Vallelunga
Gara arrivato 21°
2012
GT Sprint Monza
Gara arrivato 12°
2012
GT Open Spa
Gara arrivato 13°

Pilot and team manager Gianni Giudici raced in this gorgeous Evora GT4 in competitions such as:

2010
*Spanish GT Navarra
Race 1 - 12° place
Race 2 - 12° place*
2011
*6 hours of Misano
Race - 17° place*
2011
*6 hours of Vallelunga
Race - 21° place*
2012
*GT Sprint Monza
Race - 12° place*
2012
*GT Open Spa
Race - 13° place*

Gianni Giudici noto pilota e team manager, ha gareggiato in moltissime competizioni italiane quali il Campionato italiano superturismo e il Giro d'Italia, e ha partecipato a varie competizioni internazionali tra cui il Campionato FIA GT, l'Euroseries 3000, EuroV8Star, Trofeo Andros. Dal 1993 al 1995, ha preso parte al campionato DTM, dove ha gareggiato in più di cinquanta competizioni al volante delle Alfa Romeo, Mercedes e Opel. Moltissime inoltre le gare di durata alle quali ha partecipato quali la 24 ore di LeMans, 6 ore di Silverstone, 1000km del Nurburgring,

Gianni Giudici, well-known pilot and team manager, has raced in a very large number of Italian competitions such as the Campionato italiano superturismo and the Giro d'Italia, as well as several international competitions among which the FIA GT Championship, the Euroseries 3000, EuroV8Star, Andros Trophy. Between 1993 and 1995 he took part in the DTM championship, where he raced in over fifty competitions, driving Alfa Romeo, Mercedes and Opel. He also participated in several endurance races such as the 24 Hours of LeMans, the 6 hours of Silverstone, the Nurburgring 1000km.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

DRAGSTER

Veicolo utilizzato per gare di accelerazione. Ha un motore scoperto nel quale il carburante viene iniettato nei cilindri tramite iniezione meccanica continua, e sono dotati di singola o doppia accensione, a seconda della classe.

I motori top fuel montano un motore V8 HEMI di origine Chrysler, di cilindrata spesso superiore ai 10.000 cm³, nelle categorie più spinte viene utilizzato nitrometano (fino al 85% della miscela) oltre che alla benzina o al metanolo. Le massime potenze sviluppate vanno dagli 8-10.000 CV, talmente potenti che il motore non è in grado di funzionare alla massima potenza per più di 10 secondi.

Le straordinarie potenze vengono garantite da un compressore volumetrico, in grado di fornire una pressione di sovralimentazione e dal nitrometano. Tutti i motori utilizzati in questa categoria sono a due valvole per cilindro, una per l'aspirazione della miscela e l'altra per l'uscita dei gas di scarico. La distribuzione è ad aste e bilancieri. La trasmissione è diretta e la frizione è multidisco multistadio. Un paracadute agevola la frenata alla fine della gara.

Vehicle used for drag racing. It has an exposed engine in which fuel is injected into the cylinders via continuous mechanical injection, and it is equipped with single or double ignition depending on the class.

The top-fuel engines mount a V8 Chrysler HEMI engine, with a cubic capacity often higher than 10000cm³, some categories use nitromethane (up to 85%) in addition to petrol or methanol. The maximum power ranges between 8 and 10000 CV; these vehicles are so powerful that the engine cannot run at maximum capacity for over ten seconds.

This power is ensured by a volumetric compressor that is able to provide a supercharging pressure. All engines used in this category have two valves per cylinder, one for blend aspiration and the other for exhaust fumes. Distribution uses rocker arms and shafts. Transmission is direct and the clutch is multi-disc, multi-stage. A parachute assists braking at the end of the race.

40^Ω

€ 30.000 - 50.000



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

FERRARI

208 GTS Turbo intercooler

41

€ 60.000 -80.000

Prodotta in 250 esemplari
Km 79.000
Giugno 1987
Motore 2.0L V8
Potenza 254 CV
Revisione Luglio 2020

*Manufactured 250 units
79000 km
June 1987
2.0L V8 Engine
254 CV
Service due July 2020*

Rara versione in colore Bianco, venduta nuova nel 1987 dalla Concessionaria Masino Pietro & Figli, Sala Consilina, Salerno, Italia. L'auto per trent'anni è stata di unico proprietario. Presente il libretto tagliandi. Cinghia di distribuzione fatta a km 54.723

Complessivamente furono prodotti 437 esemplari della 208 GTB Turbo e 250 esemplari della 208 GTS Turbo.

Nel 1982 furono introdotte l'iniezione meccanica e la sovralimentazione, che portarono la potenza erogata a 220 CV, versione presentata al Salone di Torino. Inizialmente tale motorizzazione fu disponibile solo per la GTB, e nel 1983 venne resa disponibile anche per la GTS. Nella versione Turbo anche la velocità massima aumentò a 242 km/h dichiarati dalla casa. Nel 1986 furono apportate alle vettura modifiche minori alla carrozzeria, in contemporanea al lancio della Ferrari 328, il motore grazie all'adozione di una turbina della giapponese IHI (pressione di esercizio 1,05 bar), l'intercooler della BEHR e della centralina elettronica Marelli Med, ora aveva 254 hp (a 6500 giri rpm), e la potenza era più gestibile grazie all'ottimo tiro in basso. La produzione della Ferrari GTB Turbo e della Ferrari GTS Turbo, così ora si chiamavano, terminò nel 1989.

A rare white-coloured version, sold as new in 1987 by Concessionaria Masino Pietro & Figli, Sala Consilina, Salerno, Italia. The car has belonged to a single owner for thirty years. Service coupons available. Timing belt repaired at 54723km.

A total of 437 208 GTB Turbos and 250 208 GTS Turbos were manufactured.

In 1982, mechanical injections and superchargers were implemented, increasing the power to 220 CV; this version was presented at the Salone di Torino. At first this engine setup was only available for the GTB; in 1983 it became available for the GTS as well. In the Turbo version, the maximum speed was increased to a declared 242 km/h. In 1986, minor changes to the bodywork were made, when the Ferrari 328 was launched; the engine, thanks to a turbine by Japanese IHI (1.05 bar pressure), a BEHR intercooler and a Marelli Med electronic system, now had 245hp (at 6500rpm) and was more manageable. The production of the Ferrari GTB Turbo and the Ferrari GTS Turbo, as they were now called, ended in 1989.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

FERRARI

355 Berlinetta Cambio manuale

42

€ 65.000 -85.000

Marzo 1995
Km 36.000 km
Motore 3.5L V8
Potenza 381 CV
Revisione Aprile 2019

*March 1995
36000km
3.5L V8 Engine
381 CV
Service due April 2019*

Interni personalizzati e in ottime condizioni / Cambio Manuale / Cerchi Challenger / Griglia posteriore / Scarichi Challenger / Terzo Stop.

La Ferrari F355 è stata prodotta dal 1994 al 1999 e andò a sostituire la Ferrari 348. Il nome 355 di questo modello indicava la cilindrata totale di 3,5 litri e le 5 valvole per cilindro.

La F355 era disponibile in tre varianti di carrozzeria: coupé (F355 Berlinetta), targa (F355 GTS) e spider (F355 Spider).

Nel 1994 venne lanciata la F355 Berlinetta. La versione coupé della sportiva della casa di Maranello, che riscosse il favore del pubblico, grazie ad una linea accattivante, prestazioni notevoli ed un buon divertimento di guida.

Custom interiors in excellent shape / Manual gearbox / Challenger wheels / Rear vent / Challenger exhausts / Third stop.

The Ferrari F355 was manufactured from 1994 to 1999, replacing the Ferrari 348. The name of this model stated the total capacity of 3.5 liters and the 5 valves per cylinder.

The F355 was available in three versions: coupé (F355 Berlinetta), "targa" (F355 GTS) and spider (F355 Spider).

The F355 Berlinetta was launched in 1994. The coupé version was acclaimed by the public thanks to its alluring appearance, its notable performances and its fun drivability.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

PORSCHE

356 Pre A Anno 1952

43

€ 265.000 -310.000

Auto eleggibile MilleMiglia
Perfettamente restaurata

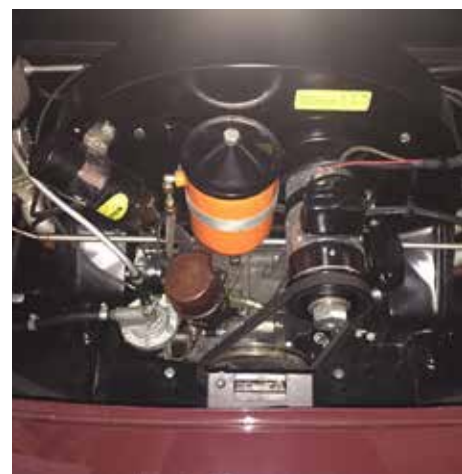
*Mille Miglia eligible
Perfectly restored*

La PreA è un modello che è stato costruito dal 1952 al 1955, i primi esemplari della serie non avevano le griglie laterali ai fanali anteriori.

Quest'auto ha subito un recente e totale restauro effettuato dalla storica ditta Cattaneo, la quale dal 1982 è specializzata nel restauro delle Porsche 356. Gli interni sono stati completamente restaurati dalla ditta Ferraresi Interni Auto (nata nel 1969 e tra le più importanti al mondo nel restauro di interni auto e capote). Motore, sospensione e meccanica sono stati restaurati da Biasetti di Parma che viene considerato tra i più noti esperti della meccanica Porsche 356. Il motore ha percorso circa 200km dopo il restauro.

The PreA is a model built from 1952 to 1955; the first cars in this series didn't have the vents next to the headlights.

This car has recently been fully restored by Cattaneo, an expert in Porsche 356 restoration since 1982. The interiors have been completely restored by Ferraresi Interni Auto (founded in 1969 and among the most significant actors worldwide in the restoration of interiors and folding hoods). Engine, suspension and mechanics have been restored by Biasetti in Parma, one of the greatest experts in Porsche 356 mechanics. The engine has run for approx. 200km after the restoration.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

PORSCHE

3.2 Cabriolet Rinspeed Esemplare rarissimo 1984

44

€ 75.000 -100.000

Motore 3200 benzina
Potenza 170 KW (230cv)
Type 911.630
Telaio WPOZZZ91ZFS150361
Modello del 1984
Prima immatricolazione 10.1.1989
19000 Km
Vernice bianca madreperla
Interni in pelle rossa e radica
Copri capote realizzato in pelle bianca
Pomello del cambio in pelle, con logo Porsche realizzato in oro
Aria condizionata
Chiusura centralizzata
Assetto sportivo
Cerchi in lega by GOTTI (vengono forniti anche i copri cerchi originali Rinspeed)
Specchietti laterali elettrici
Finestrini elettrici
Sedili sportivi riscaldati, completamente regolabili elettricamente
Impianto stereo Clarion G80, originale dell'epoca
Documenti tedeschi, in regola con il TUV
Revisione tedesca appena eseguita
Pneumatici anteriori Pirelli Pzero 225/50 ZR15
Pneumatici posteriori Pirelli Pzero 345/35 ZR15
Rinspeed è una casa automobilistica svizzera specializzata nel recupero di auto antiche e nella preparazione di auto moderne (come le Porsche e le Subaru) e dal 1991, progettano concept esotici e veicoli speciali per il Salone di Ginevra e altri eventi automobilistici, ma non entrano in produzione. Questi modelli, molto particolari, sono dovuti a Frank M. Rinderknecht che ha fondato l'azienda nel 1977.
furgone pick-up caldo anni '50 con "X-Tra-Lift".
mente ispirato. Stile di vita senza rimpianti.

19000 km
3.2l Engine
170 KW (230 CV)
Type 911.630
Chassis WPOZZZ91ZFS150361
First registration 10.1.1989
Mother-of-pearl white paint
Interiors in red leather and root wood
Folding hood in white leather
Leather gearshift knob with gold Porsche logo
Air conditioning
Central locking
Sports asset
GOTTI alloy wheels (also included the original Rinspeed covers)
Electric rearview mirrors
Power windows
Heated sports seats, fully electrically adjustable
Original Clarion G80 stereo system
German documents, TUV compliant German servicing recently completed
Pirelli Pzero 225/50 ZR15 front tyres
Pirelli Pzero 345/35 ZR15 rear tyres
This Porsche Rinspeed was commissioned by an exponent of the Arab Emirates.
Rinspeed is a Swiss automotive house that specializes in recovering vintage cars and prepping modern cars (such as Porsches and Subarus) and has become known since 1991 for designing exotic concepts and special vehicles for the Geneva Motor Show and other trade events. These quite peculiar models are the product of the inventive of Frank M. Rinderknecht, who founded the company in 1977.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



PORSCHE 3.2 CABRIOLET
RINSPEED

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



LAMBORGHINI

Gallardo LP560-4 TROFEO Anno 2009

45

€ 165.000 -210.000

Prodotta in circa 120 esemplari

L'auto è perfettamente funzionante e pronta a scendere in pista. Ha partecipato a numerosi Campionati Italiani GT, realizzando diverse vittorie, giri veloci e record di pista con alla guida il pilota Mirko Zanardini.

Roll-bar, sedile, cinture di sicurezza, serbatoio, impianto di estinzione a norma FIA.

Dotata di telemetria e impianto di sollevamento vettura pneumatico.

L'automobile è stata protagonista del film "Veloce come il vento" conosciuto anche con il titolo internazionale "Italian Race", prodotto nel 2016 diretto da Matteo Rovere, e liberamente ispirato alla vita del pilota di rally Carlo Capone.

Viene venduta con un corredo di ricambi composto da quattro set di cerchi (16 unità), ala posteriore, chiavi speciali ed altro.

Manufactured in approx. 120 units

The car is fully functioning and ready to race. It has participated in several Italian GT Championships, recording a number of wins, fast laps and track records with pilot Mirko Zanardini at the wheel.

Roll cage, wheel, safety belts and fire extinguishing system all FIA-compliant.

With telemetry and pneumatic lifting system.

The car starred in the 2016 movie "Italian Race", directed by Matteo Rovere and loosely based on rally pilot Carlo Capone's life.

It is sold with a set of spare parts made up by four sets of wheels (16 pieces), a rear wing, special keys and more.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

ENSIGN

LNF3 Historic

F3

Anno 1972

46

€ 30.000 - 50.000

Telaio #LN7

Questa Ensign è una monoposto di Formula 3 molto bella e originale. Venduta nuova a John Littler che l'ha gestita nelle stagioni 1972 e 1973 in F3 International Events. L'auto nel corso della propria storia ha avuto differenti proprietari (la lista completa dei proprietari è conosciuta) e l'attuale proprietario la possiede dall'anno 2008.

Nell'anno 2009 ha preso parte al Campionato Europeo F3 Classic Interseries disputando le gare a Spa, Monza, Charade e Dijon. Nel 2010 ha corso il GP Historique de Monaco.

Motore Lotus Twin Cam 1.6 con un solo test in pista successivo al completo rifacimento. L'auto non viene utilizzata da qualche anno, pertanto necessita di una messa a punto prima di essere utilizzata, e il proprietario consiglia di revisionare pompe freni, frizione e relativi gommini.

Presenti Fiche FIA del 1998 e HTP FIA del 2008, che necessita essere rinnovato. Per il regolamento F3 Classic Francese, è sufficiente il riempimento dell'estintore e l'adozione di nuove cinture di sicurezza.

L'auto viene proposta con una dotazione di ricambi estremamente importante per chi intende partecipare a gare storiche: quattro cerchi per i pneumatici da pioggia, un musetto anteriore, una sezione centrale di carrozzeria (da adattare), una scatola in legno con diversi rapporti Hewland per il cambio, e una rara serie di sospensioni anteriori e posteriori originali.

Chassis #LN7

This Ensign is a Formula3 single-seater, beautiful and original. Sold new to John Littler, who managed it in the 1972 and 1973 F3 International Events seasons. Throughout its lifetime, the car has had various owners (all known and recorded) and the current owner has had it since 2008.

In 2009 it took part in the F3 Classic Interseries European Championship, competing in Spa, Monza, Charade and Dijon. In 2010 it took part in the GP Historique de Monaco.

Lotus Twin Cam 1.6 engine, only a test track drive after its complete remake. The car hasn't been used in a few years, therefore it requires some finetuning before use, and the owner suggests inspecting the brake pumps, clutch and pads.

1998 FIA Fiche and 2008 HTP FIA that needs to be renewed. For the French Classic F3 regulation, it is sufficient to refill the fire extinguisher and to fit new seatbelts.

The car comes with a set of spare parts that are of great importance if intending to participate in historic races: four wheels for wet-weather tyres, a front nose, a central section (to be adjusted), a wooden box with several Hewland gear ratios, and a rare series of original front and rear suspensions.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

JAGUAR

E-Type Motore 3.8L LHD

Anno **1962**

47

€ 120.000 -150.000

Colore esterno BRG – Roll-bar - Carrozzeria rinforzata e alleggerita con parti in alluminio – Motore preparato da corsa – Carburatori doppio corpo Weber - Cambio a cinque velocità - Impianto di scarico racing - Sedile racing nuovo GFK - Cintura di sicurezza Williams a sei punti – peso auto inferiore ai 1000kg - serbatoio di sicurezza 120 litri.

Auto perfettamente funzionante, non avendo gareggiato negli ultimi anni, il proprietario consiglia una messa a punto del veicolo prima dell'utilizzo. Il passaporto FIA è stato rilasciato nel 1998, potrebbe essere necessario l'aggiornamento dell'auto alle nuove regolamentazioni FIA.

La storia e le condizioni dell'auto sono documente.

Qui elencate alcune gare alle quali ha partecipato :

1993 – Monza / Nurburgring / Varano

1994 – Monza / Brno / Zolder / Varano

1995 – Monza / Zandvort / Zolder / Donington

1997 – Misano / Monza / Magione / Varano

1998 – Oldtimer Festival Nurburgring

1999 – GTM Hockenheim

2001 – Oldtimer Festival Nurburgring

L'auto viene venduta con :

1 Motori preparati da corsa – un cambio a 4 rapporti

- 8 Cerchi (Dunlop & American Wheels)

Outside colour BRG - Roll cage - Reinforced body with aluminum parts - Race-prepped engine - Weber double-body carburetors - Five-speed gear - Racing exhaust system - New GFK racing seat - Williams six-point safety belt - car weight lower than 1000kg - 120 litre safety tank.

Fully functioning; the owner recommends inspecting and servicing before use as it hasn't raced in the past few years. The FIA passport was issued in 1998, it may be necessary to update the car to new FIA regulations.

The car's history and conditions are documented. Listed below are some of the competitions it raced in:

1993 – Monza / Nurburgring / Varano

1994 – Monza / Brno / Zolder / Varano

1995 – Monza / Zandvort / Zolder / Donington

1997 – Misano / Monza / Magione / Varano

1998 – Oldtimer Festival Nurburgring

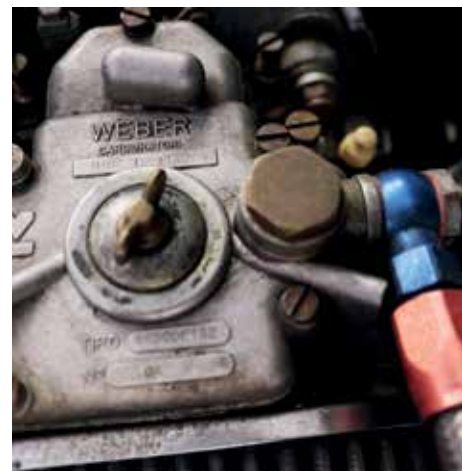
1999 – GTM Hockenheim

2001 – Oldtimer Festival Nurburgring

The car is sold with:

1 race-prepped engines - one 4-ratio gear - 8 wheels

(Dunlop & American Wheels)



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

CHEVRON

B23

Anno 1973

48

€ 175.000 -205.000

La B23 venne prodotta dal 1972 al 1973 in un totale di 26 esemplari.

Questa monta un motore Ford Cosworth 1992 cc, peso 575 Kg, ha il certificato FIA Classe S2/1 n°20761, e certificato di omologazione del Roll-Bar. L'auto viene venduta con due tipologie di carrozzeria posteriore ed altri accessori. Nel 1973 probabilmente l'auto ha partecipato alla 24 Heures Du LeMans ma non è certo, con il pilota francese Pierre Maublanc. Nel 1974 il pilota francese Marc Pozet ha conquistato il Campionato Francese della Montagna.

L'auto oltre all'attuale proprietario che la possiede dal 2010, ha avuto quattro proprietari :

- Pierre Maublanc 1973

pilota francese nato nel 1928 e tutt'ora in vita. Attivo dal 1961 al 1975, ha disputato numerose gare prendendo parte a ben quattro edizioni della 24 Heures Du LeMans, cinque Tour de France, cinque Tour de Corse e cinque Rally di Montecarlo.

- Marc Pozet 1974-1975

- Alès Tessier 1976-1977

- Gualtiero Giribaldi

Collezionista italiano, rampollo di un'importante famiglia imprenditoriale, con una collezione che comprendeva Porsche 959, Aston Martin V8 Vantage, Bugatti EB110 e altre meravigliose supercars.

Negli anni '90 a bordo delle Porsche ha corso molte gare, tra queste ha disputato tre edizioni della 6 ore di Vallelunga e due edizioni della 24 Ore di Daytona. La Chevron Cars Ltd, azienda britannica impegnata esclusivamente nella costruzione di automobili da corsa, viene fondata nel 1965 da Derek Bennett il quale morì nel 1978. Nel 1982 l'azienda passò ad altri proprietari, per essere poi nuovamente ceduta nel 2006 alla britannica Wetsfield Sportscar.

The B23 was manufactured between 1972 and 1973 in a total of 26 units.

This one mounts a Ford Cosworth 1992 cc engine, weight 575 Kg, it has a FIA Class S2/1 certificate n° 20761, and a roll cage homologation certificate. The car is sold with two types of rear bodywork and other accessories.

The car likely raced in the 1973 24 Hours of Le Mans with French pilot Pierre Maublanc, but this is not ascertained.

In 1974, French pilot Marc Pozet conquered the French Hill Climb Championship.

Before the current owner that has had it since 2010, the car had four owners:

- Pierre Maublanc 1973

French pilot born in 1928

Active from 1961 to 1975, he took part in several competitions, racing in as many as four editions of the 24 Hours of Le Mans, five Tour de France, five Tour de Corse and five Montecarlo Rally.

- Marc Pozet 1974-1975

- Alès Tessier 1976-1977

- Gualtiero Giribaldi

Italian collector, descendant of an important family of entrepreneurs, with a collection that included Porsche 959, Aston Martin V8 Vantage, Bugatti EB110 and other wonderful supercars.

In the 1990s he raced in several competitions with his Porsches, among which three editions of the 6 Hours of Vallelunga and two editions of the 24 Hours of Daytona.

Chevron Cars Ltd, a British company exclusively devoted to building racecars, was founded in 1965 by Derek Bennet, who then passed away in 1978.

In 1982 the company changed hands, then again in 2006 when it was purchased by British company Wetsfield Sportscar.

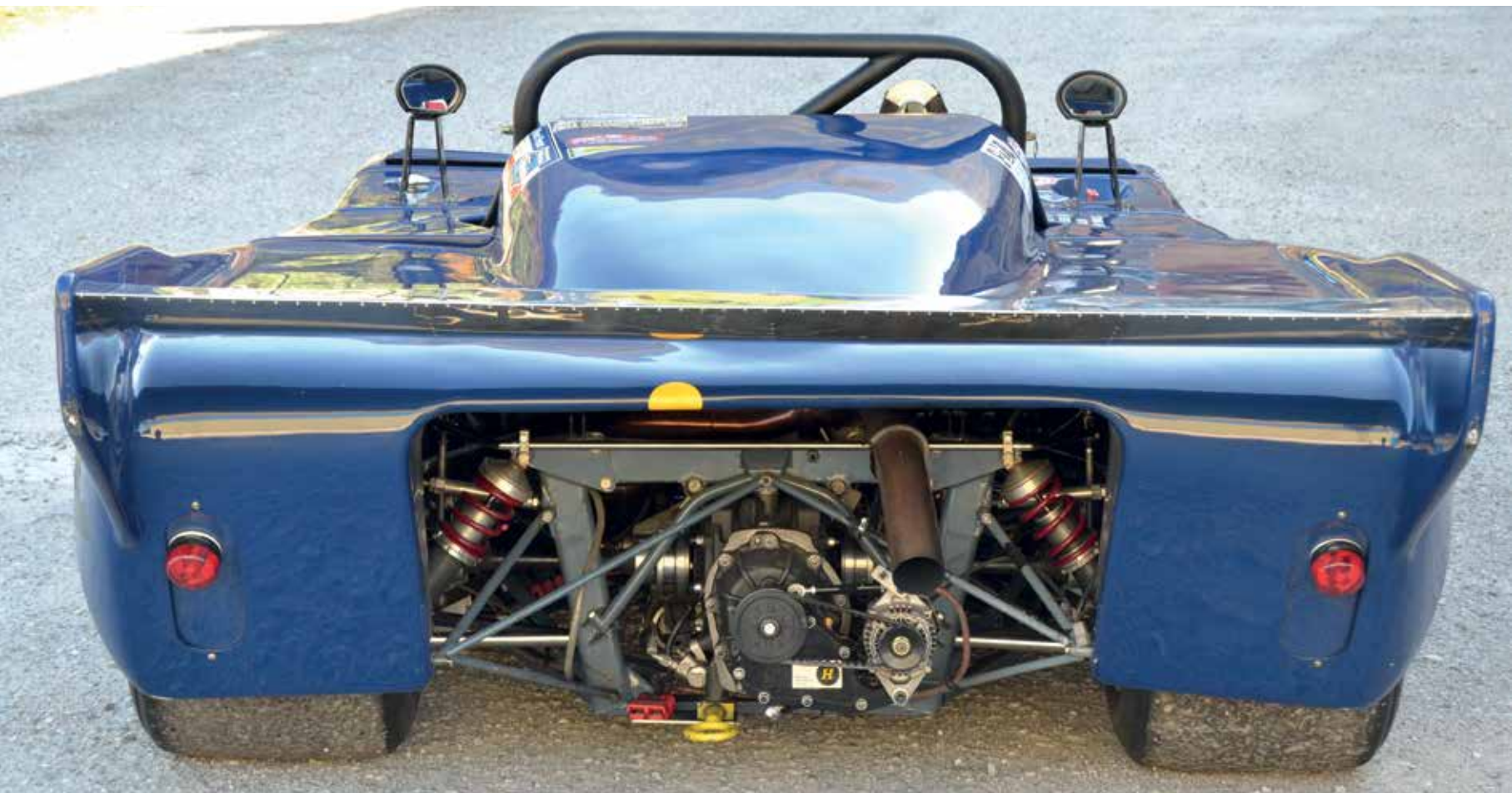


Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



CHEVRON B23

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



RENAULT

5 maxi
Turbo GR.4
Anno **1982**

49

€ 120.000 -150.000

Questa Renault 5 Maxi Turbo faceva parte del Team Scuderie Astigiana Corse e Scuderia Draghi Rossi, ha corso nel Campionato Italiano e in competizioni quali Rally Città d'Asti, Rally Città di Torino, e il Rally 333 Minuti con il pilota Gianni Cappellino (noto pilota italiano che ha corso anche con Lancia 037 Rally, Lancia Delta Integrale, Ford Sierra RS Cosworth).

Auto con specifica Gr.4 con motore circa 270HP è stata integralmente restaurata nel 2014 da Gilles Ciamin (massimo esperto mondiale in restauri della Renault 5), e dopo il restauro non è mai stata utilizzata. Comprata dall'attuale proprietario (noto collezionista e pilota di auto storiche da corsa) per partecipare al Campionato Europeo Rally Storici.

This Renault 5 Maxi Turbo was part of the Scuderie Astigiana Corse and Scuderia Draghi Rossi Team, it raced in the Italian Championship and in local rallies such as Rally Città d'Asti, Rally Città di Torino, and the Rally 333 Minutes with driver Gianni Cappellino (well-known Italian driver who also ran with Lancia 037 Rally, Lancia Delta Integrale, Ford Sierra RS Cosworth).

Car with a Gr.4 specification with an engine of approx. 270HP, completely restored in 2014 by Gilles Ciamin (the world's leading expert in the restoration of Renault 5) and never used after the restoration. Purchased by the current owner (famous collector and historic racecar driver) to take part in the European Historic Rally Championship.





RENAULT

5 maxi
Turbo I GR.4
Anno **1982**

Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



FIAT

Dino 2400 Coupè Motore V6 Ferrari Anno 1970

50

€ 40.000 -60.000

Auto dal sicuro incremento di valore nel tempo, si presenta in buone condizioni, con colore originale e restauro conservativo appena ultimato. L'auto ha percorso sino ad oggi circa 93.000 km.

Le Dino 2400 Coupè costruite sono state meno di 2500 esemplari.

Automobile prodotta dalla FIAT tra il 1966 ed il 1972, la Dino nacque da un accordo tra la FIAT e la FERRARI, siglato per l'esigenza della casa di Maranello di costruire rapidamente un numero sufficiente di motori Dino (così chiamati perché derivati da un progetto del 1956 dello scomparso figlio di Enzo Ferrari, Alfredo, detto Dino) per ottenere l'omologazione in Formula 2 della Ferrari Dino 166 F2.

Motore anteriore, trazione posteriore, avantreno a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti, retrotreno a ponte rigido, cambio manuale a 5 marce e freni a disco (con servofreno) su tutte le ruote. La prima FIAT Dino ad essere presentata fu la Spider nel 1966, disegnata da Pininfarina. Al Salone dell'automobile di Torino 1967 venne presentata la Coupè, con carrozzeria disegnata da Bertone.

Nel 1969 sia la Spider sia la Coupè, vennero aggiornate nella cilindrata che crebbe a 2.4 Litri e la potenza diventò di 180 CV.

A car whose value will surely increase in time, it is in good shape, with its original colour, having recently undergone preservative restoration works. The car has a mileage of approx. 93000km to this day.

Less than 2500 Dino 2400 Coupés were built.

This car was manufactured by FIAT between 1966 and 1972, following an agreement between FIAT and Ferrari arising from Ferrari's need to quickly build a number of Dino engines (the name came from the fact that the engine was designed in 1956 by Enzo Ferrari's deceased son, Alfredo, known as Dino) sufficient to obtain the Formula 2 homologation of the Ferrari Dino 166 F2.

Front engine, rear-wheel drive, independent front suspension, rigid rear suspension, manual 5-speed gear, disc brakes (with power assistance) on all wheels. The first FIAT Dino to be unveiled was the Spider, in 1966, designed by Pininfarina. The Coupè, designed by Bertone, was unveiled at the 1967 Salone dell'Automobile di Torino.

In 1969, both the Spider and the Coupè were updated, with a increase in capacity to 2.4 liters and in power to 180 CV.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

FERRARI

Dino 208
GT4
Km 40300
Anno 1975

51

€ 30.000 -60.000

Ottimo stato generale di carrozzeria e meccanica
Interni in colore nero conservati in ottimo stato
Nel 1987 la carrozzeria è stata riverniciata
Solo due proprietari in oltre 40 anni
Auto costruita per il mercato italiano in circa 840 esemplari

La Ferrari Dino nasce come modello 308 GT4 prodotta dalla Ferrari tra il 1974 e il 1980. Nel 1975 dalla 308 GT4 viene derivata la Ferrari Dino 208 GT4, vettura con identica carrozzeria ma motore di cilindrata minore. Secondo i numeri della produzione Ferrari, la Dino 308 GT4 è stata prodotta in 2.826 esemplari mentre la Dino 208 GT4 in soli 840 esemplari.

Nel 1975 a seguito della crisi petrolifera che colpì l'Europa, l'Italia introdusse un aggravio fiscale per le vetture dotate di motori con cilindrata superiore a 2.000, e così la Ferrari decise di affiancare alla Dino 308 GT4, la Dino 208 GT4 spinta dallo stesso motore V8 ma con cilindrata ridotta a 1991cm³ e potenza di 180 CV.

*Overall great bodywork and mechanical conditions
Black-coloured interiors in excellent shape
The body was painted in 1987
Only two owners in over 40 years*

*Car built for the Italian market, approx. 840 units
The Ferrari Dino is born as 308 GT4 model manufactured by Ferrari between 1974 and 1980. In 1975, the Ferrari Dino 208 GT4 is developed based on the 308 GT4: it has an identical body, but a lower engine capacity. According to Ferrari numbers, the Dino 308 GT4 was made in 2826 units while the Dino 208 GT4 in only 840 units.*

In 1975, following the oil crisis in Europe, Italy implemented a fiscal increase for cars whose engines were above 2000cm³, so Ferrari decided to flank the Dino 308 GT4 with the Dino 208 GT4, that had the same V8 engine but a cubic capacity of 1991cm³ and a power of 180CV.



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.

LAMBORGHINI

Gallardo LP560-4 Anno 2008

52

€ 90.000 - 115.000

Settembre 2008
Circa 22.000 km
Potenza 560 CV
Quattro ruote motrici

Colore auto Bianco Monocerus
Cerchi da "19 Callisto Scomponibili Neri Lucido
Interni in pelle totale nera con cuciture bianche e carbonio
Sedili Sportivi
Sistema multimediale con navigatore
Lifting system
Fari bixeno con led anteriori e posteriori
Sensori di parcheggio
Scarico Sportivo Lamborghini racing con terminali cromati
Cofano motore in vetro
Gomme Bridgestone nuove
Auto in condizioni pari al nuovo, eseguiti tutti i tagliandi ufficiali.

Il "560" si riferisce ai CV, il "4" alle ruote motrici, mentre LP indica la posizione del motore longitudinale posteriore. Le sue prestazioni dichiarate sono di una velocità massima di 325 km/h con un'accelerazione 0-100 km/h in 3,7 secondi e 0-200 km/h in 11,8 secondi. Il motore è un V10 di 5200 cm³ a iniezione diretta stratificata (abbinato a un cambio sequenziale E-Gear aggiornato e più rapido) con un rapporto peso/potenza 2,5 kg/CV.

Su questo modello è stato possibile ridurre consumi ed emissioni del 18% rispetto alla Gallardo originale. Negli esterni sono state maggiorate le prese d'aria, e nuovi gruppi ottici anteriori e posteriori a LED.

September 2008
Approx. 22000km
560 CV
Four-wheel drive

"Bianco Monocerus" colour
19" Callisto wheels, shiny black
Interiors in black leather with white seams and carbon fiber
Sports seats
Multimedia system with navigator
Lifting system
Bi-xenon headlights with front and rear LEDs
Parking sensors
Lamborghini racing sports exhaust with chromed ends
Glass engine hood
New Bridgestone tyres
Condition as good as new, all due servicing completed

The "560" refers to the CV, the "4" to the four-wheel drive, while LP indicates the position of the engine ("longitudinal posterior"). Its declared performance has a maximum speed of 325km/h going 0 to 100km/h in 3.7 seconds and 0 to 200km/h in 11.8 seconds. The engine is a 5200cm³ V10 with a direct fuel injection system (combined to a faster and updated E-Gear sequential gearbox) with a weight/power ratio of 2.5kg/CV.

On this model, it was possible to decrease consumption and emissions by 18% compared to the original Gallardo. Air vents have been improved and new LED optical units have been added in the front and rear



Described by the seller as fully original. We recommend testing it before use.



MILANO AUTOCLASSICA

Salone dell'Auto Classica e Sportiva

LE AUTO PIÙ BELLE DEL PASSATO,
LE NUOVISSIME ANTEPRIME DI DOMANI IN UN GRANDE SHOW DEDICATO AL MONDO DEI MOTORI.

GRANDE SPAZIO RICAMBI,
MODELLISMO, ACCESSORI E UNA SEZIONE DEDICATA ALLE MOTO D'EPOCA.

Segreteria organizzativa: EMAC e-mail: info@milanoautoclassica.com • Tel.: +39 0572.70152

23 - 24 - 25

Novembre 2018

FIERA MILANO RHO

www.milanoautoclassica.com

HERE YOU WILL FIND
YOUR CLASSIC
CAR.

SEARCH NOW >



THE INTERNATIONAL MARKETPLACE

www.classic-trader.com >



**INVESTI NELLE TUE PASSIONI
NOI SAPREMO PROTEGGERLE.**

WWW.BROKERINSURANCEGROUP.COM

BiG BROKER
INSURANCE
GROUP
Coverholder at **LLOYDS**
CIACCIOARTE



rpm

SA *LOGISTIC SYSTEM*
IMPORT-EXPORT

www.rpmimportexport.com

**We take care of your dreams
with passion and experience**

Trasporti internazionali di auto di lusso, da corsa e d'epoca



Automotive Museums

www.automotivemuseums.com

ASTA 385

FOTOGRAFIA

Milano, 5 dicembre 2018



Giacomo Costa Veduta n.6

ASTA 368

OROLOGI DA POLSO E DA TASCA

Milano, 5 dicembre 2018



Patek Philippe Ref. 5524G-001



Alighiero Boetti

Il venticinquesimo giorno
del terzo mese dell'anno
millenovecentoottantotto,
1988

cm 100,5x111,5

ASTA 361

ARTE MODERNA E CONTEMPORANEA

Milano, 4 dicembre 2018

COMPRIARE E VENDERE ALL'ASTA CAMBI

COMPRIARE

Precede l'asta un'esposizione durante la quale l'acquirente potrà prendere visione dei lotti, constatarne l'autenticità, le caratteristiche nonché verificarne le condizioni di conservazione.

Il nostro personale di sala ed i nostri esperti saranno a Vostra disposizione per ogni chiarimento.

Chi fosse impossibilitato alla visione diretta delle opere può richiedere l'invio di foto digitali dei lotti a cui è interessato, accompagnati da una scheda che ne indichi dettagliatamente lo stato di conservazione. Tali informazioni riflettono comunque esclusivamente opinioni e nessun dipendente o collaboratore della Cambi può essere ritenuto responsabile di eventuali errori ed omissioni ivi contenute.

Le **descrizioni** riportate sul catalogo d'asta indicano l'epoca, la provenienza, le caratteristiche dei singoli oggetti e riportano le informazioni fornite dai mandanti oltre all'opinione dei nostri esperti.

Le **stime** riportate sotto la scheda di ogni oggetto rappresentano la valutazione che i nostri esperti assegnano a ciascun lotto.

Il **prezzo** base d'asta è la cifra di partenza della gara ed è normalmente più basso della stima minima.

La **riserva** è la cifra minima concordata con il mandante e può essere inferiore, uguale o superiore alla stima riportata nel catalogo.

Le **battute** in sala progrediscono con rilanci dal 5% al 10%, variabili comunque a discrezione del battitore.

Il **prezzo di aggiudicazione** è la cifra alla quale il lotto viene aggiudicato. A questa il compratore dovrà aggiungere i diritti d'asta del 12% oltre all'IVA prevista dalle normative vigenti.

Chi fosse interessato all'acquisto di uno o più lotti potrà partecipare all'asta in sala servendosi di un **numero personale** (valido per tutte le tornate di quest'asta) che gli verrà fornito dietro compilazione di una scheda di partecipazione con i dati personali e le eventuali referenze bancarie.

Per partecipare all'asta verrà inoltre richiesto un **deposito cauzionale** di **€1.500** tramite addebito sulla carta di credito: in caso di aggiudicazione tale importo sarà trattenuto come anticipo sul pagamento del lotto, mentre in caso contrario verrà riaccreditato sulla stessa carta di

credito entro 5 giorni dalla data dell'asta.

Chi fosse impossibilitato a partecipare in sala, registrandosi nell'Area My Cambi sul nostro portale www.cambiate.com e, previo deposito cauzionale di cui sopra, potrà usufruire del nostro servizio di **Asta Live**, partecipando in diretta tramite web oppure di usufruire del nostro servizio di **offerte scritte**, compilando l'apposito modulo.

La cifra che si indica è l'offerta massima, ciò significa che il lotto potrà essere aggiudicato all'offerente anche al di sotto di tale somma, ma che di fronte ad un'offerta superiore verrà aggiudicato ad altro concorrente.

Sarà una delle nostre telefoniste a mettersi in contatto con voi, anche in lingua straniera, per farvi partecipare in diretta telefonica all'asta per il lotto che vi interessa; la telefonata potrà essere registrata. Consigliamo comunque di indicare un'offerta massima anche quando si richiede collegamento telefonico, nel caso in cui fosse impossibile contattarvi al momento dell'asta.

Il servizio di offerte scritte, telefoniche e via web è fornito gratuitamente dalla Cambi ai suoi clienti ma non implica alcuna responsabilità per offerte inavvertitamente non eseguite o per eventuali errori relativi all'esecuzione delle stesse. Le offerte saranno ritenute valide soltanto se perverranno almeno 5 ore prima dell'asta.

VENDERE

La Cambi Casa d'Aste è a disposizione per la valutazione gratuita di auto da inserire nelle future vendite. Una valutazione provvisoria può essere effettuata su fotografie corredate di tutte le informazioni riguardanti il veicolo (modello, anno di produzione, caratteristiche, stato di conservazione) ed eventuale documentazione relativa in possesso degli interessati. Su appuntamento possono essere effettuate valutazioni a domicilio.

Prima dell'asta verrà concordato un prezzo di riserva che è la cifra minima sotto la quale il lotto non potrà essere venduto. Questa cifra è strettamente confidenziale, potrà essere inferiore, uguale o superiore alla stima riportata sul catalogo e sarà protetta dal battitore mediante appositi rilanci. Qualora il prezzo di riserva non fosse raggiunto il lotto risulterà invenduto. Sul prezzo di aggiudicazione la casa d'aste tratterà una commissione del 10%.

Al momento della consegna dei lotti alla casa d'aste verrà

rilasciata una ricevuta di deposito con le descrizioni dei veicoli e le riserve pattuite, successivamente verrà richiesta la firma del mandato di vendita ove vengono riportate le condizioni contrattuali, i prezzi di riserva, i numeri di lotto ed eventuali spese aggiuntive a carico del cliente. Prima dell'asta il mandante riceverà una copia del catalogo in cui sono inclusi gli oggetti di sua proprietà. Dopo l'asta ogni mandante riceverà un rendiconto in cui saranno elencati tutti i lotti di sua proprietà con le relative aggiudicazioni.

Per i lotti invenduti potrà essere concordata una riduzione del prezzo di riserva concedendo il tempo necessario all'effettuazione di ulteriori tentativi di vendita da espletarsi anche a mezzo di trattativa privata. In caso contrario dovranno essere ritirati a cura e spese del mandante entro trenta giorni dalla data della vendita. Dopo tale termine verranno applicate le spese di trasporto e custodia.

In nessun caso la Cambi sarà responsabile per la perdita o il danneggiamento dei lotti lasciati a giacere dai mandanti presso il deposito designato dalla casa d'aste, qualora questi siano causati o derivanti da cambiamenti di umidità o temperatura, da normale usura o graduale deterioramento dipendenti da interventi di qualsiasi genere compiuti sul bene da terzi su incarico degli stessi mandanti, oppure da difetti occulti.

PAGAMENTI

Dopo trenta giorni lavorativi dalla data dell'asta, la Cambi liquiderà la cifra dovuta per la vendita per mezzo di assegno bancario da ritirare presso i nostri uffici o bonifico su c/c intestato al proprietario dei lotti, a condizione che l'acquirente abbia onorato l'obbligazione assunta al momento dell'aggiudicazione, e che non vi siano stati reclami o contestazioni inerenti i beni aggiudicati. Al momento del pagamento verrà rilasciata una fattura in cui saranno indicate in dettaglio le aggiudicazioni, le commissioni e le altre eventuali spese. In ogni caso il saldo al mandante verrà effettuato dalla Cambi solo dopo aver ricevuto per intero il pagamento dall'acquirente.

MODALITÀ DI PAGAMENTO

Il pagamento dei lotti aggiudicati deve essere effettuato entro dieci giorni dalla vendita tramite:

- assegno circolare intestato a: Cambi Casa d'Aste S.r.l.
 - bonifico bancario presso: Banca Regionale Europea, via Ceccardi, Genova
- IBAN: IT96F069060140000000019420 BIC/SWIFT: BLOPIT22

RITIRO

Il ritiro dei lotti acquistati deve essere effettuato nella giornata lunedì 26.11.2018; oltre tale data i veicoli saranno trasferiti a spese e rischio dell'acquirente presso il magazzino della RPM in Como - Via Guido da Como, 6. In questo caso verranno addebitati costi di trasporto ad € 150 a veicolo e magazzino ad € 10 al giorno, entrambi oltre ad IVA, e la Cambi sarà esonerata da ogni responsabilità nei confronti dell'aggiudicatario in relazione alla custodia o al danneggiamento dei lotti.

Al momento del ritiro del veicolo, l'acquirente dovrà fornire un documento d'identità. Qualora fosse incaricata del ritiro dei lotti già pagati una terza persona, occorre che quest'ultima sia munita di delega scritta rilasciata dall'acquirente e di una fotocopia del documento di identità di questo.

Il personale della Cambi potrà organizzare il trasporto delle auto a spese e rischio dell'aggiudicatario e su espressa richiesta di quest'ultimo, il quale dovrà manlevare la Cambi da ogni responsabilità in merito.

PERIZIE

Gli esperti della Cambi sono disponibili ad eseguire perizie scritte per assicurazioni, divisioni ereditarie, vendite private o altri scopi, dietro pagamento di corrispettivo adeguato alla natura ed alla quantità di lavoro necessario. Per informazioni ed appuntamenti rivolgersi agli uffici della casa d'aste ai recapiti indicati sul presente catalogo.

BUYING AND SELLING AT THE CAMBI AUCTIONS

BUYING AND SELLING BUYING

Each auction is preceded by an exhibition during which the buyer may view the lots, ascertain their authenticity and verify their overall conditions. Our staff and our experts will be at your disposal for any clarifications. If you are unable to attend the viewing directly may request digital photographs of the lots you are interested in, alongside a file that indicates their conditions in detail. All such information is exclusively an opinion and no Cambi employee or collaborator may be held liable for any mistakes or omissions contained therein.

The descriptions in the auction catalogue state the period, the provenance and the characteristics of the single items and contain the information provided by the consignors as well as our experts' opinions.

The estimates stated beneath each item's file represent the valuation that our experts assign to each lot.

The starting bid is the initial price set for the auction and is usually lower than the minimum estimate.

The reserve price is the minimum price agreed upon with the consignor and it may be lower, equal or higher than the estimate given in the catalogue.

Bid increments are set at 10% steps, however they may vary at the auctioneer's discretion.

The hammer price is the price at which the lot is sold. In addition to it, the seller shall pay 12% auction rights as well as the applicable VAT.

Whoever is interested in purchasing one or more lots may participate in the auction using a **personal number** (valid for all sessions of the specific auction), that will be provided after filling in a participation form with personal information and credit references where applicable. In order to take part in the auction, a **€ 1,500 security deposit** shall be requested with a charge on a credit card: if the purchase is successful, such amount will be withheld as an advance on the payment of the lot, while otherwise it will be refunded to the same credit card within 5 days from the auction date.

If you are unable to attend the auction, by registering to the My Cambi area in our portal www.cambiaste.com, you may, after having provided the above mentioned security deposit, access our **Live Auction** service, participating online in real time, or choose our **written offer**

service by filling in the form.

The sum you state is your highest bid, this means that the lot may be sold to you at a lower or equal price, but if there are higher bids it will be sold to another bidder.

One of our telephone operators will contact you, speaking in a foreign language if necessary, to allow you to participate in the auction for the lot you are interested in in real time; calls may be recorded. We recommend that you also indicate your highest bid when requesting telephone contact in case it were not possible to reach you at the time of the auction.

The services that allow customers to place bids in writing, via telephone or online are complimentary services offered by Cambi; they do not imply any liability for bids inadvertently not being placed or for any mistakes connected to placing the bids. The bids will only be deemed valid if received 5 hours before the auction at the latest.

SELLING

Cambi Auction House is available to perform complimentary estimates of cars that may be sold in upcoming auctions. A provisional estimate may be given based on photographs presented with all information regarding the vehicle (model, year of production, features, conditions) and any relevant documentation owned by the consignors. It is also possible to set up an appointment for an estimate in person.

Before the auction, a reserve price will be agreed upon; it is the lowest amount below which the lot may not be sold. This sum is strictly confidential; it may be lower, equal to or higher than the estimate indicated in the catalogue and it shall be protected by the auctioneer by incrementing bids. If the reserve price is not met, the lot will be unsold. The Auction House shall withhold a 10% commission. Upon consignment of the lots to the Auction House, a receipt will be issued containing the vehicle descriptions and the agreed reserve prices; then the consignor shall sign the sales mandate that states the contract terms, the reserve prices, the lot numbers and any additional costs that shall be borne by the client. Before the auction, consignors will receive a copy of the catalogue that includes their items. After the auction, consignors will receive a report listing all their items and their hammer prices. A reduction of

the reserve price may be agreed upon for unsold lots, allowing time for any and all follow-up sales attempts that shall also be made through private negotiation. Otherwise, unsold lots must be taken back at the consignor's own duty and expense within thirty days from the auction date. After said term, transportation and storage expenses shall apply. Cambi shall in no case be held liable for the loss or damage of unsold lots left by consignors in the storage facility appointed by the Auction House, if they are caused or derive from variations in humidity or temperature, from normal wear and tear or a gradual deterioration due to any operations carried out on the items by third parties appointed by the consignors or to hidden defects.

PAYMENTS

After thirty business days from the auction date, Cambi shall pay out the owed amount via bank cheque that shall be picked up from our offices or via bank transfer on the lot owner's current account, provided that the purchaser has fulfilled the obligation taken on at the moment of the sale and that there haven't been any complaints or objections regarding the sold items. At the time of payment, an invoice will be issued, stating the hammer prices, the commissions and any other expenses in detail. In any case, Cambi shall settle the payment with the consignor only after receiving full payment by the purchaser.

TERMS OF PAYMENT

The payment of sold lots must be settled within ten days from the auction via:

- cashier's cheque made out to: Cambi Casa d'Aste S.r.l.
- bank transfer to: Banca Regionale Europea, via Ceccardi, Genova

IBAN: IT96F069060140000000019420 BIC/SWIFT: BLOPIT22

COLLECTION

All purchased lots must be collected on Monday 26 November 2018; beyond such date, the vehicles will be transferred at the purchaser's own risk and expenses to the RPM storage facility in Como - Via Guido da Como,

6. In this case, transportation costs for € 150 per vehicle and storage costs for € 10 per day will apply, both amounts excluding VAT, and Cambi shall not be held liable for any responsibilities towards the purchaser regarding the storage of the lots or any damage suffered. When collecting the vehicle, the purchaser shall provide a valid identity document. If a third party is appointed with the collection of lots that have already been paid, such person must present a written proxy given by the purchaser and a copy of the purchaser's identity document. Cambi's staff may arrange transportation of the vehicles at the purchaser's own risk and expense and upon the purchaser's express request, indemnifying Cambi from all liabilities therein.

APPRAISALS

Cambi's experts are available to provide written appraisals for insurance purposes, divisions of inheritance, private sales or other purposes, on payment of a fee that is proportionate to the nature and the amount of work required. To request information or book an appointment, please contact the Auction House's offices, at the address or telephone numbers stated in this catalogue.

La Cambi Casa d'Aste S.r.l. sarà di seguito denominata "Cambi".

1 Le vendite si effettuano al maggior offerente e si intendono per "contanti". La Cambi agisce in qualità di mandataria con rappresentanza in nome proprio e per conto di ciascun venditore, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1704 cod. civ.. La vendita deve considerarsi avvenuta tra il venditore e l'acquirente; ne consegue che la Cambi non assume nei confronti degli acquirenti o di terzi in genere altra responsabilità all'infuori di quelle derivanti dalla propria qualità di mandataria. Ogni responsabilità ex artt. 1476 ss. cod. civ. continua a gravare in capo ai venditori delle opere. Il colpo di martello del Direttore della vendita - banditore - determina la conclusione del contratto di vendita tra il venditore e l'acquirente.

2 I lotti posti in vendita sono da considerarsi come beni usati forniti come pezzi d'antiquariato e come tali non qualificabili come "prodotto" secondo la definizione di cui all'art. 3 lett. e) del Codice del consumo (D.Lgs. 6.09.2005 n. 206), così come le parti non appartengono al genus "consumatore" con tutte le conseguenze ex legge ed ex contractu.

3 Precederà l'asta un'esposizione delle opere, durante la quale il Direttore della vendita o i suoi incaricati saranno a disposizione per ogni chiarimento; l'esposizione ha lo scopo di far esaminare la provenienza, il diritto di proprietà, l'attribuzione, l'autenticità, le caratteristiche, l'epoca di produzione della vettura e dei singoli componenti, lo stato di conservazione, i restauri e l'affidabilità dei veicoli e chiarire eventuali errori o inesattezze in cui si fosse incorsi nella compilazione del catalogo. Nell'impossibilità di prendere visione diretta delle auto è possibile richiedere un condition report. L'interessato all'acquisto di un lotto si impegna, quindi, prima di partecipare all'asta, ad esaminarlo approfonditamente, eventualmente anche con la consulenza di un esperto o di un restauratore di sua fiducia, per accertarne tutte le suddette caratteristiche. Dopo l'aggiudicazione non sono ammesse contestazioni al riguardo e ne' la Cambi ne' il venditore potranno essere ritenuti responsabili per i vizi relativi alle informazioni concernenti le auto in asta, in quanto queste vengono tutte vendute come "viste".

4 La Cambi non ha alcun obbligo tanto nei confronti del venditore quanto nei confronti dell'acquirente di verificare l'autenticità ed il contenuto dei documenti forniti ai fini della vendita insieme ai veicoli, nonché l'esattezza delle informazioni relative al chilometraggio, le quali si basano sulla mera lettura dei contachilometri e possono pertanto non corrispondere alla effettiva distanza percorsa dal veicolo.

5 Le descrizioni o illustrazioni dei lotti contenute nei cataloghi, in brochures ed in qualsiasi altro materiale illustrativo, hanno carattere meramente indicativo e riflettono opinioni, pertanto possono essere oggetto di revisione prima che il lotto sia posto in vendita. La Cambi non potrà essere ritenuta responsabile di errori ed omissioni relative a tali descrizioni, ne' in ipotesi di contraffazione, in quanto non viene fornita alcuna garanzia implicita o esplicita relativamente ai lotti in asta, in particolare in merito all'origine, all'età, all'autenticità, al modello, al numero di serie, alla provenienza, alle condizioni, ai restauri, ed al chilometraggio dei veicoli. Inoltre, le illustrazioni presenti sui cataloghi o altro materiale illustrativo hanno esclusivamente la finalità di identificare il lotto e non possono essere considerate rap-

presentazioni precise dello stato di conservazione dello stesso. **6** I lotti posti in asta sono venduti nello stato in cui si trovano al momento dell'esposizione, con ogni relativo difetto ed imperfezione quali rotture, restauri, mancanze o sostituzioni. Tali caratteristiche, anche se non espressamente indicate sul catalogo, non possono essere considerate determinanti per contestazioni sulla vendita. I beni di antiquariato per loro stessa natura possono essere stati oggetto di restauri o sottoposti a modifiche di vario genere: interventi di tale tipo non possono mai essere considerati vizi occulti o contraffazione di un lotto. Per quanto riguarda le componenti di natura elettrica o meccanica dei veicoli, questi non sono verificati da parte della Cambi o dei suoi addetti prima della vendita.

7 L'acquirente avrà l'onere di accertarsi che il veicolo aggiudicatosi rispetti le normative vigenti relativamente alla guida, all'utilizzo, al transito su strada ed al trasporto e che tutta la documentazione che lo accompagna sia valida e conforme alla normativa di riferimento. Lo stesso sarà inoltre unico responsabile per l'ottenimento di eventuali licenze di esportazione o di altro tipo: il mancato rilascio o il ritardo di tali licenze non costituirà causa di risoluzione o di annullamento della vendita, ne' potrà essere addotto a giustificazione di ritardato saldo del pagamento dei lotti.

8 La Cambi è esente da qualsiasi responsabilità in caso di infortunio, danni o perdite subiti da quanti si trovino negli spazi dedicati all'esposizione e alla vendita dei veicoli, cosiccome non è responsabile in caso di sottrazione o danni degli stessi o da questi derivanti, salvo che tali eventi non derivino da colpa grave o dolo dei propri dipendenti/incaricati.

9 Ogni contestazione, da decidere innanzitutto in sede scientifica fra un consulente della Cambi ed un esperto di pari qualifica designato dal cliente, dovrà essere fatta valere in forma scritta a mezzo di raccomandata a/r entro quindici giorni dall'aggiudicazione. Decorso tale termine cessa ogni responsabilità della Società. Un reclamo riconosciuto valido porta al semplice rimborso della somma effettivamente pagata, a fronte della restituzione dell'opera, esclusa ogni altra pretesa. In caso di contestazioni fondate ed accettate dalla Cambi relativamente ad oggetti falsificati ad arte, purché l'acquirente sia in grado di riconsegnare il lotto libero da rivendicazioni e da ogni pretesa da parte di terzi ed il lotto sia nelle stesse condizioni in cui si trovava alla data della vendita, la Cambi potrà, a sua discrezione, annullare la vendita e rivelare all'aggiudicatario che lo richieda il nome del venditore, dandone preventiva comunicazione a quest'ultimo. In parziale deroga di quanto sopra, la Cambi non effettuerà il rimborso all'acquirente qualora la descrizione del lotto nel catalogo fosse conforme all'opinione generalmente accettata da studiosi ed esperti alla data della vendita o indicasse come controversa l'autenticità o l'attribuzione del lotto, nonché se alla data della pubblicazione del lotto la contraffazione potesse essere accertata soltanto svolgendo analisi difficilmente praticabili, o il cui costo fosse irragionevole, o che avrebbero potuto danneggiare e comunque comportare una diminuzione di valore del lotto.

10 Il Direttore della vendita può accettare commissioni di acquisto delle opere a prezzi determinati, su preciso mandato, nonché formulare offerte per conto terzi. Durante l'asta è possibile che vengano fatte offerte per telefono le quali sono

accettate a insindacabile giudizio della Cambi e trasmesse al Direttore della vendita a rischio dell'offerente. Tali collegamenti telefonici potranno essere registrati.

11 Gli oggetti sono aggiudicati dal Direttore della vendita; in caso di contestazione su di un'aggiudicazione, l'oggetto disputato viene rimesso all'incanto nella seduta stessa, sulla base dell'ultima offerta raccolta. Lo stesso può inoltre, a sua assoluta discrezione ed in qualsiasi momento dell'asta: ritirare un lotto, fare offerte consecutive o in risposta ad altre offerte nell'interesse del venditore fino al raggiungimento del prezzo di riserva, nonché adottare qualsiasi provvedimento che ritenga adatto alle circostanze, come abbinare o separare i lotti o eventualmente variare l'ordine della vendita.

12 Prima dell'ingresso in sala i clienti che intendono concorrere all'aggiudicazione di qualsivoglia lotto dovranno richiedere l'apposito "numero personale" che verrà consegnato dal personale della Cambi previa comunicazione da parte dell'interessato delle proprie generalità ed indirizzo, con esibizione e copia del documento di identità; sarà inoltre richiesto un deposito cauzionale di €1.500 con addebito sulla carta di credito. In caso di aggiudicazione tale importo sarà imputato a titolo di anticipo sul pagamento dovuto, mentre in caso contrario verrà riaccredito sulla stessa carta di credito entro 5 giorni dalla data dell'asta.

L'eventuale partecipazione in nome e per conto di terzi dovrà essere preventivamente dichiarata ed autorizzata dalla Cambi che potrà a tal fine richiedere una procura autentica. Al momento dell'aggiudicazione, chi non avesse già provveduto, dovrà comunque comunicare alla Cambi le proprie generalità ed indirizzo. La Cambi si riserva il diritto di negare a chiunque, a propria discrezione, l'ingresso nei propri locali e la partecipazione all'asta, nonché di rifiutare le offerte di acquirenti non conosciuti o non graditi, a meno che venga lasciato un deposito ad intera copertura del prezzo dei lotti desiderati o fornita altra adeguata garanzia. In seguito a mancato o ritardato pagamento da parte di un acquirente, la Cambi potrà rifiutare qualsiasi offerta fatta dallo stesso o da suo rappresentante nel corso di successive aste.

13 Al prezzo di aggiudicazione sono da aggiungere i diritti di asta pari al 12% oltre all'IVA prevista dalla normativa vigente. Qualunque ulteriore onere o tributo relativo all'acquisto (compresi quelli relativi al passaggio di proprietà ed all'iscrizione nei pubblici registri) sarà comunque a carico dell'aggiudicatario.

14 L'acquirente dovrà completare il pagamento prima di ritirare la merce, entro la fine del primo giorno lavorativo successivo all'asta, a mezzo di bonifico bancario o con assegno circolare. In caso di mancato pagamento, in tutto o in parte, dell'ammontare totale dovuto dall'aggiudicatario entro tale termine, la Cambi avrà diritto, a propria discrezione, di: a) restituire il bene al mandante, esigendo a titolo di penale da parte del mancato acquirente il pagamento delle commissioni perdute, trattando a tal fine il deposito cauzionale; b) agire in via giudiziale per ottenere l'esecuzione coattiva dell'obbligo d'acquisto; c) vendere il lotto tramite trattativa privata o in aste successive per conto ed a spese dell'aggiudicatario, ai sensi dell'art. 1515 cod.civ., salvo in ogni caso il diritto al risarcimento dei danni.

15 Sarà onere del compratore ritirare i veicoli acquistati nella giornata del Lunedì 26.11, e cioè il primo giorno lavorativo suc-

cessivo alla data della vendita, previo pagamento dell'intero prezzo di aggiudicazione. Decorso tale termine i veicoli verranno rimossi e conservati in deposito, a spese e a rischio dello stesso acquirente, presso il magazzino della RPM in Como -Via Guido da Como 6.

I veicoli potranno essere trasferiti presso lo stesso deposito anche su richiesta dell'acquirente, sempre a spese e rischio di quest'ultimo. Il costo per tale trasferimento sarà di € 150 per ogni auto ed € 10 per ogni giorno di deposito, oltre ad IVA. Qualunque rischio per danno o perdita ai veicoli aggiudicati si trasferirà all'acquirente dal momento dell'aggiudicazione ed a tal fine sarà onere dello stesso stipulare al più presto adeguata copertura assicurativa.

16 Per gli oggetti sottoposti alla notifica da parte dello Stato ai sensi del D.Lgs. 22.01.2004 n. 42 (c.d. Codice dei Beni Culturali) e ss.mm., gli acquirenti sono tenuti all'osservanza di tutte le disposizioni legislative vigenti in materia. L'aggiudicazione, in caso di esercizio del diritto di prelazione da parte dello Stato, non potrà pretendere dalla Cambi o dal venditore alcun rimborso di eventuali interessi sul prezzo e sulle commissioni d'asta già corrisposte. L'esportazione di oggetti da parte degli acquirenti residenti o non residenti in Italia è regolata dalla suddetta normativa, nonché dalle leggi doganali, valutarie e tributarie in vigore. Pertanto, l'esportazione di oggetti la cui datazione risale ad oltre cinquant'anni è sempre subordinata alla licenza di libera circolazione rilasciata dalla competente Autorità. La Cambi non assume alcuna responsabilità nei confronti dell'acquirente in ordine ad eventuali restrizioni all'esportazione dei lotti aggiudicati, ne' in ordine ad eventuali licenze o attestati che lo stesso debba ottenere in base alla legislazione italiana.

17 I valori di stima indicati nel catalogo sono espressi in euro e costituiscono una mera indicazione. Tali valori possono essere uguali, superiori o inferiori ai prezzi di riserva dei lotti concordati con i mandanti.

18 Le presenti Condizioni di Vendita, regolate dalla legge italiana, sono accettate tacitamente da tutti i soggetti partecipanti alla procedura di vendita all'asta e restano a disposizione di chiunque ne faccia richiesta. Per qualsiasi controversia relativa all'attività di vendita all'asta presso la Cambi è stabilita la competenza esclusiva del Foro di Genova.

19 Ai sensi dell'art. 13 D.Lgs. 196/2003 (Codice in materia di protezione dei dati personali), la Cambi, nella sua qualità di titolare del trattamento, informa che i dati forniti verranno utilizzati, con mezzi cartacei ed elettronici, per poter dare piena ed integrale esecuzione ai contratti di compravendita stipulati dalla stessa società, nonché per il perseguimento di ogni altro servizio inerente l'oggetto sociale della Cambi S.r.l.. Il conferimento dei dati è facoltativo, ma si rende strettamente necessario per l'esecuzione dei contratti conclusi. La registrazione alle aste consente alla Cambi di inviare i cataloghi delle aste successive ed altro materiale informativo relativo all'attività della stessa.

20 Qualsiasi comunicazione inerente alla vendita dovrà essere effettuata mediante lettera raccomandata A.R. indirizzata alla: Cambi Casa d'Aste S.r.l. Castello Mackenzie, Mura di S. Bartolomeo 16 - 16122 Genova pec cambisas@aep-pec.it

TERMS OF SALES

Cambi Casa d'Aste S.r.l. shall hereinafter be referred to as "Cambi".

1 Sales are made to the highest bidder and refer to "cash". Cambi acts as an authorised representative agent on behalf of each consignor, under and pursuant to art. 1704 of the Italian Civil Code. The sale is to be considered as done between the seller and the buyer; this implies that Cambi does not undertake responsibilities towards buyers or other third parties beyond those deriving from its capacity as an agent. All responsibilities under articles 1476 and following of the Italian Civil Code shall be borne by the sellers. The sales director - auctioneer's hammer determines the conclusion of the sales agreement between the seller and the buyer.

2 The lots put up for sale shall be considered as used goods provided as antiques and as such do not qualify as "products" pursuant to the definition given in article 3 letter e) of the Italian Consumer Code (Legislative decree 6.09.2005 n. 206), and the parties do not belong to the "consumer" genus with all the legal and contractual consequences thereof.

3 Each auction is preceded by an exhibition during which the Auctioneer or other persons appointed by the auctioneer shall be available to provide any necessary clarification; the exhibition's purpose is to allow potential buyers to examine the vehicle and its single components' provenance, attribution, property rights, authenticity, features, time of production, as well as the vehicle's state, the repairs it has undergone and its reliability and to clear up any mistakes or inaccuracies that may have occurred upon compiling the catalogue. If a potential buyer is unable to participate in the direct viewing of the vehicles, it is possible to request a condition report. The potential buyer thus undertakes to examine the lot thoroughly before participating in the auction, consulting a trusted expert or restorer if necessary, in order to ascertain the abovementioned characteristics. No complaints are allowed after the sale and neither Cambi nor the seller may be held liable for any faults in the information regarding the vehicles up for auction, as they are all sold "as seen".

4 Cambi is under no obligation towards the seller nor towards the buyer to verify the authenticity and the contents of the documents provided alongside the vehicles for sale, nor the accuracy of the information regarding mileage, which are all based on a simple odometer reading and may therefore not correspond to the actual distance travelled by the vehicle.

5 Descriptions or illustrations of the lots contained in the catalogues, brochures or other sales material are only given for information and are the reflection of opinions, therefore they may be revised before the lot is offered for sale. Cambi shall not be held liable for any mistakes or omissions in such descriptions, nor in a suspicion of counterfeiting, as no implicit or explicit guarantee is provided regarding the lots for sale, with particular reference to the vehicles' origin, age, authenticity, model, serial number, provenance, conditions, restoration and mileage. Furthermore, the illustrations in the catalogues or other sales material have the sole purpose of identifying the lot and they shall not be considered as accurate depictions of the

lot's state of conservation.

6 The auctioned lots are sold "as is" in the state they are in during the exhibition, with all their faults or flaws such as broken or missing parts or restorations and replacements. Such characteristics, whether or not they are expressly stated in the catalogue, shall not be used as grounds for complaints on the sale. Antiques may, by their very nature, have undergone restorations or changes of various types: such operations cannot be considered as hidden defects or counterfeits. As for the vehicles' electrical or mechanical components, they are not verified by Cambi or Cambi's staff before the sale.

7 It is the buyer's duty to ascertain that the purchased vehicle complies with the regulations in force regarding its use, road transit and transportation and that the documents that accompany it are valid and compliant with the applicable law. The buyer shall also be solely responsible for obtaining any export licenses or other necessary licenses: failure or delays in obtaining such licenses shall not make up grounds for the dissolution or cancellation of the sale, nor may this be presented as a justification for a delay in settling payment for the lots.

8 Cambi may not be held liable in case of injury, damage or loss suffered by persons visiting the premises dedicated to the exhibition and sale of the vehicles, nor in case of misappropriation or damage caused by or deriving from such persons, unless such events are the result of gross negligence or willful misconduct by Cambi's employees/representatives.

9 Any complaint, that shall be settled scientifically between a consultant appointed by Cambi and an equally qualified expert chosen by the client, shall be filed in writing via registered letter with receipt of acknowledgement within fifteen days from the sale. After such term, the Company's liability ceases. A complaint acknowledged as valid shall lead to the mere reimbursement of the paid amount, when the purchased vehicle is returned, with no further pretenses. In case of valid complaints acknowledged by Cambi regarding counterfeited items, provided that the buyer is in the position to return the lot with no claims or pretenses by any third parties and that the lot is in the same conditions it was in on the date of the sale, Cambi may, at its own discretion, annul the sale and reveal the seller's name to the buyer, upon the buyer's request and after giving notice of this to the seller. Notwithstanding the provision above, Cambi shall not refund the buyer if the lot description in the catalogue is consistent with the opinion generally accepted by scholars and experts at the date of the sale or if it states that the lot's authenticity or attribution are uncertain, or if at the date of the lot's publication it would have only been possible to ascertain its counterfeiting by performing impractical or unreasonably costly analyses or analyses that could have damaged the lot or otherwise caused a decrease in its value.

10 The Auctioneer may accept buying commissions for the lots at established prices, with a specific mandate, and place bids on behalf of third parties. During the auction there may be telephone bids that are accepted at Cambi's incontestable discretion and passed on to the Auctioneer at the bidder's own

risk. Such telephone calls may be recorded.

11 Lots are awarded by the Auctioneer; if there are any objections, the disputed object is put up for auction again within the same session, based on the last accepted bid. Furthermore, the Auctioneer may, at his or her full discretion and in any moment during the auction: withdraw a lot, place consecutive bids or outbid other bidders in the seller's interest until the reserve price is reached, as well as take any measures that he or she should deem appropriate for the circumstances, such as combine or separate lots or make changes to the sale's order.

12 Prior to entering the hall, clients that wish to bid on any lot whatsoever shall request a "personal number" that is given out by Cambi's staff subject to receiving the client's personal information and address and a copy of the client's identity document; a security deposit of € 1,500 will also be requested and charged to a credit card. If the purchase is successful, such amount will be withheld as an advance on the payment of the lot, while otherwise it will be refunded to the same credit card within 5 days from the auction date. If a buyer shall take part in the auction on someone else's behalf, this must be declared in advance and authorised by Cambi; Cambi may, to this end, request an authentic mandate. At the time of purchase, any clients who have not done so yet shall give Cambi their personal information and address. Cambi reserves the right to deny anyone, at its own discretion, access to its premises and to the auction, and to reject bids from unknown or unwelcome buyers, unless a deposit is made to cover the whole price of the desired lots or another valid and adequate guarantee is provided. If a buyer fails or is late in settling a payment, Cambi may reject any bids placed by said buyer or a representative of said buyer during the following auctions.

13 An auction premium of 12% shall be added to the sales price, in addition to the applicable VAT. Any further expense or tax connected with the purchase (including the costs for the transfer of ownership and the registration fees) shall be borne by the buyer.

14 The buyer shall settle the payment before collecting the purchased items, by the end of the first business day following the auction, via bank transfer or cashier's cheque. If the buyer fails to pay, in whole or in part, the total amount owed by that time, Cambi shall be entitled, at its own discretion, to: a) return the item to the consignor and request payment of the missed sales premium by the non-paying buyer as a penalty, withholding the security deposit for said purchase; b) take any legal actions necessary to obtain the compulsory enforcement of the purchase obligation; c) sell the lot through private negotiations or in the following auctions, on behalf of the non-paying buyer and at his or her own expense, pursuant to art. 1515 of the Italian Civil Code, notwithstanding the right to damage compensation.

15 It is the buyer's duty to pick up the purchased vehicles on Monday 26 November, which is the first business day after the date of the sale, after settling the payment of the whole sales price. After said date, the vehicles will be removed and placed

in a storage facility, at the buyer's own risk and expenses, in the RPM storehouse in Como - Via Guido da Como 6. The vehicles may also be stored in the same facility upon the buyer's request, at the buyer's own risk and expenses. The cost for this service shall be of € 150 for each vehicle and € 10 for each day, excluding VAT. Any risks for damage or loss of the purchased vehicles shall be transferred to the buyer at the time of purchase and to that end it shall be the buyer's duty to take out adequate insurance coverage as soon as possible.

16 For items that are subject to declaration of interest by the State pursuant to Legislative Decree 22.01.2004 n. 42 (so-called Code of the Cultural and Landscape Heritage) and its subsequent amendments, buyers shall be responsible for complying with all applicable legislative provisions. The buyer, if the State chooses to exercise its pre-emption rights, may not request any refund from Cambi or the seller for any interest on the already paid price and sales premium. The exportation of items on behalf of the buyers, residing in Italy or elsewhere, is governed by the aforementioned legislation, in addition to the applicable law regarding customs, currency or taxes. Thus, the exportation of vehicles dated to over fifty years ago is always subordinate to a certificate of free circulation issued by the competent authority. Cambi does not bear any responsibility towards the buyer with regards to any restrictions to the exportation of purchased lots, nor to any certificates or licenses that the buyer must obtain in compliance with Italian legislation.

17 The estimate values in the catalogue are stated in Euros and are only given for information. Such values may be equal to, higher or lower than the reserve prices agreed upon with the consignors.

18 These Terms of Sale, governed by Italian law, are tacitly accepted by all subjects taking part in the auction sale and are made available to anyone upon request. All disputes arising out of Cambi's auction sale activity shall be subject to the exclusive jurisdiction of the courts in Genoa, Italy.

19 Pursuant to art. 13 of Legislative Decree 196/2003 (Code on the protection of personal data), Cambi, in its capacity as data controller, informs that the personal data provided shall be used, in paper-based and electronic means, to fully and comprehensively perform the sale and purchase agreements stipulated by the company itself, as well as to perform any other services pertinent to Cambi S.r.l.'s object of the company. The provision of data is discretionary, but strictly necessary for the performance of the agreements. Pursuant to registering for an auction, Cambi may send out catalogues for the following auctions as well as other informative material relating to its activities.

20 Any communications regarding the sales shall be made via registered letter with receipt of acknowledgement to: Cambi Casa d'Aste S.r.l. Castello Mackenzie, Mura di S. Bartolomeo 16 - 16122 Genova certified email cambisas@aep-pec.it

Ambrosiana Casa d'Aste di A.Poleschi

Via Sant'Agnesa 18, 20123 Milano
tel. 02 89459708 fax 02 40703717
www.ambrosianacasadaste.com
info@ambrosianacasadaste.com

Ansuini 1860 Aste

Viale Bruno Buozzi 107
00197 Roma
tel. 06 45683960 fax 06 45683961
www.ansuiniaste.com
info@ansuiniaste.com

Blindarte Casa d'Aste

Via Caio Duilio 10
80125 Napoli
tel. 081 2395261 fax 081 5935042
www.blindarte.com
info@blindarte.com

Cambi Casa d'Aste

Castello Mackenzie
Mura di S. Bartolomeo 16

16122 Genova
tel. 010 8395029 fax 010 879482
www.cambiaste.com
info@cambiaste.com

Capitolium Art

Via Carlo Cattaneo 55
25121 Brescia
tel. 030 2072256 fax 030 2054269
www.capitoliumart.it
info@capitoliumart.it

Eurantico

S.P. Sant'Eutizio 18
01039 Vignanello (VT)
tel. 0761 755675 fax 0761 755676
www.eurantico.com
info@eurantico.com

Farsettiarte

Viale della Repubblica
(area Museo Pecci), 59100 Prato

tel. 0574 572400 fax 0574 574132
www.farsettiarte.it
info@farsettiarte.it

Fidesarte Italia

Via Padre Giuliani 7
(angolo via Einaudi)
30174 Mestre (VE)
tel. 041 950354 fax 041 950539
www.fidesarte.com
info@fidesarte.com

Finarte Casa d'Aste

Via Brera 8
20121 Milano
tel. 02 36569100 fax 02 36569109
www.finarte.it
info@finarte.it

International Art Sale

Via G. Puccini 3
20121 Milano
tel. 02 40042385 fax 02 36748551

www.internationalartsale.it
info@internationalartsale.it

Maison Bibelot Casa d'Aste

Corso Italia 6
50123 Firenze
tel. 055 295089 fax 055 295139
www.maisonbibelot.com
segreteria@maisonbibelot.com

Studio d'Arte Martini

Borgo Pietro Wuhrer 125
25123 Brescia
tel. 030 2425709 fax 030 2475196
www.martiniarte.it
info@martiniarte.it

Meeting Art Casa d'Aste

Corso Adda 7
13100 Vercelli
tel. 0161 2291 fax 0161 229327-8
www.meetingart.it
info@meetingart.it

Regolamento

Articolo 1

I soci si impegnano a garantire serietà, competenza e trasparenza sia a chi affida loro le opere d'arte, sia a chi le acquista.

Articolo 2

Al momento dell'accettazione di opere d'arte da inserire in asta i soci si impegnano a compiere tutte le ricerche e gli studi necessari, per una corretta comprensione e valutazione di queste opere.

Articolo 3

I soci si impegnano a comunicare ai mandanti con la massima chiarezza le condizioni di vendita, in particolare l'importo complessivo delle commissioni e tutte le spese a cui potrebbero andare incontro.

Articolo 4

I soci si impegnano a curare con la massima precisione i cataloghi di vendita, corredando i lotti proposti con schede complete e, per i lotti più importanti, con riproduzioni fedeli. I soci si impegnano a pubblicare le proprie condizioni di vendita su tutti i cataloghi.

Articolo 5

I soci si impegnano a comunicare ai possibili acquirenti tutte le informazioni necessarie per meglio giudicare

e valutare il loro eventuale acquisto e si impegnano a fornire loro tutta l'assistenza possibile dopo l'acquisto.

I soci rilasciano, a richiesta dell'acquirente, un certificato su fotografia dei lotti acquistati.

I soci si impegnano affinché i dati contenuti nella fattura corrispondano esattamente a quanto indicato nel catalogo di vendita, salvo correggere gli eventuali refusi o errori del catalogo stesso.

I soci si impegnano a rendere pubblici i listini delle aggiudicazioni.

Articolo 6

I soci si impegnano alla collaborazione con le istituzioni pubbliche per la conservazione del patrimonio culturale italiano e per la tutela da furti e falsificazioni.

Articolo 7

I soci si impegnano ad una concorrenza leale, nel pieno rispetto delle leggi e dell'etica professionale.

Ciascun socio, pur operando nel proprio interesse personale e secondo i propri metodi di lavoro si impegna a salvaguardare gli interessi generali della categoria e a difenderne l'onore e la rispettabilità.

Articolo 8

La violazione di quanto stabilito dal presente regolamento comporterà per i soci l'applicazione delle sanzioni di cui all'art.20 dello Statuto ANCA.

CAMBI

Bidding Sheet

RACING AND SPORT CARS

Asta 380 - 24 November 2018

I, the undersigned _____

Address _____ City _____ ZIP _____

Code _____ Phone./Mobile. _____ e-mail/Fax _____

_____ Date of Birth _____ Place of Birth _____ Tax Code/VAT Number _____

Identity Document n° _____ Issued by _____ on _____

When registering for the first time, you shall fill in all fields of this form and provide a copy of your ID.

I hereby authorize the disclosure of my personal data to the seller so that the seller may issue an invoice/sales declaration in case of purchase of the lots marked by the symbol (0). For such lots, the consignor will issue an invoice for the sale price plus 22% VAT, and the Auction House will issue an invoice only for the sales premium.

Signature _____ Date _____

With this bid sheet I undertake to purchase the stated lots at the offered price (plus premiums and other duties); I hereby declare that I have read and agree to the terms and conditions of sale as stated in the catalogue, and I expressly discharge and absolve Cambi Auction House from any liability for offers that have not been completed, in whole or in part, and/or for the bids not made, even if for reasons directly attributable to Cambi Auction House.

If you wish to bid by telephone, please provide the numbers you wish to be contacted at during the auction:

Main Number _____ Secondary Number _____

LOT	DESCRIPTION	OFFER	PH	Important information for buyers
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A security deposit of € 1500 is required to participate in the auction.
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lots will be sold at the lowest possible price compared to the previous bid. If two equal bids are placed, the one received first shall prevail. A 12% sales premium shall be added to the sale price.
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If you are unable to attend the auction in person, you may participate by filling in this sheet and emailing it to the Auction House at the address offerte@cambiaste.com ; five business hours before the beginning of the auction at the latest.
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	If you wish to participate via telephone, you may request it by ticking the box marked "Phone".
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	The lots' conditions aren't fully stated in the catalogue; if you are unable to view the items directly, please request a condition report to conditron@cambiaste.com
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	_____
_____	_____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Please fill in this sheet with the name and address to which the invoice shall be made out.

Signature _____ I authorize a further bid on the written offer for a maximum of: 5% 10% 20%

Pursuant to and in accordance with articles 1341 and 1342 of the Italian Civil Code, I hereby expressly agree to sections 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 18, 20 of the Terms and Conditions of Sale.

Signature _____ Date _____

Castello Mackenzie - Mura di S. Bartolomeo 16 - 16122 Genova - Tel. +39 010 8395029 - Fax +39 010 879482 - genova@cambiaste.com

Finito di stampare nel mese di Ottobre 2018 da Grafiche G7 - Genova - Grafica: Cambi Casa d'Aste - Genova - Fotografie: Marco Bernasconi - Matteo Zarbo

